

1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10

© 1983

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input checked="" type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible. |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:
Commentaires supplémentaires: | |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

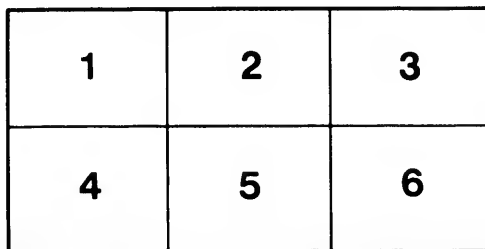
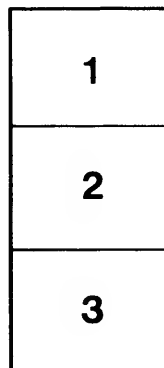
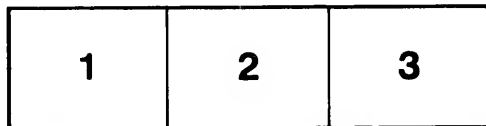
Metropolitan Toronto Library
Canadian History Department

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Metropolitan Toronto Library
Canadian History Department

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

e
étails
s du
modifier
r une
image

es

errata
l to

t
e pelure,
on à



UN

Jobin 7394
not in Arctic
K.P.K.

SIR JOHN FRANKLIN

DIE

UNTERNEHMUNGEN FÜR SEINE RETTUNG

UND

DIE NORDWESTLICHE DURCHFAHRT

VON

Verlag der Nicolaischen Buchhandlung

DR. KARL BRANDES

CUSTOS DER KÖNIGL. BIBLIOTHEK ZU BERLIN.

NEBST EINER TABELLE DER ARKTISCHEN TEMPERATUREN

VOM PROF. DR. H. W. DOVE

UND EINER KARTE VON HENRY LANGE.

BERLIN

VERLAG DER NICOLAUSCHEN BUCHHANDLUNG.

1854.

(MIT GESEZLICHEM VORBEHALT EINER ENGLISCHEN ÜBERSETZUNG.)

7294
Arctic
C.

D
Fra
schl
der
Das
sal
nen
und
me
ratl
leh
einc
tion
gelo
Auf
bote
aus
Sch
krat

lauf
Leb
Gla
wer
fläc

VORWORT.

Die Unternehmungen zur Aufsuchung des Capt. Sir John Franklin und seiner Gefährten umfassen einen in sich abgeschlossenen Kreis von arktischen Seefahrten und Landreisen, der in der Geschichte niemals seines Gleichen gehabt hat. Das undurchdringliche Geheimniß, welches auf dem Schicksal der „Vermissten“ ruht, hat unter allen gebildeten Nationen die tiefste und herzlichste Theilnahme erweckt. Die Pläne und Entwürfe der Rettungs-Expeditionen sind aus den mit unermüdlicher und angelegentlicher Sorgfalt gepflogenen Berathungen der berühmtesten Seefahrer, der gründlichsten Gelehrten, der umsichtigsten Staatsmänner hervorgegangen. Mit einer fast unbegrenzten Freigebigkeit hat die englische Nation, indem sie diese Nachforschungen als eine National-Angelegenheit auffasste, die großartigsten Mittel, mit seltener Aufopferung die besten Kräfte für den edlen Zweck dargeboten. Die Thaten und Erlebnisse der „Franklin-Sucher“ aus beiden Hemisphären gewähren in ergreifendster Weise ein Schauspiel des Kampfes menschlicher Intelligenz und Thatkraft mit den furchtbaren Schrecknissen der arktischen Natur.

Aber neben jenen Antrieben und dem wechselvollen Verlauf tragen besonders die Ergebnisse für Wissenschaft und Leben dazu bei, diesen Unternehmungen einen unsterblichen Glanz zu verleihen. Ihres nächsten Zweckes auf's Beklagenswertheste fehl gehend, haben sie für die Kenntniß der Oberfläche und Natur unseres Planeten unschätzbare Fortschritte

angebahnt, deren Werth und Bedeutung erst im Lauf der Jahre im rechten Lichte erscheinen werden.

Die gütigen Leser werden sich bei der Durchsicht dieses Buches überzeugen, daß dem Verfasser die Quellen und Hilfsmittel der Literatur in seltenem Umfange zu Gebote standen, und daß er keine Mühe gescheut hat, in den weit-schichtigen Sammlungen der britischen Parlamentspapiere, in sämmtlichen einschlagenden Reisebeschreibungen und anderen zum Theil entlegenen Werken den Stoff zusammenzulesen. Er hat es nicht hehl, daß eben diese Gunst der Umstände ihm nachhaltig aufgemuntert hat, die vorliegende Arbeit zu versuchen und die erheblichen Schwierigkeiten derselben nach Möglichkeit zu überwinden. Sein Bestreben ist wesentlich darauf gerichtet gewesen, nicht bloß den äußeren Verlauf der Ereignisse zu erzählen, sondern auch den Boden und Schauplatz, auf welchem sie sich entwickeln, die bewegenden Mittel und Kräfte, die Verdienste und Schatten der hervorragenden Persönlichkeiten zur Anschauung zu bringen, und daneben den eigentlichen Hergang arktischer Entdeckungs-Operationen in seinen mannichfachen Einzelheiten treu und klar zu schildern.

Zwei werthvolle Zugaben wurden vom Herrn Professor Dr. Dove durch gütige Mittheilung seiner nach den neuesten Ermittlungen und Berechnungen redigirten Tafel der mittleren Temperaturen in den arktischen Regionen, und von dem Herrn Henry Lange durch die beigelegte chartographische Arbeit gewährt: ich erfülle eine angenehme Pflicht, indem ich für dieselben den anerkanntesten und herzlichsten Dank hiermit ausspreche.

Berlin im August 1854.

Der Verfasser.

Einle
Rück
Aus

Die
Erw

Die
Vor

Syste
Expe

Vorb

Ein

Inhalts - Uebersicht.

	Seite
Einleitung	1 — 3
Rückblick auf die arktischen Fahrten seit 1818	3 — 7
Ausrüstung der Schiffe Erebus und Terror zur Erkundung der nordwestlichen Durchfahrt. — John Franklin	7 — 22
Capt. Sir John Franklin's Instruction 12 — 19.	
Die letzten Nachrichten von der Franklin'schen Expedition im Jahre 1845	23 — 27
Erwachen der Besorgnisse über das Schicksal der Franklin'schen Expedition	28 — 30
Die ersten Pläne für Nachsuchungs- und Rettungs-Expeditionen Sir John Ross und Sir John Barrow 31 — 32.	30 — 34
Vorbereitungen für die Rettungs-Expedition nach den Küsten des arktischen Amerika	34 — 40
Transport der Böte und Vorräthe nach dem Mackenzie 36 — 37.	
Pemmican-Bereitung 37 — 39.	
System der Rettungs-Expeditionen im Jahre 1848	
Expedition nach dem arktischen Nord-Amerika im Jahre 1848. (Richardson und Rae)	41 — 43 44 — 51
Expedition von Rae im Jahre 1849 49 — 51.	
Vorbereitungen und Pläne für die Expedition nach der Barrow- Straße im Jahre 1848	51 — 55
Nachrichten der Walfischfänger 52.	
Ein Blick auf die Baffins-Bai und ihre Umgebungen	55 — 61

	Seite
Expedition nach der Barrow-Straße 1818—49. — Capt. Sir James Ross	61 — 70
Expedition nach der Behrings-Straße 1818—50. (Capt. Kellett und Comm. Moore)	70 — 80
Robert Shedden 76—77.	
Pullen's Boot-Expedition nach dem Mackenzie 75, 79—80.	
Wachsende Besorgnisse in England. Plan der Rettungs-Expeditionen für das Jahr 1850	80 — 85
Expedition nach der Behrings-Straße 1850 (Enterprise und Investigator. Capt. Collinson; Comm. McClure)	85 — 101
Instruction für diese Expedition 85—90.	
Miertsching 92—95.	
Tod des Lieut. Barnard 99—101.	
Comm. Maguire an Moore's Stelle 103.	
Mackenzie-Expedition im Jahre 1850 (Lieut. Pullen bis Cap Bathurst)	101 — 108
Die Grimell-Expedition (Advance und Rescue unter Lieut. de Haven)	109 — 121
Die beiden Schreiben der Lady Franklin an den Präsid. Taylor 112—114, 116—117.	
Ausrüstung der Expeditionen für die Barrow-Straße 1850	121 — 140
Ansichten von Parry, Richardson, Beechey, Sabine 120.	
Verhandlung im Parlament 5. Febr. 1850 127—28.	
Lady Franklin und die Angehörigen der Vermissten 129—130.	
Capt. Sir John Ross 129—32. Penny 133—35. Capt. Austin 135—37.	
Begebnisse der Expeditionen von 1850 in der Baffins-Bai	140 — 156
Der Eskimo Adam Beck 145 ff.	
Nachforschungen in der Barrow-Straße 1850. Die ersten Spuren der Vermissten	157 — 167
Saunders' (Nordstern) Rückkehr 160—61.	
Das Schiff der Lady Franklin (Prince Albert unter Comm. Forsyth) im Prinz-Regents-Inlet 161—62, am Cap Riley 163, Rückkehr nach England 165—67.	
Spuren der Vermissten auf der Beechey-Insel und am Wellington-Canal	167 — 183
Die drei Gräber 173—75.	
Begebnisse und Unternehmungen der Geschwader im Herbst. Die Winterquartiere 1850—51	183 — 207
Abfahrt des Grimell-Geschwaders zur Heimath 189—192.	

Seite		Seite
	Unternehmungen der Geschwader von Austin und Penny im Frühjahr 1851. Rückfahrt	207 — 244
— 70	System der Schlitten-Expeditionen des Austin'schen Ge- schwaders 210.	
80	Commaney und Osborn am Cap Walker und Prinz Wa- les-Land 220.	
	M'Clintock auf der Melville-Insel 223 — 26.	
	Die Penny'schen Schlitten-Expeditionen am Wellington- Canal 227 — 37.	
	Zerwürfnisse zwischen Austin und Penny 239 — 42.	
	Austin im Jones-Sund 242 — 43.	
	Begebnisse des Amerikanischen Geschwaders bei der Heimkehr 1850 — 51	244 — 255
— 85	Conflict über die Namen Albert-Land und Grinnell-Land 252 — 54 Note.	
— 101		
	Eindruck der neuen Entdeckungen in England. Malsregeln der Admiralität im Herbst 1851	255 — 263
— 108	Arktische Commission 259 — 261.	
	Unternehmungen von Rae, Pim, Kennedy, Inglefield; ungewisse Nachrichten und Gerüchte 1851 — 52	263 — 282
— 121	Rae im Wollaston- und Victoria-Land 1851 263 — 65.	
	Pim's Pläne und Reise nach St. Petersburg 265 — 67.	
— 140	Kenedy und Bellot im Prinz-Regents-Inlet, in Nord- Somerset, Prinz Wales-Land und am Cap Walker 267 — 271.	
	Inglefield im Norden der Batlins-Bai 274 — 75; — auf der Beechey-Insel 275.	
	Angewöhnliche Erzählung des Steuermanns Douglas 276—77.	
— 156	Die beiden von der Brig Renovation aus erblickten Schiffe im Eisberge 279 — 82.	
	Rückblick. Die letzte große Expedition nach der Barrow- Strafse 1852	282 — 299
— 167	Capt. Sir Edward Belcher, Capt. Kellett und Lient. Pullen 285.	
	Erste Nachrichten von dieser Expedition durch Kennedy und Inglefield 286 — 287.	
	Das Jahr 1853: Dr. Kane (Advance) nach dem Smith- Sund; Kennedy (Isabel) nach der Behrings-Strafse 287 — 88.	
183	Inglefield und Bellot (Phönix) nach der Beechey-Insel 289 — 91.	
	Untergang des Breadalbane 292 — 93.	
207	Bellot's Tod 293 — 95.	
	Belcher's Erkundungen im Norden des Wellington-Canals 297.	

	Seite
Robert M'Clure als Entdecker zweier nordwestlicher Durch-	
fahrten 1850—53. Schluss	299 — 312
Entdeckung der ersten Durchfahrt 303.	
Ankunft in der Gnadenbucht 305.	
Die Rettungsbotschaft des Lieut. Pim 308.	
Capt. Sir John Franklin und seine Gefährten todt erklärt 310.	
Capt. Inglefield's letzte Abfahrt nach der Beechey-Insel 311.	



Zw
culat
zur
antaa
nörd
lant
dem
Bede
Strel
zur
diger
einer
linier
gen
komm
deck
— se
Dure

vorig
lich
gaben
Sum
fassu
nalsi
stand

Einleitung.

Zwei weitausschende Probleme waren auf dem Gebiete der speculativen Geographie noch ungelöst geblieben, als die Herrschaft zur See an England überging: die Erkundung des vermeintlichen antarktischen Welttheils und die Auffindung einer sogenannten nördlichen Durchfahrt, d. h. eines nördlichen Seeweges vom Atlantischen nach dem Stillen Ocean. Beide Probleme mußten mit dem Fortschreiten der Cultur und Civilisation eine immer höhere Bedeutung gewinnen; es konnte daher nicht fehlen, daß in dem Streben des englischen Volkes sich das Bewußtsein seines Berufes zur Aufhellung der dabei obwaltenden Ungewißheit immer lebendiger hervordrängte. England hatte als Beherrscherin der Meere einerseits die Aufgabe, jenes „unbekannte Südland“, dessen Grenzlinien bis gegen den 30sten Grad nördlicher Breite hinauf gezogen wurden, zu entdecken und in Besitz zu nehmen; andererseits konnte seinen Handelsinteressen nichts näher liegen als die Entdeckung einer — sei es nordöstlich jenseits der asiatischen Küsten, — sei es nordwestlich jenseits der amerikanischen Küsten geöffneten Durchfahrt nach Japan, China und Ostindien.

Nachdem die Kriege beendet waren, welche in der Mitte des vorigen Jahrhunderts fast ganz Europa beschäftigten, schien endlich die Epoche einer planmäßigen Lösung dieser glänzenden Aufgaben herbeigekommen zu sein. Denn jetzt hatte sich aus der Summe der früheren Erfahrungen eine klare und bestimmte Auffassung ihres Wesens und ihrer Bedeutung angebahnt, der Nationalism hatte sich ihnen lebendiger zugewendet und der Regierung standen die erforderlichen Mittel in größerer Ausdehnung zu Ge-

bote als je vorher. Fast gleichzeitig hatten Männer der Wissenschaft mit ernster Sorgfalt und unermüdelichem Fleiße alle nur erreichbare Kunde für jene beiden Entdeckungsgebiete gesammelt, gesichtet und in ihrer Weise verarbeitet. Alexander Dalrymple hatte es zu seiner Lebensaufgabe gemacht, alle älteren Nachrichten und alle neueren Zeugnisse über das unbekanntes große Südland, dessen Vorhandensein ihm nicht mehr zweifelhaft war, zur allgemeinen Kenntniß zu bringen. Daines Barrington hatte mit sichtbarer Ahnung eines bedeutungsvollen Aufschwungs der Erdkunde seine Forschung auf die nördlichen Polargegenden gerichtet.

Man kann nicht ohne eine gewisse Wehmuth daran denken, daß diesen Männern nicht beschieden gewesen ist, ihre Arbeiten und Hoffnungen mit den erwarteten Erfolgen gekrönt zu sehen. Gleichwohl ist ihnen die Befriedigung zu Theil geworden, daß Expeditionen — und nach Maafgabe jener Zeit großartige Expeditionen — im Sinne ihrer Vorschläge und Wünsche ausgerüstet und zur Ausführung gebracht wurden. Die beiden ersten großen Reisen des Seefahrers Cook brachten das Ergebniß, jenes seit mehr als hundert Jahren vermuthete weite Südpolarland in eine Anzahl von Inselgruppen der Südsee aufzulösen, und damit die bisherigen Resultate so vieler mühsamer Forschungen auf das Feld unbegründeter Hypothesen zu verweisen. Er hatte die Umrisse des antarktischen Polarlandes im tiefen Süden aus der Ferne gesehen, aber in ihnen bloß undurchdringliche Eisbildungen erblickt, deren nähere Erforschung ihm die unsäglichsten Gefahren, ohne irgend eine Aussicht auf entsprechenden Gewinn darzubieten schien. Und als Cook hierauf zuletzt noch auf seiner dritten großen Reise es unternahm, die nordwestliche Durchfahrt von der Behringsstraße her aufzusuchen, war die Erwartung, daß er durch die Davisstraße zurückkehren werde, in der That auf einige Zeit lebhaft genug: man hatte dorthin sogar den Lieut. Pickersgill, und nach dessen Rückkehr den Lieut. Walter Young entgegengeschickt, um ihn zu empfangen. Allein diese harrten vergebens. Als später die verwais'ten Gefährten des berühmten Weltumseglers in ihr Vaterland zurückkehrten, brachten sie lediglich niederschlagende Berichte über das Mißlingen der Fahrt und Schilderungen der unendlichen Schwierigkeiten und Gefahren, welche ihnen in den

furchtbaren Eismassen jenseits der Behringsstraße den Weg versperrt hätten. Andere Seefahrer, die zum Erkunden des arktischen Eismeereres ausgesandt waren, kehrten ebenfalls ohne erhebliche Erfolge zurück und schlugen die gehegten Hoffnungen und den Muth für neue Expeditionen nieder. Die finstern Wolken, welche bald nachher den politischen Horizont umzogen und England in schwere Kriege verwickelten, thaten ein Uebriges, die Aufmerksamkeit fast ein halbes Jahrhundert lang von allen Plänen dieser Art abzulenken.

Von
Tübingen-Beutlingen

Rückblick auf die arktischen Fahrten seit 1818.

Aber mit den Friedensjahren seit 1815 trat wiederum ein entscheidungsvoller Wendepunkt für die arktischen Entdeckungen ein. Jetzt erwachte der Sinn für jene alten Unternehmungen aufs Neue und besonders seit dem Jahre 1817 ist John Barrow der Aeltere in seiner Stellung als Secretair des britischen Admirali- täts-Amtes die Seele einer Reihe der merkwürdigsten Entdeckungsfahrten nach dem nördlichen Eismeer geworden. In diesem Jahre verbreiteten sich nämlich allerlei Nachrichten und Gerüchte über eine nun auf einmal erfolgte Auflösung jener ungeheuren Eisfelder, deren Schranken seit undenklichen Zeiten die Zugänge zum Polar- meer verschlossen. Von Einigen wurde diese Wirkung dem Ein- flusse der letzten heißen Sommer, von Anderen einem plötzlichen Zerstörungsprocesse zugeschrieben, den sie bald auf vulkanische Kräfte, bald auf die zersplitternde Wucht der jahrhundertelangen Anhäufung riesenhafter Eiscolosse zurückzuführen versuchten.

Zahlreiche Augenzeugen, welche die Trümmer jener Eis- massen weit und breit über ausgedehnten Strecken auf dem At- lantischen Meere erblickt hatten, schilderten das Ereigniß überein- stimmend als ein im hohen Grade überraschendes. Ihre Erzäh- lungen zogen die Aufmerksamkeit aller Klassen und Stände auf sich. John Barrow benutzte diese Gelegenheit, um in einer viel- gelesenen Zeitschrift sich über die Natur dieser Erscheinung aus- zusprechen, die allgemeine Aufmerksamkeit auf den Gewinn, der

sich daraus herleitete. hinzuweisen. *) Er wufste es einleuchtend hervorzuheben, daß jetzt eine überaus günstige Gelegenheit zur Ausforschung jener seit Jahrhunderten erstrebten nördlichen Durchfahrt sich anbiete. Sein Wort fand den lebhaftesten Anklang. Die königliche Gesellschaft der Wissenschaften zu London schloß sich dem Admiralitäts-Amte an. Die Regierung ging mit Theilnahme auf die entworfenen Pläne ein und selbst der Prinz-Regent (der nachmalige König Georg IV.) faßte ein persönliches Interesse für das neu eröffnete Feld von Entdeckungen. Es kam dahin, daß am 8. Mai 1818 eine Gesetzesacte erlassen wurde, durch welche jedem englischen Unterthan, der zuerst irgend einen nördlichen Seeweg zum Stillen Meere entdecken werde, von Neuem eine Belohnung von 20,000 Pfd. Sterling zugesichert ward. **)

Es würde zu weit führen, auf die Thaten und Unternehmungen näher einzugehen, welche diesen neuen Aufschwung der Ideen und Folgerungen bezeichnen. Ein kurzer Ueberblick derselben erscheint jedoch unerläßlich, theils weil so manche handelnde Personen aus jener Zeit bis zu den letzten Jahren auf die Entwicklung dieser Fragen eingewirkt haben, theils weil wir erst dadurch zu einem klaren Verständniß der Epoche gelangen, welcher die letzten arktischen Entdeckungsfahrten angehören.

Capt. John Ross der Aeltere eröffnete im Jahre 1818 als der arktische Pionier die Reihe dieser neuen Reisen in's Eismeer mit einer Expedition in die Davisstrafse und Baffinsbai, welche seinem Namen in hohem Maasse ungünstig geworden ist. Er brachte als leitendes Hauptergebniß die bestimmte Versicherung,

*) *An autobiographical memoir of Sir John Barrow. London 1847. p. 333; und sein Buch: Voyages of discovery and research from 1818 to the present time. Chap. I. Introduction.*

**) Durch die ältere Acte aus dem Jahre 1743 (18 Geo. II.) war anfänglich jener Preis von 20,000 Pfd. Sterl. ausschließlich britischen Privatschiffen zugesichert und zugleich die Bedingung eingeschlossen, daß die entdeckte nordwestliche Durchfahrt durch die Hudsonsbai gehen müsse. Beide Beschränkungen wurden zum Besten der Cook'schen Expedition in das nördliche Eismeer (1776) dahin erweitert, daß fortan auch englischen Staatsschiffen die Concurrenz gestattet und daß der Anspruch auf den ausgesetzten Preis für jede nördliche Durchfahrt, auch außerhalb der Hudsonsbai, gültig erklärt wurde.

dafs die Baffinsbai, abgesehen von ihrem Zusammenhange mit der Davisstraße, von allen Seiten ringsum von Land eingeschlossen sei und nirgends einen Ausgang zu einer nordwestlichen Durchfahrt eröffne. Aber diese Nachricht war zu unerwartet und für die ganze Angelegenheit zu wesentlich, als dafs eine nochmalige Erforschung ihres Thatbestandes hätte beanstandet werden können. Schon im folgenden Jahre machte Parry sich mit zwei Schiffen auf den Weg, fand an derselben Stelle, auf welcher Ross — durch eine in jenen Zonen oft wiederkehrende Täuschung des Gesichtssinnes irre geleitet — eine Hügelreihe entdeckt zu haben wähnte, der er mit dem Rechte des ersten Entdeckers den Namen Croker-Berge gegeben, den Eingang der jetzt so geläufigen Fahrstraße des Lancastersundes und der Barrowstraße, und drang von dort, auf dieser glänzendsten und erfolgreichsten unter allen seinen Reisen, binnen neun Tagen bis zur Melville-Insel in Gegenden vor, die aller Anstrengungen unerachtet drei Jahrzehnte hindurch nicht wieder erreicht worden sind.

Allein hiermit war auch der Gipfelpunkt jenes Kreises polarer Entdeckungen erreicht; die späteren Versuche blieben weit zurück. Im Jahre 1827 war die erste Erkundung der amerikanischen Nordküste zwar beinahe vollendet, dagegen aber setzte sich mehr und mehr die Ueberzeugung fest, dafs die nordwestliche Durchfahrt nur mittelst eines im Eise verlebten Winters zu erreichen sei und damit schwand jede Aussicht auf den praktischen Nutzen. So entstand eine gedrücktere Stimmung. Bald war der vor wenigen Jahren so rege Eifer für das Problem erkaltet. Die ausgeschriebenen Preise wurden durch eine unterm 15. Juli 1828 erlassene Bestimmung widerrufen. Die Lords der Admiralität nahmen Anstand, fernere Unternehmungen für dasselbe hervorzurufen oder auch nur zu begünstigen.

Als daher Capt. John Ross — wie er ausdrücklich erklärte, „angetrieben durch den Wunsch, seinem Vaterlande die Ehre einer endlichen Entscheidung der so lange beregten Frage einer nordwestlichen Durchfahrt zu sichern“ — sich im Jahre 1827 noch einmal mit dem Erbieten zur Anführung einer neuen arktischen Entdeckungsreise meldete, fehlte sehr viel, dafs die Admiralität ihm irgend Geneigtheit bezeigt hätte, auf seine Vorschläge einzuz-

gehen. Allein der alte Seemann, dem Alles daran liegen mochte, den ihm anhaftenden Flecken der Croker-Berge durch neue Thaten in Vergessenheit zu bringen, konnte sich nicht so leicht darin finden, von seinem Vorhaben abzustehen. Er erklärte, 3000 Pfd. Sterl. aus seinem Vermögen daran geben zu wollen; diese Summe würde jedoch nur eine sehr kümmerliche Ausrüstung gewährt haben, wenn nicht der reiche Kaufmann Felix Booth sich entschlossen hätte, noch 17,000 Pfd. Sterl. zur Verfügung zu stellen. Durch dieses glänzende Anerbieten kam jene merkwürdige Expedition des Schiffes „Victory“ zu Stande, welche unter mannichfachen Erlebnissen und Schicksalen vier Winter im Eise zubrachte und durch die aufgefundenen Vorräthe des 1824 gestrandeten Schiffes „Fury“ sich gegen den drohenden Mangel an Lebensmitteln schützte. Der arktische Veteran sah sich damals zum erstenmal in seiner 42jährigen Seemannslaufbahn genöthigt, sein Schiff zu verlassen, welches ihm als Fahrzeug und Wohnung so lange treu gedient, — er schildert dies als eine Auskunft, zu der er nur nach harten Kämpfen und angesichts der unvermeidlichen Noth sich zu entschließen vermochte. Und das war noch nicht das Schlimmste. Capt. Ross beschreibt in seinem ausführlichen Reisebericht mit lebhafter Beredsamkeit, wie es zuletzt dahin kam, daß aus eigenthümlichen Combinationen eigenen und fremden Mißgeschicks — aus dem Schiffbruch der Fury, aus einer Meuterei, aus der mangelhaften Construction seiner Dampfmaschine — und durch eine Kette von wunderbaren Fügungen sich ihm die einzigen Möglichkeiten zur Rettung eröffnet haben. Zuletzt traf ihn das seltsame Erlebniss, an der unwirthlichen Küste von Navy Board Inlet von demselben Schiffe aufgenommen zu werden, welches ihn auf seiner ersten mißlungenen Fahrt getragen, bei dessen Namen doch immer eigenthümliche Erinnerungen für ihn erwachen mußten. Und indem er dieser seiner „alten Heimath“ wieder nahete, warteten seiner die seltensten Ueberraschungen. Er wurde anfangs von ihrer Mannschaft nicht erkannt, weil man ihn seit zwei Jahren bereits als gestorben aufgegeben hatte. Dann hörte er aus dem Munde des trauernden Schiffsvolks die sonderbarsten Nachrichten über den vermeintlichen Untergang seiner Expedition, über den Eindruck dieser Trauerkunde und über die Ausrüstung einer Expedition zu

sein
war
Bed
des
zeich
zum
gede
hatt
träcl
Meer
über
beha
Nam
nich
gege
bis
einer

Aus
du

grof
reise
den
des
führ
zurü
John
sein
griff
alter
gelie
Er
an

seiner Rettung. — Die äufseren persönlichen Erfolge dieser Reise waren belohnend genug. Es wurde als eine Thatsache von hoher Bedeutung aufgenommen, dafs sein Nefte James Ross die Stelle des magnetischen Pols ermittelt und mit der britischen Fahne bezeichnet hatte. Felix Booth wurde in Anerkennung seiner Opfer zum Baronet erhoben, nachdem ein weites Landgebiet und ein ausgedehnter Golf mit seinem Namen bezeichnet war. Vor Allem hatte John Ross in vollem Maafse die Befriedigung, an einer beträchtlichen Anzahl von Inseln, Vorgebirgen, Anhöhen, Buchten, Meeresarmen und Flüssen das Recht des ersten Entdeckers zu üben — es ist bekannt, mit wie grossem Eifer er dieses Recht behauptete! — und die Chartographie mit vielen neuen Linien und Namen zu bereichern. Allein bei kalter Prüfung konnte es doch nicht verborgen bleiben, dafs seine Entdeckungen im Verhältnifs gegen seine persönlichen Schicksale zurückstanden und dafs seine bis ins fünfte Jahr ausgedehnte Abwesenheit für die Erkundung einer nordwestlichen Durchfahrt ohne alle Frucht geblieben war.

Ausrüstung der Schiffe Erebus und Terror zur Erkundung der nordwestlichen Durchfahrt. John Franklin.

Fortan ruhten diese Versuche über zehn Jahre. Die nächste grofse, von der britischen Admiralität ausgerüstete Entdeckungsreise wandte sich dem antarktischen Eismeeere zu und wurde in den Jahren 1839 — 43 durch Capt. James Ross, den Entdecker des Victoria-Landes, mit den Schiffen Erebus und Terror ausgeführt. Allein kaum war diese Expedition glücklich und erfolgreich zurückgekehrt, da war es wieder der jetzt mehr als achtzigjährige John Barrow, der im Jahre 1844 kurz vor dem Ausscheiden aus seiner langjährigen verdienstvollen Amtsthätigkeit das Wort ergriff und im Tone der herzlichsten, angelegentlichsten Bitte seinen alten Lieblingsgedanken, für den er schon so viel gearbeitet und gelitten, wiederum und angelegentlicher als je in Erinnerung brachte. Er suchte zu zeigen, wie aufserordentlich wenig jetzt nur noch an der Erreichung des seit den Tagen der Königin Elisabeth von

britischen Seemännern immer wieder rastlos erstrebten Zieles fehle; wie die dahin führende Strafe durch die letzten geographischen Entdeckungen und physikalischen Beobachtungen bereits so gut als ermittelt sei; wie unwürdig des englischen Namens, wie niederschlagend es für den Nationalsinn wäre, hier noch auf halbem Wege stehen zu bleiben. Ja er schilderte es als einen Act des nationalen Selbstmordes, die Früchte so vieler Mühen und Arbeiten, so unsäglicher Gefahren und so mancher Opfer ausländischer Flotten, welche bereits im Stillen Meere erschienen seien, zur Ernte zu überlassen. Zugleich wies er darauf hin, daß bei diesem Unternehmen dennoch nur so unverhältnißmäßig wenig auf das Spiel gesetzt werde, wie nach den Erfahrungen der vorhergehenden Jahrzehnte Verlust an Schiffen und Opfer von Menschenleben kaum zu besorgen seien. — Unverkennbar athmeten diese Anträge die lebendigste Ueberzeugung und den ergreifendsten Patriotismus. Sie fanden schon um des Namens John Barrow willen den tiefsten Anklang und entzündeten noch einmal jene alten Hoffnungen. Der Präsident und der geschäftsführende Ausschufs der Königlich Gesellschaft der Wissenschaften entschieden sich in aller Förmlichkeit für die Ausführung, und die vier Männer bei der Admiralität, deren Stimmen vor allen andern als vollgültig angesehen wurden — Parry, James Ross, Franklin und Sabine — erklärten sich einverstanden. Der ehrwürdige Greis hatte in seinen letzten Jahren noch die Freude, den von ihm mit einer fast enthusiastischen Vorliebe verfolgten Plan in einer Weise verwirklicht zu sehen, die auch seine kühnsten Wünsche übertraf. Noch einmal vereinigte sich die Gesellschaft der Wissenschaften mit der Admiralität, um jene Expedition des Erebus und Terror auszurüsten, welche im Frühjahr 1845 mit der hoffnungsvollsten Zuversicht die englische Küste verließ und seitdem ein Gegenstand der mannichfaltigsten Erwartungen und Besorgnisse, der eifrigsten Forschungen und der großartigsten Unternehmungen geblieben ist bis auf den heutigen Tag.

Mit der Anführung dieser Expedition wurde der Capt. Sir John Franklin betraut: ein Mann, der wie kein Anderer fähig, tüchtig und würdig erschien, dem englischen Volke den Ruhm der so lange erstrebten Entdeckung zu gewinnen. Zu Spilsby in

Linea
länge
eingel
hagen
Nelson
Flotte
leitet
Krieg
zuth
hatte
Bank
1818
zwei
gesam
Mann
der
Führ
muth
als s
legte
den

Adm
Prob
den:
ditio
sonst
trags
auch
dure
terne
wurd
nen
nach
chen
ten,
ten,

n.
 Zieles fehle;
 graphischen
 reits so gut
 us, wie nie-
 auf halbem
 en Act des
 en und Ar-
 er ausländi-
 en seien,
 n, daß bei
 g wenig auf
 der vorher-
 n Menschen-
 meten diese
 endsten Pa-
 rrow willen
 e alten Hoff-
 schuß der
 den sich in
 Männer bei
 s vollgültig
 und Sabine
 eis hatte in
 n mit einer
 Weise ver-
 he übertraf.
 issenschaften
 und Terror
 ungsvollsten
 ein Gegen-
 gnisse, der
 mungen ge-
 r Capt. Sir
 derer fähig.
 den Ruhm
 Spilby in

Lincolnshire im Jahre 1786 geboren, war er schon mit dem An-
 fange des Jahrhunderts (October 1800) in den britischen Seedienst
 eingetreten, hatte im Jahre 1801 bei der Kanonade von Kopen-
 hagen und im Jahre 1805 in der Seeschlacht von Trafalgar unter
 Nelson gekämpft. Im Jahre 1807 diente er auf der englischen
 Flotte, welche die portugiesische Königsfamilie nach Brasilien ge-
 leitete. Sechs Jahre später gab ihm der englisch-amerikanische
 Krieg Gelegenheit, sich durch Tapferkeit und Waffenthaten hervor-
 zuthun. Auf seiner ersten Entdeckungsreise unter Capt. Flinders
 hatte er 1803 in der Südsee an einem Korallenriff bei der Cato-
 Bank die Gefahren eines Schiffbruchs zu bestehen gehabt. Im Jahre
 1818 eröffnete er dann seine arktischen Fahrten als Führer des
 zweiten Schiffes der unter Capt. Buchan nach Spitzbergen aus-
 gesandten Expedition. Damals erkannte man sogleich in ihm den
 Mann der klaren Entschiedenheit und ausdauernden Beharrlichkeit,
 der sich immer noch von Zuversicht erfüllt zeigte, als die übrigen
 Führer bereits die Rückkehr beschlossen hatten. Mit tiefem Un-
 muth, mit dem schmerzlichsten Widerstreben gab Franklin nach,
 als seinem Ansuchen, mit einem Schiffe die Ausführung des ge-
 legten Planes weiter zu unternehmen, keine Gewähr gegeben wer-
 den konnte.

Schon im folgenden Jahre wurde ihm durch die Lords der
 Admiralität ein neues Feld angewiesen, für welches nicht geringere
 Proben von Kraft, Ausdauer und Geistesgegenwart erfordert wur-
 den: er erhielt den Oberbefehl einer nordamerikanischen Landexpe-
 dition zur Erkundung der öden Landschaften zwischen der Hud-
 sonsbai und dem Kupferminenfluß. Die Ausführung dieses Auf-
 trags war nicht blos mit den größten Schwierigkeiten, sondern
 auch mit unbeschreiblichen Bedrängnissen verknüpft: sie wird
 durch Gefahren und Erlebnisse bezeichnet, wie sie kaum erschüt-
 ternder gedacht werden können. Nur wie durch ein Wunder
 wurde Franklin mit seiner kleinen abgezehrten Mannschaft in je-
 nen unwirthlichen arktischen Wildnissen vom Hungertode gerettet,
 nachdem sie wochenlang durch einen, bald von abgenagten Kno-
 chen und Thierhäuten, welche sie unter dem Schnee hervorsuch-
 ten, bald von dem Reste alten Leders, welches sie mit sich führ-
 ten, mit Zuthat einiger dort kümmerlich wachsenden Flechten

(*Gyrophora* Ach.) bereiteten Trank, unter der grimmigsten Kälte und fast obdachlos die letzten Funken ihres fast erlöschenden Lebens gefristet hatten. Aber die gräßlichste Erfahrung dieser Reise war die Entdeckung, daß einer der Kanadier, welche er zu seiner Begleitung genommen, in wilder Verzweiflung zum rohsten Kanibalismus fortgerissen war und zuletzt auch einen seiner englischen Gefährten — den unglücklichen Robert Hood zu seinem Opfer ersehen hatte. Es blieb kein anderer Ausweg, als diesen unheilvollen Mörder zuletzt gewaltsam aus dem Wege zu räumen!

Es war anerkannt einer der glänzendsten Beweise für Franklins unerschütterlichen Muth, daß er nach solchen Erfahrungen eine zweite Reise in jene arktischen Wildnisse (1825) nicht scheute. Seine Gattin, welche ihn nicht lange vorher mit einer Tochter beschenkt *), gab bei dieser Gelegenheit ein seltenes Beispiel erhebender Hingebung. Sie lag an zehrendem Siechthum hoffnungslos darnieder, als Franklin eben abreisen sollte, und hatte in diesen letzten schweren Stunden heimlich noch eine Flagge gestickt, welche sie, fast schon mit dem Tode ringend, dem scheidenden Gatten mit der Bitte überreichte, dieses letzte Werk ihrer Hand bei seiner Ankunft im Polarmeer zu entfalten. Wer möchte aussprechen, welche Gefühle die Brust des tief bewegten Mannes erfüllt haben, als er einige Monate später am Ausflufs des Mackenzie, auf dem höchsten Gipfel der Garry-Insel — wo der weite Meeresspiegel in seiner vollen Majestät eisfrei, gleichsam einladend, sich vor seinen

*) Diese Tochter, das einzige von Franklin hinterlassene Kind, ist mit dem Geistlichen John Philipp Gell vermählt, der als Vorsteher des Christ's College zu Hobart Town sich anerkannte Verdienste erworben hatte und zur Zeit der Abreise Franklins Pfarrer in einer Vorstadt von London war. Vor kurzem ist derselbe zum zweitem Bischöfe von Neu-Seeland ernannt. — Franklins erste Frau (sie war die Tochter eines Architekten, Pordon) starb im Jahre 1825, am zweiten Tage nach der oben erwähnten Abreise zu seiner zweiten Expedition auf dem nordamerikanischen Continent. Bald nach seiner Rückkehr verheirathete sich Franklin in zweiter Ehe mit Jane Griffin aus London, der jetzt noch lebenden Lady Franklin, welche nicht weniger ihres Schicksals wegen als durch die unwandelbare Zuversicht und Standhaftigkeit ihrer Hoffnungen und durch rastlose Thätigkeit für die Rettung ihres Gatten Gegenstand der allgemeinen Bewunderung geworden ist.

Blicken ausbreitete, — jene Flagge unter dem Jubel der von Wehmuth und Freudigkeit im Innersten ergriffenen Gefährten aufpflanzte.

In den Jahren des Stillstandes der nordischen Entdeckungsreisen war Franklin zunächst zum britischen Seeschwader im Mittelländischen Meere versetzt und darauf zum Gouverneur von Van-Diemensland ernannt. Die Verwaltung dieses Postens sagte ihm jedoch wenig zu. Unter den mannichfachen Unannehmlichkeiten, welche ihm aus den Verwickelungen der dortigen Colonialverhältnisse und aus den Angelegenheiten seiner Geschäftssphäre erwachsen, schwand seine alte Heiterkeit und Freudigkeit und damit auch seine alte Beliebtheit. Seine Lebensrichtung und seine ganze Erscheinung verdüsterte sich. Nichts war natürlicher, als daß er jetzt unter den Bewerbern für die Ausführung der neuen Expedition in der ersten Reihe erschien, um aus jenen von ihm schwer und schmerzlich empfundenen Erfahrungen seinen Unternehmungsgestirnis von Neuem zu erheben. Noch in den letzten Tagen seiner Anwesenheit beschäftigte ihn eine Vertheidigungsschrift seiner Verwaltung von Van-Diemensland, die in der ersten Woche nach seiner Abreise erscheinen sollte, und von welcher er ein Exemplar in Probefolgen mit sich führte.

Ehe wir jedoch die vorhandenen wenigen Spuren dieser seiner letzten Unternehmung verfolgen, werden wir uns mit den Bestimmungen der ihm von den Lords der Admiralität ertheilten Instruction *) bekannt machen müssen. Denn auf diese Urkunde hatte er seinen Reiseplan zu gründen. Mit diesem Schriftstück in der Hand hatte er die besonderen Anordnungen während der Ausführung zu treffen. Die darin ausgesprochenen Anweisungen und Aufträge knüpften das Band, welches ihn mit seiner Mannschaft vereinigte. In ihr ist fast der einzige zuverlässige Anhalt zur Beurtheilung der zahlreichen und mannichfaltigen Vermuthungen über seine Pläne und Wege gegeben. Alle zur Aufsuchung und Rettung Franklins entworfenen Pläne ruhen auf dieser Grund-

*) Diese Instruction ist abgedruckt in den *Parliamentary accounts and papers*, Session 1847 — 48. Vol. XLI. *Arctic Expedition*, p. 1 — 7. Einen Wiederabdruck enthält Will. Kennedy *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert*. London 1853. 8. p. III — XVII.

lage. Daher scheint es nicht unangemessen, diese Urkunde hier vollständig mitzutheilen:

1) Indem die Regierung Ihrer Majestät angemessen befunden hat, einen weiteren Versuch zur Ausführung einer nordwestlichen Durchfahrt zur See vom Atlantischen zum Stillen Ocean in's Werk zu setzen, haben wir es geeignet erachtet, Ihnen die Befehlshaberschaft der für diesen Zweck ausgerüsteten, aus den beiden Schiffen Ihrer Maj. „Erebus“ und „Terror“ bestehenden Expedition zu übertragen; und wir ersuchen Sie demzufolge und weisen Sie hierdurch an, sobald die beiden Schiffe zum Auslaufen in Stand gebracht sein werden, in dem unter Ihr Commando gestellten Schiffe „Erebus“ unter Segel zu gehen, das Schiff „Terror“, dessen Commodore Ihrem Befehle von uns untergeben ist, sowie auch außerdem das Transportschiff „Baretto Junior“ mit sich zu nehmen, indem diesem letzteren die Weisung geworden ist, je nach Maafsgabe Ihrer Bestimmung einen Theil Ihrer Lebensmittel, Kleidungsstücke und andere Vorräthe fortzuschaffen.

2) Nach der Abfahrt werden Sie zuvörderst einen solchen Weg nach der Davis-Straße einschlagen, der mit Rücksicht auf Wind und Wetter Ihnen zum schnellen Vordringen am Förderlichsten erscheint; Sie werden das Transportschiff jene Straße aufwärts mit sich nehmen, so lange als das Eis keine Hindernisse in den Weg legt, und mit Sorgfalt darauf bedacht sein, daß es nicht vom Eise eingeschlossen oder irgend einem heftigen Zusammenstoß mit Eismassen ausgesetzt wird. Dann werden Sie die erste beste Gelegenheit benutzen, um die Vorräthe, mit welchen dasselbe für die Expedition beladen ist, auf Ihre Schiffe hinüberzunehmen und es nach England zurückzusenden, indem Sie dem Schiffsmeister oder Agenten die von Ihnen zweckdienlich erachteten Weisungen ertheilen und mit dieser Gelegenheit unserm Secretair über Ihr Vorgehen behufs unserer Kenntnißnahme Bericht erstatten.

3) Hierauf werden Sie in Gemäßheit der Ihnen ertheilten Aufträge nach der Baffinsbai vorgehen und sobald als thunlich sich gegen die Westseite dieser Meeresstraße wenden, sofern sich Ihnen ergibt, daß das Eis vorwiegend an der östlichen Seite oder gegen die Mitte hin sich anhäuft, indem es darauf ankommt, mit möglichst geringem Zeitverlust in den Lancaster-Sund einzulaufen. Da Ihnen hierüber besondere Weisungen nicht gegeben werden können, weil die Lage des Eises sich von Jahr zu Jahr abweichend gestaltet, werden Sie bei der Wahl des Weges sich von Ihren eigenen Beobachtungen leiten lassen, um sich ein schleimiges Erreichen dieses Sundes zu sichern.

4) Indem wir zugleich erforderlich befunden haben, jedes Schiff mit einer kleinen Schrauben-Dampfmaschine nebst Propeller zu versehen, welche lediglich in Anwendung soll, um die Schiffe in engen, von Eismassen eingeschlossenen Kanälen bei widrigem Winde oder bei Windstillen vorwärts bewegen zu können, halten wir uns überzeugt, daß damit den unter solchen Umständen gewöhnlichen Schwierigkeiten abgeholfen sein wird: da

jedoc
gerin
mach

von
oftma
sich
werd
des V
gekel
rigke
etwa
von
nach
liche
verlu
geng
liegt,
Punk
zu st
vorha

weil
Meer
Schiff
südw
wöhn
Denn
in di
hin b
schaf
walli
haben
berei
der z
ob n
leicht
Bänk
jedoc
ersch

derge
Die
Stund
*

rkunde hier

befunden hat,
en Durchfahrt
setzen, haben
diesen Zweck
und „Terror“
Sie demzufolge
in Auslaufen in
stellten Schiffe
in Commodore
em das Trans-
um letzteren die
ng einen Theil
etzuschaffen.

nen Weg nach
nd Wetter in-
; Sie werden
so lange als
falt darauf bed
nd einem hefti-
werden Sie die
lichen dasselbe
ehmen und es
oder Agenten
und mit die-
unserer Kennt-

eilten Aufträge
egen die West-
a, das das Eis
a sich anhäuft,
st in den Lan-
eisungen nicht
Jahr zu Jahr
sich von Ihren
ges Erreichen

edes Schiff mit
rsehen, welche
Eismassen ein-
illen vorwärts
den unter sol-
sein wird: da

jedoch der von den Schiffen eingenommene Vorrath an Bremmaterial nur gering ist, werden Sie von demselben nur in dringenden Fällen Gebrauch machen. *)

5) Da der Lancaster-Sund und dessen Fortsetzung die Barrow-Straße von Sir Edward Parry viermal ohne irgend ein Hinderniß und seitdem oftmals von Walfischschiffen befahren sind, läßt sich voraussetzen, daß sich hier Schwierigkeiten des Eises oder der Inselbildungen nicht darbieten werden; und da Sir Edward Parry von der letzteren (Barrow-Straße) geraden Weges nach der Melville-Insel vorgedrungen und von derselben zurückgekehrt ist, ohne auf irgend welche, wenigstens ohne auf erhebliche Schwierigkeiten zu stoßen, so läßt sich erwarten, daß auch der übrige Theil des etwa 900 Meilen betragenden Weges zur Behrings-Straße in gleicher Weise von Hindernissen frei sein werde. Sie werden daher bei Ihrem Vordringen nach Westen sich nicht damit aufhalten, irgend welche nördliche oder südliche Ausgänge jener Straße näher zu untersuchen, sondern ohne Zeitverlust im Breitengrade von $74\frac{1}{2}^{\circ}$ westwärts fortsteuern, bis Sie den Längengrad jenes Landgebiets erreicht haben werden, an welchem Cap Walker liegt, oder ungefähr 98° w. L. Es ist unser Wunsch, daß Sie von diesem Punkte aus Alles aufbieten, um in gerader Richtung auf die Behrings-Straße zu steuern, je nachdem die Lage oder Ausdehnung des Eises oder die etwa vorhandenen bis jetzt noch unbekanntem Landbildungen dieß gestatten.

6) Wir weisen Sie auf diesen besondern Theil des Polarmeeres hin, weil er die beste Aussicht zum Erreichen der Durchfahrt nach dem Stillen Meere darbietet, während die Eismassen, welche von der Expedition der Schiffe „Hecla“ und „Griper“ im Jahre 1820 bei dem Cap Dundas am südwestlichen Auslaufe der Melville-Insel beobachtet wurden, von ungewöhnlich großem Umfange und augenscheinlich in festem Zustande waren. Demnach halten wir dafür, daß es verlorene Zeit sein würde, den Versuch in dieser Richtung zu erneuern. Sollte jedoch Ihr Vordringen in der vorhin bezeichneten Richtung durch Eismassen von sichtlich dauerhafter Beschaffenheit gehemmt sein, und sollten Sie die zwischen Devon und Cornwallis auslaufende Straße **) beim Vorüberfahren offen und eisfrei gesehen haben, so ist unser Wunsch, daß Sie mit Berücksichtigung sowohl der bereits aufgewendeten Zeit, als auch des früheren oder späteren Ablaufes der zur Schifffahrt geeigneten Jahreszeit angemessener in Erwägung ziehen, ob nicht jener Canal einen günstigeren Ausweg des Archipelagus und eine leichtere Einfahrt in die offene See eröffnen möchte, wo weder Inseln noch Bänke den untreibenden Eismassen Anhaltspunkte darbieten. Sollten Sie jedoch zu weit nach Süd-West vorgedrungen sein, als daß es zweckmäßig erscheinen könnte, diese neue Richtung vor dem Ende der diesjährigen

*) Diese Maschine war so eingerichtet, daß sie aufgezogen und niedergelassen werden konnte, je nachdem das Erforderniß es mit sich brachte. Die dadurch bewirkte Schnelligkeit wurde auf 4 bis 5 Knoten in einer Stunde berechnet.

**) Den von Parry entdeckten „Wellington-Canal“.

Schiffahrtszeit einzuschlagen, und sollten Sie demgemäß sich entschließen, den Winter in der Nähe zuzubringen, so wird es ein Gegenstand reiflicher Ueberlegung für Sie sein, ob Sie in dem nächsten Jahre entweder die eben erwähnte Strafe einschlagen, oder nach Maßgabe der ersteren Weisung an der südwestlichen Richtung festhalten wollen.

7) Da Sie zu den wohlunterrichteten Reisenden gehören, welche das amerikanische Küstengebiet am Polarmeere erforscht haben, ist Ihnen bekannt, daß die von dort zu einer noch nicht ermittelten Ferne nordwärts hinauf reichenden Inselgruppen sich westlich nicht über den 120° westlicher Länge hinziehen, und daß von diesem letzteren bis zur Behrings-Straße von der amerikanischen Nordküste aus kein Land weiter sichtbar ist.

8) Sollten Sie so glücklich sein, die Fahrt durch die Behrings-Straße zu vollenden, dann werden Sie sich nach den Sandwich-Inseln wenden, um die Schiffe auszuhessern und die Mannschaft sich erholen zu lassen; und sollte während dieses Aufenthalts sich eine sichere Gelegenheit darbieten, einen Ihrer Offiziere oder Depeschen über Panama nach England zu senden, so werden Sie diese benutzen, um je nachdem die Art und Weise dieser Sendung es gestattet, einen vollständigen Bericht der Unternehmungen und Entdeckungen an uns gelangen zu lassen. Für den Fall, daß eine solche Gelegenheit sich nicht darbietet, werden Sie mit den beiden Schiffen nach Panama steuern, dort einen Offizier mit dem Auftrage lauden, jene Depeschen in aller Eile, der vom dortigen Consul zu ertheilenden Auskunft gemäß, nach England zu überbringen, und hierauf ohne Zeitverlust über Cap Horn nach England zurückkehren.

9) Wenn zu irgend einer Zeit während Ihrer Reise die Jahreszeit so weit vorgeschritten ist, daß die Fortsetzung der Fahrt die Schiffe und die Gesundheit der Mannschaft gefährden würde, so daß Sie nach Maßgabe des Zustandes der Schiffe den Winteraufenthalt anzutreten genöthigt sind: dann werden Sie Ihre Bemühung darauf richten, einen geschützten und sichern Hafen aufzufinden, in welchem die Schiffe für den Winter sicher untergebracht werden können, so wie auch auf die Gesundheit und das ganze Wohlbefinden (*comfort*) der Ihrer Leitung anvertrauten Mannschaft mit allen Ihnen zur Einhausung der Schiffe überwiesenen Mitteln und Vorrichtungen so viel als möglich Bedacht nehmen. Sollten Sie dann mit Eingeborenen in der Nähe Ihres Winteraufenthalts, — mögen diese Eskimos oder Indianer sein — in Berührung kommen, so werden Sie alle Ihnen zu Gebote stehenden Mittel aufbieten, um mit denselben ein freundliches Verhältniß zu unterhalten, indem Sie von den Gegenständen, mit welchen Sie versehen worden, so fern sie für jene nützlich oder angenehm sind, Geschenke machen. Zugleich aber werden Sie sorgfältig Bedacht nehmen, nicht von Ihnen überfallen zu werden, sondern alle Vorsichtsmaßregeln treffen und stets gegen jede Feindseligkeit auf der Hut sein; ferner werden Sie durch dargebotene Belohnungen, deren Auszahlung in der von Ihnen am zweckdienlichsten erachteten Weise erfolgen soll, von denselben die Beförderung eines Berichts über Ihre Lage und über Ihr Vorgehen an ir-

gend eine der Niederlassungen der Hudsons-Bai-Gesellschaft zu erlangen suchen, indem Sie für diese letztere das dringende Ansuchen um möglichst schnelle Beförderung nach England hinzufügen.

10) Bei einem Unternehmen dieser Art muß immer Vieles der Entscheidung des befehligenen Offiziers überlassen bleiben, und da Sie über die Angelegenheiten dieser Expedition sowohl vollständig in Kenntniß gesetzt sind als auch bereits reiche Erfahrungen über Dienste dieser Art gesammelt haben, so hegen wir die Ueberzeugung: für den Fall, daß Sie in der nächsten Schifffahrtszeit eine Durchfahrt nicht gewinnen, es Ihrer Beurtheilung anheim geben zu müssen, ob Sie entweder mit der Aussicht im nächsten Jahr die von Ihnen in Folge Ihrer Wahrnehmungen gehegten Aussichten oder Hoffnungen verfolgen, oder nach England zurückkehren wollen um uns die Ergebnisse solcher Beobachtungen zu berichten. Dabei werden Sie unserer ungelegentlichen Sorge für die Gesundheit, für das Wohlbefinden und die Geborgenheit Ihrer Selbst, Ihrer Offiziere und Ihrer Leute stets eingedenk sein und pflichtmäßig erwägen: in wie weit die Vortheile, in der nächsten Jahreszeit von einem vorgerückten Punkte auslaufen zu können, aufgewogen würden durch die von einem solchen Winteraufenthalt zu erwartenden Eventualitäten und durch den Mangel der Erholung und Wiederherstellung, welche bei Ihrer Rückkehr nach England gewährt werden könnte.

11) Wir halten es für unsere Pflicht, Sie von der Trennung der beiden Ihrer Obhut überwiesenen Fahrzeuge abzumahnen, ausgenommen sofern ein Unglücksfall oder irgend eine unvermeidliche Nothwendigkeit dieß erforderlich macht; und wir wünschen, daß Sie mit dem Commodore des Terror den rückhaltlosesten Verkehr aufrecht erhalten, jeden geeigneten vertraulichen Austausch mit ihm pflegen, ihn mit dem allgemeinen Inhalt Ihrer Befehle sowohl, als mit Ihren Ansichten und Auffassungen in deren Ausführung von Zeit zu Zeit bekannt machen, damit der Dienst der Vortheile Ihres vereinten Zusammenwirkens in der Verfolgung seiner Zwecke theilhaft werde, und damit Capt. Crozier für den Fall, daß die Trennung etwa einmal unvermeidlich wäre oder Ihnen ein Unfall begegnete, den Vortheil habe, so weithin als möglich alle Ihre Gedanken und Absichten für eine befriedigende Ausführung dieses wichtigen Unternehmens zu kennen.

12) Ferner empfehlen wir, daß die auf den beiden Schiffen angestellten Beobachtungen, so oft es sich füglich thun läßt, gegenseitig ausgetauscht werden, in der Weise, daß jede auf einem derselben ermittelte wissenschaftliche Entdeckung möglichst schnell auch dem andern zur Benützung und Anleitung für künftige Beobachtungen mitgetheilt und damit zugleich die Aufrechterhaltung der auf beiden Schiffen angestellten Beobachtungen gesichert werde.

13) Auf unsere Veranlassung ist eine große Auswahl werthvoller Instrumente an Bord der von Ihnen befehligten Schiffe gebracht, von welchen Ihnen eine Liste überreicht werden wird und für deren Rückerstattung Sie verantwortlich sind. Unter diesen sind Instrumente mit den neuesten Ver-

besserungen für eine Reihe von Beobachtungen über Erdmagnetismus, welche zur Zeit von dem Präsidenten und dem geschäftsführenden Ausschuss der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften vorzugsweise gewünscht und nachdrücklich empfohlen wurden, damit der erhebliche Gewinn der im nördlichen Polarmeer aufgenommenen Beobachtungen im gemeinsamen Zusammenwirken mit den Beobachtern erzielt werde, die gegenwärtig, bei den von England in seinen entfernten Besitzungen und durch seinen Einfluss auch auf anderen Theilen der Erde begründeten Observatorien, ein übereinstimmendes System befolgen. Im Laufe des jetzigen Jahres ist dieses Zusammenwirken um so wünschenswerther, da diese trefflichen Anstalten, welche der mit großem Kostenaufwande für ihre Gründung lebhaft beteiligten Nation zu hoher Ehre gereichen, nunmehr eingehen werden *). Die einzigen magnetischen Beobachtungen, welche in den arktischen Gegenden im besondern bisher aufgenommen wurden, sind jetzt ein Viertel-Jahrhundert alt und es ist bekannt, dass diese Erscheinungen im Laufe der Jahrhunderte beträchtlichen Wechsels unterworfen sind. Außerdem wird durch den Oberst Sabine bestätigt, dass die Instrumente und die Methode der Beobachtung sich so bedeutend verbessert haben, dass frühere Beobachtungen hinsichtlich der Genauigkeit neben den gegenwärtigen nicht erwähnt werden können, und dass die Fahrt durch das Polarmeer die wichtigste gegenwärtig zur Vollendung der magnetischen Aufnahme über den ganzen Erdkreis noch fehlende Ergänzung liefern würde.

14) Angesichts der Wichtigkeit dieser Angelegenheit haben wir es geeignet befunden, den Oberst Sabine um die Mittheilung seiner Instructionen für den Commodore Fitzjames zu ersuchen, und weisen Sie demgemäß an, den letzteren mit der unmittelbaren Leitung dieses so erheblichen Zweiges der Naturwissenschaft zu beauftragen; und da einige andere Offiziere zu Woolwich ähnliche Instructionen erhalten haben, werden Sie täglich an Bord jedes der beiden Schiffe, so lange sie unter Segel sind (und so lange nicht durch das Wetter oder andere Umstände Hemmnisse eintreten) Beobachtungen über die magnetische Abweichung, Neigung und Kraft veranlassen, bei welchen zugleich die Temperatur der Luft und die Temperatur des Meeres sowohl an der Oberfläche, als auch in bestimmten Tiefen in Betracht zu ziehen ist. Zugleich werden Sie dafür sorgen, dass diese Beobachtungen auch im Hafen und bei anderen günstigen Gelegenheiten angestellt werden, um den Einfluss des auf den Schiffen vorhandenen Eisens auf die zur See während der Fahrt erlangten Ergebnisse berechnen zu können.

15) Für den möglichen Fall, dass die Schiffe während eines Winters in hohen Breitengraden bleiben, ist die Expedition mit einem tragbaren Observatorium und mit Instrumenten versehen, die den an festen magnetischen

*) Die damalige ungünstige Aussicht hat sich bekanntlich nicht bestätigt; durch die Beratungen zu Cambridge im J. 1815 wurde ein weiteres Fortbestehen solcher Observatorien auf die fünf folgenden Jahre entschieden.

oder
in ver
I
obach
vatori
specie
mit de
und g
die su
einen
I
dition
rische
tion
sonder
Beoba
meiner
komm
Meeres
Höhe,
I
zum S
noch i
schie
ohne
lässt,
u. s. v
nur we
ser Er
Gegen
sanke
schung
I
Meeres
auch i
gewin
übersc
deren
kupfer
Blatt,
zur U
geogra
eintret
..Terra

oder meteorologischen Observatorien, welche auf Befehl der Regierung I. M. in verschiedenen britischen Colonien errichtet worden, entsprechend sind.

16) Es ist unser Wunsch, für den Fall eines solchen Aufenthaltes Beobachtungen mit diesen Instrumenten nach dem in den bezeichneten Observatorien eingeführten System angestellt zu sehen; und es sollen zu dem Ende specielle Anweisungen mitgetheilt werden, welche dann in Vereinigung mit den zu Woolwich gegebenen Instructionen zuverlässig eine vollständige und genügende Anleitung zu derartigen Beobachtungen darbieten werden, die schon in Rücksicht der Oertlichkeit ein eigenthümliches Interesse und einen bedeutenden theoretischen Werth haben.

17) Ferner haben wir für den Fall eines Winteraufenthalts der Expedition in hohen Breitengraden Instrumente zu Beobachtungen über atmosphärische Strahlenbrechung bei geringen Höhenwinkeln (*atmospherical refraction at very low altitudes*) ausgehändigt, über welche Ihnen ebenfalls besondere Anweisungen mitgetheilt werden. Ueber andere meteorologische Beobachtungen, welche Ihnen begegnen, werden Sie, sofern dies im Allgemeinen ersprießlich erscheint, ebenfalls berichten, und zugleich bei vorkommenden Gelegenheiten die Tiefe des Meeres, die Beschaffenheit des Meeresgrundes, die Richtung, von welcher die Fluth herkommt und deren Höhe, so wie die Beschaffenheit und Schnelligkeit der Wellen untersuchen.

18) Obgleich die Ausführung einer Durchfahrt von dem Atlantischen zum Stillen Ocean der Hauptzweck dieser Expedition ist, werden Sie dennoch im Auge behalten, daß die Bestimmung der geographischen Lage verschiedener Punkte, in deren Nähe Sie vorbeikommen, sofern sich dieselbe ohne Aufenthalt der Schiffe in Ihrem Vordringen nach Westen erreichen läßt, so wie auch andere Beobachtungen zur Naturgeschichte, Erdkunde u. s. w., auf Landgebieten, welche entweder noch ganz unbekannt oder nur wenig besucht sind, für die Wissenschaft unseres Vaterlandes von grosser Erheblichkeit und Interesse sind. Daher wünschen wir, daß Sie diesen Gegenständen unablässig Ihre Aufmerksamkeit schenken und die Aufmerksamkeit aller Ihrer Offiziere für derartige anziehende und werthvolle Forschungen in Anspruch nehmen.

19) Weiter hegen wir — und zwar nicht allein um die Richtung der Meeresströmung in den arktischen Zonen bestimmen zu können, sondern auch um mit größerer Wahrscheinlichkeit Nachrichten über Ihre Reise zu gewinnen — den Wunsch, daß Sie, nachdem der 65° n. Br. von Ihnen überschritten ist, recht oft und, sobald Sie Sich in einer Strömung befinden deren Richtung Sie bestimmt haben, alle Tage eine Flasche oder einen kupfernen Cylinder wohlverschlossen über Bord werfen, nachdem Sie ein Blatt, welches mit der in verschiedenen Sprachen gedruckten Aufforderung zur Uebersendung an unser Amt versehen ist, mit dem Datum und der geographischen Lage eingelegt haben; und Sie werden für den etwa eintretenden Fall einer Trennung beider Fahrzeuge dem Befehlshaber des „Terror“ eine ähnliche Weisung ertheilen.

20) Sie werden alle in Ihrer Gewalt stehenden Mittel anwenden, um Specimina aus dem Thier-, Mineral- und Pflanzenreich zu sammeln und aufzubewahren, sofern die Umstände Ihnen dieses ohne Zeitverlust erreichbar machen; eben so werden Sie von den größeren Thieren genaue Abbildungen ausführen und diesen erläuternde Beschreibungen beifügen. Wir halten uns versichert, daß Sie sowohl hierbei als bei allen anderen wissenschaftlichen Aufträgen seitens der Ihnen übergebenen Offiziere, unter denen einige in dieser Beziehung uns als vorzüglich befähigt empfohlen sind, einer wesentlichen Unterstützung theilhaft sein werden.

21) Sollte es sich ereignen, daß eines der beiden Schiffe von einem nicht auszubessernden Schaden betroffen würde, dann würden Sie die Offiziere und Mannschaft des unbrauchbar gewordenen Schiffes auf dem anderen mit unterbringen lassen um mit diesen letzteren allein, je nachdem es die Umstände erheischen, entweder die Fahrt fortzusetzen oder nach England zurückzukehren. Es versteht sich, daß die Offiziere und die übrige Mannschaft beider Schiffe in einem solchen Falle ermächtigt und verpflichtet sind, ihre Geschäfte nach Maafsgabe ihres Ranges und ihrer Stellung fortzuführen. Sollte unglücklicherweise *Ihr* Schiff unbrauchbar geworden sein, so würden Sie den Befehl des „Terror“ zu übernehmen haben; und sollte Ihnen selbst ein Unglücksfall zustossen, dann ist hierdurch Capt. Crozier ermächtigt, den Oberbefehl des „Erebus“ zu übernehmen, während der nächste älteste Offizier ihn in der Befehlshaberschaft des Terror ersetzt. Sollten Sie in irgend einem Zeitpunkte durch Krankheit oder sonst unfähig werden, diese Instruction auszuführen, so werden Sie die Obliegenheiten derselben dem in der Reihenfolge nächststehenden Offiziere überweisen, und dieser ist hiermit angewiesen, sie nach bestem Vermögen zur Erreichung der verschiedenen hier dargelegten Zwecke zu erfüllen.

22) Während der Ausführung der in dieser Instruction ausgesprochenen Vorschriften werden Sie jede sich darbietende Gelegenheit benutzen, um unseren Secretair, behufs unserer Kenntnißnahme von Ihrem Vorgehen zu unterrichten, und bei Ihrer Wiederankunft in England werden Sie sofort bei unserem Amte erscheinen, um uns einen vollständigen Bericht über Ihre Maafsnahmen während der ganzen Reise zu erstatten. Ehe Sie dann das Schiff verlassen, werden Sie darauf halten, den Offizieren und Unteroffizieren und allen Personen an Bord die Logs und Tagebücher, welche sie etwa geführt, so wie auch die Zeichnungen und Karten, welche sie angefertigt haben, abfordern zu lassen, damit dieselben versiegelt werden, und Sie werden dem Capt. Crozier dieselbe Weisung ebenfalls zugehen lassen. Ueber diese Logs, Tagebücher und andere Documente wird demnächst, je nachdem wir geeignet befinden, weiter verfügt werden.

23) Sollte während Ihrer Abwesenheit England mit irgend einer andern Macht in Feindseligkeiten verwickelt werden, dann würden Sie dessenungeachtet unzweifelhaft festzuhalten haben, daß von Ihnen unter keiner Bedingung irgend eine feindselige That ausgeführt werden darf: denn die

Ihr
sch
bei
aus
nich
der
dem
gew
Bez

Sin
Cap

dur
Ad
Exp
Rec
Ter
sch
des
tig
Lei
von
ges
rig
Aus
gro
Der
stru
sch

370
ditio
so c
Jahr
Vgl.

Ihrem Befehle übergebene Expedition hat lediglich Entdeckungen und Forschungen auf dem Gebiete der Wissenschaft zum Ziel, und es ist Gebrauch bei allen civilisirten Nationen, Fahrzeuge, welche für Zwecke dieser Art ausgerüstet sind, als solche zu betrachten, die mit den Kriegsoperationen nichts zu thun haben. Im Vertrauen dieser Ueberzeugung geben wir uns der Zuversicht hin, daß Ihnen von den Schiffen und Unterthanen aller fremden Mächte, mit welchen Sie etwa zusammentreffen, jede Unterstützung gewährt werden wird; den betreffenden Regierungen sind jedoch in dieser Beziehung noch besondere Mittheilungen gemacht worden.

Gegeben unter unseren Händen am 5. Mai 1845.

(gez.) Haddington.

Sir John Franklin, K. C. H.

G. Coekburn.

Cap. des Schiffes Ihrer Maj. „Erebus“ zu Woolwich

W. H. Gage.

Auf Befehl ihrer Lordschaften.

(gez.) W. A. B. Hamilton.

Dieselbe Umsicht und Sorgfalt der Ueberlegung, welche sich durch den Inhalt dieser Urkunde hindurch zieht, wurde von der Admiralitätsbehörde auch bei der eigentlichen Ausrüstung der Expedition in allen ihren Theilen angewendet. Es konnte mit Recht gesagt werden, daß diese letzte Expedition des Erebus und Terror Alles überbot, was bis dahin für ähnliche Zwecke geschehen war. Die beiden Schiffe hatten auf der berühmten Fahrt des Capt. James Ross (des Jüngeren) alle mögliche Proben der Tüchtigkeit und Dauerhaftigkeit bestanden^{*)}, und waren jetzt unter der Leitung des Schiffbaumeisters Rice nach der bewährtesten Methode von Neuem zum Kampfe mit Eismassen nach Möglichkeit in Stand gesetzt und mit allen nur ersinnlichen Mitteln gegen die Schwierigkeiten und Hemmnisse einer arktischen Fahrt versehen. In der Ausstattung mit Vorräthen aller Art zeigte sich nicht minder die großartige Freigebigkeit als die bedachte Fürsorge der Behörden. Der für das Unternehmen angekaufte oder anderweit besorgte Instrumenten-Apparat war so vortrefflich, daß er nichts zu wünschen übrig liefs. Außerdem waren die beiden Schiffe mit einer

*) Beide Schiffe waren ursprünglich Bombengalotten. „Erebus“ (von 370 Tonnen Gehalt) wurde im J. 1838 für jene sogenannte Südpol-Expedition mit Anwendung der anerkannt besten Methode hergerichtet. Eben so das zweite Schiff „Terror“ (340 Tonnen), mit welchem Cpt. Back in Jahren 1836—37 seine gefahrvolle Reise zur Repulse-Bai gemacht hatte. Vgl. Richardson *Arctic Searching Expedition*. Vol. I., p. 3—4.

ausgezeichneten Büchersammlung versehen, die allen Ansprüchen der Belehrung und Erheiterung in der düstern und einsamen Gegend des arktischen Winters zu genügen im Stande war.

Während demnach alles geschah, um für das Wohlbefinden, für die Belebung, Anregung und geistige Pflege der Mitreisenden zu sorgen, ergaben sich so zahlreiche Meldungen und Bewerbungen um Theilnahme, dafs bei der Auswahl der Mannschaft mit der grössten Vorsicht und mit fast unbeschränkter Freiheit verfahren werden konnte. Der Zudrang zu einem solchen Unternehmen ist schon an sich leicht erklärlich. Die sämmtlichen im Laufe der letzten Jahrzehnte unternommenen Polarfahrten waren zwar sehr grofsen Beschwerden und Gefahren begegnet, allein die Reisenden waren doch, mit sehr wenigen Ausnahmen, immer gesund und wohlbehalten, an schätzbaren Kenntnissen und Erfahrungen bereichert, an Körper und Geist gestählt, zurückgekehrt. Die schreckensvollen Schicksale einiger der früheren arktischen Reisenden (Cortereal, Willoughby u. A.) schienen einer entschwundenen Zeit anzugehören. Dagegen erglänzten die Erzählungen dessen was die Gefährten eines John Ross, Parry, Buchan u. s. w. erlebt und gesehen, gleichsam im Zanberlichte einer nur Wenigen erreichbaren Sphäre: sie verfehlten selbst auf diejenigen eines tiefen und fesselnden Eindrucks nicht, denen die wissenschaftliche Bedeutung dieser Reisen fern genug lag. Während die Abenteuer der sogenannten arktischen Paladine ein Lieblingsgegenstand des Interesse in den weiteren Kreisen der Gebildeten waren, bemächtigten sich die Wissenschaften der Geographie und der Naturkunde dankbar und preisend der auf ihren beschwerdevollen Reisen ermittelten Resultate. Die Männer, welche sich dort hervorgethan, sahe man mit Ehrenbezeigungen, Beförderungen und Auszeichnungen aller Art freigebig bedacht. Selbst die letzte Pause in gröfseren Unternehmungen dieser Art trug dazu bei, den Eifer und das Verlangen der Theilnahme zu heben. Man hatte nun Mufse gefunden, alle früheren Ergebnisse zusammenzuhalten und zu vergleichen, über den damaligen Stand dieser Erkundungen, über die vorhandenen Gefahren, Hoffnungen und Aussichten zu einem klaren Verständniß und Ueberblick zu gelangen. Dazu kam, dafs neue mechanische Erfindungen eine früher nicht geahnte Erleichterung der Beschwerden und eine wirk-

san
Un
W
Lar
fah
lich
Au
Bro
lich
Ins
die
üb
noc
Un
in
sch
die
jen
nich
der
Lie
ste
ere
all
Nie
che
Par
in
Sel
ih
Ein
Cre
Tag
Mes

same Aushilfe gegen Hindernisse darboten, an welchen bisher manche Unternehmungen gescheitert waren. Auch über den einzuschlagenden Weg konnte längst kein Zweifel mehr sein; — er ging durch den Lancaster-Sund und die Barrow-Straße. Alle Versuche, die Durchfahrt in niederen Breiten zu gewinnen, waren an den eigenthümlichen Landbildungen und an der dadurch bedingten Lage und Ausdehnung der Eismassen gescheitert. Alle Versuche in höheren Breiten erschienen selbst dem kühlblickenden Barrow höchst misslich. Die Aussicht auf eine Mittelstraße zwischen der Melville-Insel und dem amerikanischen Festlande, auf deren Vorhandensein die bisherigen Ermittlungen über die dortige Landbildung und über die Meeresströmung hinwiesen, und über deren Existenz kaum noch Zweifel gehegt wurden, bildete den Vordergrund der neuen Unternehmung. Westwärts dieser Strecke war auf allen Punkten der in den letzten Jahrzehnten fast vollständig erkundeten amerikanischen Nordküste ein offenes und freies Meer entdeckt. Selbst über die Entfernung war man vollständig aufgeklärt: sie konnte von jenen entscheidungsvollen Punkten des arktischen Inselmeeres aus nicht mehr als 900 englische Meilen betragen.

Noch nie hatte das seit Jahrhunderten vergebens erstrebte Ziel der nördlichen Durchfahrt in einem so günstigen und einladenden Lichte gestanden. Selbst einigen der erfahrensten und überlegsamsten arktischen Gewährsmänner schien es wie mit einem Male leicht erreichbar zu winken; es war als gälte es nur eine langsam und allmählig unter tausend Wecheln gereifte Frucht zu pflücken. Nichts aber glich dem hoffnungsfrohen Enthusiasmus, mit welchem Franklin sich dieser Unternehmung entgegensehnte. Admiral Parry hat noch neulich *) öffentlich erzählt, daß Lord Haddington in jener Zeit einmal bedenklich geäußert habe: „ich selbe aus den Schiffslisten, daß Franklin fast sechszig Jahre alt ist; sollten wir ihn nicht lieber zurücklassen?“ und daß er (Parry) auf diesen Einwand nur habe erwidern können: „dieser Mann ist ungleich

*) Am 26. Oct. vorigen Jahres zu Lynn, bei der zu Ehren des Lieut. Cresswell veranstalteten Festlichkeit; vergl. die englischen Blätter aus jenen Tagen. Ein Abdruck des Berichtes im *Lynn Advertiser* enth. Galiguanis's Messenger Nov. 10.

vorzüglicher geeignet als so viele Andere; wenn wir ihn nicht mitgehen lassen, dann wird er vor Herzeleid sterben!“

Hiermit hat Parry ein Urtheil ausgesprochen, welches damals in der öffentlichen Meinung unbestritten war. Der Name Franklin wurde allgemein als eine National-Garantie für diese Expedition bezeichnet; er war von einer fast zauberhaften Wirkung um die Theilnahme der Edelsten in allen Ständen dem Unternehmen zuzuwenden. Es war vor Allem anerkannt, daß gerade Franklin neben dem sprechenden Reichthum der mannichfaltigsten Erfahrungen, neben seinen großen Verdiensten und seiner hervorragenden Bildung, nicht bloß durch seinen unerschütterlichen Muth, durch Ausdauer und hinreichenden Unternehmungsgeist, sondern auch durch eine fast kindliche Zartheit des Sinnes und durch tiefe Empfänglichkeit für alles Leid und Mißgeschick ausgezeichnet war, so daß man wohl von ihm zu sagen pflegte: er sei nicht im Staude eine Moskitofliege zu tödten*).

*) Diesem bezeichnungsvollen Ausdruck liegt eine bestimmte Thatsache zum Grunde. Capt. Back erzählt in seiner Reisebeschreibung (*Journal of a Land Expedition to the eastern part of the Polar Sea, 1833—35. London 1836. S. p. 180*): wie er einstmals die für ihn unbeschreiblich störenden und beschwerlichen Moskitofliegen durch Rauch und mit Laubzweigen aus seinem Zelte zu verschrecken suchte, und dabei von einem Eskimo-Häuptling durch die Bemerkung abgemahnt wurde: daß der „alte Führer“ — nämlich Franklin, der etwa 12 Jahr früher dort verweilt hatte — es doch ganz anders gemacht habe. Der habe niemals über sich vermocht eine Moskitofliege zu tödten. So haftete das Bild Franklins frisch und lebendig in den Erinnerungen jener Wilden, wie er, selbst mitten in seinen Arbeiten und Untersuchungen, wenn er sich von diesen Insekten geplagt sah, höchstens einen Augenblick inne zu halten pflegte, um sie von seiner Hand wegzublase. Diese Erzählung, wie einfach sie ist, giebt doch zugleich ein schönes, psychologisch bemerkenswerthes Beispiel des nachhaltigen Eindruckes den wohlwollende und edle Gesinnungen auf wilde Völker machen können; sie läßt ahnen, in welchem Grade der Anblick guter Thaten bei ihnen auf lange Jahre erfreulich und segensreich nachwirkt.

Die letzten Nachrichten von der Franklin'schen Expedition im Jahre 1845.

Es war am 19. Mai 1845, als die beiden Schiffe Erebus und Terror zum letzten Mal aus dem Hafen von Greenhithe ausgesegelten, um ihrer dunklen Bestimmung entgegen zu gehen. Das Transportschiff, dessen in der Instruction gedacht ist, folgte ihnen bis zu den Walfischinseln, und wurde von dort aus am 12. Juli mit Depeschen für die Admiralität und mit einer Anzahl von Briefen verschiedener Mitglieder der Expedition an die ihnen nahe stehenden oder befreundeten Personen nach England zurückgesandt. Alle diese Briefe, so viel ihrer bekannt geworden sind, athmen die glänzendsten Hoffnungen; sie geben sprechende Zeugnisse der glücklichen Stimmung, von welcher die ganze Mannschaft beseelt war. Franklin selbst schien seinen Gefährten wie neu belebt und um zehn Jahr verjüngt zu sein; einer derselben, Lieutenant Fairholme, schildert ihn in seiner mit sichtbarer Freude nach allen Seiten hin entwickelten Thätigkeit, wo sich Gelegenheit bietet rastlos Hand ans Werk legend, durch Beispiel und Wort ermunternd und anregend. Eine an den Admiral Corry gerichtete Zuschrift vom 12. Juli, welche als das letzte von Franklin nach England gelangte Lebenszeichen beachtenswerth ist, berichtet mit augenscheinlichem Rückhalt sanguinischer Hoffnungen, daß sich trotz des strengen Winters in jenen Gegenden bereits günstige Aussichten für das rechtzeitige Durchsetzen der Eisbarrieren zum Lancastersund eröffneten; Franklin zollt dem Eifer der Offiziere die lebhafteste Anerkennung und bekräftigt, wie glücklich er sich fühle, in ihrer Mitte einer solchen Aufgabe sich zu widmen^{*)}. In einem gleichzeitig übersandten Briefe an seinen Freund, den Oberst Sabine^{**)}, schreibt er: „ich hoffe, meine theure Frau und Tochter werden nicht zu besorgt sein, wenn ich zur erwarteten Zeit nicht zurückkehre: ich

^{*)} *Parliam. Papers* 1847—48. Vol. XII. *Arctic Exped.* p. 50. abgedruckt in Simmonds *Sir John Franklin and the arctic regions* 3rd. edit. 1853. p. 451—52.

^{**)} *Parl. Papers* a. a. O. p. 27. Simmonds p. 150—51. Kennedy: *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert* p. XVIII.

bitte Sie, ihnen tröstend und aufrichtigend zur Seite zu stehen. Sie wissen, daß es unser Wunsch ist, sofern wir nach dem zweiten Winter unser Ziel nicht erreichen, noch einige andere Fahrstrafen zu versuchen; vorausgesetzt, daß unsere Vorräthe und die Gesundheitsverhältnisse der Mannschaft dies zulassen.“ Commodore Fitzjames, durch sein feuriges, aufgewecktes Wesen und seine unversieglich heitere Laune bei allen Mitgliedern der Expedition vorzugsweise beliebt, fordert gleichsam triumphirend seine Freunde auf, künftige Briefe an ihn *via* Petersburg nach Kamtschatka zu adressiren, wenn die Expedition nicht bis zum Juni 1846 zurück sei °). — Der Eismeister des Schiffes *Terror*, Thomas Blenky, schreibt seiner Frau: „Wir sind alle gesund und frohen Muthes und von dem Entschluß erfüllt, die Nord-West-Passage auszuführen. Sollten wir Ende 1848 oder im Frühjahr 1849 nicht heimkommen, dann ist anzunehmen, daß sie ausgeführt ist oder wahrscheinlich ausgeführt werden wird, und in diesem Falle kann es fünf bis sechs Jahr, ja bis ins siebenste Jahr dauern ehe wir zurück sind. Niemandem möge wegen unseres langen Außenbleibens bange sein; vielmehr soll jeder mit der Hoffnung in die Zukunft blicken, daß die Vorsehung uns glücklich zurückbringen wird.“ — Lieut. Griffith (Führer des Transportschiff's, welches die Expedition bis zu den Wallischinseln begleitete) äußert sich gleichzeitig: „Alle sind in der denkbar freudigsten Stimmung und entschlossen ihr Ziel zu erreichen, wenn es irgend erreichbar ist. Eine Mannschaft, von so beherzten Leuten und von so trefflich ausgewählten Offizieren ist nie beisammen gesehen.“

Unter den Nachrichten, welche von dieser Expedition aufbewahrt worden sind, verdient das Tagebuch des Commodore Fitzjames vorzugsweise unsere Beachtung °). Seine in der größten Unbewachtheit niedergeschriebenen Skizzen geben sprechende Bil-

*) Brief an Will. Coningham vom 11. Juli bei Mangles (s. unten) S. 85.

**) „Captain Fitzjames's journal.“ Aus dem „*Nautical Magazine and Leader*“ wieder abgedruckt in der 2ten vermehrten Ausgabe der anziehenden Sammlung: *Papers and despatches relating to the arctic searching expeditions of 1850—52. Collected by James Mangles, Commander R. N.* London 1852. 8. S. 76—85.

der des ungetrübt heiteren und lebensvollen Verkehrs der Mitglieder unter einander. Es sind Anschauungen eines übersprudelnden Humors, der in leicht hingeworfenen Umrissen oft mit scharfen Zügen die Eigenthümlichkeiten der einzelnen Personen*), ihre Thätigkeit, ihre Bestrebungen, ihre Schwächen zeichnet. Ernst und Laune gehen darin Hand in Hand. Für Franklin spricht sich durchweg die unverkennbarste Hochachtung, die innigste Anhänglichkeit aus. Er tritt recht eigentlich in den Vordergrund, als der Mann, dem Alle mit hingebender Liebe und Verehrung zugethan sind. Sein Walten umfaßt auch die edelsten und zartesten Beziehungen aller Mitglieder der Mannschaft. Seine Sorge ist mit besonderer Bedeutung auf die Pflege des religiös-sittlichen Elements gerichtet. Wie er bei den Geschäften des Tages, bei jeder wichtigen Arbeit und Thätigkeit durch Wort und Beispiel anregend wirkt, so ist es ihm ganz besonders Herzensbedürfnis, an Sonn- und Festtagen seine Gefährten zu gemeinsamer Andacht um sich zu vereinigen. Sie Alle wissen, daß Religion und Kirche ihm das Höchste und Heiligste sind, daß sein ganzes Streben und seine Thaten von diesem Quellpunkt ausgehen. Sein Wesen, seine ganze Erscheinung ist gehoben und verklärt, indem er das Wort nimmt, um Kirchengebet und Predigt zu lesen. Selbst der Ton seiner Stimme ist ergreifend. Es machte den tiefsten Eindruck, bei der ersten dieser Andachten am letzten Sonntage seiner An-

*) Die Benennung der Schiffe war folgende:

Erebus.

Sir John Franklin, Capitain.
 James Fitzjames, Commodore.
 Graham Gore, }
 Hen. T. D. Le Vesconte, } Lieutenants.
 James Will. Fairholme, }
 Charles F. Des Vaux, }
 Robert O. Sargent, } Steuerleute.
 E. Couch, }
 H. F. Collins, zweiter Schiffsmstr.
 Stephen F. Stanley, Arzt.
 H. D. Goodsir, Gehülfsarzt.
 C. H. Osmar, Zahlmeister.
 James Reid (oder Read?), Eismeister.
 57 Seelente und Matrosen.

Terror.

Francis Richard Crozier, Capitain.
 Edw. Little, }
 Geo. H. Hodgson, } Lieutenants.
 John Irving, }
 Frederick Hornby, } Stenerleute.
 Robert Thomas, }
 Thomas Blenky, Eismeister.
 G. A. Maclean, zweiter Schiffsmstr.
 John S. Peddie, Arzt.
 Alex. Mac Donald, Gehülfsarzt.
 J. H. Helpman, Schreiber.
 57 Seelente und Matrosen.

wesenheit in England — es war der Tag vor seiner Abreise — seine Frau, seine Tochter und seine Nichte in der Mitte jener Männer zu sehen, die entschlossen waren, sich seiner Führung auf dieser so manchen Fährlichkeiten und Beschwerden unterworfenen Reise anzuvertrauen.

Unter den Offizieren gehört außer Franklin fast nur Crozier noch jenem älteren Stamme der arktischen Seefahrer an, die auf den Fahrten in den zwanziger Jahren ihre Schule gemacht hatten. Er war Mitglied der drei letzten Fahrten Parry's gewesen und hatte das Schiff *Terror* unter dem Oberbefehl des Capt. James Ross zum antarktischen Ocean geführt. Sein Eismeister, der oben erwähnte Thomas Blenky, hatte unter John Ross als erster Steuermann der „*Victory*“ vier Jahr hinter einander im Eise überwintert. Commodore Fitzjames hatte sich auf der Euphrat-Expedition (in den Jahren 1835 — 37) ausgezeichnet und war mit dem Arzt Stanley, der sich ebenfalls auf dem *Erebus* befand, in China zusammengetroffen. Lieutenant Gore hatte sich auf dem *Terror* unter Capt. Back (1836) durch Muth und Geistesgegenwart ausgezeichnet. Lieut. Vesconte wird als eine stille, bescheidene, fast schüchterne Natur bezeichnet. Lient. Fairholme, früher Mitglied der Niger-Expedition, stand durch seine Bildung und Tüchtigkeit in Ansehen. Der Gehülfsarzt Goodsir galt für einen gelehrten Naturforscher (er war Curator des Museums zu Edinburgh) und entwickelte von Anfang an einen glühenden Eifer für mikroskopische und meteorologische Beobachtungen. Reid, der Eismeister des *Erebus*, wufste viel von seinen Erfahrungen und Erlebnissen auf Grönländischen Walfischfahrten zu erzählen. Der Zahlmeister Osmar war mit Capt. Beechey an der Behringsstraße gewesen, ihn hörte man gern von Petropaulowski, dem erhofften künftigen Landungsplatze der Expedition, und von Kamtschatka erzählen.

So umfassten die Offiziere der beiden Schiffe einen außerordentlichen Reichthum von Erfahrungen auf den fernsten Gebieten der Erde. Sie bildeten einen Kreis von Männern, welche ausgezeichnete Bildung, Einsicht und Fähigkeit mit energisch strebendem Sinne verbanden, je nach ihrem eigenthümlichen Charakter

mit
füllam
tin
und
rieh
bei
Mu
und
Mä
dur
nen
am
Da
nen
ein
sue
jan
des
Ta
gii
rieh
W
denJah
san
See
Ca
Ma

18

mit stillem Ernst oder mit hoher Begeisterung von dem Plane erfüllt, für welchen sie ausgingen.

Nach der Abfahrt von den Walfisch-Inseln ist der Erebus am 22. Juli in der Melville-Bai von dem Walfisch-Capitain Martin angesprochen. Dieser Begegnung verdanken wir die letzte auf unmittelbares persönliches Verkehren mit Franklin begründete Nachricht. Martin erblickte die Mannschaft in emsiger Geschäftigkeit beim Einsalzen frisch erlegten Geflügels, und hörte aus Franklins Munde, daß er auf fünf Jahre Vorräthe von Lebensmitteln habe und mit denselben sich auf sieben Jahre einrichten könne; zwölf Männer waren eben abwesend, um mehr zu erlegen. Eine Einladung zur Mittagstafel lehnte Martin ab, weil er den eben eingetretenen günstigen Fahrwind benutzen wollte. *) — Vier Tage später, am 26. Juli gegen Abend, hat ein anderer Walfischfänger, Capt. Dannett, die Schiffe mehr westlich von der Melville-Bai an einem Eisberge neben einander ankernd gesehen, indem sie nach einer günstigen Stelle zur Ueberfahrt in den Lancaster-Sund suchten. Sieben Offiziere der Expedition, unter ihnen Capt. Fitzjames, ruderten zu ihm heran; alle augenscheinlich wohltaug und des besten Muthes. Dannett wurde von ihnen auf den folgenden Tag zur Tafel eingeladen; er lehnte dieß jedoch ab, um das günstige Wetter zur Heimfahrt nicht zu versäumen. Weiter berichtet er nur, daß im Verlaufe der nächsten drei Wochen das Wetter dort äußerst günstig war und auf ein rasches Vordringen der beiden Schiffe schloß. **)

*) Die Nachricht dieses Zusammentreffens wurde erst am Ende des Jahres 1851 durch einen von Penny an den Redacteur der Times eingesandten Brief (datirt Aberdeen, 20. Dec.) veröffentlicht (vergl. Kennedy *Second voyage of the Prince Albert*, p. XIX f.). Penny versichert indeß, Capt. Martin sei ihm seit langer Zeit als ein durchaus glaubwürdiger Mann bekannt gewesen, auf dessen Wort man sich verlassen könne.

**) Vergl. die Zusehrift von J. R. Duncan in *Parliamentary Papers*, 1847—48. Vol. XII. *Arctic Expedition* p. 51.

Erwachen der Besorgnisse über das Schicksal der Franklin'schen Expedition.

Es ist erklärlich, daß in England während der nächsten zwei Jahre kaum irgend Zweifel an der Wohlbehaltenheit der Expedition aufgekommen sind und daß die Freunde und Angehörigen ihrer Mitglieder am Ende des Jahres 1846 den westindischen Postschiffen ungleich gespannter entgegen sahen als den aus der Davis-Straße zurückkehrenden Wallischfahrern. Dann aber erwachten nach und nach düstere Ahnungen und Besorgnisse. Als hierauf aber auch der dritte Sommer herankam, ohne daß irgend eine sichere Kunde eingelaufen wäre, als vielmehr einzelne vage Gerüchte eine unheimliche Stimmung und lebhaft, wiewohl immer noch sehr unklare Befürchtungen anregten und verbreiteten, da schlugen sehr bald, wie mit unwiderstehlichem Zuge, die Ansichten zu einer vorherrschend trüben Färbung um. Man fing an, die Expedition als eine „vermisste“ zu bezeichnen.

Der Gedanke, daß die ganze glänzende Ausrüstung verloren sei, daß die beiden Schiffe mit ihrer gesamten Mannschaft spurlos untergegangen sein könnten, gewann indess vorläufig doch noch keinen eigentlichen Spielraum. Diefes schien nach den Erfahrungen der neueren Zeiten unerhört, bespiello, fast unmöglich. Die letzten Entdeckungsfahrten im nördlichen Eismeer boten zwar sehr mannichfaltige Erzählungen von gefährvollen Situationen, von Untergang und Verderben drohenden Begegnissen, aus welchen die arktischen Seefahrer nur wie durch ein Wunder gerettet wurden. Allein sie waren doch allemal gerettet; die ausgesandten Mannschaften im Ganzen waren ohne Ausnahme glücklich und wohlbehalten zurückgekehrt. Sollte man nun sich so leicht der Ahnung hingeben, daß eine, reichlicher als alle vorhergehenden, mit den bewährtesten Hilfs- und Sicherungsmitteln ausgerüstete Expedition rettungslos bis auf den letzten Mann, und zumal so ganz spurlos, vernichtet sei?

Die erfahrensten Gewährsmänner suchten zunächst über die Eventualitäten aufzuklären, von welchen die beiden Schiffe betroffen sein konnten. Fast der denkbar schlimmste Fall schien der Unter-

gang
unw
Unfa
Stür
wer
arkt
Sch
liefs
Feu
Gefa
sten
zusa
dafs
ten
so
brin
fäng
feld
und
boo

ken
Kun
ten
den
Mit
wie
ble
rüs
wa
rei
Er
au
zu
da
bo
Be

gang der beiden Schiffe. Allein nachweislich blieb immerhin höchst unwahrscheinlich, daß beide Schiffe zugleich durch irgend einen Unfall zerstört sein konnten. Vernichtende Fährlichkeiten durch Stürme, die in anderen großen Weltmeeren so oft verderblich werden, ließen sich den gemachten Erfahrungen zufolge in den arktischen Zonen kaum voraussetzen oder vermuthen. Daß beide Schiffe gleichzeitig an Klippen oder Bänken gestrandet sein sollten, liefs sich ebenfalls nicht annehmen; daß beide gleichzeitig vom Feuer ergriffen seien, erschien eben so unwahrscheinlich. Und die Gefahr, welche in den Eismeerern am häufigsten und fürchterlichsten drohend erschien, die Gefahr des Erdrückt-werdens zwischen zusammenstößenden Eisbergen oder Eisblöcken, hätte in dem Falle, daß die beiden für solche Begegnisse auf's Aeufserste befestigten Schiffe zerstört worden wären, zumal bei einer so beherzten, so vortreflich eingetübten Mannschaft kaum allgemeines Verderben bringen können. Es wurde erinnert, daß Tausende von Walfischfängern sich bei der Zertrümmerung ihrer Fahrzeuge auf die Eisfelder gerettet und glücklich ihre Heimath wieder erreicht hatten, und daß bei einem solchen Begegniß die vorhandenen Rettungsboote eine Zuflucht gewährt haben müßten.

Neben diesen Erwägungen lag es unläugbar nahe, zu bedenken, daß gerade im ungünstigen Falle die Wahrscheinlichkeit einer Kunde über Franklin und seine Gefährten sich am ehesten erwarten liefs, während bei dem Gelingen ihrer Pläne die Nachrichten den weitesten Raum zu durchlaufen hatten. Die oben erwähnten Mittheilungen über das Ansammeln weithin ausreichender Vorräthe wiesen darauf hin, daß die Eventualität eines mehrjährigen Ausenbleibens der Mannschaft keineswegs fern lag. Schon die Ausrüstung der Admiralität, obgleich nur auf drei Jahre berechnet, war so reichlich gemessen, daß sie mindestens auf vier Jahre hinreichen mußte. Die Instruction enthielt zwar keine ausdrückliche Erlaubniß, selbst keine Voraussetzung für einen über zwei Winter ausgedehnten Aufenthalt; — ihr lag vielmehr offenbar die Hoffnung zum Grunde, wenn nicht im ersten, so doch im zweiten Jahre das erstrebte Ziel erreicht zu sehen: — allein ein bestimmtes Verbot gegen einen mehrjährigen Plan war eben so wenig gegeben. Bei dem Character Franklins liefs sich kaum erwarten, daß er

ohne große Noth nach dem ersten Jahre das Gelingen einer, mit so großer Zuversicht ergriffenen Aufgabe fallen lassen sollte. Der Mangel aller sicheren Nachrichten seit seiner Ueberfahrt nach dem Lancastersund machte bei unbefangener Ueberlegung zur Zeit noch immer bei gar Manchen nicht sowohl den Eindruck unheimlicher Ungewissheit, als er vielmehr die frohe Zuversicht auf eine glückliche und mit Erfolg gekrönte Rückkehr aufrecht erhielt.

Die ersten Pläne für Nachsuchungs- und Rettungs-Expeditionen.

Bei dieser Lage der Dinge war es gewiß höchlich auffallend, daß derjenige Mann, der sich selbst so gern als den „Senior“ der arktischen Seefahrer bezeichnet, — daß der ältere Capt. John Ross als der erste in der Reihe sich von ängstlichen Besorgnissen über das Schicksal Franklins erfüllt zeigte. Er meldete sich bereits am 28. Sept. 1846 *) — kaum vierzehn Monate nach dem Tage, an welchem die beiden Schiffe zuletzt gesehen waren — beim Admiraltäts-Amte mit dem Erbieten, eine Nachsuchungs-Expedition auszuführen. Allein die Admiralität fand es noch nicht geeignet, auf diesen Vorschlag einzugehen; sie erwiderte am 30. Sept., daß der Muth und die menschenfreundliche Gesinnung dieses Erbietens von ihr vollkommen gewürdigt, jedoch von einer solchen Expedition vorläufig noch Abstand genommen werde. Capt. Ross ließ sich jedoch nicht beirren; er erneuerte seine Anträge zuerst am 27. Jan. und dann sogleich wieder am 9. Febr. **) des folgenden Jahres, indem er sich auf Sonder-Verabredungen berief, die er mit Franklin vor dessen Abreise vertraulich gepflogen haben wollte. Jetzt ging die Admiralität auf seinen Antrag in so weit ein, daß sie die anerkannten Gewährsmänner — Parry, Sabine, James Ross.

*) *Parliamentary Papers* 1847 — 48, Vol. XLI. *Arctic Expedition* p. 53.

**) *ibid.* a. a. O. p. 22.

Richardson — um ihre Ansichten befragte. So entstand eine Anzahl von amtlichen Gutachten *), die sämmtlich für John Ross ungünstig ausfielen. Alle sprachen sich entschieden dahin aus, daß jene angeblichen Sonder-Verabredungen mit dem geraden, offenen Sinne Franklins in Widerspruch stünden. Es ergab sich, daß man das Vorhandensein derselben um so mehr in Zweifel zu ziehen hatte, da sie mit sonstigen Aeußerungen Franklins gegen seine vertrauteren Freunde unvereinbar erkannt wurden. Olmedies urtheilten sie alle, daß Franklin derartige Gedanken und Pläne, hätte er sie ja überhaupt gehegt, sicherlich nicht einer Einzelperson ausgesprochen, sondern am ehesten der Admiralität anvertraut haben würde.

Capt. John Ross vermochte indess nicht, sich damit zu beruhigen. Er theilte seine Besorgnisse und Pläne der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften und der Geographischen Gesellschaft zu London mit. Jene Gutachten der sogenannten „arktischen Auctoritäten“ riefen ausführliche Darlegungen, Berathungen und Discussionen in öffentlichen Blättern hervor, die sich des dargebotenen Stoffes in ihrer Weise bemächtigten. Die ausgesprochenen Befürchtungen wurden bald als voreilig, unbegründet, unnüß, oder wohl gar als widersinnig verworfen; bald als statthaft, menschenfreundlich, als solche bezeichnet, die durchaus an der Zeit wären, deren man sich nicht mehr entschlagen dürfe. Zeitungen und Zeitschriften suchten die entgegenstehenden Ansichten bald zu vermitteln, bald zu entscheiden, bald waren sie sichtlich bestrebt, der Angelegenheit anziehende und pikante Seiten abzugewinnen, während die ernste Theilnahme der Nation immer höher stieg.

Die Admiralitäts-Behörde blieb bei solchen kleinen Kämpfen unbetheiligt; ihr war bewußt, daß es sich um eine Sache handle, die nicht von der beweglichen Stimmung der großen Menge abhängig gemacht werden durfte; über welche nur ein kleiner Kreis von Männern zu urtheilen berechtigt war. Diese Männer bekannten sich, mit Ausnahme des immerfort unermüdlichen alten John Ross, zu der Meinung, daß die bisherige Verschollenheit an sich nicht unerwartet, viel weniger ein schlimmes Zeichen sei. Auch

*) *Parliam. Papers* a. a. O. p. 23 — 28.

der greise John Barrow, der nach seinem Scheiden aus einer langjährigen Amtsthätigkeit immer noch mit ganzer Seele an dieser letzten hoffnungsvollsten Wiederaufnahme seiner Lieblingspläne hing, überreichte im Juli 1847 ein Memorandum *), dessen Inhalt seines Namens würdig war. Die um sich greifenden Besorgnisse erschienen ihm zwar entschieden voreilig, aber keineswegs unnatürlich. Dagegen wies er mit eindrucksvoller Klarheit jedes Bestreben, bestimmte Ansichten über Schicksale, von welchen Franklin betroffen sein sollte, als thatsächlich glaubhaft zu machen, zurück, indem er weiter zeigte, mit welchen Schwierigkeiten die Hülf- und Rettungs-Expeditionen, deren Aussendung immer dringender gefordert wurde, verknüpft waren. Zugleich trafen alle Stimmen, welche die Admiralität zu Rathe zog, in der Ansicht zusammen, daß es an der Zeit sein werde, Unternehmungen zur Aufsuchung der Vermissten auszuführen, wenn bis Ende des Jahres 1847 noch keine sicheren Nachrichten eingegangen sein sollten.

Indessen kam es doch schon jetzt darauf an, sich über die Gesichtspunkte zu verständigen, nach welchen die Pläne dieser Nachsuchungs-Expeditionen zu entwerfen waren und im Voraus die erforderlichen Vorbereitungen zu ihrer Ausführung zu treffen. Dabei hing fast Alles von den Meinungen über den von Franklin eingeschlagenen Weg ab. Bei genauerer Erwägung zeigte sich, daß sich hierüber die verschiedensten, weithin aus einander gehenden Vermuthungen begründen ließen und demzufolge die Nachsuchungen, wenn man ihr Gelingen nicht einer Kette fast blinder Zufälligkeiten preisgeben wollte, als ein weitaussehendes, die vielseitigsten Anstrengungen und einen außerordentlichen Kraftaufwand erforderndes Unternehmen aufgefaßt werden mußten.

Dem Wortlaut der Instruction folgend konnte Franklin im Westen der Barrow-Straße entweder eine mehr südliche, oder eine mehr westliche, oder eine nordwestliche Richtung eingeschlagen haben. Wohin jede dieser drei Richtungen in jenen noch unerforschten Gegenden ihn weiter geführt hatte, welche Sunde, Meerengen, Canäle und Fahrstraßen von ihm versucht waren, liefs sich auf keine Weise vermuthen oder gar berechnen. Zu dem

*) *Partiam. Papers* a. a. O. p. 72. 73.

Mangel einer geographischen Kenntniß gesellte sich noch der gewaltige und überraschende Wechsel in den Lagen der Eismassen und der offenen Meeresströmung. Wie manche Fahrstraße konnte dem kühnen Seefahrer in jenem labyrinthischen Inselmeer sich offen und anlockend gezeigt haben, die jedem später Ankommenden als eine mit festem Packeis versperrte Bucht erschien, oder ganz unentdeckt blieb. Man erinnerte, daß Jahrhunderte vergangen waren, ehe die jetzt von Entdeckungsschiffen so oft befahrene und selbst von Wallischjägern vielfach besuchte Barrow-Strasse überhaupt von europäischen Seefahrern entdeckt wurde.

Allein noch viel verwickelter und weitläufiger stellte sich das Unternehmen dar, als man — da in der Instruction so manches der persönlichen Entscheidung des Befehlshabers anheim gegeben war und anheimgegeben sein mußte — auch auf die schriftlichen und mündlichen Aeußerungen Franklins und seiner Gefährten zurückzugehen versuchte. Oberst Sabine versicherte auf's Zuverlässigste, daß es Franklins Plan war, für die beabsichtigte Durchfahrt, wenn sie an den bestimmten Punkten mißlänge, der Reihe nach alle Sunde und Canäle zu versuchen, welche irgendwie die Hoffnung eines Zugangs zum offenen Polarmeere erwecken möchten. Einige Freunde erinnerten sich übereinstimmend, wie er schon vorlängst und wiederholt ein lebhaftes Verlangen ausgesprochen hatte, die sogenannten Sunde im Norden der Bassinsbai — den Wallisch-, Jones- und Smith-Sund — zu untersuchen. Es wurde unter manchen haltbaren und unhaltbaren Erzählungen mit Bedeutung erwähnt, daß er bei verschiedenen Gelegenheiten im Laufe der letzten für ihn so unruhigen Tage seiner Anwesenheit in England das eine und andere Wort über die Erforschung des Jones-Sundes fallen lassen. Vor Allem aber wußte man, daß von der jüngeren Mannschaft des Erebus und Terror die hochgehendsten Entwürfe gehegt wurden. Fitzjames war durch alle Gegenvorstellungen des greisen Barrow nicht zu bewegen gewesen, von seinen lebhaften Wünschen für den Weg durch den Wellington-Canal abzustehen^{*)}. Mit kühner Zuversicht suchte er die

^{*)} Privat-Memorandum von Barrow vom 8. Juni 1847 in den *Parliamentary Papers* 1847—48, p. 71: „*Captain Fitzjames was much inclined*

Durchfahrt im Norden der Parry-Inseln und war der Erreichung seines Zieles so gewiß, daß seine Gedanken schon weit über die Behrings-Straße hinausschweiften. In jugendlicher Begeisterung verheißt er eine arktische Reise um die Welt. Von Petropaulowski aus wollte er nach Sibirien gehen, in Ochotsk, Zamontsk, Tomsk und Tobolsk magnetische Beobachtungen anstellen und so über St. Petersburg nach England zurückkehren. *) Es läßt sich denken, daß manche seiner Gefährten ihm das Wort gegeben hatten, sich diesem kühnen und imposanten Vorhaben anzuschließen.

Vorbereitungen zur Rettungs-Expedition nach dem arktischen Amerika im Jahre 1848.

Bei den Berathungen über die Expeditionen zur Rettung der Vermissten wurde indess vorläufig von diesen weitaussehenden Entwürfen noch um so mehr abgesehen, da aus dem oben erwähnten Tagebuche von Fitzjames hervorging, daß Franklin den Ansichten über ein offenes Polarmeer im hohen Norden keinen Glauben schenkte und daß er die Durchfahrt in der durch seine Instruction vor Allem empfohlenen südwestlichen Richtung vom Cap Walker ab zu gewinnen gehofft hatte. Parry, Richardson und James Ross trafen in der Vermuthung zusammen, daß Franklin jenseits des Cap Walker irgendwo aufgehalten oder mit seinen Fahrzeugen eingefroren sein werde. Diese Ansicht machte sich vor der Hand fast ausschließlich geltend; denn es liefs sich nicht wohl leugnen, daß anderweite gelegentliche Aussprüche von Franklin und seinen Begleitern nicht zu festen und sichern Haltpunkten ausliefen. Manches, was darüber erzählt wurde und bis auf den heutigen Tag erzählt wird, scheint kaum anders als durch

upon trying for the passage to the northward of Parry's Islands and he would no doubt endeavour to persuade Sir John Franklin to pursue the course mentioned, if they failed to the southward.

*) Diese sehr bemerkenswerthen und interessanten Aeußerungen werden mitgetheilt in den *Parl. Papers* a. a. O. p. 77.

Mißv
mit d
heit u
die E
In di
Entse
zu Na
zuord
Zuflu
sendu
das J
auf e
und l

schlin
arktisch
seitde
Er w
einst
genau
für d
daß
des U
tende
Vorb

der l
man
Hand
stütz
sond
jahr
son

a. a.
search

Mißverständniß und willkürliche Deutung erklärlich. Eines war mit dem andern in unverkennbarem Widerspruch. Die Ungewißheit und die Schwankungen schienen nur zu wachsen, je schärfer die Einzelheiten solcher Aeußerungen in Betracht gezogen wurden. In dieser Weise gestaltete sich gegen die Mitte des Jahres der Entschluß, auf alle Fälle die im Voraus erforderlichen Mafsregeln zu Nachforschungen in den nordamerikanischen Küstengebieten anzuordnen, welche man mit größter Wahrscheinlichkeit als nächste Zuflucht der Vermissten ansehen zu müssen glaubte. Die Ausendung der eigentlichen Rettungs-Expeditionen wurde dagegen auf das Jahr 1848 hinausgeschoben. Noch hielt sich die Hoffnung auf eine baldige glückliche Rückkehr der Reisenden immerfort rege und lebendig.

Bei der Wahl des Mannes zur Anführung einer für den schlimmsten Fall fertig zu haltenden Nachsuchungs-Expedition im arktischen Amerika konnte man keinen Augenblick zweifelhaft sein, seitdem sich John Richardson zur Uebernahme bereit erklärt hatte. Er war mit Franklin nahe befreundet und hatte jene Gegenden einst mit ihm durchwandert; er vereinigte die verhältnißmäfsig genaueste geographische Kenntniß mit dem lebendigsten Interesse für die Angelegenheit. Es kam ihm auferordentlich zu statten, daß er mit sicherem Blick schon längst sich die Schwierigkeiten des Unternehmens gegenwärtig gehalten und auf alle sich darbietenden Mittel Bedacht genommen hatte, um möglichst erfolgreiche Vorbereitungen anzubahnen.

Zunächst war es hierbei von Wichtigkeit, die Theilnahme der Hudsons-Bai-Compagnie zu gewinnen; und dieß gelang wie man es nicht besser wünschen konnte *). Das Directorium dieser Handelsgesellschaft zeigte die größte Bereitwilligkeit, jede Unterstützung nach Kräften zu gewähren. Dabei war es noch ein besonders günstiger Umstand, daß der Gouverneur Simpson im Frühjahr nach London kam und im persönlichen Verkehr mit Richardson über die zu ergreifenden Vorkehrungen Auskunft geben konnte.

*) Die Correspondenz über diese Angelegenheit s. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 56—76. — Daneben ist zu vergleichen Richardson: *Arctic searching Expedition*. Vol. I. Cap. I.

Manche Weitläufigkeiten und einzelne bedenkliche Punkte, die anderweit gar leicht zu Mißverständnissen Anlaß gegeben hätten, erledigten sich durch offene und freie Besprechung beider Männer.

Es ergab sich, daß bei der Verproviantirung der Mannschaft und bei der Beschaffung von Vorräthen aller Art, welche für die Vermissten an verschiedenen Stellen in jenen öden Küstenlandschaften niedergelegt werden sollten, auf die Hudsons-Bai-Compagnie nicht zu rechnen war. Verschiedene Uebelstände, unter welchen das letztjährige Fehlschlagen der Büffeljagden am Saskatchewan vorzugsweise erwähnt wird, hatten einen drückenden Mangel und sehr fühlbare Verlegenheiten entstehen lassen. Dieser Zweig der Ausrüstung mußte daher ausschließlich in England bestritten werden.

Ein anderer Gegenstand der Verabredungen betraf die Art und Weise, mit diesen Vorräthen und mit den zur Küstenfahrt erforderlichen Böten an den untern Lauf des Mackenzieflusses zu gelangen; denn dieser mußte erreicht werden, ehe man die Auskundschaftung der arktischen Küstenlandschaft des amerikanischen Continents und das Durchsuchen der ihm vorgelagerten Inseln beginnen konnte, welche den Vermissten, wenn sie bei der Durchfahrt des Archipelagus verunglückt waren, die nächste natürliche Zuflucht boten. Zum Mackenziefluß führen zwei ziemlich verwickelte Wasserstraßen, die — trotz der Einförmigkeit, welche die Oberflächenbildung jener Gegend an sich trägt — dennoch beide ihre eigenthümlichen Hemmungen haben und durch „Portagen“, Wasserfälle und Stromschnellen unterbrochen werden. Die ältere dieser Wasserstraßen geht über Montreal und die Canadischen Seen, dann weiter über eine Anzahl von Flüssen und Seen, nordwestlich zum Athabaska, einem Nebenflusse des Mackenzieflusses, — aber mit so vielen Umwegen und Krümmungen, daß die zurückzulegende Strecke von Montreal bis zum Eismeer sich auf 4400 engl. Meiler berechnet. Die zweite ungleich kürzere Strafse ist erst in späterer Zeit durch die Hudsons-Bai-Gesellschaft ausfindig gemacht; sie läuft von England aus durch die Hudsons-Bai nach York Factory, von dort über Norway-House sogleich zum Winipeg-See, hat jedoch bei manchen Vorzügen den Nachtheil, daß sie, da die Hudsons-Bai den größten Theil des Jahres durch Eis versperrt wird, von Europa aus nur bei Sommerszeiten benutzbar ist.

Unter diesen Umständen wurde in Folge der von Richardson und Simpson gestellten Anträge die Auskunft ergriffen, für alle Fälle schon im Sommer 1847 die Böte mit den Mannschaften und Vorräthen auf dem letzteren Wege voranzuschicken, und sie durch einen Beamten der Hudsons-Bai-Compagnie zum Mackenzie geleiten zu lassen. Richardson konnte, auch wenn er erst im folgenden Frühjahr aus England abreiste, mit Hilfe der vielfachen Communicationsmittel, welche die Benutzung der älteren Straße wesentlich erleichterten, — besonders da er nicht durch den Transport von Böten und großem Ballast gehemmt war, — Ende Juli die vorausgeschickte Mannschaft am Mackenzie einholen und mit ihr die Lösung seiner Aufgabe im Sommer 1848 unternehmen. Nichts war erwünschter als diese Möglichkeit, auch im Laufe des Winters der Rückkehr Franklins oder anderer bestimmter Nachrichten über ihn zu harren. Denn nun blieb ihm bei dem Eintreten der ungünstigen Wendung der letzten Aussichten für Franklin noch Gelegenheit, an den ferneren Berathungen der Admiralität Theil zu nehmen. Außerdem konnte sein fortgesetztes Verkehren mit den Führern der übrigen Rettungs-Expeditionen, welche demnächst zur See abgehen sollten, dem Gesamt-Unternehmen nur förderlich sein. Es war von außerordentlicher Wichtigkeit, daß über die Unterstützung, welche die verschiedenen Expeditionen einander darzubieten hatten, klare und bestimmte Verabredungen getroffen wurden. Dieß hatte bei der Ungewißheit der Vermuthungen und in Folge der Unbekanntschaft mit manchen Theilen des zu durchforschenden Gebiets erhebliche Schwierigkeiten.

Eine der nächsten Sorgen Richardsons war nun darauf gerichtet, die Lebensmittel für seine Expedition herbeizuschaffen und zuzubereiten. Diese Angelegenheit war um so wichtiger, da sie nicht bloß seine Mannschaft, sondern ganz besonders die Verpflegung der Vermissten betraf, für welche an einer Reihe von Plätzen Vorräthe eingegraben werden sollten. Dazu fand er vor allen andern jenes wichtige, bei den nordamerikanischen Eingeborenen heimische Nahrungsmittel des Pemmican *) geeignet, welches bei dem

*) Das Wort „Pemmican“ ist von den nordamerikanischen Indianern entlehnt: wir behalten es bei, da der Ausdruck „Pferdsfleisch“ durch wel-

verhältnißmäßigs geringsten Umfange und Gewicht den reichlichsten und gesunden Nahrungsstoff enthält.

Indem Richardson sich jetzt zur Fabrikation des Pemmican in einem bisher nicht gekannten Maafse anschickte, ergab sich, daß das von dem Flottenlieferanten angebotene Ochsenfleisch den gestellten Ansprüchen nicht genügte. Die Einkäufe mußten daher auf dem Markte zu London gemacht werden, und hier bewirkte der große Umfang des Bedarfs einen augenblicklichen Aufschlag der Fleischpreise. Bei der weiteren Zubereitung wurde ein zweckmäßigeres, von der amerikanischen Methode mehrfach abweichendes Verfahren eingeschlagen. Die große Malzdarre zu Clarence Yard wurde tagelang ausschließlich zum Ausdörren des eingekauften Fleisches verwendet. Nachdem die Feuchtigkeit verdampft oder ausgezogen war, brachte man die trockenen Stücke in eine Mühle, um sie in „Mehl“ verwandeln zu lassen. Bei der weiteren Bereitung wurden außer dem geschmolzenen Speck auch noch Zante-Korinthen von bester Beschaffenheit und zerriebener Zucker hinzugefügt, um die Schmackhaftigkeit zu erhöhen. Diese Masse wurde zu je 85 Pfunden in 198 zinnerne Gefäße eingestampft, durch einen Ueberguß von Schmalz gegen Verderbnis gesichert und zuletzt hermetisch verschlossen *).

Ein zweiter wesentlicher Punkt, der reifliche Erwägung erheischte, war die Herstellung der vier tragbaren Boote, mit wel-

chen man es zu ersetzen versucht hat, nicht recht ausreicht und auf jeden Fall noch nicht eingebürgert ist. Ueber die Bereitung bemerken wir Folgendes: Den Hauptbestandtheil des Pemmican liefern die besten Stücke des sogenannten dicken Ochsenfleisches, welches in dünne Streifen zerschnitten, von Fett und Sehnen gereinigt und ausgetrocknet wird, bis es förmlich zerrieben werden kann. Die nordamerikanischen Eingeborenen hängen jene Fleischstreifen in den Rauch, um zugleich die Fliegen, bekanntlich eine große Plage des Landes, abzuwehren. Wenn das Fleisch trocken geworden ist, zerreiben sie es zwischen zwei Steinen über einer Bismastierhaut, vermischen das auf diese Weise erzielte „Fleischpulver“ mit einem gleichen Gewichtsquantum von Talg oder Schmalz und schlagen zuletzt das Ganze in Quantitäten von 85 bis 90 Pfd. in solche Stierhäute ein. Die Pemmican-Packete haben daher den technischen Namen *Taureaux* erhalten.

*) Die Kosten dieser Zubereitung beliefen sich auf 1396 Pfd. Sterl. 11 Sh. 11 Pence (9310 Thlr. 20 Sgr.). Es wurden nämlich gebraucht:

chen
war,
der e
Darau
und
Besta
setze
Comp
dem
son
zuw
weil
für
wäh
Art
hatt
leut
bei
der
3563
75
100
2
Eiel
Arb
Ofe
Aus
br
w
Die
sie
des
mit
(18
nen
Sch
sti

chen die Küstenfahrt unternommen werden sollte. Die Aufgabe war, sie mit einem möglichst geringen Gewicht und doch mit der erforderlichen Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit auszustatten. Daran reihten sich Beratungen über die Wahl der Mannschaft, und hierbei zeigte sich, wie wesentlich es sei, sowohl über die Bestandtheile, aus welchen sie am zweckmäßigsten zusammenzusetzen war, als auch über die aus dem Personal der Hudsons-Bai-Compagnie zu erwartende Ergänzung sich zu verständigen. Nachdem Alles mit der größten Sorgfalt überlegt war, kam Richardson zu dem Entschlus, 5 Seeleute und 15 Schanzarbeiter auszuwählen. Die Zahl der ersteren wurde so beschränkt gehalten, weil sich aus früheren Erfahrungen nachweisen liefs, dafs Seemänner für Fufswanderungen, zumal mit Gepäck, nicht anwendbar sind, während gerade die Schanzarbeiter sich bei Beschwerden dieser Art wiederholt als vorzugsweise tüchtig und umsichtsvoll bewährt hatten. Unter ihrer Anzahl befanden sich 6 Tischler oder Zimmerleute und 4 Schmiedearbeiter, indem man darauf bedacht sein mußte, bei etwaigen Reparaturen der Fahrzeuge und bei dem Aufschlagen der Hütten zum Winteraufenthalt Aushülfe zu haben.

35651 Pfd. Ochsenfleisch, à $6\frac{1}{4}$ d.,	979 £. 10 s. 1 d. od. 6530 Thlr. — Sgr. 10 Pf.
7549 - Speck, à Ctr. 88 s.,	296 - 11 - 4 - od. 1977 - 3 - 4 -
1008 - Korinthen, à C. 84 s.,	37 - 16 - — - od. 252 - — - — -
280 - Zucker, à C. 31 s. 2 d.,	3 - 17 - 11 - od. 25 - 29 - 2 -
Eichenholz zum Dörren	47 - 5 - — - od. 315 - — - — -
Arbeitslohn	59 - 8 - 8 - od. 396 - 6 - 8 -
Ofengeld und Fuhrlohn	8 - 1 - — - od. 53 - 20 - — -
	<hr/>
	1432 £. 10 s. — d. od. 9350 Thlr. — Sgr. — Pf.

Aus dem Wiederverkauf des unbrauchbaren Abfalls v. Fleisch wurde gelöst

35 - 18 - 1 - od. 239 - 10 - 10 -

Die Gesamtausgabe belief

sich daher auf 1396 £. 11 s. 11 d. od. 9310 Thlr. 19 Sgr. 2 Pf.

Die Masse des gewonnenen Pemmican wog 17,424 Pfd. (das Gewicht des Fleisches ergab, nachdem es gedörret war, nur etwa 8000 Pfd., war mithin vierfach verringert) und das Pfund kostete demnach 1 Sh. $7\frac{1}{4}$ Pence (18 Sgr.). Zu der weiteren Ausstattung dieser Expedition gehören 8 Centner Mehl, 88 Pfund Thee, 2 Centner Chocolate, $4\frac{1}{2}$ Centner Speck und Schinken, 6 Centner Schiffszwieback. Außerdem war sie mit Kleidungsstücken, Schiefsgewehren und Schiefsbedarf u. s. w. reichlich versehen.

Diese sämtlichen Zurüstungen und alle zur rechtzeitigen Abfahrt erforderlichen Vorbereitungen wurden so vortreflich geleitet und mit einem so belebenden Wetteifer angegriffen, daß selbst die so kurz bemessene Frist von einigen Wochen zuletzt noch beinahe zu lang erschien. Am 15. Juni 1847 liefen zwei Schiffe der Hudsons-Bai-Compagnie mit der Mannschaft dieser vorläufigen Expedition, mit den Böten und Vorräthen in See. Gouverneur Simpson war schon vorher nach Rupert's-Land zurückgekehrt, um an Ort und Stelle einen der Wasserstraßen kundigen Führer, nebst der weiter erforderlichen Hilfsmannschaft anzuwerben.

Allein wie glücklich auch Alles sich bis jetzt anliefs, so war doch bei dem weiteren Gange dieser Unternehmung mannichfaches Mißgeschick eingetreten. Der Eisgang in der Hudsons-Bai hatte sich in jenem Jahre ungewöhnlich verspätet. Die Fahrzeuge vermochten nur unter allerlei Hemmungen und Verzögerungen ihren nächsten Bestimmungsort York Factory zu erreichen. Simpson begegnete bei seinen Versuchen, die verabredete Hilfsmannschaft zusammen zu bringen, unverhofften Schwierigkeiten. Während in England die gesammte Bevölkerung von Einem erhebenden Gemeingefühl ergriffen war und von allen Seiten zahlreiche Anerbietungen zu Diensten einliefen, zeigten sich die Bewohner des Territoriums der Hudsons-Bai-Compagnie der Theilnahme an dieser Expedition auf's äufserste abgeneigt; selbst öffentliche Bekanntmachungen, durch welche ein unverhältnißmäfsig hoher Lohn zugesichert wurde, blieben fast ohne Erfolg. Alle fürchteten die Beschwerden des Reisens und Aufenthalts in den öden Küstenlandschaften des amerikanischen Nordens. Dazu kam noch, daß die Wasserstraße dorthin in diesem Jahre nicht so leicht als sonst zurückzulegen war. In Folge des trockenen Sommers hatten die Flüsse einen so niedrigen Wasserstand, daß sich die Nothwendigkeit ergab, einen Theil der aus England herbeigebrachten Vorräthe zurückzulassen, obgleich sich voraussehen liefs, daß sogar ein Theil des Pemican, welcher für die Gefährten Franklins bestimmt war, in Folge des vorherrschenden Mangels an Lebensmitteln zum Unterhalt dieser Mannschaft mit verwendet werden mußte.

Das System der Rettungs-Expeditionen von 1848.

Die ersten Nachrichten dieser Uebelstände liefen im Herbst 1847 nach und nach in England ein, während über die vermifste Expedition jede sichere Kunde ausblieb. Als dann endlich auch die letzten Wallfischfahrer aus der Davis-Straße zurückgekehrt waren, ohne die geringste Spur gefunden zu haben; — als auch von den Sandwich-Inseln die Botschaft einlief, daß man dort immer noch vergebens harre; — als Rae bei der Rückkehr von seiner letzten Entdeckungsreise (1846—47) aus dem Golf von Boothia und von der Halbinsel Melville mit der Nachricht zurückkehrte, daß ihm selbst nirgends ein Anzeichen von Franklin oder seinen Gefährten begegnet sei und daß auch die weitwandernden Eskimos, bei welchen er gelegentlich nachgeforscht, sich mit der größten Bestimmtheit aufser Stand erklärt hätten, irgend eine Auskunft geben zu können: da wurde das Verlangen nach bestimmteren Anordnungen und nach entschiedeneren Maßregeln zur Hülfe und Rettung der Vermifsten allgemein. Selbst diejenigen, welche bisher immer noch sich von den besten Hoffnungen beseelt gezeigt und den Verzagenden Muth ausgesprochen hatten, urtheilten nun, daß es an der Zeit sei, Nachsuchungs-Expeditionen in's Werk zu setzen.

Hiermit beginnt jene lange Reihe von großartigen Unternehmungen, die als ein unvergeßliches Ehrenkmal der britischen Vaterlandsliebe, Humanität, Thatkraft und Umsicht bis in die fernste Zukunft leuchten werden, deren Geschichte als ein glänzendes und belebendes Beispiel muthvoller Aufopferung zu allen Zeiten das lebendigste Interesse und selbst Bewunderung erwecken muß. Nicht ohne die tiefste Anerkennung wird man sich die sichere Planmäßigkeit, die eigenthümliche Klarheit der Entwürfe vergegenwärtigen; sie machen den Eindruck eines großartigen Baues, der in allen seinen Gliedern die feste und entschiedene Hand eines überlegenen Meisters bekundet. Aber noch höher steigert und belebt sich unsere Theilnahme, indem wir den Blick auf die Ausführung richten: wie da nirgends kleinliches Zagen und Zweifeln aufkommt, sondern überall das Bewußtsein der Pflicht herrlich und siegreich

zur That wird; wie da alle engherzige Bedenklichkeiten unter dem edlen Wettstreit der verschiedenen Stände und Klassen verschwinden; wie von allen Seiten Seefahrer jedes Ranges ihre Dienste anbieten und die erfordernten Mittel freigebig dargereicht werden.

Das System dieser Aufsuchungen zerfällt naturgemäfs in drei Hauptgesichtspunkte:

Es kam zuerst darauf an, den Vermissten auf den Wegen, welche sie genommen haben mußten, nachzugehen; — dann erschien es nothwendig, sie an dem ersten Zielpunkte ihrer Reise, an der Behrings-Straße, zu erwarten und ihnen von dort aus entgegenzugehen; — endlich war es, so lange jede Auskunft fehlte, von äußerster Wichtigkeit, die Gegenden, welche den Vermissten, nachdem ihre Fahrzeuge entweder verunglückt oder rettungslos eingefroren waren, zur nächsten Zuflucht dienen mußten, nicht blos zu durchforschen, sondern auch zu ihrer Aufnahme und Versorgung möglichst auszustatten. Diefs liefs sich dadurch erreichen, dafs an verschiedenen geeigneten Plätzen Lebensmittel eingegraben und mit den wilden Völkerschaften, welche sie bewohnten, freundschaftliche Verbindungen angeknüpft und unterhalten wurden.

Der für das Jahr 1848 entworfene Aufsuchungsplan vereinigte alle diese Seiten; er war mit grofser Ueberlegung im Ganzen angelegt und mit nicht geringerer Sorgfalt und Umsicht im Einzelnen entworfen *).

Capt. James Ross wurde mit dem Befehl zweier Schiffe „Entreprise“ und „Investigator“ den Vermissten gleichsam nachgesandt; er sollte die Barrow-Straße bis zum Cap Walker durchsuchen, nach der Melville-Insel und zum Banks-Land vordringen und von dort Streifpartien über Wollaston- und Victoria-Land nach dem Mackenzie hinsenden.

John Richardson, der treue Gefährte und Freund Franklins, hatte es, wie wir sahen, schon früher übernommen, die amerikanische Nordküste vom Mackenzie ab ostwärts hin nach den

*) Man vergleiche die theilweise sehr anziehenden und lehrreichen Verhandlungen, Vorschläge, Gutachten, Instructionen u. s. w. in den *Parliamentary Papers* 1847—48. Vol. XII.

Vermissten auszukundschaften und bereits die erforderlichen Vorbereitungen in Bewegung gesetzt.

Commodore Moore wurde mit dem Proviantschiff „Plover“ nach der Behrings-Straße abgesandt; er sollte mit dem Inspectionsschiff „Herald“, welches seit dem Jahre 1846 mit Aufnahme und Vermessungen der Westküste von Central-Amerika beschäftigt gewesen war, zusammenstossen und von ihm nach dem Kotzebue-Sund begleitet werden. Von dort sollte dann eine Boot-Expedition längs der amerikanischen Küste zum Mackenzie abgesandt werden, um mit den Begleitern Richardsons einerseits und mit den von James Ross von der Barrow-Straße oder dem Melville-Sund andererseits ausgeschiedten Streifpartien zusammenzutreffen.

Wer sich in die Anschauungen zurückversetzt, auf welche dieser Gesamtplan gegründet war, der wird die Zuversicht auf den Erfolg weder mißbilligen noch auffallend finden. Fast alle Blicke waren damals noch auf den ersten, mit großer Bedeutung vor allen andern empfohlenen Weg zur Durchfahrt in südwestlicher Richtung des Cap Walker gerichtet. Die arktischen Gewährsmänner waren fast ohne Ausnahme der Ansicht, daß Franklin bei dem Versuche, vom Cap Walker zur Behrings-Straße zu gelangen, entweder eingefroren sei oder Schaden genommen habe; man war nur in Zweifel, auf welchem Punkte dieses Weges er von dem einen oder anderen Unfälle betroffen sein möchte.

Durch die Ausführung der drei Expeditionen — an deren Gelingen die unaufhörlichen und immer wieder trügerischen Hoffnungen und Berechnungen der Menschen kaum Zweifel hegten — war bis Ende 1848 oder spätestens bis zum folgenden Frühjahr die Erkundung fast der ganzen Nordküste von Amerika — mit alleiniger Ausnahme der Hudsons-Bai-Landschaften, die einer solchen Nachforschung nicht bedurften —, ferner des Wollaston-Landes, der Barrow-Straße, des Melville-Sundes und der südlichen Theile jenes Archipelagus gesichert, von dessen geographischer und physischer Beschaffenheit das ganze Gelingen der Durchfahrt abzuhängen schien. Wir werden jetzt zunächst zu erzählen haben, wie alle diese Unternehmungen fehlschlügen und erfolglos blieben. Weiter unten wird sich ergeben, daß auch die so sicher gehegten Voraussetzungen ganz verfehlt waren.

Die Rettungs-Expedition nach dem arktischen Nord- Amerika vom Jahre 1848.

Schon seit der Mitte des Jahres 1847, während man noch immer einer besseren und glücklicheren Wendung dieser Angelegenheit harrete, hatten sich Männer aus allen Ständen bei Richardson zur Theilnahme an der ihm übertragenen Rettungs-Expedition gemeldet, — besonders Mitglieder des geistlichen und des Richterstandes, Landedelleute, und Naturforscher aus anderen Ländern, — alle unverkennbar von den edelsten Gesinnungen und von herzlicher Bereitwilligkeit erfüllt, sich den erforderlichen Mühen und Anstrengungen zu unterziehen. Da er jedoch entschlossen war, nur einen Begleiter mit sich zu nehmen, war dießmal seine Wahl leicht und unbedenklich, denn unter jenen Bewerbern erschien ein Mann, der alle nur wünschenswerthen Eigenschaften in seltenem Maasse vereinigte, der seine Tüchtigkeit für derartige Unternehmungen nicht nur auf's Glänzendste erprobt hatte, sondern auch mit dem Charakter der arktischen Landschaften Nordamerika's, mit den dort vorhandenen Mitteln zum Unterhalt auf Reisen aus eigener Erfahrung genau bekannt geworden war. John Rae, Handelsaufseher der Hudsons-Bai-Compagnie, war so eben von seiner verdienstvollen und erfolgreichen Entdeckungsreise nach den nordöstlichen Küstenstrichen des amerikanischen Continents zurückgekehrt. Die allgemeine Bewegung für die Vermissten ergriff ihn mit hinreißender Gewalt; sie liefs das Verlangen nach Erholung von den ausgestandenen Mühseligkeiten und Entbehrungen nicht aufkommen. Entschlossenen Sinnes war er sogleich bereit, für dieses Unternehmen zur Erkundung der Franklin'schen Mannschaft, nach welcher er beiläufig bereits vergebens geforscht, seine Kraft einzusetzen. Ihn wählte Richardson zu seinem Begleiter.

Mit dem Anfange des Frühlings, am 25. März 1848, traten Richardson und Rae in einem von Liverpool nach New-York abgehenden Post-Dampfschiffe die Reise nach dem Mackenziellusse an. Bei ihrer Ankunft in den Vereinigten Staaten liefsen ihnen sowohl Behörden als Private alle nur mögliche Begünstigung angedeihen, um ihre Weiterbeförderung zu erleichtern und zu be-

schleunigen. Gleichzeitig hatte Gouverneur Simpson, der die Reisenden in Montreal empfing, Alles aufgeboten, um auf der langen und verwickelten Fahrtstrecke der Canadischen Seen und Ströme die zweckmäßigsten Vorkehrungen zu treffen und die nöthige Mannschaft zu stellen. Daher ging anfangs Alles von Statten, wie man es nur wünschen mochte. Mit Benutzung der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer Fahrzeuge, die an allen Orten, wo es erforderlich war, bereit standen, kamen sie über den Ontario-, Erie- und Huron-See schon am 29. April Abends nach dem Oberen See. Hier sahen sie zum ersten Male ihren Weg unterbrochen. Die Wasseroberfläche des Oberen Sees, welche drei Tage vorher eine Fahrstraße für Böte eröffnet hatte, war jetzt durch Treibeis plötzlich wieder verschlossen. Glücklicherweise dauerte es nur einige Tage, bis die harrende Mannschaft einen glücklichen Moment zum Vordringen erhaschte. Dann gelang es, auch die mannichfaltigen Schwierigkeiten und Hindernisse, welchen sie weiter begegneten, durch eine Reihe geschickter Combinationen ohne erhebliche Verzögerung zu besiegen, und am 13. Juni — nachdem sie seit der Abreise von New-York in 64 Tagen eine Weglinie von 2850 englischen Meilen zurückgelegt — Cumberland House zu erreichen.

An diesem Orte hatte die Transport-Expedition, welche um die Mitte des vorhergehenden Jahres über York-Factory vorausgeschickt war, durch das eintretende Frostwetter sich genöthigt gesehen, ihren Winteraufenthalt zu nehmen. Diese Mannschaft war durch einen Führer und durch 16 in Diensten der Hudsons-Bai-Gesellschaft stehende Transportmänner (sogenannte „*Voyageurs*“) ansehnlich verstärkt. Außerdem befanden sich drei Frauen und zwei Kinder zur Besorgung weiblicher Handarbeiten und Geschäfte in ihrer Mitte, so daß ihre Gesamtzahl — mit Hinzunahme der früher erwähnten 20 Männer aus England — auf 42 Personen angewachsen war. Der Transport, den sie mit sich führten, war nach Maßgabe der vom Gouverneur Simpson getroffenen Anordnung, neben den vier aus England eingeführten Böten, noch durch ein fünftes von der Hudsons-Bai-Gesellschaft beigegebenes Fahrzeug vermehrt. Der Handels-Aufseher Bell, dem der schwierige Auftrag zur Führung dieses Zuges erteilt war, hatte sich mit

demselben, trotz des unfreundlichen Wetters, schon gegen Ende des Monats Mai wieder in Bewegung gesetzt; er wurde von Richardson und Rae am 28. Juni bei der Tragstelle (Portage) am Methy-See eingeholt, wo die Reisenden wieder von einer unerwarteten und höchst lästigen Hemmung betroffen wurden. Die vierzig von der Gesellschaft für diese Portage unterhaltenen Pferde waren an einer Seuche gefallen und der ganze District von allem Zugvieh entblößt. Das ganze sehr beträchtliche Gepäck und die Böte mußten nach einer Entfernung von mehr als zehn englischen Meilen auf den Schultern der Männer getragen werden. Von dort setzte Richardson in Begleitung der ganzen Expedition seine Reise zunächst auf dem mächtigen Athabaska-Strome fort. Nachdem dann weiter am 15. Juli die Portage *des Noyés* erreicht war, trennte er sich von dem Bagage-Personal. Bell übernahm es, dasselbe nach dem Großen Bären-See zu führen, und dort für die Aufnahme der Rettungs-Expedition bei ihrer Rückkehr von dem Eismeer, ein Winterhaus aufzuschlagen und die zu ihrer Aufnahme erforderlichen Vorbereitungen zu besorgen.

Richardson erreichte mit der auserlesenen Mannschaft der Rettungs-Expedition an dem letzten Tage des Monats Juli das Delta des Mackenzielflusses. Der getroffenen Verabredung gemäß ließ er bei Point Separation Pemmican-Vorräthe und dazu eine Flasche, in welcher Nachrichten über seine Reise und über die weiteren Pläne niedergelegt waren, unter der Erde vergraben. Die Stelle wurde nach Vorschrift der Instruction durch ausgestellte Signalstangen bezeichnet und zugleich den etwa vorüberstreichenden Schaaren der Eingeborenen dadurch unbemerkbar gemacht, daß man über derselben ein Feuer anzündete und den Aschenhaufen liegen ließ.

Dergestalt war bereits der 4. August herbeigekommen, als Richardson auf dem östlichen Ausflusarme des Mackenzie gegen die Mündung des Kupferminenflusses hin in das Eismeer hinaussegelte. Dennoch schien anfangs Alles einen glücklichen Fortgang des Unternehmens zu versprechen. Bis zum Cap Bathurst (10. August) war das Meer noch ziemlich eisfrei, und man traf auf keine besonderen Schwierigkeiten, hier die genauesten Nachforschungen anzustellen und mit den Eskimo, welche sich theils an ver-

schiedenen Punkten der Küste, theils bei den naheliegenden Inseln zum Betriebe des Fischfanges eingefunden hatten, den vielfachsten Verkehr anzuknüpfen. Allein wie erfolgreich die Mannschaft auch bemüht war, durch angemessene Schilderungen des Zwecks ihrer Reise die Theilnahme dieser Wilden zu erregen, wie eifrig sie auch nach Spuren oder Nachrichten von Franklin und seinen Begleitern forschte, so ergab sich doch nirgends das entfernteste Anzeichen der Vermissten. Die Eskimo versicherten wie aus einem Munde, daß sie keine weißen Menschen gesehen und zumal von großen Schiffen an diesen Küsten nie etwas gehört hätten.

Vom Cap Bathurst ab war die Weiterfahrt bald außerordentlichen Hemmungen unterworfen. Schon vor der Mitte des Monats August hatten die Schiffe mit wildem Treibeis zu kämpfen. Vom Cap Parry an fand man keinen Eskimo mehr; selbst die aus früheren Jahren vorhandenen Spuren von Lagerstätten und Streifzügen verloren sich nach und nach ganz. Je weiter die Reisenden kamen, desto drohender wurden die Eismassen vorherrschend. Bald mußte die Schifffahrt ganz aufgegeben werden. In der Dolphin- und Union-Strasse, welche Wollastonland von dem amerikanischen Continent trennt, trieben dichtgedrängte Packeisblöcke mit so furchtbarer Gewalt, daß man an eine Ueberfahrt dorthin nicht denken konnte. Dieser Anblick ergriff um so schmerzlicher, da er so ganz gegen alle Erwartung war und mit ihm fast jede Aussicht auf das Gelingen des erstrebten Erfolges sich verdüsterte. Nichts glich der Niedergeschlagenheit, mit welcher die Ansicht der jenseits dieses tobenden Meeresarmes sich erhebenden unwirthlichen Inselgestade erfüllte. Wäre die vermisste Schaar dort gewesen — und dieß lag dem Kreise der gehegten Vermuthungen keineswegs sehr fern — sie hätte Angesichts des Küstengebiets, welches den Ausweg der Rettung ihrem Auge gleichsam winkend entgegenhielt, ihrem Elende dennoch nicht enttrinnen können. Daß die hier vorüberziehenden Eismassen aus dem höheren Norden herabblütheten, daß sie in jener Gegend, wo Franklin mit seinen Gefährten verweilen mochte, das Meer schiffbar machten und die Rückkehr ermöglichten, — diese und ähnliche Muthmaßungen vermochten nicht unter den unaufhörlichen Kämpfen mit den größten Mühseligkeiten die gesunkene Stimmung der Mannschaft zu erheben.

Die Böte und Vorräthe mußten längs der rauhen, wilden Küste, die oft durch unsägliche Anstrengungen erst mit der Axt wegsam gemacht wurde, fortgetragen werden; es kam vor, daß unter dreistündiger Arbeit kaum 100 Schritt zurückgelegt wurden. Unter diesen Erfahrungen ergab sich die Unmöglichkeit, alle Böte mitzunehmen; Richardson mußte sich entschließen, 12 Meilen vom Cap Krusenstern eines derselben mit seiner ganzen Ladung in einer Felsschlucht zurückzulassen; man suchte sich mit dem Gedanken zu trösten, daß durch diese Auskunft nicht bloß die Schwierigkeit des Transports beträchtlich erleichtert, sondern auch für künftige Besucher dieser Gegend gesorgt sein werde.

Bis dahin hatte die Mannschaft sich noch immer der Hoffnung hingegeben, jenseits des Cap Krusenstern bei der Einnüpfung des Kupferminenflusses ein offenes Fahrwasser zu finden. Als dann auch diese letzte Aussicht sich trügerisch erwies, als man dort von einer Anhöhe, so weit das Auge reichte, nur eine mit umtreibenden Eisflarden angefüllte, tosende See erblickte, während das mit der vorgerückten Jahreszeit eintretende Frostwetter bereits neue Eisbildungen erzeugte: da war keine Wahl mehr gegeben. Die Umkehr zum Fort Confidence konnte nun nicht länger aufgeschoben werden, wenn die Mannschaft nicht den größten Gefahren preisgegeben werden sollte. Düsteres Nebelwetter und Schneegestöber, welche an den beiden ersten Tagen des September unter dem Brausen des Nordwindes die Atmosphäre verfinsterten, gaben den Ausschlag. Richardson ließ einen dreizehntägigen Mundvorrath, mit Kochgeräthschaften, Betten, Schneeschuhen, außerdem den Instrumenten-Apparat, die Bücher u. s. w. in eine erforderliche Anzahl tragbarer Bündel zu je 60 bis 70 Pfund zusammenpacken und diese durch das Loos unter der Mannschaft vertheilen. Sechs Gefäße mit Pemmican und die Pulvorräthe eines Boots wurden unter einem Kalksteinfelsen eingegraben. Die Zelte wurden mit einigem Kochgeschirr und anderen Geräthschaften — man rechnete darauf, daß sie den etwa hierher streifenden Eskimo zu Gute kommen sollten — in der Nähe der beiden Boote zurückgelassen, welche nun, nachdem sie mit großem Kraftaufwande bis hierher getragen waren, ebenfalls zurückbleiben und den zerstörenden Elementen preisgegeben werden mußten.

die
gen
nach
theil
Rei
chen
den
eind
Des
For
sah
Erw
folg
mit
Eng
(18
Rüc
dann

sich
Job

den
Erzä
falls
aus
die a
ditio
tic
Fran
ses I
richt
heit
Rich
*
in de
Rac
Erre

Sobald diese Vorbereitungen getroffen waren, setzten sich die 18 Männer (es war am Sonntag den 3. Septbr.) nach einem gemeinsamen ergreifenden Gebete in Bewegung, um der Richtung nach Fort Confidence zu folgen. Der Weg wurde der meistentheils sehr angegriffenen Mannschaft äußerst beschwerlich. Die Reisenden waren anfangs darauf angewiesen, Treibholz zum Kochen ihrer Abendmahlzeit zu sammeln und ihr Nachtlager unter den Basaltfelsen jenes Landstrichs zu suchen. Es brachte kaum eine Erleichterung, daß sie dann Eskimo-Ansiedlungen trafen. Desto glücklicher fühlten sie sich, als sie bei ihrer Ankunft im Fort, am 15. Septbr., sich durch ein Winterquartier überrascht sahen, welches, wie ärmlich es sein mochte, dennoch die gehegten Erwartungen weit übertraf. Hier schrieb Richardson schon am folgenden Tage mit schwerem Herzen seinen Reisebericht, um ihn mit der gleich nachher zurückgehenden Bagage-Mannschaft nach England besorgen zu lassen. *) Am 7. Mai des folgenden Jahres (1849) trat er in Begleitung aller seiner europäischen Gefährten die Rückreise nach England an, die nicht weniger als sechs Monate dauerte. Erst am 6. Novbr. landete er zu Edinburg.

Indem Richardson von seinen mißlungenen Anstrengungen sich nach der Heimath zurückwandte, hatte er seinem Gefährten John Rae die Aufgabe übertragen, **) im Sommer 1849 zur Er-

*) Dieser vom 16. Septbr. 1848 datirte Reisebericht ist abgedruckt in den *Parliamentary Papers* 1849, Vol. XXXII. — Eine mehr ausgearbeitete Erzählung, die er nach seiner Rückkehr in England niederschrieb und ebenfalls an den Sekretär der Admiralität richtete, ist in den *Parliam. Papers* aus dem J. 1850, Vol. XXXV nachgetragen; und eine weitere Quelle bietet die ausführliche Reisebeschreibung unter folg. Titel: *Arctic searching expedition; a journal of a boat-voyage through Rupert's Land and the Arctic Sea in search of the discovery ships under command of Sir John Franklin. By Sir John Richardson.* 2 Bände. London 1851. 8. Dieses Buch enthält vorzugsweise auch eingehende Mittheilungen und Nachrichten über den Charakter, die Oberflächenbildung, physische Beschaffenheit und über die Geographie der arktischen Küstengebiete Amerika's, die Richardson auf seinen Reisen wiederholt zu erkunden Gelegenheit fand.

**) S. Richardson's Bericht darüber, datirt Fort Confidence 5. Mai 1849, in dem angef. Bande der *Parliam. Papers* 1850, p. 5; die von ihm für Rae ertheilte Instruction ebend. p. 7. Diese Instruction ist sogar auf die Erreichung des Banks-Landes berechnet! Aus ihr sieht man, daß Richard-

reichung der Gebiete von Wollaston und Victoria — welche man damals noch als zwei getrennte Inseln ansah — einen neuen Versuch zu unternehmen. Allein obgleich Rae in der besten Zeit des Jahres, am 30. Juli, von dem Kupferminenflusse her bei dem Cap Krusenstern ankam, fand er den Meeresarm dennoch wieder durch Eismassen versperrt. Er verbrachte dort über drei Wochen, indem er mit peinlichen und immer wieder getäuschten Hoffnungen dem Aufgang des Eises entgegenharrte. Von Zeit zu Zeit sah er wohl in dunkler Ferne größere Flächen Wassers über die Eisfelder dahinströmen und setzte dann Alles in Bereitschaft, um den günstigen Augenblick, sobald er sich zeigte, sogleich benutzen zu können. Einmal wagte er sich in den scheinbar geöffneten Meeresarm, und steuerte gegen sieben englische Meilen weit hinaus; allein er traf auf eine in wildem Strudel dahintreibende Packeisströmung, welche das schwache Fahrzeug mit Gewalt zurückwarf. Als endlich am 23. August jede Aussicht auf einen günstigeren Umschlag fehlte, als er von einem Hügel am Meeresufer gegen Wollaston-Land hin nur den Schimmer der sich aufhäufenden weißen Eismassen sah, von welchen er durch eine meilenbreite Strömung von Treib- und Packeis abgeschnitten war — da wandte er sich trüben Sinnes zur Rückkehr nach dem Kupferminenflusse. Die Böte, welche Richardson im vorigen Jahre zurückliefs, waren von den Eskimio, indem sie das an denselben befindliche Eisen abzureißen suchten, fast ganz zertrümmert. Dagegen waren die niedergelegten Pemmican-Vorräthe von ihnen nicht entdeckt; selbst die Zelte, welche an einem geschützten Orte gestanden, waren unversehrt geblieben, und die darin niedergelegten Vorräthe von Wachstuch kamen der Mannschaft jetzt sehr zu Statten *). — —

Das Ergebnifs dieser unter unsäglichen Beschwerden ausgeführten Unternehmungen an der Küste des amerikanischen Continents war unleugbar gering, unbefriedigend, ungünstig. Abgesehen davon, dafs man auf's Neue die traurigsten Erfahrungen von der Unwirthlichkeit jener Gegenden und von den Schwierigkeiten des

son noch immer der Ankunft von Streifzügen der Barrow-Strafsen-Expedition unter Capt. James Ross entgegensah.

*) Der offizielle von Rae verfasste Bericht über diese Unternehmungen ist abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 45 — 50.

Bereits derselben gemacht, beschränkte es sich auf die Ermittlung, daß der Küstenstrich vom Mackenzie- bis zum Kupferminenflusse von den Vermissten nirgends betreten, und daß zu den streifenden Eskimo, mit welchen man verkehrt hatte, keine Kunde von Franklin und seinen Gefährten gelangt war. Vielmehr hatten die Eskimo in der Gegend des Cap Krusenstern versichert, daß auch die Eingeborenen von Wollaston-Land, mit welchen sie während des Winters verkehrt, weder weiße Menschen noch Schiffe gesehen hätten. Dennoch erschien es bei der oft bewiesenen Unzuverlässigkeit solcher Aussagen als ein beklagenswerthes Mißgeschick, daß diese Expedition sich auf so enge Gränzen beschränkte sah. Immer aber gewährte es einigen Trost, die Theilnahme und das Zutrauen der dortigen Eskimo gewonnen und den Vermissten für den Fall ihres etwaigen späteren Eintreffens durch die an den Vorgebirgen Bathurst, Parry und Krusenstern niedergelegten Vorräthe eine Aushilfe bereitet zu haben.

Vorbereitungen und Pläne für die Expedition nach der Barrow-Straße im Jahre 1848.

Inzwischen hatten auch die andern beiden Aufsuchungs-Expeditionen, von welchen die eine dem muthmaßlich von Franklin eingeschlagenen Wege in der Barrow-Straße folgen, die andere sich an der Behrings-Straße zu seinem Empfange bereit halten und eine Boot-Expedition ihm entgegensenden sollte, längst die englischen Küsten verlassen.

Unter diesen nahm die Barrow-Straßen-Expedition durch die Schwierigkeiten der Aufgabe, welche sie zu lösen hatte, und durch die Unsicherheit der Grundlage, auf welche ihr Plan gestützt war, die allgemeine Sorge und Aufmerksamkeit vorzugsweise in Anspruch. Die Admiralität hatte schon im Laufe des Jahres 1847 alle Mittel erschöpft, um über den Weg, welchen Franklin genommen, zur Klarheit zu kommen. Sie hatte in allen Hafenplätzen, an allen Orten, wo Walfischfänger sich aufhielten, die dringend-

sten Nachfragen anstellen lassen, ob vielleicht von irgend Einem die Schiffe jenseit der Baffins-Bai gesehen, oder ob irgendwo von Franklin über Bord geworfene Cylinder aufgefunden seien. Allein die letzte Nachricht blieb immer noch die Mittheilung des Walfischjägers Dannett. Es wurde mit Bestimmtheit ermittelt, daß die Jahre 1846 und 1847 dem Walfischfang und der Schifffahrt in den höheren Breiten in ungewöhnlichem Grade ungünstig gewesen waren, daß im Jahre 1846 kein einziger Walfischfahrer durch den Lancaster-Sund gekommen und daß im folgenden Jahre nur der Walfischjäger Harrison durch den Lancaster-Sund eine geringe Strecke in der Barrow-Straße — bis Navy Board Inlet — vorgedrungen war. So schien denn auch jetzt noch Alles darauf anzukommen, daß irgend welche Spuren der vermissten Fahrzeuge in jenen Gewässern entdeckt wurden um den Nachforschungen gleich von Anfang an eine bestimmte Richtung geben zu können. Allein es würde eine Ausrüstung von zahlreichen Schiffen erfordert haben, alle verschiedenen Fahrstraßen von der Baffins-Bai ab zu verfolgen und alle Ecken und Winkel, welche Spuren der Vermissten enthalten konnten, genau zu durchsuchen. Daher lag nichts näher als ein Versuch, durch Zusicherung von Prämien zur Theilnahme an Nachforschungen aufzumuntern.

Schon am 6. März 1847, mithin in einem Zeitpunkte, der zu ernstern Besorgnissen noch keine Berechtigung darbot, hatte die Admiralität eine Aufforderung dieser Art erlassen und nebst einer Anzahl von Exemplaren der über diesen Theil des nördlichen Eismeres zuletzt bearbeiteten Karte den Zollaufschern — namentlich zu Hull, Whitby, Stockton-on-Tees, Leith, Kirkcaldy, Aberdeen und Peterhead — zur Verbreitung an die Walfischjäger (die in der Regel am 10. März in See zu gehen pflegen) zugefertigt *). Diese Bekanntmachung, welche in allgemeinen Ausdrücken Belohnungen für das Auffinden von Spuren der Vermissten im Lancaster-Sunde und weiter westlich zusicherte, scheint beinahe ganz ohne Wirkung geblieben zu sein. Daher wurde in dem folgenden Jahre **) eine

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1847—48. Vol. XLI. p. 54.

**) Vergl. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 47 ff. Auffallend ist, daß diese Bekanntmachung von demselben Tage, wie im vorhergehenden Jahre (6. März) datirt ist.

bestimmter gefasste Bekanntmachung an jene Zollaufseher übersandt, in welcher die Aufforderung zu Nachforschungen dringender erneuert und die Höhe der Belohnung auf 100 Guineen festgestellt wurde. Gleich nachher, am 13. März, erschien eine neue Bekanntmachung, durch welche erklärt wurde, daß die Lords der Admiralität Demjenigen, der positive und genaue Nachrichten über die Schiffe Franklins bringen würde, Belohnungen von mehr als 100 Guineen zu gewähren bereit seien. Einige Tage später (20. März) liefs Lady Franklin einen dringenden Aufruf veröffentlichen *), in welchem sie zu Nachsuchungsfahrten besonders in den zahlreichen Meerengen, Buchten und Canälen aufzumuntern suchte, welche bei der großen, von der Regierung ausgerüsteten Rettungs Expedition nicht berücksichtigt werden konnten. Allen Walfischfahrern, denen es gelingen würde, der vermissten Mannschaft in Gegenden, die über die gewöhnlichen Walfischfang-Gebiete hinaus lägen — z. B. Prinz-Regent-Inlet, Admiralty-Inlet, Jones-Sund und Smith-Sund — zu Hülfe zu kommen, wurde von ihr eine Belohnung von 1000 Pfd. Sterl. zugesichert. Zugleich fügte sie, um auf die möglichst zeitige Ausfahrt solcher Privat-Unternehmungen hinzuwirken, eine Bestimmung hinzu, durch welche die ausgesetzte Summe für Diejenigen auf das Doppelte erhöht wurde, welche für den gedachten Zweck sogleich beim Beginn des Frühjahrs außerordentliche Anstrengungen gemacht haben würden.

Die Admiralität befolgte bei der Ausrüstung ihrer Expedition nach der Barrow-Strafse offenbar im Wesentlichen den Grundsatz, daß es unerlässlich sei, dieses Unternehmen wenigstens nach dem Maßstabe der Expedition des Erebus und Terror auszustatten **). Es kam darauf an, den von Franklin eingeschlagenen Weg zu verfolgen, und dies liefs sich mit einiger Sicherheit nur durch Fahrzeuge erreichen, welche dieselbe Stärke und Dauerhaftigkeit besaßen, um die drohenden Kämpfe mit den Eismassen bestehen zu können. Im Frühjahr 1849 wurden daher zwei Schiffe ausge-

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 48. 49 f.

**) Capt. James Ross hatte in einem Entwürfe, welchen er am 2. Dec. der Admiralität einreichte (s. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 29 (193) und Richardson *Journal of a boat-voyage* p. 18—20) die Ausrüstung seiner antarktischen Expedition als maßgebend empfohlen.

rüstet, die an Festigkeit nichts zu wünschen übrig liefsen, an Gröfse den Erebus und Terror sogar noch übertrafen und deren Namen — Enterprise (540 Tonnen) und Investigator (480 Tonnen) — in der Geschichte der Franklin-Expeditionen eine hervorragende Bedeutung erlangt haben. Die Zahl der Mannschaft dieser Schiffe kam der vermissten Expedition ungefähr gleich; sie zählte 136 Mitglieder und unter ihnen manche Namen, die sich bald auf diesem Felde grofse Verdienste erwerben sollten, und neben dem alten Stamme arktischer Veteranen gleichsam eine neu eintretende thatkräftige Generation britischer Seemänner darstellen, z. B. McClure, McClintock, Barnard u. A. Zum Ober-Befehlshaber war Capt. James Ross der jüngere ernannt, der schon wiederholt, unter Parry und unter seinem Oheim John Ross, bei Entdeckungsreisen im nördlichen Eismeer gedient und in den Jahren 1839 bis 1843 durch die schon oben erwähnte berühmte antarktische Expedition mit den beiden vermissten Fahrzeugen einen glänzenden Namen errungen hatte.

Die Aufgabe, deren Lösung Cap' James Ross durch die ihm am 29. Mai ertheilte Instruction *) zu erstreben übernahm, war eine sehr umfassende und weitverzweigte. Zuerst sollte er sobald als thunlich in die Barrow-Strafsen zu kommen suchen und dort an beiden Küsten, im Norden und Süden, wo möglich auch in der Wellington-Strafsen nach Spuren der Vermissten forschen. Weiter sollte er sich den Küsten zwischen den Vorgebirgen Clarence und Walker zuwenden und in jener Gegend, etwa am Cap Rennell, dem zweiten Schiffe eben, zur Aussendung von Streifpartien nach Boothia und selbst nach Cap Nicolai hin geeigneten Winteraufenthalt anweisen. Von hier aus sollte das dem Schiffe beigegebene Dampfboot im folgenden Frühjahr, sobald die Fahrt sich offen zeigte, nach dem Lancaster-Sund zurückgehen, um von den aus England ankommenden Schiffen weitere Mittheilungen und Instructionen in Empfang zu nehmen. — Das Hauptschiff (Enterprise) sollte von Capt. Ross noch in demselben Jahre nach dem Winterhafen an der Melville-Insel und wo möglich nach Banks-Land geführt werden, um von da verschiedene Streifpartien west-

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1847 — 48. Vol. XII. p. 257.

wärts von Banks-Land nach dem Cap Bathurst oder Cap Parry, und ostwärts von demselben nach dem Cap Krusenstern oder Cap Hearne auszusenden. Es war darauf gerechnet, daß diese Streifpartien sich dann mit Richardson in Verbindung setzen, und ihm bei der beabsichtigten Auskundschaftung von Wollaston- und Victoria-Land die Hand bieten würden. Für den Fall des Fehlschlagens dieser Begegnung war Richardson beauftragt, an den bezeichneten Punkten der Küste Vorräthe niederzulegen. Die Zuversicht auf einen glücklichen Erfolg dieser Combination war außerordentlich lebhaft; fast allgemein hegte man die Hoffnung, daß es gelingen werde, die vermisste Mannschaft in jenen Gegenden aufzufinden. Capt. Ross war angewiesen, sich unter Franklin's Befehl zu stellen, wenn dessen Schiffe wohlbehalten und in brauchbarem Zustande sein würden. Dagegen sollte ihm der Oberbefehl für den Fall verbleiben, daß die Schiffe Erebus und Terror eingefroren oder untauglich geworden, mithin die vermisste Mannschaft genöthigt sein würde, auf den Fahrzeugen dieser Hilfs-Expedition Zuflucht zu suchen.

Es wird uns indessen zu Statten kommen, wenn wir vor Allem erst einen Blick auf die merkwürdigen Meeresbildungen richten, welchen diese Expedition sich zuwandte.

Ein Blick auf die Baffins-Bai und ihre Umgebungen.

Wenn wir den eigentlichen Character jenes Mittelmeeres, welches durch die Davis-Straße und die Baffins-Bai gebildet wird, mit einem Worte ausdrücken wollen, so werden wir dasselbe vielleicht am passendsten als ein Verbindungsmeer oder als eine Meeresstraße bezeichnen können. Abgesehen davon, daß so viele arktische Polarreisen in neuerer Zeit ihren Weg durch die Davis-Straße und Baffins-Bai genommen haben, ist es durch die Entdeckungen und selbst durch Erfahrungen der letzten Jahre auf's unzweifelhafteste festgestellt, daß Eismassen aus dem höheren Norden durch verschiedene im Westen und Norden, und vielleicht auch

im Osten sich öffnende Zugänge diesem Mittelmeere zugeführt und aus demselben weiter zum Atlantischen Ocean hinabgetrieben werden. Der bekannteste dieser Zugänge (Lancaster-Sund und Barrow-Strafse) wurde von Parry auf seiner Entdeckungsfahrt im Jahre 1819 aufgefunden und weithin verfolgt. Drei andere Einmündungen aus der arktischen Polarsee (der Walfisch-Sund im Nordosten, der Smith-Sund im Norden und der Jones-Sund im Nordwesten) sind durch Capt. Ingfield im Jahre 1852 und durch Belcher im Jahre 1853 mehr oder weniger sicher nachgewiesen.

Dafs die Baffins-Bai im Jahre 1819 noch als ein nur nach dem Süden zu offenes, sonst aber rings von Land eingeschlossenes mittelländisches Meer, und dafs namentlich der Lancaster-Sund bis auf diesen Zeitpunkt als eine geschlossene Bai desselben angesehen werden konnte, erscheint jetzt um so auffallender, wenn man in Betracht zieht, dafs die heutige Barrow-Strafse, dem neuerdings von dänischen Alterthumsforschern ermittelten Zeugnisse zufolge, schon im Mittelalter von Grönland aus besucht wurde *). Mit welchem Rechte aus dem Umstande, dafs zu jenen Zeiten die Ueberfahrt in der Breite von Upernavik im Frühjahr möglich war, Vermuthungen über eine damalige mildere Temperatur in jenen Gegenden hergeleitet werden, ist indess noch keineswegs genügend untersucht. Auf jeden Fall verdient es indess Beachtung, dafs in den gegenwärtig ganz unwirthlichen Küstenlandschaften an der Barrow-Strafse Spuren und Ueberreste früherer Wohnsitze aufgefunden sind; man wird dabei an Island erinnert, welches vor wenigen Jahrhunderten ebenfalls noch ein ungleich günstigeres Klima als heutiges Tags und selbst blühenden Ackerbau gehabt haben soll **).

*) Vergl. Sabine Brief an Capt. Parry vom 15. Jan. 1850 in den *Parliam. Papers* d. J., Vol. XXXV, p. 110.

***) Burmeister Geschichte der Schöpfung, 4te Aufl., S. 281 bringt die seitdem herrschende Abnahme der Temperatur theils mit der mehr und mehr zurücktretenden vulkanischen Beschaffenheit, theils auch mit dem Hinschwinden des inneren Lebens und der Energie der Bewohner in Verbindung und bemerkt zugleich, dafs der Behauptung des Prof. Steenstrup in Kopenhagen zufolge der höhere Aufschwung der Bevölkerung Islands im Mittelalter lediglich der damals mehr energischen Persönlichkeit seiner Bewohner zugeschrieben werden müsse!

Nachdem dieses „Mittelmeer der Davis-Straße und Baffins-Bai“ schon seit langer Zeit eines der besuchtesten Walfischfang-Gebiete gewesen war, ist es in neuerer Zeit die Durchgangsstraße sämtlicher zur Auffindung der Nordwest-Passage ausgeführter Versuche geworden. Gleichwohl fehlt noch viel, daß man über die eigenthümlichen und der Schifffahrt höchst gefährlichen Erscheinungen, welche es darbietet, zur vollständigen Klarheit gelangt wäre. Daß Meeresströmungen vom Süden herauf und vom Norden herab hier zusammenwirken, ist im Allgemeinen hinlänglich erwiesen; allein die Gesetze, durch welche sie bedingt sind, und die Wirkungen, welche sie auf einander üben, entziehen sich bis jetzt wenigstens noch einer genauen und festen Bestimmung.

Die oberflächliche Ansicht der Formation dieses Mittelmeeres ergiebt im Osten eine bis zur Melville-Bai (etwa 76° n. Br.) fast in gerader Linie fortlaufende, durch tief einschneidende Fjorden ausgezackte Küstenbildung, von welcher jedoch die Disco-Insel und ihre Umgebung durch ihren besonderen Character eine Art von Ausnahme bildet. Die Westküste der Davis-Straße tritt dagegen vom Cap Walsingham ab bis zum Lancaster-Sund hin fortwährend weiter nach Westen zurück, und bildet dadurch jenes Seebecken, welches im Norden von der Melville-Bai umgrenzt wird und als Haupttheil dieses Mittelmeeres zu betrachten ist.

Die vom Süden her ankommenden Seefahrer begegnen nicht selten schon am Eingange oder „Halse“ dieses Beckens beim Cap Walsingham erheblichen Hemmungen. Denn hier drängen sich die von Norden herabflutenden Eismassen, zumal wenn der Nordwind ihre Anhäufung befördert, so dicht und fest zusammen, daß sie den Eingang förmlich verschließen, während in den höheren, mehr nördlichen Theilen längs der Ostküste eine, wie wir sogleich sehen werden, bisweilen sehr beengte, hin und wieder selbst temporär unterbrochene Fahrstraße offen bleibt. Die Walfischfänger, welche diese Gebiete besuchen wollen, pflegen schon in der ersten Hälfte des Monats März ihre Fahrt anzutreten, um bei der Eventualität einer Hemmung an diesem Punkte der Davis-Straße den ersten günstigen Augenblick wahrnehmen zu können.

Am Cap Walsingham nimmt zugleich jene eigenthümliche Eisformation ihren Anfang, welche mit dem Namen des Mitteleises

(*middle ice*), oder auch wohl des Mittel-Packs (d. h. Packeises, *middle pack*) bezeichnet wird. Dieses Mitteleis besteht aus einer äußerst kompakten Massenanhäufung, welche sich der Westküste der Davis-Straße und der Baffins-Bai vorlagert, ja bisweilen nahezu die ganze Oberfläche des eigentlichen Seebeckens bis gegen die grönländischen Küsten hin einnimmt und so die Ueberfahrt nach der Westseite und mithin auch den geraden Eingang zum Lancaster-Sund versperrt.

Diese Westseite ist indess der Lieblingsaufenthalt der Wal-fische; die Walüschfänger können auf keine lohnende und ergiebige Ausbeute rechnen, wenn es ihnen nicht gelingt, den Weg jenseit des Mitteleises dorthin in guter Zeit zu gewinnen. Sie unterscheiden dabei eine südliche, mittlere und Nord-Passage. Die erstere (im 68° n. Br.) kommt ihnen jedoch auf der Hinfahrt nur in seltenen Fällen zu Statten, weil sie erst in der zweiten Hälfte des Sommers und auch dann nur bisweilen möglich ist. Die mittlere Passage in den Breiten 69° — 74° ist so unsicher, daß Niemand auf sie zu rechnen wagt; es wird als eine seltene Ausnahme betrachtet, daß Parry im Jahre 1819 das Glück hatte, sie zu erreichen. Die Nordpassage ist demnach den Wallfischfahrern durchweg die gewöhnliche; fast alle Entdeckungs- und Erkundungsfahrten, deren wir gedenken werden, haben sie erstrebt. Der Weg zu dieser „Nordpassage des Mitteleises“ führt an der Ostküste von Grönland hin, wo zwischen den Grönländischen Küsten und jenem Packeis in der Regel die erwähnte Fahrstraße geöffnet ist, die zwar hin und wieder durch Eisbildungen und durch das Andrängen von Eismassen unterbrochen, jedoch bis zum 75° n. Br. hin nur in seltenen Fällen gefährlich wird. Aber in der Nähe jenes hufeisenförmig nach Westen zu weithin ausgeschweiften Küstenrandes, der mehrere Buchten, Sunde und Einschnitte umfaßt und mit dem Gesamtnamen „Melville-Bai“ bezeichnet wird, ändert sich fast plötzlich der Charakter dieses Eismeeres. Bei der ersten Sicht eines mit dem verhängnißvollen Namen „Teufelsdaum“ benannten Felskegels beginnt der allgemein gefürchtete Schauplatz von Schiffbrüchen und Unglücksfällen aller Art. Der Seefahrer hat bisher die Eisberge — diese majestätischen, in den verschiedensten Formen daherschwimmenden Riesengestalten, deren blendender Glanz

selbst die düsteren arktischen Nebel durchleuchtet — auf dem Wege von Farewell her zwar schon vielfach in dem ihnen angewiesenen Zuge nach dem Süden zu erblickt, allein dort war die Beschaffenheit der Küsten ihrer Entstehung nicht günstig. Das zerrissene Gestade gewährt keinen Raum zum Ansammeln von Schnee- und Eismassen. Es wird behauptet, dafs aus jenen Fjorden, welche sich unabsehbar weit in das Innere von Grönland erstrecken, niemals ein Eisberg in die Davis-Strafse gelange. Dagegen entwickelt sich bei der Melville-Bai jener Küstensaum, der eine 70 bis 80 englische Meilen fast ununterbrochen fortlaufende riesige Mauereinfassung darstellt. Erst hier öffnet sich eine mit Bewunderung und Schrecken erfüllende Geburtsstätte der Eisberge. Hier fliefsen die Schnee- und Eismassen aus dem Innern Grönlands in gletscherartiger Composition von den unwirthlichen Steilküsten herab, indem sie bei ihrer Ankunft in der See sofort als Eisberge auftreten. Ihre Zahl ist in diesen Gebieten oft erstaunlich grofs; — Lieutn. Bellot verglich den Anblick bei stiller See mit abgemähten Wiesenfeldern, auf welchen die Schober und Dümmen zahllos bis in unabsehbare Fernen hin aufgehäuft sind; — fast alle Seefahrer zählen ihrer nach Hunderten. Welche Gefahren diese nicht selten in einer Höhe von 300 Fufs *) und darüber erscheinenden Eiskolosse unter Sturm und Nebel den Schiffern bringen, ist durch übereinstimmende Erzählungen der Seefahrer nur zu sehr bestätigt. Im Jahre 1850 berechnete man die Zahl der hier im Laufe der letzten dreifsig Jahre zertrümmerten Schiffe auf 210.

Diese Eisberge sind nach Gröfse, Umfang und innerer Festigkeit sehr verschieden. Bald ruhen sie gleichsam auf ausgedehnten Eisflarden, bald treiben sie in schroff empor steigenden Gestalten einzeln umher. Nicht selten begegnet es, dafs sie in jenen Gegenden zusammenstürzen oder theilweise zerstört werden, während

*) Offenbar übertreibende Angaben z. B. bei Bobrik Handbuch der prakt. Seefahrtskunde Bd. I, S. 106: „Eisberge von 50 bis 1500 Fufs Höhe.“ — Bellot *Journal d'un voyage aux mers polaires*, p. 59: *Voilà des montagnes de huit cents pieds hors de l'eau et dont la base à deux mille pieds de profondeur.* — Sir John Ross erwähnt eines Eisberges von 325 Fufs Höhe; — Scoresby und Beechey sahen Eisberge bis 200 Fufs, Kane (*The U. St. Grinnell Expedition*) bis 260 Fufs hoch.

einzelne erst im tieferen Süden unter den Wellen des Atlantischen Meeres ihrer völligen Auflösung entgegen gehen.

Diese von den Grönländischen Küsten sich ablösenden Eisberge sind indeß nur eines der Bestandtheile des sogenannten Mittel-eises, welche der Schiffahrt von der Melville-Bai bis zur Barrow-Straße so oft gefährlich und verderbenbringend werden. Denn auch vom Lancaster-Sund und aus den oben genannten nördlichen Sunden treiben die Strömungen und Stürme Eismassen in allen denkbaren Formationen — Blöcke, Splitter, Flarden, Berge — zusammen. In diesen höheren Breiten herrscht meistens noch eine unregelmäßig treibende Bewegung der Elemente, die erst weiter unten im Süden eben an dem weitausgedehnten Körper des Mittel-eises zu einer festeren Gliederung kommen. Riesenhafte Eiskolosse, deren Fuß oft über 100 Klafter unter den Meeresspiegel hinabreichend, sind hier gleichsam noch in unaufhörlichem Kampfe mit einander, indem sie sich bald aneinander reiben, bald zusammenballen, bald sich auf einander schieben, bald auch sich gegenseitig zerschmettern. Welche Kühnheit und Vorsicht gehört dazu, dieses wilde Chaos zu durchdringen! Denn obgleich dieser Meerestheil meistens nur in jenen Tagen des Sommers befahren wird, an welchen hier das Sonnenlicht nicht untergeht, so wird es doch oft unmöglich, allen diesen Schrecknissen die Spitze zu bieten. Wenn die Seefahrer auch in den meisten Fällen der Gefahr entriethen, von Eisblöcken erdrückt (*nipped*) oder umgeworfen (*capsized*) zu werden, so trifft sie desto öfter das Loos, ihr Schiff von den sich ansetzenden Eismassen eingekeilt (*wedged*), umschlossen (*beset*) und so jeder freien Bewegung beraubt zu sehen.

Dann geschieht es wohl, daß sie von meilenweit hingestreckten Eisfeldern rings umgeben mitten im Eismeere selbst auf Monate wie festgebannt an einer Stelle, oder dem Spiel der sich kreuzenden Strömungen preisgegeben, ihres Schicksals harren. In dieser Lage sehen die Seefahrer von einer Stunde zur andern der plötzlichen Katastrophe entgegen; Tage und Wochen gehen ihnen unter den furchtbaren Unwettern jener Zonen in peinvoller Spannung dahin, während sie ihre Bündel geschnürt und sich gefasst halten, auf umherschwimmenden Eisschollen ihre Rettung zu suchen. Jeden Augenblick können die compacten Massen, in welchen ihre Schiffe

gefa
ben
betä
kün
die
den

zwa
und
leb
zu
ark
höl
we
frei
folg
gen
Au
Ex
das
un
fig
sal

D

se

de
ex
in
de

gefangen sind, an Klippen oder Eisblöcken sich über einander schieben oder zersprengt in kleine Theile zermalmt werden. Unter betäubendem Krachen oder unheimlichem Knirschen und Rauschen kündigt sich die Stunde einer solchen Entscheidung an, in welcher die Fahrzeuge auf tausendfache Weise vom Verderben ereilt, aber dennoch kaum jemals spurlos vernichtet werden.

Die menschliche Einsicht und Kraft ist für solche Gefahren zwar nicht ohne alle Mittel und Hilfe. Der Geist der Ordnung und Disciplin erhält in verderbendrohenden Kämpfen noch ein belebendes Vertrauen. Das Bewußtsein der Pflicht stählt die Nerven zu gemeinsamer Arbeit und Anstrengung. Nicht selten ist es den arktischen Schiffern gelungen, das Eis mit großen Sägen, die an hölzernen Triangelgerüsten befestigt und mittelst derselben in Bewegung gesetzt werden, zu durchschneiden und sich so wieder frei zu machen; oft haben sie mit größerem oder geringerem Erfolg versucht, die anwachsenden Massen durch Pulver zu zersprengen oder mit ausgespannten Segeln unter günstigem Winde den Ausgang zu gewinnen. Aber wir werden in der Geschichte dieser Expeditionen mehrerer Beispiele zu erwähnen haben, in welchen das Aufgebot aller dieser Anstrengungen sich vergeblich erwies und unsere Leser werden vielfach Gelegenheit haben, diese vorläufigen Skizzen und Andeutungen aus den Erlebnissen und Schicksalen der Franklinsucher sich zu vervollständigen.

Die Expedition nach der Barrow-Straße im Jahre 1848. Capt. James Ross *).

Im Frühjahr 1848 waren die Hoffnungen für Franklin und seine Gefährten unter dem Eindruck der großartigen Pläne für

*) Die amtliche, an die Lords der Admiralität gerichtete Darstellung des Capt. James Ross (*Narrative of the proceedings in command of the expedition through Lancaster Sound and Barrow Straits*) ist abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 58—64. — Andere besondere Erzählungen von dieser Expedition sind nicht erschienen.

die Aufsuchung und Rettung neu belebt und gehoben. Besonders aber wurde die Anrüstung der Schiffe *Enterprise* und *Investigator* ein Gegenstand hochgehender Erwartungen. Die Mißstimmung der Ungeduld, welche unter den wiederholten Verzögerungen seiner Abfahrt sich in sehr lebhaften Ergießungen dargelegt hatte, schwand spurlos dahin, nachdem Capt. James Ross am 12. Juni die englischen Küsten verlassen hatte. Als hierauf weitere Nachrichten einliefen, daß die Fahrt anfangs sehr gut von Statten gegangen und am 13. Juli schon die Weiterreise von Upernavik angetreten sei, wurde die Zuversicht auf günstige Erfolge allgemein.

Die nächste große Schwierigkeit, von deren Ueberwindung für jenes Jahr fast Alles abhing, lag in der Aufgabe, den Weg jenseits der weitgedehnten Zunge des Mittelmeises zu finden, deren wir oben gedacht haben. Bei der ungünstigen Temperatur des Sommers in jenen Zonen war aber eine „Nordpassage“ vollends die einzige sich darbietende Auskunft. Auf dem Wege nach der Melville-Bai, der unter mannichfachen Hemmungen nur mit vielem Zeitverlust zu gewinnen war, indem das Packeis in ungewöhnlichem Maße sich gegen die Grönländischen Küsten hin ausdehnte, begegnete Capt. Ross einer Anzahl von Wallfischfahrern, die schon wochenlang erfolglos nach einer Oeffnung des Mittelmeises gesucht hatten. Sie brachten die schlimme Nachricht, daß die Massen überall fest und enggeschlossen seien. Der Gedanke, in diesem Jahre nach dem Westen durchdringen zu können, war von einigen, nach manchen fehlgeschlagenen Versuchen, bereits fast aufgegeben. Als letzter Ausweg, meinten sie, bleibe nur ein Versuch, dieses Packeis im höheren Norden, jenseits der Melville-Bai, zu umfahren. Aber dieß erschien um so mißlicher, da die Jahreszeit immer weiter vorrückte und mancherlei Hindernisse die Weiterfahrt fortwährend von Neuem verzögerten.

So kam es denn, daß Capt. Ross noch im Anfange des Monats August in erhöhtem Mißmuth einen Tag nach dem andern und eine Woche nach der andern hingehen sah, ohne dem Zusammenwirken widriger Winde und der compacten Eismassen die Durchfahrt abgewinnen zu können, während Alle wußten, daß John Franklin es schon am 26. Juli 1845 mit wahrscheinlichem Erfolge unternommen hatte, das Mittelpackeis in jener Gegend zu

durchsegeln. Erst am 20. August bot ein starker Nordostwind die lange ersehnte Gelegenheit dar, jene Packeiszunge (im $75\frac{1}{2}^{\circ}$) an einer glücklich getroffenen Stelle mit vollen Segeln und unter heftig erschütternden Stößen, jedoch ohne erhebliche Beschädigung zu durchschneiden.

Nun richtete Ross seinen Lauf nach der Ponds-Bai, wo er Walfischfahrer anzutreffen oder doch Eskimoschaaren, welche an diesem Punkte fast alle Sommer ihren Aufenthalt nehmen, zu begegnen hoffte. Aber diese Aussicht wurde getäuscht. Man fand bis zehn engl. Meilen südwärts der Ponds-Bai nur eine von keinem menschlichen Wesen bewohnte Einöde. Vergebens wurden mit Fernröhren alle Theile der Küste durchspäht; vergebens lauschten Alle, hier und während der weiteren Fahrt, auf irgend eine Erwiederung der halbstündlich abgefeuerten Flintenschüsse, auf ein Gegenzeichen der während des Nebelwetters ausgeworfenen Raketensignale. So fuhren sie weiter dicht den Strand entlang, indem sie mit unablässiger Sorgfalt ihre Beobachtungen fortsetzten und ihre Anwesenheit durch jedes mögliche Mittel weithin bemerkbar zu machen bemüht waren. An der Possession-Bai, einem der vermuthlichen Zufluchtsorte für Franklin, wurde eine genaue Nachsuchung angestellt, aber nichts weiter als ein von Parry 29 Jahre vorher (im Jahre 1819) niedergelegtes Notizblatt in einem beinahe ganz unleserlichen Zustande wieder aufgefunden. Trotz aller dieser Täuschungen ermüdete die Mannschaft nicht in ihren Nachforschungen und Beobachtungen; es war als müssten die Mannschaften Franklins von Stunde zu Stunde erblickt werden.

Capt. Ross war jetzt nach sorgfältiger Ueberlegung und Berathung zu dem Entschluß gekommen, auf der Leopolds-Insel — gleichsam an dem Zusammenfluß der vier Wasserstraßen des Lancaster-Sundes, der Barrow-Straße, des Regent-lulet und des Wellington-Canals — Vorräthe für die Gesuchten niederzulegen. Daher richtete er seine Aufmerksamkeit und sein Bemühen dahin, durch ausgeworfene Cylinder und Flaschen, durch ausgesteckte Signalstangen, Inschriften an Felswänden und auf jede ersinnliche Weise die Benachrichtigung von diesem Vorhaben den Vermissten zugänglich zu machen, und sie zugleich in Kenntniß zu setzen, daß an der Ponds- und Possession-Bai keine Walfischfänger

anzutreffen seien. Als er hierauf vom Cap York nach der Nordküste der Barrow-Straße hinüberkreuzte, wurde er zu seiner schmerzlichen Ueberraschung inne, daß seinen Nachforschungen für dieses Jahr ein nahes Ziel gesteckt war. Die Treibeismassen sammelten sich zusehends dichter und mächtiger. Die Tage wurden schon kürzer und düsterer. Verschiedene Anzeichen verkündeten den herannahenden Winter. Es war die höchste Zeit, sich zum Leopoldshafen umzuwenden, wenn man nicht Gefahr laufen wollte, durch Eisschranken von diesem Zufluchtsorte abgeschnitten zu werden, nach welchem man die Vermissten gleichsam eingeladen hatte. Nichts lag der aufgeregten Stimmung der Reisenden näher, als der Gedanke, wie entsetzlich die Lage der Vermissten werden könnte, wenn sie, der vom Capt. Ross auf jede Weise verbreiteten Benachrichtigung folgend, früher oder später sich nach dem Leopoldshafen zu retten suchten und dort die versprochenen Vorräthe nicht fänden; daher wurde Alles daran gesetzt, den Weg dorthin zu bahnen. Und wenig fehlte, so wäre auch dieß mißlungen; ein mächtiges Eisfeld hatte bereits die Barrow-Straße von der Insel Cornwallis bis zum Leopoldshafen bedeckt und das Nord-Ost-Cap zeigte sich rings mit Eisflächen umschlossen. Nach unbeschreiblich peinvollen, mehrere Tage hindurch unter Sturm- und Nebelwetter in größter Anspannung rastlos fortgesetzten Kämpfen, gelang es endlich am 11. Septbr., das Dampfboot in jenen Hafen zu werfen. Unter diesen Anstrengungen war dem Capt. Ross klar geworden, daß von allen seinen Entwürfen jetzt nichts zu wünschen blieb, als mit den beiden Segelschiffen in jenem Hafen eine Unterkunft für den Winter finden zu können; er mußte es als ein Glück ansehen, daß dieß nach tausendfachen Gefahren noch erreicht wurde.

Nachdem nun die nöthigen Arbeiten zur Sicherung der Schiffe im Hafen und zu ihrer Einrichtung für den Winteraufenthalt vollendet waren, ließ Ross es sich angelegen sein, mit seinen Gefährten Pläne zu Nachsuchungen zu entwerfen und die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen. Allein der Mißmuth und die tiefe Verstimmung, von welchen die ganze Mannschaft bei der Vergegenwärtigung ihrer früheren hochgehenden Entwürfe ergriffen war, blieb nicht ohne empfindliche Nachwehen. Die reichliche Aus-

statt
des
den
all
theil
nach
faßt
anke
Mit
in g
Hals
über
in d
lins
beka
um

Thä
Num
für
nach
gefü
ent
wer
Der
noc
daz
leg
die
wa
An
Fl
bro
bro
jed
ge
ge

stattung mit Vorräthen aller Art und mit allen zur Erleichterung des Winteraufenthalts erforderlichen Geräthschaften vermochte nicht, den Geist der glücklichen inneren Befriedigung zu wecken. Ueberall zeigte sich eine Niedergeschlagenheit, die sichtlich die nachtheiligsten Folgen für den Gesundheitszustand der Mannschaft nach sich zog. Erst nach und nach gewöhnte man sich mit gefasster Resignation an den Gedanken, daß nunmehr Alles darauf ankomme, das angewiesene Feld mit Aufwand der vorhandenen Mittel auszubeuten. Während des Winters fing man weisse Fische in großer Zahl durch ausgestellte Fallen ein, legte ihnen kupferne Halsbänder mit Nachrichten über den Aufenthalt der Schiffe und über die eingegrabenen Vorräthe um und entließ sie dann wieder in die Freiheit; die Hoffnung, daß eines dieser Thiere von Franklins Gefährten erlegt werden könnte, war um so lebhafter, da sie bekanntlich weite Strecken jener öden Landschaften durchhrrten, um ihre kümmerliche Nahrung zu suchen.

Als indess mit dem Nahen des Frühjahrs neue Bahnen der Thätigkeit sich öffneten, erwachten frischere und lebendigere Kräfte. Nun wurden mit Hilfe der Schlitten und Zelte, mit welchen man für diesen Zweck versehen war, Streifzüge in weite Fernen und nach allen Richtungen fast durch ganz Nord-Somerset hin ausgeführt. Aber nirgends wurde ein Anzeichen von den Vermissten entdeckt; nur die Ueberzeugung wurde gewonnen, daß bis jetzt wenigstens keiner von Franklins Begleitern hierher gelangt war. Dennoch aber nahm man auf den Fall Bedacht, daß dieß später noch erfolgen könnte. An allen Orten, die sich durch ihre Lage dazu eigneten, wurden Benachrichtigungen für Franklin niedergelegt; auf den Anhöhen wurden Flaggenstangen aufgesteckt, und die Felswände wurden mit Notizen für ihn beschrieben. Nichts war ergreifender als der Anblick, der sich James Ross auf einer Anhöhe unweit des Cap Bunny öffnete. Da sah er die ganze Fläche, welche sich bis zum Cap Walker vor seinen Augen ausbreitete, und die ganze Seite zum Wellington-Canal hin ununterbrochen mit starren, undurchdringlichen Eisbänken bedeckt, die jede Aussicht, dorthin gelangen zu können, vernichteten. Daher gewann die Ansicht Raum, daß Franklin zu weit westlich vorgedrungen sei, als daß er bei den Walfischfahrern an der Baffins-Bai

Rettung suchen könnte; man gab sich gern der Hoffnung hin, daß die andern beiden Expeditionen, mit welchen Ross durch Streifpartien in Verbindung treten zu können gehofft hatte, eines bessern Erfolges theilhaft geworden sein könnten.

Als die verschiedenen Schiffe von ihren einförmigen Streifpartien nach den Schiffen zurückgekehrt waren, sehnten sich Alle nach dem Aufbruch des Eises, um nachher zu können, was im vergangenen Jahre unerreichbar geblieben war. Ross liefs zuletzt noch von den entbehrlichen Sparren seiner Schiffe am Hafen ein Haus erbauen, in welchem er nicht bloß zwölfmonatliche Speisevorräthe, sondern auch Kleidungsstücke und selbst Brennmaterial für Franklin und seine Gefährten niederlegte. Wie viele Anstrengungen auch aufgeboden wurden, es gelang dennoch nicht, vor dem 28. August auf den vorlängst in das Eis gehauenen Kanälen die hohe See zu erreichen.

Indem jetzt die Schiffe ihren Lauf zunächst den Wellington-Canal zu richteten, trafen sie wieder auf ein weitausgedehntes Eisfeld, welches den Einwirkungen des diesjährigen Sommers widerstanden hatte. Daher wurde, wie im vorhergehenden Jahre in der Baffins-Bai, nach einer Stelle gesucht, der man die Durchfahrt nach Westen hin abgewinnen könnte. Allein am 1. Septbr. erhob sich ein heftiger Wind, der die See mit wogenden Treibeismassen anfüllte, die sich unter dem von Neuem eintretenden Frostwetter zu einer compacten Masse zusammenschlossen und die Schiffe zum völligen Stillstand brachten. Die ganze Barrow-Straße, so weit das Auge reichte, bildete eine starre Fläche. Wie hätte man noch daran denken mögen, das Eis zu durchschneiden, da selbst die 13 Fufs langen Sägen sich noch zu kurz zeigten. So vergingen einige Tage. Dann bemerkte man, daß ein mäfsiger Westwind die Massen langsam nach Osten bewegte. In der Mitte einer mächtigen Eisflarde, deren Umfang von Ross auf 50 engl. Meilen geschätzt wird, trieben die beiden Schiffe täglich 8 bis 10 engl. Meilen fort, in einer Lage, die aller menschlichen Kraft und Einsicht spottete. So wurden sie unwiderstehlich gegen den Lancaster-Sund und von da in die Baffins-Bai getrieben, wo das gewaltige Eisfeld plötzlich einer südlichen Richtung folgte. Während die Reisenden bis dahin in banger Gespanntheit jeden Augen-

blick besorgten, ihre Fahrzeuge an Untiefen zerschellen zu sehen, traten ihnen in der Gegend der Ponds-Bai plötzlich eine Reihe riesiger Eisblöcke Verderben drohend in den Weg. Allein was sie mit der äussersten Besorgniß erfüllt hatte, das schlug zu ihrer Rettung aus. Das ganze umfangreiche Eisfeld löste sich, wie vor einer unsichtbaren Macht, in unzählige kleine Stücke auf; die Schiffe wurden der freien Bewegung wiedergegeben und konnten mit aufgespannten Segeln das offene Meer erreichen. Aber die Küsten zeigten sich unzugänglich, sie waren mit Eislagen eingefast, die jeden Zugang zu den Häfen versperrten. Zugleich war die Jahreszeit so weit vorgerückt (25. Septbr.), daß keine andere Entscheidung übrig war, als sich nach England zurückzuwenden.

Allein als sie nun nach einem solchen Wechsel von Täuschungen und Unfällen aller Art mit dem erhöhten Gefühl, welches jede menschliche Brust im Rückblicke auf so eben glücklich abgewendete Gefahren bewegt, den heimathlichen Boden wieder betraten, da wartete ihrer noch die herbste und schmerzlichste Erfahrung. Ein Blick auf die damals herrschende Stimmung zeigt, daß ihre Erscheinung jetzt selbst ihren nächsten Angehörigen nur unwillkommen sein konnte. Vergegenwärtigen wir uns, daß in dem System der Nachsuchungen auf diese Expedition bei Weitem das größte Gewicht gelegt, und daß bei ihrer auf drei Jahre bemessenen Ansrüstung Alles aufgeboten war, um die besten Erfolge zu sichern; daß man von dieser Seite die Auffindung und Rettung der Vermissten um so lebhafter und zuversichtlicher hoffte, nachdem über die beiden andern Expeditionen nur ungünstige Berichte eingelaufen waren. Viele mochten wegen der Gefahren, welchen Capt. James Ross mit seinen Gefährten entgegenging, besorgt gewesen sein, Manche mochten lange Ahnungen über ihr Schicksal gehegt einige Wenige sich selbst auf ein endliches Mißlingen der Anstrengungen gefasst gehalten haben: aber daran hatte Niemand gedacht, daß diese Expedition so ganz unverrichteter Sache zurückkehren werde, ohne das eigentliche Feld ihrer Aufgabe auch nur erreicht zu haben!

Hierzu trat noch eine eigenthümliche Verwickelung, die das plötzliche Wiedererscheinen dieser Expedition noch unerwarteter und in unangenehmer Weise überraschender machte.

Die letzten Nachrichten dieser Expedition waren von einem Walfischjäger aus Hull überbracht, der am 1. October bei Cap Hooper in der Davis-Straße einen vom Befehlshaber des zweiten Schiffes „Investigator“ (Capt. Bird) am 28. August am südlichen Eingange der Davis-Straße in den Lancaster-Sund über Bord geworfenen Messingcylinder aufgefischt hatte *). Dieser Cylinder enthielt jedoch nur die Anzeige von der verspäteten, aber sonst glücklichen Ankunft beider Schiffe im Lancaster-Sund. Schon früher war in der Admiralität eine Depesche des Capt. James Ross zugekommen, die unter verhältnißmäßig günstigeren Ausichten am 12. Juli zu Upernavik geschrieben war und in welcher verschiedene Operationen angekündigt wurden, deren Unausführbarkeit sich damals noch nicht voraussuchen liefs **); unter Anderem z. B.: dafs beide Schiffe sich am Eingange des Lancaster-Sundes trennen sollten, um sowohl die Nordküste als die Südküste gleichzeitig untersuchen zu können. Am auffallendsten war jedoch eine Bestimmung, dafs Capt. Bird die Vorräthe seines Schiffes (Investigator) in Port Leopold niederlegen und 1849 nach England zurückgehen sollte, während Capt. Ross mit dem Hauptschiffe allein im Melville-Sund u. s. w. die Nachsuchungen bis zum Jahre 1850 fortzusetzen beschlossen hatte. Die Nachricht von dieser Anordnung machte auf die Admiralität einen um so mißlicheren Eindruck, da bei der verspäteten Ankunft der Schiffe im Lancaster-Sund sich im Jahre 1848 augenscheinlich keine erhebliche Fortschritte mehr erwarten liefsen, und da das Zusammenhalten beider zur gegenseitigen Unterstützung und Sicherung als wesentlich und erspriesslich erkannt war. Die Behörde glaubte nicht zugeben zu dürfen, dafs James Ross mit seinem Schiffe allein in den unbekanntesten und hilflosesten Theilen der arktischen See sich allen Fährlichkeiten aussetzte. Nachdem zuerst von den Männern, die durch ihre Erfahrungen vorzugsweise berufen schienen, über diese Angelegenheit ein Urtheil abzugeben — Parry, Back, Beechey, Sabine und Belcher —, Gutachten eingeholt waren, vereinigten sie sich am 17. Januar 1849 in London zu einer gemeinsamen Be-

*) *Parliam. Papers* 1849, Vol. XXXII. *Arctic Expedition* p. 7.

**) „Memorandum“ in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 4. 5.

en von einem
 ober bei Cap
 e des zweiten
 am südlichen
 über Bord ge-
 Cylinder ent-
 , aber sonst
 und. Schon
 Capt. James
 tigen Aus-
 d in welcher
 ausführbar-
 ter Anderem
 aster-Sundes
 küste gleich-
 jedoch eine
 ftes (Investi-
 England zu-
 schiffe allein
 Jahre 1850
 eser Anord-
 cheren Ein-
 e Lancaster-
 bliche Fort-
 halten beider
 entlich und
 zugeben zu
 den unbe-
 sich allen
 nern, die
 über diese
 ehey. Sa-
 nigten sie
 samen Be-

rathung *). Alle kamen überein, daß die beabsichtigte Rückkehr des Investigator nach England im Jahre 1849 verhindert und zu dem Ende Alles aufgeboten werden müsse, dem Capt. Bird im Lancaster-Sund oder in der Barrow-Straße mit einem Proviantschiffe zu begegnen und ihm mit neuen Vorräthen ausgestattet auf das Feld der Nachsuchungen zurückzuweisen.

Diesem Beschlusse gemäß wurde das für diesen Zweck vorzugsweise geeignet befindene Bombenschiff „Nordstern“ ausgerüstet und dem Schiffmeister Saunders mit angemessenen Instructionen zur Begegnung des „Investigator“ überwiesen. Zugleich nahm die Admiralität Bedacht, die großen Schwierigkeiten und Bedenklichkeiten, welche die Ausführung dieses Beschlusses auf den ersten Blick hatte, durch umfassende Maßregeln möglichst sicher zu beseitigen. Sieben Walfischfahrer, die jene Gegend besuchen wollten, wurden jeder mit zwölf, in Messingcylindern verschlossenen, Exemplaren der erforderlichen Weisung für das Schiff „Investigator“ ausgestattet und durch besondere Zuschriften über die Art und Weise unterrichtet, wie sie dieselben an gewissen Punkten niederlegen und die betreffenden Stellen durch ausgesteckte Flaggenstangen bemerkbar machen sollten. Alles war darauf berechnet, daß die beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ in dem Jahre 1849 noch eine weithin ausgedehnte Thätigkeit bis über die Melville-Insel und das Banks-Land hinaus entwickeln und daß sie, wenn die angestellten Nachsuchungen ohne Erfolg blieben, auch den ganzen Sommer des Jahres 1850 noch ihrer Aufgabe widmen sollten. Aber alle diese Hoffnungen und Aussichten, alle aus den vielfältigen Rathschlagungen entsprungenen Entwürfe, der ganze Zweck der mit so vielen Weitläufigkeiten und Kosten verbundenen Aussendung des „Nordstern“ — das Alles erschien jetzt durch die unerwartete Rückkehr der beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ mit einem Schlage vereitelt. Der Eindruck war um so empfindlicher und niederschlagender, als fast gleichzeitig

*) „Return of the opinions of the most experienced Officers connected with the Arctic Expeditions, on the Necessity of sending a Ship to the Entrance of Lancaster Sound, with Supplies for Sir James Ross's Expedition; and their joint opinion as to certain Measures proposed to be adopted“ in den *Parliam. Papers* 1849, Vol. XXXII (10 Seiten).

Richardson die Botschaft von dem Mißlingen seiner Expedition bei seiner Ankunft in England (am 6. Novbr.) bestätigte, und es ist nur zu leicht erklärlich, daß James Ross, wie wenig ihm auch eine wirkliche Schuld beizumessen war, unter der erregten Stimmung jener Tage übel angesehen und schonungslos beurtheilt wurde.

Die Rettungs-Expedition nach der Behrings-Straße im Jahre 1848 *).

Auf die Behrings-Strassen-Expedition wurde im Jahre 1848 verhältnißmäßig weniger Aufmerksamkeit verwendet. Es erschien nicht zweckmäßig, von dort mit einer bedeutenden Ausrüstung gegen das Banks-Land hin vorzudringen, da die Erforschung dieser Punkte von der Barrow-Straße her näher lag. Die Admiralität glaubte sich indess doch nicht darauf beschränken zu können, der vermissten Expedition bei ihrer etwaigen Ankunft in der Behrings-Straße Aufnahme und Verpflegung zu sichern; vielmehr ordnete sie gleichzeitig an, daß eine Expedition von zwei Walfischböten die amerikanische Nordküste von der Behrings-Straße bis zum Mackenzie befahren, dort nach Spuren von Franklin und seinen Gefährten suchen, und sich schließlich mit der Richardson'schen Mannschaft vereinigen sollte. Für diesen Zweck wurde in England das Schiff „Plover“ in Stand gesetzt und dem Commodore Moore der Auftrag erteilt, mit demselben das Inspektions-

*) Außer den *Parliam. Papers* sind für diese Expedition zu vergleichen: Berthold Seemann *Narrative of the voyage of H. M. S. Herald during the years 1845—51, being a circumnavigation of the Globe and three cruises to the arctic regions in search of Sir John Franklin*. Vol. II. London 1853. 8., (die deutsche Uebersetzung „Reise um die Welt. Hannover 1853. 8.“ enthält einige Veränderungen und Nachträge) und Lieut. W. H. Hooper *Ten months among the tents of the Tuski, with incidents of an arctic boat expedition in search of Sir John Franklin, as far as the Mackenzie river, and cape Bathurst*. London 1853. 8.

Expedition bei
 und es ist
 ihm auch
 regten Stim-
 beurtheilt

s-Strafse

Jahre 1848
 Es erschien
 Ausrüstung
 scheidung die-
 Die Admira-
 zu können,
 in der Beh-
 ; vielmehr
 zwei Wal-
 gs-Strafse
 anklin und
 Richardson-
 wurde in
 n Commo-
 spektions-

zu verglei-
 S. *Herald*
Globe and
tin. Vol. II.
 Velt. Han-
 und Lieut.
 h incidents
 as far as

schiff „Herald“ im Hafen von Panama aufzusuchen, von ihm zur Behrings-Strafse sich geleiten und für den Winteraufenthalt mit Vorräthen versehen zu lassen.

Unleugbar war Vieles vergesehen, um auch diese Expedition möglichst erfolgreich zu machen. Der russische Gesandte in London, Baron Brunnow, mit welchem Commodore Moore persönlich in Verkehr getreten war, übersandte auf Ansuchen der Admiralität ein dringendes Empfehlungsschreiben an den Gouverneur der Russischen Compagnie im nordwestlichen Amerika *). Daneben war auch der englische Gesandte am Hofe zu St. Petersburg unter Vermittelung des Amtes der auswärtigen Angelegenheiten veranlasst, über die ethnographischen und politischen Verhältnisse des Russischen Amerika authentische Nachrichten einzuziehen, und hatte besonders durch den Admiral Lütke in Erfahrung gebracht, daß die erforderlichen Dolmetscher nicht in Petropaulowski — wie in der ersten Instruction des Plover ausgesprochen wurde — sondern vielmehr auf der kleinen Factorie der russisch-amerikanischen Compagnie im Norton-Sund aufgesucht werden müßten. Demgemäß war durch Vermittelung des Russischen Staatsministers Grafen Nesselrode ein amtlicher Befehl des Compagnie-Direktors v. Wrangell an den Gouverneur von Sitka ausgewirkt, durch welchen dem Unternehmen der Beistand und Schutz der dortigen russischen Behörden zugesichert wurde **).

Ungeachtet solcher Vorsichtsmaßregeln war auch diese Expedition vielfachem Mißgeschick und mancherlei unberechneten Abweichungen ausgesetzt. Die Lords der Admiralität sahen sich stark getäuscht, indem sie die Instructionen für die beiden Befehlshaber der Schiffe Herald und Plover auf die Voraussetzung gründeten, daß beide einander im Sommer 1848 begegnen und mit dem Anfange des Monats Juli die Behrings-Strafse erreichen könnten. Zuerst mußte die Abfahrt, welche auf den Anfang des Jahres angesetzt war, in Folge der zuletzt noch nothwendig befundenen Ausbesserungen am Plover auf mehrere Wochen bis zum 30. Januar ausgesetzt werden. Dann vereitelten Windstillen, widrige Winde

*) *Parliam. Papers* 1847—48. Vol. XLI. *Arctic Expedition* p. 12.

***) *ibid.* a. a. O. p. 18.

und vorzüglich die ungenügende Segelkraft dieses Schiffes jede Möglichkeit eines rechtzeitigen Eintreffens. Erst am 8. Mai wurden die Falklands-Inseln erreicht. Der Zeitpunkt, welcher in der Instruction für die Durchfahrt der Behrings-Straße angenommen, war bereits schon vorüber, als Moore am 4. Juli vor Callao Anker warf, von dem Ober-Befehlshaber des britischen Seegeschwaders im Stillen Meer, Admiral Hornby, ermächtigt wurde, seinen Lauf sofort nach der Behrings-Straße zu richten und unterwegs nur bei den Sandwichs-Inseln anzulegen.

Der Befehlshaber des „Herald“, Capt. Keltett, der seit mehreren Jahren mit Aufnahme der Vermessungen an den Küsten des centralen und südlichen Amerika beauftragt gewesen war und ganz unerwartet im April 1848 zu Panama den Auftrag erhielt, sich in Gemeinschaft mit dem „Plover“ an den Operationen zur Rettung Franklin und seiner Gefährten zu betheiligen, hatte später vom Admiral Hornby die Weisung erhalten, nicht erst — wie der Wortlaut der Admiralitäts-Instruction erfordert hätte — die Ankunft des „Plover“ im Hafen von Panama zu erwarten. Da die dort herrschenden Windstillen seine Fahrt zu verzögern drohten, liefs er sein Schiff am 7. Mai von dem Dampfboote Sampson in's Schlepptau nehmen und eine weite Strecke (660 engl. Meilen) in der Richtung nach Kamtschatka hin in's Stille Meer hinausführen. Als er dessenungeachtet in Folge der späteren ungünstigen Wind- und Wetterverhältnisse erst am 7. August in dem, gerade damals mit dem vollen Reichthum der arktischen Vegetation überraschenden Hafen von Petropaulowski eintraf, war ihm nichts unerwarteter, als dafs er seine Hoffnung, den „Plover“ dort vorzufinden, getäuscht fand. Dies setzte ihn in einige Verlegenheit; er zögerte eine volle Woche, ehe er sich nach dem Norton-Sund begab, um dort einen Eskimo-Dolmetscher einzunehmen und die Fahrt nach der Behrings-Straße und dem Kotzebue-Sund fortzusetzen. Aber überall forschte er dort vergebens nach dem „Plover“, und da er lediglich den Auftrag hatte, für die Stationirung desselben zu sorgen und dann zum Stillen Meere zurückzugehen, war der ganze Zweck seiner Fahrt vereitelt. Das einzige bemerkenswerthe Begebnifs war, dafs die Reisenden während eines 14 tägigen Aufenthalts vor der Chamisso-Insel auf einige

Eingeborenen stießen, die ihnen erzählten, daß weiter im Inlande eine kleine Anzahl weißer Menschen sich aufhalte. Obgleich diese Kunde sofort vielfache sanguinische Erwartungen anfachte, erschien doch andererseits die Aussage zu räthselhaft und unsicher, und die nähere Verfolgung derselben zeigte sich so weitläufig, daß es bei den immer bestimmteren Anzeichen des Winters unmöglich wurde, darauf einzugehen, wenn man sich nicht der Gefahr des Einfrierens aussetzen wollte. Daher trat Capt. Kellett am 29. September die Rückkehr an, segelte am 2. October unter heftigem Schneetreiben durch die Behrings-Straße und traf nach einem kurzen Aufenthalt in Petropaulowski am 24. October wieder in dem Hafen von Mazatlan ein, um seine Vermessungsarbeiten, welche durch diese Fahrt unterbrochen waren, wieder aufzunehmen.

Commodore Moore hegte bei seiner Ankunft in Oahu die Hoffnung, dem Capt. Kellett mit dem „Herald“ zu begegnen. Aber dazu hatte er sich doch zu sehr verspätet; denn seit der Abfahrt aus England waren jetzt 207 Tage vergangen, obgleich das Schiff nur 12 Tage während dieser über alle Berechnung verzögerten Fahrt vor Anker gelegen hatte. Dennoch beschloß Moore, sein Möglichstes zu thun und noch in diesem Jahre in dem Kotzebue-Sund die Vereinigung mit dem „Herald“ zu erstreben. Nachdem das Schiff am 24. Aug. einen reichlichen Vorrath von Obst, Südfrüchten und Gemüse eingenommen, wurden am 25. Aug. von Neuem die Anker zur Fahrt nach der Behrings-Straße gelichtet. Die vorgerückte Jahreszeit vereitelte indess zuletzt das Gelingen seiner Pläne. Der eintretende Frost nahm das Fahrzeug einige Meilen südlich der Behrings-Straße in einem Hafen des dortigen asiatischen Continents, unweit der Lorenz-Insel, auf neun Monate gefangen. Bei diesem Mißgeschick mußte die Mannschaft es als eine glückliche Fügung betrachten, daß sich während dieser langen Zeit, in welcher sie von jeder Möglichkeit, etwas für den Zweck ihrer Ausrüstung zu thun, abgeschnitten war, ein günstiges Feld darbot, unsere ethnographische Kunde zu erweitern. Sie kamen an jenen traurigen Küstenlandschaften mit dem bis dahin nur sehr wenig gekannten, aber höchst merkwürdigen Volke der Tusken (oder Tschuktschen), welches sich auffallend freundlich erwies, in den engsten Verkehr, und dieses Volk gab ihnen bald alle nur

erwünschte Gelegenheit, Sitten und Gebräuche, die religiösen Ansichten, den Bildungsstand und die Sprache zu erforschen. —

So war denn auch für diese Expedition das Jahr 1848 verloren; die Entwürfe der Admiralität waren hier mehr als irgendwo sonst verfehlt. Während in England die besten Erwartungen gehegt wurden, während man den Nachrichten über das Zusammenreffen der Suchenden am Mackenzie mit den verschiedensten Muthmaßungen entgegensah, war James Ross, nachdem er kaum den Eingang zur Barrow-Straße überschritten, in die Gefangenschaft des Eises gerathen und Commodore Moore hatte nicht einmal die Behrings-Straße zu erreichen vermocht. — Allein das Jahr 1849, welches für Ross eine so höchst ungünstige Wendung nahm und an dem nordamerikanischen Küstengebiet des Kupferminenflusses nur durch einen verunglückten Versuch des muthigen Rae bezeichnet wurde, sollte doch wenigstens der Behrings-Straßen-Expedition einige unmittelbare Erfolge bringen.

Sobald im Frühjahr 1849 die ersten Anzeichen den Wiederbeginn der Schifffahrtszeit ankündigten, war Comm. Moore bereits auf's angelegentlichste bedacht gewesen, alle Anstalten zur möglichst schleunigen Fortsetzung der Fahrt zu treffen. Das Schiff war mit aller Sorgfalt ausgebessert und, so weit es sich thunlich erwies, befestigt. Das durchschnittlich 5 Fuß dicke Eis im Hafen und an der Küste wurde unter der angestrengtesten Arbeit des größeren Theils der Mannschaft, zum Theil bei kaltem Sturm- und Nebelwetter und selbst bei furchtbarem Schneegestöber, seit der zweiten Hälfte des Monats Mai mit einer Fahrstraße durchschnitten, welche das Schiff am 13. Juni aus seiner langen und einförmigen Haft befreite und ihm den Zugang zum Meere eröffnete. Dief's war der Augenblick, dem Alle mit steigender Ungeduld sich entgegen geseht hatten; nichts lag ihnen näher, als daran zu denken, daß sie schon im vorhergehenden Jahre vergeblich vom „Herald“ gesucht und am Mackenzie von Mitgliedern der anderen Expeditionen erwartet würden. Daher wurde ihnen der Abschied von den Tusken leicht, obgleich diese Wilden in den letzten Tagen ihrer Anwesenheit und Angesichts der Vorbereitungen zur Abreise noch rührende Beweise der Anhänglichkeit gaben. Die eigentliche Abfahrt verzögerte sich unter allerlei Schwierig-

keiten indeß dennoch bis zum 1. Juli, und selbst dann brachte das vom Norden herabtreibende Packeis unter widrigen Winden noch vielfache Hemmungen. Unter diesen Umständen war es ein erwünschtes Begegniß, daß Moore zwei amerikanische Walfischfahrer, die sich dort am Cap Chaplain in ihrer Weiterfahrt gehemmt sahen, antraf und dadurch Gelegenheit erhielt, nicht nur verschiedene nautische Erkundigungen einzuziehen, sondern auch für seine Mannschaft, die unter der Entbehrung einer angemessenen Kost viel zu leiden gehabt, einige Vorräthe an Brot und Fleisch „zu europäischen Preisen“ anzukaufen.

Bei der Ankunft im Kotzebue-Sund am 13. Juli erfuhr Comm. Moore auf der Chamisso-Insel, daß Capt. Kellett mit dem „Herald“ dort im vorhergehenden Herbst vergeblich nach ihm gesucht hatte, und er glaubte jetzt die Entsendung der Boot-Expedition längs der Küste zum Mackenzie um so weniger noch beanstanden zu dürfen, da die Eindrücke verfehler Erwartungen und Verabredungen so lebendig in ihm angeregt waren. Allein kaum hatten die beiden für dieses Unternehmen bestimmten Böte am frühen Morgen des 15. Juli den „Plover“ verlassen, als von der anderen Seite her das Schiff „Herald“ erschien, welches unter ungünstigem Wind und Wetter auf dem Wege von Honolulu her beinahe 2 Monate aufgehalten wurde. Indem damit jene so lange vergeblich erstrebte Vereinigung der beiden Schiffe endlich erreicht war, verständigten sich die beiden Befehlshaber gleich beim Anfange ihrer gemeinsamen Berathung dahin, daß es am zweckmäßigsten sein werde, die zur Ausführung jener Küstenfahrt abgeschickten beiden Böte, welche erst einige Stunden unterwegs waren, wieder zurückzurufen; um so mehr, da Capt. Kellett in dieser Beziehung besondere Instructionen erhalten und sich in Stand gesetzt hatte, die Ausrüstung zu vervollständigen und auf einen größeren Maßstab zu bringen.

Die Auführung dieser Boot-Expedition wurde jetzt dem Lient. Pullen, der eben auf dem „Herald“ herbeigekommen war, übergeben und vier große Böte mit 25 Mann und Vorräthen auf 70 Tage, außerdem mit 20 Pemmikan-Fälschen, die an verschiedenen Punkten der Küste für die vermisste Mannschaft eingegraben werden sollten, zu seiner Verfügung gestellt.

Den beiden Befehlshabern Kellett und Moore stand damals ein über alle Erwartung reichlicher Vorrath von Lebensmitteln zu Gebote; denn abgesehen davon, daß es gelungen war, ein von Capt. Beechey im Jahre 1826 eingegrabenes großes Faß mit Mehl an einem Felsen der Chamisso-Insel aufzufinden*), hatte ein ehemaliger Steuermann der britischen Marine, Robert Shedden, der in diesen Tagen mit seiner Yacht „Nancy Dawson“ bei der Chamisso-Insel ankerte, seinen unverhältnißmäßig reichen Proviant dem Capt. Kellett als Geschenk dargeboten.

Dieser hochherzige Mann war gerade auf einer Reise um die Welt begriffen, als ihn plötzlich zu Hongkong die Kunde der Franklin'schen Rettungs-Expeditionen erreichte und mit solcher Gewalt fortriss, daß er den Entschluß fasste, sich den patriotischen und menschenfreundlichen Unternehmungen für die Vermissten ganz zu widmen. Er unternahm in dieser Absicht auf eigene Hand eine Ausfahrt in das Eismeer; allein sein Fahrzeug zeigte sich unfähig, den Hindernissen und Gefahren einer solchen See zu begegnen, und zu seinem tiefen Kummer sah er sich durch die rohe Widerspenstigkeit seines Schiffsvolks in die widerlichsten Unannehmlichkeiten verwickelt. Hierauf spendete er mit der größten Freudigkeit sowohl der Boot-Expedition als dem Comm. Moore, der sich zur Ueberwinterung an jenen Küsten vorbereitete, von seinen Vorräthen. Durch den Keim einer tödtlichen Krankheit, die ihn unaufhaltsam auftrieb, wurde Shedden bald nachher genöthigt, sich wärmeren Himmelsstrichen zuzuwenden. Allein das tropische Klima scheint sein Lebensende nur beschleunigt zu haben. Er starb fern von der Heimath zu Mazatlan und wurde am 17. Nov. 1849 von den Offizieren der Schiffe „Herald“ und „Amphitrite“ nach dem dortigen protestantischen Kirchhofe zur Gruft geleitet. Seine edle Bereitwilligkeit zu allen Anstrengungen und Opfern

*) Das Faß enthielt ursprünglich 336 Pfd. Mehl; davon war die gute Hälfte so vorzüglich erhalten, daß Kellett bei einem außerordentlichen Gastmahl sämtliche Mehlspeisen und Biddings aus diesem Vorrathe bereiten lassen konnte. See *Seaman's Voyage of H. M. S. Herald*. Vol. II, p. 100 (Uebersetzung Bd. II, p. 109). Hooper *Ten months among the tents of the Task*. p. 250.

wird ihm in der Geschichte der Franklin-Expeditionen einen bleibenden Ehrenplatz sichern *).

Nachdem die Boot-Expedition am 25. Juli ihre Erkundungsfahrt angetreten, versuchten Kellett und Moore zuerst gemeinsam in nordöstlicher Richtung vorzudringen. Unter vielen Fährlichkeiten und Bedrängnissen kamen sie am 29. Juli bis $72^{\circ} 51'$, aber alle Bemühungen, einen am tiefen Horizont erkennbaren Wasserspiegel zu erreichen, erwiesen sich vergeblich. Als hierauf in der letzten Hälfte des Monats August sich die beiden Schiffe getrennt hatten, segelte Kellett von der Wainwrights-Bai in nordwestlicher Richtung aus und entdeckte im $71^{\circ} 17'$ n. Br. eine fast unzugängliche, unbewohnbare Insel, die er nicht ohne Gefahr und Anstrengung in aller Förmlichkeit Namens der Königin Victoria mit aufgehisseter Flagge in Besitz nahm und Kraft seines Rechts als Entdecker „Heralds-Insel“ nannte.

Aber wie sehr ist die That dieser Besitznahme, deren praktische Erfolglosigkeit außer Zweifel war, gegen die Entdeckungen zurückgetreten, welche Capt. Kellett und seine Gefährten in unbestimmter Ferne an jenem Punkte überraschten! Der Rand des vor ihren Blicken weithin sich ausbreitenden Paackeises zeigte sich nicht so dicht geschlossen wie an anderen Stellen. Eine Anzahl von offenen Wasserstraßen führte augenscheinlich gegen eine Inselgruppe hin, von welcher man nur durch einen Zwischenraum von etwa 25 engl. Meilen getrennt war. Bei näherer Untersuchung ergab sich, daß nicht sowohl die Festigkeit des Eises als vielmehr lediglich der Mangel einer erforderlichen Tiefe das Erreichen dieser Inseln unmöglich machte. Zur höchsten Ueberraschung Aller wurde dann in dunkler ungemessener Ferne weit über die Inseln hinaus eine hohe ausgedehnte Landbildung erblickt. Indessen waltete dabei doch ein verhängliches Mißgeschick. Denn obgleich nach allen anderen Himmelsgegenden das Wetter so vollständig aufgeklärt war,

*) Sowohl die officiellen Berichte von Kellett, Moore und Pullen in den *Partiam. Papers* 1850, als auch die angeführten Bücher von Seemann und Hooper gedenken des Robert Shedden mit Ehren. Dagegen haben wir selbst in dem sonst seiner Vollständigkeit wegen gepriesenen Theile des *Annual Register* vergebens nach näheren biographischen Notizen gesucht.

dafs die eigenthümliche Helle der arktischen Atmosphäre eine fast unbegrenzte Fernsicht eröffnete, blieb gerade der Theil des Horizonts, in welchem jenes Land sich erhob, von düsterem Wolken-spiel umzogen. Hier rollten die Nebel bald mehr bald weniger dicht hin und her, so dafs jene hohen Gipfel nur von Zeit zu Zeit durchschimmerten und die Formen von Säulen, Pfeilern und abgestumpften Kegelbergen sich nur unbestimmt erkennen liefsen. Anfangs legten einige Mitglieder der Mannschaft noch Zweifel: sie erklärten das Alles für Täuschung, bis ein plötzliches Aufhellen, welches indessen kaum einige Secunden anhielt, Allen den Ausruf abnöthigte: „Ja das ist Land sicher und gewifs!“ *) Capt. Kellett erklärt sich in seinem amtlichen Bericht mit grosser Bestimmtheit für die Ansicht, das jene Höhen mit den, nach Admiral v. Wrangell's Bericht, vom Cap Jakan aus gesehenen Bergen zusammenhängen müssten. Die bis dahin mit entschiedenem Mißtrauen behandelte Erzählung des Russen Andrejew, der im Jahre 1762 auf einer Entdeckungsreise in dieser Gegend ein von dem Völkchen kräftig bewohntes Land, Namens Titigen, gefunden haben wollte, ist seitdem in einem ganz anderen, günstigeren Lichte betrachtet.

Die speculative Erdkunde hat auf diese drei Entdeckungen die Grundlage zu Combinationen über die Gestaltung des arktischen Polarmeeres gebaut, welche — wie wir unten sehen werden — auf einen Kreis von Vermuthungen über das Schicksal Frankfus und seiner Gefährten vielfach eingewirkt haben. Es läfst sich nicht leugnen, dafs das Eismeer jenseits der Behrings-Strafse einen ganz andern Charakter hat, als der obere Wellington-Canal, die Baffins-Bai und ganz besonder: die See von Spitzbergen. Denn während Parry in der letzteren bis 82° 45' vordrang, während Inglefield in der Baffins-Bai doch auch bis 78° 35' und Belcher in dem oberen Wellington-Canal fast eben so weit bis 78° 40' gelangte und von ihnen Allen ein unermessliches arktisches Polar-meer erblickt wurde, konnte Kellett in nordöstlicher Richtung vom

*) „*There, Sir, is the land, quite plain!*“ Kellett's Bericht vom 22. Novbr. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850. Vol. XXXV. *Arctic Expedition*, p. 18. Grosstheils wörtlich aufgenommen in Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 114 f.

Cap Lisburne nicht bis zum 72° n. Br. kommen, weil das Meer zu seicht wurde und er sah am nördlichen Horizont emporragendes Bergland. Es bleibt immer bemerkenswerth, daß Erscheinungen wie Eisberge *) oder jene Massenbildung des Mitteleises in der Baffins-Bai, und auch bedeutende Meeresströmungen hier nicht vorkommen. Wenn wir alle diese und andere später zu erwähnende Thatsachen zusammennehmen, bleibt wohl kaum ein Zweifel, daß auch jenseit der Behrings-Straße ein mittelländisches Meer vorhanden ist, welches im Norden von einer in ewige Eismassen eingehüllten Landbildung eingesäumt wird, deren nördliche Grenzen zumal bis jetzt der menschlichen Forschungskraft unerreichbar geblieben sind.

Die Boot-Expedition unter Lieutn. Pullen **) hatte sogleich anfangs mit erheblichen Hindernissen zu kämpfen; die Eismassen versperrten überall den Weg, und nur mit der größten Anstrengung gelang es, durch die engen und labyrinthischen Fahrstraßen zwischen denselben vorzudringen. Rob. Shedden folgte den Böten mit seinem schwachen Fahrzeuge; er hatte bei sich beschlossen, sie zum Mackenzie zu begleiten. Alle Mahnungen, Vorstellungen und Bitten, ihn zur Umkehr zu bewegen, waren vergebens. Als er aber am Cap Barrow von einem Hügel herab seinen Blick auf die starren Eisfelder der Umgegend richtete, sank ihm der Muth. Sein letzter Wunsch war, daß Lieut. Pullen von seinen Vorräthen und Instrumenten annehme, was ihm irgend bei der Weiterfahrt zu Statten kommen könnte. Am demselben Tage beschloss Pullen, die beiden größeren Böte seiner Expedition zurückzusenden und nur die beiden kleineren Walfischkähne mit 90 tägigen Vorräthen und den 20 Pemmikangefäßen bei sich zu behalten. Diese Maß-

*) Wenn wir in der deutschen Bearbeitung des Buchs von Seemann („Reise um die Welt“) z. B. Bd. II, S. 124 von Eisbergen jenseits der Behrings-Straße lesen, so ist dies lediglich ein Uebersetzungsfehler; im Original steht dafür *pack* (Packeis).

**) Pullen's Berichte vom 30. Juli und 4. Aug. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850, a. a. O. p. 27 ff., besonders aber das vom Fort Simpson am Mackenziefluß aus am 4. Oct. 1849 übersandte Tagebuch in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. I.: *Further correspondence and proceedings connected with the Arctic Expedition*, p. 23—33. — Hooper's Erzählung in seinem Buche: *Ten months among the tents of the Tuskis*, Cap. XIV, XV.

regel zog jedoch manche Schwierigkeiten nach sich; die kleinen Böte waren so überladen, daß sie tief im Wasser gingen. Es kam vor, daß die Wellen über Bord schlugen und die Lebensmittel verderben. Ein Mal war die Gefahr des Sinkens so groß, daß die Auskunft ergriffen werden mußte, 300 Pfund Mehl und 200 Pfund Kartoffeln in's Meer zu schütten. Die Mannschaft bestand außer Pullen aus zwei Steuermännern (Abernethy und Hooper) und 11 Matrosen. Während der 32tägigen Fahrt liefs man es sich angelegen sein, der Küste möglichst nahe zu bleiben, mit den Eingeborenen vielfach in Verkehr zu treten und alle Punkte, wo irgend etwas Auffallendes erblickt wurde, genau zu untersuchen. Die Nächte brachten die Männer, da die Kälue zu einem Nachtlager keinen genügenden Raum darboten, mit einer oder zwei Ausnahmen am Lande zu, und diefs war um so unbedenklicher, da die Fahrt in die Jahreszeit einer ununterbrochenen Helle fiel. Obgleich sie nirgends eine positive Spur von Franklin zu entdecken vermochten, war diese Reise doch von Wichtigkeit; denn nun konnte mit Gewifsheit angenommen werden, daß die Vermissten das amerikanische Festland nicht erreicht hatten, und zugleich war es beruhigend, daß auch dieser Theil der Küste durch die von Pullen an mehreren Punkten niedergelegten Lebensmittel und Nachrichten bei ihrem etwaigen späteren Eintreffen nicht ohne Hilfsquellen war.

Wachsende Besorgnisse in England. Plan der Rettungs-Expeditionen für das Jahr 1850.

Nichts war natürlicher, als daß man in England mit der lebhaftesten Ungeduld neuen Nachrichten über Franklin und über die Erfolge dieser Expeditionen entgegenseh und daß unter der herrschenden Ungewifsheit zuletzt die Besorgnisse in beständigem Wachstum blieben. Das Verlangen nach energischen Mafsregeln steigerte sich fortan immer höher; immer dringender wurde namentlich der Admiralität in Erinnerung gebracht, daß es Pflicht

die kleinen
gingen. Es
die Lebens-
ens so groß,
d Mehl und
mannschaft be-
ny und Hoo-
rt liefs man
bleiben, mit
alle Punkte,
u zu unter-
ne zu einem
r oder zwei
edenklicher,
n Helle fiel.
in zu ent-
gkeit; denn
ie Vermis-
nd zugleich
durch die
smittel und
nicht ohne

Rettungs-

mit der
und über
unter der
ständigem
lafregeln
wurde na-
s Pflicht

sei, in einem viel größeren Mafsstabe, als bisher geschehen war, auch durch Ausschreiben von Belohnungen, für die Aufsuchung und Rettung der Vermissten einen allgemeinen Wettewer hervor-zurufen. Am 23. März 1849 wurde eine Bekanntmachung *) er-lassen, durch welche dieselbe Summe, welche in früheren Zeiten ausschließlich britischen Seefahrern für die Entdeckung einer nord-westlichen Durchfahrt zugesichert war (20,000 Pfd. Sterl. oder 100,000 Dollars), jetzt nicht bloß britischen Unterthanen, sondern auch den Angehörigen jedes Landes und Volkes ausgesetzt wurde, denen es gelingen würde, die Mitglieder der vermissten Mannschaft zu retten, und gleichzeitig erlöhnte Lady Franklin den von ihr ausgebotenen Preis auf 3000 Pfd. Sterling. Alle diplomatischen Verbindungen und Handelsbeziehungen, alle durch die Weltstellung Englands ermöglichten Mittel wurden aufgeboten, um die Kunde dieser Preise in alle Welt zu verbreiten, und auch bei andern Nationen, namentlich in Rußland und Nordamerika, Theilnahme an dieser Angelegenheit hervorzurufen.

Dann kamen in der zweiten Hälfte des Jahres nach und nach die Berichte über das Mißlingen sämtlicher ausgesandter Expe-ditionen, die mit dem bittersten Unmuth aufgenommen wurden und einen allgemeinen Ausbruch der lebhaftesten Besorgnisse an-fachten. Diese Stimmung erreichte den höchsten Grad in den ersten Tagen des Monats November, als Richardson und James Ross fast gleichzeitig in England wieder eintrafen. Jetzt waren 4 Jahre und 6 Monate verflossen, seitdem „Erebus“ und „Terror“ die britischen Küsten verließen, und trotz aller Vorkehrungen und Ausrüstungen war noch immer keine positive Nachricht erreicht, welche über die Begegnung des Walfischjägers Dannett hinausging. Ueber allen Erlebnissen und Schicksalen der Mannschaft seit dem 26. Juli 1845 lag der trübe Schleier eines undurchdringlichen Ge-heimmissses. Von allen Messingcylindern, die Franklin jenseit des 65° n. Br. über Bord werfen sollte und ohne Zweifel auch aus-geworfen hat, war kein einziger entdeckt: auf keiner Küste, auf keiner Insel war eine Flaggenstange oder sonst ein Zeichen auf-gefunden, welches auf die Vermissten zurückwies. Gleichwohl

*) *Parliam. Papers 1850 a. a. O. p. 148 f.*

hatte die Regierung Alles gethan, was geschehen konnte; sie hatte die Pläne von den bewährtesten Gewährsmännern entwerfen lassen, sie hatte die tüchtigsten Seefahrer mit deren Ausführung beauftragt und sie mit allen Mitteln für ihre Aufgabe ausgerüstet. Nie war die Ohnmacht der menschlichen Kräfte und die Unzulänglichkeit der weisesten Rathschläge vor dem furchtbaren Walten der Elemente in jenen unerforschten Gegenden des Polarmeeres augenscheinlicher geworden. Diefes gab den Befürchtungen für Franklin einen neuen unerschöpflichen Stoff. Selbst die Einsicht der Bewährtesten schien sich zu verdunkeln; alle Hoffnungen sanken; fast Niemand wagte mehr eine Ansicht über den Verbleib der Unglücklichen auszusprechen. Nach allen Seiten hin machte diese unheimliche Ungewißheit den Eindruck trostloser Verzweiflung. Niemand war im Stande, die Einwürfe zu widerlegen, welche jetzt sogar gegen die erfolgte Ankunft Franklin's in der Barrow-Strafse geäußert wurden. Die kühne und freundige Zuversicht, welche aus allen Briefen und Zuschriften der Vermissten einst so lebendig ansprach, erschien jetzt um so trüber und ergreifender.

In den Jahren 1848 und 1849 waren verschiedene Walfischfänger an der Baffins-Bai mit den Eskimo in Verkehr getreten und hatten aus ihrem Munde Nachrichten geschöpft, welche dort die lebhaftesten Hoffnungen auf die Wohlbehaltenheit und baldige Rückkehr der Vermissten anfachten. Unter Anderem hatte der Führer des Schiffes „Chieftain“ von einem Eskimo, den er an der Ponds-Bai traf, durch Zeichen und Worte, die er in seiner Weise mit Abbildungen von Schiffen begleitete, allerlei räthselhafte Andeutungen erhalten: zwei große Fahrzeuge sollten seit vier Jahren an der Westseite, zwei andere an der Ostseite von Prinz-Regent-Inlet eingefroren liegen*); ähnliche Aussagen an anderen Orten wiesen auf die Nordseite der Barrow-Strafse, auf die Richtung jenseits der Melville-Bai. Allein je größer die erste Erre-

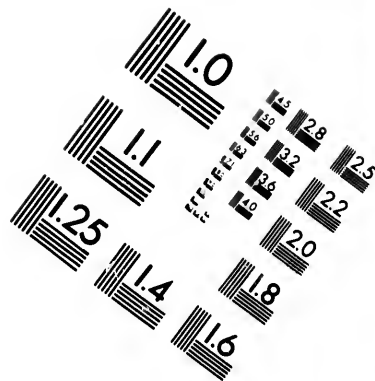
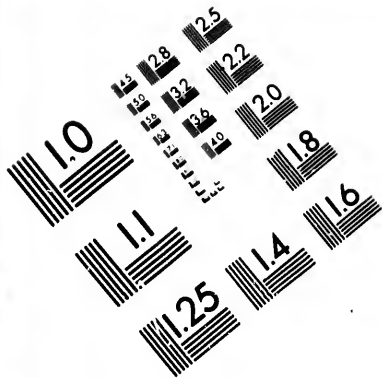
*) Diese Nachricht wurde von dem Eigenthümer des Walfischfahrers „Truelove“, mit welchem Lady Franklin Fleisch- und Kohlenvorräthe abgeschickt hatte, die für die Vermissten am Lancaster-Sunde niedergelegt wurden, am 4. Octbr. 1849 der Admiralität gemeldet. Sie scheint anfangs mit großer Aufmerksamkeit aufgenommen zu sein, vergl. *Parliam. Papers* 1850. a. a. O. p. 70 f.

gung bei solchen Mittheilungen, desto niederschlagender war die nachfolgende Enttäuschung. Im Jahre 1849 unternahm der Arzt Robert Anthruster Goodsir, dessen Bruder wir als Mitglied der Franklin'schen Expedition kennen gelernt haben, mit dem Walfisch-Capitain Wilhelm Penny eine Fahrt in die Baffins-Bai und den Lancaster-Sund. Bekümmerniß und unruhige Beklommenheit trieben ihn in die arktischen Gewässer; heisse Sehnsucht hatte in ihm dunkle Ahnungen und vielleicht selbst die Hoffnung erweckt, zu der Rettung der Vermissten etwas beitragen zu können. Die Fahrt ging glücklich von Statten. Als Penny bei der Ankuft am Lancaster-Sund die von der Admiralität ihm übergebenen Cylinder mit Nachrichten für die Vermissten niederlegte, kämpfte Goodsir eine Zeit lang mit dem Gedanken, die letzten, trüben Familiennachrichten für seinen Bruder hinzuzufügen; er entschloß sich zuletzt, dies nicht zu thun, um das Herz des sehnsuchtsvoll Erwarteten nicht zu verwunden, indem er überlegte, daß eine solche Kunde ihm zu einer Zeit treffen könnte, wo sein Herz nach langen Leiden der Aufheiterung und Ermuthigung bedürfte. Er hatte mehrmals Gelegenheit, sich durch eigene Erfahrungen zu überzeugen, wie leicht jene trüglichen Eskimoberichte, die schon damals so oft vergebliche Aussichten hervorriefen, aus gegenseitigen, sich steigernden Mißverständnissen selbst ohne eine böse Absicht entstehen konnten. Während der Rückreise verdunkelte sich Goodsir's Stimmung fast von Tag zu Tag; als er nach achtmonatlicher Abwesenheit den heimathlichen Boden wieder betrat, war sein Gemüth unter den Erinnerungen der Fährlichkeiten in den arktischen Meeren nur von der tiefsten Hoffnungslosigkeit aller gehegten Aussichten erfüllt *).

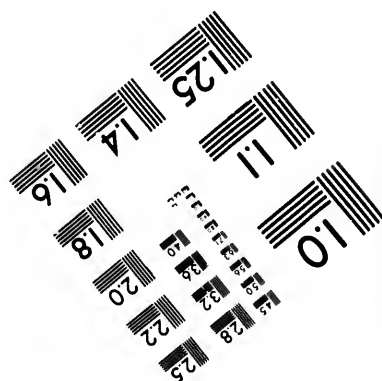
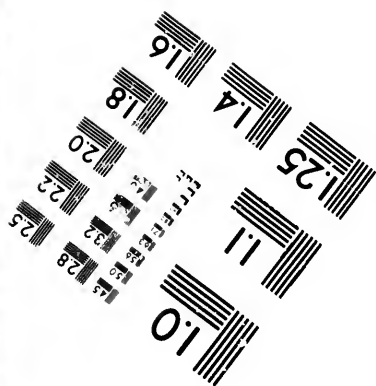
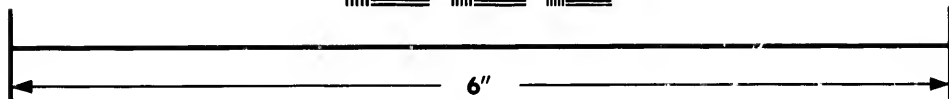
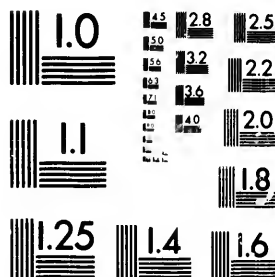
Es ist erhebend zu sehen, wie der gesunde und freie Sinn, erhoben von dem festen Bewußtsein der Pflicht, sich unter allen diesen Widerwärtigkeiten und niederschlagenden Erfahrungen dennoch zum lebensvollsten und thatkräftigsten Aufschwunge ermannte. Keinen Augenblick ist damals die Ansicht schwankend gewesen, daß das bisherige Mißlingen nimmermehr zum Aufgeben einer so

*) *An arctic voyage to Baffins Bay and Lancaster Sound, in search of friends with Sir John Franklin. By R. A. Goodsir. London 1850. 8.*





**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

1.8
2.0
2.2
2.5
2.8
3.2
3.6
4.0

5.0
5.6
6.3
7.1
8.0

ellen Sache führen dürfe. Indem sich durch eine klare Gesamtanschauung der wahrscheinlichen Eventualitäten des „Erebus“ und „Terror“ und der Schicksale ihrer Mannschaft ergab, daß die Hoffnung auf Geborgenheit wenigstens eines Theils der Mannschaft nicht aufgegeben werden dürfe; indem man erwog, daß sie den bisherigen Erfahrungen zufolge weder durch Krankheit noch durch Mangel an Nahrung Alle aufgerieben sein, und daß die in dem hohen Norden vorhandenen Subsistenzmittel immer noch eine Ergänzung ihrer Vorräthe gewähren konnten, — erwachte der Gedanke, daß zur Rettung der Unglücklichen der äußerste Zeitpunkt noch nicht vortüber sei, in seiner vollen Stärke, und es war recht eigentlich im Sinne der Besten und Edelsten des britischen Volks, als jetzt die Admiralität den Entschluß faßte, die Nachsuchungs-Expeditionen unverzüglich in einem überraschend großartigern Maßstabe weiter zu führen.

Aus den Forschungen von Richardson und James Ross, wie weit sie auch von ihrem Ziele entfernt geblieben waren, liefs sich doch ziemlich sicher entnehmen, daß die Vermissten weder am Südrande der Barrow-Straße bis zum Cap Walker hin, noch auch in Gegenden verschlagen waren, welche ihnen die Küste des amerikanischen Continents erreichbar machten. Auf die vom Lieut. Pullen unternommene Nachsuchungsfahrt von der Behrings-Straße nach dem Mackenzie wurde wenig Gewicht gelegt; man glaubte ihre Fruchtlosigkeit voraussetzen zu müssen, obgleich noch keine Nachrichten von derselben eingelaufen sein konnten. Dagegen waren die nördlichen Gebiete des sogenannten Arktischen Archipelagus jenseit der Barrow-Straße, namentlich das Banks-Land und die Melville-Insel, noch unerreicht geblieben. Diesen Archipelagus beschloss die Admiralität zum Ziel- und Vereinigungspunkt der neu auszurüstenden Expeditionen zu machen: dort sollten sie von der Barrow-Straße, vom Mackenzie-Flusse und von der Behrings-Straße aus zusammentreffen und nach allen Richtungen die ausgedehntesten Nachsuchungen anstellen. Wie sehr auch alle Hoffnungen bis jetzt getäuscht waren, so konnte es doch kaum zweifelhaft sein, daß durch Ausführung dieses mit großer Kühnheit, aber auch mit der bedachtsamsten Ueberlegung entworfenen Planes endlich doch noch eine bestimmte Kunde über das Schicksal der

gesuchten Mannschaft und vielleicht selbst deren Rettung erreicht werden würde.

Die Rettungs-Expedition nach der Behrings-Straße im Jahre 1850.

Admiral Beaufort stellte in einem Gutachten vom 24. Novbr. 1849 die Nothwendigkeit eines Versuchs, von der Behrings-Straße mit zwei starken Schiffen gegen die Melville-Insel vorzudringen, mit dem größten Nachdrucke dergestalt in den Vordergrund, daß die Admiralität mit aller Entschiedenheit auf denselben einging. Indem zuerst die „arktischen Autoritäten“ aufgefordert waren, ihre Ansichten darüber auszusprechen, fehlte es anfangs zwar keineswegs an mannichfaltigen Einwendungen. Namentlich äußerten Beechey und Back Zweifel und Bedenken. Allein Parry und James Ross gewannen das Feld; sie trafen in dem Vorschlage zusammen, die beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“, deren Dauerhaftigkeit sich bei der letzten Barrow-Straßen-Fahrt so außerordentlich bewährt hatte, für dieses Unternehmen auf der Stelle in Bereitschaft zu setzen. Dann wurde sofort Capt. Collinson zum Befehlshaber ernannt und Commodore Mac Clure als Führer des Schiffes „Investigator“ ihm beigegeben.

Diese Expedition ist in mehrfacher Hinsicht so bemerkenswerth geworden, sie hat so eigenthümliche und außerordentliche Erfolge gehabt, daß es fast unerlässlich erscheint, die für sie von dem Admiralitäts-Amte gegebene Instruction, — zumal diese Urkunde einen so bestimmten Blick auf die damaligen Aussichten und Anschauungen der Behörde eröffnet — hier vollständig mitzutheilen *):

1) Nachdem die während der letzten beiden Jahre zur Rettung des „Erebus“ und „Terror“ unternommenen Versuche nunmehr fehlgeschlagen sind und jede Möglichkeit einer Erreichung der Parry-Inseln durch die Anhäufung des Eises in dem oberen Theile der Barrow-Straße vereitelt worden ist; und da möglicherweise an den beiden, im Osten und Westen

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850. Vol. XXXV. p. 82-84

vorhandenen Eingängen des Polarmeeres nicht dieselbe Strenge der Witterung gleichzeitig vorherrscht: so haben wir uns jetzt, veranlasst durch eine Angelegenheit von solcher Bedeutung, entschlossen, von der Westseite her eine Expedition in das Polarmeer auszusenden; und da wir auf Ihren Eifer und auf Ihre Geschicklichkeit vollständiges Vertrauen setzen, haben wir es geeignet befunden, Ihnen den Befehl des Schiffes Ihrer Maj. „Enterprise“ zu übergeben und zugleich das Schiff Ihrer Maj. „Investigator“ zur Verfügung zu stellen. Beide Schiffe sind angemessen gegen den Zusammenstoß mit dem Eise befestigt worden und außerdem mit einem Heizapparat für die arktische Temperatur versehen und mit Lebensmitteln auf 3 Jahre, sowie auch noch anderweit mit großen Vorräthen ausgestattet. Wir ersuchen Sie demnach und weisen Sie hiermit an, mit diesen Schiffen, sobald sie vollständig in Stand gesetzt sein werden, so schnell als möglich nach dem Cap Virgins hin abzusegeln, um so noch im Monat Juli die Behrings-Straße erreichen zu können.

2) Der Oberbefehlshaber des Geschwaders im Stillen Meere ist er sucht worden, bei Cap Virgins ein Dampfboot für Sie in Bereitschaft zu halten, von welchem Sie durch die Magellan-Straße und den Wellington-Canal und dann weiter bis gegen Valparaiso hin in's Schlepptau genommen werden.

3) In diesem letzteren Hafen werden Sie in möglichster Eile Wasservorräthe einnehmen, Ihre Mannschaft sich erholen lassen, sowie auch Ihren Bedarf an Brot und anderen Vorräthen ergänzen, und dann weiter Alles aufbieten, um so zeitig als möglich nach den Sandwich-Inseln zu gelangen.

4) Es liegt höchstens im Bereiche der Möglichkeit, daß Sie jene Inseln zur Zeit der Anwesenheit des dem Befehle des Capt. Kellett untergebenen Schiffes Ihrer Maj. „Herald“ erreichen. Sollte dieß indess eintreten, so werden Sie von ihm nicht nur jeder Hülfeleistung, sondern auch mancher zweckdienlicher Mittheilungen über die Durchfahrt der Behrings-Straße und das weitere Vordringen nach Norden sich zu versehen haben. Noch unwahrscheinlicher ist Ihr dortiges Zusammentreffen mit dem Schiffe Ihrer Maj. „Plover“; indessen werden Sie hierdurch ermächtigt, dasselbe und den Comm. Moore, wo Sie auch demselben begegnen, unter Ihren Befehl zu nehmen.

5) Auf den Sandwich-Inseln werden Ihnen unsere nachträglichen Vorschriften eingehändigt werden, indem wir solche im nächsten März mit dem Postschiffe nach Panama abgehen zu lassen beabsichtigen. Sollten solche Vorschriften dort nicht vorfindlich, oder sollten die gegenwärtigen Weisungen durch dieselben nicht irgendwie abgeändert sein: so werden Sie Sich auf's sorgfältigste angelegen sein lassen, die beiden Fahrzeuge von Neuem zu verproviantiren, wo möglich die erforderlichen Eskimo-Dolmetscher anzuwerben und alle nothwendigen Vorbereitungen zur Weiterfahrt nach der Behrings-Straße zu treffen, damit das Eismeer bis zum 1. August von Ihnen erreicht werde.

6) Aus den verschiedenen an Capt. Kellett erlassenen Instructionen

wird Ihnen klar werden, daß der Punkt, an welchem er zu treffen, sich nicht bestimmen läßt; es ist jedoch wahrscheinlich, daß Sie die beiden Schiffe „Herald“ und „Plover“ bei einander finden.

7) Wir sehen es als ein wesentliches Erforderniß an, daß Sie nach Ihrer Ankunft im Eismeer ein Depot oder einen Zufluchtsort ersehen, nach welchem sich die eine oder andere Abtheilung der Expedition zurückwenden kann. Demzufolge ist der „Plover“ an dem hierzu am besten geeigneten und zugleich an einem möglichst weit vorgerückten Punkte aufzustellen, etwa bei Wainwrights-Inlet oder in dem Busen bei Hope-Point; oder wenn diese Punkte sich als unsicher erweisen und in der Nähe von Barrow-Point ein anderer geeigneter Ort nicht aufzufinden sein sollte, bei der Chamisso-Insel oder in irgend einem Theile des Kotzebue-Sundes, der die erforderliche Sicherheit gewährt.

8) In Erwägung der Natur des Dienstes, zu welchem der „Plover“ bereits verwendet worden ist, und in Rücksicht darauf, daß ein Theil seiner Mannschaft nicht wohl im Stande sein möchte, die Beschwerden eines ferneren Aufenthalts in jenen Breiten auszuhalten, werden Sie von demselben und von dem „Herald“, wenn dieses Schiff in der Nähe sein sollte, Freiwillige auffordern, eine für den Dienst desselben ausreichende Mannschaft zu bilden, und sich dabei angelegen sein lassen, Männer von gutem Charakter auszuwählen und ihre Zahl nicht über das wirkliche Bedürfniß für den Schiffsdienst und für die Vertheidigung oder Sicherung gegen irgend welche verrätherische Angriffe der Eingeborenen am Norton-Sund auszu dehnen.

9) Die durch den Austritt der invaliden Mannschaft disponibel gewordenen Löhnungsbeträge für die unteren Offiziere sollen den freiwillig Zurückbleibenden zu Gute kommen. Diese Letzteren sind jedoch erst einer strengen und genauen Untersuchung der bei den verschiedenen Schiffen angestellten Aerzte zu unterwerfen, und es werden nur diejenigen zuzulassen sein, die in jeder Beziehung fähig erscheinen, einem so weitaussehenden Dienste zu genügen. Die außerdem etwa erforderliche Ergänzung der Mannschaft ist durch die Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ zu be streiten.

10) Nachdem diese Mannschaft dergestalt organisirt ist (dieselbe verbleibt übrigens unter den Befehlen des Comm. Moore und der gegenwärtig auf dem „Plover“ stationirten, so wie der in Gemeinschaft mit ihnen für diesen Dienst freiwillig zurückbleibenden Offiziere), soll der „Plover“ im Fall der Anwesenheit des „Herald“ durch den Capt. Kellett mit allen ihm entbehrlichen Lebensmitteln, Brennmaterialien und Vorräthen ausgestattet werden, wobei wohl zu beachten ist, daß es nicht allein darauf ankommt, für den Bedarf der Mannschaft bis zum Herbst 1853 und für die Eventualität, daß Abtheilungen der Franklin'schen Expedition am Bord eintreffen möchten, zu sorgen, sondern auch auf die Möglichkeit Bedacht zu nehmen, daß Abtheilungen der Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ genöthigt werden könnten, auf dem „Plover“ Zuflucht zu suchen.

11) Bei den Mafnahmen für diese Ausstattung des „Plover“ ist sowohl die Anzahl der dem „Herald“ zugetheilten Mannschaft als auch die zur Fahrt dieses Schiffes nach Oahu nöthige Versorgung in Obacht zu nehmen; und nachdem Capt. Kellett Ihnen alle Baiders oder leichte Böte, deren er entbehren kann, als erspriessliche Zugabe der auf Ihrem Schiffe und auf dem „Investigator“ vorhandenen Böte für die im Frühjahr von den Schiffen ab auszuführenden Nachsuchungspartien, überwiesen haben wird, soll der „Herald“ sich nach den Sandwich-Inseln begeben, dort Vorräthe einnehmen und dann in Gemäßheit unserer Instruction vom 14. Decbr. v. J. über Hongkong nach England zurückkommen.

12) Indem Sie demzufolge den „Plover“ zur Abfahrt nach seinem Winterquartier abfertigen, werden Sie den Commodore Moore anweisen, an der Behrings-Straße zurückzubleiben, bis Sie wieder zu ihm zurückkehren. Wenn diese Rückkehr nicht bis zum Ende des Sommers 1853 erfolgt, wird der „Plover“ — jedoch nicht eher, als unumgänglich erforderlich ist, um ihm die Fahrt durch die Aleutische Inselgruppe zu sichern — seine Station an der Behrings-Straße verlassen und sich, nachdem er bei den Sandwich-Inseln angelegt hat, um frische Vorräthe einzunehmen, gerades Wegs nach Valparaiso begeben, wo er weitere Instructionen für seine Rückkehr nach England vom Oberbefehlshaber der Flotte entgegen zu nehmen hat.

13) Im Falle das Zusammentreffen mit dem „Herald“ und „Plover“ nordwärts oder ostwärts von der Behrings-Straße im Polarmeer stattfände, würde Capt. Kellett nach seiner Trennung von Ihnen den „Plover“ zu seinem Winterquartier begleiten und sofern Zeit und Umstände dies zulassen, ihm bei den Vorrichtungen für den Winteraufenthalt behülflich sein.

14) Wenn Sie in den Fall kommen, mit Ihren Schiffen am Continent oder an den Eskimo-Küsten überwintern zu müssen, werden Sie wahrscheinlich mit einzelnen wandernden Stämmen oder mit Indianern zusammentreffen. Mit diesen werden Sie ein freundliches Einvernehmen zu unterhalten suchen, indem Sie Geschenke an solchen Gegenständen darbieten, welchen dieselben einen Werth beilegen; dagegen werden Sie sorgfältig Sich in Acht nehmen, von ihnen nicht überfallen zu werden, sondern alle Vorsichtsmafsregeln anwenden und beständig gegen einen hinterlistigen Angriff auf der Hut sein. Ferner werden Sie durch dargebotene Belohnungen, über deren Aushändigung Sie nähere Bestimmungen zu treffen haben, von denselben die Beförderung eines Berichts über Ihre Lage und Ihr Vorgehen an irgend eine der Niederlassungen der Hudsons-Bai-Gesellschaft zu erlangen suchen, indem Sie für diese letztere das dringende Ansuchen um möglichst beschleunigte Beförderung nach England hinzufügen.

15) An welchem Orte Sie auch immer Ihre Winterquartiere einrichten, werden Sie alle Ihnen zu Gebote stehenden Hilfsmittel zur Sicherung der Gesundheit, des Wohlbefindens und der lebensmuthigen Stimmung unter Ihren Gefährten aufbieten.

16) Wir überlassen den jenseit Barrow -Point und mit dem Vordringen in die Eisregion zu ergreifenden Lauf Ihrem Urtheile und Ihrer Entschlei-

dung; in dieser Hinsicht wird Ihnen sowohl wesentlich zu Statten kommen, was Sie von Capt. Kellett im Falle Ihres Zusammentreffens mit ihm bei den Sandwich-Inseln, als auch was Sie aus den Beobachtungen von Sir E. Parry und von Capt. Beechey durch den Inhalt der beiliegend Ihnen übersandten Abdrücke der Memoranda erfahren.

17) Wir haben es als erforderlich erachtet, Sie nicht nur mit einem Exemplar der gegenwärtigen Verhaltensbefehle für Comm. Moore, sondern auch mit Abdrücken aller von Zeit zu Zeit an den Capt. Kellett übersandten Instructionen, so wie auch der dem Capt. James Ross für seinen Versuch zur Rettung des „Erebus“ und „Terror“ von Osten und von der Baffins-Bai aus ertheilten Instructionen zu versehen. Außerdem werden Ihnen alle im Druck erschienene Reisebeschreibungen für jene nördlichen Gegenden übergeben werden, so wie auch die von Sir John Richardson verfassten Mittheilungen und Anweisungen über die Sitten und Gebräuche der Eskimo und über die beste Weise, mit diesem Volke zu verkehren (von welchen Sie gleichfalls ein Exemplar erhalten), als eine wesentliche Bereicherung der Ihnen dargebotenen Benachrichtigungen anzusehen sind.

18) Wir halten es für angemessen, Sie vor der Trennung der beiden unter Ihren Befehl gestellten Schiffe zu warnen, ausgenommen wenn ein Unglücksfall oder die Noth dies unvermeidlich mache; und wir wünschen, daß Sie mit dem Befehlshaber des „Investigator“ den unverhaltensten Verkehr pflegen, auf ihn jedes nur geeignete Vertrauen setzen und ihm mit dem Inhalt Ihrer Befehle im Allgemeinen und mit Ihren Ansichten und Plänen von Zeit zu Zeit bekannt machen, damit der Dienst der Vortheile Ihres vereinten Zusammenwirkens zur Verfolgung Ihrer Zwecke theilhaft werde sowie auch damit Commander McClure für den Fall, daß die Trennung unvermeidlich würde, oder daß Ihnen irgend ein Unglücksfall zustieße, so weithin als möglich alle Ihre Gedanken und Absichten für die befriedigende Ausführung dieses Unternehmens kenne.

19) Ferner empfehlen wir Ihnen, die auf den beiden Schiffen angestellten Beobachtungen so oft es sich füglich thun läßt gegenseitig austauschen zu lassen, damit jede auf einem derselben gemachte wissenschaftliche Entdeckung so schnell als möglich auch dem andern zur Benutzung und Anleitung mitgetheilt werde.

20) Für den Fall, daß das Schiff „Enterprise“ eine nicht auszubessernde Beschädigung erlitte, werden Sie hiermit ermächtigt, den Befehl auf dem „Investigator“ zu übernehmen und für die Offiziere und Mannschaft diejenigen Anordnungen zu treffen, welche den Regeln des Dienstes am angemessensten und der Erreichung des Zwecks dieser Expedition am zuträglichsten sind.

21) Sollte während Ihrer Abwesenheit Großbritannien mit irgend einer auswärtigen Macht in Feindseligkeit verwickelt werden, so werden Sie Sich jeder, auch der geringfügigsten feindseligen Handlung gegen alle einer solchen Nation zugehörige Fahrzeuge enthalten, da der Gebrauch aller civilisirten Nationen gebietet. Fahrzeuge, welche für Zwecke dieser Art ausge-

rüstet sind, von dem Verfahren und von den Operationen des Krieges auszunehmen.

22) Während der Ausführung der obigen Vorschriften werden Sie alle sich darbietende Gelegenheiten benutzen, unsern Secretair sowohl von jedem Schritte Ihres Vordringens, als auch von den Plänen zu unterrichten, welche Sie für die Folgezeit hegen. Sie werden im Verlaufe Ihrer Reise, so oft die Gelegenheit es mit sich bringt, einen der Ihnen überwiesenen zinnernen Cylinder (in irgend einem Gefäße oder einer Tonne, die Sie anfertigen lassen oder deren Sie entbehren können) mit Anzeigen der Zeit, des Ortes u. s. w. über Bord werfen. Bei Ihrem Wiedereintreffen in England sind sämtliche Personen in beiden Fahrzeugen aufzufordern, Ihnen ihre Logs, Tagebücher, Karten und Zeichnungen auszuhändigen, wobei denselben zugleich angezeigt werden kann, daß Alles dieß seiner Zeit wieder zurückerstattet wird.

23) Sollten Ihre Nachsuchungen erfolglos bleiben, so können wir Sie für den Fall Ihres endlichen Scheidens aus den Polargegenden als auch für die Sicherung Ihrer Winterquartiere am Schluß der zur Schifffahrt geeigneten Zeit jedes Jahres nicht dringend genug auf das Erforderniß aufmerksam machen, mit der äußersten Vorsicht und Bedachtsamkeit zur rechten Zeit die derartigen Anstalten zu treffen, damit in keinem Falle die Sicherheit der Schiffe und das Leben der Ihrer Obhut anvertrauten Mannschaft dadurch auf's Spiel gesetzt werde, daß Sie in eine von Mangel an Lebensmitteln bedrohte Lage gerathen. Wir halten es für unnöthig, Ihnen speciellere Instructionen zu geben, welche Sie bei einem Auftrage dieser Art möglicherweise beengen könnten, und haben Ihnen daher nur zu wiederholen, daß wir unbedingte Zuversicht auf Ihr Urtheil und Ihre Entschliessungen setzen, Alles, was nur möglich ist, zur Rettung der vermissten Schiffe anzubieten und Sich zur rechten Zeit zurückzuziehen, wenn Sie zu dem traurigen Ergebniss gelangen, daß Ihre Anstrengungen ohne Erfolg sind.

24) Sie werden eingedenk sein, daß das Ziel dieser Expedition darauf gerichtet ist, über Sir John Franklin und seine Gefährten Nachrichten zu erhalten und ihnen Beistand zu leisten, nicht aber auf geographische oder wissenschaftliche Forschungen; und wir schliessen diese Instructionen durchdrungen von der lebhaften Hoffnung, daß die Vorsehung Ihre Anstrengungen mit Erfolg krönen werde und daß dieselben dazu führen mögen, die Traurigkeit und Ungewißheit zu lösen, welche gegenwärtig über das Schicksal der vermissten Expedition ausgebreitet ist.

Gegeben unter unserer Hand, 15. Jan. 1850.

(gez.) F. T. Baring.

J. W. D. Dundas.

Auf Befehl Ihrer Lordschaften:

(gez.) J. Parker.

An Richard Collinson, C. B.

Capt. des Schiffes I. M. „Enterprise“ zu Devonport.

Diese Expedition der Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ nimmt in der Reihe der Unternehmungen für die Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ unzweifelhaft eine außerordentliche Stelle ein; — denkwürdig in ihrem Ursprunge und Entwurfe, unvergeßlich in ihren Ergebnissen, so weit diese bis jetzt bekannt geworden sind. Mitten in den Kämpfen mit finsternen Ahnungen und Besorgnissen, unter dem Eindrücke der niederschlagendsten Erfahrungen erwachte siegreich der ergreifende Gedanke, diese beiden Fahrzeuge nach einer über alles Erwarteten mißlungenen Fahrt noch einmal auf denselben Weg zu entsenden, dessen Beschreitung für immer aufgegeben schien, seitdem die letzte That des großen Seefahrers Cook dort gescheitert war. Dann bedurfte es nur weniger Wochen, um eine mit neuen Hoffnungen erfüllte Mannschaft in dem Entschlusse zu vereinigen, trotz der unabsehbaren Anstrengungen und Fährlichkeiten, welchen sie entgegenging, nach der endlichen Erkundung und Rettung der unglücklichen Verschlagenen zu ringen. Und hierauf leitete eine Kette von Verwickelungen zu der überraschenden Fügung, daß eines dieser Fahrzeuge die im Laufe der letzten Jahrhunderte vergeblich erstrebte, von Franklin im Jahre 1845 von Neuem übernommene Aufgabe der nordwestlichen Durchfahrt einer endlichen Lösung entgegenführte.

Abgesehen von diesem Epoche machenden Erfolge nimmt diese Expedition unsere besondere Theilnahme dadurch in Anspruch, daß ein Deutscher, der auf die ehrendste Weise zu ihrem Mitgliede ersehen wurde, zur Förderung ihrer Zwecke auf eine erfreuliche und anerkannt verdienstliche Weise mitgewirkt hat. Unter den vielseitigen Vorbereitungen und Anstalten, welche die drängende Eile dieser Ausrüstung erforderte, war die Admiralität beinahe zu spät erst inne geworden, daß es von der größten Wichtigkeit sei, sogleich von England aus einen der Eskimo-Sprache kundigen Mann mitzugeben. Niemand konnte zweifeln, daß die Mannschaft bei ihrem Vordringen jenseit der Behrings-Straße mit Eskimo-Stämmen, welche fast über alle bewohnbare Gebiete der arktischen Küsten und Inseln Amerika's zerstreut sind, vielfach in Verkehr kommen mußte, und daß eine recht genaue Verständigung mit ihnen in mannichfacher Beziehung wünschenswerth war. Hatte doch der Mangel an tüchtigen Dolmetschern schon so manche widrige Mifs-

verständnisse und Conflicte veranlasst! Gleichwohl ging aus den bisherigen Erfahrungen hervor, wie schwierig und zweifelhaft es war, einen für solche Dienste geeigneten Mann unterwegs anzutreffen und zu gewinnen. Je mehr man sich vergegenwärtigte, wie viel darauf ankam, daß die Expedition schon im Jahre 1850 auf dem ihr angewiesenen Felde weithin vordringe, desto lebendiger machte sich die Nothwendigkeit geltend, alle derartige Eventualitäten im Voraus zu beseitigen.

Aus den veröffentlichten Aktenstücken *) ergibt sich, daß Parry erst am 22. Decbr. 1849 von der Admiralität beauftragt wurde, mit dem damaligen Secretair der Kirche und der Mission der Vereinigten (Mährischen) Brüder zu London, La Trobe, in Unterhandlung zu treten und durch dessen Vermittlung einen der Eskimo-Sprache kundigen Brüder-Missionär zu erbitten. Parry liefs es sich ungesäumt angelegen sein, für diesen Auftrag zu wirken; er schrieb dem Pastor La Trobe am 24. Decbr. auf's Eindringlichste und sprach die Zuversicht aus, daß die Brüdermission aus christlicher Liebe einem solchen Rettungswerke ihre Hand bieten werde, indem er außerdem noch hervorhob, daß Capt. Collinson ein durch seinen sittlichen Charakter und durch seine Tüchtigkeit ausgezeichnete Mann sei. Der Mährischen Mission war diese Gelegenheit, für die Theilnahme und Förderung, welche ihr in England so vielfach bewiesen worden, sich dankbar zu beweisen, unverkennbar sehr willkommen; allein zu ihrem Bedauern wurde sie gewahr, daß unter allen zu jener Zeit in England anwesenden Mitgliedern ihrer Mission kein einziges für den bezeichneten Zweck geeignet war. In dieser Rathlosigkeit ergriff La Trobe den letzten sich anbietenden Ausweg, bei der Missionsverwaltung zu Herrnhut Aushilfe zu suchen. Er stellte ihr vor, wie vieler Begünstigungen die Labrador-Mission von ihrer Gründung im Jahre 1770 an seitens der großbritannischen Regierung sich zu erfreuen gehabt, in wie hohem Grade die Rettung Franklins und seiner Gefährten die nationalen Sympathien des ganzen englischen Volkes ergriffen, wie

*) „Correspondence as to the selection of Mr. Miertsching as an Interpreter to Capt. Collinson's Expedition“ in den *Parliam. Papers 1850*, Vol. XXXV. *Arctic Expedition*, p. 85—89. Einzelne Nachrichten giebt auch das „Missionsblatt aus der Brüdergemeine“ Julug. 1850 ff.

schr diese Angelegenheit selbst einer aufopfernden Unterstützung der Vereinigten Brüderkirche würdig sei.

Dieses Schreiben hatte auf der Stelle den gewünschten Erfolg. Ein durch seine Kenntniß und Begabung für den bezeichneten Zweck vorzüglich befähigtes Mitglied der Herrnhutischen Brüderkirche, der damals 30jährige Missionär Joh. Aug. Miertsching, war einige Wochen vorher von seiner Missionsstation Okak in Labrador zu einem Besuch in seiner Heimath angekommen und eben noch mit dem Gedanken einer baldigen Rückkehr in seinen früheren Wirkungskreis beschäftigt, als er plötzlich von dem Vorstande der Kirche aufgefordert wurde, dem aus England ergangenen Aufrufe zu folgen. So weit sich dies erkennen läßt, ist es für diesen Mann ein schwerer Entschluß gewesen, seinen bisherigen Arbeiten sich auf unbestimmte Zeit zu entziehen, um die Gefahren und Beschwerden einer solchen Expedition in den ödesten Polargegenden mit englischen Seeleuten und Matrosen zu theilen; aber der schöne Gedanke, von der Vorsehung als ein hilfreiches Werkzeug zur Rettung so vieler Männer erschen zu sein, deren Schicksal von allen Seiten beklagt wurde, ließ alle Bedenklichkeiten verschwinden. Unverweilt trat Miertsching seine Abreise nach England an. Nachdem er am 15. Januar zu London gelandet und am folgenden Tage von La Trobe dem Admiraltäts-Amte gemeldet war, ließ diese Behörde es an nichts fehlen, um für seine Unterkunft und Verpflegung auf's Beste zu sorgen und ihn der besonderen Obhut des Capt. Collinson zu empfehlen *).

*) *Parliam. Papers 1850* a. a. O. p. 88 f. Brief des Admiraltäts-Sekretärs Capt. Hamilton an Collinson vom 17. Jan: „*I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to acquaint you that they consider Mr. Miertsching (the Esquimaux interpreter) as placed under your especial protection; that Mr. Miertsching is to mess at the gun-room table; and you are from time to time, as you may deem necessary to supply any reasonable sums for this gentleman's mess, or other necessary expenses.*“ — In dem Organ der Herrnhutischen Missionsverwaltung („Missionsblatt aus der Brüdergemeinde, Bautzen.“) werden uns bemerkenswerthe Briefe von Miertsching aus dem Jahre 1850 mitgetheilt. In dem ersten (aus Port Gallant, vom 15. April) schreibt er u. A.: „Ich war die ganze Zeit her wohl und gesund, habe aber freilich, besonders ehe ich mich an das Soldatenleben auf einem solchen Marineschiff gewöhnen konnte, und noch oft, be-

Nachdem alle Vorbereitungen vollendet waren, verließen die beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ am 20. Jan. 1850 den Hafen von Plymouth, um auf den weiten Wegen des Atlantischen Oceans, der Maghellanischen Strafe und des Stillen Meeres durch die Behrings-Strafe in das nördliche Eismeer einzulaufen *). Indem sie zunächst alle Anstrengungen darauf verwen-

sonders an Sonntagen und Festtagen, rechtes Heimweh . . . Ich sollte vom Anfang an auf dem Schiffe „Enterprise“ meinen Platz finden; als ich aber dahin kam, war kein Raum mehr für mich, und ich mußte auf das zweite und kleinere Schiff „Investigator“. — Nun bin ich ganz eingewohnt, nur habe ich öfters Heimweh in meiner Einsamkeit. Den Offizieren war ich im Anfang beinahe übrig, weil es an Raum mangelte; doch jetzt ist dieses Alles ganz anders; ich genieße viele Liebe und Achtung, sowohl von den Offizieren, mit denen ich an einer Tafel speise, als auch von der übrigen Mannschaft . . . Unsere Kost ist sehr gut, täglich verschiedene Fleischspeisen, Suppe und Nachtisch; Bier und Wein alle Tage. Im Aeußeren habe ich es noch nie so gut gehabt, und werde es nie wieder so bekommen; nur dies eine fehlt mir, Gemeinschaft mit Gleichgesinnten! . . . Von den 68 Mann auf unserm Schiffe sind 10 Kriegsoffiziere, mit denen ich in einem Range stehe. Jeden Sonntag ist Gottesdienst, den der Capitain abhält.“ — In dem zweiten Briefe aus dem Hafen Honolulu berichtet Miertsching unter Anderem: „Die Mannschaft besteht aus ächten Seeleuten. Die Macht des Gesetzes hält sie in Ordnung. Ein Versehen durch Worte und That wird dadurch gestraft, daß der Schuldige zwei Tage geschlossen wird und am dritten einige Dutzend Schläge auf den bloßen Rücken aufgezählt bekommt. Als ich zum ersten Mal einen so zerfleischten Rücken sah, wurde mir ganz schwach. Ueberall herrscht die größte Reinlichkeit und Ordnung.“ — In dem letzten Briefe vom 20. Juli (aus der Gegend von Unalaska) mit einer Nachschrift vom 30. Juli (vor Cap Lisburne) giebt Miertsching einige Andeutungen von dem Einflusse, den er auf die Mannschaft übte. Man sah die Matrosen in den freien Stunden von 5 bis 7 Uhr Nachmittags Erbauungsschriften und Traktätchen lesen. „Als eines Tages, am 10. Juli, die Matrosen, wie das früher immer geschehen war, zum Tanz commandirt wurden, fanden sich nur 4 Mann dazu ein, worüber der Capitain sehr verwundert war.“ Miertsching fürchtete damals manche „Prüfung“ während der weiteren Fahrt. Es ist uns jedoch in neuester Zeit bekannt geworden, daß McClure ihn sehr zu schätzen wußte, und die offiziellen Berichte gedenken Miertschings immer nur mit der lebhaftesten Anerkennung.

*) Eine besondere Reisebeschreibung dieser Expedition ist bis jetzt nicht erschienen und auch wohl nicht so bald zu erwarten. Unsere Quellen sind daher die Depeschen und Berichte in den *Parliam. Papers 1851*. Vol.

deten, in möglichster Schnelligkeit den Weg nach dem Cap Virgins, am Eingange der Maghellanischen Strafe, zurückzulegen, kamen sie unterwegs seit dem 1. Februar einander aus dem Gesicht, so daß Capt. Collinson, als er mit dem Schiff „Enterprise“ nach einer Fahrt von 80 Tagen bei jenem nächsten Ziel eintraf, über das Schicksal des Begleit-Schiffes sich ganz im Unklaren befand. Unter diesen Umständen beschloß er, das Dampfschiff „Gorgon“, welches dem von der Admiralität erteilten Befehle gemäß dort aufgestellt war, um die beiden Schiffe durch die Maghellanische Strafe zu tauen und sie mit neuen Vorräthen zu versorgen, dem „Investigator“ zu überlassen und vorläufig mit der Segelkraft seines Schiffes den oft großen Hemmungen und Schwierigkeiten unterworfenen Durchgang anzutreten. Als daher der „Investigator“ am vierten Tage nachher (14. April) am Cap Virgins ankam, setzte ihn das Schlepptau des Dampfschiffes in Stand, die bisherige Verspätung wieder einzubringen und am 18. April das Hauptschiff an der Bai von Fortescue zu erreichen. Hier begegneten sie der Yacht „Nancy Dawson“, welche nach dem Tode ihres Eigenthümers Robert Shedden nach England zurückgeführt wurde, und Collinson benutzte diese Gelegenheit, um der Admiralität zu berichten, daß bis dahin Alles glücklich von Statten gegangen und der westliche Ausgang der Maghellan-Strafe von beiden Schiffen erreicht war.

Auf der anfangs stürmischen Fahrt nach den Sandwich-Inseln gewann das Schiff „Enterprise“ vermöge seiner besseren Segelkraft wiederum einen sehr bedeutenden Vorsprung und als M'Clure am 1. Juli vor dem Hafen von Honolulu ankam, brachte man ihm die Nachricht entgegen, daß Capt. Collinson mit dem Hauptschiffe am Tage vorher die Weiterfahrt nach der Behrings-Strafe angetreten habe, um die zur Schiffahrt geeignete Zeit noch benutzen zu können. Ein für ihn zurückgelassenes Memorandum enthielt die weiteren Befehle *).

XXXIII. *Arctic Expedition* p. 5 ff. Ein Paar vereinzelte Notizen enthält auch Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, und das „Missions-Blatt aus der Brüdergemeinde“, Jahrg. 1850 und 1851.

*) Dieses vom 29. Juli datirte „Memorandum“ (*Parliam. Papers* a. a. O. p. 10) enthielt für M'Clure die Weisung, sobald als möglich nach dem Cap

M'Clure war durch das ihm unerwartete Vorauseilen seines Commodore-Schiffes dergestalt betroffen, daß er die 14tägige Rast, welche er seinem Schiffsvolk nach einer 23wöchentlichen Fahrt dort zugesagt, schon nach drei Tagen abbrach und am 4. Juli die Weiterfahrt nach dem Polarmeer antrat. Nichts war ihm unerwünschter als die durch Collinson's Memorandum unter Umständen eröffnete Aussicht, seinen „Investigator“ als Stationschiff auf die Umgebungen der Behrings-Straße beschränkt und von der eigentlichen Rettungsfahrt ausgeschlossen zu sehen. Er glaubte Alles daran setzen zu müssen, um mit Collinson, der ebenfalls nur 4 Tage auf Oahu angehalten hatte und voraussichtlich auch jenseit der Behrings-Straße auf ihn nicht warten wollte, gemeinschaftlich operiren zu können, wiewohl er bei der unzulänglichen Schnelligkeit seines Schiffes an dem Erfolge Zweifel hegte. Allein jetzt kamen ihm seine kühne Entschlossenheit und das ihm begleitende Glück außerordentlich zu Statten. Indem er allen bisherigen nautischen Anweisungen zum Trotz das unerhörte Wagstück unternahm, schnurgrade nordwärts auf die Behrings-Straße hinzusteuern, erreichte er diese auf einer beispiellos schnellen Fahrt am 27. Juli. Dann traf er am 31. bei dem Cap Lisburne mit Kellett zusammen, der dort als älterer Capitain sein Schiff besichtigte, Alles vortrefflich und in musterhafter Ordnung fand, und sowohl die herrschende Zweckmäßigkeit und Sauberkeit, als auch den Muth und den ganzen Zustand der Mannschaft nicht genug zu rühmen weiß. Von Collinson und seinem Schiffe „Enterprise“ fehlten alle Nachrichten.

An diesem Punkte trat für M'Clure der Moment einer sehr wichtigen Entscheidung ein, bei welcher die erheblichsten Bedenklichkeiten und die stärksten Antriebe auf einander trafen. Es liefs

Lisburne zu folgen und unterwegs sich nach weiteren Benachrichtigungen umzusehen. In Ermangelung dieser letzteren sei anzunehmen, daß Collinson den Weg nach der Melville-Insel angetreten habe. Für den Fall, daß M'Clure durch das Eintreten der strengen Jahreszeit sich behindert sähe, die Fahrt in's Eismeer 1850 noch zu unternehmen, sollte er sich in Valparaiso von Neuem verproviantiren und dann nöthigenfalls an der Stelle des Proviantschiffes „Plover“ sich mit dem „Investigator“ in der Gegend der Behrings-Straße aufstellen.

sich denken, daß das Gelingen der Rettung Franklins an dieser Entscheidung hing. Alles kam nämlich darauf an, ob M'Clure entweder noch Collinson's warten oder ob er selbstständig die kühne Fahrt nach Banks-Land und Melville-Insel unternehmen wollte. In seinen letzten Berichten an die Admiralität, welche er während jener fast wunderbaren Fahrt von Oahu zum Cap Lisburne geschrieben hat *), kündigen sich seine Vorsätze und Pläne auf's Bestimmteste an: Er ist darauf gefasst, Collinson an dem für ihr Zusammentreffen bestimmten Ort nicht mehr zu finden; aber der Entschluß unaufhaltsam vorzudringen ist in ihm unerschütterlich; er bedenkt sich keinen Augenblick, die Nord-Ost-Fahrt durch das Eismeer allein zu wagen. Es steht bei ihm fest, in diesem Falle abermals wo möglich schnurgerade auf sein Ziel loszusteuern und von der Melville-Insel aus über alle Inseln und Küsten hin und in allen Baien und Buchten nach Franklin und seinen Gefährten zu forschen. Mit ergreifender Zuversicht gedenkt er der Kräftigkeit und des unternehmungsfrohen Geistes seiner Mannschaft. Bis zum Herbst 1854 soll Niemand um ihn bange sein; wenn dann seine Vorräthe zu Ende gehen, hofft er nach der Ponds-Bai, oder der Leopolds-Insel, oder nach dem Mackenzie, oder endlich nach irgend einer von Walfischjägern besuchten Station hindurch zu dringen. Für den Fall, daß sein Schiff verunglückt oder sonst aufgegeben werden muß, wird er mit den Schlitten und Böten die seiner Obhut anvertraute Mannschaft zu retten suchen.

Jetzt hatte er die von Collinson ihm bestimmte Stelle erreicht, ohne ihn zu treffen. Er konnte in Zweifel sein, ob dieser auch hier wieder vorbeigezogen und bereits nach der Melville-Insel unterwegs war. Ihn zu erwarten, erschien höchst bedenklich. Die Zeit drängte auf's Aeußerste, der Verlust weniger Tage mußte alle seine Hoffnungen, in diesem Jahre für die Vermissten noch etwas auszurichten, auf's Spiel setzen. Und so führt er voll Muth und Zuversicht das erste große Segelschiff in jenen Theil der arktischen See, ohne ängstliches Rücksehen auf die ausdrücklichen Weisungen für das Zusammenhalten beider Schiffe. Die Aussicht,

*) 20. u. 28. Juli *Parl. Papers* 1851 p. 12—14. — M'Clure schreibt am 28. Juli an Back: Collinson habe ihm für Weiteres *carte blanche* gegeben. S. *Athenaeum* 1851 p. 216.

noch einige Wochen zur Fahrt vor sich zu haben, der herrschende günstige Wind, — vielleicht auch die Anerkennung, welche Capt. Kellett ihm zollte, der glückliche Zustand seiner Mannschaft, Alles trug dazu bei, in ihm eine freudige und gehobene Stimmung beim Beginn dieser neuen Bahn hervorzurufen. Als ihm, während er so mit vollen Segeln nordostwärts trieb, dann am 5. August der „Plover“ begegnete, liefs er es nur zum Zahlenwechsel kommen, und wies die Anmuthung zur näheren Besprechung mit den Zeichen „wichtige Pflicht“ und „eigene Verantwortung“ mitten im Laufe zurück *).

Capt. Collinson war weniger glücklich **). Obgleich er sechs Tage früher als der „Investigator“ im Hafen von Oahu die Anker gelichtet hatte, traf er doch auf dem durch die Regeln der Nautik vorgeschriebenen Umschweife gegen die Küsten von Kamtschatka hin erst am 14. August am Cap Lisburne ein und hatte das Mißgeschick, weder dem „Plover“ noch dem „Herald“ dort zu begegnen, da beide Schiffe während einer Besprechung sich auf 30 engl. Meilen von der Küste entfernt hatten. Dieses Mißgeschick setzte ihn in die grösste Verlegenheit. Er steuerte unter dichten Nebeln weiter nach Wainwrights-Inlet, ohne zu wissen, dafs M'Clure schon vor zwei Wochen ihm hier vorausgegangen war. Aber es scheint, dafs die strengere Jahreszeit schon jetzt den Ausichten eines günstigen Vordringens auf den von Jenem eingeschlagenen Wegen ein Ziel setzte. Jenseit des Point Barrow stiefs er

*) „*Can't stay — important duty — own responsibility.*“ Wir dürfen jedoch nicht unbemerkt lassen, dafs die näheren Umstände dieser Begegnung des „Investigator“ und „Plover“ in den offiziellen Berichten nicht vorkommen, da Moore vom 23. Juli bis 9. August sich von dem „Plover“ entfernt hatte, um eine Boot-Expedition vom Eiskap nach der Barrowspitze auszuführen. Nach einer uns eben zukommenden Biographie von M'Clure (im *Dublin University Magazine* No. 255, März 1854) wären jene telegraphischen Worte an Capt. Kellett gerichtet gewesen, als dieser dem fort-eilenden „Investigator“ das Zeichen des Zurückrufs nachsandte. Diefs ist jedoch schon deshalb nicht recht wahrscheinlich, weil Capt. Kellett derselber gar nicht gedenkt, sondern nur erwähnt, dafs M'Clure um Mitternacht unter einem starken Nordostwinde von ihm fortgesegelt sei.

**) Collinson's Schilderung in seinem Briefe, datirt Port Clarence 13. Septbr. *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 14—16.

auf undurchdringliche Eismassen, die sich zu dem amerikanischen Continent bereits so nahe heranwälzten, daß er mißmuthig den Versuch aufgab, bis Cap Bathurst vorzudringen und sich wieder zurückwandte. Dann unternahm er zwar noch eine kühne Fahrt nach Nordwesten, um in dieser Richtung nach offenem Fahrwasser oder einer zum Winteraufenthalt geeigneten Landbildung zu suchen; allein auch hier wurden die Eismassen immer gewaltiger, je weiter er kam, und das Wetter verschlimmerte sich dergestalt, daß er wieder genöthigt war, zur Behrings-Straße zurückzugehen. Endlich wurde an der Hoffnungs-Spitze (*Hope Point*) eine Flasche aufgefangen, welche die Nachricht enthielt, daß „Plover“ und „Herald“ sich nach dem Grantleyhafen begeben hätten; aber indem er nun jetzt seinen Lauf dahin richtete, um mit dem „Plover“ dort zu überwintern, traf ihn bei dem Versuche zum Einlaufen der Unfall, mit seinem Schiffe leicht zu stranden. Zuletzt fasste er, als auch ein nochmaliger verzweifelter Versuch, in der Mitte des Monats September jenseit der Behrings-Straße vorzudringen, gänzlich mißlungen war, den Entschluß, in Hongkong zu überwintern, um mit dem Eintritt der nächsten Schifffahrtszeit die Unternehmung auf Banks-Land im Eismeer auszuführen.

Indem Collinson so für das Jahr 1850 die arktischen Gegenden verließ, hatte er den Lient. Barnard mit zwei andern Mitgliedern seiner Mannschaft bei Michaelowski, dem Hauptorte des russischen Handelsverkehrs im Norton-Sunde, mit dem Auftrage gelandet: über die zahlreichen Gerüchte von gescheiterten Schiffen, von erschlagenen oder im Innern des nordwestlichen Amerika verweilenden weißen Menschen authentische Erkundigungen einzuziehen. Unverkennbar waren zwar viele solche Gerüchte von den Eskimo ersonnen *), seitdem sich ihnen die Bemerkung aufgedrängt hatte,

*) Dies zeigt sich durchgängig bei allen Eskimo-Stämmen, welche mit den Nachsuchungs-Expeditionen in nähere Berührung kamen. Die augenscheinliche Angelegenlichkeit, mit welcher alle dahin einschlagende Gerüchte eifrig aufgesucht und verfolgt, und die arglose Leichtgläubigkeit, mit welcher sie aufgenommen wurden, gaben zur Entstehung und Vervielfältigung derselben den mannichfaltigsten Anlaß. Kellett bemerkt in seinem Berichte vom 14. Octbr. 1850 (*Partiam. Papers 1851*, p. 22): „These reports have been created entirely by the anxiety of all on board the Plover“

dafs dieselben mit auferordentlicher Theilnahme gehört und dafs umständliche Erzählungen dieser Art ihrer Gewinnsucht vielfach zu Gute kamen. Indefs war wenigstens die Angabe, dafs tief im Innern einige weifse Menschen seit etwa zwei Jahren verweilten, nicht ganz ohne Grundlage. Kellett hatte bereits im Jahre 1848 ähnliche Gerüchte und Nachrichten vernommen. Viele neigten zu der Vermuthung, dafs dort einzelne versprengte Reste der Franklin'schen Mannschaft sein könnten. Auf jeden Fall ergab sich die Nothwendigkeit, hierüber vollständige Gewifsheit zu erlangen.

Zu einer Schlittenfahrt weit in das Innere jener öden Landschaften bedurfte Lieut. Barnard zunächst einer Anzahl von Zughunden, deren Herbeischaffung die grösste Weitläufigkeit machte. Aufserdem liefs er sich anfangs durch die Versicherung hinhalten, dafs das Antwortschreiben auf einen von dem russischen Gouverneur Maxemoff durch einige Indianer im Sommer bereits abgeordneten Brief mit jedem Tage zu erwarten stehe. Dieses Schreiben traf zuletzt am 23. Decbr. ein; es war vom Flusse Yukoff datirt, und enthielt in englischer Sprache keine Benachrichtigung, als diese: „der Schreiber — Alexander H. Murray — bedaure.

ver to obtain information.“ Wie die Eskimo immer bei der Hand waren, wo irgend sich ihnen eine Aussicht zur Befriedigung ihrer Gewinnsucht und Habgier eröffnete, so beuteten sie das ihnen sich öffnende Feld durch die naivste Schnelligkeit im Erfinden abenteuerlicher Geschichten aus. Es kam sehr bald dahin, dafs der ganze von den englischen Schiffen besuchte Theil der Küste von solchen Gerüchten gleichsam lebendig voll war (*alive with native reports*). — Dieselben Erfahrungen waren, wie wir sahen, fortwährend an der Baffins-Bai gemacht; sie wiederholten sich nicht minder in den Mackenzie-Landschaften. Adam Beck, dessen wir unten zu gedenken haben werden, ist ein Typus dieser Erscheinung. Lieut. Pullen spricht bei der Rückkehr vom Cap Bathurst u. A. in dem Bericht vom 16. Octbr. 1851, *Parliam. Papers 1852, Vol. I. Arctic Expedition: Further correspond.* p. 64, die Ueberzeugung aus: dafs solche Erzählungen von Schiffen und weisen Männern u. s. w. aus den eifrigen Erkundigungen entspringen. Er bestätigt ausdrücklich: die Eskimo hatten erkannt, was die Fremden zu hören sich schuten, sie wufsten, dafs jede solche Mittheilung belohnt wurde, und das setzte ihre Erfindungsgabe stark in Bewegung (*the Esquimaux at that time were fully aware of what the parties wished, and knowing that reward were to be obtained for any information, have given great stretch to their imaginations*).

auf die ihm gewordene Zuschrift gar nichts erwiedern zu können, da er der russischen Sprache und Buchstaben unkundig sei; sollte daher irgend an einer Mittheilung für ihn gelegen sein, so bitte er, das man sich der englischen oder französischen Sprache bedienen möge.“ Wie unbefriedigend diese Zuschrift auch war, so beseitigte sie doch mit einem Schlage alle Vermuthungen des Zusammenhanges jener Weisfen mit der vermissten Mannschaft. Barnard entschloss sich indeß dennoch, den russischen Gouverneur auf einem Ausfluge in's Innere zu begleiten. Dieses Unternehmen kostete ihm das Leben. Er hatte am 24. Febr. 1851 bei Darabin das Schicksal, bei einem plötzlichen Ueberfall der Indianer in ein blutiges Gemetzel verwickelt zu werden und an den empfangenen schweren Wunden des folgenden Tages im größten Elende zu sterben *).

Capt. Collinson verließ Hongkong mit dem Anfange des Monats April und erschien drei Monate später am Cap Clarence, um den Lieut. Barnard wieder einzunehmen, als ihn dort plötzlich die tieferschütternde Nachricht von dessen Tode traf. Hierauf trat er die Fahrt in das nördliche Eismeer an, von welcher er, so viel bis auf diesen Tag bekannt, weder nach der Behrings-Straße zurückgekehrt, noch an irgend einem bekannten Punkte gelandet ist. Aus der nächstliegenden Anschauung aller dieser Thatsachen läßt es sich leicht erklären, das die allgemeine Theilnahme sich anfangs vorwiegend dem Comm. McClure zuwandte und das erst seit Kurzem lebhaftere Besorgnisse für Collinson's Schicksal laut geworden sind **). Unter dem hinreissenden Eindrücke der kühnen Fahrten

*) Depeschen, Berichte und Briefe über diese Vorgänge in den *Parliamentary Papers* 1852 a. a. O. p. 201 ff. Einen kurzen Necrolog enthält das *Annual Register*, Jahrg. 1851.

**) Die im *Panama Herald* vom 25. Decbr. 1852 (vergl. das letzte Octoberheft des *Edinburgh Review*, No. 200) enthaltene Notiz, das amerikanische Walfischfahrer Collinson's Schiff in jenem Jahre gesehen, entbehrt der Bestätigung. Die letzten Depeschen von der Behrings-Straße (October 1853; vergl. *Times* vom 7. Januar 1854) enthalten keine Nachrichten über ihn und melden zugleich, das seit seiner Abfahrt vom Cap Clarence nichts über ihn verlautet sei. — Er hatte sich in Hongkong auf's Neue für drei Jahre verproviantirt und ohne Zweifel hat er Alles daran gesetzt, seine Aufgabe würdig zu lösen und dem ihm untergebenen Comm. McClure,

des „Investigator“ wurde lange Zeit aufser Acht gelassen, daß Collinson's Vordringen in einen für die Schifffahrt des Polarmeeres jenseit der Behrings-Straße höchst ungünstigen Sommer fiel, in welchem undurchdringliche Packeismassen sich gegen die vorhergehenden Jahre um 160 engl. Meilen weiter nach dem Süden zu ausgedehnt hielten und eine beträchtliche Anzahl amerikanischer Wal-fischfahrer verunglückte *).

Der „Plover“ ist seit seiner Ankunft an der Behrings-Straße in der Eigenschaft eines Stationsschiffes unausgesetzt in den dortigen Gewässern verblieben. Seine Excursionen an den Küsten nordwärts vom Kotzebue-Sund waren selbst in verhältnißmäßig günstigen Jahren auf die wenigen Sommerwochen dieser Zonen beschränkt. Sowohl der Zustand des Schiffes, als auch die Nothwendigkeit, bei guter Zeit auf den Winteraufenthalt Bedacht zu nehmen, und selbst die ihm ertheilte Aufgabe einer fortwährenden Obacht in den Umgebungen dieser wichtigen Einfahrt in's Stille Meer verstatteten keine weithin ausgedehnten Entdeckungsfahrten. Beim Eintritte des Winters wurde für eine angemessene Einhausung **) des Fahrzeugs bald in diesem, bald in jenem Hafen in

dessen weitere Fahrten und Schicksale ihm übrigens unbekannt blieben, nicht nachzustehen. Bei dieser Abreise von Hongkong bestanden seine Vorräthe (s. den Bericht in den *Partiam. Papers* 1852 a. a. O. p. 72) aus folgenden Artikeln: 29,402 Pfd. Brot, 13,176 Pfd. gesalzenes Rindfleisch, 18,524 Pfd. gesalzenes Schweinefleisch, 59,515 Pfd. Mehl, 1481 Pfd. Talg, 336 Pfd. Corinthen, 12,470 Pfd. Zucker, 4976 Pfd. Chocolate, 1240 Pfd. Thee, 3716 Pfd. Tabak, 5187 Pfd. Zitronensaft, 2808 Pfd. Seife, 33,215 Pfd. eingemachtes Fleisch, 13,927 Pfd. eingemachtes Gemüse und Compots, 4380 Pfd. Eingepökelttes, 347 Pfd. Mostrich, 74 Pfd. Pfeffer, 495 Pfd. Obst, 1469 Pfd. Schottische Gerste, 224 Pfd. Reis, 2510 Gallonen (oder 10,040 Mafs) Spiritus, 276 Gallonen (oder 904 Mafs) Weinessig, 104 Scheffel Erbsen, 14 Scheffel Hafermehl, 4058 Pints Tafelbouillon.

*) Commodore Moore's Bericht vom 30. Sept. 1851 in den *Partiam. Papers* 1852 a. a. O. p. 90: „*The pack this year extended at least 160 miles further south, than either of the previous summers and I am therefore inclined to think that the „Enterprise“ will be unable to make any considerable progress to the eastward this year.*“

**) Lieutn. Pim (vergl. die folgende Note) giebt folgende kurze aber anschauliche Schilderung der Operation des „Einhausens“: Ein hölzernes Gerüst, mit Segeltuch und Deckleinen überzogen, diente als Dach. Einige

der Nähe der Straße gesorgt. Für den ersten Winter (1849 — 50) gewährte der Kotzebue-Sund eine freilich sehr ungünstige, für die beiden folgenden dagegen der Grantley-Hafen eine verhältnißmäßige befriedigende Unterkunft. Die Mannschaft wurde von Zeit zu Zeit gewechselt und ergänzt; auch Comm. Moore sah sich im vierten Jahre (1852) durch Comm. Maguire von diesem beschwerdevollen und in Folge der mehrjährigen Dauer für seine Gesundheit nachtheiligen Posten abgelöst. Die Zufuhr an neuen Vorräthen wurde in den ersten beiden Jahren (1849 und 1850) durch Capt. Kellett herbeigebracht, nach dessen Heimfahrt aber durch den Admiral des britischen Südsee-Geschwaders im Stillen Meere von Valparaiso aus veranstaltet *). Während der unsäglich langen Wintermonate fehlte es nicht ganz an Abwechslung. Die Betrachtung der arktischen Natur gewährte unter den Tagesgeschäften eine Quelle geistiger Erhebung; jene naturwissenschaftlichen und besonders meteorologischen Wahrnehmungen, welche jetzt als schätzbares Material dankbar benutzt werden, gereichten damals zur lebendigen Anregung. Das Verkehren mit den Eskimo-Stämmen in der Nähe brachte ebenfalls, obgleich nur in geringem Maße, seine erfreulichen Ergebnisse, aber auch manche schlimme Erfahrungen und Conflict; die Mannschaft war mit der größten Umsicht und mit schonungsvoller Sorgfalt bemüht, ein friedliches und freundliches Verhältniß zu ihnen aufrecht zu erhalten, und wo möglich auch eine gewisse Theilnahme dieser

fenster öffneten den kümmerlichen Resten des Tageslichts den Zutritt. Drei Feuerstellen sowie ein hin und wieder geheizter Sylvesterofen verbreiteten eine behagliche Temperatur; kurz, bei Allem, was die innere Einrichtung anbelangte, hatten die Behörden des Seemagazins so umsichtig und befriedigend für uns gesorgt, daß wir uns in hohem Grade wohl befanden.

*) Eine officielle Revision des „Plover“ den 29. Septbr. 1850 ergab folgende Vorräthe: 26,499 Pfd. Brot, 13,096 Pfd. gesalzenes Rindfleisch, 12,300 Pfd. gesalzenes Schweinefleisch, 27,950 Pfd. Mehl, 1849 Pfd. Talg, 971 Pfd. Zucker, 2723 Pfd. Chocolate, 650 Pfd. Thee, 872 Pfd. Reis, 1550 Pfd. Zitronensaft, 21,126 Pfd. eingemachtes Fleisch, 1128 Pfd. eingemachtes Gemüse und Compots, 1797 Pfd. Pemmikan, 290 Pfd. Eingepöckeltes, 3160 Pfd. Tabak, 2510 Pfd. Seife, 1034 Gallonen (4136 Mafs) Spiritus, 264 Gallonen (956 Mafs) Weinessig, 18 Scheffel Erbsen, 13 Scheffel Gerstenmehl, 980 Pints Tafelbouillon. (*Parl. Papers* 1852 a. a. O. p. 68.)

Wilden für ihre Angelegenheit zu erwecken; allein der moralische Charakter derselben zeigte sich theils zu stumpf, theils zu tief gesunken, als dafs diefs hätte gelingen können. Als das Fahrzeug bei einem plötzlich eintretenden Froste für den Winter 1852 — 53 hoch im Norden bei der Barrowspitze einfror und dort für den Winteraufenthalt eingerichtet werden musste, sahen die 41 Männer, welche auf demselben vereinigt waren, sogar ihre Sicherheit ernstlich gefährdet. Die von ihnen geübte Nachgiebigkeit wurde als ein Zeichen der Schwäche mifsachtet, und zuletzt nur durch energisches Auftreten ein allgemeiner Angriff verhindert. — Unter den Ausflügen, welche von einzelnen Mitgliedern der Mannschaft des „Plover“ unternommen sind, verdient die Wanderung des Lieutn. Pim vom Kotzebue-Sund nach Michaelowski im März des Jahres 1850 Erwähnung *). Seine Berichte darüber versetzen uns mitten in jene öden Wildnisse, deren Besuch mit unaussprechlichen Beschwerden und vielen Gefahren verknüpft ist. — Alle Nachforschungen dieser Art sind ohne irgend einen positiven Erfolg für die Erkundung der Vermissten geblieben; sie haben lediglich den Nutzen gehabt, leere Gerüchte und die Vermuthungen zu entkräften, welche unter der herrschenden Stimmung nur zu leicht sich entspinnen konnten.

Die Mackenzie-Expedition im Jahre 1850 **).

Sobald die neu ausgerüstete Behrings-Straßen-Expedition die englischen Küsten verlassen hatte, wandte sich die Aufmerk-

*) „Narrative of the proceedings of Commander Moore from September 1849 to September 1850 in den *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 28 f. Den eigenen Bericht des Lieutn. Pim hat Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II. p. 130 ff. mitgetheilt.

**) Die hierher gehörigen Verhandlungen und Anordnungen (*Correspondence between the Hudson's Bay Company and the Admiralty, with the Instructions to Commander Pullen for continuing the search from Cape Bathurst towards Banks Land*) s. in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O.

er moralische
theils zu tief
das Fahrzeug
er 1852 — 53
dort für den
die 41 Män-
re Sicherheit
igkeit wurde
t nur durch
rt. — Unter
e Mannschaft
nderung des
ki im März
ber versetzen
maussprech-
Alle Nach-
liven Erfolg
ben lediglich
gen zu ent-
ir zu leicht

saukeit der Admiralität vor Allem auf den Stand der Nachsuchungen im arktischen Amerika. Schon am 25. Januar 1850 wurden die erforderlichen Anordnungen getroffen, um auch von dort aus die verstärkte und den schnelligsten Erfolg möglichst sichernde Ausrüstung einer Expedition zu betreiben. Die Entwürfe dieser Maßregel unterlagen großen Schwierigkeiten, da sowohl über den Verlauf der von Rae unternommenen Expedition nach Wollaston-Land, als auch über die Ankunft Pullen's am Mackenzie alle Nachrichten fehlten. Es galt diesmal, Entscheidungen zu treffen und Instructionen zu erlassen, die blos auf Voraussetzungen und Combinationen beruhten. Aber je schwankender sich die Muthmaßungen über die Erfolge zeigten, desto fester stand die Zuversicht auf die Tüchtigkeit und das unwandelbare Pflichtgefühl der Männer, welchen die früheren Aufträge ertheilt waren. Die Admiralität täuschte sich diesmal nicht, indem sie hinsichtlich des Eifers und der unerschütterlichen Beharrlichkeit ihrer Offiziere die besten, dagegen hinsichtlich der Ergebnisse die ungünstigsten Voraussetzungen zum Grunde legte. In diesem Sinne entwarf die Behörde ihren Plan. Sie nahm an, daß Lieutn. Pullen mit seinem Steuermann Hooper die Boot-Expedition längs der amerikanischen Nordküste vom Cap Barrow bis zum Mackenzie gewissenhaft und doch erfolglos ausgeführt hätte, erhob ersteren zum Commander und letzteren zum Lieutenant und ertheilte Beiden den neuen wichtigen Auftrag, sich sofort in Bewegung zu setzen, um nicht allein Wollaston-Land auszukundschaften, sondern weiter nordwärts bis Banks-Land vorzudringen. Wir erinnern uns, daß dieser Punkt in dem neuen System der Nachsuchungen zum Ziel der übrigen Expeditionen, mithin zum gemeinsamen Vereinigungspunkte der auf den Wegen der Behrings- und Barrow-Strafse ausgesandten Mannschaften ersehen war.

Pullen hatte nach einem mit manchen Beschwerden und Unannehmlichkeiten verknüpften Winteraufenthalte im Fort Simpson bereits seine Heimreise nach England angetreten, als ihm auf dem

p. 45 — 57. — Ueber die Pullen'sche Boot-Expedition selbst seinen Bericht in den *Parliam. Papers* 1852. Vol. I. *Arctic Expedition. Further correspondence and proceedings* p. 34 — 63. Hooper *Ten months among the tents of the Tuski*. Cap. XX. XXI. p. 337 ff.

*)**).

Expedition
Aufmerk-

from Sep-
e. O. p. 28 f.
H. M. S.

Correspon-
, with the
from Cape
0 a. a. O.

Großen Sclaven-See ein leichter Kahn mit zwei, durch den Gouverneur Simpson abgeordneten Indianern der Hudsons-Bai-Gesellschaft beegnete, welche ihm die Urkunde seiner Beförderung mit den Instructionen für die neue Expedition überreichten. Die Entschliessung, sich des auf ihn gesetzten Vertrauens würdig zu zeigen, ergriff ihn sofort mit hinreissender Gewalt. Der Umstand, daß Rae in Folge der unaufhörlichen Anstrengungen während der letzten Jahre sich aufser Stand fühlte, an der Ausführung Theil zu nehmen, spannte seinen Eifer und seine Thatkraft nur um so höher. Aus einer Berathung der beiden Männer ergab sich, daß die zur Verfügung stehenden Mannschaften, Mittel und Vorräthe zur Bestreitung anderweiter Unternehmungen, welche die britische Admiralität als wiünschenswerth bezeichnete, — neben der Auskundschaftung der Nordküste von Victoria- und Wollaston-Land wurde auch ein Streifzug in das Innere der Gebiete zwischen dem Mackenzie- und Colville-Flusse empfohlen *) — nicht ausreichten. Dagegen wurden unverweilt zwei Böte für die Expedition nach dem Banks-Land ausgerüstet. Das gröfsere dieser Böte — man gab ihm den bezeichnenden Namen „*Try again*“ — wurde von der Hudsons-Bai-Compagnie gestellt; das zweite war aus den beiden stark beschädigten Fahrzeugen zusammengesetzt, mit welchen Pullen seine Erkundungsfahrt vom Kotzebue-Sund her ausgeführt hatte.

Nachdem alle Vorbereitungen mit der gröfsten Eile betrieben waren, da die Jahreszeit bereits drängte, setzte sich Pullen am 11. Juli vom Fort Simpson aus in Bewegung. Seine Mannschaft war mit grofser Umsicht ausgewählt. Alle hegten die kühnsten Hoffnungen auf eine glückliche und schnelle Fahrt, denn der Frühling war ungewöhnlich warm und milde gewesen und das Wetter zeigte sich fortwährend günstig. So lange die Fahrt auf dem Mackenziestrome dauerte, hatten die Reisenden fast nur von der drückendsten Hitze und von den zahllosen Schwärmen der Moskitos zu leiden, welche die beiden Kähne dergestalt überdeckten,

*) Officielle Zuschrift des Admiraltäts-Secretairs Hay an den Secretair der Hudsons-Bai-Compagnie A. Barclay vom 22. Decbr. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 45.

dafs die Matrosen sie scherzend als einen hemmenden Ballast der stromabwärts gerichteten Böte verwünschten. Pullen berechnete schon, spätestens bis Ende Juli Cap Bathurst zu erreichen und dadurch die günstigste Jahreszeit zur direkten Ueberfahrt nach dem Banks-Land, welches in gerader Linie kaum 300 Meilen entfernt sein konnte, zu gewinnen.

Allein bei der Ankunft am Eismeer entdeckte sich den Reisenden zu ihrer schmerzlichen Ueberraschung jener plötzliche Wechsel, dessen sie sich nicht versehen und den sie nicht für möglich gehalten hatten. Indem sie an einem heitern Sommertage, es war am 22. Juli, den höchsten Gipfel der Garry-Insel — an der Einmündung des östlichen Mackenzie-Armes — bestiegen, breitete sich statt des offenen lebendigen Meeres, von dessen Anblick Franklin einst an diesem Punkte so eigenthümlich ergriffen wurde, eine fast nach allen Seiten hin ununterbrochene, starbblinkende Eisfläche vor ihren Augen aus. Fortan sahen sie sich, wie mit einem Male, in die unheimlichste Winterlandschaft versetzt und schon an den folgenden Tagen hatten sie bald bei trübem Nebelwetter bald unter schneidend kalten Stürmen einen unaufhörlichen Kampf mit den daherwogenden Eismassen zu bestehen. Bald traten Zweifel und Hoffnungslosigkeit an die Stelle jener frohen Zuversicht, deren sie so kurz vorher sich noch erfreut hatten. Die Stimmung der Männer verdüsterte sich um so mehr, da aus den jetzigen Erfahrungen die erschütterndsten Bilder der wahrscheinlichen Bedrängniß und Verlassenheit der Vermissten ihre Seele erfüllte. In den ersten Tagen des August trieben starke Nordwinde das Eis dergestalt gegen die Küsten hin, dafs selbst unter den grössten Anstrengungen und Beschwerden nur äufserst geringe Fortschritte errungen werden konnten. Als sie endlich — aber erst am 10. August — vor dem Cap Bathurst ankamen, dort von jubelnden Eskimo-Schaaren wie im Triumphe umringt wurden, und auf dem nackten Felsvorsprünge gegen 20 Eskimo-Zelte erblickten, erwachte noch ein letzter Strahl ihrer Hoffnungen. Sie harrten angesichts des Cap mehrere Tage eines günstigen Umschlags. Allein unter jenen Wilden, wie hilfreich und freundlich sie sich sonst auch erwiesen, vernahmen sie nur zurtückschreckende Warnungsstimmen. Nicht minder nachdrücklich mahnten die offenbaren Anzeichen des bereits

wieder einsetzenden Winters von allen Versuchen eines weiteren Vordringens ab. Comm. Pullen gab sich der Ueberzeugung hin, daß ihm nichts übrig bleibe, als die Böte zum Mackenzie zurück-zuwenden, und selbst diese Rückfahrt wurde so gefährlich, daß er sich glücklich pries, als am 27. August die Mündung des Mackenzie wieder erreicht war. Ein paar neu entdeckte und benannte Inseln waren der einzige kümmerliche Gewinn dieses Unternehmens. Der Ungunst des Wetters wurde vorzugsweise die Schuld an dem unverhofften Mißgeschick beigemessen. Allein wie gern wir auch den Muth und die Freudigkeit anerkennen, mit welcher diese Männer ihr Unternehmen antraten, so erscheint doch ihre Ausdauer und Standhaftigkeit in minder günstigem Lichte, wenn wir erfahren, daß an einem der Tage, in welchen sie jetzt den Mackenzie hinaufahren, der unerschrockene M'Clure auf seiner kühnen Fahrt mit dem „Investigator“ bei größtentheils offenem Wasser von den Mündungen des Mackenzie zum Cap Bathurst gelangte *), indem er seinerseits das ihm vorgeschriebene Ziel des Banks-Landes und der Melville-Insel noch zu erreichen hoffte. Wir werden später zu gedenken haben, mit welchem erheblichen Erfolge sein Unternehmen noch in diesem Jahre gekrönt wurde.

Ehe wir jetzt die Ausrüstung der neuen Rettungs-Expeditionen nach der Barrow-Straße, welche unter der eifrigsten Theiligung des englischen Volkes im Lauf der ersten Monate des Jahres 1850 vorbereitet wurden, im Einzelnen verfolgen, fällt unser Blick auf den Ursprung und eigenthümlichen Entwicklungsgang einer in den nordamerikanischen Freistaaten gleichzeitig zur That reifenden Unternehmung für Franklin und seine Gefährten.

*) M'Clure's *Dispatches* 22. August 1850: *... having much open water upon the eastern shore from the Mackenzie towards Cape Bathurst I had no difficulty in working along it.* — Offenbar hatten sich dort seit wenigen Tagen die Verhältnisse des Eises günstiger gestaltet. Man darf jedoch nicht vergessen, daß Pullen nur offene Böte mit Vorräthen auf 120 Tage führte, während M'Clure für seine 68 Mann auf drei Jahre verproviantirt war.

Die Grinnell'sche Expedition.

Es war nicht anders zu denken und bedarf daher kaum der Erwähnung, daß alle jene Nachrichten — von den Besorgnissen für die Vermissten, von den Ausrüstungen und Anstrengungen für ihre Auffindung und von dem Mißlingen der ausgesandten Expeditionen — in der ganzen gebildeten Welt den lebhaftesten Anklang fanden, daß selbst jeder scheinbare Aufschluss über das Schicksal Franklin's und seiner Gefährten, wie unbestimmt und zweifelhaft er auch war, von Tausenden in allen Ländern mit reger Theilnahme aufgenommen wurde. Niemand konnte sich in die Schicksale und Bedrängnisse versetzen, unter welchen jene kühne Schaar, umgeben von den furchtbaren Schrecknissen der arktischen Natur, noch litt, oder ihre letzten Kämpfe in dem furchtbarsten Elend ausgelitten haben mochte, ohne im Innersten auf's Tiefste ergriffen zu werden. Besonders aber mußte der Gedanke an ihre nächsten Angehörigen und Freunde, die unmittelbar dem unaufhörlichen Wechsel der augenblicklichen täuschenden Hoffnungen und der quälendsten Zweifel preisgegeben waren, das lebendigste Mitgefühl in jeder menschlichen Brust hervorrufen; und selbst jene stoische Resignation, welche sonst mit kaltem Blicke über das Leiden und den Untergang der Individuen hinwegsieht, mußte diesmal von der erschütternden Anschauung getroffen werden, daß so viele beklagenswerthe Opfer der Verfolgung eines wissenschaftlichen Problems gefallen waren, dessen Aufhellung, nachdem sie seit Jahrhunderten im Geiste der ächten Forschung ersieht worden war, nun durch ein verhängnißschweres Ereigniß auf's Neue in unabsehbare Ferne hinausgerückt schien.

Unter allen Ländern außerhalb England lag es keinem näher, an der Aufsuchung und Rettung lebhaft Antheil zu nehmen, als dem Gebiete der Vereinigten Staaten in Nordamerika. Abgesehen von dem Bande der gemeinsamen Abstammung, dessen Bewußtsein bei großen internationalen Angelegenheiten immer mit Vorliebe und Nachdruck in Anspruch genommen wird, stand gerade die Persönlichkeit John Franklin's seit einer langen Reihe von Jahren bei den Nordamerikanern in glänzender Anerkennung. Die Er-

innerung, daß er einst (im englisch-nordamerikanischen Kriege 1813) gegen die Union in den Waffen gestanden, daß sein Leib noch jetzt die Narben seiner damaligen Verwundung trug, war längst den Bildern der beispiellosen Mühseligkeiten, welche er bei den Erforschungsreisen im arktischen Amerika überstanden und dem Andenken seiner Verdienste um die Erkundung dieses Welttheils gewichen. Gern wurde geltend gemacht, daß auch die Wege seiner letzten Unternehmung dem Bereich des amerikanischen Welttheils angehörten. Die Ansicht, daß die Früchte dieser Entdeckungsfahrt, wäre sie gelungen, nicht ausschließlich dem Großbritannischen Königreiche, sondern der Wissenschaft, der Menschheit im höheren Sinne und vorzugsweise auch Amerika anheim hätten fallen müssen, wurde unter den steigenden Besorgnissen für Franklin's Schicksal mit einer ansprechenden Vorliebe geweckt und gehegt. Es kam dahin, daß Franklin und seine Gefährten fast als Märtyrer der wissenschaftlichen und menschlichen Interessen für eine Angelegenheit betrachtet wurden, deren Lösung besonders in Beziehung auf Amerika die größten Erfolge in Aussicht gestellt hätte.

Allein wie stark diese Bewegung in den Gemüthern auch war, so fehlte doch noch viel, daß sie vermocht hätte, sogleich das bestimmte Verlangen einer Rettungsthat, die doch nur mit großen Opfern zu Stande kommen konnte, zur Ausführung zu bringen oder auch nur sicher anzubahnen.

Lady Jane Franklin hatte im ersten Jahre nach der Abreise ihres Gatten, als noch von allen Seiten die besten Aussichten über das Gelingen seiner Pläne gehegt wurden, einen Theil der Vereinigten Staaten besucht und dort von allen Seiten die überraschendsten Beweise der Würdigung und Theilnahme empfangen, mit welchen sowohl die früheren Thaten Franklins als auch besonders die von ihm damals unternommene Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt betrachtet wurden. Diese Anerkennung Franklins ergriff ihr Herz und ihre ganze Stimmung um so tiefer, weil sie, in solcher Mafse wenigstens, ihr unerwartet war *). Jene so sicht-

*) Lady Franklin schreibt in ihrem sogleich zu erwähnenden Briefe an den Präsidenten Taylor: *Amongst the many proofs of respect and courtesy, there was none which touched and even surprised me more than the appreciation every where expressed to me of his former services in geo-*

bar hervortretende allgemeine Zuversicht auf seine ausgezeichnete Befähigung und seinen Heroismus ist seiner Gattin gewiss nicht allein für den Augenblick erfreulich und wohlthuend, sondern in den traurigen Jahren, welche sie so bald antreten sollte, eine ernste Mahnung gewesen, allen vorzeitigen Befürchtungen von einem Misslingen oder Untergang der Expedition, wie diese schon im Jahre 1846 erwacht war, mit männlicher Fassung zu widerstehen. Diefes wurde aber ganz anders gegen Ende 1847, und besonders im Laufe des folgenden Jahres, während die Hoffnungen, welche Angesichts der umfassenden Rettungspläne und der zur Aufsuchung ausgesandten Expeditionen von Neuem angeregt waren, nach und nach sich verdüsterten. Es kann nicht auffallen, daß Lady Franklin im Anfange des Jahres 1849 unter dem Eindrucke der bis dahin eingelaufenen Nachrichten den tiefsten Besorgnissen und trüben Ahnungen nicht mehr zu widerstehen vermochte. Im Februar 1849 sehen wir sie in größter Aufregung verschiedene Walfischstationen besuchen, um mit den Walfischfängern über die Rettung der vermissten Mannschaft zu berathen, um ihnen ihre Bitten an's Herz zu legen. Im März erschien die neue erhöhte Preisverkündigung, an welcher sie sich auf's Eifrigste betheiligte. Allein das war Alles, was sich zunächst in England erreichen liefs. Die Admiralität befand sich aufser Stand, neue Expeditionen zu entsenden, ehe sichere und definitive Kunde über den Erfolg der früheren Ausrüstungen eingelaufen war; sie beschränkte sich darauf, das Transportschiff „Nordstern“ mit neuen Vorräthen für das Schiff „Investigator“ zum Lancaster-Sund auszuschicken und die Vermittelung der Walfischfahrer Behufs der erstrebten Begegnung jener beiden Fahrzeuge in Anspruch zu nehmen.

Während so die weitere Thätigkeit für das Rettungswerk in England unmöglich war, wandten sich die Blicke der Lady Franklin nach Amerika zurück. Unter den Erinnerungen ihres oben erwähnten Besuchs fasste sie mitten in ihren schweren Besorgnissen den Muth und die Zuversicht, von dem Präsidenten Taylor die Mitwirkung der Vereinigten Staaten für die Angelegenheit der Auf-

graphical discovery, and the interest felt in the enterprise in which he was then known to be engaged.

suchung und Rettung der Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ zu erbitten *). In einem ergreifenden Schreiben hebt sie vor Allem hervor, daß der Name ihres Gatten mit dem nördlichsten Theile des Continents, von welchem das Gebiet der Vereinigten Staaten einen so umfangreichen und ansehnlichen Theil umschliesse, in den genauesten Beziehungen stehe. Sie gedenkt auf's Eindringlichste der sprechenden Zeugnisse des anerkennenden Interesses für Franklin, deren sie sich bei ihrer Anwesenheit in Amerika erfreut. Auf diese Ansprache läßt sie einen kurz eingehenden Ueberblick des bisherigen Ganges der Rettungs-Expeditionen und des gegenwärtigen trüben Standes ihrer Hoffnungen folgen, aus welchem sich ergibt, wie alle bisherigen, mit großen Opfern unternommenen Anstrengungen der britischen Regierung kaum noch Aussicht auf Erfolg bieten, da das Feld der Nachsuchungen gar zu weit ausgedehnt, außerordentlich verwickelt und schwierig zu beschreiten sei. „Ich bin nicht ohne Hoffnung, daß Sie es einer großen und stammverwandten Nation nicht unwürdig achten werden, die Angelegenheit der Humanität, für welche ich Ihre Theilnahme erbitte, im nationalen Geiste aufzunehmen und sie hochherzigen Sinnes zu der Ihrigen zu machen. Dabei muß ich auch des Beispiels der Kaiserlich Russischen Regierung gedenken, welche der von dem Russischen Gesandten eröffneten Aussicht, einer von demselben eingereichten Denkschrift zufolge, in diesem Sommer von der asiatischen Seite der Behrings-Straße her Erforschungspartien nach den verlorenen Schiffen aussenden wird **). Welch ein edles Schauspiel für die Welt, wenn drei Nationen, welche die mächtigsten Reiche des Erdkreises bilden, in dieser Weise ihre Anstrengungen zu dem wahrhaft christlichen Werke vereinigen, ihre dem Verderben preisgegebenen Mitbrüder zu retten. — Es kommt mir nicht zu, über die Art und Weise, in welcher diese wohlwollenden Aufopferungen am zweckmäßigsten geschehen könnten, Vorschläge zu machen. Nur dieß will ich jedoch sagen: sollten die Ahnungen

*) Das Datum dieses Aufrufs ist „Bedford-place, London, 4. April 1849.“ Abdruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV. p. 143 f.

**) Englischen Zeitungen wurde bald nachher von St. Petersburg gemeldet, daß auch bei dem Kaiser von Rußland eine Bittschrift der Lady Franklin eingegangen war; s. *Athenaeum* 1849, 18. Aug. (No. 1138. p. 841).

und „Terror“
 sie vor Allem
 chsten Theile
 igtigen Staaten
 liefe, in den
 indringlichste
 es für Frank-
 erfrent. Auf
 eberblick des
 es gegenwär-
 welchem sich
 ibernommenen
 Aussicht auf
 u weit aus-
 beschreiben
 großen und
 en, die An-
 hme erbitte,
 n Sinnes zu
 Geispiels der
 r von dem
 uselben ein-
 der asiati-
 n nach den
 les Schau-
 mächtigsten
 treugungen
 dem Ver-
 t mir nicht
 enden Auf-
 schläge zu
 Alnungen

April 1849.“

ersburg ge-
 t der Lady
 38. p. 841).

meines Herzens, welche ich nicht auszusprechen wage, in Erfüllung gehen; sollten in dem bevorstehenden edlen Wettstreit Amerikaner so glücklich sein, den Ruhm einer Lösung des Problems der Nord-West-Passage uns zu entreißen oder den noch schöneren Triumph, unsere kühnen Seefahrer aus einer jammervollen Lage, bei deren Gedanken schon das Herz erstarrt, zu erretten — dann würde ich zwar bedauern, daß es meinen braven Landsleuten nicht zu Theil geworden ist, ihre Aufopferung so belohnt zu sehen, aber zugleich würde ich von Freude bewegt werden, daß es Amerika ist, dem wir die Wiederherstellung unseres Glückes verdanken und mich ihm auf immer durch die Bande der innigsten Dankbarkeit verpflichtet fühlen. — Indem ich mich so an Sie wende, ist mein Herz nicht frei von Sorge. In der ängstlich erregten Stimmung einer Gattin und einer Tochter habe ich nur zu stark den Eindruck der schweren Prüfung, unter welcher wir — aber doch nicht wir allein, sondern Hunderte mit uns — niedergebeugt sind, Ihnen nahe gebracht und ein zu hohes Maß der Theilnahme vorausgesetzt, welche zuversichtlich über die Gränze unseres Landes hinaus gefühlt wird. Aber auch in diesem Falle werden Sie, daß bin ich gewiß, mit der persönlichen Aufregung meines Gemüths es entschuldigen, daß ich so ohne Furcht und Bedenken auf Ihre hochherzigen Gesinnungen vertrauensvoll gebaut habe, und der Huldigung verzeihen, welche ich Ihrer erhabenen Stellung und dem Volke darbringe, dessen Stimme Sie zu dieser hohen Stelle berufen hat.“

Dieses Schreiben der Lady Franklin wurde zunächst im Auftrage des Präsidenten am 25. April 1849 durch eine Zuschrift des Staatssecretair Clayton auf's Freundlichste und Wohlwollendste erwidert: „Der Name Sir John Franklin stehe hoch und theuer im Andenken der amerikanischen Staatsbürger durch seinen Heroismus und durch seine Leiden und Opfer für das Wohl der Menschheit. Das Volk der Vereinigten Staaten habe jene gefahrvolle Unternehmung mit dem tiefsten Interesse begleitet: es werde auf den Aufruf der Gattin und Tochter durch den Ausdruck seiner vereinten Wünsche antworten, damit die Regierung in den Stand gesetzt werde, alle geeigneten Versuche zur Rettung Franklins und seiner Gefährten anzubieten. Die Executiv-Gewalt werde vorläufig

sofort alle verfassungsmäßig ihr gewährten Mittel ergreifen, um die Angelegenheit zu fördern und auf die amerikanischen Seefahrer, vor Allen die Walfischjäger, durch Aufforderungen zu wirken und sie durch Mittheilungen, so weit diese letzteren ihr zu Gebote ständen, für derartige Unternehmungen unterstützen.“ — „Die Herzen des amerikanischen Volkes“ — dieß sind die bezeichnungsvollen Schlussworte des Briefes — „werden Ihre beredte Ansprache an das Staatsoberhaupt mit tiefer Rührung lesen und mit in Ihr inniges Gebet zu Dem einstimmen, dessen Geist über dem Wasser schwebt, auf das Ihr Gatte und seine Gefährten dem Vaterlande und den Freunden wiedergegeben werden.“

Die gehegten Erwartungen schienen im Anfange überraschend schnell in Erfüllung zu gehen. Schon am 14. Mai berichtete der englische Gesandte zu Washington, daß das Vorhaben der Regierung auf Ausrüstung zweier Schiffe gerichtet, und das eine Schiff von der Behrings-Straße, das andere von der Davis-Straße aus das Feld der Nachsuchungen zu beschreiten bestimmt sei. Noch ehe diese Meldung in England ankam, hatten englische Zeitungen *) gleichlautende Nachrichten gebracht. Je gedrückter damals die Stimmung in England war, desto höher stieg der Jubel über eine solche Kunde, desto begeisterter waren die Ausdrücke des Dankes, welche zunächst an die amerikanische Gesandtschaft in London gerichtet wurden. Die großbritannische Regierung unterließ nichts, um ihre lebhafte Anerkennung dankend und preisend an den Tag zu legen; sie übersandte Abdrücke aller dahin einschlagenden Mittheilungen, Berichte und Gutachten, um eine vollständige und authentische Uebersicht und Kenntniß des damaligen Standes der Angelegenheit zu gewähren. Die Königliche Gesellschaft der Wissenschaften beschloss in ihrer Jahres-Versammlung am 7. Juni unter den Erregungen des höchsten Enthusiasmus eine Dank-Adresse an die amerikanische Regierung, welche am 9. Juni dem derzeitigen Gesandten Bancroft überreicht wurde. Die Geographische Gesellschaft zu London, unter deren Mitgliedern Franklin als Vice-Präsident glänzte, ließ es sich angelegen sein, in der Versammlung am 11. Juni ein öffentliches Zeugniß ihrer hohen Freude und

*) Z. B. *Times* vom 22. Mai in einem Briefe aus Montreal.

Dankbarkeit für die amerikanische Regierung vorzubereiten. In jenen Tagen wurde als gewiß erzählt, daß der berühmte Capt. Wilkes, dessen Name durch die amerikanische Erkundungs-Expedition in den Jahren 1839 — 44 einen so glänzenden Ruhm erlangt hatte, bereits zum Ober-Befehlshaber erkoren sei. Unter dem Einflusse dieser Kunde fehlte es zwar nicht an Meldungen zur Theilnahme. Aber Manche blieben auch zurück, weil sie einen zu lebhaften Zudrang der Anerbietungen voraussetzten, oder weil sie erst zuwarten wollten, bis die Pläne vollends entworfen, die Fahrzeuge wirklich gerüstet sein würden. Als es im weiteren Fortgange zu diesen Berathungen kam, zeigten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten. Bei der Auswahl der Fahrzeuge ergab sich eine große Verschiedenheit der Ansichten. Von Einigen wurden Kriegsschaluppen gewünscht, von Anderen kleine Fischer-Fahrzeuge als zweckmäßig empfohlen, während Manche nachzuweisen suchten, daß nur die Anwendung von Dampfbooten einigermaßen Aussichten auf Erfolg versprechen könne. Ueberall fehlte es an Einheit und rechter Verständigung; unter ermüdendem Hin- und Herschwanken verstrich die beste Zeit des Jahres, und unter der Zwietracht der Meinungen ging selbst die erste freudige Begeisterung für das Rettungswerk dahin. Präsident Taylor erfuhr zu seinem Schmerze*), daß es unter diesen Umständen unmöglich sei, mit den ihm durch seine Stellung verliehenen Mitteln und Kräften zu einem Erfolge zu gelangen, der einer solchen Sache würdig gewesen wäre, so daß ihm nichts übrig blieb, als den Zusammentritt des Congresses abzuwarten und von allen Unternehmungen für das gegenwärtige Jahr abzustehen. Man kann nicht sagen, daß damals die Angelegenheit Franklins bei den Nordamerikanern ganz in den Hintergrund getreten wäre; vielmehr fehlte es fortwährend nicht an Rettungsplänen und Erbietungen. Allein die Blicke richteten sich doch fast ausschließlich auf das kommende Jahr, und jene trügerlichen Eskimo-Berichte über das Vorhandensein der Schiffe

*) Capt. Lynch, bekannt durch die Erkundung des Todten Meeres, schreibt in einem Briefe vom 17. Novbr. über diese Angelegenheit: *After wasting time in fruitless deliberation, the contemplated attempt was abandoned, much, I am told, to the chagrin of Gen. Taylor.* Vergl. *Partiam. Papers* 1850 a. a. O. p. 151.

trugen dazu bei, hemmende Unbestimmtheit und selbst eine gewisse Lähmung zu erzeugen.

Nachdem aber im November 1849 die Nachrichten von dem bisherigen ungünstigen Verlauf der sämtlichen aus England abgesandten Expeditionen eingetroffen waren, und jetzt nun eigentlich erst klar wurde, wie außerordentlich weitaussehend und misslich es mit den Aufsuchungsreisen stand, und wie nur bei einem recht vervielfachten und planmäßig ausgedehnten Betriebe des Rettungswerks einigermaßen zuverlässig auf Erfolge zu rechnen war: in diesem scheinbar letzten und dringendsten Zeitpunkte wurde die verlassene Gattin Franklin's von dem Gedanken ergriffen, noch einmal die Hülfe und Unterstützung der Amerikaner anzurufen. So entstand ihr zweiter Brief an den Präsidenten vom 11. December 1849, der vielleicht die ergreifendsten und eindringlichsten Worte enthält, welche jemals über diese Sache geschrieben oder gesprochen sind. Sie gedenkt zuerst ihrer unerschütterlichen Zuversicht auf die theilnehmenden Gesinnungen des amerikanischen Volkes; sie erinnert an die trostreiche Erwiderung, deren ihr erstes Anschreiben theilhaft geworden, an die freudige und anerkennungs-volle Bewegung, mit welcher dieses Zeugniß der edelsten Sympathie in allen Ländern englischer Zunge begrüßt worden war. Dann läßt sie eine Schilderung des dormaligen Standes der Nachforschungen und ihrer vereitelten Hoffnungen folgen und versetzt in die Mitte des düstern Bildes der unglücklichen Mannschaft, welches in ihrer Seele lebt; wie ihre muthvollen Landsleute — vielleicht noch durch die Freistatt ihrer Schiffe mit einander vereinigt, vielleicht auch nach deren Zerstörung in verschiedenen Richtungen zerstreut, — in jenen ewig starren, schreckensvollen Wildnissen, während die Mittel zum Unterhalte sich erschöpft haben, bereits den fünften Winter der heifs ersuchten und immer noch nicht erscheinenden rettenden Hülfe entgegenharren. Und wie umfassend und grosartig die Anstrengungen und Opfer der englischen Behörden auch seien, sie erscheinen doch immer noch unzulänglich für das weite und schwierige Feld; nur die möglichst grosse Vervielfältigung und Beschleunigung der Mittel und Kräfte könne in diesen letzten entscheidungsvollen Tagen, vielleicht in der letzten Stunde die verschlagenen Seefahrer einem fürchterlichen Tode ent-

ost eine gewisse

chten von dem
s England ab-
zt nun eigent-
end und mifs-
nur bei einem
riebe des Ret-
rechnen war:
kte wurde die
len, noch ein-
zurufen. So
11. December
ichsten Worte
oder gespro-
en Zuversicht
chen Volkes;
r erstes An-
merknungs-
elsten Sym-
worden war.
es der Nach-
und versetzt
nschaft, wel-
eute — viel-
er vereinigt,
a Richtungen
Wildnissen,
ben, bereits
ch nicht er-
e umfassend
chen Behör-
änglich für
se Vervielf-
köne in
der letzten
Tode ent-

reißen. Und doch dürfe wahrlich diese Sache nicht verlassen werden — weder von England, welches diese Männer entsendet, noch von Amerika, auf dessen Gestaden und Seen sie umherirrten, um eine seit Jahrhunderten erstrebte Aufgabe zu lösen — es sei denn, daß jene in ewigem Froste starrenden Gegenden nach allen Richtungen genügend durchsucht seien, oder irgend ein Zeugniss ihres endlichen Schicksals an den Tag käme.“

Es war eine unglückliche Fügung, daß dieses zweite Schreiben in eine Jahreszeit fiel, die dem unmittelbaren Zuge zur That nicht günstig sein konnte. Auf den ersten Blick leuchtete ein, daß mindestens drei bis vier Monate verfließen mußten, ehe Schiffe nach dem arktischen Meere die Anker lichten konnten. Der Präsident Taylor that zwar Alles, was an ihm lag; er brachte schon unter dem 4. Jan. 1850 eine Botschaft bei beiden Häusern des Congresses ein, in welcher er die beiden Ansprachen der Lady Franklin vorlegte, die Betrachtung der Ausrüstung einer Expedition zur Aufsuchung Franklins auf's Dringendste empfahl, und aussprach, wie lebhaft er schon im vergangenen Jahre den Wunsch gehegt, etwas in dieser Herzensangelegenheit aller civilisirten Nationen thun zu können. Allein im Congress kam man doch vorläufig nicht über vorbereitende Berathungen und Entwürfe hinaus. Aber nach zwei Monaten, am Ende des Februar, nahm mit einem Mal die Besorgniß überhand, daß dieser verfassungsmäßige Geschäftsgang eine bedenkliche Verzögerung bringe und die Ausrüstung im jetzigen Jahre wiederum bereits ernstlich gefährdet werde. Unter dem schmerzlichen Eindrucke dieser allgemein beklagten Aussicht erhob sich ein reicher Bürger zu New-York, der Kaufmann Henry Grinnell, zu dem hochherzigen Entschlusse, das Pfand der Hoffnungen, welche die Regierung auf Lady Franklin's Ansprache erregt, im Namen und zur Ehre seines Vaterlandes auszulösen, und Herz und Hand dem gemeinsamen Unternehmen darzureichen. Diesem aus den reinsten und edelsten Motiven entsprungenen Gedanken folgte auf der Stelle die unvergessliche That. Mit einer fast unerschöpflichen Freigebigkeit verwandte Grinnell einen bedeutenden Theil seines Vermögens auf den Ankauf und die Ausrüstung der beiden Brigantinen „Advance“ und „Rescue“, und stellte sie dem Congress mit dem Ansuchen zur Verfügung, die

Bemannung aus den Mitteln der amerikanischen Staatsmarine zu übernehmen, und ihnen den Charakter amerikanischer Staatsschiffe für dieses Unternehmen zu verleihen.

Der Congress ging durch einen unterm 2. Mai 1850 erlassenen Beschluss *) in aller Förmlichkeit auf dieses Erbieten ein, indem er zugleich bestimmte, daß behufs der Verpflegung der erforderlichen Offiziere und Mannschaften für einen jedoch nicht über drei Jahre auszudehnenden Zeitraum dem Präsidenten freie Hand gelassen und die Verwendung der erforderlichen Instrumente aus dem Marine-Depot, so weit sie entbehrlich, gestattet worden sei. Die beiden Fahrzeuge sollten bis zu ihrer Rückkehr in jeder Beziehung den für die Staatsflotte gegebenen Gesetzen und Anordnungen unterworfen sein, dann aber an Henry Grinnell wieder ausgeliefert werden. Schliesslich wird in dieser Acte noch festgestellt, daß die Vereinigten Staaten für etwaige Verluste, Beschädigungen und Deteriorationen der Fahrzeuge, auf welche Weise solche auch immer entstanden sein möchten, demnächst nicht in Anspruch genommen werden sollten.

Sobald durch diesen Schritt endlich alle Zweifel an der wirklichen Ausführung des Unternehmens gehoben waren, legte man in New-York von allen Seiten unverzüglich Hand an's Werk, um die beiden Fahrzeuge vollends in Stand zu setzen und ihre Abfahrt zu beschleunigen. Henry Grinnell ließ es sich angelegen sein, die beiden Fahrzeuge gegen den bevorstehenden Kampf mit dem Eise so viel als thunlich zu wappnen, und den Wünschen der Mannschaft für die innere Einrichtung in allen Stücken zuvorzukommen. Die Aufseher des Astorhauses bestanden auf's Nachdrücklichste darauf, in ihrem stattlichen Hôtel die nach und nach ankommenden Theilnehmer der Expedition bis zur Abreise zu beherbergen. Sogar die Damen New-Yorks wetteiferten unter einander, überreichliche Vorräthe an allerlei Speisen zuzubereiten und herbeizubringen. — Zum Befehlshaber wurde Lieutn. de Haven ersehen, der bei der letzten großen Erkundungs-Expedition unter

*) Die *Partiam. Papers* 1851 a. a. O. p. 1—4 enthalten sowohl diese Congress-Acte als auch die in Folge derselben von dem Flotten-Secretair ertheilte Instruction vom 15. Mai 1850. Letztere ist wiederholt *Partiam. Papers* 1852, Vol. I, p. XXXVII f. und bei Kane (s. unten) p. 491—93.

Wilkes sich hervorgethan. Seine 32 Gefährten waren fast ohne Ausnahme junge höchst rüstige Männer, ganz unähnlich den großentheils im arktischen Seediens ergrauten englischen Franklin-suchern; aber sie ersetzten durch eine eigenthümliche Zuversicht und Uerschrockenheit, was ihnen an Erfahrung abging *). Die ausgezeichnetste Persönlichkeit in ihrer Mitte ist unzweifelhaft Elisha Kent Kane, der aus einem Bade am Golf von Mexiko am 12. Mai plötzlich durch eine Regierungs-Depesche des elektrischen Telegraphen nach New-York beschieden wurde, „um mit der arktischen Expedition abzugehen.“ Es ist sowohl für den Mann als auch für den Charakter dieser ganzen Expedition bezeichnend, zu sehen, wie er sich dann sogleich auf den Weg macht, in 7½ Tagen eine Strecke von dreizehnhundert englischen Meilen über Land zurücklegt und bereits vierzig Stunden nach seiner Ankunft, nachdem er sich zu New-York mit dem nöthigsten Reisebedarf für seine Person versehen, in dem Schiffe „Advance“ auf offener See zum Polarmeer segelt **). Eine solche Eile, wie nothwendig sie in Anbetracht der verhältnißmäßig späten Jahreszeit gewesen sein mag, konnte um so weniger ohne nachtheilige

*) Bellot *Journal d'un voyage aux mers polaires* p. 69 sagt von ihnen aus eigener Anschauung: „*Avec des navires solides et une audace résolue ils triomphent de tout. Ce sont . . . des gens qui ne connaissent pas le danger, et qui le bravent, moins peut-être par ignorance que par leur courage et leur foi en eux-mêmes; et je crois que c'est bien d'eux qu'on peut dire que le mot impossible n'est pas dans leur dictionnaire.*“

**) Kane hat sich im vergangenen Jahre das Verdienst einer höchst lebensvollen, anschaulichen Beschreibung dieser arktischen Fahrt erworben und seinem Buche durch eine reiche Fülle wichtiger Beobachtungen über die Bildung der Eisberge, über Meeresströmungen und über das Mitteleis der Baffins-Bai eine: besonderen Werth gegeben. Dasselbe hat den Titel: *The U. St. Grinnell Expedition in search of Sir John Franklin. A personal narrative. With illustrations.* New-York, bei Harper. Die amerikanische Original-Ausgabe soll bei dem großen Brande in New-York am 10. December 1853 fast in ihrem ganzen Bestande vernichtet worden sein. Die Zeitungs-Nachricht, daß nur der an Henry Grinnell in Probebogen überlieferte Abdruck gerettet wäre, ist jedoch auf jeden Fall übertrieben, da uns ein am 9. Decbr. aus Philadelphia nach Berlin abgeschicktes Exemplar derselben vorliegt. Außerdem ist die englische Titel-Ausgabe (London bei Sampson Low) durch den Buchhandel zugänglich geworden und so viel wir wissen, bis jetzt nicht erschöpft.

Folgen bleiben, als Alle mit den Erfordernissen zu einer Fahrt in's Eismeer nicht näher bekannt waren. Die Ausstattung seitens des amerikanischen Marine-Depots liefs Manches zu wünschen übrig; selbst die Feurgewehre und Patronen, welche von dort verabreicht wurden, erwiesen sich fast ganz untauglich. Die beiden kleinen Fahrzeuge erschienen neben den großen Schiffen im Hafen auffallend gering — Advance hielt 144, Rescue gar nur 91 Tonnen —; sie erinnerten an die Schifffahrt im Alterthum. Auf die Erfordernisse eines arktischen Winters war nur sehr mangelhaft, auf Boot- und Schlitten-Excursionen gar nicht Bedacht genommen.

Als die beiden Brigantinen am 22. Mai unter dem Zujuchzen unzähliger Zuschauer, die sich theils auf den Werften in dichten Massen zusammendrängten, theils innerhalb des Bassins auf Tausenden von Fischerbarken des Augenblicks der Abfahrt harreten, den Hafen von New-York verliesen, strahlte Alles nur von Freude und hochgehenden Hoffnungen. Jene Mängel und Uebelstände — wenn sie ja überhaupt bemerklich geworden waren — verschwanden vor dem kühnen Unternehmungsgeiste der Mannschaft. Ihre Instruction, die erst vor wenigen Tagen unter dem hastigen Getümmel der Vorbereitungen angekommen war, enthält in einer von dem schleppenden englischen Canzleistyle merklich abweichenden Fassung in kurzen, gedrungenen, entschiedenen Sätzen den besonderen Auftrag, wo möglich westlich vom Cap Walker and nordwärts vom Wellington-Canal nachzuforschen. Gelänge es ihnen, das vermuthlich in höheren Breiten dort vorhandene offene Meer zu erreichen, dann möchten sie nach eigenem Ermessen dasselbe befahren, auf allen Höhen und Vorgebirgen sowohl nach Spuren der Vermissten suchen als auch Zeugnisse ihrer Anwesenheit und Nachrichten zurücklassen. Ausdrücklich war hervorgehoben, daß sie, wenn es zu vermeiden sei, nicht mehr als einen Winter in den arktischen Regionen zubringen sollten.

Henry Grinnell konnte es sich nicht versagen, die beiden Fahrzeuge beim Antritte ihrer erwartungsvollen Fahrt auf ein paar Tage zu begleiten. Er bestieg mit seinen Söhnen eine Yacht und wandte sich am dritten Tage, nachdem er unter dem Flattern der weißen Flagge den muthvollen Seefahren seine Segenswünsche ausgesprochen, mit dem glücklichen Bewußtsein seiner That nach

New-York zurück. Von diesem Tage an hat er seinen Freunden oft erklärt: daß es ihm sei, als ob er erst jetzt in Friede wohnen und sein Haupt ruhig niederlegen könne, nachdem er einen Theil des ihm geliehenen Gutes einer solchen Pflicht geopfert *).

Ausrüstung der Expeditionen für die Barrow-Straße 1850.

Sobald im Januar des Jahres 1850 die beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ nach der Behrings-Straße absegelt und die Anordnungen einer Erkundungsfahrt vom Mackenzielluß zum Banks-Land erlassen waren, trat die Expedition nach der Barrow-Straße als dritter und letzter Zweig des neuen Systems der Nachforschungen in den Vordergrund. Die Organisation dieser Ausrüstung umfasste offenbar den schwierigsten und wichtigsten Theil der damaligen Aufgabe der britischen Admiralität. Man konnte es sich nicht verhehlen, daß von der Behrings-Straße her die Erreichbarkeit der Melville-Insel doch sehr ungewiß und problematisch war, während Parry den Weg der Barrow-Straße erkundet und zurückgelegt hatte. Daneben behauptete sich die Ansicht noch immer in ihrem Rechte, daß es doch unter allen Umständen am Ersten und Sichersten von Erfolg sein müßte, den Verschlagenen auf dem ihnen vorgezeichneten und, so viel sich erkennen ließ, auch von ihnen eingeschlagenen Wege möglichst weithin zu folgen, obgleich die anfänglich gehegten sanguinischen Erwartungen bei der unerwarteten Rückkehr des Capt. James Ross im Jahre 1849 so bitter getäuscht waren. Das Verlangen nach umfassenden Rüstungen drängte sich jetzt um so lebhafter auf, da gerade auf dieser Seite aller Anstrengungen unerachtet noch gar keine Fortschritte erlangt waren, die mit vorwiegender Wahrscheinlichkeit auch nur auf die Spuren der Vermissten hätten füh-

*) W. Parker Snow *Voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin*. London 1851. 8. p. 295.

ren können. Dief's musste Jedem einleuchten, der die vorliegenden Thatsachen unbefangen zu überblicken vermochte, um so mehr da die Ueberzeugung, daß alle von Franklin über Bord geworfene Cylinder und Flaschen im Eise verkommen oder doch unbemerkt bleiben konnten, immer mehr überhand genommen hatte *).

Franklin's Schiffe waren zuletzt gesehen, als er sich am 26. Juli 1845 in der vollen Zuversicht des Gelingens anschickte, von der Melville-Bai aus das Mitteleis der Baffins-Bai zu durchsegeln. Allen Ermittlungen zufolge war dieses Jahr für die Schifffahrt in jenen Breiten sehr günstig gewesen; daher liefs es sich kaum anders denken, als daß Franklin's Reise durch den Lancaster-Sund und die Barrow-Strafsen sich eines schnellen und glücklichen Fortgangs erfreut hatte. Das Beispiel der ersten Parry'schen Expedition, die im Monate August 1819 auf einem von Europäern noch niemals erkundeten Wege vom Lancaster-Sund bis gegen die Melville-Insel vordrang, lebte noch in frischer Erinnerung. Sollte man voraussetzen, daß Franklin mit einer ungleich vorzüglicheren Ausrüstung und mit besser'n Hilfsmitteln auf demselben Wege langsamer vorwärts gekommen wäre, zumal seine Instructionen ihm möglichst schnelles Vorgehen und Vermeiden jedes Aufenthalts in diesen Gewässern zur Pflicht machten?

Aus dem Standpunkte dieser Betrachtungen musste es im höchsten Grade unbefriedigend erscheinen, daß unter dem eifrigen Betriebe der Nachforschungen von der Davis-Strafsen und Baffins-Bai aus zwei Jahre hindurch nur Hafenplätze, Vorgebirge und Küstenpunkte auskundschaftet wurden, die Franklin, wenn seine Fahrt einigermaßen glücklich und planmäfsig von Statten ging, gar nicht besucht oder berührt haben konnte; auf die er, erfüllt von Muth und Hoffnung oder getrieben von seiner Sehnsucht nach entlegeneren unerforschten Gebieten, kaum einen Blick aus der Ferne geworfen haben möchte. Es liefs sich berechnen, daß er schon

*) Vergl. P. L. Simmonds *Sir John Franklin and the arctic regions* (3rd edit. London 1853. 8.) p. 152 f. Auch bei der Admiralität war man von der Unzweckmäfsigkeit des früher üblichen Apparats, wie ihn Franklin für seine letzte Fahrt erhalten, vollständig überzeugt; wir sehen in der Instruction an Collinson vom 15. Januar 1850. §. 22 (oben S. 90) bereits eine verbesserte Methode eingeführt.

in den ersten Tagen des August 1845 die äußersten von Capt. James Ross in den ungünstigen Jahren 1848 und 1849 erreichten Punkte — den Leopoldshafen, und selbst das Cap Bunny — im freudigen Dahineilen auf den so vielversprechend vor ihm sich öffnenden Bahnen vorübersegelt und selbst noch mehrere Wochen hindurch weiter westwärts gegangen war. Auf ein weites Vordringen des Transportschiffes „Nordstern“, das zur Verproviantirung des „Investigator“ ausgesandt wurde, liefs sich um so weniger rechnen, da dasselbe gar nicht darauf ausgerüstet war, einen Winter im Eise zuzubringen; vielmehr führte der Gedanke an sein Ausbleiben wiederum zu manchen ernstlichen Besorgnissen, da es von keinem Fahrzeuge in den arktischen Gewässern erblickt worden war.

Daneben war nicht zu verkennen, dafs die aufgewandten Bemühungen und Versuche, bei den Walfischfahrern eine wirksame Betheiligung an dem Rettungswerk hervorzurufen, jedes entschiedenen Erfolges fehl gingen. Von allen Seiten bestätigte sich die Ansicht, dafs von ihnen für die Auffindung der Vermissten nichts zu hoffen stand. Uebertriebene Nachrichten von mannichfachen Schiffbrüchen und Unglücksfällen im Eismeer schreckten die meisten von Fahrten in entlegene Gebiete zurück. Die aufserordentlichen Preisverkündigungen, welche am 23. März 1849 veröffentlicht waren, erschienen um ein paar Wochen zu spät, als dafs sie in jenem Jahre noch hätten von Wirkung sein können; denn die arktischen Walfischjäger waren schon seit Anfang des Monats unter Segel gegangen, und selbst in dem Falle, dafs sie etwa unterwegs oder nach der Ankunft auf ihren Fischfang-Stationen eine Kenntnifs von diesen Preisen erhalten hätten, waren sie auf solche Unternehmungen in keiner Weise ausgerüstet. Ohnediefs hing die Theilnahme der Walfischfahrer nicht sowohl von den sogenannten Walfisch-Capitains und ihren Jägern, die in der Regel kühne und beherzte Männer waren, als vielmehr von den Principalen ab, die daheim blieben und als Besitzer der Fahrzeuge das grösste Bedenken zu tragen pflegten, für ein solches Unternehmen, dessen Hoffnungslosigkeit und Gefahr zumal von England aus im grellsten Lichte erschien, theils die Gesundheit und das Leben ihrer Leute, theils auch ihr Eigenthum und ihre Habe auf's Spiel zu

setzen. Endlich drängte sich noch vollends die Erfahrung auf, daß die Bemühungen der Wallfischfahrer, unter denen 1849 überhaupt nur zwei oder drei bis zu dem Eingange des Lancaster-Sundes gelangten, sich im Ganzen mehr nachtheilig als förderlich erwiesen. Als das sichtbarste Ergebnifs ihres Forschens wurden jene trüglichen Eskimo-Berichte angesehen, die in den verschiedenen Gestalten und Entstellungen umliefen und nicht blos in Europa sondern auch in Amerika Verwirrung und lähmendes Schwanken hervorbrachten.

Demnach musste die Admiralität erkennen, daß die Kraft der britischen Marine fast das einzige Mittel bot, den obliegenden Pflichten für die Rettung der Vermissten nachzukommen. Aber welches ein weites und verschlungenes Gebiet öffnete sich noch immer, indem sie auf Grund der bisherigen Ermittlungen sich vergegenwärtigte, was zunächst auf's Dringendste erheischt ward. Man wußte nur so viel, daß Franklin weder sein Ziel erreicht, noch auch in Gegenden verschlagen war, aus welchen er an die Nordküste von Amerika gelangen oder zu dem Südrande der Barrow-Straße sich zurückwenden konnte. Dieß führte zunächst auf die Melville-Insel, das Banks-Land, den Wellington-Canal, die Parry-Inseln, — mithin auf Gegenden, die nur Ein Mal (im Jahre 1819) von Europäern zum Theil erreicht, zum Theil aus der Ferne gesehen, seitdem aber bei öfters wiederholten Versuchen nur vergeblich erstrebt waren. Allein dieß war wiederum nur das Nächste. Denn selbst darüber entstanden verschiedene Ansichten, ob Franklin denn auch wirklich den Weg durch die Barrow-Straße, und nicht etwa den Jones-Sund oder gar den Smith-Sund genommen haben möchte. Daß Franklin des Jones-Sundes mit Bedeutung gedacht, war längst bekannt; jetzt wurde durch J. M. Hamilton zu Stromness (Rae's Schwager) auf's Lebhafteste versichert, daß Franklin den Entschluß, durch den Jones-Sund nach Westen vorzugehen, unmittelbar vor seiner Abfahrt ganz entschieden ausgesprochen habe. Diese Mittheilung wurde um so lebhafter aufgenommen *), da Hamilton's Haus das letzte war, welches

*) Sie wurde sogleich mit großem Nachdruck bekämpft z. B. im *Athenaeum* 1850 p. 311 u. 151 (23. März u. 27. April). Es verdient be-

erfahrung auf
 en 1849 über-
 des Lancaster-
 als förderlich
 schens wurden
 den verschied-
 nicht bloß in
 und lähmendes

die Kraft der
 genden Pflicht-
 Aber welche
 noch immer,
 ich vergegen-
 ward. Man
 erreicht, noch
 an die Nord-
 der Barrow-
 nächst auf die
 l, die Parry-
 Jahre 1819)
 er Ferne ge-
 men nur ver-
 um nur das
 ne Ansichten.
 row-Straße,
 h-Sund ge-
 des mit Be-
 durch J. M.
 hafteste ver-
 s-Sund nach
 nz entschie-
 so lebhaft
 ar, welches

Franklin, bei seiner Vorüberfahrt im Jahre 1845, auf britischem Boden betreten. Der Einwand, daß dies einer offenbaren Verletzung der Admiralitäts-Instructionen gleichkäme und daß Franklin nimmermehr zu einem solchen Schritte fähig angesehen werden könne, liel zwar stark in's Gewicht; allein die Erwägung, daß auch hier unvorhergesehene Umstände zu unerwarteten Mafsregeln geführt haben konnten, liefs sich nicht so leicht ganz beseitigen.

Unter diesen unabschbaren Schwierigkeiten und Widersprüchen lag der Admiralität nichts näher, als in dem letzten entscheidungsvollen Stadium ihrer Berathungen noch einmal die Stimmen der sogenannten arktischen Gewährsmänner aufzurufen. Durch diese Mafsregel ist am Ende des Monats Januar und in der folgenden Woche eine Reihe von Erklärungen entstanden, welche auf die Behandlung und Betrachtung der ganzen Angelegenheit den grössten Einflufs gehabt haben *).

Parry sprach seine Ueberzeugung dahin aus, daß Franklin ohne Zweifel wenigstens in den beiden Jahren 1845 und 1846 sein ganzes Streben unablässig darauf gerichtet habe, in westlicher oder südwestlicher Richtung gerade gegen die Behrings-Straße hin vorwärts zu kommen: dabei sei nichts wahrscheinlicher, als daß er anfangs in verhältnüsmäfsig günstigen Jahren beträchtlich weit vorgedrungen, dann aber durch mehrere auf einander folgende strenge Jahre in die Unmöglichkeit versetzt sei, mit seiner geschwächten Mannschaft nach der Behrings-Straße zu gelangen oder zur Barrow-Straße zurückzukehren. Richardson erklärte sich unter Anderem auf's Entschiedenste gegen die hin und wieder erhobene Vermuthung eines Untergangs der vermissten Fahrzeuge, bevor sie den Lancaster-Sund erreicht hätten, indem er

merkt zu werden, daß dieses Blatt die Angelegenheit der Rettung Franklin's fortwährend genau verfolgt hat und die schätzbarsten Beiträge für die Geschichte derselben in ihren verschiedenen Stadien enthält.

*) *Reports of the Hydrographer of the Admiralty (Rear-Admiral Sir Francis Beaufort) and the second Secretary (Cpt. W. A. B. Hamilton) with the opinions of Cpt. Sir Edw. Parry, Cpt. Sir George Back, Cpt. Beechey, Dr. Sir John Richardson and Colonel Sabine on the proposed expedition to Barrow Straits in den Parliam. Papers 1850 a. a. O. p. 98—111.*

st z. B. im
 verdient be-

theils auf die Festigkeit der Fahrzeuge, theils auf die Undenkbarkeit und Beispiellosigkeit des totalen Untergangs einer so vortrefflich organisirten Mannschaft hinwies, zumal manche Walfischfahrer während der folgenden zwei Monate (August und September 1845) jenes Weges kamen, ohne irgend etwas von einer solchen Katastrophe gewahr zu werden. Beechey hatte kurz vorher *) mit Bedeutung der Möglichkeit gedacht, daß Franklin's Gefährten vom Scorbut gelähmt oder selbst größtentheils aufgerieben sein müßten, von Anderen wurden sogar Zweifel ausgesprochen, ob überhaupt irgend einer im Stande sein könnte, den fünfjährigen Aufenthalt im hohen Norden auszuhalten. Dagegen sprach Edward Sabine, den wir als einen persönlichen Freund Franklin's kennen, auf's Eindringlichste: „Wo Eskimo gelebt haben, da können auch Engländer leben; es wird sich auf keinen Fall unwahrscheinlich machen lassen, daß man Engländer, die im Frühjahr 1849 auf der Melville-Insel ihre Zuflucht gesucht haben, nicht im Jahre 1850 noch am Leben fände. Sollten sie 1848 oder 1849 Banks-Land erreicht haben, so ändert dieß nichts, da dort dieselben oder selbst bessere Nahrungsmittel und Brennmaterialien sich darbieten und die Ueberkunft zur Melville-Insel keinen Schwierigkeiten ausgesetzt sein konnte.“

Unter diesen Männern herrschte noch immer darüber nur Eine Meinung, daß die Besorgnisse von einer vollständigen Vernichtung der Expedition sich auf keine Weise begründen ließen, daß ihr Vorhandensein nicht bloß vorausgesetzt werden müsse, sondern überhaupt nicht zu bezweifeln sei. Selbst über den Ort, wo die Vermissten am wahrscheinlichsten zu suchen waren, trafen ihre Ansichten nahe zusammen: Melville-Insel oder Banks-Land oder irgend eine Landbildung in der Nähe. Aber welch ein ergreifendes Bild, in diesen traurigen und verlassenem Landschaften jene Mannschaft, die vor nun beinahe fünf Jahren mit so hochgehenden Entwürfen die englischen Küsten verlassen hatte, in ihren zusammengeschmolzenen Ueberresten zu denken, wie sie aller Mittel und Kräfte zum Erreichen bewohnbarer Gestade beraubt vielleicht in schwachem und gebrechlichem Zustande ein kümmer-

*) Brief vom 1. Dec. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 79.

die Undenkbar-
ner so vortreff-
Walfischfahrer
eptember 1845)
solchen Kata-
vorher *) mit
Gefährten vom
ben sein möch-
hen, ob über-
fjährigen Auf-
sprach Edward
Franklin's ken-
en, da können
unwahrschein-
rühjahr 1849
nicht im Jahre
1849 Banks-
dieselben oder
sich darboten
rigkeiten aus-

darüber nur
ständigen Ver-
ständen ließen,
werden müsse,
über den Ort.
waren, trafen
Banks-Land
welch ein er-
Landschaften
mit so hoch-
hatte, in ih-
wie sie aller-
lade herab
in kümmer-

a. a. O. p. 79.

liches Leben kaum noch zu fristen vermochte, und der aus Eng-
land erscheinenden Rettung mit steigender Verzweiflung entgegen-
barte! — Auf jeden Fall machte die Dringlichkeit, in der mög-
lichsten Eile die wirksamsten und sichersten Mafsregeln für ihr
Auffinden zu erschöpfen, sich jetzt auf's Stärkste geltend. Die
Hemmnisse des Eises, welche der Expedition des James Ross so
unerwartet ein Ziel gesteckt hatten, hoffte man dießmal durch An-
wendung der Dampfkraft zu besiegen. Zum Auskundschaften der
Landbildungen in der Nähe der Melville-Insel sollten weite Schlit-
tenfahrten nach allen Himmelsgegenden hin unternommen werden,
deren Organisation in allen ihren Einzelheiten jetzt auf's Genaueste
berathen, deren Vorbereitung mit der größten Umsicht getroffen
wurde. Endlich vereinigte man sich auch über die Erforschung
des Jones-Sundes; dieß geschah jedoch nur auf Grund der An-
nahme, daß Franklin in dem Wellington-Canal vorgedrungen und
durch Hindernisse oder Unglücksfälle leicht veranlaßt sein konnte,
auf diesem vermuthlich kürzeren Wege nach der Baffins-Bai zu-
rückzusteuern. Die Zulässigkeit aller Vermuthungen, als ob Frank-
lin diese Strafe von der Baffins-Bai aus eingeschlagen haben
könnte, wurde dagegen weder von der Admiralität noch von den
arktischen Gewährsmännern als statthaft anerkannt.

Hätte es jetzt noch einer besonderen Genehmigung oder selbst
einer Aufmunterung des Parlaments für derartige neue und aus-
gedehntere Pläne bedurft, so war auch diese zu derselben Zeit
durch die Stimme des Hauses der Gemeinen gewährt, obgleich über
die Art und Weise der Ausführung ein vollständiger Einklang der
Ansichten nicht erreicht, aber auch nicht erwartet werden konnte.
Am 5. Februar erhob sich Sir Robert Harry Inglis mit dem An-
trage auf vollständige Mittheilung aller Berichte und Mittheilungen,
welche die für Franklin und seine Gefährten angeordneten Mafs-
regeln und deren Erfolg betrafen, um, wie er ausdrücklich hinzu-
fügte, von dem Hause einen Ausdruck seiner Theilnahme für die
Angelegenheit jener muthvollen und hochherzigen Männer zu ge-
winnen, die eben jetzt — wenn Gott sie noch am Leben erhalten
— den fünften Winter unter Jammer und Schrecknifs eines arkti-
schen Winters verbrachten. Vor Allem zeigte der Redner, daß es
darauf ankomme, die Nachforschungen recht umfassend anzulegen.

den Wetteifer unter den Suchenden zu beleben, und keinen Monat, keine Woche, keinen Tag, selbst keine Stunde zu verlieren. Dieses Rettungswerk stehe nicht bloß mit der Nationalehre und mit den Interessen der Wissenschaft, für deren Förderung jene Männer ausgezogen seien, im innigsten Zusammenhange, sondern es werde ganz besonders durch die Antriebe der Menschenliebe und Humanität erheischt. Dabei schilderte der Redner das Schicksal der Lady Franklin und die allgemein bewunderte Kraft ihrer Hingebung, ihre unermüdeten Aufopferungen für die Angelegenheit, er erinnerte an die Hunderte von Personen, deren Gatten und Brüder der Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ angehörten, an die erschütternden Kämpfe von Hoffnung und Verzweiflung in ihrer Brust. Diefes gab dem ersten Lord der Admiralität Sir F. T. Baring Gelegenheit, sich über die Gesichtspunkte und Grundsätze auszusprechen, von denen die Admiralität bei den erneuten Rettungsversuchen ausging, und vor Allem geltend zu machen, daß die aus diesem Rettungswerk erwachsenden Kosten gar nicht in Betracht kommen könnten *), und daß wissenschaftliche Forschungen irgend einer Art — sei es für die Gebiete der Nautik, oder der Erdkunde, oder der Naturwissenschaften — fern gehalten würden, da das Ziel ausschließlich darauf gerichtet sei, Menschenleben zu retten — oder doch über das Verbleiben der Vermissten Gewißheit zu erlangen. — Wir finden zwar nicht, daß diese Verhandlung weithin ausgesponnen oder von lebhaften Acclamationen begleitet gewesen wäre; — das liegt nicht im Sinne des britischen Nationalehrens; — allein die Maßregel wurde mit der ernsten und festen Entschiedenheit angenommen, welche die Möglichkeit einer abweichenden Ansicht oder eines Widerspruchs in Betreff der Unerläßlichkeit der Rettungsversuche als undenkbar fern hielt.

Neben jenen von der Admiralität eingeholten oder mittelbar veranlassenen Gutachten und Denkschriften gingen auch von anderen Seiten noch manche Entwürfe und Vorschläge ein, deren Urheber sich meistens zur Leitung der von ihnen empfohlenen Unterneh-

*) „He thought it right to state that in an expedition of this nature the pecuniary cost would not be a consideration in the slightest degree.“
Hansard *Parliam. Debates* 3d Ser. Vol. 108 p. 309.

und keinen Mo-
e zu verlieren.
tionalehre und
förderung jene
lange, sondern
Menschenliebe
er das Schick-
te Kraft ihrer
Angelegenheit,
tten und Brü-
gehörten, an
zweiflung in
ralität Sir F.
e und Grund-
den erneuten
machen, daß
gar nicht in
he Forschun-
Nautik, oder
behalten wür-
menschenleben
rmissten Ge-
s diese Ver-
clamationen
es britischen
der ersten
Möglichkeit
s in Betreff
fern hielt.
er mittelbar
von anderen
ren Urheber
a Unterneh-

of this nature
test degree."

mungen oder doch zur Theilnahme an denselben erboten. Eine große Anzahl solcher Erbietungen und Bewerbungen war an die Lady Franklin gerichtet. Auf diese unglückliche und in ihrem Unglück hochherzige Frau waren sowohl in der Nähe als aus weiter Ferne alle Blicke gerichtet. Sie kennt seit dem Anfange des Jahres 1848 keine andere Lebensaufgabe mehr als für die Vermissten zu wirken. Von Zeit zu Zeit treibt sie die Unruhe ihrer Stimmung hinaus an die Küsten und Hafenplätze. Dort finden wir sie wie eine Heimathlose unter den größten Beschwerden umherirrend, um Erkundigungen einzuziehen und in den Hütten der arktischen Walfischjäger nach den Vermissten zu forschen. In allen Gebieten des britischen Reichs, ja fast über den ganzen Erdkreis hin hat sie theilnehmende Freunde, mit welchen sie unablässig den lebhaftesten brieflichen Verkehr unterhält. Die Klarheit und Innigkeit, mit welcher sie ihren schweren Beruf auffasste, ihre äußerste Bereitwilligkeit zu Opfern und Anstrengungen, ihr rastloser Eifer und ihre unermüdete Wachsamkeit, ihre feurigen Mahnungen an die Lauen und Pflichtvergessenen*), ihre herzliche und beregte Ansprache, um die allgemeine Theilnahme zu beleben und zu erhöhen — Alles dies erwarb ihr in allen Ländern Verehrung und staunende Anerkennung. Sie galt als der natürliche Hort und Fürsprecher aller derjenigen Personen, deren Freunde und Angehörige, deren Schutz und Stütze mit den Schiffen Franklins die englischen Küsten verlassen hatten. Bei ihr suchten sie bald Trost unter der Last ihres Kummers, bald Aufschluß in der peinlichsten Ungewißheit, bald auch Erleichterung im Elende und in den Bedrängnissen des Lebens**). Der Eismeister Charles Reid,

*) „Much, very much gratitude is due from the friends and relatives of all the missing voyagers to the noble-hearted and never-tiring Lady Franklin, for stirring up the energies of some, stimulating the forgetful, and shaming the careless into renewed efforts on behalf of our fellow-countrymen.“ Goodsir *Arctic voyage* p. VIII.

**) Bellot schreibt Mai 1851 an Xavier Marmier: „Assistées de quelques amis, lady Franklin et miss Sophia C. (Cracroft) suffisent aux besoins d'une correspondance qui s'étend à tous les points de l'Angleterre, peut-être devrais-je dire de l'Europe, car, en dehors de l'instruction dont elles ont besoin et qu'elles demandent à tous les hommes spéciaux, à tous ceux auxquels un voyage arctique a donné quelque expérience, il n'est point

dessen Bruder auf dem „Erebus“ in derselben Eigenschaft diente, erbat ihre Verwendung, um als Mitglied der neuen arktischen Expedition nach seinem verlorenen Bruder suchen zu können. Der Schiffsarzt R. A. Goodsir, der schon im Jahre 1849 mit Penny im Lancaster-Sund vergeblich geforscht hatte, schöpfte unter dem bewältigenden Eindrücke so umfassender Mafsregeln noch einmal frischen Muth und suchte das Wort der Lady Franklin, um von der Admiralität eine Anstellung bei den neuen Expeditionen zu erlangen. In den Reihen dieser Meldungen erscheint auch ein Brief des durch seine Reise nach Bokhara bekannten Pfarrers Dr. Joseph Wolff, der seine Dienste — zu Expeditionen sei es „nach dem Nordpol“, sei es zu den Eskimo — als „Deutscher von Geburt“ unter der Versicherung anbot, daß er ungeachtet seines 53jährigen Alters jede Sprache binnen zwei Monaten erlerne *).

Niemand war indeß auch diesmal eifriger gewesen, der Admiralität zur Anführung einer Rettungs-Expedition seine Dienste anzutragen, als der 70jährige Senior der arktischen Offiziere Capt. John Ross. Wo sich ihm irgend Gelegenheit dazu bot, erneuerte er auf's Nachdrücklichste seine Behauptung, daß er aus dem Schatze seiner Erfahrungen den Capt. Franklin, ehe dieser unter Segel ging, über die Natur des nördlichen Eismeerces, über die besten Schutzmittel gegen den polaren Winter belehrt. Ohne Unterlass erneuerte er das Gemälde der Verlassenen, wie sie in einem nach Mafsgabe seiner Rathschläge erbauten Winterhause auf der Melville-Insel der von ihm zugesagten Rettung harreten. Schon am 1. Sept. 1849, desselben Tages an welchem sein Neffe James Ross von den Eismassen in der Barrow-Straße eingeschlossen wurde, verkündigte er hauptsächlich auf Grund der Berichte zurückkehrender Wallisefahrer in einer Zusehrift an den ersten Lord der Admiralität das

de suggestions que ces dames ne reçoivent, les unes excitées par un intérêt réel qui cherche à se faire jour, les autres par un besoin plus ou moins désintéressé d'expérience individuelle: un jour, c'est un moyen artificiel de chaleur entretenue par la fumée et la lumière d'une lampe cachée sous les vêtements, ou un renseignement obtenu par le souneil magnétique sur l'endroit où se trouvent actuellement les absents.“

*) Diesen Brief an Lady Franklin und mehrere andere s. *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 136 f. Vergl. Bellot *Voyage* p. 15. 16.

enschaft diente,
 arktischen Ex-
 können. Der
 1849 mit Penny
 öpffe unter dem
 in noch einmal
 klin, um von
 Expeditionen zu
 auch ein Brief
 farrers Dr. Jo-
 n sei es „nach
 tischer von Ge-
 geachtet seines
 en erlerne“).
 wesen, der Ad-
 a seine Dienste
 Offiziere Capt.
 u bot, erneuert
 us dem Schatze
 ter Segel ging,
 besten Schutz-
 erlass erneuerte
 nach Maßgabe
 elville-Insel der
 1. Sept. 1849,
 s von den Eis-
 e, verkündigte
 nder Walfisch-
 Admiralität das

wahrscheinliche Mißlingen der ausgesandten Rettungs-Expedition: daneben erklärte er sich bereit, mit einem zu Woolwich ankernden Schiffe (Mastiff) unverweilt auszufahren und machte sich ohne Weiteres verbindlich, den Lancaster-Sund noch zu erreichen, wenn man bis zur Davis-Straße ein Dampfschiff zur Verfügung stellte. Als bald nachher seine Verkündigung durch die unerwartete Rückkehr seines Nellen nur zu sehr sich bestätigte, wiederholte er seine Anträge auf's Dringendste (27. Novbr.), hob von Neuem hervor: daß er allein unter allen Marine-Offizieren persönliche Verabredungen und Verpflichtungen zur Hülfeleistung gegen Franklin übernommen habe; daß das Fehlschlagen des Unternehmens eine Folge der Mißachtung seines früheren Rathes sei: daß man demgemäß endlich kleine Fahrzeuge in Anwendung bringen und die Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“, da sie nur für den Walfischfang brauchbar seien, zum Verkauf bringen möge. — Aber alle seine Erbietungen und Anträge wurden abgelehnt oder ausweichend beantwortet: es blieb ohne Erfolg, daß er förmliche Rettungspläne einreichte, daß er in einem besonderen Memorandum nicht weniger als neun Punkte *) namhaft machte, um sich als den allein befähigten und geeigneten Mann darzustellen, daß er zuletzt eine spezifizierte Kostenberechnung (auf 5212 Pfd. Sterl.) der von ihm beabsichtigten Expedition einreichte. Die ungünstige Meinung, welche seit dem Jahre 1818 gegen ihn vorherrschte, das zweideutige Licht, in welchem seine Conflicte mit dem alten John Barrow ihn darstellten, einzelne Widersprüche und Unklarheiten in seinen jetzigen Behauptungen: dieß Alles scheint die Admiralität fast von ihm zurückgeschreckt zu haben.

Wie man jedoch über diese beharrlich fortgesetzten Bewer-

*s par un intérêt
 n plus ou moins
 ngen artificiel de
 e cachée sous les
 nétique sur l'en-*

*s. Parliam. Pa-
 16.*

*) Diese neun Punkte waren: Seine Eigenschaft als Senior der arktischen Offiziere; — die Versprechungen, welche er Franklin gegeben; — die mit ihm getroffenen Verabredungen; — Kenntniß der dänischen Sprache und die dadurch eröffnete Aussicht zur Verständigung mit den Eskimo; — Kenntniß über Dampfschiffahrt; — körperliche Befähigung für arktische Reisen; — Kenntnisse über Schlittenfahrten auf Schnee und Eis; — die ihm von Dr. John Lee leihweise angebotenen astronomischen Instrumente; — eine Anzahl tüchtiger Peterheader Walfischjäger, die unter keinem Andern dienen wollten.

bungen und über die nicht minder hartnäckige Zurückweisung auch urtheilen mag: es ist immer sehr erfreulich, wahrzunehmen, daß sie am Ende eine überaus günstige Wendung für die Angelegenheit herbeigeführt haben. Nachdem nämlich John Ross zuletzt doch inne geworden war, daß er bei der englischen Regierung niemals das Ziel seiner Wünsche erreichen werde, betrat er einen andern Weg, um sich dennoch eine Rolle bei diesem Rettungswerke zu sichern. Die Hudsons-Bai-Gesellschaft hatte es, schon um des Namens Franklin willen, fortwährend als Pflicht und Ehrensache angesehen, die lebendigste Theilnahme bei diesen Unternehmungen an den Tag zu legen, und bei ihr fand der ergraute arktische Paladin mit seinen Plänen und Erbietungen auf der Stelle den erwünschten Anklang. Da nun aber die von der Gesellschaft ausgesetzte Summe bei weitem nicht hinreichte, um die erforderlichen Kosten zu decken, kam er zuerst auf den so nahe liegenden Gedanken, Sammlungen von Privatbeiträgen für den edlen Zweck zu veranstalten *). Das hatte unverzüglich den besten Erfolg. John Ross sah sich nach wenigen Wochen in den Stand gesetzt, zwei kleine Fahrzeuge (Felix und Mary) auszurüsten und mochte sich noch dazu glücklich preisen, daß er den Instructionen der britischen Admiralität nicht unterworfen, sondern ermächtigt war, das Feld seiner Thätigkeit nach eigenem Ermessen und ohne Rücksicht einer Verantwortlichkeit gegen jene Behörde frei auszuwählen.

Kaum war seit dem Anfange des Februar 1850 die Kunde dieser neuen Nachforschungspläne in Umlauf gekommen, als von allen Seiten höhere und niedrigere Marine-Offiziere herbeiströmten, um die Theilnahme an dieser Fahrt nachzusuchen. Die Meldungen drängten und steigerten sich dießmal sichtbarer als je zuvor. Während der folgenden Wochen sah man die Thore des Admiralitäts-Amtes förmlich belagert, obgleich sich leicht abnehmen liefs, daß höchstens für einen sehr geringen Bruchtheil dieser unverhältnißmäßig zahlreichen Gesuche Erfolg zu hoffen stand.

In der langen Reihe dieser Bewerber war indess keiner, der

*) Dieser Gedanke erschien damals als neu, vergl. *Athenaeum* 1850. 23. Febr. (N. 1165, p. 206).

Erweisung auch
zunehmen, daß
die Angelegen-
a Ross zuletzt
chen Regierung
betrat er einen
Rettungswerke
es, schon um
ht und Ehren-
esen Unterneh-
l der ergraute
ngen auf der
e von der Ge-
eichte, um die
f den so nahe
für den edlen
en besten Er-
in den Stand
szurüsten und
Instructionen
ru ermächtigt
a und ohne
e frei auszu-

0 die Kunde
nen, als von
rbeiströmten,
Die Meldun-
als je zuvor.
e des Admi-
nehmen ließ,
dieser unver-
land.

keiner, der

naeum 1850.

die allgemeine Aufmerksamkeit in höherem Maße auf sich gezogen hätte, als der Walfischfahrer-Capitain William Penny aus Aberdeen. Seit dem Jahre 1848 hatte er den lebhaftesten Eifer für die Auffindung Franklin's an den Tag gelegt. Die arktischen Gewährsmänner und selbst die Lords der Admiralität hatten durch seine Zuverlässigkeit, den ihm eigenthümlichen gesunden und treffenden Blick, seine außerordentliche Lokalkenntniß der Baffins-Bai und der anliegenden arktischen Gebiete im Lauf der letzten Jahre sich oft überrascht gesehen *). Alle diese Eigenschaften waren sowohl die Frucht seiner körperlichen und geistigen Begabung, als besonders seiner vielbewegten, gefahrvollen Laufbahn. Schon als zwölfjähriger Knabe hatte er seinen Vater, der ebenfalls Walfischjäger war, auf einer Fahrt in das Eismeer begleitet. In den dreißig Jahren, die seitdem verlossen waren, — Penny war eben jetzt 41 Jahr alt — hatte er durch die oft wiederholten Besuche der arktischen Gegenden einen reichen Schatz von praktischen Erfahrungen über die Geheimnisse der Eiswelt gesammelt. Unter seinen Genossen war er als ein erfahrener, kühner und glücklicher Schiffer hoch angesehen. Er hatte die entlegensten Stationen besucht und selbst oft überschritten, war im Frühjahr der erste und im Spätherbst der letzte auf dem Platze, und doch wufste Niemand, daß er je Schaden, geschweige denn Schiffbruch erlitten. Das offene und biedere Wesen dieses Mannes erwarb ihm allgemeine Achtung. Sein Rath wurde zu aller Zeit gern gehört und befolgt, seine Meinung bei vorkommenden Fällen vorzugsweise befragt; vertrauensvoll sah man die übrigen Seefahrer den Bahnen seines Schiffes folgen. Jetzt war es von großer Bedeutung, daß Penny, von den Hoffnungen für Franklin's Geborgenheit auf's Lebhafteste durchdrungen, allen Zweifeln an der Möglichkeit, ihn und seine Gefährten zu retten, mit eindrucksvoller und hinreissender Zuversicht widerstand.

*) *Sutherland Journal* (s. unten) Vol. 1, p. XVI f. — *Goodsir Narrative* in den *Parliam. Papers* 1850 p. 71. — Admiral Beaufort sagt von ihm in seinem Memorandum vom 29. Jan. 1850: „*His local knowledge, his thorough acquaintance with all the mysteries of the ice navigation, and his well-known skill and resources, seem to point him out as a most valuable auxiliary.*“

Nachdem die Admiralität in den vorhergehenden Jahren so vielfach die Unterstützung der Walfischjäger in Anspruch genommen, aber bei der Beschränktheit ihrer Mittel dieselbe entschieden unzulänglich befunden hatte, lag in der That nichts näher, als einem solchen Manne mit den Mitteln des Staats einen erheblicheren Wirkungskreis zu eröffnen, oder, wie man bei dieser Gelegenheit sich treffend ausdrückte, in ihm „die Kraft der britischen Marine mit der Erfahrung und Einsicht eines Walfischfahrers zu vereinen.“ Auf dringendes Anrathen der arktischen Gewährsmänner kam es dahin, daß die von Penny entworfenen Pläne einer näheren Prüfung unterworfen und seine Erbietungen von der Admiralität in aller Förmlichkeit angenommen wurden. Sobald ihm der Auftrag und die Vollmacht ausgefertigt war, zwei Fahrzeuge in Gemäßheit seines Vorschlags anzukaufen und auf drei Jahre auszurüsten, begab er sich nach Aberdeen und Dundee, erhandelte zwei kürzlich erst fertig gewordene Klipper, von welchen der eine etwa 200, der andere 100 Tonnen hielt, gab ihnen die bezeichnungsvollen Namen „Lady Franklin“ und „Sophia“ *), und traf alle Anstalten und Anordnungen, sie für seine Zwecke angemessen herzurichten und auszustatten.

Diese Maßregel war indeß eine ganz außerordentliche: sie ist einer der sprechenden Beweise davon, daß jetzt alle Gewohnheitsrücksichten durch die Wichtigkeit der Sache zurückgedrängt wurden. In allen für die Franklin'schen Nachsuchungen entworfenen Instructionen waren die Befehlshaber zugleich darauf hingewiesen, daß sie bei unvorhergesehenen Umständen nach bester Einsicht und Gewissenhaftigkeit verfahren sollten. In diesem Sinne liefs die Admiralitäts-Behörde es sich angelegen sein, auch für Penny die erforderliche Freiheit der Bewegung zu sichern und das Vertrauen, welches auf seinen Willen und auf seine Fähigkeit gesetzt wurde, zu bekräftigen **). Penny gab die unverkennbarsten

*) Zur Erinnerung an Miss Sophia Cracroft, Franklins Nichte, deren Thätigkeit und Verdiensten als treue Leidensgenossin und untrennbare Freundin der hartgeprüften Lady Franklin wie von allen Seiten die lebhafteste Anerkennung zollen sehen.

**) Seine Instruction ist vom 11. April datirt. Abdruck in den *Parliamentary Papers* 1850, Vol. XXXV *Arctic Expeditions. Copies of Instruc-*

den Jahren so
 spruch genom-
 lbe entschieden
 ehts näher, als
 er erheblicheren
 eser Gelegenheit
 itischen Marine
 s zu vereinen.“
 ämmer kam es
 e näheren Prü-
 Admiralität in
 ihm der Auf-
 arzeuge in Ge-
 i Jahre auszu-
 erhandelte zwei
 der eine etwa
 bezeichnungs-
 und traf alle
 gemessen her-

Proben seines Entschlusses, Alles zu thun, um die auf ihn ge-
 setzte Zuversicht zu rechtfertigen. Er verwandte auf die Wahl
 seiner Mannschaft die größte Sorgfalt und Umsicht; es verdient
 bemerkt zu werden, daß er sich nicht auf die Walfischjäger be-
 schränkte, sondern auch einige Männer zuliefs, die das Eismeer
 noch nicht gesehen hatten“). Ueberall sah man ihn selbst Hand
 an's Werk legen, um die Arbeiten zu fördern, jeden Zeitverlust
 zu vermeiden, aber auch Uebereilungen, die sich später empfind-
 lich fühlbar machen mußten, sorgfältig zu verhüten. Sobald alle
 Vorbereitungen beendet waren, säumte er keinen Augenblick mit
 der Abfahrt mehr. Unter dem bewegten Zuruf dichtgedrängter
 Zuschauer sah man ihn am 13. April Nachmittags aus dem Ha-
 fen von Aberdeen in's Meer fahren, mit dem erklärten Vorhaben,
 zunächst den Jones-Sund zu durchsuchen und auf diesem Wege
 nach dem Wellington-Canal, der von jeher seine Aufmerksamkeit
 auf sich gezogen hatte, seinen Lauf zu richten“).

Inzwischen waren auch die Rüstungen der britischen Ma-
 rine-Expedition für die Barrow-Straße unter Leitung des Capt.
 Austin“), der zum Ober-Befehlshaber ersehen wurde, seit zwei

dentliche; sie
 alle Gewohn-
 urückgedrängt
 ungen entwor-
 darauf hinge-
 nach bester
 diesem Sinne
 in, auch für
 hern und das
 Fähigkeit ge-
 erkeubarsten

tions p. 3, 4, und wiederholt ebend. 1852, Vol. I: *Report of the Committee*
 p. 150 — 152; auch bei Sutherland I. p. XXII — XXVIII. Im §. 2 die-
 ses Schriftstückes steht ausdrücklich: „Indem wir Ihnen diese Befehlshaber-
 schaft anvertrauen, erachten wir es nicht rätlich, Ihnen im Einzelnen ein-
 gehende Verhaltensbefehle über den zu verfolgenden Weg zu erteilen.“

*) Zum Befehlshaber des zweiten Schiffes (Sophia) hatte Penny einen
 vielversprechenden, thatkräftigen Jüngling, Alexander Stewart, und zur
 dritten Stelle in seinem kleinen Geschwader einen durch mehr als vierzig-
 jährige Seediene bewährten Walfischjäger Namens Manson ansersehen.
 — Die Mannschaft der beiden Fahrzeuge betrug nach offiziellem Bericht je
 26 und 20 Mann; (unrichtig ist die Angabe *Times* 1850, 16. April, p. 8).

**) Der Schiffsarzt Peter C. Sutherland hat als Mitglied dieser Ex-
 pedition eine ausführliche und belehrende Schilderung ihrer Fahrt gegeben
 (*Journal of a voyage in Baffin's Bay and Barrow Straits in the year's*
 1850 — 51. London 1852. 8. 2 Bände mit Karten, Tafeln und Holz-
 schnitten).

***) Horatio Thomas Austin, damals Capitain des Linienschiffes „Blen-
 heim“, wurde besonders von Capt. Parry empfohlen, unter dessen Ober-
 befehl er in den Jahren 1821 — 25 als erster Lieutenant des durch seine
 Strandung bekannten Schiffes „Fury“ diente. Im Jahre 1810 hatte er sich

nklines Nichte.
 und untrennbare
 Seiten die leb-
 k in den *Par-*
es of Instruc-

Monaten im vollen Gange gewesen. Neben den beiden Segelschiffen „Resolute“ und „Assistance“ lagen die beiden Schraubendampfschiffe „Pioneer“ und „Intrepid“, welche mit jenen zur Beseitigung der Hemmnisse des Eises und der Windstillen Hand in Hand gehen sollten, in dem Hafen von Woolwich vor Anker*); eine Mannschaft von 180 Seeleuten und Matrosen, welche mit ihnen ausgeseln sollte, sah erwartungsvoll dem Tage der Abfahrt entgegen. Die allgemeine Spannung steigerte sich bei dem Gedanken, daß diese

bei der Einnahme von Sidon ausgezeichnet. Er galt als ein Mann von großer Humanität und tüchtiger seemännischer Bildung, die er bei dem Seedienste im Stillen Meer und durch die Führung verschiedener Dampfschiffe sich erworben und bethätigt hatte.

*) Die Schiffe „Resolute“ (Capt. Austin) und „Assistance“ (Capt. Omanney) hielten je 410 und 430 Tonnen; die beiden Dampfer „Pioneer“ (Lieutn. Sherard Osborn) und „Intrepid“ (Lieutn. Cator) hatten 60 Pferde Kraft, 150 Fufs Länge und hielten etwa 400 Tonnen. Jedes Schiff hatte 60, jeder Dampfer 30 Mann an Bord. Alle diese Schiffe waren von der Regierung angekauft und mit Veränderung ihrer Namen für ihre jetzige Bestimmung in Stand gesetzt. Sie waren ebenfalls mit Vorräthen auf drei Jahre ausgerüstet. Auf dem Schiffe „Assistance“ befanden sich (nach Clem. Rob. Markham *Franklin's Footsteps* p. 48): 1455 Gall. Rum, 21,896 Pfd. Zwieback, 13,984 Pfd. gesalznes Rindfleisch, 18,560 Pfd. gesalznes Schweinefleisch, 56,200 Pfd. Mehl, 1792 Pfd. Talg, 350 Pfd. Corinthen, 77 Scheffel Erbsen, 4148 Pfd. Chocolate, 1148 Pfd. Thee, 13,500 Pfd. Zucker, 3467 Pfd. Tabak, 2365 Pfd. Seife, 4136 Pfd. Zitronensaft, 1280 Pfd. Schottische Gerste, 300 Pfd. Reis, 4000 Pfd. Eingepöckeltes, 24,720 Pfd. eingemachtes Fleisch, 7060 Pfd. Fleischbrühe, 9020 Pfd. eingemachtes Gemüse, 4928 Pfd. eingemachte Kartoffeln, 2352 Pfd. eingemachte Aepfel, 200 Pfd. Pfeffer, 280 Pfd. Salz, 40 Pfd. trockene Bärme, 250 Pfd. gebackene Chocolate, 100 Pfd. präservirte Milch. — Dazu kamen noch die Vorräthe an Kohlen (72 Tonnen), Lignum vitae (3000 Pfd.), Holz (7 Cords), 3000 Pfd. Kerzen u. s. w. Die ganze, dem Capt. Austin übergebene Ausrüstung kostete (nach der officiellen Zusammenstellung in den *Parliam. Papers*) 114,513 Pfd. St. 17½ sh. (mithin gegen 800,000 Thlr.); davon kamen auf den Ankauf der 4 Fahrzeuge 35,878 Pfd. St., auf ihre Instandsetzung 33,357, auf die Kohlenvorräthe 665. Die übrigen Ausgaben wurden berechnet für die Löhnung bis zum 1. März 1851 17,896 Pfd. St. 15¾ sh., Kleidung 3551 Pfd. St. 11 sh. 11 d., Vorräthe 10,935 Pfd. St. 10 sh. 2 d., Medicin 549 Pfd. St. 18 sh. 7 d. n. s. w. — Die Gesamtkosten für die Fahrzeuge, Löhnung, Vorräthe etc. der Penny'schen Expedition betragen 15,170 Pfd. St. 8 d. (über 100,000 Thlr.).

Expedition angethan war, in der Geschichte der arktischen Nautik Epoche zu machen. Jetzt zum ersten Male galt es, zu erproben, ob die Kraft der Dampfböte im Kampfe mit den furchtbaren Hindernissen des Eismeerces sich zu bewähren vermöchte. Die meisten Stimmen verhiefen von diesem Versuche außerordentliche Erfolge, während andere mit Beklommenheit nichts als Fährlichkeiten und unvermeidliche Zerstörung der Dampfer ahneten, obgleich nichts unterlassen war, was zu ihrer Befestigung und Sicherung geschehen konnte.

Die Nachrichten über diese Ausrüstung zogen eine große Anzahl von Einheimischen und Fremden aus der Nähe und selbst aus weiter Ferne herbei. Zuletzt erschien am 29. April der erste Lord der Admiralität, begleitet von dem damaligen ersten Lord des Seewesens (Admiral Dundas) und einigen anderen hochgestellten Beamten (auch der berühmte Schiffsbaumeister Rice befand sich in ihrer Mitte), um die Resultate so vieler Berathungen und Geldopfer näher in Augenschein zu nehmen, von der Güte der Schiffe und von der Zweckmäßigkeit aller sowohl für die Sicherheit als auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Mannschaft getroffenen Vorkehrungen sich zu überzeugen, und die sämtlichen Mitglieder derselben sich vorstellen zu lassen*). Als das Geschwader hierauf am 5. Mai die englische Küste verließ, da war es als ob alle die trüben Ahnungen, welche vor Kurzem noch einen tiefen Unmuth verbreitet hatten, vor der muthvollen Zuversicht einer solchen Mannschaft und vor dem Ereigniß dieser Ausrüstung in Schatten treten müßten. —

Indem jene acht Fahrzeuge, welche im Frühjahre 1850 an den britischen Küsten für die Barrow-Straße ausgerüstet wurden, sämtlich jenen verschlungenen Archipelagus der Melville-Insel, des Banks-Landes, der Parry-Inseln unmittelbar oder doch mittelbar als ihr Ziel betrachteten, war in Lady Franklin mit aller

*) Vergl. *Morning Chronicle* 30. April 1850. *Times* von demselben Tage. Es verdient bemerkt zu werden, daß das letztere Blatt wenigstens in seinen Leitartikeln schon damals den Rettungs-Expeditionen nicht günstig war; vergl. z. B. 31. März. — Die Instruction dieser Expedition, vom 2. Mai 1850 datirt, in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 5, wiederholt ebend. 1852 p. 149 f.

Macht der Gedanke erwacht, daß es doch höchst mißlich sei, die Nachsuchungen in den niederen Breiten jetzt mit einem Male so gut wie ganz aufzugeben.

Es ist wohl denkbar, daß jene Eskimo-Gerüchte von Schiffen, die im Prinz-Regents-Inlet eingefroren sein sollten, und die aus ihnen entquellenden Mutmaßungen der Wallfischfahrer den ersten Anlaß gegeben haben, die Blicke der unglücklichen Frau auf die Landgebiete südlich von Nord-Somerset und westlich vom Boothia-Golf zu lenken. Im Lichte der bisherigen Ermittlungen konnte die Ansicht, daß Franklin hierher seine Zuflucht genommen haben möchte, offenbar keinen rechten Anhalt gewinnen. Nord-Somerset war nach allen Richtungen noch im Frühjahr 1849 von James Ross durchstreift, und der ununterbrochene Zusammenhang des Landes Boothia mit dem amerikanischen Continente war durch Rae im Jahre 1847 unzweifelhaft festgestellt. Dennoch aber vermochte Lady Franklin nicht, sich von der Ueberzeugung zu trennen, daß die Vermissten bei den im Jahre 1825 eingegrabenen Vorräthen des Parry'schen Schiffes „Fury“ eine Zuflucht gesucht haben könnten und daß es unerläßlich sei, in diesen Landstrichen nach ihnen zu forschen. Wer möchte es ihr verargen, daß sie alle ihr zu Gebote stehenden Geldkräfte aufwandte *), um diesem dringenden Verlangen ihres Herzens nachzukommen; daß sie sich beruhigt fühlte und glücklich schätzte, durch den Ankauf des Klipper „Prince Albert“ ihr Vorhaben in's Werk setzen zu können! Bei der bereits vorgerrückten Jahreszeit mußte dies in der höchsten Eile geschehen; mit genauer Noth gelang es, bis zum 5. Juni die nothwendigsten Vorrichtungen und Arbeiten zu beendigen. Damit war dann der äußerste Zeitpunkt für eine so weite arktische Seefahrt erreicht und Commander Forsyth, dem die Führung der aus 18 Personen bestehenden Mannschaft übertragen war, eilte unverzüglich den übrigen Schiffen

*) W. Parker Snow, Begleiter und gleichsam „Adjutant“ des Commandeur Forsyth, giebt in seiner Reisebeschreibung (*Voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin*, London 1851, p. 10), welche er der Lady Franklin dedicirt hat, die von ihr aufgewendeten Kosten auf 3000 bis 4000 Pfd. St. an. Im *Appendix* dieses Buches p. 388–92 ist eine Liste der Beisteuern Befreundeter über circa 1600 Pfd. St. abgedruckt.

nach, die zum Theil schon einen sehr weiten Vorsprung gewonnen hatten. — —

Der Blick auf diese Geschwader, welche im Jahre 1850 von den englischen Küsten ihren Lauf nach dem Eismeer richteten, konnte daheim eines beruhigenden und erhebenden Eindrucks auf die Gemüther nicht fehl gehen. Schon an sich war es von wohlthuernder Wirkung und vor Allem für die Angehörigen und Freunde der Vermissten ein unaussprechlicher Trost, das Unternehmen, für welches Franklin ausgegangen war, so sprechend als Angelegenheit des Vaterlandes anerkannt und die Pflichten der Pietät und Humanität in einer großartig aufopfernden Weise erfüllt zu sehen. Der unaussprechlichen Sehnsucht nach Aufschluß über das Schicksal Franklins und seiner Gefährten öffnete sich jetzt wieder eine fast unerschöpfliche Quelle neuer Aussichten. Die dunklen Nebelbilder, welche irgeleitete Gaukler geheimen Kräften der Natur entlockt haben wollten, die trügerischen Phantome der Hellscher, Revelationen des magnetischen Schlafes, welche in den finstern Wintertagen so tiefen Anklang gefunden und dem hinreissenden Verlangen nach Enthüllungen ein weites, unerquicklich wüstes Feld dargeboten hatten: sie schwanden jetzt vor dem Aufgebot der sichtbaren Kräfte, die nach dem Eismeere entsendet wurden. Neben der Riesengewalt des Dampfes standen dem britischen Geschwader beträchtliche Massen von Schießpulver zu Gebote, um ihm den Weg durch die Eismassen zu bahnen und die Fahrt nach den Punkten zu sichern, wo man die hülfbedürftig harrenden Verlassenen vermuthete. Weiter hatte der menschliche Scharfsinn auf tausend Mittel und Wege gedacht, um die Begegnung schneller herbeizuführen und die Orientirung in jenen unwirthlichen Landstrichen zu erleichtern. Am Ende des Monats April brachte ein Mr. Shepherd eine Wagenladung der von ihm erfundenen Ballons, durch welche den angestellten Proben zufolge weit und breit über viele Meilen hinaus Nachrichten und Mittheilungen ausgestreut werden konnten *). Selbst durch Kanonendonner und weithin-

*) *Morning Chronicle* 30. April 1850. — Diese Ballons wurden mit farbigen Papierstreifen zu Tausenden gefüllt, in die Höhe entsandt. Die Zünder, mit welchen sie versehen waren, lösten zu einer bestimmten Zeit

schmetternde Töne hatte man Mittel, sich den Vermissten auf gewisse Strecken hin bemerkbar zu machen. Für Streifpartien, welche von den Schiffen aus auf einer unbekanntem Küste sich nach verschiedenen Richtungen zerstreuten, war durch die jetzt erfundenen Patent-Telegraphen eine Möglichkeit des Verkehrs unter einander gegeben. — Doch wir würden nicht enden, wollten wir auf alle Einzelheiten dieser Art eingehen. Die obigen Mittheilungen werden genügend erklären, daß man in England den Erfolgen dieser Nachsuchungs-Geschwader nicht bloß mit der gespanntesten Erwartung, sondern auch mit dem lebhaftesten Hoffen entgegen sah.

Begegnisse der Expeditionen von 1850 in der Baffins-Bai.

Penny bewährte auch diesmal den ihm eigenthümlichen Charakter energischer Entschlossenheit und rüstiger Thatkraft. Durchdrungen von der Ueberzeugung, daß es für sein Unternehmen nur förderlich sein könnte, bei guter Zeit die arktischen Gewässer zu erreichen, und beseelt von treibender Ungeduld, hatte er, wie wir

die äußere Hülle und das Spiel der Winde trieb jene dünnen, 5 Zoll langen und 2 Zoll breiten Papierstreifen nach allen Richtungen auseinander. Man war darauf bedacht gewesen, für dieselben möglichst grelle, weithin-scheinende und auffällende Farben zu wählen. Jeder dieser Streifen sollte mit den letzten Nachrichten über den Aufenthalt der Schiffe, über die Oerter, wo Lebensmittel niedergelegt waren, u. s. w. versehen werden, und da es unendlich mühsam und selbst schwierig gewesen wäre, sie mit leserlichen und unverwischbaren Aufschriften zu versehen, führten die Schiffe auch kleine Handpressen nebst den weiter erforderlichen Apparaten zum Aufdrucken der durch die jedesmaligen Umstände bedingten Nachrichten. — Die mit diesem Ballon-Apparat zu London angestellten Versuche entsprachen im Ganzen den gehegten Erwartungen. Es kam vor, daß nach der Entsendung eines solchen Ballons von den Postämtern verschiedener Graf-schaften derlei Papierstreifen eingeschickt wurden, welche fernhin verstreut auf den Feldern gefunden waren. Vgl. *Athenaeum* 1850. p. 49 u. 263.

issten auf ge-
Streifpartien,
en Küste sich
urch die jetzt
Verkehrs un-
nden, wollten
e obigen Mit-
England den
s mit der ge-
stesten Hoffen

in der

nlichen Cha-
aft. Durch-
nehmen nur
Gewässer zu
er, wie wir

5 Zoll lan-
auseinander.
lle, weihin-
treifen sollte
ber die Oer-
den, und da
e mit Leser-
die Schiffe
paraten zum
richten. —
he entspra-
fs nach der
lener Graf-
n verstreut
u. 263.

sahen, die Vorbereitungen auf's Aeußerste beschleunigt. Er konnte sich seines Unmuths nicht erwehren, als ganz gegen die bewährten Grundsätze der Walfischfänger beinahe die Mitte des Monats April herankam, ehe seine Fahrzeuge aus dem Hafen von Aberdeen getaut wurden. Seine Fahrt ging anfangs so schnell und glücklich, daß er bereits die Disco-Insel erreicht hatte, als Austin's Geschwader eben zu Woolwich des Signals zum Auslaufen harnte. Allein hier traten ihm mit einem Male unüberwindliche Hemmungen und Schwierigkeiten entgegen; frische Eisbildungen versperrten den Weg; Sturm und Nebel brachten die Schiffe in die größtenteils Gefahr. Vergebens setzte er alle Kräfte bei Tag und Nacht in Bewegung; vergebens erschöpfte er rastlos alle Mittel. Einige Walfischfahrer, mit welchen er hier zusammentraf, brachten ihm lauter schlimme Nachrichten, die sich ihm nur zu sehr bestätigten. Aller Anstrengung ungeachtet mußte er einen vollen Monat der kostbarsten Zeit aufwenden, um die kleine Strecke von Disco nach Upernavik zurückzulegen.

An diesem Punkte stieg Penny an's Land, um seine Ausrüstung, besonders für die Streifzüge, welche er im Lauf des nächsten Winters beabsichtigte, zu vervollständigen. Vor Allem erschien es ihm sehr wichtig, ein paar Eskimo zur Theilnahme an der Fahrt zu gewinnen; er hatte hierbei nicht sowohl die Erleichterung des mündlichen Verkehrs mit den Eskimo-Stämmen im hohen Norden im Auge, als er vielmehr besonders von solchen Eingeborenen sich allerlei Anweisung, Handleistung und Hilfe für die beabsichtigten Forschungsreisen im Binnenlande versprach. Außerdem sollten seine Männer von ihnen die Seehundsjagd erlernen und dadurch ihre Verpflegung sichern und verbessern. Endlich liefs es sich wohl denken, daß die Erfahrungen der Eskimo für Abwehr der Gefahren und Krankheiten des arktischen Klima ersprieflich werden konnten. Alle diese Aussichten wurden indeß vereitelt, da Penny's wiederholte Bemühungen, einzelne Eskimo zur Theilnahme an seiner Expedition zu bewegen, ohne allen Erfolg blieben *). Weder die ausgetobene hohe Löhnung, noch die

*) Andere Expeditionen machten dieselbe Erfahrung. Bellot (*Voyage aux mers polaires* p. 56) vermuthet, daß ein Verbot der Regierung davon

Zusicherung einer bequemen Unterkunft, weder die Freuden einer Reise, noch der Anruf an ihr menschliches Mitgefühl vermochte irgend einigen Eindruck zu machen. Zuletzt konnte Penny sich noch glücklich schätzen, den dortigen Gouverneur-Adjunct Petersen, der mit einer Eskimo verheirathet und daher nicht bloß der Sprache, sondern auch der Sitten und Gebräuche der Eskimo kundig war, durch eine förmliche Uebereinkunft unter seine Mannschaft aufnehmen zu können *). Dieser Mann hat sich durch seine Kenntnisse, durch seine Bereitwilligkeit, die Zwecke der Expedition zu fördern, durch seine edlen Gesinnungen und durch unverkennbares Interesse für das Schicksal und die Rettung der Vermissten in hohem Grade die Achtung und Liebe sämtlicher Mitglieder der Expedition erworben. Beiläufig ist noch anzuführen, daß durch seine Vermittelung eine Anzahl von Schlitten und starken Eskimo- oder Newfoundland-Hunden erhandelt wurden, welche letztere durch ihren Anblick bei der Mannschaft das lebhafteste Vergnügen erregten und bei den Landreisen im folgenden Frühjahr außerordentlich zu Statten kamen.

Allein auch jetzt war die Weiterfahrt etwa 2 Monate hindurch unausgesetzt mit den größten Beschwerden verknüpft, und selbst das Geschwader des Capt. Austin, von welchem sich Penny am 26. Juli in der Nähe der Fraueninseln eingeholt sah, mußte auf rasches Vordringen verzichten, da auch die Kräfte des Dampfes den Weg durch die gewaltigen Eismassen, welche hier den Weg versperrten, nicht zu bahnen vermochten. Wochenlang wurden sämtliche Schiffe durch das sich ihrem Körper ansetzende Eis fast fortwährend in den Zustand einer völligen Bewegungslosigkeit versetzt. Mit dem letzten Tage des Monats Juli waren auch

die Ursache gewesen sei: „*le Gouverneur nous dit qu'aucun des Esquimaux ne viendrait avec nous. Sans doute il a des ordres de son gouvernement pour cela, car M. Penny, qui a pris M. Peterson, a demandé à l'amiralité qu'on intercedât près du Danemark.*“

*) Die Uebereinkunft wurde unter der Bedingung abgeschlossen, daß Petersen für jeden Mondmonat 6 Pfd. Sterling (mithin jährlich 78 Pfd. St.) an Gehalt beziehen und außerdem die Verwendung der britischen Admiralität und Regierung bei seiner jetzigen Herrschaft für ihn erwirkt werden sollte. Sutherland I, p. 106.

die andern Schiffe — „Felix“ und „Mary“ (Capt. Ross), „Prinze Albert“ (Comm. Forsyth) — herbeigekommen, so dafs um diese Zeit sämmtliche neun Schiffe unter einem gemeinsamen Mißgeschick und von manigfachen Gefahren umdroht sich hier man möchte sagen auf Einem Wahlplatz zusammenfanden. Wie unmuthig und niederdrückend eine solche Lage für die Offiziere und Mannschaften unzweifelhaft gewesen ist: sie hatte unverkennbar doch die erfreuliche Seite, dafs hier die günstigste Gelegenheit zur Befreundung und Verständigung, zum gegenseitigen Verkehr und zu bestimmten Verabredungen geboten wurde: wie verschieden die hier einander begegnenden Individualitäten immerhin sein mochten, der gemeinsame edle Zweck und das Ziel, welchem sie wetteifernd nachstrebten, erfüllten jetzt Alle mit dem Geiste herzlicher Einigkeit, mit dem aufrichtigen Willen und mit den besten Vorsätzen, einander zu helfen mit Rath und That *). Es kam zu wiederholten freundlichen Besprechungen der Befehlshaber über ihre Pläne, zum Austausch der Ideen über die bei den Nachsuchungen zu befolgende Methode, über die zweckdienlichste Verwendung und gegenseitige Ergänzung der vorhandenen Kräfte und Hülfsmittel.

Aus einem vergleichenden Ueberblick ergibt sich gar leicht, dafs jede dieser Expeditionen, ganz abgesehen von den Persönlichkeiten der Befehlshaber, einen eigenthümlichen Charakter oder gewisse selbstständige Vorzüge hatte, auf welche die Offiziere und Mannschaften natürlich grossen Werth legten. Capt. Austin gehot ohne Vergleich über die grossartigsten Mittel. Penny blickte mit Freude auf seine kraftvolle und erfahrene Mannschaft, auf die Stärke und Brauchbarkeit seiner Schiffe und selbst auf seine Neufundländer. Besonders aber zeichnete sich der 74jährige Capt. John Ross, als greiser Nestor dieser Expeditionen, durch die eigenthümliche Zuversicht aus, mit welcher er auf seine Ausrüstung und auf die bisherigen Ergebnisse seiner Fahrt blickte. Seines hohen Alters ungeachtet war er die kernhafteste, imposanteste und

*) Sutherland I, p 213 . . „the reciprocal kindness which seemed to run through the whole fleet, from the commanders downwards was such as one might expect to produce lasting impressions.“ . . „In all our intercourse we appeared to be spell-bound by a universal fellow-feeling, which seemed to increase with our increasing intimacy.“

stattlichste Figur unter allen jenen arktischen Offizieren. Aus dem Feuer seines Auges leuchtete der selbstbewusste heroische Unternehmungsgeist. Sein ganzes Wesen machte den Eindruck eines heldenmüthigen, hochstrebenden Sinnes. Sein kräftiger Körperbau gewann durch die hervortretenden Narben seiner ehemaligen Kriegsfahrten an markirtem Ausdruck. Selbst die Einfachheit und Kleinheit seines Commodore-Schiffes erhöhte seine Erscheinung, wenn er in fester, gemessener Haltung vom Verdeck aus auf die Wogen des Eismeeres blickte oder sich den Vorüberfahrenden zeigte. Sogar die Amerikaner betrachteten dort mit einem Anfluge von Ehrfurcht den unermüthlichen arktischen Paladin, der sich rühmen konnte, vier Winter hinter einander im Eise verlebt zu haben *). Jetzt mochte er wieder den Anfang neuer Triumphe darin erblicken, daß er seine glücklichen Nebenbuhler trotz ihres weiten Vorsprungs so schnell schon eingeholt hatte. Es gewährt ihm die lebhafteste Befriedigung, zu erzählen, wie ihm auf seinem diesmaligen Wege in der Davis-Straße und Baffins-Bai überall seine längst weltkundig gewordenen Entdeckungen und Beobachtungen wiederum in das Licht der frischen Erinnerung traten. Denjenigen, die ihn auf seinen Schiffen besuchen, pflegt er bedeutungsvoll zwei Paar Brieftauben zu zeigen, welche eine englische Dame (Mits Dunlope zu Ayr) ihm unter der Verabredung überwiesen hatte, daß die Wiederankunft des einen Paares in England das Eingefrorensein der Schiffe anzeigen, die Rückkehr des zweiten Paares aber die frohe Botschaft der Auffindung Franklins und seiner Gefährten verkündigen sollte. Einen noch weit größeren Werth setzte Ross auf eine Person seiner Umgebung, deren Erscheinen in der Geschichte der Franklin-Expeditionen mit unheimlichen und bedauerenswerthen Verwickelungen verknüpft gewesen ist, deren Namen wir gegenwärtig durch eine lange Reihe leichtsinnig ersonnener und mit unerhörter Hartnäckigkeit verfochtener Täuschungen gebrandmarkt finden.

*) Kane a. a. O. unt. Aud. p. 158: „*He was a square built man apparently very little stricken in years and well able to bear his parts in the toils and hazards of life. He has been wounded in four several engagements — twice desperately — and is scarred from head to foot. — We met him off Admiralty Inlet just about the spot at which he was picked up seventeen years before.*“ Vergl. Snow p. 113.

ren. Aus dem
proische Unter-
Eindruck eines
iger Körperbau
maligen Kriegs-
heit und Klein-
einung, wenn
auf die Wogen
zeigte. Sogar
von Ehrfurcht
ihnen konnte.
aben *). Jetzt
erblicken, daß
Vorsprungs so
lebhafteste Be-
igen Wege in
ist weltkundig
terum in das
die ihn auf
ei Paar Brief-
nlope zu Ayr)
die Wiederan-
n der Schiffe
rohe Botschaft
ndigen sollte.
e Person sei-
der Franklin-
n Verwicke-
wärtig durch
ehörter Hart-
den.

Capt. John Ross war bei seiner Fahrt durch die Davis-Strafse zu Holsteinborg auf einen Eskimo Namens Adam Beck getroffen, der etwas von der dänischen Sprache verstand und daher für ihn (denn John Ross rühmte sich ebenfalls, wie wir sahen, der dänischen Sprache kundig zu sein) als Dolmetscher überaus geeignet befunden wurde. Diesen Menschen nahm er auf der Stelle in seine Dienste und gewann fortan eine unbegrenzte Vorliebe für ihn *). Mit unverhaltenem Stolze schilderte er die Pläne und Hoffnungen, welche er auf die Mitwirkung Adam Becks bei den Forschungen nach Franklin gründete. Es machte ihm die größte Freude, diesen seinen Liebling allgemein beachtet und gewürdigt zu sehen, und nach wenigen Tagen wurde Adam Beck, der seinerseits auch nichts unterliefs, um sich angenehm zu machen, bei den Mitgliedern sämtlicher Geschwader eine bekannte und beliebte Persönlichkeit. Vor Allem wufste er die Matrosen durch sein Violinspiel, durch eine gewisse Gewandtheit und Geschicklichkeit und durch sein launiges, munteres Wesen zu ergötzen. Selbst die Offiziere wurden auf Adam aufmerksam; einige unter ihnen glaubten in ihm einen Mann zu erkennen, der durch seine Leistungen überaus nützlich werden könnte und trugen kein Bedenken, dem alten Capt. Ross ihren Beifall und ihre Freude über eine solche Anwerbung auszusprechen.

Am 10. August erreichte endlich die 47tägige Hemmung und Gedrücktheit in jenen gefahrvollen Eislabyrinthen der Melville-Bai ihren Endpunkt. Wie mit einem Male öffnete sich nun die Fahrt zu den mehr eisfreien Gewässern des höheren Nordens, deren Schimmer schon seit einigen Tagen aus der Ferne erblickt und mit dem erregten Freudenruf der Mannschaft begrüßt worden war. Auf allen Schiffen entwickelte sich jetzt die lebendigste Thätigkeit und der sichtbarste Wetteifer, um des seit so vielen Wochen vergeblich ersuchten Fahrwassers nach besten Kräften wahrzunehmen. Penny steuerte, den übrigen voran, mit vollen Segeln dem Jones-

quilt man ap-
his parts in
several en-
to foot. — —
which he was

*) Vergl. u. A. Snow p. 204: „Adam was a man in whom Sir John Ross placed the strictest confidence for honesty and truth; he was a man intelligent far above his fellows; and, as I had reason afterwards to think too intelligent; he was a converted man, and considered a good Christian . . .“.

Sunde zu, während Capt. Austin ihm in der Melville-Bai bis zum Cap York folgte, um von dort die Ueberfahrt zum Lancaster-Sund zu unternehmen und den Schiffen des Capt. John Ross und Comm. Forsyth, die denselben Weg zurückzulegen hatten, mit seiner Dampfboten zur Hülfe zu stehen. Mit Penny hatte Capt. Austin in den trüben Tagen des Stillstandes der Geschwader in der Baffins-Bai, welche ihre gegenseitige Annäherung herbeiführten, einen bestimmteren Operationsplan für den Anfang der Nachsuchungen verabredet. Austin behielt die Durchforschung der Küsten des Lancaster-Sundes und der Barrow-Straße seinem Geschwader vor; demzufolge ging sein Vorhaben dahin, mit dem Segelschiff „Resolute“ und dessen Tender „Pioneer“ die Ponds-Bai, und von da aus in westlicher Richtung den Südrand jenes Meeresarmes bis Regent's-Inlet und Leopolds-Insel auszukundschaften. Dem Capt. Ommanney übertrug er die Aufgabe, gleichzeitig an den Nordküsten in allen Buchten und auf allen Höhen nach Spuren der Vermissten zu suchen: für den Fall, daß sie ja in der Nähe wären, durch Böller und Raketen die Gegenwart der Schiffe bemerklich zu machen; für künftig Ankommende Flaggenstangen mit Benachrichtigungen auszustecken. In dieser Weise sollte er bis zum Wellington-Canal vordringen und sich dann zum Geschwader des Capt. Austin nach der Leopolds-Insel südwärts wenden. Zu derselben Zeit hoffte Penny den Jones-Sund zu durchforschen, an den noch unbekanntem Gestaden dieses Meeresarmes die Zeichen seiner Anwesenheit aufzupflanzen und durch denselben in den Wellington-Canal einzulaufen, um dort dem Geschwader des Capt. Ommanney zu begegnen. Capt. John Ross war entschlossen, selbstständig die Fahrt zur Melville-Insel zu versuchen*). Comm. Forsyth war durch seine Instruction angewiesen, sich den Prince-Regents-Inlet hinab nach Boothia-Land zu wenden: er mußte seinen

*) In seiner Depesche vom 22. August 1850 (*Parliam. Papers* 1851. Vol. XXXIII, p. 86) spricht er ausdrücklich sein Vorhaben aus, zuerst nach dem Winterhafen (*Winter Harbour*) an der Südküste der Melville-Insel und erforderlichen Falls von da nach dem Banks-Land zu gehen. Er stellt für den Fall, daß keine Nachrichten über die Vermissten erlangt würden, einen längeren Aufschub der Rückkehr in Aussicht.

le-Bai bis zum
Lancaster-Sund
oss und Comm.
en, mit seiner
e Capt. Austin
der in der Baf-
eführten, einen
Nachsuchungen
der Küsten des
eschwader vor;
egelschiff „Re-
ai, und von da
eresarmes bis
n. Dem Capt.
an den Nord-
h Spuren der
der Nähe wä-
schiffe bemerk-
angen mit Be-
lte er bis zum
eschwader des
den. Zu der-
hforschen, an
s die Zeichen
a in den Wel-
les Capt. Om-
ossen, selbst-
Comm. För-
en Prince-Re-
umfste seinen

Lauf von der Leopolds-Insel aus südwärts richten, während das Ziel der übrigen Schiffe im fernen Westen bezeichnet war.

Der oben erwähnte Operationsplan und die getroffenen Verabredungen brachten es mit sich, daß am 13. August die Geschwader von Austin, Ross und Forsyth sich vor dem Cap York in der Melville-Bai sammelten. Dort wurde das Schiff „Intrepid“ an der Küste von einigen Eingeborenen besucht. Allen war diese erste Gelegenheit, Adam Beck mit seinen Stammesgenossen verkehren zu sehen, willkommen. Aber als man ihn herbeigeht, fiel es unangenehm auf, daß er im Lauf der Unterredung eine widerwärtige Sprödigkeit und Gemessenheit an den Tag legte. Dann sah man ihn am Nachmittag unaufhörlich, unter unverständlichen Reden und schmerzvollem Mienenspiel, die Jahreszahl 1846 schreiben. Die Seeleute und Matrosen in der Nähe waren anfangs so weit entfernt, etwas Schlimmes zu ahnen, daß sie ihn sogar belachten und verspotteten. Darüber wurde er immer verstimmt. Am Abend verfügte er sich in die Kajüte des „Prinz Albert“ und schrieb in Gegenwart der dort versammelten drei Offiziere mit geheimnißvollem Wesen und unter wehklagendem Ausruf zuerst die Zahl „1846“ und dann weiter „1850“ mit Kreide auf den Tisch. Der Ausdruck seiner Geberden deutete auf Aussagen jener Eingeborenen hin, welche die gespannteste Aufmerksamkeit immer höher erregten, je mehr es nach und nach gelang, in den Sinn seiner Worte mit Hilfe eines Eskimo-Wörterbuchs*) einzudringen. Nachdem Beck dieselben mehrmals wiederholt, die Einzelheiten durch Mienen und Exclamationen ausdrucksvoll bekräftigt, ergab sich Folgendes als Hauptinhalt seiner Erzählung: An einer Stelle der grönländischen Küste, weiter nach Norden zu, seien im Jahre 1846 zwei große Schiffe gescheitert**), deren Offi-

*) Es mag bemerkt werden, daß man sich des „*Eskimaux Vocabulary*“ von Capt. Washington (London, bei Murray) bediente, welches die drei Dialekte des Kotzebue-Sundes, der Halbinsel Melville und des Labradorlandes umfasste. Dieses Werk wurde unter den Auspicien der britischen Admiralität gedruckt und allen bei den arktischen Expeditionen beteiligten Schiffen auf's Freigebigste mitgeteilt.

***) Bei den Schwierigkeiten des gegenseitigen Verständnisses können einige Abweichungen in den Relationen über Beck's Aussagen nicht auf-

ziere goldene Borten an ihren Mützen, Epauletten und andere Abzeichen der englischen Marine-Uniform trugen. Die Mannschaft sei in dem Schiffbruch größtentheils umgekommen. Einem kleinen Rest derselben sei es gelungen, sich unter großen Anstrengungen und Mühseligkeiten an die Küste zu retten. Diese Männer hätten im größten Elende unter einem Zelte gewohnt und jeden Verkehr mit den Eingeborenen vermieden, weil diese sich ihnen feindlich gezeigt. Zuletzt wären die Unglücklichen von einem wilden Haufen überfallen und bis auf den letzten Mann ermordet. Ihre Gebeine seien an einem nahe liegenden Hügel verscharrt. — Alle diese Punkte wurden von Adam Beck bei den olme Unterlaß immer wieder von Neuem angestellten Nachfragen in einer Weise ausgedrückt, die keine Möglichkeit eines völligen Mißverständnisses aufkommen ließ. Als bald hernach John Ross herbeigekommen war, wiederholte er diesem die Mittheilungen in dänischer Sprache und vervollständigte seine Eröllnungen durch einige weitere Zusätze. Unter Anderem nannte er jetzt den Namen des Eskimo-Häuptlings, der den Ueberfall und die Ermordung des verschlagenen Schiffsvolks geleitet haben sollte *).

fallen. In dem Bericht des Commander Phillips (ersten Lieutenants des Capt. John Ross) wird erwähnt, daß jener Schiffbruch im Jahre 1846 im Winter während eines Schneefalls in der Richtung des Cap Dudley Diggs sich ereignet habe und daß die Schiffe später von den Eingeborenen verbrannt seien. Nach den Depeschen von Penny hätte Adam Beck bei der von ihm erzählten Katastrophe auf einen Punkt 40 Meilen nordwärts vom Cap York hingedeutet.

*) Fast sämtliche Befehlshaber geben in ihren offiziellen Berichten dieser Expeditionen (*Parliam. Papers 1851 und 1852*) Nachrichten über die Mittheilungen Adam Becks, ebenso auch die verschiedenen Reisebeschreibungen. Besonders ausführlich schildert Snow *Voyage of the Prince Albert* p. 204 ff. als Augenzeuge die Scene der ersten Mittheilungen und den Hergang der weiter angestellten Nachforschungen und Berathungen. — Nach der Rückkehr der Expeditionen nahm das Admiraltäts-Amt den Thatbestand mit der den englischen Behörden eigenthümlichen Gründlichkeit und Schärfe von Neuem auf. Die Untersuchungs-Protokolle ihres *Committee respecting the recent expeditions in search of Sir John Franklin* bieten ein weitläufiges Material zur näheren Kenntniß dieser unfruchtbaren und in mehr als einer Hinsicht widerwärtigen Erfahrungen und Vorgänge. Vergl. *Parliam. Papers 1852*, Vol. L. p. 58. 68. 135. 143.

und andere Ab-
Die Mannschaft
n. Einem klei-
nossen Anstren-
Diese Männer
hnt und jeden
ese sich ihnen
en von einem
Jann ermordet.
verscharrt. —
ohne Unterlass
n einer Weise
sverständnis
erbeigekommen
ischer Sprache
e weitere Zu-
des Eskimo-
es verschlage-

Offenbar lag bei diesen Aussagen nichts näher als der Gedanke an Franklin und seine Gefährten. Das Jahr 1846, von Adam Beck so bedeutungsvoll bezeichnet, war das zweite Jahr der Abwesenheit der Vermissten. Der Schauplatz des Ereignisses fiel in eine Gegend, die von ihnen möglicher Weise berührt sein konnte. Die Thatsache der Erzählung traf mit jenen — freilich bisher mißachteten und wohl von keinem Mitgliede des gegenwärtigen Geschwaders getheilten — Befürchtungen einzelner Personen in England zusammen, welche eine Ankunft Franklins im Lancaster-Sund für zweifelhaft, oder für unwahrscheinlich, oder selbst für undenkbar erklärt hatten. Man kann sich nicht darüber wundern, daß unter dem ersten überwältigenden Eindrücke der neuen Kunde in allen Anwesenden die erschütterndsten Ahnungen erwachten. Das furchtbare Geheimniß, welches bis dahin das Verschwinden und Verstummen der glänzenden Expedition des „Erebus“ und „Terror“ bedeckte, schien wie mit einem betäubenden Schläge unrlötzlich enthüllt und erschlossen zu werden.

Lieutenants des
Jahre 1846 im
Dudley Diggs
gehorenen ver-
Beck bei der
nordwärts vom

llen Berichten
hrichten über
Reisebeschrei-
he *Prince Al-*
ngen und den
gen. — Nach
Thatbestand
t und Schärfe
ee respecting
ein weitläuf-
in mehr als
gl. *Parliam.*

Erst bei ruhigerem Ueberlegen machten sich alsbald gewichtvolle Einwendungen gegen die äußere und innere Glaubwürdigkeit der Erzählung geltend. Indem sich jetzt die Befehlshaber und Offiziere von den verschiedenen Geschwadern in der Kajüte des Capt. Austin zu einer gemeinsamen Beratung vereinigten, zeigte sich in ihren Urtheilen über die verschiedenen Bestandtheile der Erzählung eine große Unsicherheit. Einige behaupteten, daß die ganze Aussage aus bloßem Mißverständniß, Andere, daß sie aus leeren Gerüchten entsprungen sein müsse. Mehrere neigten zu der Annahme, daß irgend welche erhebliche Thatsachen zum Grunde liegen möchten, obgleich auch sie sich nicht denken konnten, daß die letzten Männer der so vortrefflich ausgerüsteten Expedition Franklins so jämmerlich von den Eskimo aufgerieben wären. Niemand vermochte eine Möglichkeit zu ersinnen, durch welche diese Mannschaft so bald in einen so hilflosen Zustand kommen konnte. Unter allen Umständen war es unbegreiflich, daß sie mit dem Zelte nicht auch Waffen und Vorräthe an's Land gerettet haben und nicht im Stande gewesen sein sollten, etwa in Upernavik eine Zuflucht zu suchen. Dabei leuchtete fast Allen ein, daß es völlig abgeschmackt war, jenen armseligen, vereinzelt n. halb nackten Wil-

den die moralische Fähigkeit oder auch nur das Vermögen einer solchen Grausamkeit zuzuschreiben zu wollen. Endlich erschien es doch höchst auffallend und unerklärlich, daß keine Kunde eines solchen Ereignisses nach Europa gelangt sein sollte, obgleich so manche Walfischjäger seitdem in der Nähe verweilt und geforscht hatten; und daß Penny, der noch ein paar Tage vorher mit seinem Dolmetscher Petersen hier die Küste besucht, auch diesmal von derartigen Gerüchten nichts gehört hatte, während er durch vieljähriges Verkehren mit den Eskimo, durch seine Lebendigkeit und durch seinen natürlichen Takt zu derartigen Ermittlungen besonders befähigt galt *).

Bei diesen Berathungen zeichnete sich Capt. John Ross durch das eifrige Bemühen aus, mit welchem er jeden Angriff auf die Fähigkeit oder den Charakter des Adam Beck abzuwenden und so weit als möglich die Richtigkeit seiner Aussage zu vertheidigen versuchte. Schon die bloße Vermuthung, daß Adam Beck die Eskimo am Cap York ihres abweichenden Dialects wegen mißverstände, war ihm desto widerwärtiger, da jener unaufhörlich wiederholte, daß er Alles richtig verstanden habe, und seine von Neuem angeknüpften Unterredungen mit den Eingeborenen den Inhalt des Erzählten bestätigten. Bei den Aeußerungen des Verdachts, ob Adam vielleicht seine Geschichte aus irgend einem Grunde eronnen haben könnte, zeigte Ross sich auf's Aeußerste gereizt. In unverhaltenem Unmuth rief er einmal über das andere aus: „ich glaube fest an jedes Wort der Aussage von Adam Beck und bin gewiß, daß er gegen mich keine Unwahrheit vorbringt; mein Vertrauen zu diesem Menschen wird nicht zu Schanden werden.“

Während die Nacht vom 13. auf den 14. August unter den Berathungen der Offiziere vorüber ging, hatten sich Geschichten von vernichteten Schiffen und ermordeten Mannschaften der Franklin'schen Expedition mit mannichfachen Abweichungen wie ein Lauffeuer unter den versammelten Geschwadern verbreitet und Manche mit der größten Bestürzung erfüllt. Die Befehlshaber priesen es daher als eine unschätzbar glückliche Fügung, daß

*) Dies' letzte Moment (Penny's Besuch während seiner Vorüberfahrt) ist besonders urgirt von Snow p. 212.

sämmtliche Schiffe der englischen Expeditionen nach der Barrow-Strafse so nahe bei einander waren und daß sie sich in Stand gesetzt sahen, nicht blos allen Voreiligkeiten *) mit Nachdruck entgegen zu treten, sondern auch zur Aufhellung des Thatbestandes gemeinsame Vorkehrungen zu treffen. Zugleich kamen sie in der Ansicht überein, daß aller gehegten Zweifel und Bedenken ungeachtet an eine Weiterfahrt der Expeditionen nicht zu denken war, ehe man über diese Erzählung eine genügende Aufklärung erlangt haben würde. Da für diesen Zweck die Mitwirkung Penny's und seines Dolmetschers Petersen den sichersten Erfolg versprach, übernahm es Capt. Ommanney, mit dem Dampfboot „Intrepid“ den Penny'schen Schiffen, die wie wir sahen bereits auf dem Wege zum Jones-Sund begriffen waren, auf's Schleunigste nachzueilen und setzte sich in derselben Nacht noch in Bewegung, um jenen beiden Männern Namens des Capt. Austin das Ansuchen zur Rückkehr in Person zu überbringen. Diefsmal konnte es als ein glücklicher Fall betrachtet werden, daß Penny durch die Hindernisse der Eisfelder, welche in diesem der arktischen Schifffahrt so ungünstigen Jahre selbst im höheren Norden der Baffins-Bai der Küste sich vorlagerten, wider Erwarten zurückgehalten war. Er wurde von Ommanney schon nach einigen Stunden eingeholt und kam bereits am Abend desselben Tages mit seinem Dolmetscher Petersen bei den vereinigten Geschwadern am Cap York wieder an. Als es hierauf bald gelang, dieselben Eskimo, aus deren Munde Adam Beck seine Aussage geschöpft zu haben behauptete, wieder zur Stelle zu bringen: da ergab sich schneller und unzweifelhafter, als irgend Jemand gedacht haben mochte, die Unwahrheit der Erzählung und die Grundlosigkeit aller Befürchtungen, die aus derselben entsprungen und in Umlauf gekommen waren.

Gleichwohl wurde mit ernster Besonnenheit Alles aufgeboten, um die Zuverlässigkeit dieses tröstlichen Aufschlusses allseitig zu

*) Man bedenke nur, was für traurige und beklagenswerthe Wirkungen herbeigeführt werden konnten, wenn dem Gedanken Folge gegeben wäre, diese Schreckensnachrichten vermittelt der Brieftauben nach England zu melden. Osborn *Stray leaves from an arctic journal* p. 87.

stützen und ihn so viel als möglich gegen etwa künftig bevorstehende Anfechtungen sicher zu stellen. Capt. Austin liess zuletzt noch in Gegenwart der Offiziere auf dem Verdecke des Schiffes eine förmliche Confrontation jener Eskimo mit Adam Beck und Petersen veranstalten. Diese führte zu dem Ergebniss der einmüthigen Ueberzeugung, dass Petersen die dortige Sprache ungleich geläufiger und sicherer verstand als Adam Beck: man sah deutlich, dass die Eingeborenen ihm mit einem gewissen natürlichen Vertrauen entgegenkamen, während sie gegen Beck Mißtrauen und Verachtung äuserten. Obgleich die versammelten Offiziere der Sprache unkundig waren, wurde ihnen doch aus dem Verlauf dieser Unterredung hinlänglich klar, dass die Schreckensgeschichte von gestrandeten oder verbrannten Schiffen und ermordeten Seeleuten jenen Eskimo, auf welche sie Adam Beck zurückführte, ganz fremd war. Der Inhalt ihrer Aussagen umfasste im Wesentlichen nichts weiter als zwei Mittheilungen: 1) dass ein europäisches Schiff — es wurde auf der Stelle richtig vermuthet, dass dieß der „Nordstern“ gewesen sei — in einem Sunde etwas weiter nördlich überwintert hatte: 2) dass im Laufe des letzten Jahres eine große Anzahl von Eingeborenen durch Mangel und Seuchen umgekommen war. Durch weitere Verhandlungen wurde völlig aufser Zweifel gestellt, dass Adam Beck seine Aussagen aus einigen vielleicht nur halb verstandenen Nachrichten zusammengesetzt hatte. Selbst das Motiv, von welchem er getrieben sein mochte, blieb nicht unaufgeklärt. Beck hatte eine Scheu vor der Weiterreise oder dem Winteraufenthalt im hohen Norden an den Tag gelegt. Die Eskimo sagten ihm in's Gesicht, dass sein Trachten darauf gerichtet und seine Geschichte lediglich in der Absicht ersonnen wäre, die Umkehr der Schiffe herbeizuführen, oder bei einer allgemeinen Landung Gelegenheit zur Flucht zu gewinnen. Ungeachtet dieser Enthüllungen bestand Beck noch immer mit der größten Hartnäckigkeit darauf, dass seine Aussage in der Wahrheit begründet sei und gerieth mit Petersen darüber in bitterm Wortwechsel. Capt. Ross konnte es auch jetzt noch nicht über sich gewinnen, die Sache seines Günstlings ganz fallen zu lassen. Er sprach dringend das Verlangen aus, dass über die vermeintliche Ueberwinterung des „Nordstern“ an Ort und Stelle Kund-

schaft eingezogen würde, und da er in der Aussage eines jener Eskimo, Namens Caloosa (oder wie er von dem Schiffsvolk, welches ihn am Cap „York“ zuerst gesehen, genannt wurde: „Erasmus York“), die Bestätigung der Schreckensgeschichte zu hören vermeinte, liefs er den Wortlaut derselben unter den Augen des Capt. Ommanney von Adam Beck niederschreiben *).

Nachdem jene vorzüglich durch Petersen gewonnenen Aufklärungen sich hinreichend erwiesen hatten, bei allen denjenigen die sehen wollten, den letzten Rest der Zweifel an der Unwahrscheinlichkeit Adam Beck's niederzuschlagen und selbst bei dem Schiffsvolk die schreckhaften Wirkungen seiner Erzählung völlig zu beseitigen, fasste Capt. Austin den Entschluß, nun auch keinen Augenblick der kostbaren und in dem gegenwärtigen Jahre nur noch kurz bemessenen Zeit weiter zu opfern. Am 15. August erlies er für die beiden seinem besonderen Commando untergebenen Schiffe „Resolute“ und „Pioneer“ den Befehl, auf der seit einigen Tagen geöffneten Fahrstrasse nach dem Lancaster-Sund zu steuern. Comm. Forsyth segelte mit dem „Prince Albert“ an seiner Seite und wurde an einigen schwer zu befahrenden Stellen von dem Dampfschiffe „Pioneer“ mit in's Schlepptau genommen. Am Eingange des Lancaster-Sundes verabredeten sich die beiden Befehlshaber dahin, daß Capt. Austin in der Ponds-Bai und Possessions-Bai forschen wollte, während Forsyth es übernahm, auf der südlichen Küste des Lancaster-Sundes und der Barrow-Straße vom

*) Dieses kleine Document (denn es bestand nur aus etwa 10 Zeilen) wurde von den Capt. Ross und Ommanney als Zeugen durch ihre Unterschrift beglaubigt. Nach der Rückkehr der Geschwader veranlasste die englische Admiralität im Herbst 1851 eine genaue Untersuchung desselben. Aber Dialect und Schreibart waren so schwer verständlich, daß man Mühe hatte, eine Uebersetzung zu erlangen. Als diese endlich bis auf einzelne nicht aufzuklärende Ausdrücke durch die Missionsanstalt der mährischen Brüderkirche vermittelt war, zeigte sich zur höchsten Ueberraschung der Lords der Admiralität und aller Theilnehmer der Fahrt, daß es weiter nichts enthielt als ein paar ganz oberflächliche oder allgemeine Bemerkungen über die Ankunft der Schiffe, über verschiedene Arten von Vögeln in dortiger Gegend u. s. w.; dagegen keine Thatsache, die mit den Einzelheiten der Erzählung Becks in Zusammenhang zu bringen gewesen wäre. Vergl. den Abdruck in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. p. 135. No. 1423.

Cap Liverpool bis zum Leopoldshafen nachzusuchen. Durch diese Uebereinkunft fügte es sich, daß das Schiff „Prince Albert“, welches die englischen Küsten zuletzt verlassen hatte und hinter den übrigen hinsichtlich der Ausrüstung zurückstand, gleichwohl von allen zuerst in der Barrow-Straße ankam.

Gleichzeitig war es als nothwendig erachtet, für den letzten Schritt zur thatsächlichen Widerlegung der lügenhaften Erdichtungen, an welchen Adam Beck immer noch in unerhörtem Starrsinn festhielt, mit den übrigen Schiffen noch ein paar Tage zu opfern. Capt. Ommanney erhielt daher den Auftrag, die Schiffe „Assistance“ und „Intrepid“ nach dem angezeigten Winteraufenthalt des „Nordstern“ zu führen, und Capt. John Ross ließ es sich nicht nehmen, ihm bei den Nachforschungen daselbst zur Seite zu stehen. Bei diesem Unternehmen kam es wesentlich zu Statten, daß der Eskimo Erasmus York auf Petersens Zureden bewogen wurde, die drei Schiffe zu geleiten. Nachdem das Geschwader durch ihn schon am 16. August ohne Schwierigkeit bei dem Wolstenholme-Sunde das richtige Terrain gefunden hatte, stiegen die Mannschaften unverweilt an's Land, um in den Hütten der Eingeborenen nachzusehen. Hierbei wussten sie nicht genug zu sagen, wie stark sie betroffen wurden, als ihnen eine Anzahl englischer Zinnbüchsen in die Augen fielen, die zur Aufbewahrung von Fleisch und Gemüse angefertigt werden und deren Franklin, wie man wusste, viele Tausende mit sich führte. Dieser Anblick rief in den Suchenden plötzlich die ganze ahnungsschwere Erregung der vorhergehenden Tage zurück, bis sich durch nähere Prüfung ergab, daß die vorgefundenen Gefäße vom „Nordstern“ herrührten. Obgleich sie dadurch für's Erste vollkommen wieder beruhigt waren, ließen sie sich doch nicht abhalten, die Nachforschungen mit der planmäßigsten Gründlichkeit weiter zu verfolgen. Wo sie in den Hütten auf unbeerdigte Leichname *) stießen, und deren fanden sich in Folge der unglückvollen Zeit gar viele,

*) Bekanntlich herrscht bei den Eskimo der Brauch, das letzte Glied der Familie nach seinem Tode in der Hütte liegen zu lassen und die irdische Wohnstätte, deren Eingang dann zugemacht wird, gleichsam in sein Grab zu verwandeln.

da legten sie unerbittlich Hand an, um die Todten ihrer Hülle zu entkleiden und sich vollends zu überzeugen, daß es Eskimo und nicht etwa Europäer waren. Als sie zu einer Stätte kamen, an welcher letzthin noch Beerdigungen stattgefunden hatten, bedachten sie sich nicht, die Leichen aufzugraben; dies führte zu einer ergreifenden Scene, indem Erasmus York in einem der Gräber seinen Bruder entdeckte und mit dem tiefsten Schmerze der Untersuchung des Leichnams zu wehren suchte^{*)}. An einer anderen Stelle wurden drei nach den Regeln des englischen Brauchs errichtete Steinhaufen bemerkbar, unter welchen man bei methodischem Suchen eine urkundliche Nachricht über die Fahrten und Schicksale sowie über den Winteraufenthalt des Schiffes „Nordstern“ entdeckte. Daneben die mit Inschriften versehenen Gräber der vier Seeleute seiner Mannschaft, welche im Lauf des letzten Winters gestorben waren. Ringsumher wurden noch manche Ueberbleibsel dieses Winteraufenthalts aufgelesen, z. B. Reste von Schiffstauen, Lappchen von Zeug u. s. w.; aber nirgends war auch nur die entfernteste Hindeutung auf jene von Beck ersonnenen Geschichten zu ermitteln, obgleich sich aus den niedergelegten Nachrichten ergab, daß Saunders mindestens neun Monate hier verweilt hatte und mehrfache Beweise sein Verkehren mit den dortigen Eingeborenen bezeugten^{**}). Bei diesem Stande der Dinge konnte nun

^{*)} Die Berichte stimmen hier nicht genau überein. Ommauey sagt in seiner Depesche vom 10. Septbr. 1850 (*Parliam. Papers* 1852. Vol. L, p. XXXII): *there were also several recent graves, and one of them proved to belong to a relative of our guide, who evinced much grief on seeing an attempt to disturb it.* Dagegen sagte Commander Phillips am 3. Nov. vor der von der Admiralität bestellten Untersuchungs-Commission aus: Als man in einer der Eskimo-Hütten verwesende Leichname entdeckt und dazu geschritten sei, dieselben auszuziehen, habe Erasmus York bei einem derselben seine Hand in die Höhe gestreckt und ein jämmerliches Geschrei erhoben. Adam Beck habe sie dann bedeutet, daß es der Leichnam seines Bruders sei. Diesem letzten Bericht zufolge wäre York's Bruder unbedeutend gefunden.

^{**}) Es ist (S. 69) bereits erwähnt, daß das Schiff „Nordstern“ unter dem Schiffmeister Saunders mit sehr bedeutenden Vorräthen am 26. Mai 1849 von England abgeschickt wurde, um den Investigator, dessen Rückkehr durch den Lancaster-Sund damals mit Mißbehagen erwartet wurde, auf's Neue zu verproviantiren und behufs weiterer Nachforschungen nach

auch John Ross die Glaubwürdigkeit seines Lieblings nicht länger aufrecht erhalten; er erklärte sich jetzt endlich von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Franklin'sehen Schiffe hier nicht zu Grunde gegangen sein könnten, und hat dieß nicht nur gegen seine Gefährten ausgesprochen, sondern auch in Privatbriefen, welche er in jener Zeit nach England schrieb. Selbst Adam Beck erschien beschämt und verstimmt, bis ihm in späterer Zeit neue Gelegenheit dargeboten wurde, auf seine Entdeckungen zurückzukommen und sich die Leichtgläubigkeit seines früheren Vertheidigers von Neuem zu Nutzen zu machen. Dieß hat im Anfang des Jahres 1852 zum letzten und stärksten Ausbruch einer höchst unerfreulichen und unfruchtbaren Fehde zwischen John Ross und Penny geführt, in deren Verlauf sich der erstere dergestalt zu den unwürdigsten Insinuationen hinreißen liefs, daß die öffentliche Meinung sich mit dem entschiedensten Mißtrauen und mit Widerwillen von seiner Sache hinwegwandte *)

der Melville-Insel zurückzuweisen. Bei einem Versuche, von der Melville-Bai aus das mittlere Eis zu durchsehn, hatte Saunders das Mißgeschick, von den Eismassen am 29. Juli eingeschlossen und im Packeise gefangen zu werden. Unter den größten Gefahren sah er sich fast acht Wochen lang auf und ab getrieben, bis zuletzt heftige Herbststürme das Packeis, indem sie es gegen die Eisberge trieben, in kurzer Zeit zersplitterten und dem hartbedrängten Fahrzeuge Gelegenheit boten, in dem nahen Wolstenholme-Sunde am 26. Septbr. eine Zuflucht zu suchen. Hier ging der Winter nicht ohne mannichfache Unglücksfälle und Krankheiten vorüber; namentlich wurde ein Theil der Mannschaft vom Scorbut hart mitgenommen. Lange schute sich Saunders vergeblich nach dem Aufbruch des Eises; er konnte erst im Anfange des Monats August unter unsäglichen Anstrengungen die See wieder gewinnen, und wandte sich nun nach dem Lancaster-Sund und der Barrow-Straße, wo er von Capt. Penny und einzelnen andern Schiffen der im Anfange dieses Jahres ausgesandten Geschwader angesprochen wurde; vgl. *Narrative of the proceedings of H. M. S. North Star Mr. James Saunders, Master-Commanding, on an Expedition to Barrow Straits, with stores and provisions, in 1819 and 1850* in den *Parliam. Papers 1851*, Vol. XXXIII. *Arctic Expedition* p. 56—64.

*) Wer sich näher über diesen gehässigen Streit unterrichten will, den verweisen wir auf die Aktenstücke in den *Parliam. Papers* Vol. L, besonders auf die *Copy of any further correspondence between Admiral John Ross and the Danish Inspector-General (L. Platon) touching the fate of the Expedition under Sir John Franklin* (11 Seiten).

Nachforschungen in der Barrow-Straße 1850. — Die ersten Spuren der Vermissten.

Als Penny nach diesen Verzögerungen am 18. August vor der Einmündung des Jones-Sundes in die Baffins-Bai ankam, sah er seine Erwartung, eine freie Fahrstraße nach dem Wellington-Kanal zu finden, auf's Empfindlichste getäuscht. Undurchdringliche Massen granitfesten Packeises traten ihm überall hemmend in den Weg. Das Wetter war unheimlich trübe und in solchem Maasse finster geworden, daß nach keiner Seite hin sich ein freier Blick in die Ferne eröffnete. Am 19. August lichteten sich zwar die dichten Nebel um etwas, allein sowohl die eisige Temperatur, welche bereits wieder anhaltendes Frostwetter zu verkünden schien, als auch die Verhältnisse des Eises mahnten von jedem Versuche ab, auf den schmalen Wasserstraßen, die zwischen jenen starren Massen sich hinzogen, weiter hinaufzudringen. Die Besorgniß, rettungslos vom Eise eingeschlossen zu werden, oder für unabschbar lange Zeit seiner Thätigkeit ein unfreiwilliges Ziel gesetzt zu sehen, machte sich auf das Lebhafteste geltend. Die Erfahrungen, von welchen James Ross im Jahre 1848 in der Barrow-Straße und der „Nordstern“ 1849 in der Melville-Bai betroffen war, standen zumal in zu frischer Erinnerung, als daß Penny nicht hätte zu dem Entschlusse kommen sollen, aus diesem gefahrdrohenden Gebiete eilends wieder zu entweichen.

Indem Penny hierauf nicht ohne tiefen Unmuth über das Mislingen des von ihm mit Vorliebe gehegten Planes seinen Lauf südwärts richtete, um durch die Barrow-Straße nach dem Wellington-Kanal zu segeln, wurde er am Eingange des Lancaster-Sundes durch das unvermuthete Zusammentreffen mit den beiden von Grinnell ausgerüsteten Schiffen „Advance“ und „Rescue“ erfreut. Die amerikanische Mannschaft hatte auf ihrer Fahrt von New-York her vielfach die Schwierigkeiten der arktischen Schifffahrt gekostet und erprobt, aber mit dem ihr eigenthümlichen regen Unternehmungsgeiste hatte sie sich keine Gelegenheit entgehen lassen, die Erscheinungen dieses Eismeres zu erkunden. In den Labyrinthen der Baffins-Bai hatte sie mit der größten Uer-

schrockenheit riesige Eisberge erstiegen, ausgemessen und ihr Gewicht zu ermitteln versucht. Selbst die Stunden und Tage augenscheinlicher Gefahr blieben durch die erstaunliche Behendigkeit und Lebendigkeit ihres Wesens und in Folge einer nie versagenden Geistesgegenwart nicht ohne Ausbeute für ihre Forschungen. Unter Anderem hatte sich Lieut. de Haven am 8. Juli zu dem kühnen Wagniß verleiten lassen, im 74° n. Br. das Mitteleis in der Richtung zum Lancaster-Sund hin zu durchschneiden. Dieß kam ihm jedoch theuer zu stehen: seine Schiffe wurden in den schmalen Wasserstraßen des Mitteleises durch die Eisbildungen, welche sich ansetzten, auf drei Wochen so gut wie festgehalten und geriethen selbst in die Gefahr, auf unabsehbar lange Zeit vom Packeise umschlossen oder von zusammenstossenden Eisbergen zerdrückt und vernichtet zu werden. Während dieser Zeit wurden die Amerikaner von den Schiffen des Capt. John Ross und des Comm. Forsyth überholt. Nachdem es ihnen am 26. Juli gelungen war, bei günstigem Südwest-Winde mit Hilfe der Eissägen und Taue wieder nach dem Ostrande der Melville-Bai zu gelangen, fügten sie sich darein, nach der herkömmlichen Weise die gewundenen und ermüdenden Fahrstraßen längs der Küste zu verfolgen, welche zwar nur ein langsames aber doch ein sicheres Fortschreiten gewährten. So kam es, daß sie die englischen Geschwader, welche einen bedeutenden Vorsprung gewonnen hatten, selbst während ihres dreitägigen (durch Adam Beck verschuldeten) Aufenthalts am Cap York noch nicht zu erreichen vermochten, und daß sie jetzt von allen das Penny'sche Geschwader, welches durch die Digression zum Jones-Sund einige Tage verloren hatte, zuerst erblickten. Penny eilte sogleich herbei, diese neuen Bundesgenossen auf's Herzlichste zu bewillkommen *). Nachdem beide Theile durch gegenseitige Mittheilungen im Verlauf einer flüchtigen Stunde den genauesten Verkehr für ihre gemeinschaftliche Aufgabe mit einander

*) Der Amerikanische Reisebeschreiber (Kane a. a. O. p. 151) schildert dieses Zusammentreffen: „By half past 12 (Aug. 19th) the *Lady Franklin* (das Commandeur-Schiff des Capt. Penny) came up along side of us. A cordial greeting, such as those only know, who have been pelted for weeks in the solitudes of arctic ice A hurried interchange of news followed u. s. w.“

und ihr Ge-
lage augen-
digkeit und
versagenden
ungen. Un-
dem küh-
leis in der
Dieses kam
den schma-
gen, welche
gen und ge-
vom Pack-
n zerdrückt
n die Ame-
des Comm.
ungen war,
und Taue
gen, fügten
gewundenen
olgen, wel-
ortschreiten
der, welche
während ih-
nthalts am
fs sie jetzt
die Digres-
st erblick-
ossen auf's
eile durch
Stunde den
it einander

151) schil-
the Lady
along side
been pelted
exchange of

angeknüpft hatten, setzten sie jeder für sich die Fahrt zu dem Felde der Nachsuchungen fort, welches beide unabhängig von einander und doch übereinstimmend erkoren hatten und welches sie nach wenigen Tagen an der Wellington-Strafse wieder vereinigen sollte.

Es wird auf alle Zeiten den Eindruck eines großartigen Ereignisses machen, das in jenem entlegenen Meeresarm der Barrow-Strafse, welcher erst seit 30 Jahren entdeckt und seitdem kaum ein paar Mal wieder erreicht worden war, jetzt mit einem Mal 12 Entdeckungsschiffe erschienen*), um für die Sache der Vermissten nach allen Seiten hin eine planmäßige Thätigkeit zu entwickeln. Indessen würde es doch eine verwickelte und selbst ermüdende Aufgabe sein, die Fahrten und Begebnisse der verschiedenen Fahrzeuge im Einzelnen zu verfolgen. Wir werden uns daher ihre Operationen nur im Allgemeinen gegenwärtig zu erhalten suchen und im Uebrigen uns auf die erheblicheren Erlebnisse beschränken.

Bei der fast durchgängig trüben und nebelhaften Witterung im Verlauf jener Wochen ereignete es sich leicht, das die zusammengehörigen Schiffe auf mehrere Tage einander aus dem Gesicht verloren und das Fahrzeuge ganz nahe neben einander vorübersegelten, ohne sich gegenseitig zu erblicken. Die beiden amerikanischen Schiffe kamen schon im Lancaster-Sund aus einander und es gingen mehrere Tage darüber hin, ehe sie sich wieder vereinigten. In Folge einer zufälligen Fügung wurde das Penny'sche Geschwader, obgleich es später als fast alle übrigen dem Gebiet der Barrow-Strafse sich näherte, vom Schiffmeister Saunders, der mit dem „Nordstern“ dort kreuzte, zuerst erblickt und am 21. August in

*) Wir benutzen diese Gelegenheit zu einer Aufzählung der verschiedenen Schiffe und ihrer Führer:

„Resolute“ (Capt. Austin) mit d. Dampfschiff „Pioneer“ (Lient. Osborn).

„Assistance“ (Capt. Ommanney) mit dem Dampfschiff „Intrepid“ (Lient. Cator).

„Lady Franklin“ und „Sophia“ (Penny).

„Felix“ und „Mary“ (Capt. John Ross).

„Advance“ (Lient. de Haven) und „Rescue“ (Griffin).

„Prince Albert“ (Commander Forsyth).

„Nordstern“ (Schiffsmeister Saunders).

der Nähe von Admiralty-Inlet angesprochen. Saunders hatte seit Jahr und Tag keine Nachrichten aus England erhalten. Er war daher sehr erstaunt, als er von Penny erfuhr, daß die Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ mit neuen Verproviantirung er ausgesandt war und nach welchen er noch immer vergebens suchte, nicht nur längst nach England zurückgekehrt seien, sondern auch von Neuem ausgerüstet und bemannt durch die Behrings-Straße das arktische Meer wahrscheinlich schon wieder erreicht hatten. Nicht minder überraschte ihn die Nachricht, daß jetzt gleichzeitig so viele Fahrzeuge aus England und Amerika, und sogar zwei Dampfböte, sich in der Nähe befänden, um nach Franklin und seinen Gefährten zu forschen. Dabei erfüllte es ihn mit großem Mißmuth, daß alle auf ihn gesetzte Erwartungen in England als verfehlt, daß die zur Ausrüstung des „Nordstern“ verwendeten Kosten als nutzlos angesehen und über sein Schicksal ernste Besorgnisse gehegt wurden. Als Penny ihm hierauf eine Verfügung der Admiralität überreichte, durch welche er angewiesen wurde, sogleich nach England zurückzukehren und seine Vorräthe auf der Insel Disco niederzulegen, sah er sich durch diesen letzten Punct vollends in die peinlichste Verlegenheit versetzt. Denn offenbar war diese Weisung auf der Annahme begründet, daß der „Nordstern“ irgendwo in der Baffins-Bai oder Davis-Straße an der grönländischen Küste angetroffen werde. Niemand konnte ihm noch in der Barrow-Straße vermuthen. Penny suchte vergebens in Saunders zu dringen, um ihn zu bewegen, daß er die Vorräthe an irgend einem von ihm bezeichneten, zugänglichen Orte in der Nähe landen möchte, wo sie den gegenwärtig im Anzuge begriffenen Expeditionen bei ihrer Rückkehr außerordentlich zu Statten kommen, als Hülfsmittel für fernere Unternehmungen unter Umständen sogar erforderlich werden konnten. Saunders vermochte sich nicht zu entschließen, dem Buchstaben jener Weisung zuwider zu handeln. Er schied von Penny, ohne ihm Aussicht auf Erfüllung eines so überzeugend motivirten Wunsches zu geben. Sein letztes Wort war, daß er dem Capt. Austin noch zu begegnen hoffe und dessen Entscheidung als maßgebend betrachten werde. Als diese Hoffnung getäuscht wurde, ergriß er nach abermaligem Schwanken zuletzt den völlig verfehlten Ausweg, seine

Vorräthe auf einer kleinen Insel, Wollaston, am Navy-Board-Inlet, zu landen, wo sie vor der Hand auf jeden Fall nutzlos waren, da keines der Geschwader im Westen von ihrem Vorhandensein eine Ahnung haben konnte.

Comm. Forsyth war am 20. August längs der Südküste der Barrow-Stralze bis zur Leopolds-Insel gekommen. Da seinem Schiffe der Zugang des dortigen Hafens durch Eissehranken versperrt war, schickte er einige seiner Gefährten *) in einem Guttapercha-Boot an's Land: theils um eine Nachricht seines Vorhabens dort niederzulegen; theils damit sie sich überzeugeten, ob die Vorräthe, welche Capt. James Ross im vorhergehenden Jahre dort zurückgelassen, noch vorhanden: theils endlich damit sie sich an Ort und Stelle versicherten, daß keine Mitglieder der Franklin'schen Mannschaft inzwischen dort gewesen waren. Mit zitternder Hand öffnieten sie die Cylinder, welche die niedergelegten Nachrichten enthielten; man kann sich denken, welche Bewegung eines der vier hervorgeholten Papiere hervorrief, welches sichtlich in neuester Zeit erst den von James Ross eingelegten Blättern hinzugefügt war: denn Niemand hatte eine Ahnung, daß irgend ein Schiff seitdem dort gewesen sein konnte. Allein den Augenblicken einer freudig auflodernden Hoffnung folgte schnell die herbe Enttäuschung, als sich ergab, daß dieses Blatt vom Schiffsmeister Saunders geschrieben war, der erst vor wenigen Tagen diesen Punkt besucht und sich vergebens bemüht hatte, einen Theil seiner Vorräthe über das Eis hierher zu landen. Das von dem Capt. James Ross erbaute Haus befand sich, obwohl es an ein paar Stellen leicht beschädigt war, noch in einem vortreflichen und selbst einladenden Zustande. Unwillkürlich drängte sich bei der Besichtigung desselben der Wunsch auf, daß Franklin mit den Seinen immer ein solches Obdach gefunden haben möchte!

Von der Leopolds-Insel richtete Forsyth den Lauf seines Schiffes den Prince-Regents-Inlet hinab, um dem von Lady Franklin ausgesprochenen Verlangen gemäß in Boothia-Land nach den Vermissten zu forschen. Die Aussichten für das Gelingen die-

*) Unter ihnen befand sich W. Parker Snow, der diese Landung in seiner öfters angeführten Reisebeschreibung p. 250 f. schildert.

ses Unternehmens waren mehr als zweifelhaft. Die Küste zeigte sich mit Eislagen umgürtet, die nach Süden zu immer mehr hervortraten. Nur in der Mitte des Sundes hielt sich ein offenes Fahrwasser, auf welchem das Treibeis in zunehmenden Massen umherwogte. Die Luft wurde trübe und nebelvoll; während der Dunkelheit der folgenden Nacht setzte ein Eisfeld in der Gegend von Fury Beach dem weiteren Vordringen ein Ziel. Die Mannschaft tröstete sich jetzt noch mit der Hoffnung, bei wiederkehrender Tageshelle eine südwärts zur Brentford-Bai gerichtete Fahrstraße zu entdecken. Als aber am Morgen um 9 Uhr die Nebel sich lösten und der Blick auf die Umgegend sich lichtete, da erkannte Forsyth vom Mastkorbe *) aus zu seiner Bekümmerniß, daß festes Packeis den ganzen Canal von einer Küste zur anderen undurchdringlich überdeckte. In dem verhängnißvollen Augenblick dieser Wahrnehmung fielen alle seine Entwürfe und Hoffnungen wie mit einem Schläge zu Boden. Die Nothwendigkeit, durch möglichst schleunige Rückkehr nach der Barrow-Strafse sich den Gefahren und Drangsalen einer Ueberwinterung im Eise zu entziehen, überhob ihn jeder weiteren Ueberlegung. Während dieses Rückwegs erwachte in einigen Mitgliedern der Mannschaft das Verlangen, in einem kleinen Boote nach der Brentford-Bai vorzudringen; allein Comm. Forsyth glaubte dieß nicht gestatten zu können. Dagegen entschloss er sich zu einem Versuche, von der Barrow-Strafse aus jenseit des Cap Rennell, längs der Westküste von Nord-Somerset (im Peel-Sund) einen Durchweg nach Boothia zu finden. Bald zeigte sich indeß auch dieses Unternehmen unausführbar, da die Barrow-Strafse durch eine von der Leopolds-Insel zum Wellington-Canal hin ausgedehnte Eisschranke versperrt war. Unter dem Eindrücke dieser Erfahrungen entschied sich For-

*) Eigentlich vom „Krähenneste“ aus. *Crow's nest*, eine Art kleinen Schilderhauses, welches ganz oben am Mastbaume befestigt ist und als Warte benutzt wird. — Bellot (*Voyage* p. 41) knüpft an diesen Ausdruck folgende scherzhafte „etymologische“ Bemerkung: „*Ce lieu est le poste de l'ice-master, qui, à chaque instant prieur en bas de ce qu'il aperçoit, ou commande la manœuvre. Ce babillage a lieu à chaque instant, et quelque bel esprit de gaillard d'avant, ennuyé de ces ordres perpétuels, s'en sera vengé par ce surnom.*“

syth, nur noch zum Cap Riley an der Nordküste der Barrow-Straße hinüber zu kreuzen, dort von dem Stande der Nachforschungen Kundschaft einzuziehen und dann unverweilt nach England zurückzukehren. Auf diesem Wege begriffste er den Lieut. de Haven, der seit einigen Tagen sein Begleitschiff „Rescue“ aus den Augen verloren hatte und sah einige Schiffe weiter westlich theils vom Eise umschlossen, theils im Kampfe mit den Eisfeldern begriffen.

Als Forsyth am 25. August in die Nähe des Cap Riley kam, erregte eine dort aufgepflanzte Flaggenstange die Aufmerksamkeit der Mannschaft. Er traf hier noch einmal mit dem Lieut. de Haven zusammen und hörte von ihm die überraschende Nachricht: daß dort Spuren der Vermissten entdeckt wären. Bei dieser Kunde drängten einige Mitglieder der Mannschaft in stürmischer Ungeduld zur Landung. Sie eilten in einem Boote an die Küste und fanden auf der nach Westen hin vorgestreckten Landzunge, welche nur 12 bis 14 Fuß über den Spiegel des Meeres sich erhebt, zunächst eine vom Capt. Ommauney niedergelegte Benachrichtigung *), aus welcher sich ergab, daß er zwei Tage vorher hier

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 70, Sutherland p. 309. Snow p. 315. Die Benachrichtigung lautet: „Ih. Maj. arktische Such-Expedition: Hiermit wird angezeigt, daß Capt. Ommauney mit den Offizieren der Schiffe Ihrer Maj. „Assistance“ und „Intrepid“ am 23. August 1850 am Cap Riley landete und daselbst die Spuren eines Lagerplatzes entdeckte so wie auch Ueberreste verschiedener Gegenstände sammelte, welche augenscheinlich beweisen, daß eine Abtheilung der Mannschaft von Königl. Schiffen an dieser Stelle sich aufgehalten hat. Auch auf der Beechey-Insel wurde nachgesucht und dort ebenfalls Spuren jener Mannschaft gefunden. — Zugleich wird hiermit benachrichtigt, daß Vorräthe von Lebensmitteln und Brennholz im Leopolds-Hafen liegen. Die Königl. Schiffe „Assistance“ und „Intrepid“ trennten sich von dem Geschwader unter Capt. Austin auf der Höhe von Wolstenholme am 15. d. M.; sie haben seitdem die Nordküste des Lancaster-Sundes und der Barrow-Straße untersucht, ohne auf anderweite Spuren zu treffen. Capt. Ommauney wendet sich von hier zum Cap Hotham und Cap Walker, um nach weiteren Spuren der Expedition von Sir John Franklin zu suchen. — Gegeben am Bord des Schiffes I. M. „Assistance“ auf der Höhe des Cap Riley, am 23. August 1850. Erasmus Ommauney.“

Daneben hatten auch die Amerikaner die folgende charakteristisch kurze

allerlei Anzeichen eines Verweilens englischer Staatsschiffe erkannt hatte. Etwas näher an den düsteren Klippen des Kalkstein-Vorgebirges, die sich in kurzen terrassenartigen Absätzen bis zu 800 Fuß Höhe erheben, machten sich vier kreisförmig gebildete, von Kalksteinwällen umgebene Räume bemerklich, die offenbar durch Menschenhände errichtet waren und zur Aufstellung von Zelten gedient hatten. Etwas mehr seitwärts ließ sich die Einfassung eines fünften größeren Zeltraumes entdecken, von dessen Eingang sich eine Aussicht auf das Meer eröffnete, während die Eingänge jener vier kleineren Zelte nach Westen gekehrt waren. Obgleich die Mannschaften der Schiffe „Assistance“, „Rescue“ und zuletzt der „Advance“ schon manche zerstreut umherliegende Ueberbleibsel der einstmaligen Bewohner dieser Zelte eingesammelt hatten, gelang es doch den Gefährten Forsyths, noch einzelne Gegenstände aufzulesen, die an sich zwar dürftig genug aber gleichwohl von dem höchsten Interesse waren, sofern sich aus denselben Folgerungen über ihren Ursprung, über die Heimath der Personen, welche einst hier sich aufhielten, und selbst über den Zeitpunkt ihres Verweilens begründen ließen. Dahin gehörten ein paar Lappchen Segeltuch, der Rest des Taus einer Strickleiter, welches durch eingesponnene rothe und gelbe Fäden als Fabrikat für die englische Marine erkannt wurde: Knochen von Ochsen, Hammeln, Schweinen, Rennthieren und Geflügel, die offenbar als Ueberreste von Mahlzeiten liegen geblieben waren, einige Stückchen Holz u. s. w. Diese Spuren unterschieden sich gar sehr von den mehr als hundert Jahre alten Ueberresten verfallener Eskimo-Wohnungen, welche in jenen von menschlichen Wesen längst nicht mehr

Benachrichtigung niedergelegt: „Expedition der Vereinigten Staaten zur Aufsuchung Sir John Franklin's, E. J. de Haven, Esq. als Befehlshaber: Die Brig „Advance“ landete am 25. Morgens, um einen [hier errichteten] Steinhaufen (*caïra*) zu untersuchen. Sie geht nach Cap Hotham, wo sie ihr Begleitschiff „Rescue“ anzutreffen hofft — Alle wohl“ — Es mag noch bemerkt werden, daß das Schiff „Rescue“ bei der Entdeckung dieser Spuren der Vermissten am Cap Riley theilhaftig gewesen war. Kane (a. a. O. p. 156) bezeichnet es als auffallend, daß Ommaney dieses Umstandes gar nicht erwähnt hatte. So viel wir sehen, ist dies das erste Anzeichen jenes eifersüchtigen internationalen Haderns, welchem bald nachher eine nur zu ergiebige Nahrungsquelle sich darbieten sollte.

bewohnten Gestaden noch hier und da entdeckt wurden. Auf den ersten Blick ergab sich, daß sie den letzten Jahren angehörten und daß sie von civilisirten Menschen kamen. Gleichwohl konnte es als ausgemacht angesehen werden, daß seit Parry kein europäisches Schiff hierher geiangt war und daß damals nur eine kleine Abtheilung britischer Seemänner diesen Küstenstrich durchstreift hatte, ohne sich irgend wie zu verweilen.

Je mehr man sich alle diese Umstände vergegenwärtigte, desto unzweifelhafter bestätigte sich die Vermuthung, daß ein Theil der Gefährten Franklins hier gewesen war und mindestens einige Tage sich aufgehalten hatte. Voll Freude über diese wichtige Ermittelung, die ihm oder wenigstens einem Theil seiner Mannschaft durch eigene Anschauung an Ort und Stelle sich bestätigt hatte, trat Comm. Forsyth vom Cap Riley, ohne weitere Aufschlüsse abzuwarten, am 25. August die Rückreise an. Er ist so glücklich gewesen, die erste Kunde der Entdeckung, daß Franklin die Barrow-Straße wirklich erreicht haben mußte, in den ersten Tagen des October 1850 nach England zu überbringen. Seit so vielen Jahren war dieß der erste sichere Beitrag zur Aufhellung des Schicksals der vermissten Expedition und schon an sich nicht ohne Erheblichkeit, da die bisherigen Vermuthungen, daß Franklin entweder einen anderen Weg genommen oder daß er den Lancaster-Sund gar nicht erreicht, und die schreckensvollen Aussagen des Adam Beck, welche sonst diesen schlimmen Vermuthungen neue Nahrung hätten geben müssen, jetzt mit einem Male thatsächlich widerlegt waren. Daher wurde es gern übersehen, daß die Aufgabe, für welche Lady Franklin das Schiff „Prince Albert“ ausgerüstet hatte, ungelöst geblieben war: — Niemand legte Gewicht darauf, daß Comm. Forsyth das Feld, auf welchem er forschen sollte, nicht erreicht hatte, und daß Alles, was von ihm für die Erkundung der Vermissten geschehen war, nur wenig in Betracht kommen konnte. Es ist für diese Expedition bezeichnend genug, daß das Schiff während dieser viermonatlichen Fahrten niemals vor Anker gelegen hatte*). — Allein Betrachtungen dieser Art traten

*) Snow p. 381 . . . thus arriving in Aberdeen (Oct. 1st) without having once cast anchor since leaving the Orkneys on the 10th of last

zumal unter dem ersten Eindrücke der neuen Kunde weit in den Hintergrund zurück: die Nachrichten und Zeugnisse vom Cap Riley wurden mit der lebendigsten Theilnahme aufgenommen, und unter Freudenthränen als erste Vorboten der erhofften Auffindung der Vermissten begrüßt.

June! — Forsyth's Angabe über eine von ihm ausgeführte Erkundung der Küste vom Cap Hurd bis Point Innes im Wellington-Kanal (vergl. *Letter from Commander Forsyth to the Secretary of the Admiralty* d. d. Aberdeen, 1. Oct. 1850: „*We got in with the land between Capes Herschel and Hurd, and examined the coast as far as Point Innes in the Wellington Channel, without finding any further traces of the missing parties*“) hat sich als unzuverlässig erwiesen. Die Mannschaft Penny's sowohl als die Amerikaner fanden hier die deutlichsten Spuren der Vermissten. (Vergl. z. B. den Bericht des Lieut. de Haven: „*On Point Innes distinct traces of an encampment were found together with many relics similar to those found at Cape Riley.*“) — Die von den Gefährten Forsyth's am Cap Riley aufgefundenen Gegenstände erregten in England eine unbeschreibliche Aufmerksamkeit. Von allen Seiten wurde auf's Argelegentlichste darauf gedrungen, zu ermitteln: in wie weit sich aus diesen Ueberresten der Aufenthalt Franklin'scher Mannschaften nachweisen ließe? welchem Jahre derselbe angehörte? welche Aufschlüsse sich über den Zustand und das Befinden, über die Zwecke und weiteren Pläne ergäben? Die aufgefundenen Holzstückchen und Knochen wurden von Richardson u. A. im Museum des Haslar Hospitals unter das Microscop gebracht und die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der vergleichenden anatomischen Botanik und Zoologie kamen in Anwendung, um zu entscheiden, welchen Erdstrichen die Bäume und Thiere, von welchen sie herrührten, zuzuschreiben seien. Die aufgefundenen Fragmente von Stricken und Segeltuch wurden in Chatham Yard zerlegt und sowohl von Gelehrten als von Werkverständigen technisch geprüft. Aus diesen Untersuchungen entstanden officiële Gutachten, welche mit unzweifelhafter Evidenz feststellten, daß Abtheilungen der Mannschaft des „*Erebus*“ und „*Terror*“ entweder 1845 oder spätestens 1846 am Cap Riley verweilt und daselbst magnetische Beobachtungen angestellt hatten. Vergl. *Proceedings of Comm. Forsyth . . . with observations of Capt. Sir W. E. Parry, Sir John Richardson, Dr. Andrew Clark, Capt. Beechey and Col. Sabine on articles found at Cape Riley which were brought home by Comm. Forsyth.* — Viele Mühe würde erspart oder doch die Gewißheit des Ergebnisses noch verstärkt worden sein, wenn Forsyth gewußt hätte, daß vom Capt. Omanney und Lieut. de Haven auch Zinngefäße mit Etiketten von Goldner (welchem Letzteren im Jahre 1814 die Lieferung für Franklin übertragen war) aufgefunden waren.

Die Spuren der Vermissten auf der Beechey-Insel und am Wellington-Canal.

Capt. Ommanney war am 24. August, nachdem er sich über den Charakter der am Cap Riley und im Süden der Beechey-Insel entdeckten Spuren unterrichtet hatte, weiter gegen Westen zum Cap Hotham gesteuert, wo der letzten Bestimmung des Capt. Austin zufolge das britische Marine-Geschwader wieder zusammen treffen sollte. Diese Operation schlug für ihn ungünstig aus. Er hatte das Mißgeschick, dort vom Eise umschlossen und für die nächsten beiden Wochen an jeder thätigen Theilnahme für die weiteren Nachforschungen verhindert zu werden. Dem amerikanischen Schiffe „Rescue“, welches bis dahin mit ihm war, gelang es, sich einem gleichen Loose zu entziehen und mit seinem Hauptschiffe an der Südküste der Beechey-Insel sich wieder zu vereinigen. Mittlerweile kam Penny, der den Wellington-Canal zum nächsten Ziele sich ersuchen hatte, desselben Weges. Sobald er von Lieut. de Haven die überraschende Nachricht der am Cap Riley entdeckten Spuren hörte, war sein Entschluß auf der Stelle gefasst. Er richtete den Lauf seines Schiffes nach Westen, suchte die „Assistance“ mitten im Eise auf, um die erforderlichen Erkundigungen einzuziehen und die aufgelesenen Ueberreste in Augenschein zu nehmen; als er dann am Bord der „Assistance“ seiner Sache gewiß geworden, kehrte er mit dem bezeichnenden Ausrufe: „Jetzt werde ich weiter suchen wie ein Bluthund!“ *) zu seinen Fahrzeugen zurück und richtete deren Lauf zum Ostrande des Wellington-Canals. Die Stärke und Geschicklichkeit seiner Fahrzeuge bewährte sich auch hier außerordentlich, obwohl es ihm nicht ohne Anstrengung gelang, aus den ringsum sich ansetzenden Eisbildungen zum Cap Spencer vorzudringen. Von hier aus führte er einen erlesenen Theil seiner Mannschaft auf der Küste nordwärts hin. Bald wurden alte Spuren von Schlitten entdeckt, die am Rande der längs des Ufers sich hinziehenden Kalkstein-Hügelkette zu einer 6 engl. Meilen entfernten Anhöhe führten. Auf

*) Osborn *Stray leaves* p. 102.

diesem Punkte, der bei hellem Wetter eine weite Aussicht auf den Wellington-Canal und auf die Westgebiete der Barrow-Straße eröffnet, war eine Hütte von etwa 10 Fuß im Durchmesser erbaut. Das Innere war mit kleinen Steinen ausgepflastert, die Seitenwände waren von Stein aufgeführt; einige Lücken in der Wand mit Moos oder Papier ausgestopft. Ein kleiner Seitenraum umschloss die Feuerstelle, bei welcher sich noch Ueberbleibsel von Asche und Kohlen, und von Kochapparaten bemerklich machten. Unter einer Anzahl von Zinngefäßen, deren man schon am Cap Riley entdeckt, trug eines den Namen des Arztes „Mac Donald“. Bei weiterem Nachsuchen fand man verschiedenartige Gegenstände, welche nur von den Vermissten herrühren konnten: ein Zeitungsblatt aus dem September 1844, abgenutzte Stricke, zerrissene Handschuhe, Lappen von allerlei Zeug, Knochen, Flügel, Federn und Köpfe von allerlei Geflügel, Stückchen weißen und beschriebenen Papiers, welches vom Winde zwischen die Steine geweht war. Aber vergebens wurde nach einer von den einst Anwesenden niedergelegten Benachrichtigung gesucht; vergebens erschöpften sich die Suchenden in Wahrscheinlichkeiten über die näheren Umstände, welche diesen Aufenthalt herbeigeführt haben mochten oder über den weiteren Hergang desselben. Anfangs hatte Penny sogar die Muthmaßung *) ausgesprochen, daß Franklin's Schiffe an irgend einer Stelle mehr nordwärts hinauf im Wellington-Canal verunglückt sein möchten und daß in Folge dieses Schicksals eine Abtheilung der Vermissten zuerst hier eine Zuflucht gesucht und dann weiter zum Cap Riley sich zurückgezogen habe. Allein jetzt wurde die Beobachtung, daß die Spuren am Wellington-Canal bloß Abfälle von Geflügel als Reste ihrer Mahlzeiten enthielten,

*) Diese damals gehegte Vermuthung ist bei der Rückkehr Penny's nach England im September 1851 Gegenstand einer besonderen Anfrage des Admiralitäts-Amtes geworden. Aus der von Penny gegebenen Erklärung sehen wir, daß dieselbe lediglich aus den Mittheilungen des Capt. Ommaney bei ihm entstanden war und in Folge der von ihm weiter entdeckten Spuren der Vermissten bald nachher von ihm nicht nur aufgegeben sondern auch widerlegt wurde. S. *Letters from Capt. Austin and Capt. Penny relative to the searching expeditions* in den *Parliam. Papers 1850* a. a. O. p. LXI No. 24 u. 25.

— während am Cap Riley auch noch Knochen von Ochsen, Schaafvieh und Schweinen umherlagen — als hinreichend angesehen, um diese Ansicht zu widerlegen *).

Da die beiden Küstenpunkte, an welchen jetzt bestimmte Anzeichen eines Aufenthalts der Vermissten gefunden waren, nur etwa fünf Stunden Weges von einander entfernt lagen, erkannte Penny die Erforschung des Terrains zwischen denselben als nächste Aufgabe. In der Frühe des andern Tages (27. August) steuerte er mit seinen Schiffen südwärts zum Ausgange des Wellington-Canals hinab, und wandte sich zunächst zur Beechey-Insel, welche fast in der Gestalt eines rechtwinklichen Dreiecks mit nordostwärts gekehrter und einwärts geschweifter Hypothenuse dem Südwestende des Landes Nord-Devon vorgelagert ist, oder vielmehr die Südwest-Spitze zu diesem sogenannten Festlande bildet **). Ueber die Oberflächenbildung dieser Insel, welche als natürlicher Mittelpunkt jener beiden Fundorte erschien, beschränken wir uns darauf zu bemerken, daß ein wilder und zerrissener Höhenzug sich längs des ungefähr eine halbe Meile weit fortlaufenden Südrandes hinzieht, von da in einem rechten Winkel nach Norden zu umbiegt und in geringerer Höhe bis nach der spitzzulaufenden, nordwärts gerichteten Landzunge sich hinauf erstreckt. Dieser Gebirgszug ist augenscheinlich das Gerippe der Insel; er fällt nach Süden und Westen zu mehr steil ab und ist hier nur in sehr geringem Maße mit Gestadland bekleidet. An der Westseite macht

*) Die officiellen Berichte über den Verlauf und Bestand dieser Auf- fundungen im 50. Bande der *Parliam. Papers* vom J. 1852 sind kurz und dürftig. Einige nähere Umstände enthalten die bereits erwähnten Protocolle der Untersuchungs-Commission des Admiralitätshofes und die späteren mehr eingehenden Erklärungen von Penny in *Further correspondence and proceedings connected with the arctic expedition* (ebend. p. 112 - 120), welche auch ein Verzeichniß der am 27. August 1850 auf der Beechey-Insel aufgefundenen Gegenstände enthalten. Von besonderem Interesse sind die verschiedenen Reisebeschreibungen: Sutherland *Journal of a voyage in Baffin's Bay and Barrow Straits* p. 292 - 317. Kane *The U. S. Grinnell Expedition* p. 155 - 169. Osborn *Stray leaves* p. 100 - 121.

**) Die Leser werden aus der Nebenkarte des unserer Darstellung beigefügten Kartenblattes ein klares Bild der Bildung und Gestalt der jetzt mit so lebhafter Theilnahme betrachteten Beechey-Insel gewinnen

sich nach Süden zu ein Vorsprung bemerklich, der von einer seitwärts heraustretenden, fast isolirten Anhöhe gestützt wird. Dadurch entsteht hier eine im Norden von den Küsten des Insellandes Nord-Devon eingeschlossene Bucht, deren wir unten wieder zu gedenken haben werden.

Als Penny gegen die neunte Morgenstunde des 27. August vor dieser Bucht ankam, traf er daselbst die Schiffe des Capt. John Ross und der Amerikaner *), welche nicht sowohl in Folge eines bestimmten Planes als durch die Wirkungen des Zufalls oder vielmehr durch den Zwang der Bedrängnisse, welchem die Schifffahrt in diesem Meerestheile unterworfen war, sich hier zusammenfanden. Die Wichtigkeit der neuen Kunde führte sogleich zu einer Berathung der drei Befehlshaber, während die übrigen Offiziere des Penny'schen Geschwaders — theils auf seine frühere Weisung hin, theils fortgerissen durch den Erfolg der letzten Ergebnisse — mit einer Anzahl von Seeleuten nach der nahen Küste eilten. Nachdem die Befehlshaber bei jener Zusammenkunft durch Penny über den Stand der Nachforschungen in Kenntniß gesetzt waren, machte dieser mit der ihm eigenthümlichen Energie Vorschläge zur Lösung der zunächst am dringendsten erforderlichen Aufgaben. Hierbei ging der alte John Ross mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit und mit einer Entsagung, die ihm alle Ehre macht, darauf ein, den Capt. Forsyth im Regents-Inlet (wo die drei Befehlshaber ihn auf dem Wege nach Boothia-Land dachten) aufzusuchen, um ihm die Gefahren und Beschwerden seines nunmehr zwecklos erscheinenden Unternehmens zu ersparen **). Lieut. de Haven übernahm es gern, den Spuren der Vermissten an der Ostseite des Wellington-Canals zu folgen und bei dem ersten Aufgehen des Eises den Wellington-Canal hinaufzusteuern. Penny selbst hatte

*) Lieut. de Haven hatte am vorhergehenden Tage einen Versuch gemacht, den Wellington-Canal aufwärts vorzudringen. Er begegnete den Schiffen Penny's, welcher vergebens von diesem Unternehmen abmahnte. Schon bei Point Barre nöthigten ihn dicke Eisschranken, welche dort nach allen Anzeichen seit mindestens drei Jahren den ganzen Canal von einer Seite zur andern versperret hielten, unabwendbar zur Rückkehr. Kane p. 158. Vgl. de Haven's *Report* vom 4. Oct. 1851.

**) Kane *Exp. L. St. Grinnell Expedition* p. 162.

die Beechey-Insel und ihre nächsten Umgebungen im Osten und Norden zum Felde seiner Thätigkeit ersehen *); seine Männer hatten sich, wie wir sahen, inzwischen bereits in Bewegung gesetzt, um dort die Auskundschaftung zu beginnen.

Diese Berathungen wurden zuletzt plötzlich durch die Meldung unterbrochen, daß ein Mann des Penny'schen Geschwaders vom Strande der Insel her in vollem Laufe und unter den Anzeichen einer überraschenden Nachricht zurückkehrend erblickt werde. Als bald brachte der ergreifende Ruf: „Gräber! Capitain Penny, Gräber! Franklin's Winterquartiere!“ die Befehlshaber in die lebhafteste Bewegung. Auf's Höchste gespannt und erwartungsvoll machten sie sich sogleich auf; wie im Wettlauf schritten sie in der Mitte ihrer Seeleute und Matrosen über das Eis gegen die düstern Klippen dahin. Kaum hatten sie den Rücken der dort vorgestreckten Kalksteinhügel überklommen und das jenseitige im Süden und Westen von Felshöhlen umzogene Strandgebiet erreicht, als sie sich wie mit einem Zauberschlage in die Mitte der sichtbar verfallenden Ueberreste verschiedener Arbeiten und Thätigkeiten versetzt sahen, welche vor wenigen Jahren diesen öden unwirthlichen Boden auf eine Zeit lang belebt hatten. Zahlreiche Schlittenspuren und Fußwege durchkreuzten sich in allen Richtungen. Jene Goldner'schen Zinngefäße, deren bis dahin nur einzelne zerstreut gefunden waren, lagen an einer Stelle zu Hunderten reihenweise aufgeschichtet. Nicht weit davon wurde aus den zerstreut umherliegenden Splittern und Sägespänen der Arbeitsplatz der Holzarbeiter entdeckt. An einer andern Stelle war ein fast drei Fuß hoher Ambossblock stehen geblieben, und ringsum bekundeten Steinkohlenreste, Abfälle von Schmiedearbeit, Eisenspäne und allerlei Trümmer von Eisengeräth die einstmalige Thätigkeit von Amboss und Hammer. Ein ovales Fleckchen Landes von nur 7 Fuß Länge,

*) Penny's Bericht vom 12. April 1851 in den *Parliam. Papers* 1852. Vol. L. p. XLVII: „Having consulted with Capt. de Haven and Sir John Ross, it was agreed that the former should despatch a party to continue the search northward along the east coast of Wellington Channel, while I explored the coast to the eastward.“ — Dem widerspricht Kaue p. 161: „He himself (Penny) would take the western search“, dessen Angabe dießmal wohl nach der obigen Quelle zu berichtigen sein dürfte.

zierlich mit Moos eingefasst, bezeichnete die kümmerlichen Ueberreste eines Gärtchens, in welchem einst antiscorbutische Kräuter angebaut und daneben Lichenen, Mohlblumen und Anemonen aus den von freundlicheren Zonen herbeigebrachten Samenkörnern oder Pflanzen aufgeblüht waren. Näher nach dem Strande zu stand eine Anzahl von Fässern — es waren Schiffstonnen, die man nach Matrosenbrauch in der Mitte durchschnitten und dadurch in eine doppelte Anzahl offener Gefäße verwandelt hatte — bei den noch kenntlichen Ueberresten von Waschlhäusern und Waschzelten. Etwas weiter aufwärts trat eine umfassendere Anlage *) von $61\frac{1}{2}$ Fufs Länge und 50 Fufs Breite hervor, die mit augenscheinlicher Planmäßigkeit entworfen und nicht ohne einen beträchtlichen Aufwand von Arbeitskräften aufgeführt war. Sowohl jene äusseren Umfassungswälle von 4 Fufs Dicke und 5 Fufs Höhe, als auch die im Innern aufgeführten Scheidewände enthielten deutliche Spuren und selbst noch Ueberbleibsel der Sparren, welche einstmals die Ueberdachung getragen hatten. Eine Abtheilung dieser Räume war offenbar als eine Art von Magazin benutzt; an einem besonders abgelegten Platze fanden sich noch einige, zum Theil sogar nicht völlig ausgeleerte Kohdensäcke; daneben mochten Mundvorräthe aufbewahrt worden sein, auf deren Vermehrung Franklin während seines Aufenthalts auf den Walfisch-Inseln und in der Melville-Bai so angelegentlich bedacht gewesen ist. Zugleich hatte diese Anlage einen Vereinigungspunkt für verschiedene Werkstätten dargeboten: man entdeckte innerhalb derselben Feuerstellen, und die in einer Ecke aufgehäuften Holzreste zeigten, daß Tischler oder Zimmerleute mit Axt, Hobel und Säge gearbeitet hatten. Neben diesen und anderen auf den persönlichen Verkehr und Lebensbedarf hinweisenden Vorrichtungen fehlten auch die Spuren einer höheren, wissenschaftlichen Thätigkeit nicht: an einer im Innern mit Vorbedacht ausersehenen, gegen die Einwirkungen der arktischen Wetter möglichst geschützten Stelle entdeckte man die Einfassung eines kleinen, länglich-runden Zeltraumes, an welchem die Lage und Aufstellung einzelner Steine deutlich den früheren Standort für astronomische und meteorologische Instrumente erkennen ließen.

*) Eine Abbildung der Umrisse giebt Osborn p. 108.

Wie eindrucksvoll und überwältigend der Anblick dieser Spuren und Ueberreste auch sein musste, sie traten doch in der Betrachtung eine Weile zurück, als die Suchenden zu den drei Gräbern kamen, die sich an einer sinnig gewählten Stelle gleichsam zu einem kleinen Friedhof an einander schlossen und mitten unter jenen bereits hinschwindenden Zeugnissen des alltäglichen Wirkens durch die höhere Weihe ergreifender und erhebender Anschauungen ausgezeichnet erschienen. Tiefe Wehmuth erfüllte die Brust der Seemannner, indem sie sich an dieser Stätte sammelten und die noch überdauernden, in der Erinnerung unvergesslichen Denkmale des einstmaligen vorübergehenden Aufenthalts der Vermissten umstanden. Ein nach Osten gerichteter, den Strahlen der Morgensonne erreichbarer Abhang, von welchem aus man durch eine Schlucht die Klippen des Vorgebirges von Riley erblickte, trug diese drei Grabhügel. Sie waren an den Seiten mit Steinplatten belegt, am Kopf- und Fußende mit eichenen Brettern eingefasst. In ihrer schmucklosen Einfachheit erinnerten sie an die Grabmäler auf alten englischen Dorfkirchhöfen. Die Gefährten der Bestatteten waren mit treuer Sorgfalt darauf bedacht gewesen, den Grabhügeln eine ernste Sauberkeit zu verleihen und sie auf eine Reihe von Jahren gegen die zerstörende Wirkung der Elemente zu sichern. Mit rauhen Händen aber mit bewegtem Herzen waren diese Denkmale bereitet^{*)}: keine übel angebrachte Verzierung, keine mißlungene Phrase störte den wohlthuenden Eindruck der Innigkeit, der erhebenden Andacht. Einer der Begrabenen gehörte der Mannschaft des „Terror“, zwei der des „Erebus“ an. Vorzüglich wollte man in den Inschriften auf den Kopfbrettern der letzteren beiden den Stempel des Gemüths und Sinnes wieder erkennen, in welchem Franklin lebte und waltete^{**)}.

^{*)} Unter den verschiedenen Berichterstattern hat vorzugsweise Osborn p. 111 den Gräbern auf der Beechey-Insel eine näher eingehende Schilderung und Betrachtung gewidmet.

^{**)} Osborn p. 112: „*I thought I traced in the epitaphs over the graves of the men from the „Erebus“ the manly and Christian spirit of Franklin. In the true spirit of chivalry, he, her captain and leader, led them amidst dangers and unknown difficulties with iron will stamped upon his brow, but words of meekness, gentleness, and truth were his device*“

Die Inschriften der drei Gräber lauteten wie folgt*):

Sacred
TO THE
MEMORY
OF
W. BRAINE, R. M.,
H. M. S. EREBUS,
Died April 3, 1846,
AGED 32 YEARS.
„Choose ye this day whom ye
will serve.“ — Joshua, c. 24.
Part of 15 v.

Sacred
TO THE
MEMORY OF
JOHN HARTNELL,
A. B. H. M. S. EREBUS,
Died Jan. 4th, 1846,
AGED 25 YEARS.
Haggai, c. 1, v. 1.
„Thus saith the Lord of Hosts,
Consider your ways.“

Sacred
TO
THE MEMORY OF
JOHN TORRINGTON,
WHO DEPARTED
THIS
LIFE JANUARY 1st,
A. D. 1846,
ON BOARD OF
H. M. S. TERROR,
AGED 20 YEARS.

Die Urkunde dieser Grabschriften ist bis jetzt die letzte und für das Jahr 1846 die einzige schriftliche Quelle zur Geschichte der Franklin'schen Expedition geblieben. In ihnen allein ist das ausdrückliche Zeugniß der Thatsache enthalten, daß Gefährten Franklin's den ersten Winter nach ihrer Abreise aus England an dem Strandgebiete der Beechey-Insel ihr Winterquartier aufgeschlagen und daß sie mindestens bis zum Frühjahr 1846 dort verweilt haben. Die Namen, welche in den Inschriften genannt werden, finden sich gleichlautend in den Schiffslisten wieder. Einer von ihnen verstarb nach Aussage der Grabschrift „am Bord des Schiffes Terror“; daraus ist gewiß, daß dieses Schiff sich in der Nähe befand. Zwei Seemänner vom Commandeur-Schiff „Erebus“ ruhen an seiner Seite; daher ist es kaum anders anzunehmen, als daß auch die beiden Schiffe neben einander vor Anker lagen. Selbst über den Ort, welchen Franklin ihnen zum Ankerplatz angewiesen, herrschte unter den anwesenden Befehlshabern und Offizieren nur Eine Meinung. Die Bai, welche sich zwischen Nord-Devon und der Beechey-Insel hineindrängt, gewährte einen überaus sichern und bequemen Hafen, in welchem die Schiffe sowohl gegen die herumtreibenden Eisblöcke geschützt als auch außer der Gefahr waren, bei einer plötzlichen Bewegung in den Eismassen fortgerissen zu werden**). Auf beiden Küsten-

*) Nach Sutherland, der Vol. I. p. 265 seiner Reisebeschreibung eine Art Abbildung der Kopfbretter mit den Inschriften giebt. Vgl. Kane p. 163, Osborn p. 112, Markham p. 63 u. s. w.

***) Osborn sagt in seiner veranschaulichenden Weise: „Franklin's

gl *):

Sacred
TO
MEMORY OF
ORRINGTON,
DEPARTED
THIS
JANUARY 1st,
1816,
BOARD OF
S. TERROR,
20 YEARS.

die letzte und
r Geschichte
lein ist das
s Gefährten
England an
rtier aufge-
1816 dort
ten genannt
ieder. Ei-
am Bord
Schiff sich
deur-Schiff
nders anzu-
er vor An-
ahmen zum
en Befehls-
velehe sich
rängt, ge-
n welchem
geschützt
Bewegung
n Küsten-

eschreibung
Vgl. Kane

Franklin's

seiten im Norden und Süden wurden Wegweiser gefunden, die unverkennbar dazu gedient hatten, bei Schneestürmen und finsternem Wetter zum Standort der Schiffe zu leiten; aus der Uebersetzung, daß die Schiffe Erebus und Terror hier und an keiner andern Stelle, zu Winterhäusern eingerichtet, vor Anker gelegen hatten, ist damals der Name „Erebus- und Terror-Bai“ entstanden.

Die vergleichende Ueberschau der verschiedenen Anlagen und Vorrichtungen auf der Beechey-Insel ergab eine planmäßige Anordnung und regelrechte Leitung für die verschiedenen Geschäftszweige. Vermuthungen eines gewissen Wohlbefindens der Mannschaft ließen sich als wahrscheinlich begründen. Die überall sichtbaren Anzeichen von Arbeit, Thätigkeit und Bewegung, — die aufgefundenen Spuren von Jagdstreifzügen und Uebungen im Scheißenschießen, — die Schlittenzüge, welche systematische Erkundungs-Expeditionen nach allen Richtungen hin erkennen ließen, — die Pflege des Gärtehens und der astronomischen Beobachtungen hielten den Gedanken fern, daß die Mannschaften hier von schweren Leiden heimgesucht wären. Die Ereignisse dreier Todesfälle unter 138 Männern im Laufe eines arktischen Winters konnten um so weniger als ein ungünstiges Zeichen angesehen werden, da zuverlässig diese Verluste an Menschenleben während eines mindestens achtmonatlichen Aufenthalts die einzigen waren und daher verheerende Seuchen nicht statt gehabt hatten.

Penny sandte desselben Nachmittags (27. August) eines seiner Böte zum Cap Riley, um die dortigen Spuren weiter zu verfolgen. Die erste Fernsicht dieses Bootes erregte auf dem erst jetzt vom Lancaster-Sund herankommenden Schiffe des Capt. Austin, der bei seinen Nachforschungen von der Ponds-Bai her so lange zurückgehalten war und von den Entdeckungen der letzten Tage noch keine Kunde hatte, die eigenthümlichsten Ahnungen *).

squadron lay . . far and effectually removed from all risk of being swept out of the bay, which, by a bye, from the fact of the enclosed area being many times broader than the entrance of the Erebus and Terror Bay, was about as probable as any stout gentleman being blown out of a house through the keyhole.

*) Sutherland p. 311: „I am certain it occurred to some of the officers that there were among us persons belonging to the missing ships.“

Mannschaft dieser Schiffe vermuthete Penny noch im Jones-Sund; sie mochte sich zur Zeit eher einer Begegnung mit den Vermissten als mit einem Boote des Schiffes „Lady Franklin“ versehen. — Sobald Capt. Austin hierauf von den überraschenden Nachrichten des entdeckten Winteraufenthalts in Kenntniß gesetzt war, ließ er den Lauf seiner Schiffe nach jener Bai richten, in welcher die Fahrzeuge von Penny, Capt. John Ross und de Haven bereits vor Anker lagen und gab derselben, indem sie nun Fahrzeuge sämtlicher Geschwader vereinigte, den bezeichnenden Namen „Unions-Bai“.

Am 28. August und den folgenden Tagen wurden die Nachsuchungen auf der Beechey-Insel von den Mannschaften der verschiedenen Geschwader auf's Emsigste fortgesetzt. Niemand vermochte es sich als möglich zu denken, daß Franklin den Schauplatz seines Winteraufenthalts verlassen haben sollte, ohne irgend eine Benachrichtigung über seine Ankunft, über die bisherigen Resultate seiner Forschungen, über seine Begegnisse, Schicksale und weiteren Pläne niederzulegen. Auf dem höchsten Gipfel der Insel, der nach allen Seiten weithin sichtbar über der am Südrande sich hinziehenden Bergkette emporragte, hatte ein unzweifelhaft von Franklin's Männern errichteter Steinhaufen schon aus der Ferne die Aufmerksamkeit der Herbeikommenden auf sich gezogen. Hierher richteten nach einander Capt. Ommanney, Penny, Capt. John Ross und Lieut. Cator ihre Schritte: der Steinhaufen wurde von ihnen abgetragen und wieder aufgerichtet, der Boden zwölf Fuß in der Runde aufgegraben, aber alles Suchen nach einer von den ersten Erbauern niedergelegten schriftlichen Urkunde war vergebens *).

*) S. die von Penny auf Erfordern des Admiraltäts-Amtes gegebene schriftliche Erklärung *Parliam. Papers* Vol. 50. *Arctic Exped. Further correspondence and proceedings* p. 113 und die Nachrichten der einzelnen Berichte und Reisebeschreibungen. Osborn (*Stray leaves* p. 113) wurde bei dem Besuch dieses Punktes durch eine über alle Erwartung ausgedehnte Fernsicht überrascht: im Nordwesten öffnete sich der Blick auf das große Inselland Cornwallis vom Cap Hotham und der Griffiths-Insel aus viele Meilen weit: südwestwärts zeigte eine dunkle Masse das Cap Walker an; vom Cap Bunny her ließen sich die Umrisse des Südrandes der Barrow-Straße deutlich in ihrer östlichen Richtung verfolgen. Die Leopolds-Insel

irge
und
von
Bal
wur
schu
die
Arb
stäl
der
mäl
dem
öffn
ents
die
flüß
nah
acht
und
Anv

erse
it a
thün
der
dies
und
sein
zen

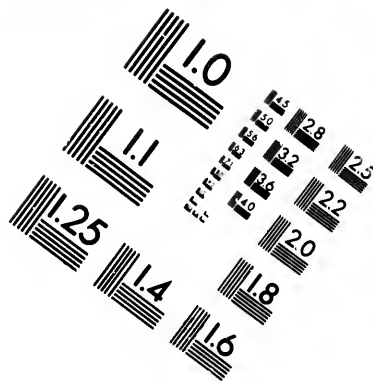
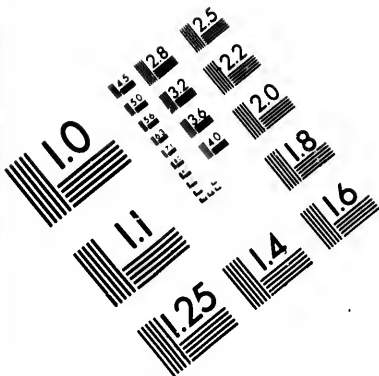
elo
Käl
der
R
Me
wä
lus
ke
18

Auf der ganzen Insel wurde der Boden an jeder Stelle, wo irgend niedergelegte Nachrichten sich vermuthen ließen, mit Karst und Spaten durchwühlt. Die aufgeschichteten Zinngefäße waren von den Vermissten für irgend einen Zweck — vielleicht um als Ballast zu dienen — mit Kies und kleinen Steinen angefüllt; sie wurden alle ausgeleert, aber nirgends ergab sich auch hier eine schriftliche Kunde. Vergeblich wurden die inneren Räume und die äußeren Umgebungen des Vorrathshauses, die Werk- und Arbeitsstätten, das Gärtchen, das Erdreich nahe bei den Grabstätten aufgegraben. — So suchten die Mannschaften anfangs mit der belebenden Zuversicht des unfehlbaren Gelingens, dann mit allmählig immer mehr sinkenden Hoffnungen, bis sie zuletzt an jedem Erfolge verzweifelten! — Auch der Gedanke, die Gräber zu öffnen, blieb nicht fern: die Befehlshaber konnten sich jedoch nicht entschließen, diesem Vorschlage Folge zu geben: die Pietät oder die feierliche Stimmung, welche der Anblick dieser Denkmale einflößte, widerstrebte einem solchen Verlangen*). Aber diese Ausnahme blieb auch die einzige. — Es war eine unerklärliche Beobachtung, daß die Aufenthaltsorte oder Sammelplätze für Schieß- und Jagdpartien, daß alle die zahlreichen Felswände, welche doch Anwesenden oder Besuchenden die Gelegenheit, ihre Namen oder

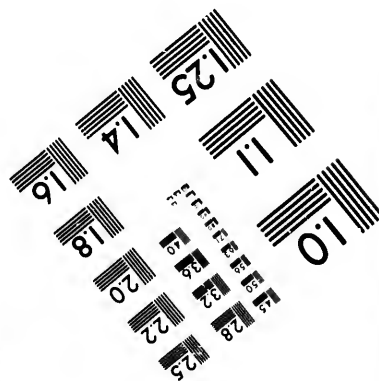
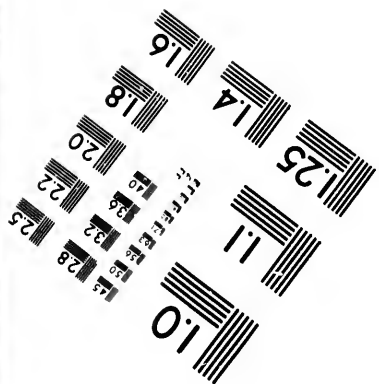
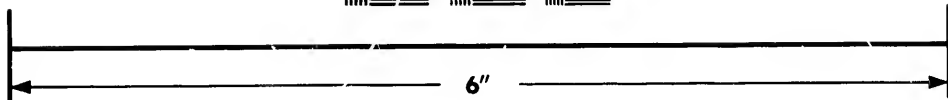
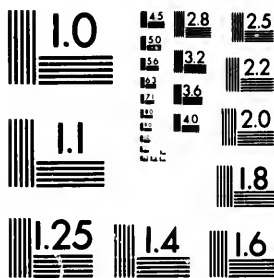
erschien „lächerlich“ nahe (*ridiculously close — to use a seaman's term, it appeared as if a biscuit might have been tossed upon it*): dahinter thürmte sich die Klippe des Cap Clarence gleich Wällen empor. In Folge der wunderbaren Klarheit und Helle der arktischen Atmosphäre, welche durch die Refraction noch gehoben wurde, dehnte sich die Aussicht so umfassend aus, daß Osborn seinen Augen kaum traute, bis er sich mit seinen Begleitern von der Wirklichkeit des Anblickes unwiderleglich überzeugte.

*) Sutherland p. 316 spricht die Ueberzeugung aus, daß die Leichen noch unverwest sein mußten, da die Bestattungen zur Zeit strenger Kälte stattgefunden hatten, und die Wirkungen der Sonne selbst während der heißesten Sommer nicht einen Fuß tief in das Erdreich eindringen. R. C. Weld hat in einer am 27. Oct. 1853 am Westminster Literary and Mechanics Institute gehaltenen (bis jetzt nicht gedruckten) Vorlesung erwähnt, daß Capt. Inglefield, der in den Jahren 1852 und 1853 die Beechey-Insel besuchte, die Gräber öffnen ließ und zu dem Ergebniss gelangte, daß keiner der drei Männer am Scorbut verstorben sei (s. *Daily News* 28. Oct. 1853).





**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

15
16
17
18
19
20
22
25

27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Reminiscenzen aller Art anzuschreiben, so nahe legten, dießmal keine Inschrift und keine Spur einer menschlichen Hand zeigten^o). Und doch war vorzugsweise die ganze innere Seite und das Strandgebiet der kleinen Beechey-Insel beinahe überreich an den mannichfaltigsten Ueberbleibseln, welche das Interesse der Suchenden auf's Lebhafteste reizten und oft die wehmüthigsten Betrachtungen weckten, wie wenig sich auch daraus Folgerungen über die Schicksale und Erfahrungen der Vermissten herleiten ließen^o). Dahin gehörten einige Papierblätter, die das Spiel der Winde nach verschiedenen Richtungen verstreut hatte, darunter ein Blatt mit astronomischen Berechnungen, welches Kane auffand und an sich nahm: — einzelne Stücke eiserner und hölzerner Geräthschaften oder Gefäße; — einige mehr oder weniger abgenutzte Kleidungsstücke, darunter eine Art Ueberrock, der aus einer Filzdecke mit Baumwollengarn ganz roh und kunstlos zusammengenäht war: — altes Segeltuch von verschiedenen nicht unbeträchtlichen Quantitäten, z. B. einmal 10 Stück im Betrage von 30 bis 35 Ellen, ein ander Mal 8 Stück mit dem Zeichen „Terror“, außerdem noch verschiedene kleine Fragmente; zahlreiche Reste von Schiffsstauen, Seilen und Stricken, hin und wieder nicht ohne Belang und noch in nutzbarem Zustande. An einigen Stellen war das Erdreich zum Suchen nach Quellwasser ausgehöhlt. Ein Graben am Waschhause enthielt die gefrorenen Ueberreste des Wassers, welches von den Vermissten zum Waschen benutzt war; Osborn fand ein paar Caschmir-Handschuhe, welche zum Trocknen ausgelegt und am Handende mit einem Steine bedeckt waren, damit sie nicht vom Winde verweht würden; ein Anderer fand einen Schlüssel. Der Anblick aller dieser Gegenstände vermochte nicht, das heißse Verlangen nach einem näheren urkundlichen Aufschluß zu stillen, geschweige denn zu befriedigen; im Gegentheil, die Räthsel und Fragen mehrten sich angesichts der Ueberbleibsel. Allein umsonst waren alle An-

*) Osborn a. a. O. p. 115 „*by some fatality, the proverbial love for marking their names, or telling their tales, on every subject, which I have ever found in seamen, was here an exception.*“

**) Penny hat ein detaillirtes Verzeichniß der von ihm und seinen Leuten aufgefundenen Gegenstände aufgestellt, welches in den *Partiam. Papers* 1852, in der zuletzt angef. Abth. p. 120. abgedruckt ist.

strengungen. Ohne Erfolg wurde die Nordküste der Insel von den Küstenniederungen bis zu den Gipfeln der Berge im Süden und Westen immer von Neuem durchstreift, umsonst wurden auf dem klippenvollen Gestade am jenseitigen Ufer der Erebus- und Terror-Bai die Schlittengeleise aufgesucht und weiter verfolgt: nirgends trafen die Forschenden ein lebendiges Wort: aber jene armseligen Ueberreste wiederholten sich überall. Capt. Penny machte am 29. August einen vergeblichen Versuch, mit seinem Schiffe zu dem Geschwader des Capt. Ommanney hindurchzudringen, der mit demselben immer noch am Cap Hotham vom Eise eingeschlossen lag. Er mußte sich begnügen, das Boot mit einigen seiner Leute abzuschicken, denen es zuletzt nicht ohne Gefahr gelang, über das Eis sich den Weg zu bahnen und die Nachricht von den wichtigen Ergebnissen der letzten Tage zu überbringen. Am folgenden Tage kehrten diese Männer mit der Botschaft zurück, daß die Mannschaft Ommanney's einen Theil der Landschaft am Westrande des Wellington-Canals (Cornwallis-Land) ausgekundschaftet hatte, ohne Spuren der Vermissten zu finden.

Als die Befehlshaber nach und nach erkannten, daß alle ihre Nachforschungen ohne Erfolg blieben, entstand eine Reihe von Fragen, die für die weiteren Schritte ihrer Unternehmungen von der höchsten Bedeutung waren, bei deren Beantwortung aber, in Folge der Vieldeutigkeit und Unsicherheit der Anhaltspunkte, die Meinungen und Urtheile weit auseinander gingen. Vergebens gaben sie sich den Eindrücken hin, welche der Schauplatz des Winteraufenthalts jetzt nach vier Jahren unwillkürlich hervorrief, vergebens suchten sie aus einer Ueberschau von verschiedenen Standpunkten auf den Gedankenkreis und die Pläne der Verschwundenen zu kommen: vergebens starrten sie auf die Felsenklüfte, in welchen jene verweilt: vergebens wünschten sie, daß die verfallenen Behausungen reden möchten: daß der Boden, auf welchem sie jetzt voll Zweifel und Sehnsucht umherirrten, durch ein Zeichen verkünde, wohin sie sich wenden sollten! Es wurde wohl gesagt, die Vermissten möchten bei ihrer Abreise gedacht haben, daß in den Grabdenkmälern und deren Inschriften ein hinlängliches Zeugniß ihres Verweilens zurückbleibe; über die Richtung und das nächste Ziel ihrer Weiterfahrt hätten sie sich ja doch im Voraus

auf keine Weise erklären können, da hierbei Alles von nicht vorher zu berechnenden Umständen abhängig blieb; was sie darüber vor ihrer Abfahrt mittheilen mochten, hätte daher diejenigen, die etwa später nach ihnen suchten, gar leicht irre leiten müssen *). Allein gegen diese Argumentation liefs sich mit Recht geltend machen, dafs Franklin doch unter allen Umständen und um so dringender sich verpflichtet fühlen mufste, über die bisherigen Erlebnisse und Erkundungen Nachricht zu geben, je dunkler die Zukunft seiner Unternehmung ihm erschien. —

Von Vielen ist schon damals die Vermuthung gehegt, dafs Franklin in der Eile seiner Abfahrt versäumt haben könnte, eine solche Nachricht niederzulegen. Sie machten darauf aufmerksam, dafs so manche Anzeichen auf einen unerwarteten und plötzlichen Aufbruch hinwiesen. Unter den aufgefundenen Gegenständen schienen manche mit Absicht zurückgelassen zu sein, um jeden Aufwand von Zeit zu vermeiden, z. B. die Zinngefäfsse, deren sich wohl gegen tausend zusammenfanden, der Anbofsblock, die verstreuten Ueberreste von Holz und Eisen **). Andere waren offenbar lediglich übersehen oder vergessen, z. B. eiserne Klammern, ein Stück Kupferblech, einige gröfsere Stücke Segeltuch, die Kohlensäcke, ein paar beträchtlichere Reste von Tauen, einzelne Kleidungsstücke. — Allein die Ueberzeugung, dafs diefs Zurücklassen sich nur durch die verwirrende Hast eines unerwarteten Aufbruchs zur Weiterfahrt erklären könnte, wurde doch keineswegs von Allen getheilt. Der oberste Führer der Geschwader, Capt. Austin, hat sich in dieser Beziehung selbst widersprochen ***)) und auf jeden Fall sind auch

*) Diefs ist n. A. angeführt Sutherland p. 308.

**) Diese Gegenstände hätten noch nützlich und brauchbar werden können: aber von besonderem Werthe waren sie nicht. R. C. Weld hat (a. a. O.) n. A. angeführt, dafs die Zahl der Zinngefäfsse auf dem „Erlebnis“ und „Terror“ gegen 24,000 betrug; es konnte daher unter Umständen kaum der Mühe werth scheinen, die verhältnifsmäfsig geringe Zahl jener Zinngefäfsse, deren Inhalt während des Aufenthalts auf der Beechey-Insel consumirt zu sein scheint, wieder einzuladen.

***)) Capt. Austin sprach sich gegen Osborn (vergl. dessen *Stray leares from an arctic journal* p. 109—10) auf's Bestimmteste dahin aus und überzeugte ihn auch, dafs dergleichen Ueberbleibsel nach dem Winteraufenthalt einer solchen Expedition in der Regel sich vorfinden. — In seinen officiellen

Betrachtungen solcher Art als unzulänglich erkannt, das Räthsel zu lösen, daß ein so umsichtiger und erfahrener Seemann wie Franklin seine gefahrvolle Reise von hier aus fortgesetzt haben sollte, ohne den später Ankommenden irgend eine Benachrichtigung zurückzulassen.

Daher ist von Anderen die Meinung ausgesprochen, daß eine solche Benachrichtigung wirklich vorhanden aber nicht aufzufinden gewesen sei. Die Flaggenstange, welche zur Bezeichnung der Stelle, an welcher man sie eingrub, aufgepflanzt wurde, möge von den furchtbaren arktischen Wettern ausgerissen, in den Abgrund geworfen, oder von Bären, die dort hausen, niedergerissen und sogar verschleppt sein. Diese letztere Meinung ist indeß bei denjenigen, welche damals die Nachsuchungen angestellt, geleitet oder beobachtet haben, auf den lebhaftesten Widerspruch gestossen; sie alle bestehen fest auf der Meinung, daß ein solches Document, wäre es wirklich vorhanden, ihnen nicht hätte entgehen können.

Ueber den Verlauf der Franklin'schen Expedition bis zu diesem Punkte sind allerlei Vermuthungen gehegt und ausgesprochen, die zum Theil auf anderweiten Ansichten und Vorurtheilen beruhen und daher weit auseinander gehen. Wenn wir die Instructionen Franklin's als einen leitenden Faden im Auge behalten, so dürfte sich Folgendes als wahrscheinlich begründen lassen. Es läßt sich wohl annehmen, daß die Schiffe „Erebus“ und „Terror“, nachdem sie am 26. Juli 1845 die Ueberfahrt von Melville-Bai zum Lancaster-Sund angetreten hatten, bei den günstigen Schifffahrtsverhältnissen dieses Jahres schon mit dem Anfange des August in der Barrow-Straße ankamen. So konnten sie in der ersten Hälfte des Monats August bis zum Cap Walker vordringen, um dort auf dem ihnen vorgeschriebenen Wege nach der nordwestlichen Durchfahrt zu suchen. Wenige Tage waren hinreichend, um Franklin zu überzeugen, daß hier undurchdringliche Eismassen die Durchfahrt, den Ausgang zur Behrings-Straße, verschlossen hielten. Unter diesen Umständen lag es allerdings am nächsten,

Berichten sagt Austin dagegen unverholen: „*there was circumstantial evidence sufficient to prove that its (d. h. der Franklin'schen Expedition) departure was somewhat sudden.*“

bei der Melville-Insel nach einer Durchfahrt zu suchen; aber dies wäre gegen die Weisung der Instruction gewesen *). Franklin hätte eine schwere Verantwortung auf sich geladen, wenn er den ausdrücklichen Warnungen, die ihm gegeben waren, zuwider gehandelt hätte. Daher blieb ihm nichts übrig, als sich nordwärts zu wenden, und er konnte füglich bereits gegen Ende des Monats August in die später sogenannte „Erebus- und Terror-Bair“ eingelaufen sein. Dieser Zeitpunkt gab ihm Gelegenheit, zum 29. August — einem Tage, der für sämtliche, auf den verschiedensten Theilen der Erde begründete Observatorien zu Beobachtungen über Erdmagnetismus festgesetzt war — die geeigneten Vorbereitungen am Cap Riley zu treffen, deren Spuren am 23. August 1850 von Ommanney entdeckt wurden. Da die Schifffahrtszeit des Jahres 1845 hierauf zu Ende ging, konnte Franklin auf Grund der ihm erteilten Instruction kaum anders, als die Weiterfahrt im Wellington-Canal zum kommenden Jahr verschieben, und auf der Beechey-Insel sein Winterlager aufschlagen; es blieb ihm nichts übrig, als die Küsten seiner Fahrstraße so viel als möglich zu erkunden. In der That wird durch den Augenschein bestätigt, daß dies von ihm geschah. Das von Penny jenseit des Point Innes entdeckte Haus auf der Höhe scheint zum Zweck der Beobachtung des Wellington-Canals errichtet zu sein, und die amerikanische Mannschaft hat bis gegen das Cap Bowden hin noch Schlittengeleise der Vermissten entdeckt. Ohne Zweifel sollten sich Franklin und seine Gefährten, nachdem der Winter vorübergegangen war, nach dem Aufbruch des Eises, um ihre Fahrt fortzusetzen. Es ist nicht unmöglich, daß schon früh im Jahre ein plötzlicher günstiger Umschlag des Wetters, wie er in jenen Gegenden nicht selten ist **), den Entschluß zum schleunigen Auf-

*) S. oben S. 30 No. 6.

**) Parry hat in der am 26. Septbr. 1853 zu Lynn gehaltenen Rede, deren wir unten noch zu gedenken haben werden, unter Anderem gesagt: „Man kann sich keinen stärkeren Unterschied denken, als den einer günstigen und ungünstigen Jahreszeit: die plötzlichen Veränderungen in den Eismassen jener Gegend gehen über alle Vorstellung. Zwei bis drei Tage war ich vom Eise dicht umschlossen und konnte kaum so viel Wasser entdecken, daß eine Flasche hätte darin schwimmen können, und 24 Stunden

bruch hervorrief, und daß dann zur höchsten Ueberraschung die Stimme des Befehlshabers zur Abfahrt ertönte. Es galt keine Stunde zu versäumen, um der günstigen Aussicht wahrzunehmen. Ein plötzlicher Rückschlag konnte die Strafse zu dem eisfreien Meer im höheren Norden des Wellington-Canals, welches schon längst aus der Ferne erblickt, aber bisher nicht erreichbar gewesen war, von Neuem verschließen. Hatte man nur die Strecke bis dahin glücklich überwunden, dann war ein freies Fahrwasser nach Westen gewonnen. Es entsteht die Frage: Sollte in einem solchen Augenblicke der plötzlichen Befreiung aus dem nach und nach ermüdenden Winterlager übersehen sein, wie wichtig es war, eine unknndliche Nachricht über die bisherigen Erfahrungen und Aussichten niederzulegen? *). — Der Zeitpunkt, in welchem Franklin von der Beechey-Insel fortsegelte, bleibt demnach höchst ungewiss. Penny hat zwar ausgesagt, daß die Abfahrt erst gegen Ende des Monats August erfolgt zu sein scheine, — er beruft sich auf den Zustand des Eises, auf die hin und wieder tief eingeschnittenen, mithin auf Thauwetter hinweisenden Schlittenspuren, auf die Pflege der Sommerblumen in dem kleinen Gärtchen; — aber alle diese Momente sind offenbar unzureichend, eine entschiedene Ueberzeugung zu begründen.

Begegnisse und Unternehmungen der Geschwader im Herbst. — Die Winterquartiere 1850—51.

Nachdem das Terrain des Winteraufenthalts der Vermissten nach allen Richtungen und in jeder Beziehung hinlänglich erforscht war, erkannten die Befehlshaber der in der Unions-Bai vereinigten Geschwader, daß es nunmehr ihre Aufgabe sei, die Nachsuchungen auf andere Gebiete hinüberzutragen. Jetzt galt es,

später war nicht das geringste Ueberbleibsel von Eis mehr zu sehen. Niemand vermag zu sagen, wie das kommt.⁴

*) Hierüber sind besonders die Bemerkungen von Kane p. 169 zu vergleichen.

alle Hilfsmittel und Kräfte einzusetzen, ob ihnen vielleicht gelingen möchte, in entlegeneren Gegenden die Aufschlüsse zu erlangen, welche die kleine Beechey-Insel und deren Umgebung allen ihren Anstrengungen und Bemühungen versagte. Das Wetter war in den Tagen jener wichtigen Entdeckungen fast unausgesetzt unfreundlich und stürmisch gewesen: oft sahen sich die Suchenden von Nebel und Schneegestöber dicht umfassen; der Himmel war durchgehends von dem unaufhörlich dahintreibenden Gewölk verhüllt; nur sehr wenige sonnenhelle Stunden hatten eine Aussicht auf die starren Landschaften und auf die mit Eis erfüllten Meerestheile der Umgegend eröffnet. Hätte es solcher Umstände und Anschauungen damals nicht bedurft, um die Mannschaften in eine trübe und mißmuthige Stimmung zu versetzen, so nahm diese vollends überhand, als sie sich zuletzt durch furchtbare Stürme und Unwetter noch bis zum 5. September in der Unions-Bai gleichsam festgebannt sahen, während unzählbare Schwärme wilden Geflügels, welche vom höheren Norden herab nach südlichen Gegenden zogen, den mit schnellen Schritten herannahenden arktischen Winter unzweideutig verkündigten *). Auch während dieser sturmvollen und düstern Tage, welche entferntere Ausflüge unmöglich machten, wurden die Besuche der auf alle Zeit so denkwürdigen Beechey-Insel noch unablässig, aber ohne einen namhaften Erfolg wiederholt.

Der 5. September brachte den Geschwadern endlich die lange ersehnte Ueberraschung nicht allein eines günstigen Fahrwitters, sondern auch eines fast ganz wolkenlosen Horizonts. Als bald setzten sie sich in Bewegung: Capt. Austin nach dem Cap Hotham zu, um sich mit den Schiffen des Capt. Onmanney, von welchen er seit seiner Abfahrt vom Cap York (also fast 3 Wochen!) getrennt war, wieder zu vereinigen; Capt. Penny, um noch den letzten Versuch zu machen, ob es ihm vielleicht gelingen könnte.

*) Auch bei den Seethieren machte sich der Zug nach südlicheren Gegenden bemerkbar; namentlich wurden die sogen. weißen Walfische (*white whales*) auf demselben in einer das höchste Erstaunen erregenden Anzahl gesehen (vgl. z. B. Osborn p. 123 f. und besonders Sutherland p. 325. der naturgeschichtlichen Beobachtungen eine große Aufmerksamkeit widmet und von Petersen manche interessante Aufschlüsse erhielt.

im Wellington-Canal eine Fahrstraße nach Nordwesten zu finden. Nach einigem Bedenken folgte auch Capt. John Ross mit seinem Schiffe „Felix“, indem er das Fahrzeug „Mary“, welches durch Beisteuern sämtlicher Geschwader, auch des Amerikanischen, mit den erforderlichen Vorräthen ausgestattet war, — Alle sahen ein, wie sehr es ihnen zu Statten kommen konnte, bei einem etwaigen Unfall in den unbekanntenen Zonen, nach welchen sie jetzt ihren Lauf richteten, eine solche Zuflucht gesichert zu sehen — einer früheren Verabredung zufolge als Reserveschiff in der Unions-Bai zurückzukehren.

Lieut. de Haven war schon am 28. August von der Beechey-Insel den Wellington-Canal hinaufgesegelt. Seinem Wahlspruch *) getreu liefs er sich die erste Wahrnehmung der allem Anseheine nach mindestens dreijährigen Eisdecke, welche den ganzen Canal dort überdeckte und schon am 26. seiner Fahrt ein Ziel gesetzt hatte, noch nicht genügen: er unternahm es noch einmal, sie zu durchsetzen; er wollte Alles aufbieten, um jenes unerforschte hohe Polarmeer zu gewinnen, welches ihm durch seine Instructionen so bedeutungsvoll empfohlen war. Allein auch diesmal blieb sein kühnes Beginnen erfolglos; am Cap Bowden hemmten jene undurchdringlichen Schranken von Neuem die Weiterfahrt und er sah sich, indem er umkehren wollte, auf mehrere Tage dort vom Eise umschlossen.

Obgleich Penny schon damals von der Ahnung erfüllt war, daß jener verhängnißvolle Canal der Weg sei, auf welchem die Vermifsten ihren noch unerreichten Verbleib genommen, bedachte er sich dennoch wohl, ein so mißliches Unternehmen mit übereilem Ungestüm zu verfolgen. Er legte vor dem Cap Spencer, am Eingange des Wellington-Canals, an und bestieg dort mit Stewart eine 700 Fufs über den Meeresspiegel emporragende Anhöhe. Mit sicherem Blick erkannte er von hier aus in weiter Ferne nordwärts der Insel Cornwallis eine weite lockende aber leider unerreichbare Meeresfläche, indem eine südwärts vorgelagerte starre,

*) Die von de Haven angenommene bezeichnungsvolle Devise *go-ahead* „vorwärts“ erscheint als stehendes Epitheton der amerikanischen Expedition.

mehrere Meilen breite Packeismauer keinen Zugang offen ließ *). Bald nachher traf er mit de Haven wieder zusammen. Beide Männer bekamen sich vollständig überzeugt, daß alle Hoffnung, hier hindurchzudringen, entschieden aufgegeben werden müsse, und beschlossen, sich mit den übrigen Geschwadern am Cap Hotham wieder zu vereinigen.

Während der folgenden Tage hatten alle Schiffe in der Gegend des Cap Hotham und der Griffith-Insel die äußersten Gefahren zu bestehen. Die Mannschaft der „Assistance“ befand sich einmal dergestalt inmitten verderbendrohender Eisblöcke, daß sie jeden Augenblick das Schiff zersprengt zu sehen fürchtete und für einen solchen Unfall Vorkehrungen zu ihrem Schutze traf. Die Lebensmittel wurden auf das Verdeck gebracht, je zwei Männer nahmen ein Bündel mit ihren nothwendigsten Kleidungsstücken zwischen sich, um es im Augenblicke der drohenden Katastrophe ergreifen zu können; die 9 Böte des Schiffs wurden in Bereitschaft gesetzt und unter der Mannschaft vertheilt; jedem wurde eines derselben als das für ihn bestimmte Rettungsmittel bezeichnet. Nachdem die Stunden dieser Bedrängniß vorüber gegangen waren, drohten neue Gefahren. Das Schiff wurde eines andern Tages durch die Gewalt der Eismassen an einer Seite um 6 Fuß emporgehoben und schien jeden Augenblick unvermeidlich auf die Seite fallen zu müssen; in dieser schlimmen Lage blieb nichts übrig, als die

*) Nicht ohne Interesse ist die Schilderung bei Sutherland I, p.324: *Open water could be seen northward of Cornwallis Island, and of an impenetrable barrier of ice in the channel. Drifting ice was clearly discerned in the water, and also an island (wahrscheinlich die später von Penny entdeckte und besuchte Insel Baillie-Hamilton) completely surrounded by water. The refraction was very powerful at the time, otherwise objects at such a distance would be invisible beneath the horizon.* Vergl. Osborn p. 131: *From a headland about 12 miles north of Barlow Inlet Capt. Penny observed with astonishment that there was only about ten miles more „Water! water! large water! as far as I could see! to the N. W.“* — Diese Gegend war damals noch völlig unbekannt. Parry hatte auf seiner berühmten Entdeckungsreise den Wellington-Canal bekanntlich gar nicht befahren, sondern nur den unteren Theil desselben, nicht über das Cap Bowden hinaus, von fernher gesehen.

offen liefs *).
men. Beide
le Hoffnung,
müsse, und
Cap Hotham

in der Ge-
fersten Ge-
befand sich
ke, daß sie
lete und für
e traf. Die
wei Männer
ungsstücken
Katastrophe
Bereitschaft
e eines der-
net. Nach-
aren, droh-
ages durch
emporgeho-
Seite fallen
ig, als die

nd I. p.324:
d of an im-
ly discerned
a Penny ent-
ded by wa-
e objects at
t. Osborn
Inlet Capt.
a miles more
own words
N. W.“ —
e auf seiner
a gar nicht
er das Cap

Schaukeln und Bieken in Thätigkeit zu setzen, um dem Schiffe beim Umstürzen wenigstens ein möglichst weiches Lager zu bereiten *). — Capt. Austin wurde bei seiner Ueberfahrt zum Cap Hotham durch die Richtung der schmalen Fahrstraßen, welche sich inmitten des Packeises hinzogen, eine Strecke gen Norden in den Wellington-Canal hinaufgeführt, bis die entgegentretenen Hindernisse ihm nöthigten, an dem nordwärts vorgestreckten Packeisfelde Halt zu machen, und gegen die von Süden herauftreibenden Massen Schutz zu suchen. Am 7. September Abends erhob sich plötzlich ein Orkan von Norden her, der jenes Packeisfeld nach allen Richtungen hin zersprengte und die beiden Schiffe des Capt. Austin („Resolute“ und „Pioneer“) inmitten der mit furchtbarer Gewalt dahintreibenden Eisflarden aus dem Wellington-Canal nach dem Lancaster-Sund hin eine beträchtliche Strecke weit fortriss. Schon schlossen sich rings die Eismassen und beim Schiffsvolk griff die Befüchtung um sich, in derselben Weise, wie es dem Capt. James Ross begegnet war, rettungslos nach dem Atlantischen Ocean hinabgeführt zu werden; aber die Kraft des Dampfes einen glücklichen Sieg über die Elemente. Denn als sich am dritten Tage (9. Septbr.) mitten im Pack ein schmaler, nach Westen gerichteter Ausgang zeigte, der mit frischem Eise von nur etwa 6 Zoll Dicke belegt war, da wurde der „Pioneer“ in Bewegung gesetzt: und dieses Dampfboot bahute sich, was einem Segelschiffe zumal bei der herrschenden Windstille vollends unmöglich gewesen wäre, aller Hindernisse ungeachtet zuletzt den Weg zur offenen See und erreichte mit der „Resolute“, welche von ihm in's Schlepptau genommen war, unter dem Jubelruf der bis dahin in der peinlichsten Spannung schwebenden Mannschaft glücklich das Cap Hotham **).

*) Markham (Mitglied der Mannschaft des Schiffes „Assistance“) in seinem Büchlein *Franklin's footsteps* p. 64.

**) Diese Begegnisse sind von Osborn (*Stray leaves* p. 128) mit hinweisender Lebendigkeit geschildert: *The „Resolute“ fast astern, with a long scope of hawsers. the „Pioneer“ like a prize-fighter settled to her work, and went in and won. The struggle was a hard one — now through sludge and young ice, which gradually checked her headway, impeded as she was with a huge ressel astern — now in a strip of open water. mending*

Als hierauf sämtliche Geschwader, wie durch das Walten des Zufalls und gegen alle Erwartungen wiederum an einem Punkte vereinigt, in der Nähe der Griffiths-Insel am Rande eines gewaltigen Eisfeldes vor Anker lagen, drängte sich die Beobachtung, daß die Sommerszeit im Scheiden sei, ihnen lebhafter auf als je zuvor. Die Tage waren in merklich gesteigertem Abnehmen, und schon ließ sich berechnen, daß die Sonne binnen wenigen Wochen auf drei Monate verschwinden würde; eintretende Kälte, anhaltende Stürme und die immer häufigeren Schneegestöber kündigten das nahe Ende der Schifffahrtszeit an. Daher richteten sich die Gedanken der Befehlshaber Austin und Penny auf die Zurüstungen für die Zeit des Einfrierens der Schiffe und bei ihrem ersten Wiederbegeggen (am 10. Septbr.) traten die Berathungen über die Wahl des Ortes und über die innere Einrichtung der Winterquartiere in den Vordergrund. Hiernit standen indessen die Nachforschungen, welche während des Winters vorbereitet und mit dem Anfange des Frühjahrs begonnen werden sollten, im genauesten Zusammenhange. Für diese Angelegenheit erschien aber nach den bisherigen Erfahrungen nichts wichtiger, als eine gemeinsame Verständigung unter einander und mit den Amerikanern. Capt. Austin erließ demnach am folgenden Tage ein an Lieut. de Haven und Penny gerichtetes Circular, in welchem er die Nothwendigkeit einer planmäßigen Organisation der Rettungs-Expeditionen hervorhob und beide einlud, mit ihm bestimmte Maßregeln zu verabreden, damit Collisionen mehrerer Expeditionen auf demselben Nachsuchungsgebiete für die Zukunft vermieden und die allseitige Ausdehnung der Operationen möglichst gesichert würde.

*her pace to rush at a bar of broken-up pack, which surged and sailed away as her fine bow forced through it — now cautiously approaching a nip between two heavy floe-pieces, which time and the screw wedged slowly apart — and then the subdued cheer with which our crews witnessed all obstacles overcome . . . Auch Sutherland I p. 343 schildert diese Kämpfe aus eigener Anschauung: *The Resolute and Pioneer were evidently drifting down Barrow Straits; . . . indeed, it is very doubtful whether we could have got clear with our sailing vessels, had we been similarly situated. The young ice among the pack must have acquired great firmness, and it seemed to offer great resistance to the steamer (Pioneer) as she came against it.**

Auf diese Einladung erfolgte noch an demselben Tage vom Lient. de Haven eine unerwartete Antwort. Er beklagte schwer, die von ihm gehegten Entwürfe und Hoffnungen gescheitert, und durch den Zwang der ungünstigen Umstände, von welchen alle Nachsuchungsgeschwader in gleicher Weise betroffen wären, jene von Austin bezeichneten Collisionen veranlasst zu sehen. Zugleich übersandte er eine Abschrift seiner Instruction, um den Capt. Austin zu überzeugen, daß ihm unter den obwaltenden Verhältnissen — da es ihm nicht gelungen sei, einen Standpunkt für erfolgreiche Operationen im kommenden Frühjahr zu gewinnen — nichts übrig bleibe, als sich nach den Vereinigten Staaten zurückzuwenden. Schließlich erklärte er sich jedoch noch auf's Angelegentlichste bereit, den ihm ertheilten Vorschriften die weiteste Ausdehnung zu geben, sofern die Möglichkeit der Erreichung eines solchen Standpunktes oder Gelegenheit zu besonderen Diensten bei dem Rettungswerk, für welches er ausgesandt sei, sich ihm noch darbiete. Im entgegengesetzten Falle bliebe ihm nichts übrig, als die erhaltenen Befehle zur Richtschnur zu nehmen *).

Dieser Entschluß zur Heimkehr hatte den Lient. de Haven schon seit einigen Tagen lebhaft beschäftigt. Die unausgesetzten Bedrängnisse und Hemmungen, welche ihm nicht allein das Gebiet des Wellington-Canals verschlossen, sondern auch überall die Freiheit der Bewegung beschränkten und in der That jene wiederholten Concentrationen aller Geschwader herbeigeführt hatten, — die traurige Aussicht, während der bevorstehenden Gefangenschaft im Eise mit seiner in so mancher Hinsicht mangelhaften Ausrüstung gar keine selbstständige Thätigkeit entwickeln zu können, — dazu auch wohl die Besorgniß vor dem furchtbaren Ungemach eines arktischen Winters: Alles dieß wirkte zusammen, den Gedanken der

*) Das Anschreiben Austin's ist mit dieser Erklärung von de Haven abgedruckt in den *Parliamentary Papers* 1852, Vol. L, p. XXXV f. Die Stelle am Schluß seiner Instruction, auf welche de Haven sich beruft, lautet: *... unless you should gain a position from which you could commence operations in the season of 1851 with decided advantage, you will endeavor not to be caught in the ice during the ensuing winter, but, after having completed your examination for the season, make your escape, and return to New York in the fall.*

Rückkehr nicht bloß zu wecken, sondern auch zu befestigen. Beim Anblicke der Einrichtungen und Mittel, mit welchen die englischen Schiffe gegen die Strenge der arktischen Temperatur ausgestattet waren, wurden die Amerikaner vollends inne, wie Vieles unter dem Drange der Eile bei den Vorbereitungen ihrer Expedition übersehen war *). Man sprach zwar von einer Ausrüstung auf drei Jahre; allein Heizapparate fehlten ihnen ganz und selbst die Kleidungsmitel erschienen jetzt nicht ausreichend für einen Winter im Eise. Die englischen Schiffe hatten die erforderlichen Mannschaften und Geräthe, um weite Schlittenfahrten von ihrem künftigen Winteraufenthalt aus zu unternehmen; auch in dieser Beziehung standen die Amerikaner weit zurück: sie waren zu derartigen Unternehmungen gar nicht gerüstet. Die amerikanischen Befehlshaber und Offiziere hatten wiederholt geäußert, daß sie es vorziehen würden, ihre Fahrzeuge nicht an einer sicheren Küste, sondern mitten im Packeise einfrieren zu lassen **): nichts schien ihnen unerträglicher, als Monate lang aus dem noch mit Eisestranken verschlossenen Hafen auf eine offene aber unerreichbare See

*) Kane fühlte sich überrascht und fast betroffen, als er am 28. August in der Unions-Bai beim Eintreffen der „Resolute“ zum ersten Male Gelegenheit hatte, ein von der englischen Admiralität ausgestattetes Entdeckungsschiff zu besichtigen; man vergl. den Bericht aus seinem Tagebuch (a. a. O. p. 171): „I next visited the Resolute. I shall not here say how their perfect organization and provision for winter contrasted with those of our own little expedition. I had to shake off a feeling almost of despondency, when I saw how much better fitted they were to grapple with the grim enemy, Cold. Winter, if we may judge of it by the clothing and warming appliances of the British squadron, must be something beyond our power to cope with; for, in comparison with them, we have nothing, absolutely nothing.“

***) Sutherland I p. 394 bezeichnet zugleich die auf diese „Idee“ gesetzten Hoffnungen als im höchsten Grade trügerisch: denn die Erfahrung habe gezeigt, daß alle innerhalb der arktischen Zone im Packeis überwinterten Schiffe unwiderstehlich südwärts hinabgetrieben wurden. Obwohl jenes Vorhaben durch den Mund des besten Gewährsmannes angekündigt wurde, konnten sich Penny und seine Seemänner dennoch nicht denken, daß die Amerikaner im Ernst gesonnen waren, einen solchen Gedanken auszuführen (*although it had come from high authority, we never believed that they had the remotest intention of attempting it*).

hinans zu blicken, besonders da sie nicht mit den mächtigen Eissägen und anderen mehr oder weniger wirksamen Mitteln der englischen Schiffe ausgerüstet waren, um sich unter solchen Umständen einen Ausweg zu bahnen. Sie bangten nicht vor der Aussicht, im Treibeise hin und her verschlagen zu werden: denn sie hatten es vor Allem darauf abgesehen, beim ersten Anbrechen der Schifffahrtszeit sich mitten in der See, und nicht an einer von dickem Landeise umschlossenen Küste zu finden.

Die Kunde der Entschliessung des Lieut. de Haven, noch in diesem Jahre nach New-York zurückzukehren, wurde von den amerikanischen Offizieren mit dem lebhaftesten Bedauern vernommen. Sie trennten sich ungern von dem Gedanken, mit den Männern der englischen Schwester-Flagge, von welchen sie so herzlich begrüßt wurden und deren freundliches Entgegenkommen ihnen wohlthuend und erfreulich gewesen war, für eine so ergreifende Angelegenheit zusammen zu wirken *). Allein am 10. September motivirte eine Berathung zwischen Lieut. de Haven und dem Befehlshaber seines Geleitschiffes, Griffin, den Entschluß zur Umkehr durch die Ueberzeugung, daß es nicht gelungen sei, einen Punkt zu erreichen, von welchem die Operationen im kommenden Jahre mit entschiedenem Gewinn begonnen werden konnten. Beim Uebersenden der Antwort an Austin erklärte Lieut. de Haven sich bereit, von seinen Vorräthen Alles, was die Engländer wünschen möchten, mitzutheilen: seine Offiziere erboten sich auf's Angelegentlichste und Dringendste, bei dem englischen Geschwader einzutreten oder mit Denjenigen zu tauschen, welchen etwa verlangte, die arktische Zone zu verlassen; zur Bekräftigung dieses Anerbietens fügten sie die Versicherung hinzu, daß sie nur deshalb so weit mitgegangen wären. Gleichwohl fanden alle diese Erbietungen keine Statt; die Räumlichkeit der englischen Fahrzeuge war eben nur für ihre Mannschaft hinreichend, und der Enthusiasmus war bei allen Mitgliedern des Geschwaders trotz aller Widerwärtigkeiten noch so wenig gesunken, daß jede Regung zur Rückkehr fern

*) Kane p. 186: „I believe that there was but one feeling among the officers of our little squadron, that of unmitigated regret that we were no longer to co-operate with our gallant associates under the sister flag.“

lag. Capt. Austin nahm die ihm angetragenen Vorräthe nicht an und sprach nur den Wunsch aus, daß Lieut. de Haven, wenn es anginge, einige Lebensmittel in der Radstock-Bai (an der Ostseite des Cap Riley) niederlegen möchte *).

Die beschlossene Rückfahrt der Amerikaner wurde noch um drei Tage durch ein Begegniß verzögert, welches eine lebendige Anschauung der damaligen gefahrvollen Lage der Geschwader gewährt. Die Brigg „Rescue“ wurde am 12. Septbr. durch die Gewalt eines plötzlichen Windstosses an der Seite des Hauptschiffes, unversehens von ihrem Eisanker losgerissen und weit in das mit Treibeis angefüllte Meer nach Westen hinausgeschleudert. Der Unfall überraschte dergestalt, daß zwei Männer dicht daneben in einem Boote zurückblieben; nur kurze Zeit war noch zu sehen, wie die Mannschaft schnell die Segel richtete und umsonst gegen die Gewalt der Elemente ankämpfte; dann verhüllte sich der weitere Anblick in einem wilden Schneegestöber und die Zurückbleibenden verbrachten den Rest des Tages und die folgende Nacht in ahnungsvollen Besorgnissen. Als sich am folgenden Morgen der Sturm legte, gelang es den Seemännern, das verschlagene Fahrzeug wiewohl nicht ohne Beschädigung zurückzulenken und sich wieder mit dem Hauptschiffe zu vereinigen. Lieut. de Haven liefs, um einer abermaligen Trennung vorzubeugen, jetzt die „Rescue“ von der „Advance“ in's Tau nehmen.

Ogleich die Geschwader unweit der Griffith-Insel ganz nahe bei einander ankerten, unterlag dennoch der gegenseitige Verkehr unter ihnen unglaublichen Schwierigkeiten, indem das ungestüme Wetter und die unaufhörliche Bewegung in den Eismassen die Anwendung der Böte oft unmöglich machte, und die Fußwanderungen auf dem Eise sich damals höchst gefahrvoll und nicht selten unausführbar erwiesen. Daher ist es leicht erklärlich, daß

*) Osborn p. 133. — Etwas zu hart oder wenigstens zu ungünstig erscheint indess doch der Ausspruch von Petermann über die damals versuchte Heimkehr der Amerikaner in seiner „geschichtlichen Uebersicht der fünfjährigen Nachforschungen nach Sir John Franklin“ s. Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 206: *While the English vessels now took up their winter-quarters, the American Commander, though he was provisioned for three years, decided on proceeding homewards.*

nach jenem einmaligen Briefwechsel (am 11. Septbr.), dessen wir oben gedachten, keine weiteren Mittheilungen weder zwischen den Befehlshabern und Offizieren, noch zwischen den übrigen Seelenten des englischen und amerikanischen Geschwaders vorkamen. Auf den Schiffen des Capt. Austin war in Folge der Antwort des Lieut. de Haven Alles beschäftigt gewesen, Briefe in die Heimath zu schreiben. Allein alle diese Depeschen und Briefschaften blieben auf der „Resolute“ zurück, da man auf den amerikanischen Schiffen sonderbarer Weise von den Bestellungen der Zurückbleibenden nicht die entfernteste Ahnung gehabt zu haben scheint. Die Engländer mochten nicht wenig überrascht sein, als sie am 13. Septbr. die „Advance“ und „Rescue“ mit einem Male in einem verhältnißmäßig offenen Meer bei günstigem Winde mit aufgeschissenen Segeln ihren Lauf zum Cap Hotham einschlagen und dann nach wenigen Minuten im Nebel verschwinden sahen *).

Aber nicht ohne Wehmuth blickten die englischen Mannschaften den dahineilenden Fahrzeugen nach. In dem Augenblick dieser Trennung drängten sich die lebensvollen Eindrücke der Gemeinschaft jener Männer zusammen, die unter so vielen Anstrengungen und niederschlagenden Erfahrungen sich als treue und theilnehmende Gefährten bewiesen hatten. Vor Allem zollten sie ihrem Edelmuth und ihrer Uneigennützigkeit die herzlichste Anerkennung. Sie konnten nicht umhin, ihnen selbst eine gewisse Ueberlegenheit der Gesinnung nachzuräumen, und priesen es gern als einen Zug hochherziger Entsagung, daß die gesammte Mannschaft der amerikanischen Schiffe, Offiziere wie Gemeine, sich durch eine förmliche Uebereinkunft feierlich verpflichtet hatte, unter allen Umständen auf die von der britischen Regierung für die Rettung Franklin's und seiner Gefährten ausgeschriebenen Preise (von

*) Es ist bemerkenswerth, daß auf den Schiffen des Capt. Austin an dem glücklichen Gelingen dieser Rütckkehr der amerikanischen Schiffe nicht gezweifelt wurde (Osborn p. 149 „at the time we all used to speak of the Americans as being safe and snug in New York“), bis Penny gelegentlich die Unwahrscheinlichkeit einer solchen Voraussetzung nachwies und mit ziemlicher Bestimmtheit schon damals die Gefahren, welche sie zu bestehen hatten, berechnete und gleichsam voraussagte. Vergl. Sutherland I. p. 394.

20,000 Pfl. Sterl. u. s. w.) zu verzichten °). — In jenen Tagen vermochte noch Niemand zu ahnen, daß diesen Sympathien eine schwere Trübnis bevorstand, und daß die Erinnerungen dieses herzlichen Einverständnisses unter den Leidenschaften der internationalen Eifersucht so bald erliegen sollten.

Unter den Führern der verschiedenen englischen Geschwader hat Capt. Penny durch unermüdlische Ausdauer, seltene Besonnenheit und eine außerordentliche praktische Tüchtigkeit die Stimmen Derjenigen gerechtfertigt, welche ihn für seine dermalige Anstellung empfohlen hatten. Zu wiederholten Malen hatte er bereits die wesentlichsten Dienste geleistet. Durch seine Vermittelung waren die schreckhaften Erfindungen des Adam Beek enthüllt, welche dem ganzen Unternehmen Einhalt zu thun drohten. Seinem Scharfblicke wurde die Entdeckung des Winterlagers der Vermissten verdankt. Gleichwohl war Penny in seinen Entwürfen nichts weniger als glücklich gewesen: der Jones-Sund blieb ihm verschlossen und am Wellington-Canal mußte er sich begnügen, das lockende Feld seines Strebens und seiner lebhaftesten Hoffnungen in unerreichbarer Ferne sich ausbreiten zu sehen. Aber wie er mit glücklicher Umsicht den Gefahren, welche ihn dort umgaben, auszuweichen verstand, so fehlte es ihm andererseits auch nicht an jener oft unschätzbaren Umsicht und Beweglichkeit, die überall einen angemessenen Wirkungskreis auszufinden und sich in demselben nach Maßgabe der Umstände nützlich zu machen weiß. Selbst die Amerikaner konnten der Beharrlichkeit und Sicherheit, welche Penny's Schritte leitete, und seiner Unermüdllichkeit ihre Anerkennung, ja selbst eine gewisse Bewunderung nicht versagen °°). Im September 1850 finden wir ihn jetzt nach einander zuerst auf der Ostseite des Wellington-Canals, wo er vergebens nach einer Fahrstraße späht; dann am Westrande, 12 Meilen nordwärts von Barlow-Inlet, wo er die Küstenlandschaft erforscht, auf einem hervorragenden Punkte Flaggenstangen und Steinhäufen zum Zeichen

*) Osborn p. 136 äufsert, indem er dieser Thatsache gedenkt: *we, I am sorry to say, had acted differently.*

**) Kane z. B. p. 161: *Penny, an energetic, practical fellow . . . p. 181: Penny, like an indefatigable old trunp, as he is, is out, pushing, working, groping in the foy . . . u. s. w.*

seiner Anwesenheit errichtet und zuletzt — da an dem ganzen bisher erforschten Küstenrande des Wellington-Canals auch nicht ein einziger geschützter Ankerplatz gefunden war — vor Barlow-Inlet nach einem Hafen sucht; dann nach vielen Kämpfen und Beschwerden mit den übrigen Geschwadern jenseit des Cap Hotham bei der Griffith-Insel. Aber selbst an diesem Punkte gönnt er sich noch keine Rast: schon am 11. September, während Austin's Circular an Lient. de Haven gelangt und dieser sich bereits zur Heimkehr anschickt, ist er von Neuem in Bewegung, um das Cap Walker auszukundschaften. Auch dieses Unternehmen mißlang; denn nachdem Penny 25 engl. Meilen in dieser Richtung vorgedrungen war, gerieth er unter dicken Nebeln in's Packeis, so daß er, um dieser drohenden Gefangenschaft oder einer gewaltsamen Entführung nach Nord-Somerset auszuweichen, sich auf's Schleunigste zurückwenden mußte. Nach allen diesen Begegnissen sehnte er sich jetzt nach einem Ankerplatz, der ihm Schutz gegen die furchtbaren Stürme und gegen das Eis gewähren möchte, und steuerte zur Assistance-Bai^{*)}. Gern folgte ihm dorthin der alte Capt. John Ross, den er unterwegs mit dem „Felix“ zwischen der Griffith- und Cornwallis-Insel antraf. Nachher sah er auch noch die beiden amerikanischen Schiffe, als dieselben eben ihre Heimfahrt angetreten hatten. Das Wetter war jedoch so trübe, daß er sie, zumal da er von dem plötzlichen Entschlusse des Lient. de Haven keine Ahnung hatte, nicht gewiß zu erkennen vermochte und sich von ihnen nicht bemerkt glaubte. Da überdies das Terrain so äußerst mißlich war, daß der Versuch einer gegenseitigen Annäherung zu einer mehrtägigen Gefangenschaft im Eise führen konnte, unterließ er, sie mit dem Telegraph anzureden. Hierbei fand die sonderbare und räthselhafte Erscheinung statt, daß die Amerikaner Penny's Schiffe ebenfalls zuerst mit bloßen Augen zwar nur unklar, aber hierauf mit dem Fernrohr, wie sie meinten, ganz bestimmt erkannten, und dennoch selbst des Anblicks

*) Der Name Assistance-Bai wurde von Penny gegeben, da er vom Commandeur des Schiffes „Assistance“, der einige Tage zuvor diese Bai auskundschaftet hatte, eine Darstellung der Umrisse derselben erhalten hatte.

nicht völlig gewiß geworden sind: denn in demselben Augenblick, in welchem sie den Lauf ihrer Schiffe änderten, um mit Penny noch ein Wort des Abschieds zu wechseln, fiel ein dichter Nebel ein, der selbst die nächsten Gegenstände in Finsterniß hüllte. Indem sie sich dadurch in der zuletzt eingeschlagenen Richtung nicht beirren ließen, und einige Minuten später ein Windstofs diese Nebelmasse urplötzlich dergestalt wieder hinweghob, daß sich die Stelle der erblickten Fahrzeuge auf drei Meilen im Umkreise lichtete, waren die letzteren zum höchsten Erstaunen des amerikanischen Schiffsvolks nunmehr spurlos verschwunden *).

In der Mitte des Monats September hatten die sieben Schiffe, welche jenseit des Cap Hotham zurückblieben, die Stätte ihres Winterlagers erreicht. Capt. Austin, der an der Griffith-Insel vor Anker lag, machte zwar noch ein paar Versuche, zu irgend einem Hafen weiter westlich an der Südküste des Insel-Landes Cornwallis zu gelangen, allein ohne Erfolg. Capt. John Ross und

*) Dieser Vorfall giebt ein recht augenscheinliches Beispiel der Täuschungen, welchen die Beobachtungen in arktischen Gegenden unterworfen sind, und des Gefühles der Unsicherheit, welches sie hervorbringen. Es ist nicht ohne Interesse, das Urtheil von Kane (a. a. O. p. 187) zu vergleichen: „*I can hardly comment upon this strange circumstance. It was a complete puzzle to all of us. Refractive distortion plays strange freaks in these Arctic solitudes; but this could hardly be one of its illusions. Four persons saw the same image* (d. h. die Penny'schen Schiffe und daneben der „Felix“ des Capt. John Ross) *with the naked eye, and the glass confirmed the details. There was no disagreement. As plainly as I see these letters did I see those brigs; and although we supposed the Lady Franklin and Sophia to be ice-caught or toward Cape Walker, I did not hesitate to name them as the vessels before us. Ten minutes of obscurity, we sailing directly toward them, a sudden interval of brightness — and they had passed away. — Some large hummocks of grounded ice were near them, and we try to convince ourselves that they may have been closed in by changes in our relative positions; but this is hard to believe, for we should have seen their upper spurs above the ice. I gazed long and attentively with our Fraunhofer telescope, at three miles' distance, but saw absolutely no semblance of what a few minutes before was so apparent*“ Man vergleiche die Erzählung von Sutherland (eines Mitgliedes der Mannschaft auf dem Schiffe „Lady Franklin“) I, p. 357, in welcher übrigens von jenem wunderbaren Erblicken und Verschwinden nicht die geringste Andeutung vorkommt.

Penny richteten ihre Winterquartiere bei einander in der Assistance-Bai ein. Obgleich die beiderseitigen Geschwader nur etwa 20 englische Meilen entfernt lagen, blieben sie doch bis zu den ersten Tagen des October ohne Nachricht von einander, ungeachtet Penny bereits am 18. Septbr. von einer Anhöhe die Schiffe des Capt. Austin bei der Griffith-Insel deutlich erkannte. Er hatte zwar im Laufe der nächsten Wochen mehrere Male einen mit seinen Neufundländer Hunden bespannten Schlitten in Bewegung gesetzt, um mit Petersen dem Austin'schen Geschwader einen Besuch abzustatten, war aber jedesmal theils durch die Rauheit des Landeises, theils durch das düstere Wetter zum Umkehren genöthigt worden *).

Am 2. October sandte Capt. Austin drei verschiedene Streifpartien mit Schlitten aus: Lieut. M'Clintock ward beauftragt, in der Richtung der Melville-Insel einige Tagereisen weit vorzudringen und dort für die Schlittenreise, welche im kommenden Frühjahr unternommen werden sollte, Vorräthe niederzulegen; Lieut. Aldrich sollte zu gleichem Zweck die Insel Lowther zu erreichen suchen; Lieut. Meham sollte auf dem Küstenstrich von der Assistance-Bai bis zum Cap Martyr nach Spuren der Vermissten forschen und zugleich nachsehen, ob Penny oder die Amerikaner in Barlow-Inlet Unterkunft gefunden. Die ersteren zwei dieser Unternehmungen zeigten sich ganz erfolglos. M'Clintock hatte das von ihm erstrebte Ziel der Bedford-Bai auf der Bathurst-Insel bei weitem nicht erreicht; das schlechte Wetter nöthigte ihn, drei Tage in seinem Zelte zu rasten; so konnte er nur 40 engl. Meilen weit vordringen. Die von ihm dort eingegrabenen Vorräthe wurden im Laufe des Winters von den Bären ausgescharrt und verzehrt. Aldrich sah sich durch die Hindernisse des Eises genöthigt, auf der nahen Somerville-Insel Halt zu machen und kehrte schon nach drei Tagen zurück. Dagegen brachte Meham bei seiner Rückkehr am 7. Octbr. die unerwartete und mit Freuden aufgenommene Nachricht, daß die drei Schiffe „Felix“, „Lady Franklin“ und „Sophia“ in der Assistance-Bai mit den Vorbe-

* Sutherland I. p. 392 und noch einmal p. 412.

reitungen zum Winterlager beschäftigt waren *), während man dort erst jetzt die Nachricht der Rückkehr der Amerikaner erfahren hatte. Als Penny hierauf am 17. Octbr. mit seinem Newfoundland-Gespänn die Winterquartiere der Griffith-Insel besuchte, wurde er von der dortigen Mannschaft auf's Freundlichste bewillkommt **). Die Schlitten-Expeditionen, welche im nächsten Frühjahr zur Ausführung kommen sollten, wurden sofort wieder auf's Lebhafteste besprochen. Es war dem Capt. Austin augenscheinlich erwünscht, daß Penny bei der alten Vorliebe für das Gebiet des Wellington-Canals beharrte und daher seinem Geschwader die Nachforschungen in der Richtung der Melville-Insel und zum Cap Walker und weiterhin nach Südwesten ausschließlich überlassen blieben. So kam man über diese wichtige Angelegenheit alsbald zu einer allseitig befriedigenden Auskunft und fortan wurde ein häufiges Verkehren zwischen beiden Geschwadern unterhalten ***).

Der erwähnte erste Besuch des Capt. Penny bei dem Austinschen Geschwader wird als Endpunkt sämtlicher arktischer Operationen für das Jahr 1850 bezeichnet ****). In der That war die Winterszeit längst auf's Entschiedenste herbeigekommen. Niemand konnte zweifelhaft sein, daß die Schiffe den Standort, an welchem sie eingefroren waren, vor dem Ablauf von 8 bis 9 Monaten nicht wieder verlassen würden. Die Anzeichen einer offenen See, welche eine Zeit lang noch von den höchsten Hügelkuppen der Griffith-Insel in dunkler Ferne sichtbar gewesen waren, und selbst die schmalen Wasserstreifen, welche letzthin wie dünne, zwischen den Eisfeldern sich hinziehende Fäden erschienen, verschwanden nach

*) Capt. Austin's *Report* vom 14. Juli 1851. und Osborn p. 139. Vergl. Sutherland a. a. O. Das Depot des Lient. McClintock war nach Austin's Bericht nur ungefähr 25 Meilen westwärts: die Angabe im Text ist dem Tagebuche von Osborn entnommen.

***) Osborn p. 149: *To our great joy, on the 17th Oct., Capt. Penny came over from Assistanec harbour.*

****) Penny's *letter to the Secretary of the Admiralty* vom 12. April 1851. *Frequent communication has been held with Capt. Austin's expedition.* — Die Reisebeschreibungen von Osborn, Markham und Sutherland gedenken dieses Verkehrs bis Mitte Februar nicht; eine Angabe von Osborn p. 181 scheint ihm sogar zu widersprechen.

*****) Osborn p. 149.

rend man dort
aner erfahren
em Neufund-
insel besuchte,
iehste bewill-
iehsten Früh-
wieder auf's
igenscheinlich
s Gebiet des
schwader die
und zum Cap
ch überlassen
nheit alsbald
n wurde ein
erhalten "").

dem Austin-
ktischer Ope-
hat war die
en. Niemand
an welchem
onaten nicht
See, welche
der Griffith-
d selbst die
zwischen den
randen nach

born p. 139.
eck war nach
gabe im Text

Capt. Penny

om 12. April
tin's expedi-
l Sutherland
abe von Os-

und nach gänzlich. Die ganze Natur schien nunmehr aller runden Formen entkleidet zu sein: Alles, was man sah, machte den Eindruck trostloser Erstarrung, zumal seitdem am 4. Novbr. die Sonne auf 92 T_g die Landschaften dieser Zonen nicht mehr erreichte. Und wenn auch jetzt noch bei entwölktem Himmel in der Mittagsstunde der südliche Horizont in unaussprechlich schönem Farbenspiel erglänzte *), so verbreitete diefs doch über alle Gegenstände bloß ein mattes Dämmerlicht. Außerhalb der Schiffe herrschte bei stillem Wetter ein todtengleiches Schweigen, welches nur durch das einförmige Aufkrachen in den Eismassen zur Zeit der eintretenden Fluth unterbrochen wurde und — als starres Gegenbild des wohlthnenden Friedens einer ruhigen Landschaft — den Eindruck der traurigsten Wildniß machte. Die wenigen Thiere, welche in den Tagen des Sommers diese Landschaft durchstreifen, lagen im Winterschlaf oder hatten sich freundlicheren Landschaften zugewendet; nur Bären und Füchse machten sich noch einzeln bemerkbar; sie blieben dieser Landschaft auch in ihrer tiefen Verödung getreu.

In der letzten Hälfte des Monats October säumte Capt. Austin nicht länger, die Schiffe zu Winterhäusern einrichten zu lassen. Das obere Verdeck wurde mit einem Dach versehen und eingehaust; alles beengende Gerümpel und Gegenstände, die auf demselben sonst noch umherstanden, wurden weggeräumt, um diesen Raum zu einem Tummelplatz der Mannschaft bei schlechtem Wetter umzuschaffen. Außerdem wurde fleißig überlegt und gern gewährt, was sonst im Großen und Kleinen geschehen konnte, um den verschiedenen Schiffsräumen den Eindruck der Sauberkeit und Behaglichkeit zu verleihen. Für Erleuchtung war hinlänglich gesorgt und zum großen Behagen der Mannschaft erwiesen sich die

*) Vergl. Osborn p. 155: *For some time after the sun had ceased to visit our heavens, the southern side of the horizon, for a few hours at noon, was strongly illumined, the sky being shaded from deep and rosy red through all the most delicate tints of pink and blue, until, in the north, a cold bluish-black scowled angrily over the pale mountains who in widowed loneliness, had drawn their cowls of snow around . . .* Aehnliche Schilderungen auch bei Markham p. 70 und den übrigen Reisebeschrei-bern.

Oefen in Verbindung mit den Röhrenzügen und dem übrigen Heizapparate auf lange Zeit vollständig ausreichend, den grimmigsten Feind der arktischen Landschaften von der Behausung der Schiffe abzuwehren, indem überdies die Bedachung mit 2 Fuß dicken Schneelagen bedeckt und die Seiten durch Schneewälle geschützt waren. Die obere Fläche dieser das Schiff rings einschließenden Schneewälle wurde zu einer „Promenade“ gebnet, die der Mannschaft an den schlimmsten Tagen, welche selbst den kleinsten Ausflug unmöglich machten, vorzüglich zu Statten kam. Neben den Schiffen wurden Löcher in das Eis gehauen, damit es bei etwa eintretender Feuersnoth nicht an Seewasser zum Löschen fehlen möchte. Zwischen den Fahrzeugen waren Wegweiser und Pfähle eingepflanzt, um sie bei finsternem Wetter und Schneestürmen für gegenseitige Mittheilungen und Besuche erreichbar zu machen. Die Fahrzeuge mit den in ihrer nächsten Umgebung sichtbaren Lebenszeichen machten, aus einiger Entfernung gesehen, in der sonst so unwirthlichen arktischen Gegend einen unwiderstehlich ansprechenden Eindruck; die eigenen Bewohner fühlten sich immer eigenthümlich bewegt, wenn sie auf Streifzügen in der Umgegend den aus ihrem Winteraufenthalt emporsteigenden Rauch erblickten oder von fernher schon die Stimmen des Schiffsvolks oder das Geräusch ihrer Arbeiten ihr Ohr trafen. Denn so weit es irgend möglich war, wurden täglich kleine Ausflüge unternommen, obgleich selbst die unsichtigste Anwendung aller nur ersinnlichen Kleidungs- und Schutzmittel gegen die Kälte *) — z. B. hohe Pelzhelme, reich ausgefütterte Stiefeln mit dicken Korksohlen, Masken gegen das Erfrieren des Gesichts und besonders der Nase u. s. w. — keine hinlängliche Sicherung vor Frostbeulen und anderen Leiden dieser Art darboten.

Die dunkeln und einförmigen Tage dieses Winteraufenthalts brachten es mit sich, daß der Wirkungskreis der oberen Beamten durch besondere Aufgaben erweitert und durch Obliegenheiten erschwert wurde, denen zu genügen nicht nur die gewissenhafteste Aufmerksamkeit und Sorgfalt, sondern auch die größte Vorsicht.

*) Das Nähere über die damals angewandten Kleidungsmitel bei Markham p. 74. Osborn p. 163.

hin und wieder selbst ein gewisses Maß von Entsagung erheischte. Die Befehlshaber und Offiziere hatten während der Winterrast ohne Unterlass für die strengste Ordnung und Reinlichkeit in den Schiffsräumen zu wachen und bei den ihnen anvertrauten Mannschaften schärfer als sonst auf eine angemessene Kleidung und Diät zu halten. Nicht minder waren die höheren Pflichten der Sorge für die Pflege und Hebung des religiös-sittlichen Elements, die Anforderungen, dem geistigen Leben die entsprechende Nahrung zu bieten, in ein neues Stadium getreten. Vor allem Anderen aber drängte sich die Nothwendigkeit, bei dem Schiffsvolk eine heitere, muthvolle und freundliche Stimmung auf jede statthafte Weise zu befördern, um so unabweislicher auf, da der Einfluss so mancher niederdrückender Erfahrungen und die zweifelhaften Aussichten ihrer Lage und ihrer Unternehmungen auf die Gesundheit und geistige Kraft in empfindlicher Weise nachtheilig zurückzuwirken angingen.

In allen diesen Beziehungen konnten die Anführer der berühmtesten Entdeckungsfahrten der neueren und neuesten Zeit, vorzüglich Cook und Parry, zum Muster dienen. Diese hatten aus eigener Anschauung in ähnlichen Lagen sich überzeugt, dass die während einer solchen Rast erforderlichen Arbeiten und Leistungen beim Schiffsdienst nicht hinreichten, die Mannschaft in einer heilsamen Thätigkeit zu erhalten, und durch ihre Einförmigkeit nichts weniger als geeignet waren, eine wohlthuende Frische und Munterkeit aufrecht zu erhalten. Es würde nicht ohne Interesse sein, im Einzelnen zu verfolgen, wie gewisse Arten der Aufheiterung und des Vergnügens für solche Winterlager nach und nach in stehenden Gebrauch kamen, und zu sehen, wie auch bei diesem Zweig der nautischen Disciplin oder Fürsorge ein gewisser eigenthümlicher Entwicklungsgang nachweislich ist. Dahin gehörten vor Allem musikalische Aufführungen, Bälle und theatrale Darstellungen, die während des Verlaufs der Franklin-Expeditionen unter Andern den Mannschaften des „Plover“ und „Herald“ eine günstige Gelegenheit darboten, die Eingeborenen an der Behrings-Straße zu ergötzen und heranzuziehen. Bei der dritten Entdeckungsreise des Capt. Parry (1821 — 25), an welcher Austin als erster Lieutenant des vielgenannten Schiffes „Fury“ Theil nahm, erschien zum

ersten Male auch Maskenbälle in der Reihe dieser Lustbarkeiten; sie hatten sich für den Zweck der allgemeinen Ergötzung so vortrefflich bewährt, daß sie für die Geschwader des Capt. Austin auch jetzt wieder in Anwendung gebracht wurden. Die außerordentlich reiche Ausrüstung und die erfinderische Thätigkeit der Mitglieder dieser Expedition bot fast immer hinreichende und unerwartet glückliche Mittel, um allen diesen Lustbarkeiten einen aufheiternden Reiz zu verleihen. Auf dem Verdeck des Schiffes „Assistance“ wurde ein „Royal Arctic Theatre“ eingerichtet, welches bereits am 9. Novbr. 1850 eröffnet werden konnte. Die Zuschauer wurden schon durch den ersten Eindruck der Bühne höchlich überrascht. Der Anblick des Vorhangs, welcher Gemälde von Vasen mit Blumen und Früchten über dorischen Säulen trug, versetzte die Phantasie in Gegenden, die zu den arktischen Winterlandschaften im stärksten Contraste standen. An beiden Seiten des Orchesters prangten Schneebildsäulen des Prinzen von Wales und der königlichen Prinzessin. Die Bühnenstücke wurden theils aus den mitgenommenen Büchern ausgewählt und in Scene gesetzt; theils auch mit zahlreichen Anspielungen auf Persönlichkeiten und Erlebnisse, auf besondere Vorfälle oder Erscheinungen der Tageschronik, oft mit drastischer Genialität neu erfunden. Die äußere Ausstattung war sowohl hinsichtlich der Decorationen als der Costume fast immer glänzend, nicht selten freilich stark überladen, aber dabei doch oft höchst sinnreich und originell. Selbst Theaterzetteln*) mit humoristisch-pomphaften Ankündigungen fehlten nicht; sie wurden mit dem für die Shepperd'schen Ballons bestimmten Ap-

*) Ein uns vorliegendes Exemplar eines solchen Theater-Zettels zur Schluß-Vorstellung am 28. Febr. 1851 ist etwa eine Elle lang und 10 Zoll breit auf jenem lappigen, dünnen Papier von hervortretender hellgrüner Farbe gedruckt; es giebt eine Probe der leicht verwehbaren und auf dem Schnee stark hervorscheinenden Papierstreifen, welche als Einlagen der Shepperd'schen Ballons (s. oben S. 139—140 Anmerkung) benutzt wurden. — Die auf diesem Zettel angekündigten Stücke sind: „Karl XII. auf seiner Heimkehr“ und „Zero, or the Harlequin light“. In dem ersten Stücke traten Capt. Ommamey, Lieut. Meham und Lieut. Cator als mitwirkend auf; das zweite war eine im Verlauf des Winters aufgekommene Pantomimen-Comödie, in welcher die Sonne und das Tageslicht als gute Geister: — Zero (Personification der Kälte, Anspielung auf den Stand des

parat gedruckt. Für die Geschwader in der Assistance-Bai war auf dem Schiffe „Lady Franklin“ ebenfalls eine Bühne (man nannte sie „Royal Cornwallis Theatre“) aufgeschlagen, deren Darstellungen auch seitens des Capt. John Ross und seiner Offiziere sich eines fleißigen Besuchs und mehrfacher Aufmunterung erfreuten^{*)}. — Eine andere Quelle anregender Abwechslung gewährte die Herausgabe zweier Monatszeitungen, welche — ebenfalls nach dem Beispiel früherer Polar-Expeditionen — aus Beisternern des gesammten Personals der Schiffsgesellschaft zusammengesetzt und mit großer Theilnahme gelesen wurden^{**)}.

Neben diesen stehenden Unterhaltungen und Thätigkeiten gab es andere Beschäftigungen, die wenigstens periodisch einen erfrischenden Reiz gewährten. In den ersten Zeiten der Winterrast war es ein Lieblingsvergnügen der Matrosen und Seeleute, aus dem arktischen Schnee, der durch seine Härte und Weisheit sich zu Sculpturarbeiten vorzüglich geeignet erwies, Häuser und Gebilde der mannichfaltigsten Art zu formen. Die Reisebeschreibungen erwähnen neben vielen sinnigen oder ergötzlichen Ausführungen einzelner so geschmackvoll und fein ausgeführter Kunstwerke — z. B. einer Britannia, einer Sphinx, eines Obeliskens, verschiedener Thiergestalten u. s. w. — bei deren Anblick man nichts mehr bedauerte, als daß sich das vergängliche Material nicht in ein dauerndes verwandeln ließe.

Am 6. October wurde jenes Taubenpaar, welches durch seine Ankunft in England das Eingefroren-sein der Schiffe anzeigen

Thermometers unter dem Gefrierpunkt [*zero*]). Bär, Frostbeule, Eisberg, Hunger, Scorbut, Fuchs als böse Geister in den phantastischsten Costümen auftraten. Dieses Stück hatte den größten Anklang gefunden und ist interessant als anschauliches Erzeugniß der Situationen eines arktischen Winterlagers, für uns jedoch nur als Curiosität genießbar. Der Text desselben ist in dem Werke von Markham (*Franklin's footsteps*) p. 131—134 als Anhang abgedruckt.

^{*)} Sutherland I, p. 127, 128.

^{**)} Diese Monatszeitungen führten die Titel: *Aurora Borealis* und *Illustrated Arctic News*. Sie haben als Curiositäten in England später ihre Verleger gefunden; erstere ist in der ehemaligen Colburn'schen Buchhandlung unter dem Gesamttitel „*Arctic Miscellanies*“, die letztere bei Ackermann u. Co. erschienen (s. *Athenaeum* 1852, p. 514).

sollte, mittelst eines Körbchens in einem Ballon, dessen Hülle nach 24 Stunden von einem Zündfaden aufgelöst werden mußte, bei günstigem Nord-West-Winde aus der Assistance-Bai entsendet; es bleibt immer eine merkwürdige Thatsache, daß eine derselben nach 5 Tagen — freilich ohne ihre Gefährtin und ohne die Nachrichten, welche man ihr mitgegeben — auf einem Wege von fast 3000 engl. Meilen nach dem Taubenschlage der Miß Dunlop zu Ayr zurückkehrte *). —

Vor Allem aber setzten sich die Mannschaften jetzt für die Vermissten in Thätigkeit. Nach dem Vorgange des Capt. James Ross wurden wiederum Füchse eingefangen und mit zinnernen Halsbändern, denen benachrichtigende Papiere eingelegt waren, unter lautem Ausrufen, Schreien und Pfeifen des Schiffsvolks wieder in die Wildniß hinausgejagt **). Von Zeit zu Zeit liefen die Offi-

*) Vergl. u. A. *Morning Chronicle* 1851, 25. Nov. (*Gal. Mess.* 27. Nov. p. 2). Die Thatsache ist, abgesehen von den Zeitungen, in einer von Charles Richard Weld am 15. Jan. 1851 zu London gehaltenen Vorlesung (*The search of Sir John Franklin. A lecture.* London. Bentley 1851. 75 S. 8.) erwähnt. Vgl. Osborn p. 174. Sutherland I. p. 403. Sonderbar ist es jedoch, daß die Erzählungen über diese Thatsache abweichen, und daß selbst in den Berichten des zu Ayr erscheinenden Localblattes (*Ayr Observer*), so weit sich aus den demselben entlehnten Mittheilungen erkennen läßt, der Charakter einer befremdlichen Unbestimmtheit und Unklarheit bemerkbar ist. — Unter den Seemännern auf den arktischen Geschwadern wurde damals die Möglichkeit einer glücklichen Aukunft dieser Tauben stark bezweifelt, da die Flugkraft ihrer Fittige sehr gelitten hatte und außerdem die Wirkung der damals herrschenden Kälte gefürchtet wurde. Bei einigen herrschte die Hoffnung, daß sie auf den Walfischfahrern der Hudsonsbai eine Zuflucht finden würden.

**) Sutherland p. 411—12 erzählt, daß einstmals — wie es scheint am 17. Oct. — in der Assistance-Bai ein Fuchs mit einem solchen Halsbande erwischt wurde. Das Schiffsvolk war dabei in der höchsten Aufregung; Einige dachten nichts weniger als daß dieses Thier von der Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ gekommen sein müsse — bis sich aus der Ansicht des Halsbandes und der denselben eingelegten Urkunde ergab, daß es wenige Tage vorher von den Schiffen des Capt. Anstin entlassen war! — Osborn p. 176—78 hat es nicht Held, daß dieses Einfangen und Aussetzen von Füchsen mehr nur als ein Spiel der Ergötzung angesehen sei, als daß man sich im Ernst irgend einen Erfolg davon versprochen hätte. Die armen Thiere entfernten sich, zumal wenn sie einmal die bessere Kost

ziere jene Shepperd'schen Ballons emporsteigen, um durch sie bedruckte Papierstreifen in weiter Ferne auszustreuen. Angesichts der Thatsache, daß Einlagen eines von dem Schiffe „Assistance“ in Barlow-Inlet entsandten Ballons in einer Entfernung von 50 engl. Meilen an der andern Seite des Wellington-Kanals (bei Point Innes) wieder aufgelesen waren, gaben sich Manche der lebhaftesten Zuversicht auf den Erfolg dieser Erfindung hin, und viele Herzen wurden immerfort von der Hoffnung bewegt, daß dadurch die Botschaft ihrer Anwesenheit zu Franklin oder seinen Gefährten gelangen werde.

Der herkömmlichen Sitte gemäß wurden die Sonntage und die Feste des christlichen Kirchenjahres auf den Schiffen durch gemeinsamen Gottesdienst unter der Leitung der Befehlshaber und so viel als möglich durch Ruhe von der Arbeit gefeiert. Am Weihnachtstage vereinigten sich die Mannschaften des Austin'schen Geschwaders zu größeren Zusammenkünften, und ließen ihre Gedanken und Erinnerungen unter dem Eindrücke der heimathlichen Gebräuche und Gerichte beim gemeinsamen Mahl am häuslichen Heerde und in der Mitte ihrer Familien und Freunde schweifen. Capt. Penny feierte diesen Tag auf dem Verdecke seines Hauptschiffs durch eine offene Tafel, bei welcher auch John Ross mit seinen Gefährten erschien. Nicht minder gedachte man der politischen Erinnerungstage. Am 22. October wurde der Jahrestag der Seeschlacht von Trafalgar festlich begangen und am 5. November das Guy-Fawkes-Bild verbrannt, während zahlreiche Raketen aus den beiden Geschwadern der Griffith-Insel und der Assistance-Bai zugleich als Signale gegenseitiger Begrüßung emporstiegen. —

Mit großer Bereitwilligkeit wurde den Seemännern und Matrosen tagtäglich Muße und Gelegenheit verstattet, die zahlreichen Bücher, welche von religiösen und gemeinnützigen Gesellschaften der Expedition überwiesen waren, zu erbauender und belehrender Lecture zu benutzen, dagegen jedem Müßiggang nach Kräften ge-

der Schiffe genossen hatten, nicht wieder aus der Nähe derselben; in der Regel fielen sie, dem Berichte Osborn's zufolge, in einer der ersten Nächte mit ihren Halsbändern wieder in eine der ausgestellten Fallen und wurden dann als gute Prise getödtet, enthäutet und — *packed away, to ornament at some future day, the neck of some fair duleinea.*

wehrt. In den verschiedenen Schiffsräumen sah man Männer bald mit Studiren oder Lesen, bald mit Schreiben oder Rechnen, bald auch mit Zeichnen beschäftigt. Zu verabredeten Stunden sammelten sich Kreise von Zuhörern zu den Vorlesungen oder Vorträgen der Offiziere oder Aerzte, besonders über Geographie, Nautik und Naturkunde. Für gewisse Abende waren förmliche Lectionen nach Art der Schulen eingerichtet. Daneben bildeten sich mehr oder minder regelmäßig Gruppen und Kreise, welche sich dem Zuge einer freieren, oft höchst aufgeweckten und lehrreichen Unterhaltung überließen. Bei einer Schiffsgesellschaft, deren Mitglieder zum Theil schon Reisen um die Welt gemacht oder die entferntesten Gegenden der Erde für verschiedene Zwecke besucht hatte, konnte in der That der Stoff zu belebenden Gesprächen und anregendem Austausch der Erfahrungen niemals ausgehen. Aber obgleich, neben diesen Anstalten oder Gelegenheiten zum Vergnügen und Zeitvertreib, zumal in den letzten Abendstunden auch Spielkarten, Schach- und Damenbretter nicht fehlten, um dem geselligen Leben und Treiben alle nur mögliche Abwechslung zu gewähren und den wie man sagt unaufhörlich lauernden Feind, die Langeweile, auf keine Weise aufkommen zu lassen: so ist es eine desto merkwürdigere psychologische Erfahrung, dafs dieß nicht ganz gelingen wollte. Von den Plagen der Kälte und des Hungers blieben die Geschwader ziemlich verschont, der Gesundheitszustand liefs kaum etwas zu wünschen übrig (auf dem Schiffe „Felix“ zeigten sich jedoch einige Anfälle von Scorbut); allein die Leiden einer tödtenden Monotonie liefsen sich an jenen sonnenlosen Tagen aller angewandten Gegenmittel unerachtet nicht ganz niederkämpfen *).

*) Osborn p. 169: *Monotony was our enemy, and to kill time our endeavour: hardship there was none; for all we underwent in winter quarters in the shape of cold, hunger, or danger, was voluntary. Monotony, as I again repeat, was the only disagreeable part of our wintering at Griffith's Island.* — Etwas abweichend Sutherland p. 463 in seinem Bericht über das Penny'sche Geschwader: *Winter was now over; and although it may have been designated gloomy. I am sure there was none in our Expedition who could say that it had left impressions of gloom, or of anything disagreeable or repugnant to the feelings, that would tend to encourage any dislike to a repetition of it.* Vergl. p. 416.

Daher wurde in der Mittagstunde des 7. Februar die Stentorstimme des Hochbootmanns, der vom Mastkorbe aus das Ereigniß des Wiedererscheinens der Sonne nach der langen Nacht verkündigte, von der ganzen Schiffs-gesellschaft mit unbeschreiblicher Freude vernommen, und es war der bezeichnendste Ausdruck eines hinreißenden Gemeingefühls, zu sehen, wie Alle im fröhlichen Gedränge und in begeisterten Hoffnungen auf den Strickleitern des Takelwerks emporzuklimmen suchten, um den Glanz des neuen Lebens, das sich jetzt mit einem Male zu eröffnen schien, durch eigene Anschauung zu begrüßen.

Unternehmungen der Geschwader von Austin und Penny im Frühjahr 1851. Rückkehr nach England.

Die Wiederkehr des Tageslichts gab den Berathungen und Vorbereitungen jener Schlitten-Expeditionen, über welche schon im Herbst zwischen Austin und Penny eine allgemeine Verabredung getroffen war, einen überall sichtbaren Aufschwung. Fortan bildeten sie bei sämmtlichen Mitgliedern den Mittelpunkt aller ihrer Beschäftigungen und des gegenseitigen Gedankenaustausches. Die Offiziere des Austin'schen Geschwaders versammelten sich täglich, um jeden einzelnen Punkt der Leitung und Ansrüstung dieses Unternehmens in Ueberlegung zu ziehen. Die übrigen Mitglieder der Expedition boten unaufhörlich allen ihren Scharfsinn auf, um zweckmäßige Transportmethoden zu ersinnen und sich über den dabei erforderlichen Bedarf im Ganzen wie im Einzelnen klar zu werden. Von allen Seiten wurden Versuche angestellt, um die Haltbarkeit der Apparate zu prüfen, um das Verhältniß der menschlichen Kraft gegen das Gewicht der fortzubringenden Last abzumessen, und die Erleichterung des Ziehens, welche sich durch Anwendung von Segeln und fliegenden Drachen gewinnen liefs, zu erproben. In der letzten Hälfte des Februar erwachte ein lebhaftes Verkehren zwischen den beiden Geschwadern, obgleich das Un-

Männer bald
rechnen, bald
den sammel-
ler Vorträgen
Nautik und
ctionen nach
h mehr oder
n dem Zuge
Unterhaltung
glieder zum
entferntesten
atte, konnte
anregendem
obgleich, ne-
n und Zeit-
Spielkarten.
higen Leben
währen und
Langeweile,
desto merk-
anz gelingen
ers blieben
ustand liefs
lix“ zeigten
eiden einer
Tagen aller
impfen“).

*Still time our
winter quar-
Monotony,
wintering at
B in seinem
er; and at-
re was now
s of gloom,
would tend*

gemach des Reisens während des arktischen Winters auf dieser verhältnißmäßig kurzen Strecke von 20 engl. Meilen, welche Petersen mit dem Gespann seiner Hunde ein paar Mal in 3 bis 4 Stunden zurücklegte, durch Frostbeulen, Durst und lähmende Ermüdung schwer empfunden wurde. Als am 26. Febr. in der Assistance-Bai Theaterzettel und Einladungen zu der auf den 28. Febr. angesetzten Schlußvorstellung auf der Bühne des Schiffes „Assistance“ ankamen, machte sich Commander Phillips des folgenden Tages mit 10 Mann auf den Weg zur Griffith-Insel. Gleichzeitig traf die Nachricht einer General-Versammlung der Offiziere Austin's ein, welche in den ersten Märztagen stattfinden und die Hauptpunkte der Schlitten-Expeditionen zu einer definitiven Erledigung bringen sollte. Niemand hegte ein lebhafteres Verlangen, an diesen Discussionen Theil zu nehmen, als der alte Capt. John Ross, der sich jetzt von einer Krankheit, welche ihn im Lauf des Winters überfiel, vollständig hergestellt fühlte. Er hatte über den Beginn und die Organisation der Schlitten-Expeditionen seine eigenthümlichen Ansichten, die er bei einer so entscheidenden Gelegenheit zur Geltung zu bringen wünschte. Es ist ein sprechender Beweis des damaligen freundlichen Einvernehmens zwischen den Männern, deren Ansichten einige Monate vorher in erklärtem Gegensatz standen und bald nachher durch ein unabsehbares Zerwürfniß getrennt wurden, daß Capt. Penny sich gern erbot, den Capt. Ross durch Petersen mit seinem Newfoundlandler Schlittengespann hinübergeleiten zu lassen. Diese Fahrt wurde jedoch vereitelt. An dem für dieselbe bestimmten Tage erhob sich ein so furchtbares Schneegestöber, daß jeder Gedanke der Ausführung aufgegeben werden mußte und John Ross zu seinem größtem Mißmuth sich genöthigt sah, auf die Theilnahme an jener Versammlung zu verzichten *).

Am 5. März waren die Berathungen in dem Winterlager der Griffith-Insel so weit vorgeschritten, daß Capt. Austin ein förmliches Programm der von ihm vorbereiteten Schlittenreisen an Penny übersenden und sowohl über das Ziel und die Richtung derselben, als auch über die Belastung der Schlitten und über die Verpflegung und Kleidung der Mannschaft, so wie über die vereinbarten

*) Sutherland I, p. 491.

Ansätze im Einzelnen die ausführlichsten Mittheilungen machen konnte. Aber auch Penny ließ es seinerseits nicht fehlen, fünf Tage später die von ihm in allen diesen Beziehungen gefassten Beschlüsse dem Capt. Austin zu überschieken^{*)}. Bei der Vergleichung der Sätze, welche von den beiden Befehlshabern angenommen waren, ergeben sich mannichfache Abweichungen, die theils durch den verschiedenen Charakter der beiderseitigen Mannschaften, theils auch wohl durch die Verschiedenheit der Ausrüstung bedingt oder doch erklärlich sein mögen. Capt. Austin hatte vor Penny besonders eine zahlreichere Mannschaft und höher gebildete Offiziere voraus; abgesehen hiervon kam ihm wesentlich zu Statten, daß sein Schlittengeräth in den Werkstätten der Schiffswerfte zu Woolwich aus dem bewährtesten Material mit der größten Sorgfalt und Zweckmäßigkeit angefertigt war, und nur der Zusammensetzung oder Aufstellung bedurfte, um sogleich in Bewegung gesetzt werden zu können^{**)}. Dem Capt. Penny dagegen wurde es außerordentlich vorthellhaft, daß ihm noch gelungen war, seine Schiffe in dem geschützten Hafen der Assistance-Bai unterzubringen, in welchem sie sich selbst überlassen bleiben konnten, während Austin's Schiffe im Packeise eingefroren waren und gegen die Eventualitäten einer plötzlichen Bewegung in den Eismassen durch eine ziemlich starke Besatzung Zurückbleibender gesichert werden mußten. Ein anderer Vorzug für Penny waren die starken Neufundländer Hunde, mit welchen er wenigstens zwei Schlitten bespannen und in diesen weit schneller und leichter vorwärts kommen konnte, als wenn sie von Männern gezogen wären^{***)}. Endlich war es

*) Das Programm des Capt. Austin und die Benachrichtigung des Capt. Penny (vom 10. März) s. *Parliam. Papers* 1852, Vol. I, p. XI f. — Es mag hier zugleich angeführt werden, daß auf die Mitwirkung des Capt. John Ross bei diesen Schlitten-Unternehmungen nicht gerechnet werden konnte, da er für dieselben gar nicht ausgerüstet und seine Mannschaft zu schwach war.

**) Vergl. die detaillirten Beschreibungen bei Osborn p. 195, Markham p. 82 Note. — Ueber die Penny'schen Schlitten s. Sutherland II, p. 6; vergl. I, p. 452, wo auf die Schwierigkeiten und Mittel der Anfertigung während des Winters hingewiesen wird.

***) Ueber die Anwendbarkeit der mit Hunden bespannten Schlitten bei größeren Reisen s. Sutherland I, p. 495 f. Eine äußerst lebendige Schil-

auch ein erheblicher Umstand, daß Penny doch im Wesentlichen nichts weiter als die Küstengebiete des Wellington-Canals zu erforschen hatte, wogegen Capt. Austin genöthigt war, seine Mannschaft nach zwei bis drei weit aus einander laufenden Richtungen hin zu vertheilen.

Die Schlittenoperationen*), welche von dem Austin'schen Geschwader bestritten werden sollten, zerfielen in drei Abtheilungen:

- 1) Capt. Ommanney erhielt den Auftrag, sich mit 7 Schlitten (im Ganzen mit den Anführern 52 Mann) gegen das Cap Walker zu wenden und von dort in südwestlicher und westlicher Richtung weiter vorzudringen.
- 2) Lieut. Aldrich sollte mit 2 Schlitten (im Ganzen 16 Mann) auf dem noch unbekanntem Canal im Norden der Insel Byam Martin nordwärts vordringen.
- 3) Lieut. McClintock sollte mit 5 Schlitten (im Ganzen 36 Mann) die Melville-Insel erforschen.

Es läßt sich nicht leugnen, daß jede dieser Richtungen in dem Gesamtsystem der Nachsuchungen eine gewisse Bedeutung und selbst einige Wahrscheinlichkeit hatte, wenn auch nicht zu den Vermissten zu führen, so doch auf deren Spuren hinzuleiten. Das Cap Walker war selbst von Penny im vorigen Herbst, wie wohl vergeblich erstrebt, da Franklin dem Wortlaut der ihm ertheilten Instruction zufolge angewiesen war, von hier aus zunächst die nordwestliche Durchfahrt zu erstreben. — Lieut. Aldrich glaubte sich der Hoffnung hingeben zu können, daß er auf den Weg treffen werde, den die Vermissten, im Fall sie durch den Wellington-Canal gegangen waren, nach der Behrings-Straße hin eingeschla-

derung des Hergangs bei einer solchen Schlittenfahrt mit Hunden bei Osborn p. 190 f.

*) Ueber die Pläne und Zurüstungen für diese Schlitten-Expeditionen und über ihre Ausführung im Einzelnen geben die *Parl. Pap.* 1852, Vol. L, ein äußerst reiches Material. Sowohl die Ansichten und Rathschläge der verschiedenen Offiziere — unter welchen McClintock in dieser Beziehung vorzugsweise beachtenswerth erschien, da er im Jahre 1849 unter Capt. James Ross solche Operationen ausgeführt hatte — als auch ihre Berichte sind in diesen Band aufgenommen. Es darf kaum noch bemerkt werden, daß die letzteren mit den hinzugefügten Karten und landschaftlichen Skizzen einen wichtigen Beitrag zur Erkundung der arktischen Regionen liefern.

gen hatten. — Lieut. McClintock richtete seine Fahrt zwar auf ein Ziel, von welchem Franklin abgemahnt wurde; allein es war doch leicht denkbar, daß unvorhergesehene Umstände und neue Erfahrungen zusammengewirkt hatten, die Vermissten nach diesem von Parry im Jahre 1819 besuchten Punkte zu führen. Namentlich hatte Capt. John Ross schon 1847 die Ueberzeugung ausgesprochen, daß Franklin auf der Melville-Insel eine Zuflucht gesucht habe und dort der von ihm (Capt. Ross) angeblich zugesagten Rettung harre; die obwaltende Ungewissheit war diesen Vermuthungen günstig und er war von Neuem zu denselben zurückgekehrt, als auch von ihm die Unwahrheit der Aussagen Adam Beck's in Folge der Erkundung des Wolstenholme-Sundes nicht mehr bezweifelt werden konnte. — Die Ausführung dieser Pläne und die Organisation der Schlittenzüge hatte indeß viele Schwierigkeiten, auf welche wir vor Allem einen Blick zu werfen haben.

Die Befehlshaber ließen es sich sichtlich angelegen sein, diese Schlitten-Expeditionen, die mit unendlichen Beschwerden, Anstrengungen und Entbehrungen aller Art verknüpft waren, durch eine anziehende und imponirende Ausstattung äußerlich zu heben. Wie abenteuerlich und seltsam es auch erscheinen mag, so ist doch erklärlich, wie es dahin kam, daß gerade auf diese Episode der Rettungsversuche für Franklin und seine Gefährten die in den Erinnerungen des Volks umgehenden Bilder des Ritterthums und der Kreuzzüge, mit welchen wir diese Fahrten und Kämpfe oft und gern verglichen sehen, eine eigenthümliche Anwendung gefunden haben. Jeder der 15 Schlitten, welche Capt. Austin ausschiedte, erhielt nämlich seine eigene Flagge, die während der Fahrt dem oberen Verdecke entfaltete und deren Abzeichen, Farbe oder Inschrift von der zugehörigen Mannschaft mit Bedeutung, ja selbst mit einem gewissen freudigen Stolze betrachtet wurde; und man wird immerhin eine Merkwürdigkeit darin erblicken dürfen, daß das Malteser-Kreuz, das St. Georgs-Kreuz und eine Anzahl anderer Ordensinsignien neben den Wappen einiger englischen Grafschaften in den arktischen Einöden entfaltet wurden^{*)}. Außerdem

^{*)} Vergl. die vollständige Uebersicht in den *Partiam. Papers* 1852. Vol. I. *Additional Papers* p. 11. 12. Es dürfte bei einigen der hier

führte jeder Schlitten ein bezeichnendes Motto, welches den Männern als Wahlspruch mitgegeben wurde *). Es läßt sich gar wohl denken, daß Aeußerlichkeiten dieser Art, in welchem Lichte sie dem Fernstehenden auch erscheinen mögen, den Eindruck eines feierlichen Ernstes machten, daß sie selbst dazu beitragen konnten, ein gewisses Selbstgefühl zu erwecken, oder den Muth und das Feuer der Begeisterung bei Denjenigen aufrecht zu erhalten, welche im Schweifse ihres Angesichts jene schwer beweglichen Fahrzeuge oft unter Schneegeköber und widrigen Stürmen über unwegsame Klippen dahin schleppen mußten. Dem unter ihnen herrschenden humoristischen Hange zu Personificationen entsprach es ganz, auch das gegenwärtige Unternehmen als einen Act des Kampfes aufzufassen, der für Franklin und die Seinen gegen die arktischen Elemente geführt wurde, und in diesen ihre persönlichen Feinde zu erblicken **). — Neben jenem Flaggenzeichen und Motto war jedem Schlitten noch ein besonderer Name gegeben, und es ist gewiß nicht ohne Erfolg geblieben, daß auch für diesen Zweck Worte gewählt wurden, die in den Erinnerungen und Anschauungen der Männer einen bedeutsamen Wiederklang hatten, z. B. „Lady Franklin“, „Enterprise“, „Parry“, „Grinnell“.

Wenn die Anführer der Schlitten-Expeditionen sich hierbei der Anschauung hingeben mochten, daß die Schlitten — in ähnlicher Weise, wie man wohl das Kameel als Schiff der Wüste bezeichnet hat — bei diesen arktischen Nachsuchungsreisen die Stelle der Schiffe vertraten: so ist ein solcher Vergleich nicht ohne einen augenfälligen Schein von Wahrheit. Denn die Schlitten gewährten den Reisenden ausschließlich die Möglichkeit weiterer Reisen in jenen mit Eis und Schnee bedeckten Landschaften, die keinen Lebensunterhalt irgend einer Art und kein Obdach, geschweige denn irgend wo eine menschliche Wohnstätte darboten. Man konnte

wiedergegebenen Abbildungen heraldische Studien erfordern, um sie genau zu bestimmen.

*) Z. B. „*Domine dirige nos*“; — „*Nil desperandum*“; — „*Faithful and firm*“; — „*Persevare to the end*“; — „*Sequor jurare*“; — „*Respice finem*“ u. s. w.

**) Osborn p. 217: *They spoke of cold as „Jack Frost“ a real tangible fol, with whom they could combat and would master.*

mit Recht sagen, daß von diesen Fahrzeugen allein das Fortschreiten und selbst das Leben der Reisenden abhing; der Bruch eines Schlittens hätte unter Umständen den Untergang der Mannschaft unabwendbar nach sich ziehen müssen. Diese Fahrzeuge enthielten in der That jeglichen Bedarf, wenn auch nur im kärglichen Zuschnitt für einen nach Wochen und Tagen ängstlich bemessenen Zeitraum; die Nahrungsmittel und die zu deren Bereitung und Genuß erforderlichen Utensilien und Vorräthe, daneben die Arzneien, chirurgischen Instrumente und Apparate; die Wäsche und die Reserve-Kleidungsstücke, da auch diese unter Umständen unentbehrlich werden konnten; ferner die Zelte*), welche zur Zeit der Rast und des Schlafes ihnen Obdach gaben, und die Hilfsmittel zum Aufschlagen derselben; die Werkzeuge oder Geräthe für die Arbeiten im Schnee und Eis, welche zur Herrichtung eines Zeltplatzes erfordert wurden; die Mackintoshdecken, welche als Unterlage der Schlafstätte auf dem Boden oder über der Schneedecke ausgebreitet wurden, die etwa 7 Fuß langen aus wollenen Decken zusammengenähten Säcke, welche, indem sich die Männer mit ihrer vollen Kleidung mit Ausnahme der Stiefeln gleichsam hineinsteckten, die Stelle des Bettes vertraten. Dazu kam für jeden Schlitten ein Schiefsgewehr, ein Sextant, Schreibzeug und Cylinder, um an geeigneten Stellen Urkunden ihrer Anwesenheit niederzulegen, und tausend Kleinigkeiten, deren der civilisirte Mensch nicht entzathen kann. Alle diese Erfordernisse waren auf das Genaueste ermittelt, festgestellt und berechnet. Mit ungläublicher Sorgfalt war vorgesehen, daß kein zur Sicherung des Lebens und der Gesundheit unentbehrlicher Artikel fehlte; mit der strengsten Consequenz war ausgeschlossen, was sich irgendwie als überflüssig ergab. Auch auf die Hilfsmittel, welche zur Erleichterung des Bewegens gereichen oder gegen plötzlich eintretende Hindernisse der Fahrt erfordert werden konnten, wurde mit Umsicht Bedacht genommen. Jeder Schlitten war mit einem Segel ausgestattet, welches bei günstigem Winde der Arbeit des Ziehens einen beträcht-

*) Diese Zelte waren 6 Fuß breit, 6 Fuß hoch und $8\frac{1}{2}$ Fuß lang. Es wird bemerkt, daß die Breite in Folge des Einlaufens der Seiten auf dem Eise sich beinahe um einen Fuß verminderte und daher in Wirklichkeit höchstens 5 Fuß 2 Zoll betrug. Markham p. 81 Anm.

lichen Vorschub leistete; hin und wieder liefs man grofse Drachengebilde emporsteigen, die den Lauf des Fahrzeugs beförderten und zugleich den Gefährten in der Ferne auf weite Strecken hin zum Signal dienten. Endlich fehlten auch tragbare Böte zur Ueberfahrt des offenen Wassers, welches etwa in den Weg kommen mochte, bei dieser Ausrüstung nicht: sie waren aus Gutta-Percha oder geölter Leinwand angefertigt und wurden auf den eisernen Stäben befestigt, welche an den vier Ecken des Schlittens angebracht waren: man sah es als eine sehr glückliche Auskunft an, dafs sie während der Fahrt als Oberdecke des Schlittenhauses dem Inhalte desselben zugleich den erspriefslichsten Schutz gewährten.

Nichts würde indess täuschender sein, als wenn man unter diesen Schlitten sich schlanke, gleichsam spielend bewegliche Fuhrwerke vorstellen möchte. Vielmehr vereinigten sich in ihrer ganzen äufseren Erscheinung der Eindruck dauerhafter Solidität mit einer in die Augen fallenden Schwere, Gedrücktheit, Massenhaftigkeit. Diefs zeigt sich schon aus den Abbildungen, welche die Reisewerke liefern *), und selbst bei der oberflächlichsten Erwägung dessen, was damit geleistet werden sollte, ergiebt sich sogleich, dafs das nicht anders sein konnte. Man denke sich jene 12 Fufs langen, 1½ Zoll dicken, aber nur 8 bis 11 Zoll hohen, mit Eisen beschlagenen Läufe, wie sie auf ihren 2½ Fufs breiten Queerhölzern, ein verhältnifsmäfsig niedriges, zu einer unförmlichen Länge ausgedehntes Gestell trugen, innerhalb dessen alle jene Vorräthe und Erfordernisse zusammengepackt waren. Das Gewicht des eigentlichen Ballasts betrug nicht weniger als 440 Pfund: mit Einschluß der Mundvorräthe auf 40 bis 42 Tage kam auf jeden der 6 oder 7 Männer, welche den Schlitten ziehen mußten, eine Belastung von 201 bis 204 Pfund: und diefs war bei den vielen Hindernissen und Schwierigkeiten der Wege auf dem nur selten glatten und ebenen Eise und auf den unter allen Umständen nichts weniger als gebahnten Küsten schon ein sehr hoher Satz. Sehr schwer liefs sich sagen, wie viele Meilen auf diese Weise täglich zurückgelegt werden könnten: neben der Beschaffenheit der Wege kam hierbei auch Wind und Wetter in Anschlag, durch welche

*) Osborn die Tafel zu p. 204—5.

bisweilen Unterbrechungen für einen Tag und selbst für mehrere Tage unvermeidlich wurden. Da man jedoch hierüber einen Anhaltspunkt gewinnen zu müssen glaubte, vereinigten sich die Gutachten der Offiziere auf Grund der Ergebnisse bei den Probefahrten zuletzt dahin, daß im Durchschnitt für jede Tagereise eine Strecke von 10 engl. Meilen anzunehmen sei.

Da es nun unerlässlich erschien, in mehr als einer Richtung wo möglich mindestens 300 bis 400 engl. Meilen weit vorzudringen, wurde ein förmliches System von Hülls- oder Proviantenschlitten erdacht, dessen Grundzüge wir zuvörderst an einem speciellen Beispiel in der Kürze uns anschaulich zu machen versuchen müssen.

Vor Allem war es als nothwendig erkannt, die Richtung im Süden und Südwesten jenseit des Cap Walker auszukundschaften, und dem Capt. Ommanney wurden, indem ihm die Leitung dieses Unternehmens übertragen war, sieben Schlitten zur Verfügung gestellt. Als erste Station dieser Expedition wurde das Cap Walker angenommen, welches von der Griffith-Insel aus in 5 bis 6 Tagen zu erreichen war. Daher wurde während dieses ersten Theiles der Fahrt der eine jener sieben Schlitten ausschließlich darauf verwendet, die übrigen sechs mit dem zu den täglichen Mahlzeiten erforderlichen Mundvorrath zu versorgen, und zugleich mit der Weisung versehen, von dort zu den Schiffen zurückzukehren, neue Vorräthe einzunehmen und dieselben an einer bestimmten Stelle für die Verproviantirung der übrigen Mannschaften bei ihrer Rückkehr zu vergraben. — Durch diese Auskunft waren daher sechs Schlitten in den Stand gesetzt, vom Cap Walker aus nicht bloß mit vollständigen Vorräthen aufzubrechen, sondern sie brauchten auch bei ihrer Rückkehr nur bis zu demselben Punkte auszureichen, da sie sich darauf verlassen konnten, daselbst neue Vorräthe zu finden. Diese 6 Schlitten theilten sich bei der Weiterreise in drei Partien; es war bestimmt, daß je zwei Schlitten sich 10 Tage lang (mithin — jede Tagereise zu 10 engl. Meilen berechnet — auf eine Strecke von 100 engl. Meilen) zusammenhalten sollten, und zwar in der Weise, daß der eine lediglich als Begleitschlitten zur Verproviantirung des anderen benutzt, und angewiesen wurde, demselben nicht nur unterwegs alle erforderlichen Lebensmittel zu gewähren, sondern auch auf dem nach 10 Tagen erreichten Punkte für dessen

Rückkehr einen zehntägigen Proviant einzugraben. Damit hatte der Begleitschlitten seine Aufgabe erfüllt; er hatte nun nichts weiter zu thun, als mit dem ihm noch übrigen zehntägigen Proviant zum Cap Walker umzukehren, dort den bereits wieder vorfindlichen Proviant aufzunehmen und sich zu den Schiffen zurückzuwenden. — Für die übrigen drei Schlitten war aber so viel erreicht, daß sie auf einem 150 Meilen von der Griffith-Insel entfernten Punkte mit noch vollständigen 40tägigen Vorräthen ihre weiteren Operationen begannen, und an demselben Punkte bei ihrer Rückkehr die weiter erforderlichen Vorräthe vorfanden. Sie waren in den Stand gesetzt, mit einer erlesenen, möglichst rüstigen Mannschaft (denn Diejenigen, welche gelitten hatten, wurden bei den zurückgehenden Begleitschlitten untergebracht) noch 20 Tage oder 200 engl. Meilen, mithin im Ganzen auf 350 engl. Meilen von der Griffith-Insel vorzudringen.

Nachdem diese Maßregeln beschlossen waren, konnten über die Bestimmung des Zeitpunktes für den Aufbruch der Schlitten-Expeditionen kaum noch Zweifel obwalten. Denn einerseits mußte die Rückkehr derselben spätestens bis Ende Juni erfolgen, weil das Aufgehen des Eises, wenigstens in einzelnen Theilen des Meeres, von da ab mit jedem Tage zu erwarten stand; andererseits waren zur Hin- und Rückfahrt mindestens 70 bis 75 Tage erforderlich, wenn der westliche Theil der Melville-Insel, wo man den sogenannten Winterhafen (*Winter Harbour*) als einen der wahrscheinlichsten Zufluchtsstätten Franklin's ansah, erreicht werden sollte. Demnach schien es unmöglich, diese Reisen, der dringenden Mahnung des Capt. John Ross zufolge, bis zur zweiten Maiwoche aufzuschieben *): vielmehr wurde auf Grund einer einfachen Berechnung erkannt, wie unerlässlich es war, schon im April und wenn irgend möglich schon in der ersten Hälfte dieses Monats von den Schiffen abzufahren.

Am 10. März erließ Capt. Austin einen an die Offiziere, See-

*) Die Motivirung dieses Rathes ist merkwürdig genug: Sutherland I, p. 491: *Sir John (Ross) to impress them with the importance of not leaving their ships before the second week in Mai, for before that time they might expect lower temperatures than -25° , at which he says the human blood freezes.*

männer und Matrosen seiner Expedition gerichteten Tagesbefehl^{*)}), in welchem er bedeutungsvoll ankündigte, daß die Zeit herbeigekommen sei, in welcher der hochwichtige Auftrag ihrer Aussen-
 dung von Neuem ausschließlich in Obacht genommen werden müsse. Fortan gelte nicht mehr, wie bisher, vorwiegende Sorge oder Rücksicht für Gesundheit und Wohlbelinden, sondern praktische Vorbereitung auf das, was zunächst für die Aufsuchung der Vermissten zu unternehmen beschlossen worden. Demgemäß seien die bisher zur Belehrung und zum Vergütigen ausgesetzten Stunden bis 8 Uhr Abends von jetzt an auf Zurüstungen für die Schlittenreisen zu verwenden. Schliesslich ermahnte er Alle auf's Eindringlichste, mit Herz und Hand in Eintracht zusammen zu stehen für das große Werk, damit sie im Vertrauen auf Gottes Gnade und Schutz ihrer dereinstigen Rückkehr zum heimischen Heerde getrost entgegen sehen könnten.

Nachdem am 28. März diese Vorbereitungen vollendet waren, wurde am 4. April ein Schlitten ausgeschiedt, um die im vorigen Herbst niedergelegten Vorräthe nachzusehen und nöthigen Falls zu ersetzen. Die Ausfahrt der übrigen Schlitten, zuerst auf den 9. April bestimmt, mußte in Folge eines plötzlichen ungünstigen Umschlags der Witterung um einige Tage ausgesetzt werden. Am 12. April — es war der Sonnabend vor dem Palmsonntage — kamen die 14 Schlitten, welche in den nächsten Tagen ihre Fahrt antreten sollten, bei einem Felsenabhange an der Nordwestspitze der Griffith-Insel zusammen, wo in Gegenwart des Capt. Austin eine Musterung und Probefahrt gehalten wurde. Da die ganze Ausrüstung sich hierbei auf's Vortrefflichste bewährte und Alles ging, wie man es nicht besser wünschen konnte, gaben sich die Mannschaften in den dort aufgeschlagenen Zelten, bei welchen auch eine Garküche nicht fehlte, trotz der strengen Kälte der freudigsten und hoffnungsvollsten Stimmung hin. Der folgende Sonntag vereinigte die ganze Schiffsgemeinde noch zu einer Gebetsversammlung. Am 14. war das Wetter so stürmisch, daß die Abfahrt doch erst den 15. Abends erfolgen konnte. Capt. Austin, der mit 75 Mann bei

^{*)} *General Memorandum.* Abgedruckt in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 10.

den Schiffen zurückblieb, hielt bei dieser Gelegenheit noch eine feierliche Anrede *), in welcher er seine Freude über den bis dahin überall sichtbaren Geist der Einigkeit und wackern Gesinnung und seine Hoffnung für das Gelingen der Unternehmung auf's Anerkennendste aussprach, zum Gehorsam gegen die Oberen und bei etwa vorkommenden Mißverständnissen und Reibungen zur Nachgiebigkeit und Versöhnung ermahnte, und zuletzt noch hinzufügte, daß er zwar nicht in Person, aber doch mit seinen heißesten Wünschen und Gebeten die ausziehenden Mannschaften auf allen ihren Schritten begleiten werde.

Es war am 15. April Abends 10 Uhr, als sich die beiden Hauptabtheilungen der Schlittenzüge nach zwei verschiedenen Richtungen in Bewegung setzten. Sogleich die erste Nacht war äußerst beschwerlich. Capt. Ommanney, dessen Erkundungen wir zunächst verfolgen, führte seine Schlitten einem heftigen Schneesturm aus Südwesten entgegen, der den Transport der Schlitten über die harten Schneerücken, welche sich auf dem Eise angesammelt hatten, höchst mühevoll und angreifend machte. Um 2 Uhr früh wurden die Zelte aufgeschlagen und hierauf das Abendessen gereicht. Um 4 Uhr legten sich die Männer in ihren Nachtsäcken zur Rast; aber das Wetter war zu furchtbar und die Situation zu neu, als daß sie hätten Schlaf finden können. Auch am folgenden Tage dauerte der tosende Sturm noch fort: erst gegen Abend legte er sich. Um 3 Uhr Nachmittags wurde das „Frühmahl“ bereitet, und um 6 Uhr setzten sich die Mannschaften, nachdem der Gesundheitszustand eines Jeden untersucht und befriedigend befunden war, nach dem gemeinsamen täglichen Gebet wiederum in Bewegung. So viel als möglich wurde immer die Nachtzeit zur Reise, die Tageszeit zur Rast verwendet: theils um die schädlichen Einwirkungen zu vermeiden, welche der blendende Schnee beim Sonnenschein erzeugte **), theils auch, um die Stunden der

*) *An address made by Capt. Austin to the spring searching parties, on the occasion of their departure from the North West Point of Griffith Island in execution of the duties assigned to them in den Parliam. Papers a. a. O. p. 291.*

**) Als die Reisenden einstmals — es war am letzten April Nachmittags — am hellen Tage aufzubrechen versuchten, hatten sie dieß schwer

heit noch eine
ber den bis da-
kern Gesinnung
nung auf's An-
Oberen und bei
gen zur Nach-
och hinzufügte,
einen heifsesten
aften auf allen

ich die beiden
chiedenen Rich-
ht war äußerst
n wir zunächst
schneesturm aus
ritten über die
gesammelt hat-
n 2 Uhr früh
bedessen ge-
Nachtsäcken
die Situation
Auch am fol-
: erst gegen
e das „Früh-
chaften, nach-
I befriedigend
bet wiederum
Nachzeit zur
die schädli-
ende Schnee
Stunden der

ching parties.
point of Grif-
den Parliam.

April Nachmit-
dies schwer

wärmenden Temperatur für die Zeit des Schlafes zu gewinnen. Denn nur zu bald ergab sich, daß weder die Zelte, noch die Bedeckungs- und Kleidungsmitel hinreichten, um die erforderliche Wärme hervorzubringen, und es verging manche Nacht, in welcher die Männer vor Frost und Kälte schlaflos blieben. Ein anderes sehr peinliches und hemmendes Ungemach entstand daraus, daß die Stiefeln während der Rastzeit zusammenliefen und „eisenhart“ wurden. Aber es würde zu weit führen, alle die kleinen Leiden, mit welchen sie zu ringen hatten, selbst nur aufzuzählen; wir werden uns daher darauf beschränken, der Richtung und dem Verlauf dieser Expeditionen im Allgemeinen zu folgen.

zu bereuen. Ihr Weg führte sie auf einer, vom reinsten Schnee bedeckten unabsehbaren Ebene der Sonne entgegen; wohin man auch blickte, da schimmerte Alles im weissen, strahlenden, blendenden Glanze (*white, brilliant, dazzling*). Vergebens richtete sich das Auge von der Erde zum Himmel, um einen Ruhepunkt, einen schattigen Fleck zu finden; denn einen solchen gab es nirgends. In unbegrenzter Fülle und wie mit unbarmherziger Gewalt ergoß sich das Sonnenlicht aus dem wolkenlosen Aether durch die stille aber frostkalte Atmosphäre. An demselben Abend fühlten einige Reisende im Augapfel einen dumpfen Schmerz, wie er wohl nach übermäßiger Anstrengung einzutreten pflegt; am folgenden Morgen versagte ihnen die Sehkraft ganz. Die Schilderung dieses Leidens ist ergreifend. Rings umgeben von einer endlosen Schneewüste, einige Tagereisen von der Behausung ihrer Schiffe, sahen sie sich von einem hülflosen Zustande bedroht, in welchem sie der Minderzahl ihrer Gefährten — denn unter den 30 Personen, welche mit den 4 Schlitten damals beisammen waren, lagen 16 Gemeine und 1 Offizier darnieder — die an ihrer eigenen Plage schon mehr als genug hatten, noch zur Last werden mußten. Welch ein furchtbares Gefühl, als bei einer solchen Lage das Auge nach und nach wie von einer Decke überzogen wurde, die sich immer mehr und mehr verdichtete, und ihnen die Gegenstände immer matter und matter erschienen, bis sie zuletzt die tiefste Finsterniß umhüllte. So verging der erste Mai unter den schwermüthigsten Aussichten, die sich indess glücklicherweise bald wieder lichteten, da das Uebel der Schneeblindheit (*snow-blindness*) eben so schnell wieder verging, als es überhand genommen. *S. Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 37 (Bericht von Ommanney) und besonders Osborn p. 214. 15. Obgleich Capt. Austin den Reisenden ausdrücklich untersagt hatte, an einem der neu entdeckten Punkte das Recht des Namensgebens zu üben, siegte doch diesmal die Macht des Eindrucks über die Strenge des Verbots; der Name „*Snow-blindness-Point*“ wird an jener Stelle haften, wenn ihm auch die Admiralitäts-Karten vorenthalten!

Capt. Ommanney erreichte erst am Oster-Dienstage den Fuß des etwa 1000 Fuß hohen Roth-Sandstein-Felsens^{*)}, der die Hauptmasse des ostwärts in schroffen Abrissen, westwärts in Wellenlinien nach und nach abfallenden, bei hellem Wetter ungläublich weithin sichtbaren Cap Walker bildet. Alles machte hier den Eindruck der tiefsten und trostlosesten Oede, vor welchem jede Hoffnung selbst eines Anzeichens der Vermissten dahinschwand; die sofort angestellten Nachforschungen bestätigten, daß sich hier nirgends die entfernteste Spur eines Europäers zu erkennen gab. Nachdem das Terrain der Umgegend erkundet war, entschloss sich Capt. Ommanney, einem Schlitten unter Anführung des Lieut. Browne die Aufkundschaffung des ostwärts vom Cap Walker, zwischen der Westküste von Nord-Somerset und dem Prinz-Wales-Lande südwärts hinlaufenden Canals zu übertragen, auf welchem Franklin möglicher Weise nach der nordwestlichen Durchfahrt gesucht haben konnte. Er selbst verfolgte mit 5 Schlitten die südwestliche Richtung, mußte aber schon am 28. einen derselben, und wiederum am 4. Mai einen andern nach den Schiffen zurückschicken, weil mehrere Männer durch Frostbeulen zur Weiterreise unfähig geworden waren. Nachdem am 6. Mai auch der letzte Geleitschlitten seine Rückkehr angetreten, setzten zwei Schlitten unter Ommanney und Osborn die Weiterfahrt noch bis zum 24. Mai fort. Ommanney beschloss seine Fahrt damit, daß er ringsum den Küstenrand einer großen Bai aufkundschaffete, in deren Hintergrunde er einen alten Steinhaufen entdeckte, der vor langen Jahren von Eskimosehaaren zum Niederlegen von Lebensmitteln errichtet zu sein schien. Osborn erreichte, etwa 50 engl. Meilen weiter westlich, eine zweite Bai, welche später mit seinem Namen benannt wurde. — Browne war in dem ihm zugewiesenen

*) Diese Angabe bei Osborn p. 212: *The Cape (Walker) itself, full 1000 feet in altitude.* — Abweichend bemerkt Ommanney in seinem Tagebuche (*Parliam. Papers* p. 49): *the cliffs rise perpendicular from the beach 600 and 700 feet.* Beide Angaben beruhen offenbar lediglich auf dem Eindrucke der Anschauung, nicht auf Vermessung. Das Cap liegt auf einer dem Prinz-Wales-Land vorgestreckten Insel und besteht aus einer von Nord-West nach Süd-Ost laufenden Klippenreihe, deren Hauptkuppe nach Osten gerichtet ist.

Gebiete des großen Meerbusens, der seitdem den Namen Peel-Sund erhalten hat, bis zum 13. Mai gegen 75° 15' n. Br. südwärts vorgedrungen.

In der Reihe der Unternehmungen zur Aufsuchung Franklin's nehmen gerade diese Expeditionen eine sehr wichtige Stelle ein. Sie haben das ziemlich bestimmte Ergebniss geliefert, daß Franklin in der Richtung des Cap Walker die nordwestliche Durchfahrt nicht versucht haben kann. Abgesehen davon, daß sich weder an der Riesenkuppe des Cap, noch sonst irgend wo eine Spur der Vermissten zeigte, ergab sich auch, daß die Meerestheile, sowohl im Westen als im Süden, aufser dem Bereich der Strömungen und des Wechsels von Ebbe und Fluth lagen. Das Meeresbecken hatte hier fast durchgehends nur eine sehr geringe Tiefe und war an vielen Stellen bis auf den Grund ausgefroren. Ueberall zeigte sich das Eis äußerst dick und fest, ausserdem beim Aufthauen sehr trinkbar und zur Bereitung von Speisen geeignet. Alle diese Umstände bestätigten, daß die Massen sehr alt sein mußten. Capt. Ommanney glaubte in Folge dieser Beobachtungen den Gedanken, daß jemals Schiffe in südwestlicher Richtung vom Cap Walker Amerika erreicht haben könnten, als beseitigt ansehen zu müssen*).

Die neuen geographischen Entdeckungen aller dieser Schlittenzüge betragen, den offiziellen Angaben oder Schätzungen zufolge, in der Länge 505 engl. Meilen. Davon kommen auf Capt. Ommanney 205, auf Lieut. Osborn 70, auf Lieut. Meeham, der einmal seinen Schlitten stehen liefs, um eine Exeursion in's Innere des Prinz-Wales-Landes zu machen, 80 Meilen; endlich auf Lieut. Browne 150 Meilen**).

*) *Parliam. Papers* a. a. O. p. 51. Ommanney drückt sich so aus: „... consequently I entertain no hopes of ships ever reaching the continent of America south-west of Cape Walker.“

**) Von den Führern der einzelnen Schlitten sind ausführliche Tagebücher geliefert, in welchen sie über die Verwendung jeder Stunde Rechenschaft ablegen, und alle Erfahrungen und Beobachtungen über Wind und Wetter, über den Charakter der Landschaft u. s. w. eingetragen haben. Capt. Ommanney ist demnach 43 Tage auf der Hinfahrt zu seinem entferntesten Punkte und 17 Tage auf der Rückfahrt unterwegs gewesen; 536½ Stunden wurden zum Rasten, Speisen und Packen verwendet, 515 Stunden gingen theils durch den Aufenthalt in Folge des Wetters und der Schneee-

Das Küstengebiet ging südwestlich vom Cap Walker nach und nach vom Rothen Sandstein in Kalkstein über; die kühnen Klippenbildungen hörten mit dem 100^o w. L. ganz auf und die Landschaft nahm den Charakter einer einförmigen, höchst ermüdenden Schneewüste an, aus welcher indess im Innern wellenförmige Hügelbildungen bis zu 500 Fufs Höhe emporstiegen. Von animalischem Leben schienen jene Küsten beinahe verlassen zu sein: nur einmal wurden eingefrorene Spuren von Rennthieren und eines Bisamochsen entdeckt; selbst Bären schienen ganz zu fehlen^{*)}. Am Cap trafen sie nur ein paar Schneehühner, einzelne Füchse und zahlreiche Spuren von Hasen. Indess läßt sich doch annehmen, daß diese Wildniß zur Sommerszeit einen anderen Charakter annimmt. Lieut. Browne bemerkte an Abhängen in der Nähe des Cap Walker schon in dieser frühen Jahreszeit eine gewisse Vegetation^{**)}; und erblickte drei weiße Hasen und einige Schneeammern, von welchen letzteren Thieren eines erfroren gefunden wurde. Eine höchst merkwürdige Erscheinung sind die seit Jahrhunderten verlassenen Eskimo-Wohnungen, welche von Ommanney am Cap Walker und von Lieut. Meham fünf Tagereisen weiter südwestlich entdeckt wurden^{***)}.

Lieut. Aldrich, der an der Westküste von Bathurst-Land über den 76^o n. Br. vordrang und ungefähr 70 engl. Meilen eines bisher noch unentdeckten Gebiets auskundschaftete, kehrte nach einer 62-tägigen Abwesenheit ebenfalls zu den Schiffen zurück, ohne Spuren der Vermissten gefunden zu haben. Er hatte während dieser Zeit nur 308 Meilen auf die Reise verwenden, und auf der Hinreise nur 8 $\frac{3}{4}$, auf der Rückreise über die Byam-Martins-Insel, wo er Proviant einnehmen konnte, 10 $\frac{13}{20}$ Meilen täglich zurücklegen können. Auf der Hinreise traf er am 27. April an der Küste des Bathurst-Landes 4 Rennthiere, die unter dem Schnee

blindheit u. s. w., theils durch die Nachsuchungen verloren. In den übrigen 373 Stunden wurden 480 engl. Meilen zurückgelegt. Bei der Hinreise wurden im Durchschnitt täglich nur 9 $\frac{2}{7}$ Meilen, bei der Rückreise dagegen täglich 12 $\frac{1}{2}$ Meilen zurückgelegt.

*) Osborn p. 220.

**) *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 75: *On the slopes near Cape Walker considerable vegetation was seen.*

***) *Parliam. Papers* a. a. O. Ommanney p. 49 und Meham p. 59.

p Walker nach
er; die kühnen
anz auf und die
, höchst ermü-
nern wellenför-
orstiegen. Von
rlassen zu sein:
thieren und ei-
anz zu fehlen^o).
ne Füchse und
annahmen, daß
akter annimmt.
es Cap Walker
ion^{oo}); und er-
k. von welchen
e höchst merk-
essenen Eskimo-
und von Lieut.
wurden^{ooo}).
Bathurst-Land
gl. Meilen eines
kehrte nach
hiffen zurück.
Er hatte wäh-
wenden, und
e Byam-Mar-
Meilen täglich
27. April an
r dem Schnee

In den übr-
Bei der Hin-
der Rückfahrt

oes near Cape

ham p. 59.

ihre Nahrung suchten. Daraus hat man gefolgert, daß diese Thiere sich im Winter nicht südwärts zur amerikanischen Küste wenden. Eine andere merkwürdige Beobachtung waren zahlreiche Züge nordwärts wandernder Vögel.

Die Palme dieser Schlitten-Expeditionen wurde von Lieut. McClintock errungen, der überhaupt recht eigentlich die Seele derselben war, und bei der Organisation im Ganzen wie im Einzelnen den entscheidendsten Einfluß geübt hat. Ihm war vom Capt. Austin die Oberleitung des nach dem Westen und Nordwesten bestimmten Schlittenzugs in derselben Weise übertragen, wie Onmanney den Oberbefehl über die Süd-West-Abtheilung führte; Lieut. McClintock war, da er das am weitesten entfernte Ziel der Melville-Insel erreichen sollte, schon im Herbst darauf bedacht gewesen, an zwei Punkten seines Weges Depôts von Vorräthen anzulegen und die am 4. April vorausgeschickten Provianteschlitten hatten, — als sie diese Vorräthe durch Bären, welche augenscheinlich mit den Zimmbüchsen noch ihr muthwilliges Spiel getrieben, fast ganz zerstört fanden, — Sorge getragen, sie auf eine mehr gesicherte Weise zu ergänzen und zu ersetzen. Lieut. McClintock führte anfangs 7 Schlitten, denn auch die beiden Schlitten für Lieut. Aldrich gehörten zu seiner Abtheilung und gingen bis zum Bathurst-Land mit ihm desselben Weges. Im Lauf der ersten Tage, die dem südwestlichen Schlittenzuge unter Onmanney durch widrige Stürme so beschwerlich wurden, nahm er die Gelegenheit wahr, durch Aufspannen der Segel den Mannschaften die Arbeit des Ziehens zu erleichtern. Am 11. Mai wurde von zwei für die Auskundschaftung der Melville-Insel bestimmten Hauptschlitten, nachdem die zur Verproviantirung ihnen beigegebenen Geleitschlitten den Rückweg angetreten hatten, die Ostküste derselben erreicht. Aber an diesem Punkte gingen auch die Wege dieser beiden Schlitten auseinander, indem Lieut. McClintock sich selbst vorbehielt, an der Südküste der Melville-Insel vorzudringen, und dem Lieut. Bradford den Auftrag ertheilte, die nördliche oder nordwestliche Richtung zu verfolgen. Mit bewegtem Gefühl, aber nicht ohne lebhaft Hoffnungen für die Ergebnisse des Unternehmens trennten sich die beiderseitigen Mannschaften, indem ihre Führer zuletzt noch die nöthige Abrede nahmen, um ihre Wiederbegeg-

nung auf der Heimkehr zu den Schiffen herbeizuführen. Lient. M'Clintock besuchte nun der Reihe nach die Punkte, welche, seitdem sie Parry in den Jahren 1819 und 1820 besichtigt und benannt hatte, von keinem menschlichen Wesen wieder betreten waren. In dem von John Ross so bedeutsam genannten Winterhafen, an der Stelle des Parry'schen Winterlagers, fand M'Clintock am 21. Mai zwar noch die Inschrift des merkwürdigen Sandsteinfelsens*) aus jener Zeit und manche verstreute Ueberbleibsel des Winteraufenthalts der Schiffe „Becla“ und „Griper“, welche Parry dorthin geführt — aber keine Spur von Franklin und seinen Gefährten. Dennoch setzte M'Clintock unverweilt seinen Weg noch bis zum Cap Dundas am Westrande der Melville-Insel fort, und bestieg hier am 28. Mai die 700 Fuß hohe Klippe, von welcher herab sich, da das Wetter sehr klar war, eine Ansicht der aus einer Ferne von 60 engl. Meilen hoch hervorragenden und tief eingeschnittenen, wilden Steilklippen des bereits von Parry erblickten und benannten Banks-Landes eröffnete**). Nordwärts, etwa 70 Meilen von Banks-Land entfernt, erblickte er die nach Westen laufenden Küsten eines Landzuges, in dessen Innern er Thalbildungen zu erkennen glaubte, während geradeaus im Westen das Eismeer sich unabsehbar auszudehnen schien. Weiter erreichte er am 1. Juni Bushman's Cove, wo Parry den 11. Juni 1820 gerastet hatte. Auf diesen letzten Punkt waren noch immer einige Erwartungen gesetzt, da man meinte, daß die nordwestliche Durchfahrt im Norden der Parry-Inseln hier vorüberführen müsse und Franklin, hätte er diesen Weg eingeschlagen, schwerlich unterlassen haben konnte, hier anzulanden und Nachrichten über sein Unternehmen niederzulegen. Aber auch diese letzte schwache Hoffnung erwies sich trügerisch: man fand nur die Spuren der Parry'schen Lagerstätte, die Trümmer seiner Karre, deren Axe hier zerbrochen war, und den von ihm niedergelegten Cylinder, dessen

*) Bemerkenswerth ist die Abbildung dieses 10 Fuß hohen, 22 Fuß langen, 7—8 Fuß breiten Felsens mit dem Facsimile der Inschrift, in den *Partiam. Papers* a. a. O. p. 174. Ueberhaupt ist es von großem Interesse, die Reisebeschreibung Parry's mit dem sehr ausführlichen Bericht der Erkundungen des Lient. M'Clintock zu vergleichen.

***) Vgl. *Partiam. Papers* a. a. O. p. 166 (Bericht von M'Clintock).

Inhalt indeß, als man ihn in heißem Wasser aufthaute, fast ganz unleserlich befunden wurde. Die Thierwelt zeigte sich so wenig sehen, daß die Vermuthung ihrer langjährigen Ungestörtheit sich unwillkürlich aufdrängte^{*)}. McClintock wandte sich nun nach dem Winterhafen zurück und trat von dort am 6. Juni in möglichster Eile seine Heimreise zu den Schiffen an, die um so weniger noch Aufschub litt, da das Aufgehen des Eises nahe bevorstehen konnte. Am 28. traf er an der Südostspitze des Bathurst-Landes, wenige Tagereisen von der Griffith-Insel, mit Bradford zusammen, der an der Ostküste der Melville-Insel bis 76° 15' gelangt war. Am 1. Juli kamen Beide mit ihren, durch die Beschwerden der langen Reise hart angegriffenen Mannschaften, nach 80tägiger Abwesenheit, wieder bei den Schiffen an^{**)}, wo man ihrer bereits mit um so ängstlicherer Spannung harpte, da die täglich anwachsenden Wasserlaken auf der Oberfläche des Eises die Nähe der schiffbaren Jahreszeit verkündigten und an den übrigen Schlitten die Erfahrung gemacht wurde, daß die tragharen Böte, welche zur oberen Bedeckung angewandt waren, unter dem Einfluß der wechselvollen Witterung ihre Brauchbarkeit einbüßten.

Auch unter den Männern, die mit McClintock auszogen, mußten manche unterwegs zurückkehren, weil sie durch Frostbeulen mehr oder weniger empfindlich Schaden genommen hatten; ein

*) Lieut. McClintock hat bei seinen Streifzügen auf der Melville-Insel etwa 80 Stück Bisamstiere und Rennthiere gesehen und konnte deren nach Belieben erlegen. Osborn p. 226. — Im Winterhafen kam ein Hase mehrere Tage so nahe, daß die Mannschaft ihn leicht hätte greifen können. *Parl. Papers* a. a. O. p. 174: „*I have never seen any animal in its natural state so perfectly fearless of man, and there can scarcely be a more convincing proof that our missing countrymen have not been here.*“

**) McClintock hat während dieser Schlittenreise in 595 Stunden ungefähr 770 engl. Meilen, im Durchschnitt täglich 10 $\frac{2}{3}$ engl. Meilen, zurückgelegt; 1133 Stunden waren zur Rast, 45 zu den Mahlzeiten verwendet; außerdem sah er sich 76 Stunden theils durch Krankheiten u. s. w., theils durch Nachsuchungen, und 64 Stunden durch schlimmes Wetter aufgehaltten. Der entfernteste Punkt, den er erreicht, war in gerader Linie etwa 300 engl. Meilen von den Schiffen entfernt; unter den von ihm auskundschafteten Gebieten konnten nur 40 engl. Meilen als „neu entdeckt“ bezeichnet werden, während Bradford auf seiner sonst viel beschränkteren Reise sich rühmen konnte, 155 Meilen neu entdeckt zu haben.

Mann des Geleitschlittens von Bradford erkrankte schon am 23. April an Frostbeulen (man schob die Schuld darauf, daß er sich nicht bewegen liefs, seine Lederstiefeln *) mit Pelzgamaschen zu vertauschen) dergestalt, daß er in dem ersten zurückkehrenden Schlitten zurückgefahren werden mußte und am Tage seiner Wiederankunft bei den Schiffen verstarb. Er hat auf der Griffith-Insel sein einsames Grab gefunden **). Dieser Todesfall machte großes Aufsehen, zumal derselbe auf diesen Geschwadern der einzige blieb. Die Mannschaften alle bewährten unter den furchtbarsten Beschwerden einen bewundernswerthen Eifer und die rühmlichste Ausdauer. Ein Ingenieur des Dampfboots „Pioneer“, Namens Webb, trat in die Reihe der zum Ziehen verwendeten Männer, indem er als Führer keine Stelle finden und sich doch nicht entschließen konnte, von der Theilnahme an den Schlitten-Expeditionen abzustehen: er hat Osborn bis zu dem entferntesten im Südwesten erreichten Punkte begleitet. Nicht selten mag auch persönliches Interesse an dem Schicksal der Vermissten bei diesen Thaten von Einfluß gewesen sein: Einer der Gefährten Aldrich, der einen Schwager unter den Vermissten hatte, während einer seiner Brüder und ein anderer Schwager mit Collinson abgesegelt waren, mochte mit der Hoffnung ausgezogen sein, allen dreien in den arktischen Meeren zu begegnen ***): es ist nicht zu bezweifeln, daß er nur mit den erschütterndsten Erinnerungen heimkehrte.

Capt. Penny hatte die Genußnahme, sämtliche Arbeiten und Vorbereitungen für die von ihm übernommene Aufgabe in der ersten Hälfte des April beendigt und sich in den Stand gesetzt zu sehen, fast gleichzeitig mit der Ausfahrt der Austin'schen Schlittenzüge nicht weniger als 6 Schlitten zur Erkundung des Wellington-Canals aussenden zu können. Geleitet von der Ueberzeugung,

*) Es scheint als habe der Unglückliche heimlich und gegen den Willen der inspicirenden Offiziere die ledernen Stiefeln unter den Gamaschen heibehalten, s. *Parliam. Papers* p. 117 und vergl. p. 131—35. Jeden Falls fehlte es gleich beim Erscheinen des Uebels weder an ärztlicher Pflege (der Arzt Bradford war bei ihm) noch an dem besten Willen, den Kranken zu schonen und zu pflegen. Vergl. a. a. O. p. 229.

**) Vergl. die Schilderung dieser Grabstätte bei Markham p. 113.

***) Aldrich's Bericht in den *Parliam. Papers* p. 116.

dafs freudiger Muth und Zuversicht auf den Erfolg bei seinen Mannschaften das wesentlichste Erforderniß zum Gelingen sei, hatte er mit seinen Offizieren dahin zu wirken gesucht, die anfangs überwiegend gehegten Zweifel an der Bedeutung des Wellington-Canals für die Aufsuchung Franklin's zu bekämpfen, und dieß war ihnen vollständig gelungen*). Alle Gefährten Penny's ohne Ausnahme wurden zuletzt von der Ansicht, dafs Franklin den Wellington-Canal eingeschlagen haben müsse und dafs ihnen das beste Theil der Nachsuchungen zugefallen sei, auf's Lebendigste erfüllt: daher zogen sie mit der Hoffnung aus, nicht blos die Fortsetzung der von der Beechey-Insel ausgehenden Spuren, sondern mindestens auch bestimmte Nachrichten von den Vermissten zu finden, und auch diesmal wieder einen Triumph über die anderen Expeditionen davon zu tragen.

Der Anfang der Penny'schen Schlitten-Expedition war indeß minder günstig. Die Ausfahrt mußte des schlimmen Wetters wegen vom 14 auf den 17. April ausgesetzt werden. Dann begaben sich 3 Schlitten mit 41 Mann und mit 40tägigen Vorräthen auf den Weg zum Canal. Drei dieser Schlitten sollten über Cap Hotham und Barlow-Inlet nur bis zu einem gewissen Punkte an der Westseite des Canals mitgehen, um dort Vorräthe niederzulegen: von den übrigen sollten zwei den Wellington-Canal überschreiten und im Osten desselben nachsuchen, und einer sollte im Cornwallis-Land längs der Küste hinaufgehen. Penny und Petersen folgten am 18. April in den mit Hunden bespannten

*) Sutherland I p. 447: *It suited our purpose best, to establish the idea among the seamen, that they (die Vermissten) had taken the one (route) which we now intended to follow.* Für diesen Zweck kam die Vorrede des Obersten Sabine zu der von ihm herausgegebenen Uebersetzung von Wrangell's Reise, welche auf Franklin's Ansichten ebenfalls einen bestimmenden Einfluß geübt haben sollte, außerordentlich zu Statten. Sabine hatte sich bei dieser Gelegenheit über die Wahrscheinlichkeit einer offenen See im höheren Norden (*Polynia*) ausgesprochen. Es mochte nicht bekannt sein, dafs Franklin noch am 6. Juni 1845 sich über die *idea that there is open sea to the northward* mehr als zweifelhaft ausgesprochen (im Tagebuche von Fitzjames, s. Mangles *Papers and despatches rel. to the arctic search exped.* p. 78).

Schlitten nach, erreichten nach wenigen Stunden den Zug der Expedition und blieben bei ihm. Durch das schlimme Wetter, welches mit den folgenden Tagen eintrat, entstanden viele ungeahnte Schwierigkeiten und Uebelstände. Die Verpflegungsmittel und namentlich die Kochgeschirre zeigten sich höchst mangelhaft. In einer Berathung der Offiziere am 23. April wurde die schleunigste Rückkehr zu den Schiffen als räthlich erkannt, und dieser Beschlufs auf der Stelle ausgeführt *). Die beiden besten Schlitten mit den Vorräthen liefsen sie hier stehen, da Niemand zweifelte, dafs dieser Punkt binnen wenigen Tagen mit verbesserter Ausrüstung wieder erreicht werden würde. — Könnte man diese Ausfahrt als eine Probe betrachten, so wäre der Erfolg durchaus befriedigend gewesen. Es waren schätzbare Erfahrungen gewonnen, der Muth und die Freudigkeit der Mannschaft waren merkwürdiger Weise eher gehoben als herabgestimmt, und die in anderen Beziehungen getroffenen Vorsichtsmafsregeln hatten sich vortreflich bewährt. Ungeachtet der grimmigen Kälte und Schneestürme waren Alle von Frostbeulen frei geblieben und das im Anfange sehr störende Uebel der Schneebblindheit zeigte sich auch hier schnell vorübergehend **).

Nach dieser Rückkehr zur Assistance-Bai wurden die neuen Ausrüstungen mit solcher Lebhaftigkeit betrieben, dafs schon am 6. Mai eine zweite Ausfahrt mit den besten Aussichten unternommen werden konnte. Die Mannschaft des Capt. John Ross, der bei diesen Vorbereitungen sehr bereitwillig mit Rath und That zur Seite stand, gab den Ausziehenden auf eine Strecke Weges das Geleit. Einige Meilen jenseit des Barlow-Inlet wandten sich drei Schlitten auf dem Eise zur Ostseite des Canals hinüber. Penny hatte es für zweckmäfsig befunden, von hier aus die Umgegend der Erebus- und Terror-Bai einer nochmaligen Auskundschaftung zu unterwerfen und der Steuermann John Stuart hatte es übernommen, mit dem einen der drei Schlitten diesen Auftrag auszuführen. Sein Weg führte ihn an jenen, in den letzten Tagen des

*) Sutherland II, p. 60.

***) Das Uebel hat, wie unsere Leser aus der Karte erschen, auch am Wellington-Canal zu einer geographischen Benennung (*Snowblind-Bay*) Anlafs gegeben.

August bereits erforschten Punkten vom Cap Bowden bis jenseit des Cap Riley vorüber; aber die Gegend hatte sich durch den Schneefall so verändert, daß er selbst die bekanntesten Localitäten kaum wieder zu erkennen vermochte. Für einen Tag schlugen die Reisenden ihre Zelte auf der Beechey-Insel bei der vom Capt. John Ross zurückgelassenen Yacht „Mary“ auf und besuchten von dort aus die Gräber und die in Austin's und Penny's Namen errichteten Steinhaufen. Dann wandten sie sich weiter ostwärts bis zum Cap Hurd, von wo sie am 22. Mai den Rückweg antraten. Die einzige einigermaßen bemerkenswerthe Entdeckung waren zwei große, in einer eigenthümlichen Form, aber augenscheinlich von Franklin's Leuten errichtete Steinhaufen*) an dem östlichen Abhange der Bergkuppe Caswall's Tower. Die Erbauer hatten gleich daneben eine seit Jahrhunderten verlassene Eskimohütte zur Einrichtung eines Zeltplatzes benutzt, dessen Feuerstelle sich noch deutlich erkennen ließ und ringsum zeugten die verschiedensten Gegenstände, z. B. eine Anzahl Goldner'scher Zinngefäße und Flaschen, die auch diesmal verstreut umherlagen, von dem Besuch einer Abtheilung der Vermissten; allein vergeblich wurde wiederum nach einer schriftlichen Benachrichtigung gesucht! — Die andern beiden Schlitten wurden von Stewart und Sutherland aufwärts den Wellington-Canal entlang geführt. Sutherland kam bis zur Prinz-Alfreds-Bai; Stewart verfolgte die westliche Biegung der Küste bis zum Cap Becher ($76\frac{1}{2}^{\circ}$ n. Br.), ohne auf irgend eine Spur Franklin's zu stoßen, er hätte denn den Spiegel des offenen Meeres, dessen Anblick ihn schon am 30. Mai überraschte, als eine bedeutsame Hinweisung ansehen müssen.

Indem Penny den übrigen beiden Schlitten, welche unter Goodsir und Marshall an der Westseite des Wellington-Canals zurückblieben, am 10. Mai von Point Separation aus vorauseilte, zeigten sich die Vorzüge seines „Neufundländer Gespanns“ recht augenscheinlich: denn er legte eine Wegstrecke, auf welcher die

*) *Two large and peculiarly-shaped cairns, evidently built by Franklin's people but containing no documents* s. Stuwarts Bericht in den *Pacific Papers* a. a. O. p. 362.

von Männern gezogenen Schlitten ihm in 10 Stunden kaum nachzukommen vermochten, in zwei Stunden zurück *), ohne dabei zu irgend einem Aufenthalt genötigt zu sein, und es läßt sich nicht bezweifeln, daß Penny nur durch seine Hunde in Stand gesetzt war, jene vielmaligen Hin- und Herfahrten auszuführen, welche durch mancherlei unvermuthete Erscheinungen des bis dahin noch ganz unerkundeten Gebiets erfordert wurden. Als er weiterhin an den Punkt kam, wo der Lauf des Wellington-Canals plötzlich eine westliche Biegung nimmt, entschloss er sich, in Folge der auf einem 400 Fuß hohen Hügel gewonnenen Ueberschau der Umgegend, die Richtung gerade nordwärts hin einzuschlagen, um auf den Inselbildungen, welche dem Meeresarm des Wellington-Canals auf eine Strecke den Charakter eines Archipelagus verleihen, nach Spuren der Vermissten zu suchen. Er legte daher für Goodsir und Marshall an einer geeigneten Stelle die Benachrichtigung nieder, daß sie von hier ab seinem Schlittengeleise nicht weiter folgen, sondern an dem Küstensaume nach Maßgabe ihrer Mittel und Kräfte möglichst weithin vordringen sollten.

So kam Penny am 16. Mai über das Eis zu der größten jener Inseln des Canals, welche den Namen Baillie-Hamilton erhalten hat. Schon unterwegs fiel ihm auf, daß das Eis hier merklich in dem Zustande der Auflösung begriffen war. Aber unbeschreiblich groß war seine Ueberraschung, als an einem Punkte (er gab demselben den Namen „Surprise Point“) auf seiner Wanderung um diese Insel ihm am 16. Mai mit einem Male eine offene Wasserstraße in den Weg kam. Mit dem Gefühle der Freude, seine Augen zum ersten Male nach den langen Monden eines arktischen Winters in die blauen Tiefen des Wassers versenken zu können, erwachte bei seiner damaligen Ausrüstung zugleich das Bewußtsein einer trostlosen Ohnmacht: überwältigt von diesem Eindrucke rief er aus: „Niemand wird je Sir John Franklin erreichen! Hier stehen wir und vermögen nirgends seine Spuren

*) Man sehe den leider unvollständig gebliebenen Bericht von Goodsir in den *Parliam. Papers* p. 318. (auch bei Sutherland Vol. II. Append. p. LXXVII); Petersen berechnete, daß er mit dem Hunde-Schlitten in einer Stunde 8 engl. Meilen zurücklegen konnte.

zu finden“ *). Alles hätte er darum gegeben, ein Boot zur Stelle zu haben. Während er hier — im 76° 2' nördl. Breite — am Strande auf und ab ging, um das Terrain näher zu recognosciren oder die Umrisse der Küste aufzunehmen, erblickte er in der Nähe zwei Walrosse und sah Eiderenten und andere Vögel umherfliegen, welche um diese Jahreszeit kaum 10 Grade weiter südlich erwartet werden mochten. Penny fühlte sich von diesen Erscheinungen so ergriffen, daß er, der doch an Reichthum der Beobachtung in den arktischen Meeren seines Gleichen nicht hatte, an jener Stelle gelobte, niemals wieder sich seiner Erfahrungen zu rühmen *). Es war ihm, als würde er hier urplötzlich in eine neue Landschaft versetzt, zumal als er eine zweite Straße von 25 Meilen im Umfange mit offenem Wasser erfüllt sah, und beim Aufblick zum höheren Norden einen Wasserhimmel beobachtete, der dort die Existenz einer mindestens eben so großen Fläche offener See erwarten ließ. Ueber die Erfordernisse seiner Lage konnte er keinen Augenblick in Zweifel sein. Es hätte einen Umweg von mehr als 10 Meilen gekostet, das Wasser zu umgehen; der Mundvorrath reichte nur noch auf 12, das Futter für die Hunde gar nur noch auf ein paar Tage, da es nicht gelungen war, unterwegs Bären für diese gefräßigen Thiere zu erlegen; die Walrosse, welche eine anderweite Aushilfe boten, hätten in Ermangelung eines

*) „No one will ever reach Sir John Franklin; here we are, and no traces are to be found.“ Diese Worte stehen in einem von Penny niedergeschriebenen Tagebuche, welches in den *Parliam. Papers* nicht aufgenommen, aber der oft angeführten Reisebeschreibung von Sutherland als „Chapter XVIII“, Vol. II, p. 122—186 eingewebt ist. Es ist nothwendig, diese Mittheilungen — Sutherland sagt, sie seien *almost a copy of the journal he (Penny) kept* vgl. Vol. II p. 95 Note — mit dem ungleich kürzeren, unterm 8. Septbr. 1851 an die Admiralität gerichteten Bericht zu vergleichen. Beide Stücke ergänzen und erläutern sich gegenseitig, und die kleinen Widersprüche im Einzelnen gleichen sich, näher betrachtet, meistens aus. — Etwas abweichend lautet übrigens der oben angeführte Ausruf in einem Briefe Penny's an die geographische Gesellschaft zu London vom 3. Decbr. 1851: „Through this channel Sir John Franklin has gone in clear water. Oh, for a boat!“

**) „I shall never plume myself upon experience again“ bei Sutherland II, p. 133.

Fahrzeugs nicht aus dem Gewässer geholt werden können. Demzufolge begnügte er sich, die momentane Gunst des Wetters zur Orientirung in der Umgegend zu benutzen und nahm dann in aller Eile seinen Rückweg zu den Schiffen, um sobald als möglich zum Befahren der entdeckten offenen Wasserstraßen wieder an diese Stelle zurückzukehren.

Bei seiner Ankunft in der Assistance-Bai am 20. Mai setzte er sofort Alles in Bewegung, um ein neues Boot herrichten und den zu dessen Transport erforderlichen Schlitten anfertigen zu lassen. Es war ein ungünstiger und im höchsten Grade hemmender Umstand, daß die meiste seiner Leute unterwegs waren. Auch Capt. Austin, dem Penny am 23. über seine Entdeckungen persönlich Bericht erstattete, scheint zu einer wirksamen Anshülfe aufser Stand gewesen zu sein. Als Capt. John Ross am Ende des Monats von einem zweiwöchentlichen Ausfluge in das Innere von Cornwallis-Land heimkehrte, kam er dem Ansuchen Penny's auf das Bereitwilligste entgegen und schickte ihm seine beiden Zimmerleute, und da inzwischen auch einige von dem Letzteren ausgesandte Schlitten zurückgekommen waren, nahmen die Rüstungen nun den besten Fortgang. Als Penny endlich am 10. Juni sich auf den Weg machen konnte, traten beim Transport des Bootes unerwartete Schwierigkeiten hervor: es zeigte sich unthunlich, neben den Männern die Hunde zum Ziehen der schweren Last anzuspannen. So kam der 20. Juni heran, ehe die Strecke von 105 engl. Meilen zurückgelegt und der Baillie-Hamilton-Insel gegenüber ein Punkt erreicht wurde, an welchem sich die Reisenden zu einem mehrtägigen fruchtlosen Aufenthalt genöthigt sahen, und der deshalb den Namen „Disappointment Point“ erhielt. Obgleich nämlich das Eis unter dem Einfluß der vorgezückten Jahreszeit fortwährend sich löste, hatten dennoch vorherrschende Nordwestwinde so widrige Veränderungen in den Elementen herbeigeführt, daß im Lauf eines Monats unter den größten Schwierigkeiten, während bald heftiges Sturm- und Regenwetter, bald auch die herantreibenden Eismassen das Fortschreiten unaufhörlich hemmten, nur eine Strecke von ungefähr 310 engl. Meilen gegen den Königin-Victoria-Canal hin — denn diesen Namen hat Penny kraft seines Rechts als erster Entdecker dem jenseit der Inselbildungen

des Wellington-Canals unabsehbar*) sich ausbreitenden Gewässer beigelegt**) — beschriftet werden konnte.

Aber wie weit blieb ein solcher Erfolg hinter dem zurück, was Penny gedacht und gehofft hatte. Indem er seine Leute unter den Anstrengungen, welche das Fortschaffen des Bootes erforderte, fast erliegen und doch in ihrem Eifer nicht ermatten sieht, richtet ihn die frohe Aussicht auf, zu ihrem Besten die auf Franklin's Rettung ausgeschriebenen Preise zu gewinnen. Selbst das Zusammentreffen mit Goodsir und Marshall, die durch offenes

*) *Nothing but water was seen to the North West in Queen Victoria Channel.* Sutherland II, p. 172.

**) Penny hat dieses Recht an den Umgebungen des Wellington-Canals mit einer außerordentlichen Freigebigkeit geübt. Dem Lande nordwärts des *Queen's Channel* gab er den Namen *Prince Albert Land*, der ihm später, wie wir sehen werden, von den Amerikanern streitig gemacht wurde. In derselben Weise erinnerte er an andern Punkten an Mitglieder der vermissten Expedition: *Cap Sir John Franklin*, *Cap Crozier*, Hochland *Fitzjames*; *Cap Blenky*, *C. McDonald*, *C. Liddell*; *Graham Gore* und *Le Vescomte Point*, *Harry Goodsir Inlet*; — zu Ehren der Amerikaner benannte er u. A. *President Bay*, *Caps Grinnell* und *de Haven*, *Kane Bay* (der Name *Cap Washington* sollte nicht etwa dem nordamerikanischen Präsidenten, sondern dem englischen Capitain dieses Namens, dem Verfasser des Eskimo-Wörterbuchs, gelten); — auch manchen Namen von Engländern begegnen wir, die sich für die Rettung Franklin's oder sonst verdient gemacht: *Baring-*, *Hamilton-*, *Dundas-Insel*, *Cap Becher*, *Sir Harry Inglis Bay*, *Robert Bay* (nach einem Sohne des Secretairs der Admiralität Capt. Hamilton); *Sir John Barrow's Monument* (so nannte er die im fernsten Norden schimmernde Berggruppe, welche die Amerikaner *Mount Franklin* hießen); — auch seiner Reisegefährten vergafs er nicht, z. B. *Cap Austin*, *Point Philipps* (der Name John Ross war bereits geographisch dergestalt verewigt, daß er hier füglich übergangen werden konnte); — endlich benannte er einige Punkte nach der augenblicklichen Stimmung oder Lage z. B. *Point Decision*, *Surprise*, *Separation*; *Disappointment Bay* u. s. w. — Es mag vorläufig sogleich bemerkt werden, daß manche dieser Punkte von den Amerikanern anders benannt und anders gesehen waren. Nichts liegt dabei näher als der Gedanke, daß Franklin, wenn er einstmals dieses Weges gekommen war, ohne Zweifel wieder andere Benennungen erteilt hatte, so daß wir, würde ein Bericht seiner Reise irgend wo gefunden, in demselben eine dritte abweichende Nomenclatur für die Umgebungen und Localitäten dieses verhängnißvollen Canals erhalten müssten!

Wasser genöthigt waren, jedes weitere Vordringen aufzugeben, während sie an dem entferntesten Punkte des Cornwallis-Landes noch 30tägigen Proviant bei sich hatten, trug dazu bei, Penny's Zuversicht zu erhöhen. Er hat es nicht helil, daß er auf Tausende von Meilen gerechnet hatte, und betrachtet die unausgesetzt anhaltenden Stürme aus dem Westen, die ihm inmaer neue Treibmassen entgegenführten, als wesentlichste Ursache seines Mißlingens. Wie ganz anders, meint er, müßte es gekommen sein, wenn ein günstiger Ostwind die Eismassen entfernt und ihn mit vollen Segeln in das unbekante hohe Polarmeer hinaufgetrieben hätte! Alles, was er sah, bestärkte ihn in der Ueberzeugung, daß Franklin diese Strafse eingeschlagen haben mußte. In der ganzen Natur offenbarte sich ein gesteigertes Leben, welches vom Norden herabzukommen schien. Eine nicht unbeträchtliche Menge oft ziemlich frischen Treibholzes fluthete ihm während der Fahrt entgegen und man bemerkte, daß Walrosse und Wallische, die sich am liebsten in der Nähe des Eises aufhalten, ihren Weg nach der Barrow-Strafse zu nehmen. Auf den Inseln schwärmten Königs- und Eiderenten und andere Vögel, die dort nisteten. Allein die sichtbaren Spuren Franklin's waren nicht zu erreichen. Alle Inseln bis zur Baring-Insel wurden vergebens durchsucht. So oft Penny eine Anhöhe erstieg, zeigte sich jenseit der Eislabyrinthe, in welchen er mühsam seine Bahn suchen mußte, ein freieres Gewässer. — Aber wie schwer ein solcher Entschluß auch wurde, mit dem 20. Juli war der Zeitpunkt gekommen, an welchem die Umkehr nicht mehr aufgeschoben werden konnte; denn auch die Lebensmittel gingen zu Ende und der schlechte Zustand der Schießgewehre machte das Erlegen von Geflügel und Seethieren immer schwieriger. Ein Stück Ulmenholz und ein angekohlter Tannensplitter waren die einzigen, doch zweifelhaften Anzeichen der Vermissten, welche er am 25. Juli von dieser mißlungenen Fahrt zu den Schiffen heimbrachte.

Die beiderseitigen Geschwader hatten längst bald mit Ungeduld, bald mit lebhafter Besorgniß der Wiederankunft Penny's geharrt. Denn auch hier hatte inzwischen Alles einen andern Schein angenommen. Penny hatte schon seit dem 11. März Bewegungen in den Eismassen der Barrow-Strafse beobachtet, aber erst am 30.

Juni war von den Höhen der Griffith-Insel aus das erste Wasser gesehen; am 2. Juli hatten die Fluthen, so weit das Auge reichte, alle Eisfelder überströmt. Doch in der Nähe der Schiffe blieb Alles noch starr und regungslos; mit qualvoller Spannung ging ein Tag nach dem andern hin, ohne dafs man bei dem langsamen Fortschreiten des Aufthauens in dieser Gegend auch nur hätte erkennen können, nach welcher Seite hin zuerst der Ausgang in die freie Fluth sich eröffnen werde. Alle Versuche, durch Aufstreuen von Asche und Kies, oder durch Eissägen und Pulverminen einen Ausweg vorzubereiten, blieben sichtlich erfolglos^{*)}. Erst gegen Ende Juli wurde auch der bisherige Verbindungsweg zwischen den beiden Geschwadern der Griffith-Insel und der Assistance-Bai nach und nach überschwemmt und durchbrochen; die Boten, welche Capt. Austin fast täglich aussandte, um über die Rückkehr Penny's Nachrichten einzuziehen, fanden die Ueberkunft von Tag zu Tag schwieriger^{**)}.

Die erste Nachricht von Penny's Rückkehr wurde sogleich am folgenden Tage durch Sutherland, der den Lieut. Osborn von einem Besuche der Assistance-Bai zurückbegleitete, dem Capt. Austin überbracht. Ueber den ersten Eindruck, welchen dieselbe gemacht,

^{*)} *Remarks on Baffins Bay. By Mr. R. C. Allen, Mr. W. P. Snow, and Commander Inglefield.* London 1853. 8. p. 14—15.

^{**)} Ungefähr am 21. Juli kam Stewart mit Capt. Ommanney und seinen Begleitern auf dem Wege von der Assistance-Bai zur Griffith-Insel in die größte Gefahr. Sie hatten die erste Strecke mit einem Boote zurückgelegt, welches zurückgeschickt wurde, als sie den Rand des festen zu dem jenseitigen Geschwader führenden Landeises erreicht zu haben glaubten. Nachdem sie hierauf drei Stunden fortgewandert waren, kamen sie plötzlich an eine so breite Wasserstrafse, dafs sie bei dem trüben Wetter den jenseitigen 500 Ellen entfernten Rand des Eises kaum zu sehen vermochten. Zugleich bemerkten sie, dafs sie auf ein Eisfeld gerathen waren, welches nach Osten — zur Barrow-Strafse hin — fortzutreiben anfang. Schon glaubten sie sich rettungslos verloren, bis es ihnen zuletzt gelang, eine abgerissene kleine Eislarde zu erreichen, auf welcher die fünf Männer, indem sie sich ihrer Gewehre als Ruder bedienten, unter unsäglicher Anstrengung und Besorgniß — denn die Eislarde war bereits sehr mürbe und man fürchtete jeden Augenblick ihre Auflösung! — das feste Eis noch glücklich erreichten. — Diese Geschichte, welche unter Umständen fast für ein Märchen gehalten werden könnte, wird von Sutherland II. p. 238—39 erzählt.

und über den Verlauf der Gedanken oder Anschläge, welche sich aus der Ueberschau der bisherigen Erfahrungen in Verbindung ihrer damaligen Lage entwickelten, werden uns nur sehr unzusammenhängende und zum Theil einander widersprechende Mittheilungen gemacht. Vorläufig blieben die beiden Männer, von deren Bestimmung damals nicht allein die weitere Verwendung der Mannschaften, sondern auch, wie Einige bedeutungsvoll erinnerten, das Schicksal der Vermissten abhing, wenn sie in der fürchterlichsten Verlassenheit an einer einsamen Küste ohne Mittel zur Rückkehr der nahenden Rettung harreten *) — blieben Austin und Penny noch auf zwei Wochen ohne irgend eine Berührung mit einander. Es läßt sich sagen, daß die Leitung der Maßregeln, welche für die endliche Befreiung der Schiffe ergriffen werden mußten, zur Zeit ihre ganze Kraft und Thätigkeit in Anspruch nahm: daß die entscheidungsvolle Stunde dieser Befreiung jeden Augenblick schlagen konnte; daß ein gegenseitiger Verkehr, hätten sie eines solchen auch pflegen wollen, während des Kampfes zwischen den Gewalten der hereinbrechenden Springfluthen und des allmählich im Anflösungsprocess begriffenen Eises sich gar nicht hätte ermöglichen lassen. Gewiß ist, daß die Stimmung, wo nicht auf beiden Geschwadern, so doch bei den beiden Befehlshabern eine sehr weit verschiedene und äußerst gespannte war.

Zunächst standen die Erfolge der beiderseitigen Schlitten-Expeditionen im stärksten Gegensatz. Bei Austin überall Hoffnungslosigkeit und entschieden negative Resultate. Weder Ommanney noch McClintock, weder Aldrich noch Browne hatten auf den von ihnen durchforschten Gebieten etwas zu thun übrig gelassen: alle Zweifel waren hier gelöst: Franklin konnte an allen von ihnen erreichten Punkten nicht gewesen sein. Dagegen hatte Penny durch

*) Sehr eindrucksvoll ist dies ausgemalt von Sutherland II, p. 303: *Not only did the destinies of our fleet of 6 ships and their crews hang upon the decision to which they (Austin und Penny) should come, but also the fate of those who might still be looking for help, whose eyes might be dim with daily scanning the far distant horizon, with watching the rise of every little cloud and the illusory appearance of anything that might encourage the hope that release from the icy wastes and chilly waters around them was at hand.*

ge, welche sich
Verbindung ih-
sehr unzusam-
ende Mittheilun-
er, von deren
lung der Mann-
erinnerten, das
fürchterlichsten
zur Rückkehr
in und Penny
mit einander.
n, welche für
mußten, zur
nahm: daß die
gnoblick schla-
sie eines sol-
zwischen den
des allmählich
hätte ermög-
nicht auf bei-
bern eine sehr

Schlitten-Ex-
ll Hoffnungs-
r Ommaney
auf den von
gelassen: alle
n von ihnen
Penny durch

d II, p. 303:
r crews lang
one, but also
eyes might
catching the
anything that
and chilly wa-

seine Entdeckungen die ganze Frage wie auf einen neuen Standpunkt versetzt. Er hatte im höheren Norden ein schiffbares Wasser und eine animalisch belebte Natur gefunden und zwei von ihm ausgesandte Schlitten-Expeditionen — unter Goodsir und Stewart — hatten, unabhängig von einander, von beiden Seiten des Wellington-Canals dieselben Beobachtungen heimgebracht, durch welche er sich in der Mitte desselben so stark überrascht sah. In denselben Tagen, an welchen sein Steuermann Stuart von der Höhe des Cap Hurd herab in der Barrow-Straße auch nicht einen Tropfen Wasser zu erblicken vermochte, in welchen Ommaney und Osborn auf den öden und wie in ewigem Schnee und Eis erstarrten Landschaften kaum die eingefrorenen Spuren eines lebendigen Wesens sahen, hatten jene jenseit des 76° n. Br. durch das offene Meer ihrem Wege ein unwillkürliches Ziel gesteckt gesehen.

Abgesehen von diesen für die physikalische Erdkunde bedeutsamen, zum Theil auf ganz neue Gesichtspunkte führenden Ergebnissen behaupteten die Erkundungen des Penny'schen Geschwaders auch in rein geographischer Hinsicht eine unverkennbare Ueberlegenheit. Denn von ihm war nimmehr der Lauf des Wellington-Canals sammt seinen Umgebungen wenigstens für eine beträchtliche Strecke erkundet, die Existenz umfangreicher Landmassen zu beiden Seiten (im Osten des Prinz Albert-, oder wie es die Amerikaner nannten Grinnell-Landes: im Westen des Königin Victoria- oder Beaufort-Landes) festgestellt, außerdem der Zusammenhang des Bathurst-Landes mit dem Cornwallis-Lande ermittelt. Durch diese Entdeckungen war unverkennbar ein wichtiger Fortschritt unserer Kenntnifs von der Oberflächenbildung der arktischen Regionen gewonnen. Nichts war daher natürlicher, als daß die Männer Penny's mit einer gewissen Befriedigung, wenn nicht mit Selbstgefühl auf das Feld ihrer Anstrengungen zurückblickten, während die Mannschaften Austin's nur verneinende und trostlose Erfahrungen zu erreichen vermocht hatten und sich mehr als je trüben Anschauungen über das Schicksal Franklin's und seiner Gefährten hingaben.

Es ist höchst bezeichnend, daß Adam Beck, der dem Capt. John Ross in sein Winterlager gefolgt war, es jetzt wagen konnte, mit seinen sinnlosen und fast schon in Vergessenheit versunkenen

Erfindungen von Neuem hervorzutreten und daß es auf dem Geschwader des Capt. Austin nicht an Seeleuten und Matrosen fehlte, die ihm Glauben schenkten. Mit einer merkwürdigen Schlaueit war dieser Mensch unaufhörlich darauf bedacht gewesen, durch neue Täuschungen dahin zu wirken, daß seine Erzählungen von Neuem in Aufnahme kämen, und selbst die Entdeckungen auf der Beechey-Insel dafür zu benutzen versucht. Während nämlich John Ross im Anfang des Monats September 1850 länger als die übrigen Schiffe Anstand nahm, zum Cap Hotham hinüberzusegeln, kam Beek eines Tages von einem Besuch der Insel in anscheinend halb trunkenem Zustande mit einem fast 5 Fuß langen Stück englischen Rusterholzes zurück, welches er bei einem Steinhäufen in der Nähe der Gräber gefunden haben wollte. Dieser Fund wurde jedoch kaum beachtet, da solche Gegenstände in großer Menge dort umhergelegen hatten: noch weniger hätten die Worte, welche er etwa dazu machte, die Aufmerksamkeit der Mannschaft reizen können. Während Alle mit den Vorbereitungen zur Weiterfahrt beschäftigt waren, ließ man das Stück Holz gleichgültig am Boden des Schiffes liegen. Als folgenden Tages Barlow-Inlet erreicht war, kam Adam Beek wiederum auf seinen gestrigen Fund zurück und erzählte dem John Ross, daß an dem Stück Holz ein zimmernes Etiket mit der Inschrift „September 1846“ befestigt gewesen wäre. Aber als man dasselbe nun wieder hervorholte, war von diesem Etiket nichts zu sehen: es gelang nicht, eine Spur zu finden, obgleich das ganze Schiff auf's Sorgfältigste durchsucht wurde*). Dieser Vorgang scheint vor der Hand ganz unbeachtet geblieben zu sein, vielleicht weil in Folge der gemachten Erfahrungen auch dießmal Mißtrauen gegen Beek gehegt wurde; vielleicht auch weil

*) Die Erzählung von John Ross in seinem Briefe an die Admiralität vom 29. Septbr. 1851 in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. I. *Further correspondence and proceedings*, p. 8. — Bei der Rückkehr der Schiffe landete der Comm. Philipps an der Beechey-Insel, um bei der Stelle, wo Beek das Stück Holz gefunden, nach dem angeblichen zinnernen Etikett zu suchen. Alle Mühe war jedoch vergebens, obgleich der Erdboden dort rein von Schnee war. Trotz seines nahen Verhältnisses zum Capt. John Ross ist auch Comm. Philipps vom entschiedensten Mißtrauen gegen Adam Beek erfüllt; s. *Evidence taken before the Committee* a. a. O. p. 70—71.

man bald zu erfolgreicheren Aufschlüssen über die Vermissten zu gelangen hoffte *). Als nun aber im Laufe des Frühjahrs alle Schlitten nach und nach heimkehrten, ohne irgend eine positive Auskunft über die Vermissten entdeckt zu haben, liefs Beck es nicht fehlen, seine Erfindungen in bestimmterer Gestalt wieder geltend zu machen, indem er mit bedeutungsvoller Miene, gleichsam in triumphirendem Hohn, an seine Erzählung erinnerte und versicherte: es müssten ja alle diese Nachforschungen vergebens sein, aber das Tauwerk des „Erebus“ und „Terror“ werde man im Norden des Wolstenholme-Sundes finden.

Mit dieser Niedergeschlagenheit, welche unter den Mitgliedern des Austin'schen Geschwaders sichtlich überhand genommen ***) gingen allerlei drohende Anzeichen und schlimme Erfahrungen über den Gesundheitszustand desselben Hand in Hand. Unverkennbar hatten die Mannschaften aller Vorsichtsmafsregeln ungeachtet sehr gelitten: Austin erklärte unverholen, dafs er das grösste Bedenken hegte, seine Leute einem zweiten Winterlager auszusetzen ***).

*) Im Laufe des Winters hatte Beck nur selten Gelegenheit, sich bemerkbar zu machen; es kam einmal vor, dafs er bei stürmischem Wetter die Assistance-Bai verlies und mehrere Tage hindurch über sein Ausbleiben Unruhe herrschte, bis er von den Schiffen des Capt. Austin plötzlich wohlbehalten heimkehrte. Ein andermal begleitet er den Capt. John Ross auf einem kurzen Ausfluge in das Innere von Coruwallis-Land und findet sich, seinem Herrn um einige Meilen voreilend, wieder bei den Schiffen ein. Hin und wieder mochte er Gelegenheit haben, seine Geschicklichkeit und sein Talent zur Ergötzung der Matrosen geltend zu machen. Aber im Ganzen tritt er doch sehr zurück. Vergl. Sutherland Vol. I, p. 424. Vol. II, p. 137, 196—97, 210—11.

**) Osborn p. 236: *Repeated disappointment, long journeys in the wrong direction (as it had proved) over regions which had, of course, shown no trace of those we had hoped to rescue — had all combined to damp our feelings.* Wie ganz anders war diets Alles doch bei Penny's Mannschaften.

***) Sutherland II, p. 260—61: *He (Capt. Austin) anticipated that a second winter would shake very materially the health of the crews of the vessels under his command, which had been affected very considerably since very soon after the commencement of the spring travelling.* Es ist dabei nicht unerheblich, dafs von Austin's Geschwader nur etwa 105 Mann auf die Schlitten-Expeditionen verwendet wurden, so dafs 75 Mann von diesen Beschwerden verschont blieben. Penny mußte seine ganze Mann-

gegen herrschte in dem Schiffsleger Penny's ein muthvoller und freudiger Sinn: diese Männer waren unter ihren Beschwerden und Anstrengungen zwar abgemagert aber nicht entnervt. Die Aussicht, mit der jetzt anbrechenden Schifffahrtszeit ihre bisherigen Entdeckungen zur Rettung Frau' By's auszubeuten und weiter nutzbar zu machen, erhob sie über alle Bedenken. Niemand schenkte hier die Beschwerden eines zweiten arktischen Winters. — Endlich wagen wir nicht zu urtheilen, wiefern selbst der Hinblick auf die hervorragende persönliche Thätigkeit Penny's bei den Schlitten- und Boots-Expeditionen am Wellington-Canal bei Austin, der während dieser ganzen Zeit die Schiffe nicht verlassen hatte, eine gewisse schwermüthige Verstimmung hervorbringen mochte. Das Gewicht, welches manche seiner Marine-Offiziere auf Penny's Eifer und Erfahrungen legten, mag selbst seine Eifersucht erregt haben: es ist sogar nicht unwahrscheinlich, daß auch das kühne Selbstgefühl, von welchem Penny und seine Gefährten erfüllt waren, auf ihn einen üblen Eindruck gemacht hat und daß er sich durch die ungenügende, summarische Form, in welcher Penny über den Verlauf seiner letzten Unternehmung ihm berichtet hatte, verletzt fühlte *). Wie dem Allen auch sei, so viel scheint klar; daß Austin am 11. August, als es ihm endlich gelungen war, seine Schiffe in die offene See hinanzuführen, mit dem festen Entschlusse nach der Assistance-Bai gesteuert ist, sich auf die Entwürfe und Vorschläge Penny's seinerseits auf keinen Fall einzulassen.

schaft anbieten: es kam einmal so weit, daß nur ein einziger seiner Leute noch auf den Schiffen war. Democh berichtet Sutherland II, p. 259 *The health of our crews was excellent, and the utmost hilarity prevailed throughout both ships; . . . we should get through a second winter with comparative safety.*

*) Hierüber schein Penny selbst nicht ohne Unruhe gewesen zu sein, Sutherland II p. 299 in Tagebuche vom 10. August: *Penny was rather anxious from not having sent Capt. Austin anything more than a verbal report of his return from Victoria Channel; however he felt easier from the fact that the means of communication had been cut off, and that no change had been afforded for sending letters . . .* Wie diese Bemerkung mit einer Angabe aus Stewart's Tagebuch vom 28. Juli (*Partiam. Papers* 1852, Vol. I, *Evidence* p. 17, No. 209), welche einer damaligen Besprechung der beiden Befehlshaber gedenkt, zu vereinigen ist, bleibt uns unklar.

Und so geschah es. Das Benehmen Penny's ist diesmal zweideutig und unerklärlich. Man sieht, er war ein Mann der Thaten, aber nicht ein Mann der Worte. In der freien Natur, im Kampfe mit den Elementen bewährte er eine fast bewundernswerthe Umsicht und Klarheit, einen gesunden natürlichen Takt, einen seltenen Reichthum von Erfahrung und Combination; dagegen sehen wir ihm bei Verhandlungen diplomatischer Art alle Klugheit und Selbstbeherrschung, ja selbst Besinnung versagen. —

Sobald Capt. Austin mit dem Commodore-Schiffe im Hafen der Assistance-Bai erschien, sandte ihm Penny den Commander Stewart mit den Tagebüchern und Karten über seine letzte Expedition entgegen und erschien gleich darauf selbst an Bord^{*)}. Er berichtete dem Capt. Austin über seine Erkundungen, suchte dabei zugleich neue Pläne und Aussichten zu begründen, und trat mit dem Ansuchen hervor, daß ihm zu deren Ausführung ein Dampfboot anvertraut werden möchte: „dadurch werde Austin die Aufsichtigkeit seiner verheißenen Theilnahme an den Tag legen“. Austin gab keine bestimmt verneinende Antwort, aber er erhob allerlei Bedenken und Einwendungen, die Penny, als er die zum Grunde liegende Absicht erkannte, in die äußerste Ungeduld und Entrüstung versetzten; es kam dahin, daß er zuletzt unter bitteren Aeußerungen in stürmischer Hast hinweeilte. — Was hierauf zunächst geschah, bleibt dunkel. Es läßt sich kaum anders denken, als daß Penny bald nachher seine Ueberlegung einsah und daß ihm bei ruhigem Ueberlegen das Bewußtsein der großen Verantwortlichkeit, welche er bei dem Mißlingen oder bei einem unglücklichen Ausgange der beabsichtigten Unternehmung auf sich lud, vor die Seele trat: daß er nun von peinvollem Unmuth über sein Benehmen gegen Austin ergriffen wurde. Denn als dieser ihn an demselben Tage zu einer schriftlichen Erklärung über die Nothwendigkeit weiterer Nachforschungen in der Wellington-Strasse aufforderte, erwiederte er in lakonischer Kürze: „Meiner Meinung nach bedarf der Wellington-Canal keiner weiteren Nachsuchung; es ist

^{*)} Die Nachrichten über den Verlauf dieser Verhandlungen sind mangelhaft und nicht ohne Widersprüche. Außer Austin und Penny scheint nur Stewart dabei zugegen gewesen sein; wir folgen den Aussagen des Letzteren. Vgl. *Evidence* in den *Parl. Papers* a. a. O. p. 125. No. 1352.

Alles geleistet, was in der menschlichen Macht steht, und keine Spur der Vermissten gefunden. Was könnte irgend weiter geschehen?“*) Hierauf übersandte ihm Austin die einfache Benachrichtigung, daß seinerseits von jeder weiteren Nachsuchung in der Wellington-Straße, selbst wenn sich dieselbe ausführbar zeigen sollte, Abstand genommen werde: und als Penny sah, wie jetzt Alles sich zur Abfahrt nach Osten rüstete, bedachte auch er sich nicht länger, sogleich die Rückkehr nach England anzutreten.

Indem Capt. Austin diese letzten Anträge Penny's ablehnte und den Erbietungen zur gemeinsamen Erkundung der Wellington-Straße auf eine so verletzende Weise auswich, war er mit nichten gesonnen, mit seinem Geschwader auf jeden weiteren Erfolg zu verzichten. Schon seit mehreren Tagen hatte ihn der Gedanke einer kühnen That zur Erreichung des offenen Polarmeeres, dessen Existenz ihm in Folge der übereinstimmenden Berichte von drei Offizieren des Penny'schen Geschwaders nicht länger zweifelhaft sein konnte, auf's Lebhafteste erfüllt. Sein Plan ging auf nichts Geringeres, als die beiden Dampfschiffe sobald als möglich selbstständig den Jones-Sund hinaufzuführen. Aufangs schien Alles diesem Unternehmen günstig zu sein. Die Strecke von der Assi-

*) Diese Zuschriften sind u. A. mitgetheilt in Mangles *Papers and Despatches* p. 32. — Auffallend ist, daß Austin die Bezeichnung *Wellington Strait* annimmt, während Penny sich nur des Ausdrucks *Wellington Channel* bedient. Die Vertheidiger Penny's haben einen bedeutungsvollen Vorbehalt dabei gefunden, daß er lediglich auf den unteren Theil der Straße bis zu der Insel Bailie-Hamilton hinwies, nicht aber auf jenen höheren Theil derselben, welchem er in freudiger Bewegung bei dem Anblick des bis in unabschbare Ferne offenen Meeres den Namen seiner Königin (*Queen's Channel*) zugeeignet hatte. Gegen diese immerhin ungeschickte Einwendung hat Austin (*Evidence* No. 1493 a. a. O. p. 115) geltend gemacht, daß der letztere Name auf der ihm von Penny überreichten Abzeichnung nicht eingetragen und ihm überhaupt erst nach seiner Ankunft in England bekannt geworden sei. — Es mag schliesslich noch angeführt werden, daß Stewart vor der Admiralitäts-Committee (p. 17 No. 231) aussagte: Penny habe den Brief nach einer mehrstündigen Unterredung mit Austin in aufgeregtem Zustande (*in a state of irritation, after a conversation of many hours*) abgeschickt. Er (Stewart) seinerseits würde die Austin'sche Anfrage, eben weil sie in Folge der mündlichen Erörterungen überflüssig und müßig erschien, gar nicht beantwortet haben!

cht, und keine
end weiter ge-
infache Benach-
suchung in der
sführbar zeigen
sah, wie jetzt
e auch er sich
anzutreten.
my's ablehnte
er Wellington-
er mit nichten
ren Erfolg zu
n der Gedanke
meeres, dessen
ichte von drei
er zweifelhaft
ing auf nichts
möglich selbst-
sehen Alles
von der Assi-

es Papers and
nung Welling-
cks Wellington
edeutungsvollen
heil der Strafe
enen höheren
m Anblick des
nigin (Queen's
e Einwendung
cht, dafs der
ung nicht ein-
gland bekannt
dafs Stewart
my habe den
geregtem Zu-
ny hours) ab-
nfrage, eben
d müssig er-

stance-Bai bis zum Cap Warrender wurde in drei Tagen zurückgelegt. Hier liefs Capt. Austin seine Segelschiffe zurück, bestieg noch am 15. August den „Pioneer“, doubirte das Cap Horsburgh und steuerte von dort an den folgenden Tagen, umgeben von Eisbergen und riesigen Schmeekuppen, wie man deren in der Barrow Strafe und am Wellington-Canal nirgends sah, in nordwestlicher Richtung 45 engl. Meilen vorwärts. Allein weiter kam er auch nicht. Eine unüberwindliche Eisbarriere, die sich quer über den Jones-Sund hinstreckte und jede Möglichkeit einer Weiterfahrt abschchnitt, setzte dem Unternehmen alsbald ein Ziel; er mußte sich, nachdem auf den Küsten im Norden und Süden umsonst nach Spuren der Vermissten gesucht war, am 18. August zur Umkehr entschliessen, obgleich er nur sehr wenig mehr erreicht hatte, als Penny, der im vorhergehenden Jahre genau an den entsprechenden Tagen, nur mit geringeren Mitteln und unter ungünstigeren Umständen, in gleicher Absicht durch diesen Meeresarm aufwärts vorzudringen vergeblich versucht hatte*). Nach manchen Rückschlägen blieb dem Capt. Austin zunächst noch übrig, sich an der westgrönländischen Küste nach dem Smith-Sunde zu wenden. Aber auch dieses Unternehmen verlief nicht glücklicher; die Dampfschiffe wurden 10 Meilen nordwärts vom Wolstenholme-Sund — mit- hin in der Gegend, welche Adam Beek als Schauplatz der von ihm ersonnenen Katastrophe bezeichnete — am 20. August auf acht Tage vom Eise umschlossen und hatten während dieser Zeit

*) Ob Capt. Austin es bei dieser Erneuerung des Penny'schen Planes auch nur auf eine vollständige Erkundung des Jones-Sundes abgesehen, könnte zweifelhaft erscheinen. Er liefs die beiden Segelschiffe „Resolute“ und „Assistance“ am 15. August vom Cap Warrender zur anderen Seite der Baffins-Bai hinüberfahren, wo sie am Wolstenholme-Sund warten sollten. Als die Mannschaft auf den Dampfboten beim ersten Einlaufen in den Jones-Sund eine offene Wasserfläche gegen Westen sich ausdehnen sah, wurde man mit Schmerzen gewahr, dafs die mitgenommenen Vorräthe nur auf wenige Tage ausreichten. Hätte Austin hier Spuren der Vermissten entdeckt oder hätte sich ihm eine Fahrstrafse nach dem Wellington-Sund eröffnet: es würde ihm nichts gefruchtet haben, da er dann erst die Segelschiffe wieder aufsuchen mußte, um sich von den dort noch vorhandenen dreijährigen Vorräthen zu verproviantiren! Vergl. Oshorn p. 240, 247 und 236.

mit den äussersten Gefahren zu kämpfen. Der „Intrepid“ war von einem Eisberge erheblich beschädigt und entging dem Verderben, welches ihn 20 Stunden lang unausgesetzt bedrohte, nur durch einen unverhofft glücklichen Umschlag des Wetters. Unter solchen Erlebnissen hatte Capt. Austin vollends die Ueberzeugung gewonnen, daß an ein Vordringen im Westen und Norden der Baffins-Bai nicht zu denken, dagegen bei längerem Verweilen eine Gefangenschaft im Eise zu befürchten war. Er vereinigte sich daher in den ersten Tagen des September mit seinen Segelschiffen, die bei ihrer Ueberfahrt auf den Cary-Inseln gelandet waren, und trat dann unverzüglich mit seinem Geschwader die Rückfahrt nach England an.

Die Verwickelungen und Conflict, welche nach der Ankunft dieser Geschwader in England sich entsponnen haben und die neuen Entwürfe, welche aus ihnen hervorgegangen sind, hängen mit den Begegnissen des amerikanischen Geschwaders vielfach zusammen. Wir wenden uns daher zunächst diesen letzteren zu.

Heimkehr des Amerikanischen Geschwaders 1850—51.

Als Commander de Haven am 13. September mit seinem Hauptschiff „Advance“, die Brigantine „Rescue“ im Tau, von der Griffith-Insel seinen Lauf nach Osten richtete, mochten wohl in einigen seiner Gefährten Bedenken aufsteigen, ob es bei der vorgerückten Jahreszeit gelingen werde, durch die verschlungenen Canäle des nördlichen Eismeerer das Ziel der Heimath noch zu erreichen: aber gewiß ahnte damals Niemand, daß sie nicht etwa eine Fahrt — denn dieser Ausdruck dürfte kaum anwendbar sein! — sondern eine Reihe von Erlebnissen antraten, die in den Annalen der Nautik niemals ihres Gleichen gehabt hat. Indem sie sich anschickten, mit ihrer immerhin unzulänglichen Ausrüstung das Feld der Nachsuchungen und die Beschwerden des arktischen Winters zu vermeiden, war ihnen beschieden, einerseits alle Ge-

fahren, Schrecknisse und Prüfungen in einem unerhörten Mafse zu kosten, andererseits aber auch eine Fülle von Erfahrungen und Beobachtungen zu gewinnen, welche einen fast unerschöpflichen Stoff zur Kenntniß des Eismeeres darbieten und uns die tiefsten Blicke in die Natur desselben eröffnen *).

Die beiden Fahrzeuge legten am 14. Septbr. 1850 das Cap Hotham glücklich zurück und noch am folgenden Tage wurde das frische Eis, welches die Oberfläche des Meeres bereits wieder zu überdecken anfang, mit aufgespannten Segeln glücklich durchschnitten. Hierauf trat aber bei starkem Schneefall eine Windstille ein, die in Folge der herrschenden niedrigen Temperatur das Entstehen kompakterer Eisbildungen herbeiführte. Die Bewegung der Schiffe war bald sehr gehemmt und binnen wenigen Stunden schloss sich das Eis dicht um sie zusammen. Obgleich kaum zehn Tage verflossen waren, seitdem in diesem Gebiet ein großer Reichthum von Seethieren und Seegellügel überraschte, schien jetzt Alles wie ausgestorben und verödet. Bald wurde de Haven mit den Offizieren inne, daß sie dem Gedanken der Heimkehr für dieses Jahr entsagen müßten; daher fassten sie den Beschluss, in der Nähe einen geeigneten Landungspunkt zu ersuchen, dort ein Winterlager aufzuschlagen und die in ihrer Instruction empfohlene Erkundung des Wellington-Canals im kommenden Frühjahr zu Lande zu unternehmen. Allein wie sie auch alle ihre Kräfte in Bewegung setzten, dieß liefs sich nicht mehr erreichen: immer

*) Es ist ein außerordentlich glücklicher Umstand, daß die Nachrichten dieser fast wunderbaren Erlebnisse durch zwei einander ergänzende und bestätigende Darstellungen in der anziehendsten Weise mitgetheilt und aufbehalten worden sind. Der officielle Bericht des Comm. de Haven vom 1. Octbr. 1851 (*Parliam. Papers 1852, Vol. L. Further corresp. etc. p. 188 — 200*; Kane *U. St. Grinnell Exped. p. 494 — 508*; außerdem auch abgedruckt in Osborn *Stray leaves p. 229 — 30*) giebt eine kurze, sehr gehaltene und gediegene Uebersicht des Verlaufes, mehr allgemein objectiv zusammenfassend. Die Reisebeschreibung des Dr. Kane (a. a. O. p. 189 — 409) entfaltet in üppig sprudelnder Mannichfaltigkeit der Schilderungen des persönlich Erlebten und Beobachteten — bald mit ergreifendem Ernst, bald auch mit einem fast übermüthigen, unverwüsthlichen Humor — höchst lebensvolle und pikante Gemälde von verschiedenen Scenen, Situationen, Anschauungen und Empfindungen dieser gefahrvollen Reise

mehr überzeugten sie sich, daß sie lediglich dem Spiel der Winde oder dem Zuge der Wellenströmung preisgegeben waren.

Am 16. Septbr. erhob sich ein mehrere Tage anhaltender Südwind, der jene Eislarde, welche die Fahrzeuge eingespannt hielt, langsam den Wellington-Canal hinan trieb. Die Luft war durch Nebel und Schneegestöber so verdüstert, daß die aus den letzten Wochen so wohl bekannten Formen des Cap Beechey, des Isthmus der Gräber *) und des Cap Bowden nur in dunklen Umrissen sichtbar wurden. Zum größten Erstaunen der Mannschaft hielten die Massen, welche sie unwiderstehlich aufwärts trieben, auch an diesem letzteren Punkte nicht still; — die vermeintlich seit vier Jahren dort lagernden granitfesten Eisblöcke, durch welche vor zwei Wochen noch die Weiterfahrt nach Norden auf lange Zeit hoffnungslos versperrt schien, waren verschwunden (de Haven meinte, sie möchten von dem Orkane am 12. Septbr. zur Barrow-Straße hinabgetrieben sein); — erst vier Tage später (22. Septbr.) kam das ungeheure Feld vor einer kleinen Insel zum Stillstande. Von diesem bis dahin von keinem Europäer erreichten Punkte aus liefs sich die westlich geneigte Biegung des Wellington-Canals — sie war von dunkelschimmerndem Gewölk, dem Anzeichen offener Wasserflächen, überhangen — deutlich erkennen; man eignete ihr damals den Namen Maury-Canal zu. Hier war es auch, wo Comm. de Haven einer von Nordwest nach Nordost hin ausgebreiteten Landfläche, die nur in undeutlichen Umrissen gesehen wurde, den Namen Grinnell-Land und einer etwa 40 Meilen nordwärts emporsteigenden Bergspitze den Namen Franklin-Mont gab. Noch ungleich wichtiger als alle diese Entdeckungen wurde es angesehen, daß ein regeres animalisches Leben in diesem Theile des Wellington-Canals die theoretischen Vermuthungen eines milderen Klima im höheren Norden zu bestätigen schien **).

Der Umfang und die Gestalt des Eisfeldes, welches die bei-

*) Mit diesem Ausdrucke (*Isthmus of the Graves*) bezeichnet Kane wiederholt jene nördliche Landspitze der Beechey-Insel, an deren östlichem Abhange die Grabdenkmale der drei Gefährten Franklin's lagen.

***) De Haven sagt, indem er jener neuen Entdeckungen erwähnt: *As we entered Wellington Channel animal life became more abundant.* — Wir dürfen indess nicht übersehen, daß sein Bericht niedergeschrieben wurde.

Spiel der Winde waren.

lage anhaltender angespannt hielt, Luft war durch aus den letzten chey, des Isthmischen Umrisse menschhaft hielten rieben, auch an ntlich seit vier welche vor zwei ange Zeit hoff- Haven meinte, Barrow-Straße (Septbr.) kam llstande. Von nkte aus liefs Canals — sie eichen offener an eignete ihr es auch, wo st hin ausge- issen gesehen Meilen nord- -Mount gab. n wurde es iesem Theile n eines mil- **). hes die bei-

den Schiffe trug, blieb während dieser Zeit in stetem Wechsel. Das eine Mal schoben sich Flarden, die von aufserhalb herankamen, darüber hin und thürmten sich zu 20 bis 30 Fuß hohen Bergen auf; ein anderes Mal rissen sie große Stücke davon ab oder drängten die Massen unter dem unheimlichsten Geräusch dicht zusammen, so daß von jedem Augenblick das Zersprengen der Fahrzeuge zu erwarten war. Wie oft traten jetzt und im Laufe der nächsten Monate Stunden und Tage ein, in welchen die furchtbarste Katastrophe unmittelbar hereinbrechen zu müssen schien, während die Seeleute — ein Bündel mit dem nothwendigsten Bedarf auf dem Rücken oder in der Hand und die Schlitten, die erst jetzt in aller Eile hergerichtet wurden, zur Seite — des Moments harrten, in welchem sie nirgends als auf den Eisschollen eine verzweiflungsvolle Zuflucht suchen konnten.

Von der zweiten Hälfte des Monats September bis Ende November beschränkte sich die Bewegung auf ein stetes Hin- und Her- oder Auf- und Abtreiben im Wellington-Canal. Das Wetter war, wie nicht anders sich denken läßt, äußerst wild und unfreundlich; die Kälte entsetzlich. Dr. Kane legte damals noch den Gedanken, mit drei Gefährten nach der Assistance-Bai zu gehen, allein unter dem „Tumult der Eisfelder“ gab er die Hoffnung auf, das Land zu erreichen. In den letzten Tagen des October machte sich die Nothwendigkeit, das Hauptschiff einzubauen und durch Herstellung eines Heizapparates für eine wärmere Temperatur zu sorgen, auf's Dringendste geltend. Die Einrichtungen wurden nach Maßgabe der Umstände getroffen und die Mannschaft der „Rescue“ für den Winter mit untergebracht^{*)}. Die Vorräthe wurden theils auf diesem letzteren Schiff, theils auf dem Eise niedergelegt. Im November schien das Eisfeld allmählich zu einer bestimmteren Gestalt zu kommen, so daß man meilen-

nachdem ihm über die Penny'schen Erkundungen Nachrichten zugekommen waren, und daß er sich auf diese beruft.

*) Nach de Haven's Bericht müßte diese Uebersiedelung der Mannschaft der „Rescue“ auf die „Advance“ in den letzten Tagen des October stattgefunden haben. Kane p. 249 bezeichnet, etwas abweichend, diese Maßregel als eine Folge der Schreckensscenen vom 4. — 7. December.

zeichnet Kane deren östlichem n.

erwähnt: „Is dant. — Wir eben wurde,

weit auf demselben umhergehen, stellenweise selbst Schlittschuh laufen konnte.

Indem die gewaltige Masse dieses Eisfeldes gegen Ende des Monats November nach und nach der Barrow-Straße zu trieb, blieb ein Theil der Mannschaft bei der Aussicht auf einen bevorstehenden Kampf mit gigantischeren Eismassen nicht ohne lebhaftes Besorgniß und Bangigkeit. Die Muthvolleren blickten jedoch mit einiger Zuversicht auf die nach und nach immer mehr verstärkten Wälle ihres mächtigen Feldes, welches durch den Frost zu einer fast unzerstörbaren schwimmenden Feste geworden war. Kaum scheinen sie daran gedacht zu haben, daß der Meeresarm der Barrow-Straße und des Lancaster-Sundes auch im Lauf des Winters eine bewegliche Oberfläche haben könnte. Aber nachdem „die schwimmende Insel mit den Schiffen“ am 29. November sich völlig gewendet und die Richtung nach Osten genommen, konnte man sich nicht länger darüber täuschen, daß auch hier das Eis in unaufhörlicher Bewegung war. In der Gegend des Cap Hurd wurde das Eisfeld der Schiffe — die Reisebeschreibung nennt es unwillkürlich „unser Eisfeld“ — durch antreibende Eisblöcke auf's Furchtbarste erschüttert und weit auseinander gerissen. Zur höchsten Ueberraschung ereignete es sich, daß das Hauptschiff auf einer 56 Fuß breiten Wasserstraße zum Schwimmen kam, bis sich nach wenigen Stunden unter furchtbarem Sturme von Osten die Eismassen von Neuem zusammenschlossen. Eine Zeit lang wurde jeden Augenblick das Umstürzen des Fahrzeuges befürchtet, indem es durch die unterhalb herandrängenden Eismassen in eine ganz schiefe Stellung kam. Da galt es, die bei diesen Contusionen von dem Heizapparat drohende Feuersgefahr abzuwehren, und auf die Sicherung oder Rettung des nothwendigsten Bedarfs Bedacht zu nehmen. Alle waren darauf gefasst, entweder in dem von Ross erbauten Hause am Leopoldshafen, oder auf der Yacht „Mary“ in der Unions-Bai, oder endlich bei den Geschwadern jenseit des Cap Hotham eine Zuflucht zu suchen, obgleich doch selbst der Kühnste kaum einen dieser Punkte erreichbar denken mochte!

Aber es würde zu weit führen, solcher gefahrvollen Tage und Stunden mit Einzelnen zu gedenken, zu denen sich mitten in der sonnenlosen Zeit des Jahres unter Anderem auch drohende

st Schlittschuh

gegen Ende des
 StraÙe zu trieb.
 f einen bevor-
 ohne lebhaft
 en jedoch mit
 ihr verstärkten
 Frost zu einer
 war. Kaum
 leeresarm der
 im Lauf des
 Aber nachdem
 November sich
 men, konnte
 hier das Eis
 es Cap Hurd
 ung nennt es
 isblöcke auf's
 e. Zur höch-
 schiff auf einer
 bis sich nach
 ten die Eis-
 lang wurde
 chtet, indem
 n eine ganz
 usionen von
 und auf die
 Bedacht zu
 von Ross
 „Mary“ in
 seit des Cap
 er Kühnste

ollen Tage
 mitten in
 drohende

Anfälle der Scorbutkrankheit gesellten. De Haven hat der Geistesgegenwart und dem muthvollen Benehmen der Offiziere und Mannschaften selbst in den Augenblicken der höchsten Gefahr das glänzendste Lob ertheilt. Es übersteigt fast alle Vorstellung, zu sehen, wie sie in den Tagen der ruhigen Fortbewegung und des Stillstandes sich von allen Schrecken erholten und über die Sorge vor Eventualitäten, denen sie noch entgegen gingen, sich schnell und muthvoll erhoben. Kane erzählt, daß er schon im November einen Cursus naturwissenschaftlicher Vorträge begann, die mit augenscheinlichem Interesse gehört wurden; daß das Weihnachtsfest und der Neujahrstag in gemüthvollen Erinnerungen gefeiert wurden, und daß auch diese kleine Mannschaft — es waren zusammen 33 Offiziere und Seelente — unter den üblichen Winter-Lustbarkeiten selbst eines arktischen Theaters nicht entbehrte *).

In den ersten drei Wochen des Monats December zeigten sich in langsamer Folge die verschiedenen Gipfel an der Nordseite der Barrow-StraÙe und des Lancaster-Sundes. Die Männer lauden den gefährvollen Wechsel des Auseinanderreisens und Wiedersammengehens der Eisfelder nach und nach zu einfürmig, als daß sie dabei hätten erschrecken mögen **). Am 21. December wurde die Baffins-Bai erreicht und am 11. Januar 1851 drehte sich das Eisfeld, welches nun seit fast einem Monate eine neue Festigkeit gewonnen und an Umfang fast unüberschbar zugenommen hatte, unter furchtbaren Erschütterungen dem Süden zu. Wiederrum harreten Alle mit dem Büadel in der Hand, und den Schlitten zur Seite, auf das Schlimmste gefaßt, des Ausgangs. Es war ein verzweifelter Gedanke, von dem zertrümmerten Schiffe diesmal nur

*) Kane giebt p. 295 den Abdruck des am Hauptmast angeklebten Theaterzettels zu der Vorstellung am 30. Jan., welche zur Feier des ersten Wiedererscheinens der Sonne nach 86tägiger Nacht stattfand. Selbst dieser Zettel bezeugt eine phantastische Ausgelassenheit (der Bühnenvorsteher zeigt an: Kinder und Damen ohne Begleitung finden keinen Zutritt). — Am Weihnachtstage fehlten auch Bescheerungen nicht. Kane demüthert sich in seiner Reisebeschreibung, der Tafel aus der Schiffsapotheke, mithin aus dem öffentlichen Eigenthum, zwei Flaschen Cognac als Weihnachtsgeschenk verschrieben zu haben.

**) Kane p. 254: *We had drilled with knapsack and sledge, till we were almost martinetts in our evolutions on the ice*

nach der Ponds-Bai oder in Admiraltäts-Inlet blicken zu können. Allein die Gefahr ging wiederum vorüber und sie ging weiter noch einige Male glücklich vorüber, während die Männer unter stets zunehmendem Siechthum vier lange Monate in der Baffins-Bai und Davis-Straße — mitten in dem Terrain des Mitteleises — umhertrieben, ohne daß vom Cap Bathurst bis zum Cap Serle (vom 20. Januar bis 19. Mai) irgend eine Landbildung erblickt worden wäre. In diese Zeit fiel indessen die Wiederkehr der Sonne und das rasche Wachsthum des Tageslichts: freilich anfangs bei scheinbar zunehmender Kälte, bis erst im April auch eine wärmere Kraft der Sonnenstrahlen sich nicht mehr verkennen liefs. Und als zuletzt — am 6. Juni bei dem Cap Walsingham — das ganze unermessliche Eisfeld unter den lösenden Wirkungen der von Süd-Osten heranwogenden Meeresströmung ohne Gewalt und Geräusch, aber mit überraschender Schnelligkeit auseinanderging^{*)}, — als sie dann von dem Schiffe aus unter den umherschwimmenden Trümmern die Plätze erkannten, wo sie Fußball gespielt hatten, wo sie Schlittschuh gelaufen waren, wo sie Thermometer-Beobachtungen angestellt oder vielleicht einen Bären erlegt hatten, — als diese Stücke langsam von ihnen hinweggetrieben, — da war es, als vermöchten die Männer bei der Trennung von diesem Gebiet, an welchem so schwere Erinnerungen haften, selbst eine gewisse Wehmuth nicht zurück zu halten!^{**)}

Kaum sah Comm. de Haven nach den unbeschreiblichen Gefahren und Bedrängnissen seiner fast neunmonatlichen wechselvollen Haft innerhalb der rastlos forttreibenden Eisfelder seine Fahrzeuge wieder im offenen Meere^{***)}, als ihm sogleich mit Macht der Ge-

*) Kane erzählt p. 402, diese Auflösung habe so ganz ohne warnendes Vorzeichen und so unvermuthet überhand genommen, daß er leicht davon hätte schlimm betroffen werden können. Er pflegte täglich einen mehrstündigen einsamen Spaziergang auf dem Eisfelde zu machen und sich dabei wohl meilenweit von dem Schiffe zu entfernen. Auch an diesem Tage hatte er seine Stiefeln zu demselben Zwecke bereits eingeschmiert und der Spaziergang war lediglich aufgeschoben, weil er sich zufällig beim Lesen eines Buches vertieft hatte.

**) Kane p. 406: „*This breaking up of a cartilage is not without its regrets.*“

***) Das kleine Schiff (Rescue) wurde beim Aufgehen des Eisfeldes ohne

en zu können.
 ging weiter
 Männer unter
 der Baffins-
 es Mitteleises
 im Cap Serle
 lung erblickt
 Federkehr der
 eilich anfangs
 il auch eine
 hr verkennen
 alsingham —
 irkungen der
 Gewalt und
 andering*),
 eschwimmen-
 ball gespielt
 hermometer-
 erlegt hatten,
 — da war
 diesem Ge-
 selbst eine

üblichen Ge-
 wechselfollen
 e Fahrzeuge
 cht der Ge-

ohne warnen-
 als er leicht
 täglich einen
 en und sich
 diesem Tage
 niert und der
 beim Lesen

without its

sfeldes ohne

danke ergriff, daß der Zeitpunkt des Beginnens einer neuen Schiff-
 fahrtszeit nicht zur Heimkehr aus den arktischen Zonen geeignet
 sei, sondern sichtlich neue Thaten für die Rettung Franklins er-
 heische. Demnach entschloss er sich, seinen Gefährten auf den
 Wallfisch-Inseln eine kurze Erholung zu gönnen, sodann aber nach
 der Melville-Bai, dem Lancaster-Sund und dem Wellington-Canal
 zurückzukehren. Die Männer am Bord seiner Schiffe stimmten
 ohne Ausnahme mit ganzer Seele in dieses Vorhaben ein *). Und
 anfangs schien Alles einen glücklichen Erfolg zu verkünden. Die
 beiden Fahrzeuge, welche bald nach ihrer Befreiung unter dichtem
 Nebel einander aus dem Gesicht verloren hatten, trafen am 18. zu
 Lively an der Disco-Insel wieder zusammen. Der Gesundheits-
 zustand der Mannschaft besserte sich während des dortigen Auf-
 enthalts unter angemessener Pflege und Freiheit der Bewegung bin-
 nen wenigen Tagen zusehends. Auf der Weiterfahrt wurden sie
 in den Hafenplätzen und besonders von den zahlreichen Wallfisch-
 fahrern, die aus England herbeikamen, mit der angelegentlichsten
 Theilnahme begrüßt und auf's Freigebigste mit frischen, gesunden
 Nahrungsmitteln versorgt. Nichts gereichte ihnen jedoch zu gröfse-
 rer Freude als der Besuch des Lieut. Kennedy, der mit der
 Yacht „Prince Albert“ im Auftrage der Lady Franklin auf einer
 Expedition nach dem Prinz-Regents-Inlet begriffen war und am
 16. Juli mit dem französischen Lieut. Bellot am Bord der „Ad-
 vance“ erschien, um den Mitgliedern des amerikanischen Geschwa-
 ders Briefe und Nachrichten aus der Heimath zu überbringen.

Weiteres wieder flott; dagegen war das Hintertheil des Hauptschiffes der-
 gestalt im „Packeise“ festgefroren, daß es eines 48stündigen Kraftaufwan-
 des mit Sägen, Aexten und Brecheisen bedurfte. — Beide Schiffe waren
 zwar nicht ohne Beschädigungen geblieben; diese wurden jedoch bei ge-
 nauerer Prüfung zu unerheblich gefunden, als daß de Haven dadurch hätte
 bewogen werden können, von einem neuen Nachsuchungs-Unternehmen ab-
 zustehen.

*) Wenigstens berichtet Kane p. 411: *there was no one on board
 who did not enter heart and soul into the scheme.* — Ganz anders freilich
 Bellot *Voyage aux mers polaires* p. 67 (Tagebuch vom 16. Juli): *Leur
 équipage paraît très-faible; les matelots nous disent qu'ils deserteront à
 première terre.* Indefs scheint diese letztere Notiz auf jeden Fall sehr
 übertrieben.

Unter den Offizieren der drei Fahrzeuge bildete sich alsbald das freundlichste Einvernehmen und sie blieben beinahe einen Monat lang in fast täglichem Verkehren, indem sie nach einer Durchfahrt des Mitteleises suchten, um zu dem Felde ihrer Nachforschungen zu gelangen. Diefs gelang dem Lieut. Kennedy am 13. Aug. vermittelt einer schmalen Wasserstraße im 72° n. Br. Die Amerikaner, welche sich weiter nordwärts hielten, hatten in jenen Tagen wiederum das Mißgeschick, dergestalt zwischen die Eisfelder zu gerathen, daß de Haven schon der Aussicht Raum gab, einen zweiten Winter den Elementen der arktischen See preisgegeben zu werden. Nachdem seine Schiffe mit der äußersten Mühe am 18. August der drohenden Gefahr entkommen waren, trat die Ueberlegung, wie weit selbst der verhängnißvolle Punkt, an welchem die beiden Schiffe im vorigen Jahre einfroren, noch entfernt lag, in den Vordergrund. Alles vereinigte sich, um den Befehlshaber zu dem Entschluß einer unverzügerten Rückkehr zu bestimmen, während schon die Vorschrift seiner Instruction, „nicht mehr als einen Winter in den arktischen Regionen zuzubringen, sofern sich diefs irgend vermeiden ließe“, allein hinreichend gewesen wäre, den entscheidenden Ausschlag zu geben. — Als die beiden Brigantinen am 30. September auf der Rhede von New-York ankamen, stand Henry Grinnell in der ersten Reihe Derer, die herbeigeilt waren, um sie bei ihrer Heimkehr zu begrüßen.

Wenn wir die Ergebnisse dieser höchst merkwürdigen und in ihrer Art beispiellosen Expeditionen überblicken, so können wir es uns nicht verhehlen, daß sie für die Angelegenheit des Rettungswerks unmittelbar erfolglos geblieben sind, und daß sie auch der eigentlichen Erdbeschreibung im engeren Sinne kaum einen wichtigen Ertrag liefern*). Allein für die arktische Oceanographie, für

*) Leider können wir es nicht umgehen, hier der höchst bedauerlichen und unfruchtbaren Conflicte zu gedenken, welche dadurch veranlaßt worden sind, daß für Comm. de Haven einerseits und für Capt. Penny andererseits das Recht der ersten Entdeckung der Landschaften am höheren Wellington-Canal in Anspruch genommen wurde. Den Mittelpunkt dieser Conflicte bildet die Benennung eines ganz öden und unwirthlichen Landgebiets im Norden und Osten jenes Canals, welchem von de Haven der Name „Grinnell-Land“, von Penny der Name „Prinz-Albert-Land“ beige-

die Kenntniß der Natur des Eismeres, und fast aller Erscheinungen, welche in ihr sich darbieten, haben sie in mancher Hinsicht

gelegt war. Bei der Beurtheilung dieser merkwürdigen Streitigkeiten sind zunächst folgende Punkte festzuhalten: Penny hat die erste Kunde dieses Landgebiets im September 1851 nach England überbracht; seine Schlitten-Expeditionen haben es zuerst besucht und einen Strich desselben wirklich erforscht; Penny konnte, indem er ihm in der Mitte des Monats Mai den Namen „Prinz-Albert-Land“ gab, von der 8 Monate vorhergegangenen Entdeckung und Benennung der Amerikaner nicht die entfernteste Ahnung haben; seine Berichte und die von ihm oder auf Grund seiner Mittheilungen im September 1851 gezeichneten Karten gaben den Namen, weil sie von keinem andern wußten. — Weiter dürfte auch nicht ganz unerheblich sein, daß durch diese englischen Berichte und Karten die erste Kunde jenes Landgebiets nach Amerika gelangt war, mithin auch dort der Name „Prinz-Albert-Land“ zuerst verbreitet wurde: denn unmittelbar nach Penny's Ankunft in London am 12. Septbr. 1851 schrieb Lady Franklin den unten zu erwähnenden Brief an Grinnell, der die Entdeckungen Penny's zum Gegenstande hat und in welchem sie preisend hervorhebt, daß Penny durch die von ihm ertheilten geographischen Namen am nördlichen Wellington-Canal viele Amerikaner verewigt hatte. Zugleich ist bemerkenswerth, daß de Haven in seinem, vom 4. Octbr 1851 (vier Tage nach seiner Wiederankunft in New-York) datirten, offiziellen Bericht die Penny'schen Erkundungen und Mittheilungen ausdrücklich anzieht, ohne die von Penny gegebenen Namen anzufechten. — De Haven hatte den Ehrennamen „Grinnell-Land“ einer „zwischen Nord-West und Nord-Nord-Ost sichtbaren großen Landmasse“ ertheilt; aber aus dem einzigen, uns zugänglichen unmittelbaren d. h. in den Tagen der Entdeckung an Ort und Stelle niedergeschriebenen Bericht (dies ist ein Auszug, den Kane p. 179 aus seinem Tagebuche giebt) über diese Terra Nova sehen wir deutlich, daß sie bloß aus dunkler Ferne und nur unklar gesehen wurde; daß man nicht wußte, ob es Fortsetzung der Insel Cornwallis, oder Vorgebirge eines neuen arktischen Gebiets, oder ein Theil von Nord-Devon, oder endlich eine neue Insel war. — Unter diesen Umständen wird es erklärlich, daß die englischen Chartographen sich nicht entschließen mochten, den einmal in England eingeführten Namen „Prinz-Albert-Land“ wieder aufzugeben. Aber es ist zu beklagen, daß sie sich so weit vergessen konnten, daneben die in hohem Grade ehrenwerthe Benennung „Grinnell-Land“ nicht bloß zu ignoriren, sondern sichtlich darauf ausgingen, durch seltsame Erfindungen die Priorität des Namens „Prinz-Albert-Land“ nachzuweisen und dem Namen „Grinnell-Land“ mittelst unglücklicher Combinationen jede Zulässigkeit abzustreiten. Denn die Arrow-smith'sche Karte, welche vom 21. Octbr. datirt aber augenscheinlich erst 3 bis 4 Wochen später, mithin 1½ Monate nach der Rückkehr der Grinnell-Expedition vollendet ist (auf derselben sind nämlich jene Entdeckungen von

Epoche gemacht. Unter allen ihren Mitgliedern hatte außer de Haven, der mit der Expedition unter Capt. Wilkes das Südpolar-meer besuchte, Niemand jemals ein Eismeer gesehen, und dennoch haben diese Männer, theils durch die Gelegenheit, welche die Fügung der Umstände ihnen in überreichem Mafse darbot, theils durch den Geist einer in allen Situationen regsamen und über alle Eindrücke des Schreckens triumphirenden Beobachtung, sich für die Erweiterung der Erdkunde des höheren Nordens Verdienste erworben, die dieses Unternehmen auf alle Zeiten unvergesslich

Rae eingetragen, deren Kunde erst am 10. Novbr. nach England gelangte) behält die Benennung „Albert-Land“ bei und bemerkt dazu: dieses Land sei laut Capt. Ommanney's Tagebuch vom Bord des Schiffes „Assistance“, mithin in der Nähe des Cap Hotham, am Geburtstage des Prinzen Albert, 26. Septbr. 1850, zuerst gesehen. Diese Angabe wurde jedoch als unhaltbar erkannt, indem Ommanney's Bericht, der bald darauf im Druck erschien, sie nicht bestätigte und außerdem die physische Unmöglichkeit dieser Thatsache aufser Zweifel stand. Gleichwohl taucht sie in jenem Reisebericht von Penny, der in einer nicht streng authentischen Fassung dem Buche von Sutherland einverleibt ist (vergl. oben S. 231 Anmerkung), völlig unversehens, ohne weitere Begründung und in der folgenden höchst sonderbaren und schwächlichen Einkleidung wieder auf: „Die erste Idee eines in jener Gegend vorhandenen Landes sei am 26. August 1850 am Bord der „Assistance“ und auch der „Sophia“ zuerst aufgekommen, daher der Name „Prinz Albert“ doppelt gerechtfertigt“. — Eine vom hydrographischen Depot des Admiraltäts-Amtes am 8. April 1852 veröffentlichte Karte rettet den Namen „Prinz Albert-Land“ dadurch, dafs sie die Insel Baillie-Hamilton als das von den Amerikanern gesehene „Grinnell-Land“ bezeichnet, was in der That, wenn wir die oben erwähnten unklaren Ausdrücke des unmittelbaren Berichts vergleichen, nicht so ganz unhaltbar scheint. — Diese Motivirungen des Namens „Prinz Albert-Land“ konnten natürlich in Amerika nicht unvermerkt bleiben. Die beiden Vorträge, welche Peter Force im National-Institute zu Washington gehalten hat (*Grinnell Land. Remarks on the English Maps of Arctic Discoveries in 1850 and 1851, May 1851*, 23 Seiten, und *Supplement to Grinnell Land, July 1853*, 52 Seiten) geben ein anschauliches Beispiel der grenzenlosen nationalen Erbitterung, welche sie anreizten, und wer möchte verargen, dafs sie den Ruhm einer fast unwillkürlich errungenen aber mit grofsen Gefahren erkauften Entdeckung so eifrig vertheidigen! Vgl. Kane p. 200—209 und die Kritik im letzten Jahrgange des *North American Review*, wo die Admiraltäts-Behörde von der Verantwortlichkeit für dieses und andere Attentate auf die Amerikanischen Ansprüche freigesprochen und die ganze Schuld dem Charakter Penny's aufgebürdet wird.

machen werden und auf die Entwürfe der weiteren Nachsuchungs-Expeditionen mittelbar wesentlich eingewirkt haben.

Eindruck der neuen Entdeckungen in England. Maßregeln der Admiralität im Herbst 1851.

Indem Penny mit bitter getäuschten Erwartungen und mit dem niederschlagenden Bewußtsein durch unglückliche Uebereilung seine Sache vollends verdorben zu haben, sich zur Rückkehr nach England genöthigt sah, unterliefs er nicht, an den Stationen der Wallischfahrer bei der Ponds-Bai und in den grönländischen Hafenplätzen nach Depeschen oder Anordnungen der Admiralität zu forschen. Der Wunsch, vor seinem Scheiden aus den arktischen Regionen noch zum weiteren Verfolgen der unerwarteten Ergebnisse seiner letzten Entdeckungen ermächtigt und in den Stand gesetzt zu werden, erfüllte ihn immer lebhafter, je mehr er sich von dem Felde derselben entfernte. Aber auch dießmal schlugen seine Hoffnungen fehl. Die Admiralität hatte im Frühjahr keinen Anlaß gefunden, den ausgesandten Geschwadern neue Vorräthe oder Instructionen nachzuschicken. Selbst einem in der Parlaments-Sitzung vom 21. März von Inglis gestellten Antrage war Baring, damals erster Lord der Admiralität, mit der Entgegnung ausgewichen, daß die Geschwader für 3 Jahr auf's Reichlichste ausgerüstet seien und daß Capt. John Ross, dessen Wiedereintreffen im August zu erwarten sei, die gewünschten Nachrichten über die Erfolge und Begebnisse mitbringen werde.

In London machte Penny's Ankunft — er war nicht allein den übrigen Geschwadern, sondern zuletzt auch seinen eigenen Schiffen mit dem Dampfboot „Tartarus“, welches ihm 20 Meilen jenseit der Orkney-Inseln in Sicht kam, vorausgeeilt — um so lebhafteres Aufsehen, da sie ganz gegen alle Voraussetzungen erfolgte. Und als nun weiter die Nachricht sich verbreitete, daß er nicht nur die unzweifelhaften Spuren des ersten Winterlagers der

Vermissten, sondern auch in dessen Nähe jenseit der Wellington-Straße einen zum offenen Polarmeer im hohen Norden führenden Canal entdeckt habe, und daß er lediglich gekommen sei, um von der Admiralität ein Dampfschiff zu erbitten und diesen unzweifelhaft von Franklin genommenen Weg weiter zu verfolgen: da erhob sich eine Stimme des eifrigsten Unwillens gegen Austin, der ihm bei solchen Aussichten seine Unterstützung versagt und, wie man sich wohl ausdrückte, nachdem er die Spilux von Ferne gesehen, unerklärlicher Weise umgekehrt war, ohne ihr Orakel um das Schicksal Franklin's befragt zu haben.

Es läßt sich wohl erklären, daß Niemand von allen diesen Nachrichten heftiger erschüttert und tiefer ergriffen werden konnte, als Lady Franklin. Der Brief, den sie unter dem ersten Eindrucke der Mittheilungen von Penny an Henry Grinnell in New-York geschrieben hat *), spricht unverholen ihre schmerzliche Verwunderung und Entrüstung über die Rückkehr Penny's und noch mehr über die von diesem als nahe bevorstehend angekündigte Rückkehr des Austin'schen Geschwaders aus. Ihre ganze Zuversicht richtet sich jetzt mit einem Male auf den Wellington-Canal. Fortan ist sie von der Ueberzeugung durchdrungen, daß Franklin auf diesem und keinem anderen Wege die Durchfahrt gesucht haben mußte. Mit dem höchsten Nachdrucke ruft sie in die Erinnerung zurück, daß er bei seiner Abfahrt vor Allem den Wellington-Canal im Auge gehabt habe, und daß nicht allein Franklin, sondern auch Crozier und Fitzjames und die jüngeren Offiziere insgesamt mit ihren heifsesten Wünschen, mit ihren lebhaftesten Hoffnungen auf die nördliche Straße (d. h. auf den Weg jenseit der Parry-Inseln) geblickt hätten. Es gilt ihr als uner-

*) Der Brief fand sogleich durch die nordamerikanischen Zeitungen den Weg in die Oeffentlichkeit, und wurde auch in den englischen Zeitungen wieder abgedruckt. Diefs bereitete der Lady Franklin peinliche Verlegenheit: sie erklärte die Publikation zuerst für einen Vertrauensbruch, nahm aber diesen Ausdruck am andern Tage durch eine neue, in großer Bewegung niedergeschriebene Erklärung wieder zurück, weil sie Henry Grinnell, den um ihre Sache hochverdienten Mann, dadurch beleidigen zu können glaubte. — Der Brief ist u. A. in die *United Service Gazette* vom 1. Novbr. und in die kleine Sammlung von Mangles p. 39—41 aufgenommen.

hebelich, daß Penny auf den Inseln des Wellington-Canals die Spuren der Vermissten nicht gefunden: denn wie hätten sie, in dem ersten kühnen Anlaufe zum fernen Ziel, sich mit der Erforschung und Bezeichnung solcher Punkte am Anfange ihrer Siegesbahn aufhalten sollen! Sie gedenkt der Zweifel, ob die Admiralität sich bereit zeigen werde, auf das Verlangen Penny's einzugehen und erbittet für diesen Fall mit der ergreifendsten Innigkeit von Neuem die Hülfe des edlen Mannes. Obgleich unter dem Einflusse solcher Erschütterungen ihre Sinne schwach werden und ihre Gesundheit dahinsinke, obgleich Familienverhältnisse die Trennung von ihrem väterlichen Hause unaussprechlich erschweren, erklärt sie sich doch bereit, selbst in Amerika zu erscheinen, um Angesicht gegen Angesicht ihre Hoffnungen, ihre Wünsche, ihre Bitten vor den Bürgern der Vereinigten Staaten auszusprechen.

Bei der Admiralitäts-Behörde fand aber Penny mit nichten eine gleiche Bereitwilligkeit für seine Mittheilungen, Ansichten und Vorschläge, als bei der öffentlichen Meinung. Vielmehr stieß der Inhalt seiner Eingabe vom 12. Sept., — in welcher er die Ueberzeugung aussprach, daß die Vermissten den Wellington-Canal eingeschlagen hätten und daß es eine Angelegenheit von der höchsten Wichtigkeit sei, diese Strafe unverweilt mit der äußersten Eile und Energie zu verfolgen, — auf eine Reihe entgegenstehender Bedenken. Die Berichte über seine Fahrt, welche er gleichzeitig zu überreichen hatte, waren nicht frei von einzelnen Schwankungen und Widersprüchen: vor Allem blieb es höchst zweifelhaft, ob die Eisbarrieren, welche den unteren Lauf des Canals verschlossen und an welchen sowohl Penny als auch die amerikanischen Schiffe im August und in der ersten Septemberwoche ihre Kräfte vergebens versucht hatten, durch die Kraft des Dampfes überwunden werden könnten^{*)}. Aber noch viel schwerer als alles dieß fielen die von Penny gleichfalls überbrachten Benachrichtigungen des Capt. Austin in's Gewicht, in welchen der Hergang der zwischen

^{*)} Die Begegnisse der amerikanischen Schiffe waren damals nur bis zum 13. Septbr. 1850 bekannt: als die englischen Geschwader am 12. und 13. August 1851 den unteren Lauf des Wellington-Canals vorbeifuhren, glaubten sie dort noch dieselben Eisschranken zu erblicken, welche im vorhergehenden Jahre die Hinauffahrt unmöglich gemacht hatten.

den beiden Befehlshabern am 12. August gepflogenen Verhandlungen nicht nur auf eine für Penny sehr ungünstige Weise dargestellt, sondern auch seine taktlosen und übereilten Erklärungen mitgetheilt waren. In der That konnte die Vergleichung dieser Schriftstücke mit den neuerdings erhobenen Anträgen kaum anders als Bedenklichkeiten und Mißtrauen hervorrufen. Man darf sich keineswegs darüber wundern, daß die Admiralität in ihrer Sitzung vom 18. Septbr. den Entschluß fasste: die sofortige Ausrüstung einer Dampfboot-Expedition, mit welcher Penny auf der Stelle zum Lancaster-Sund zu steuern erbötig war, von der Hand zu weisen, und den weiteren Aufschlüssen durch Capt. Austin entgegenzusehen.

Als hierauf im Anfange des Monats October die Schiffe des Capt. Austin und Capt. John Ross nach und nach zurückkehrten, wurde diese Angelegenheit verwickelter als je zuvor. Besonders bekam Austin durch das unleugbare Uebergewicht der persönlichen Thaten und Erfolge Penny's einen harten Stand. Man konnte es ihm nicht verzeihen, daß er die Nachrichten über das offene Wasser im oberen Wellington-Canal zuerst mit schnödem Mißtrauen aufgenommen, daß er in engherziger Befangenheit den Plänen des Walfisch-Capitains Penny seinen Beitritt verweigert und die letzte bedeutungsvolle Mahnung des Mannes zum unabschbaren Schaden des Rettungswerkes hintangesetzt hatte *). Von vielen Seiten wurde die Beschuldigung laut: er habe die unüberlegte schriftliche Erklärung Penny's vom 11. August durch unnütze und beschwerliche Anforderungen so gut wie erpresst, wenn nicht durch einen listigen Kunstgriff gewonnen **); — Jeder sah ein, daß dieses

*) Penny wies durch Zeugen nach, daß er dem Capt. Austin noch am 12. August 1851 zugerufen: *Go up Wellington Channel and you will do good service in the cause!*

***) Vergl. *Morning Chronicle* vom 8. October: *To Capt. Penny, a man unskilled in official forms, devoid in official caution, and unused to the pen, except when speech is denied him, this formal repetition of an already discussed subject, this questioning again in the evening what had been spoken of in the morning was evidently annoying; he said before and says again, he had done all that man could do and asks „what else can be done?“ The question, savouring of inpatience, and woefully deficient*

en Verhandlung-
Weise darge-
erklärungen mit-
g dieser Schrift-
um anders als
Man darf sich
n ihrer Sitzung
ige Ausrüstung
auf der Stelle
n der Hand zu
pt. Austin ent-

die Schiffe des
zurückkehrten,
or. Besonders
er persönlichen
Man konnte es
ber das offene
dem Mißtrauen
den Plänen des
und die letzte
baren Schaden
n Seiten wurde
schriftliche Er-
und beschwer-
ht durch einen
t, daß dieses

pt. Austin noch
act and you will

t. Penny, a man
d unused to the
on of an already
what had been
said before and
, what else can
profally deficient

Schriftstück unter dem Eindrucke eines verdrossenen Unmuthes niedergeschrieben, nicht aus freier und lebendiger Ueberzeugung entsprungen war. Abgesehen von allem Anderen erschien die That- sache einer solchen Rückkehr mit einem Ueberflufs von unver- brauchten Vorräthen an sich schon hinreichend, Austin's Unter- nehmungsgeist und Muth in das ungünstigste Licht zu stellen. Selbst der von ihm persönlich geleitete letzte Versuch im Jones- Sunde wurde ihm um so bitterer zum Vorwurfe gemacht, als Penny dessen Mißlingen so bestimmt vorher angekündigt hatte; man vermisste auch hier die erforderliche Thatkraft und Umsicht. Statt von diesem Punkte aus Schlitten-Expeditionen in nordwest- licher Richtung auszusenden, hatte er sich, wie wir sahen, nicht einmal mit den nöthigen Vorräthen zu einer genügenden Auskund- schaftung dieses Terrains versehen.

Alle diese Anschuldigungen hafteten schwer und verletzend, und sie wurden noch verschärft, als Mitte October die Nachrich- ten von dem Schicksale der Grinnell-Expedition eintrafen. Jetzt konnten auch Diejenigen, welche bisher geschwankt hatten, nicht länger zweifelhaft bleiben, daß Penny's Erkundungen im oberen Wellington-Canal von der höchsten Bedeutung, daß seine Beob- achtungen zuverlässig waren und daß Austin kein Hinderniß ge- funden hätte, wenn er mit seinen Dampfschiffen den Wellington- Canal hinaufgegangen wäre, statt an einem durch Penny's Erfah- rung als vergeblich erprobten Unternehmen nutzlos Zeit und Kräfte zu verschwenden. Dazu wurde sogar der Vorwurf gehört, daß Austin in hochfahrender Verblendung die Rettung Derjenigen, für welche er ausgeschiedt war, auf das Spiel gesetzt habe.

Indem nun die verschiedensten Meinungen über das Schicksal der Vermissten in Umlauf kamen und die Gegner Penny's sich eifrig bemühten, seine Erkundungen in Schatten zu stellen und seine Pläne zu verdächtigen, ermangelte auch Capt. John Ross nicht, entschieden gegen ihn aufzutreten und dafür die Entdeckungen seines Adam Beck mit dem ganzen Gewichte seiner Autorität zu bekräftigen. Er erklärte es für unzweifelhaft, daß Franklin erst

in etiquette, was natural in the circumstances in which Capt. Penny was placed.

im September die Beechey-Insel verlassen, sich dann zur Baffins-Bai zurückgewandt habe und im Wolstenholme-Sund untergegangen sei. Seine Zeugnisse waren das von Adam Beek auf der Beechey-Insel gefundene Etiket, welches Niemand weiter gesehen hatte, und jene früher am Cap York entstandene fabelhafte Erzählung, die längst als beseitigt gelten mußte. Den Beweggrund der so überraschend frühen Rückkehr Franklin's fand er darin, daß die Lebensmittel nur noch auf ein Jahr ausgereicht hätten, während sich nachweisen liefs, daß Franklin am 12. Juli von der Disco-Insel mit mindestens auf vier Jahre ausreichenden Vorräthen absegelt war und in der Melville-Bai noch Gelegenheit gefunden hat, dieselben bedeutend zu vermehren! —

Es konnte nicht fehlen, daß durch die wachsende Bitterkeit in dem entstandenen Parteikampfe der Ansichten über Franklins Verbleib und über die noch vorhandene Möglichkeit einer Rettung der Vermissten die verderblichste Trübung des Thatbestandes immer mehr um sich griff. Die Admiralität erkannte es daher als ihre Aufgabe, diese Angelegenheit sofort in ihre Hand zu nehmen, und den umgehenden Fälschungen oder Entstellungen durch authentische Ermittlung der Ergebnisse entgegenzutreten. Am 22. October wurde eine aus 5 Mitgliedern bestehende Commission eingesetzt, die es sich zu ihrer Aufgabe machte, die Offiziere der letzten arktischen Expeditionen über die verschiedenen streitigen That-sachen und Ansichten zu vernehmen, und demnach sowohl über die von den beiden Befehlshabern Austin und Penny ergriffenen Mafsregeln zu urtheilen, als auch feste Anhaltspunkte für die weitere Fortführung der Nachsuchungen zu gewinnen. Diese Commission hat während der Tage vom 27. October bis 17. November in zwölf Sitzungen 30 Personen verhört und die gedruckten Protokolle dieser Sitzungen enthalten nicht weniger als 1506 Fragen und Antworten *).

*) *Report of the committee appointed by the Lords of the Admiralty to inquire into and report on the recent arctic expeditions in search of Sir John Franklin, together with the minutes of evidence taken before the committee and papers connected with the subject.* Abgedruckt im 50. Bande des Jahrgangs 1852 der *Parliam. Papers.* — Unter den Beilagen dieses Berichts erwähnen wir hier noch der merkwürdigen Erklärungen und Gut-

Die Resultate dieses Verfahrens in Beziehung auf die Personen ließen sich leicht vorausschen. Capt. Austin ging zumeist auf Grund der Schriftstücke völlig gerechtfertigt aus der Untersuchung hervor. Capt. Penny war von Anfang an in einer sehr üblen Lage. Das geschriebene Wort seiner Hand sprach gegen ihn. Seine Haltung bewies jetzt von Neuem, wie wenig er den Formen eines solchen Geschäftsganges gewachsen war. Er verwickelte sich zu wiederholten Malen in Widersprüche und war geneigt, seine Angaben und Erklärungen wo nicht zu widerrufen, so doch wesentlich zu modificiren. Selbst das von Penny geführte Tagebuch enthielt einzelne Aeußerungen eines unter dem

achten über die Fragen: Ob sich annehmen lasse, daß Franklin oder ein Theil seiner Mannschaften noch am Leben sein könnten, und wohin dieselben verschlagen sein möchten? Welche Maßregeln für etwaige weitere Nachsuchungsversuche zu ergreifen und welche Richtungen einzuschlagen seien? — Die Commission holte nach und nach von acht „arktischen Männern“ motivirte Beantwortungen dieser Fragen ein. Fünf dieser Männer, Scoresby, Kellett, Richardson, Penny und Stewart, sprachen sich entschieden für die Möglichkeit und selbst die Wahrscheinlichkeit der Rettung Franklin's oder eines Theils seiner Gefährten aus; — die drei übrigen dagegen, Capt. John Ross, Austin und Ommaney, behaupteten die völlige Undenkbarkeit einer solchen Annahme. Aber John Ross war durch die Befähigung, mit welcher er auf Adam Beck baute, zu einem Urtheile unfähig; er, der einst vier Winter im Eise verlebte, verzagte am kleinsten vor dem Gedanken eines fünften und sechsten. — Capt. Austin war zu tief in persönliche Conflicte verwickelt, als daß man von ihm ein competentes Urtheil hätte erwarten können. Seine Ansicht über die Möglichkeit der Ausdauer des Menschen im arktischen Klima war höchst ungünstig; aber man hat wohl gesagt, daß er das arktische Klima nicht selbst gekostet, sondern nur von seinem Commodore-Schiff hineingeschaut habe. Bellot *Voyage aux mers polaires* p. 67 führt einen Ausspruch Kane's an: „*Les navires du gouvernement sont installés d'une façon trop confortable. Les officiers se renferment à bord et n'osent pas sortir*“ Sollte das von Austin gesagt sein? — Ommaney regte sogar die Besorgniß an, daß die eingemachten Fleischvorräthe der Vermissten nicht von der besten Beschaffenheit gewesen, mithin verdorben sein könnten! — Allein die entgegengesetzte Ansicht siegte. Richardson hat das Verdienst, seine erhebenden Anschauungen von der Fähigkeit des Menschen, im arktischen Klima das Leben zu fristen, und von den im hohen Norden sich dazu darbietenden Mitteln auf eine überzeugende und hinreißende Weise zur Geltung gebracht zu haben.

the Admiralty
in search of
ken before the
t im 50. Bande
beilagen dieses
ngen und Gut

unmittelbaren Eindruck der äusseren Hemmnisse und getäuschten Hoffnungen erweckten sanguinischen Unmuthes, die sich leicht gegen seine neuen Entwürfe und Anerbietungen wenden liessen. Die Commission urtheilte daher: dass Penny's Wunsch, zu einer neuen Expedition in Stand gesetzt zu werden, lediglich erst durch die sichtbare Nichtbefriedigung, welche sich bei seiner Ankunft in England überall aussprach, hervorgerufen, und dass der Ausdruck eines solchen Verlangens in früherer Zeit, dem Capt. Austin gegenüber, gar nicht nachgewiesen sei.

Ganz anders stand es aber um die sachlichen oder praktischen Ergebnisse. Die Commission empfahl auf's Dringendste, das bisherige Austin'sche Geschwader von Neuem auszusenden; die Beechey-Insel zur Basis neuer Nachsuchungen zu machen und die ganze Stärke und Kraft auf die Erforschung der oberen Wellington-Straße zu verwenden; für den Fall, dass es gelänge, mit den Schiffen einen Winteraufenthalt im hohen Norden zu erreichen, Nachforschungen in den umliegenden Landschaften auszuführen. Dagegen wurden weitere Nachforschungen nach den Richtungen der Melville-Insel und des Cap Walker als völlig unnötig bezeichnet.

In dieser Weise geschah es, dass Penny persönlich gedemüthigt und blosgestellt wurde, während seine Sache einen vollständigen Triumph über die ihm entgegenstehenden Einwürfe erhielt. Diefs konnte ihn aber mit nichts zufrieden stellen. Er beklagte sich auf's bitterste über die rücksichtslose und kränkende Behandlung, welche er seitens der arktischen Commission erfahren, und wurde nicht müde, gegen die für ihn so kränkenden Entscheidungen derselben sich zu verwahren. Nicht minder wurde von ihm der Vorwurf zurückgewiesen, dass er vor seiner Heimkehr besser gethan hätte, noch 2 Wochen auf die Erkundung des Eingangs zum Wellington-Canal zu verwenden. Aber schmerzlicher als alles Andere war ihm die Erfahrung, das von ihm errungene Feld seiner Hand entzogen zu sehen. Noch am 11. Febr. 1852 übergab er eine ausführliche Denkschrift^{*)}, in welcher er seine Ver-

^{*)} *Letter to the Lords Commissioners of the Admiralty.* Auch in den *Parliam. Papers 1852* Vol. I. durch Beschluss des Hauses der Gemei-

dienste geltend zu machen, seine Schuldlosigkeit nachzuweisen und die Ansprüche, an welchen auch seine Gefährten Theil haben, in be-
redter Sprache zu begründen sucht. Nach einigen Tagen, am 19.
Februar, erhielt er die Antwort, daß die Admiralität bedaure,
von dem Anerbieten keinen Gebrauch machen zu können. Erst im
folgenden November wurde ihm ein Schreiben zu Theil, welches
seiner Führung und seinen Leistungen die verdiente Anerkennung
angedeihen ließ *), nachdem bereits am 12. März sich im Parla-
ment gewichtige Stimmen dringend für seine Ehrenrettung erho-
ben hatten.

Unternehmungen von Rae, Pim, Kennedy, Inglefield; umgewisse Nachrichten und Gerüchte 1851 — 52.

Mitten in den Verlauf dieser Arbeiten der arktischen Com-
mittee fiel am 10. Novbr. die überraschende Nachricht, daß Rae
im letzten Frühjahr die Erkundung der Nordküste des Wollaston-
Landes bis zum 117 Gr. w. L. gelöst hatte, ohne irgend Anzei-
chen oder Spuren einer Anwesenheit der Vermissten zu entdecken.
Der unternehmende Reisende war, seitdem er in den Jahren 1848,
1849 und 1850 die Boot-Expeditionen (von Richardson, ihm selbst
und Pullen) der Reihe nach an dem furchtbaren Eistreiben in jenen
Meerestheilen scheitern sah, angelegentlich mit dem Gedanken be-

nen am 27. Febr. zum Druck bestimmt. — Unter den zahlreichen Beur-
theilungen des *Report* der arktischen Admiralitäts-Commission haben wir
hervor *Athenaeum* 1851, p. 1345—47.

*) *Athenaeum* 1853, p. 193. — Wir können schließ-
lich nicht unbe-
merkt lassen, daß die beiden von Penny aus dem Wellington-Canal mit-
gebrachten Holzstücke durch Richardson einer höchst sorgfältigen mikro-
skopischen Prüfung unterworfen wurden. Der demzufolge abgefaßte offi-
zielle Bericht gestand dem bei Disappointment-Point gefundenen, angekohl-
ten Tannensplitter zwar eine Hinweisung auf die Vermissten zu, während
in Betreff des Ulmenholz-Stabes, der bei Baillie-Hamilton aufgefischt war,
jede Möglichkeit solcher Beziehung entschieden in Abrede gestellt wurde.

schäftigt gewesen, sich den Zugang jenes öden Insel-Landes über das Eis zu bahnen, und hatte mit einer allgemein bewunderten Sicherheit und Kühnheit seinen Plan für dieses u. abeschreiblich schwierige Unternehmen ausgedacht. Zu Fort Confidence traf er im Winter 1850 — 1851 die nöthigen Vorbereitungen und brach schon am 25. April mit 4 Mann und 3 von Hunden gezogenen Schlitten auf, so dafs er am 1. Mai unweit der Mündung des Kupferminenflusses die Küsten des amerikanischen Continents erreichte. Zu seiner grofsen Freude liefs der Zustand des Eises kaum etwas zu wünschen übrig: in 6 Tagen wurde der Weg über die Dolphin- und Union-Strafsse zum Cap Lady Franklia zurückgelegt. Von diesem Punkte aus ging er zuerst ostwärts, um den Küstensaum bis zu der von Dease und Simpson beschrittenen Stelle zu untersuchen; dann aber westwärts, bis er bei dem Cap Baring jenseit des 117° w. L. eine westwärts vorgestreckte Landzunge traf, von welcher aus sich zwar der nördlich streifende Küstenzug noch fernhin verfolgen, nach Westen hin aber keine Landbildung entdecken liefs. Alles Forschen nach Spuren der Vermissten war vergebens; das Verkehren mit den dortigen äufserst gutgearteten und harmlosen Eskimo, deren Ansiedlungen bis gegen den 70° n. Br. hin gefunden wurden, bestätigte vollends die Ueberzeugung, dafs keine Abtheilung der Gefährten Franklin's jemals hier gewesen sein konnte. — Rae und seine Begleiter schlofsen während dieser 42tägigen Reise (er berechnet die zurückgelegte Wegstrecke auf 942 engl. Meilen) in Schneehäusern. Er war darauf gefasst, im Verbrauch von Lebensmitteln sich und seinen Gefährten die äufserste Beschränkung aufzulegen und grub davon auf dem Hinwege an verschiedenen Punkten für die Rückkehr ein, um die Last der Schlitten möglichst zu erleichtern. Unterwegs lebten sie grofsentheils auch von Eidergänsen, Rebhühnern und Lemmingen (die letzten Thiere waren so überaus häufig, dafs die Hunde sie in grofser Zahl erhaschten). Den Eingeborenen schickten Seehunde und andere Seethiere einen ausreichenden Unterhalt zu gewähren; sie waren selbst an den nördlichsten Punkten ihrer Wohnsitze augenfällig wohlgenährt.

Rae hat dieses kühne Unternehmen in den Monaten Juli und August noch durch eine nicht minder gelungene Bootfahrt an den

Küsten des Victoria-Landes vollendet und gekrönt, welche nicht allein den Zusammenhang des Wollaston- und Victoria-Landes festgestellt, sondern auch die Aufnahme des ununterbrochenen Küstenzuges von 102 bis $117\frac{1}{2}^{\circ}$ w. L. ermöglicht hat. Die geographische Gesellschaft zu London ertheilte ihm für diese verdienstlichen Arbeiten in der Jahressitzung des 24. Mai 1852 ihre goldene Medaille *).

Indem unter dem Einfluß aller dieser Ergebnisse die Hoffnungen auf das Wiederfinden Franklin's sich immer mehr dem höheren Norden zuwandten, konnte es nicht fehlen, daß ein von dem Lieut. Bedford Pim entworfener Plan zur Auskundschaftung der ostsibirischen Küsten und der Inseln am äußersten Nord-Osten von Asien den lebhaftesten Anklang fand.

Pim war im Juni 1851 mit Capt. Kellett von den Nachsuchungs-Stationen an der Behrings-Straße nach England zurückgekehrt. Die Entdeckung von Inseln und Landbildungen im höheren Norden über der Behrings-Straße hatte ihn mit der Vermuthung erfüllt, daß Franklin jenseit derselben vorgegangen und weit über sein Ziel hinaus an unerforschte und öde Küsten verschlagen sei, ohne bei der gänzlichen Unzugänglichkeit der ewigen Eisebener, welche dort fast nur aus hochaufgethürmten Zacken und schiefen Abhängen bestehen, die Mittel und Möglichkeit einer Rückkehr zu gewinnen. Durch diese Voraussetzung leuchtete mit einem Male ein, daß alle Versuche einer Begegnung, wie sie bisher von der Behrings-Straße aus unternommen waren, völlig erfolglos bleiben mußten. Vielmehr kam es darauf an, diese Begegnung in den höheren Breiten, von dem äußersten Nord-Osten Asiens aus zu versuchen. Lieut. Pim's Vorhaben ging dahin, über Petersburg, Moskau, Tobolsk, Irkutsk, Jakutzk — mithin desselben Weges, auf welchem Fitzjames im kühnsten Aufschwunge seiner Hoffnungen zurückzukehren gehofft hatte! — nach dem unerforschten Lande

*) Die beiden Reiseberichte von Rae sind in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. I. *Further Corresp.* p. 15 — 23 und weiter unten mit einigen Beilagen abgedruckt. Dem letzten Bericht ist auch seine schöne Karte von Wollaston- und Victoria-Land hinzugefügt.

Titigen aufzubrechen; er gedachte die Wildnisse des Tschuksehen-Gebiets zu durchwandern, die Ströme mit tragbaren Kähnen zu überfahren, so in den nördlichsten von Eskimo bewohnten Gegenden nach dem Schicksal Franklin's zu forschen, und berechnete, von Moskau aus binnen 4 — 5 Monaten an Ort und Stelle zu sein.

Nichts hätte für einen solchen Plan günstiger eintreffen können, als die Entdeckungen der Geschwader von Penny und de Haven im Wellington-Canal. Von allen Seiten wurde Pim's Entschluss mit dem größten Interesse aufgenommen, und obgleich die Admiralität es bestimmt ablehnte, zur Ausführung die Hand zu bieten, gewann Pim dennoch die besten Aussichten für sein Unternehmen. Lady Franklin erklärte mit freudigem Entgegenkommen, 500 Pfd. Sterl. dazu beitragen zu wollen (mehr hatte sie in jenen Tagen nicht zu verwenden); der Premier-Minister Lord Russell gab eine gleiche Summe; Lord Palmerston gewährte die Reisekosten bis St. Petersburg; viele angesehene Personen statteten Pim mit Empfehlungen an einflussreiche Personen am russischen Hofe aus. Dazu kam, daß auch Gelehrte und Naturforscher an dem Gelingen des Unternehmens großes Interesse nahmen. Oberst Sabine erklärte, daß die Beobachtungen über Erdmagnetismus, welche Pim in jenen noch unerreichten Gegenden anzustellen beabsichtigte, allein schon lobnend genug sein müßten, um ihretwegen das Vorhaben in's Werk zu setzen. Die geographische Gesellschaft zu London fasste den Entschluss, sich dabei zu betheiligen; allein der damalige Präsident derselben, Murchison, der durch seine genaue Bekanntschaft mit den Schwierigkeiten des Reisens in Sibirien am Besten im Stande war, über die Ausführbarkeit zu urtheilen, legte neben allen seinen Aufmunterungen und Empfehlungen die nachdrücklichste Verwahrung ein, sofern nicht die sämtlichen Anstalten zur Ausführung von der Russischen Regierung in die Hand genommen würden.

Demnach reiste Pim am 20. November von London mit den besten Hoffnungen ab. Er nahm seinen Weg über Berlin, wo ihm namentlich von Alexander v. Humboldt die sprechendsten Beweise der wohlwollendsten Theilnahme für den doppelten Zweck seines Unternehmens zu Theil wurden. Allein in Petersburg zeigten sich die Behörden, wiewohl sie anderweit die Forschungen nach Franklin

Tschukschen-
 Kälmen zu
 hnten Gegen-
 d berechnete,
 lle zu sein.
 ntreffen kön-
 nny und de
 e Pim's Ent-
 obgleich die
 die Hand zu
 ir sein Unter-
 egenkommen,
 sie in jeuen
 Lord Russell
 e Reisekosten
 ten Pim mit
 en Hofe aus.
 dem Gelin-
 berst Sabine
 welche Pim
 htigte, allein
 as Vorhaben
 zu London
 e der dama-
 genaue Be-
 Sibirien am
 heilen, legte
 n die nach-
 then Anstal-
 n die Hand
 on mit den
 in, wo ihm
 ten Beweise
 weck seines
 zeigten sich
 eh Franklin

mit der grössten Bereitwilligkeit unterstützt hatten, diesmal gleich anfangs bedenklich. Pim wurde zwar in vielen Kreisen, bei der dortigen geographischen Gesellschaft, selbst bei Hofe und von dem Kaiser Nicolaus mit ausgezeichneter Aufmerksamkeit empfangen*); aber dennoch war Alles verloren, als das vom Admiral Matiuschin erforderte Gutachten eine ungünstige Entscheidung gebracht hatte. Es wurde angeführt, dafs mindestens 18 monatliche Vorbereitungen dazu gehörten, die für den Transport des Reisebedarfs und der magnetischen Instrumente erforderlichen Schlitten und Hunde zu beschaffen, dafs durch die letzten Expeditionen, weil sie den Eingeborenen ihre Hunde entzogen hätten, vielfache Uebelstände, sogar Krankheiten und grofse Sterblichkeit herbeigeführt wären. Genug, die Russische Regierung lehnt verläufig die erbetene Vermittlung ab, weil sie entweder für die Reisenden oder für die Eingeborenen keine Verantwortlichkeit übernehmen wollte; und da Pim von der dagegen gern gewährten Erlaubniß, auf eigene Hand in beliebigen Richtungen Sibirien zu durchreisen, keinen Gebrauch machen konnte, blieb ihm nichts übrig, als seinen Plan aufzugeben**).

In denselben Monaten, in welchen in England alle Blicke sich ahnungsvoll auf das Polarmeer jenseit des Wellington-Canals und auf das Küstengebiet im äußersten Nord-Osten Asiens richteten, wurde im Süden der Barrow-Strafse durch neue Erkundungen in Nord-Somerset und einem Theile des Prinz-Wales-Landes der Ueberzeugung, dafs Franklin in den niederen Breiten nicht seinen Verbleib genommen, das letzte Siegel aufgedrückt. — Nachdem Lieut. Snow im Jahre 1850 vergeblicher Sache zurückgekehrt

*) Der russische Reichskanzler Séniavine schrieb am 21 Novbr. „S. Maj. l'Empereur portant un intérêt véritable au sort du célèbre navigateur et de ses hardis compagnons, a daigné accueillir avec bienveillance ce voeu“ . . .

**) *Lieut. Pim's proposal to conduct an expedition to proceed through Siberia to the mouth of the river Kolyma and to explore the Arctic Shore from Cape Sierero Vostotshini Nos to the North Cape of Capt. Cook in Parliam. Papers 1852 a. a. O. p. 91—98. Mangles p. 41.* Eine kurze authentische Relation enthält die *Address to the R. Geogr. Soc. of London, 24th May 1852, by Sir R. J. Murchison p. 19—21.*

war, rüstete Lady Franklin im Frühjahr 1851 den Lieut. Kennedy mit ihrem Schiffe „Prince Albert“ abermals mit dem Auftrage aus, die Gebiete im Süden und Westen des Prinz-Regent-Inlet, auf welche sie noch immer ihre Hoffnungen richtete, zu durchforschen. Die Expedition *) zählte 18 Mitglieder; unter ihnen gedenken wir des französischen Lieut. Joseph-René Bellot, der von Frankreich herübergekommen war, um in die Dienste des Rettungswerks einzutreten, und des 62-jährigen John Hepburn, der Franklin bereits 30 Jahre vorher auf seiner ersten Land-Expedition unter Gefahr und Noth begleitet hatte, und in treuer Anhänglichkeit es sich nicht versagen konnte, in seinen alten Tagen wiederum dessen vermeintlichen Fahrten zu folgen. Es ist oben erwähnt, daß sie in der Ballins-Bai mit den Schiffen des Comm. de Haven zusammentrafen und erst nach 4wöchentlichem Suchen den Weg durch das Mitteleis fanden. Als hierauf am 10. Septbr. der Leopoldshafen erreicht war, bestieg Kennedy mit 4 Männern das Gulta-Percha-Boot, um durch die vorgelagerten Eismassen einen Zugang zur Küste zu suchen, wo Nachrichten von Austin oder Penny, ja möglicher Weise selbst von einer Abtheilung der Vermissten erwartet werden mochten. Die Männer hatten eben eine hohe Klippe am Ufer erreicht, als eine Bewegung in den Eismassen ausbrach, welche ihnen das Schiff unerreikbaar machte: sie waren genöthigt, ihr Boot an's Land zu ziehen und unter demselben die hereinbrechende Nacht zuzubringen, während die Elemente ringsum furchtbar tobten und ihre Glieder vor Kälte erstarrten. Am folgenden Morgen erkannten sie zu ihrem Schrecken, daß das Fahrzeug in der Nacht weithin verschlagen war: ihre Augen vermochten nirgends eine Spur desselben zu entdecken. Zum Glück gewährte ihnen das von James Ross am Leopoldshafen errichtete Haus Obdach und Lebensmittel: sie hätten sonst auf die elendeste Weise unkommen müssen: denn erst nach 6 angstvollen

*) Vergl. *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin, by Will. Kennedy*. London 1853. S. 202 S. mit Karte; und *Journal d'un voyage aux mers polaires exécuté à la recherche de Sir John Franklin, en 1851 et 1852, par J. R. Bellot, précédé d'une notice sur la vie et les travaux de l'auteur par M. Julien Levesque*. Paris 1854. S. LV1 u. 414 S. mit Portr. u. Karte.

Wochen gelang es dem Lieut. Bellot, der inzwischen mit dem „Prince Albert“ in der Batty-Bai eine Landungsstätte gefunden hatte, den Lieut. Kennedy und seine 4 Begleiter zu der übrigen Mannschaft wieder abzuholen. — Am 5. Januar wurde, obgleich nur der Schein des Mondes die Wege erhellte, — die Sonne war seit dem 30. October nicht mehr gesehen — ein Ausflug nach Fury-Beach unternommen. Die Hoffnung, an diesem von John Ross im Jahre 1833 besuchten Punkte Spuren der Vermissten anzutreffen, versagte allzumal; indess gewährten die ausgegrabenen Vorräthe, welche hier nach 20 Jahren noch unverdorben vorgefunden wurden, einen sehr willkommenen Zufluss zu den Erfordernissen für ihre demnächstige grössere Wanderung. Denn am 29. März machten sich Kennedy und Bellot mit 6 Männern auf den Weg, um die unbekanntn Küsten-Landschaften von Nord-Somerset und Prinz-Wales-Land auszukundschaften. Zum Transport des nothwendigsten Bedarfs — im Gesammtbetrage 1627 Pfd. — dienten ihnen vier Schlitten, die theils von Männern allein, theils zugleich von Hunden (deren sie nur 5 hatten) gezogen wurden. Da es darauf ankam, die Reise möglichst weithin auszudehnen, legten sie sich in jeder Hinsicht die äussersten Entbehrungen auf. An Lebensmitteln wurde nur das Nothwendigste, an Geräthen nur das Unentbehrlichste mitgenommen. Ihre Schlafstätte schlugen sie nicht, wie die Austin'schen Schlitten-Expeditionen, in Zelten auf; dieß hätte den Transport viel zu sehr beschwert — sondern in Schneehäusern, für deren Erbauung die Männer vorher förmlich eingeeübt waren *).

Die geographischen Entdeckungen dieser höchst beschwerlichen Reise zeigten sich nicht ganz unerheblich: es ergab sich, daß Nord-Somerset eine zur Zeit freilich mit Eismassen dicht umgürtete Insel war, aus deren niedrigen Ebenen nur einzelne Berge und Bergreihen sich erhoben **). Die von der Brentford-Bai zur Vie-

*) Abbildung dieser Operation s. bei Kennedy p. 78—79.

***) Capt. James Ross hatte aus der Ferne die Ebene für ein Meer, die Bergbildungen für Inseln angesehen. Kennedy benannte hier: *Mount Courier*, *Mount Washington*; *Colquhoun Range*; *Arrowsmith Plains*, *Fisher's Lake*, *Forsyth's Lake*. — Sein Weg führte ihn bald in Gegenden, die im vorhergehenden Jahre von verschiedenen Abtheilungen des Austin-

Lieut. Ken-
mit dem Auf-
prinz-Regent-
richtete, zu
r; unter ih-
né Bellot,
Dienste des
Hepburn.
Land-Expe-
treuer An-
alten Tagen
Es ist oben
des Comm.
dem Suchen
10. Septbr.
4 Männern
Eismassen
von Austin
theilung der
hatten eben
in den Eis-
ar machte;
unter dem-
nd die Ele-
e Kälte er-
Schrecken,
war: ihre
ken. Zum
lshafen er-
st auf die
ungsvollen

Prince Al
on 1853 8
s excate à
Bellot.
M. Julien

toria-Straße führende Meerenge, später von Rae definitiv als Glied einer nordöstlichen Meeresverbindung erkannt, erhielt den Namen Bellot-Straße. Indem die Reisenden von hier aus zuerst eine westliche, dann aber im 100° w. L. eine nördliche Richtung einschlugen, kamen sie am 24. April zu dem innersten Rande des Meerbusens, von welchem aus Ommaney mit seinen Schlitten im Mai 1851 sich zur Rückkehr gewandt hatte. Im 73° n. Br. berührten sie ostwärts hin am 28. April nahezu die äußersten von Browne im Peel-Sund (Browne-Bai) erreichten Punkte. — Höchst merkwürdig ist es, daß Kennedy und Bellot am Cap Walker, eingedenk der großen Wichtigkeit dieses Punktes, an zwei Tagen mit allem Fleiß nach Spuren einer Anwesenheit nicht etwa bloß der Vermissten, sondern besonders der letzten arktischen Geschwader geforscht haben, dennoch keinen einzigen der drei von Ommaney, Browne und Krabbé dort errichteten Steinhaufen fanden, ja daß sie höchlich erstaunt in dem Glauben, einen noch nie von einem Europäer betretenen Küstenstrich untersucht zu haben, von dannen gezogen sind *). Man wird nicht umhin können, diese Thatsache als ein höchst bedenkliches Beispiel der Erfahrung anzusehen: wie leicht in den mit Schnee und Eis erfüllten unwirthlichen arktischen Landschaften die Spuren von Reisenden verweht oder doch unentdeckbar werden konnten, und wie verfänglich es ist, den Ergebnissen selbst emsiger Nachforschungen zu trauen.

Nachdem Kennedy mit seinen Gefährten in 79 Tagen gegen 1100 engl. Meilen zurückgelegt, bedurften Alle um so mehr der Erholung, da auch Symptome der Scorbut-Krankheit immer mehr um sich griffen. Daher wurde in dem Winterhause am Leopoldshafen, an welchem der Rückweg vorüberführte, eine mehrtägige

sehen Geschwaders durch Schlitten-Expeditionen entdeckt und auf Grund ihrer Berichte und Zeichnungen von Austin (der sich dieses Recht streng vorbehielt) benannt waren, ohne daß Kennedy von dem Allen eine Ahnung hatte. Er sah sich daher genöthigt, fast alle weiterhin von ihm ertheilten geographischen Benennungen wieder zurückzunehmen.

*) Bellot's Tagebuch in s. *Voyage* p. 305: *Les Européens ne semblent pas avoir abordé sur cette partie de la côte, car pas un ne l'eût fait . . . sans laisser enfin quelques vestiges de leur passage.*

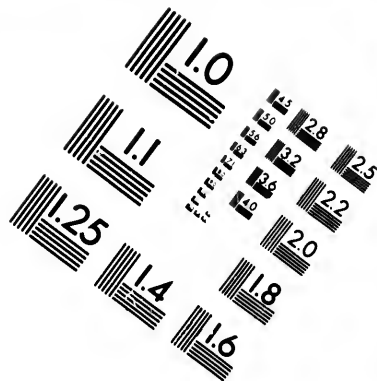
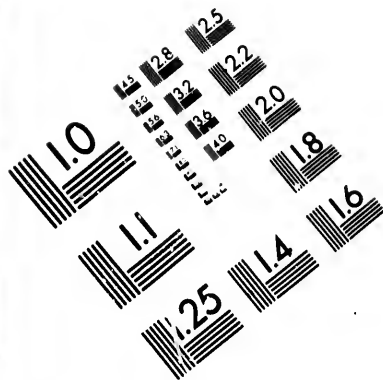
Rast genommen *). — Sobald die Reisenden aber von Ferne eine offene See in der Barrow-Straße erblickt hatten, erwachte in ihnen das Verlangen, die Stätte des ersten Winteraufenthalts der Vermissten, wovon die Walfischfahrer in der Baffins-Bai so wie auch de Haven und seine Gefährten ihnen so Vieles erzählt hatten, letztlich noch zu besuchen. Am 6. August gelang es, das Schiff von der Stelle, an welcher es seit 330 Tagen eingefroren stand, wieder in die offene See zu leiten, und nun richtete Kennedy seinen Lauf nach dem Cap Riley und der Beechey-Insel, wo er zu seiner Überraschung den Lieut. Pullen mit dem Stations-Schiffe „Nordstern“ antraf und mit freudiger Spannung die ersten Nachrichten jener neuen Expedition hörte, deren wir bald gedenken werden. Es war eine eigenthümliche Fügung, daß unter den 300 Briefen, welche Kennedy aus England mitgebracht hatte, mehrere an Seemänner und Offiziere adressirt waren, die inzwischen nicht allein nach England zurückgekehrt, sondern jetzt bereits wieder im Wellington-Canal auf der Fahrt zum Polarmeer begriffen waren.

Endlich können wir nicht umhin, an dieser Stelle sogleich noch unsern Blick auf die Auskundschaftung der Baffins-Bai durch Lieut. (jetzt Capt.) Inglefield zu werfen, obgleich dieses Unternehmen uns noch weiter voraus in den Sommer 1852 versetzt.

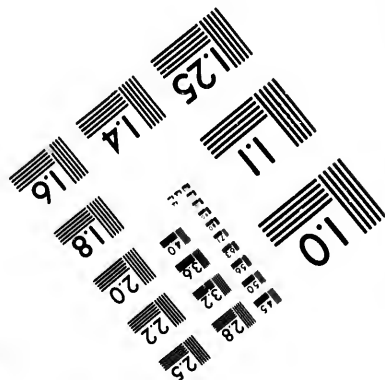
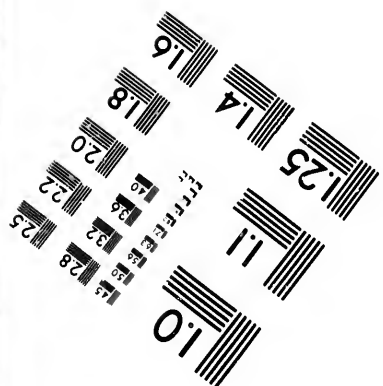
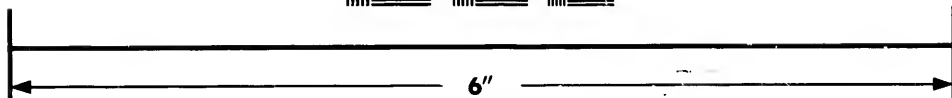
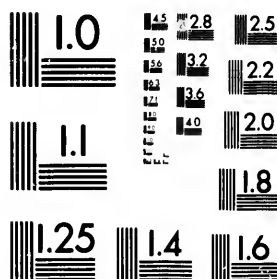
Lady Franklin hatte im Frühjahr 1852 im Verein mit einer Anzahl von Personen, die dem Rettungswerk für Franklin's it besonderer Theilnahme anhängen, den Schraubendampfer „Isaak“ angekauft, um denselben unter der Anführung des Capt. Beatson, eines unleugbar sehr einsichtsvollen, unternehmenden und genialen Seemannes, zu den sibirischen Küsten und Inseln jenseit der Behrings-Straße zu entsenden. Das Unternehmen konnte als eine Ergänzung oder als ein Ersatz des Vorhabens von Pim betrachtet

*) Nämlieh vom 15. bis 27. Mai. — Vorher rasteten sie drei Tage lang am Cap M'Clintock, wo unerwartet Lebensmittel gefunden waren, die Capt. James Ross 1819 dort eingrub. Das Tagebuch des verewigten Bellot schildert die freie Behaglichkeit dieser Rast auf's Anschaulichste p. 313: *Nous passons ces trois jours à manger, boir, dormir; boir, dormir et manger; dormir, manger et boir.*





**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

15
18
20
22
25
28
32
36
40
45

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

werden und schien eine Zeit lang den besten Fortgang zu haben. Die Russische Regierung hatte es sich angelegen sein lassen, Pässe und Empfehlungen an die dortigen Befehlshaber zu übersenden. Die britische Admiralität hatte mit freigebiger Hand die Ausrüstung unterstützt. Allein indem man eben schon der Ausfahrt entgegen sehen mochte, traten im Frühjahr 1852 die unangenehmsten finanziellen Verwicklungen ein, die den ganzen Plan wenn nicht vereitelten, doch auf ungewisse Zeit hinausrückten. Um das mit grossem Kostenaufwande ausgerüstete Fahrzeug im Sommer 1852 nicht unbenutzt liegen zu lassen, trat Lady Franklin mit dem Capt. Inglefield in Unterhandlung: sie stellte ihm den Antrag, dasselbe mit einem Transport von Vorräthen noch nach der Beechey-Insel zu führen, um Nachrichten über das dorthin ausgesandte Geschwader einzuholen. Eine solche Mission erschien dem unternehmensvollen Capitain jedoch zu gering; er erbot sich, den zwar nur kleinen, aber vortrefflich eingerichteten Dampfer (der „Isabel“ hielt 149 Tonnen, die Maschinen 30 Pferde Kraft) in den höchsten Norden der Baffins-Bai hinauf zu führen, um dort nach Spuren Franklin's zu suchen und die Natur jener geheimnissvollen drei Sunde zu erforschen, auf welche schon Franklin mit lebhaftem Verlangen geblickt hatte.

Nachdem die Bedenken der späten Jahreszeit schnell beseitigt waren, verlies Inglefield unverweilt am 10. Juli die britischen Küsten *). Auf seiner durch das beste Wetter begünstigten Fahrt ging er jenseit der Melville-Bai bei der Eskimo-Dorfschaft Nord-Omenak, deren Umgegend Adam Beck als den Schauplatz der von ihm ersonnenen Katastrophe bezeichnet, vor Anker. Nachdem er hier die Hütten und selbst die Gräber der Eingeborenen aufs Genaueste, aber ohne Erfolg untersucht, begab er sich mit seinen Männern zu einem Erdaufwurf, der vermeintlich die Gebeine der Vermissten enthalten sollte, und liess ihn abtragen: eine beklemmende Spannung begleitete diesen entscheidungsvollen Act, der als die

*) *A summer search for Sir John Franklin; with a peep into the polar basin. By Commander F. A. Inglefield. With short notices by Prof. Dickie on the botany, and by Sutherland on the meteorology and geology, and a new chart of the Arctic Sea. XXI u. 232 S.*

letzte Entkräftung der Schreckensgeschichte des Adam Beck betrachtet zu sein scheint.

Ueber die Küstenbildung im Norden der Baffins-Bai herrschen bis dahin mannichfache Zweifel und unsichere Vermuthungen. Die frühere Ansicht, daß Grönland mit den Nordgebieten des Lancaster-Sundes (welche wir hin und wieder mit dem Namen „West-Grönland“ bezeichnet finden) in ununterbrochenem Zusammenhange stehe, daß die drei Sundel — Walfisch-, Smith- und Jones-Sund — nur mehr oder weniger tiefe Meerbusen seien, war neuerdings schwankend geworden. Gleichwohl aber konnte die entgegengesetzte Vermuthung, daß die große Hauptinsel Grönland nur bis zum 77 oder 78° n. Br. sich hinaufziehe und weiter nordwärts von einem arktischen Inselmeer begrenzt sei, kaum mehr als den Credit einer geistreichen Hypothese erringen. Es war dem jetzigen, durch eine Reihe ungünstiger Fügungen angebahnten Unternehmen Inglefields vorbehalten, diese Hypothese oder Vermuthung endlich zur positiven Gewissheit zu erheben. Am Eingange des Walfisch-Sundes — auch hier fand sich noch eine ärmliche Eskimo-Ansiedlung, die wiederum mit unermüdlicher Schärfe durchsucht ward — erkannte das bewaffnete Auge des kühnen Seemanns von einem 1000 Fuß hohen Hügel herab, wie der vermeintliche Küstenstreif des Sundes von unabschbaren Gewässern durchschnitten wurde. Am folgenden Morgen zeigten sich gegen Osten zwei breite Meeresarme, über welche der Blick unter dem Glanze der aufsteigenden Sonne klar und ungehemmt in weite Fernen schweifte. — Wie lockend es auch war, diese Entdeckung weiter zu verfolgen, so mahnte doch die vorgerückte Jahreszeit und die vorwiegende Bedeutung des Vordringens zu nördlicheren Breiten zur Fahrt gegen den Smith-Sund. Hier ragte das Cap Alexander als ein Wendepunkt im bedeutungsvollsten Sinne des Worts empor. Von diesem Vorgebirge aus sah man an der Ostseite der Baffins-Bai in südlicher Richtung nichts als schneebedeckte Anhöhen und Klippen, während jenseits in nördlicher Richtung die Felsenkuppen am Rande der offenen See unverhüllt in ihrer natürlichen schwarzen oder röthlichbraunen Färbung erblickt wurden: nur die westliche Küstenlandschaft erschien auch hier im Winterkleide. Die unverkennbare Strömung der Fluthen nach

Norden hin bestätigte die Ueberzeugung des vorhandenen Polarbassins. So weit das Auge nordwärts reichte, zeigte sich auf dem Spiegel der fernhin sichtbaren See nichts, was der Fahrt gegen den Nordpol hin hätte hemmend entgegenreten können. Allein das Jahr war schon spät, und die Ausrüstung nicht zu einer weit-aussehenden Fahrt angethan. Am 27. August gerieth das Schiff bei einem plötzlich hereinbrechenden Nordsturm zwischen wilde Eismassen. Alles erschien mit einem Male abschreckend; man mußte jetzt auf die Rückfahrt bedacht sein.

Eine ganz andere Natur als der Walfisch- und Smith-Sund zeigte zwar der Jones-Sund, an dessen abermalige Erforschung die letzten Tage des Monats August gesetzt wurden. Denn dieser Meeresarm war mit festen Eisbildungen von offenbar mehrjähriger Dauer dergestalt in seinem Innern versperrt, dafs an eine Durchfahrt nicht zu denken war und dafs man ihn — wie weit seine beiden Küsten nach Norden und Westen hin auch auseinander liefen, wie sehr sein mächtiges Bett sich sichtlich erweitern, außerdem aus den beobachteten Strömungen auf den Zusammenhang mit einer Polar-See sich schliesen lassen mochte — dennoch eben wegen seiner Undurchdringlichkeit nur als Meerbusen ansehen konnte.

Demnach waren die auf dieser kurzen Sommerfahrt gewonnenen Ergebnisse für die Kenntnifs des Nordens der Baffins-Bai erheblich genug. Das Vorhandensein zweier großer Eingangsthore zu einem von fernher erblickten offenen Polarmeer war festgestellt: die Umgebungen derselben waren aufgenommen, mit Namen bezeichnet*), an einigen Punkten selbst ausgekundschaftet. Wiewohl

*) Die Anzahl der Namen, welche Inglefield kraft seines Rechts als Entdecker namentlich am Smith- und Walfisch-Sund erteilt hat, ist ziemlich beträchtlich. Wir beschränken uns darauf, einige hervorragende Punkte und Bezeichnungen hervorzuheben. Am Smith-Sund hiefs er das Land im Westen *Ellesmere*-, im Osten *Prudhoe*-Insel; den an der Westküste hinstreifenden Gebirgszug *Prince of Wales range* und die drei Vorgebirge *Cap Isabella*, *C. Sabine* und *C. Albert*, die jenseit des letzteren erblickte Kuppe *Victoria Head*; an der Ostseite benannte er *Cap Alexander*, *Cap Hatherton*, weiter nördlich *Cap Douglas*, *C. Frederick VII*, zwischen letzteren beiden *Lady Franklin's Bay* und eine nahe dem 80° n. Br. aus den

Inglefield sich in Folge seiner Nachsuchungen überzeugt hatte, daß Franklin hierher nicht gekommen war, wies er doch mit Bedeutung darauf hin, wie vermittelt dieser neuentdeckten Wege eine Begegnung mit den Vermissten eher möglich erschien, als wenn man dabei beharrte, den Spuren ihres Verbleibens nachzugehen, und wie die nordwestliche Durchfahrt sich hier noch am ersten gewinnen liefse.

Indem Inglefield auf seinem Heimwege noch die Beechey-Insel besuchte und dort sich durch den knietiefen Schnee zu der eindrucksvollen Begräbnisstätte der drei Gefährten Franklin's führen liefs, — der Führer erzählte ihm, daß ein furchtbarer Bär auf diesem geweihten Boden beständig eine stille Wacht hielt — da vermochte er dem Gedanken einer Untersuchung der Leichname nicht zu widerstehen. Er drang durch das Erdreich, dessen felsfest gefrorene Massen nur mit großer Mühe erbrochen wurden, in den Grabhügel des Will. Hartnell ein, öffnete den mit sichtbarer Sorgfalt ausgestatteten Sarg, an welchem kein Knopf und keine Zier des englischen Brauches fehlte, und fand bei genauer Besichtigung des in der Eiskälte unversehrt erhaltenen Leichnams keine Spur von Scorbut oder einer anderen seuchenartigen Krankheit *). So konnte ihm bei seiner Rückkehr mit Recht nachgerühmt werden, daß er nicht bloß neue Wege zur Auffindung der Vermissten ermittelt, sondern auch den Vermuthungen über die Wohlbehaltene derselben während ihres ersten Winteraufenthaltes eine neue Stütze gebracht und den Hoffnungen für die Angelegenheit ihrer Rettung einen neuen Aufschwung gegeben habe.

Neben allen diesen mannichfaltigen Ergebnissen, welche durch die verschiedenen Nachsuchungs-Expeditionen errungen wurden,

Flathen emporsteigende Insel *Louis Napoleon*. — Am Walfisch-Sund erhielt die Insel am inneren Eingange den Namen *Milne*, die große zum Polarbassin führende Straße den Namen *Murchison Strait* u. s. w.

*) Wir finden diese Thatsache (vergl. oben S. 177 Anmerkung) noch erwähnt in der Preisverkündigung der geographischen Gesellschaft zu London vom Jahre 1853, indem Inglefield für seine Entdeckungen die goldene Jahres-Medaille dieser Gesellschaft erhielt. Vergl. *Journal of the Royal Geogr. Society of London* p. 5.

sehen wir in dem englischen Volke eine Welt von ungewisser Kundtschaft und von Gerüchten umgeben, die in stetem unruhigen Wechsel wenigstens auf kurze Zeit oft tiefer und ergreifender wirkten, als jene ihrem Inhalte nach doch immer wenig befriedigenden positiven Ermittlungen. Wie oft verbreiteten sich nicht Nachrichten, daß Abtheilungen der Vermissten in den entlegensten Gebieten der Erde, auf den Sandwich-Inseln, in Kamtschatka, in Sibirien, in den weiten Ländern und Inseln der Hudsons-Bai erschienen seien! Wie unermüdlich wiederholten sich nicht die fabelhaftesten Erzählungen von aufgefundenen Flaschen, von niedergefallenen Ballons, welche Franklin entsendet haben sollte! Daneben kam es auch vor, daß solche Erfindungen in ihrem weiteren Umlauf sich zu einer scheinbaren Schärfe und Bestimmtheit entwickelten, die ihnen auf Wochen und Monate selbst in den Kreisen der Gebildeten einen gewissen Halt gaben. Wir beschränken uns auf ein Beispiel dieser Art: Im Juli 1851 liefen in den englischen Zeitungen Auszüge eines in Localblättern abgedruckten Briefes eines Steuermanns Douglas aus Aberdeen um, dessen Schiff „Flora“ im vorhergehenden Winter am Lancaster-Sund eingefroren gewesen war. Die Schiffsmannschaft hatte — dies war der Inhalt der seltsamen Erzählung — an der Küste ein Schneehaus erbaut, und war im Februar mit einigen Eskimo in Berührung gekommen. Die Letzteren hatten gefragt: ob sie auch dem „Häuptlinge Franklin“ angehörten? und als sie diese Frage mit „Ja“ beantworteten, weil sie dadurch Nachrichten über die Vermissten zu gewinnen hofften, hätten jene, bedeutungsvoll nach den Bergen hinzeigend, gesagt: Franklin's Männer seien dorthin schlafen gegangen. Hierauf suchte man sich mit den Eskimo näher zu verständigen und am 27. März kam es dahin, daß eine Anzahl englischer Matrosen sich mit einigen Eskimo landeinwärts auf den Weg machte, um die bezeichnete Stätte aufzusuchen. Dieser führte über eine unbeschreiblich wilde Winterlandschaft, bald im Zickzak jähe Anhöhen hinauf, dann steile Abhänge hinunter, bald rechts bald links abschweifend. Die Männer erlagen fast unter den unsäglichsten Beschwerden, bis sie am zehnten Tage (5. April) in einem ringsum von terrassenförmig emporsteigenden Bergen umgebenen Thalgrund ankamen. Von hier aus gingen sie noch ein paar (engl.) Meilen

weiter und erblickten dann ein schwarzes seidenes Tuch, welches von der Spitze eines in die Erde eingesteckten Stabes entflatterte. An dieser Stelle fanden sie beim Nachgraben zwei Fuſs unter der Erde vier Leichname, steifgefroren und unverwest, mit langen rauhen Bärten, starren Zügen, zusammengeschrumpften Gliedern; augenscheinlich waren sie vor Mangel umgekommen. Auf den Armen und der Brust der Todten waren Namen, Kreuze, Schiffe, Sterne u. dgl. eingeschnitten. — Dies die ganze Kunde, mit welcher der Berichterstatter die Versicherung verband, das jene vier Männer der Franklin'schen Mannschaft angehört hätten und das Alle in einzelne Abtheilungen zerstreut auf ähnliche Weise umgekommen sein möchten. — Die Erzählung ist wie so viele andere offenbar haltlos, und aller individuellen Anführungen ungeachtet handgreiflich unklar; sie ist längst vergessen. Aber sie giebt ein anschauliches Beispiel der Natur soleher Geschichten. —

Schließlich haben wir nur noch einer räthselhaften Thatsache zu gedenken, welche in den Frühlingsmonaten des Jahres 1852 plötzlich eine unbeschreibliche Bewegung der Gemüther hervorrief und bis auf den heutigen Tag Gegenstand der verschiedenartigsten Ansichten und Behauptungen geblieben ist. Es ist höchst bezeichnend, das sie erst nach elf Monaten und nur durch ein zufälliges Zusammentreffen an die Oeffentlichkeit gelangte und das die umsichtigsten Bemühungen nicht vermocht haben, die zum Grunde liegende Erscheinung aus dem schwebenden Halbdunkel zur völligen Klarheit zu bringen.

Am 20. März ging bei der Admiralität aus Portsmouth die Zuschrift eines unteren Schiffsbeamten mit der Anzeige ein: das ein gewisser Handelsschiffs-Capitain ihm am vorhergehenden Tage viel von einem im Frühjahr 1851 in der Gegend von Neufundland erblickten Eisberge erzählt habe, auf dessen unteren Flächen ganz deutlich zwei groſse dreimastige Schiffe, beide im Zustande der Einhausung, aber von jedem menschlichen Wesen verlassen, beobachtet seien. Der Erzählende habe seinen Gewährsmann nicht genannt; denn dieser letztere scheine die Nachrichten über das von ihm Gesehene als ein Geheimnis zu behandeln: vielleicht aus Besorgnis, das sein Stillschweigen über eine so offenbar auf den „Erebus“ und „Terror“ hinweisende Begegnung ihm zur Unehre

oder Verdächtigung gereichen oder doch in Weitläufigkeiten verwickeln könnte^{*)}.

Diese so höchst zweifelhafte Anzeige wurde von der Admiralität nichts desto weniger sofort mit der höchsten Aufmerksamkeit aufgenommen; man setzte alle Mittel in Bewegung, um darüber gewiss zu werden; und als sich in den nächsten Tagen ergab, daß jenes Eisfeld von der Brig „Renovation“ auf der Ueberfahrt von Limerick nach Quebeck im April 1851 gesehen war, und weiter daß der Schiffscapitain derselben, Coward, sich so eben auf der Fahrt nach Venedig befand, der Steuermann Simpson zur Zeit in Limerick verweilte, ein mit Auszeichnung genannter Passagier J. S. Lynch zu Prescott in Ober-Canada seinen Aufenthalt hatte: traf die Behörde ungesäumt und mit der angelegentlichsten Sorgfalt die geeignetsten Mafsregeln, um von diesen drei Personen bestimmte und gesicherte Mittheilungen und wo möglich auch Abbildungen des Gesesehenen zu erlangen. Auf diesem Wege wurden über die fast bereits verschollene Geschichte, deren Hergang und Wesen in dem Gedächtniß der Augenzeugen bei manchen Einzelheiten verdunkelt und einseitig ausgeprägt war, beinahe gleichzeitig zu Limerick, Venedig und Prescott drei von einander unabhängige Aussagen von Augenzeugen erzielt. Capt. Ommanney erhielt am 10. April den besonderen Auftrag, sich nach Limerick zu begeben, um an diesem Hafenplatze möglichst vollständige Nachrichten einzuziehen. Es gelang, zwei im Mai und Juni 1851 geschriebene Briefe von Personen^{**)}, die an jener Ueberfahrt Theil genommen hatten, und außerdem auch noch einige Aussagen zu ermitteln. — In vielen Punkten gingen diese Mitthei-

^{*)} Als Quelle sind zu vergleichen die in den *Parliam. Papers* von 1852 am Schlufs des Bd. I. enthaltenen *Copies of communications between the Admiralty and the Public Authorities at home and abroad, in reference to certain vessels on an Iceberg in the North Atlantic in 1851, and supposed to have been abandoned.* 38 S. mit Abbildungen.

^{**)} Beide Briefe schreiben die Schiffe im Eisberge der Franklin-Expedition zu. Der eine (von Lynch) war in dem Localblatt *Limerick Chronicle* 28. Mai abgedruckt; es ist fast unerklärlich, daß er ganz unbeachtet bleiben und so in Vergessenheit kommen konnte: das einzige noch nachweisliche Exemplar der betreffenden Nummer war im Besitz der Redaction. — Der zweite Brief ist abgedruckt *Times* 8. Mai 1852 (auch *Gatigu. Mess.* 10. Mai).

lungen weit auseinander; es fehlte nicht an unvereinbaren Widersprüchen. Aber in dem Hauptbestandtheil der Erzählung stimmten sie dennoch überein; versuchen wir diese zuerst kurz zusammenzufassen.

Als die Brig „Renovation“ im April 1851 bei ihrer Ueberfahrt von Limerick nach Quebeck in die Nähe von Neufundland kam, wurden zahlreiche Ueberreste von Eisfeldern gesehen, welche aus der Davis-Straße in das Atlantische Meer hinabtrieben. Unter diesen zog besonders ein Eisberg, der bis 30 Fufs aus dem Meeresspiegel emporragte und etwa 2 englische Meilen lang sein mochte*), die Aufmerksamkeit der Schiffsleute auf sich und wurde an einem der Tage vom 17. bis 21. April (zwischen denselben schwanken die Aussagen der Augenzeugen) etwa drei Viertelstunden lang von mehreren Personen mit dem Fernrohr beobachtet. An diesem Eisberge sah man bei hellem Wetter aus einer Entfernung von etwa 5 bis 6 engl. Meilen deutlich zwei verlassene dreimastige Schiffe. Das eine dieser Schiffe stand an einer etwas höheren Stelle aufrecht und unberührt von den Wellen im Eise; das zweite schien mit dem Kiel und unterem Boden im Wasser zu liegen, war indess ebenfalls noch von dem Eisfelde, welches an dem Eisberge hing, eingeschlossen. Das gröfsere dieser Schiffe — die Schätzungen seines Gehalts bewegen sich zwischen 500 bis 700 Tonnen — lag auf der Seite, nur die drei kleinen Masten und das Bugspriet waren emporgestreckt; das kleinere — von 300 bis 400 Tonnen — stand mit seinen drei Masten, Bramstangen, Marssegeln und Raen noch aufrecht. Der Schiffscapitain, der Steuermann, der Mann am Ruder und auch die anderen Personen behaupteten, diese Schiffe deutlich gesehen zu haben. Allein der Capitain war durch Unpässlichkeit verhindert, seinen Dienst zu versehen, die Fahrt durch die Eisblöcke gefährdet; der Steuermann (Simpson) war, wie es scheint, ängstlicher Natur und nicht zu bewegen, näher hinzu zu fahren. Ob in jenen drei Viertelstunden, oder überhaupt an jenem Tage der Gedanke an die Frank-

*) Angaben über die Breite fehlen. Die Höhe wurde von dem Schiffscapitain Coward in seiner Aussage zu Venedig abweichend auf 200 Fufs angegeben!

lin'schen Schiffe erwachte, ja ob irgend einer unter der Schiffsgesellschaft von den ausgeschriebenen Preisen wußte, bleibt ungewiß. Die Aussagen darüber widersprechen sich; daß einige Tage später die Ueberzeugung geltend gemacht wurde: dieß müßten die Schiffe „Erebus“ und „Terror“ gewesen sein, ist dagegen unzweifelhaft. Die Nachrichten der Wahrnehmung mögen sich in Canada und in den Vereinigten Staaten verbreitet haben. Am 1. Mai 1852 ging bei der Admiralität ein Brief des Capt. Kerr aus Sligo mit der Anzeige ein, daß den Passagieren eines mecklenburgischen Auswandererschiffes, welches vom 3. April bis 3. Mai 1851 die Ueberfahrt von dort nach New-York gemacht hatte, ebenfalls zwei verlassene, leck gewordene Schiffe etwas mehr südlich in Sicht gekommen waren. Als sie später die Erzählung der Brig „Renovation“ gehört, hätten Alle versichert: sie müßten dieselben Schiffe bei mehr vorgeschrittener Auflösung des Eisbergs gesehen haben.

Diese Erzählung wurde von manchen Seefahrern sogleich mit entschiedenem Mißtrauen aufgenommen. Der Gouverneur zu St. Johns in Neufundland, der Präsident und die Mitglieder der Handelskammer in St. Johns urtheilten: daß eine solche Erscheinung von den zahlreichen Fahrzeugen der verschiedensten Art, welche täglich in den dortigen Gewässern kreuzten, nicht hätte unbemerkt bleiben können. Penny erklärte öffentlich*): daß die angegebenen Umstände allen bisherigen Erfahrungen widersprechen, daß mindestens 30 bis 40 Jahre dazu gehörten, um Schiffe in der geschilderten Weise auf die Höhe von Eisflächen zu heben; er versicherte in seiner natürlichen Weise, dieß müßten Landschiffe (*country-ships*) d. h. leere Phantome gewesen sein, und stellte in Abrede, daß Eisberge von solcher Ausdehnung so weit südwärts gelangen könnten. Sutherland ließ eine noch weiter auf den Thatbestand eingehende, aber doch minder entschiedene Erklärung folgen**). Lieut. Griffiths, der die Schiffe Franklin's bis zu den Wallfisch-Inseln geleitet hatte, bestätigte, daß die angegebenen Merkmale nicht passten. Andere erinnerten an so viele höchst auffallende Gesichtstäuschungen, die arktischen Seefahrern begegnet

*) *Times* 21. April (*Gal. Mess.* 23. April) 1852.

***) *Morning Chronicle* 26. April (*Gal. Mess.* 28. April) 1852.

waren, und selbst die Mannschaft der Grinnell-Expedition so wunderbar betroffen hatten. Ganz abgesehen von solchen Bedenken und von den vielfältigen Abweichungen in den Berichten der verschiedenen Personen erschien es Manchen noch ganz besonders verdächtig, daß das Logbuch der „Renovation“, welches der englische General-Consul Dawkins zu Venedig von dem dort anwesenden Schiffscapitain Coward sich vorlegen ließ, in dem dem eigentlichen Schiffsjournal hinzugefügten aphoristischen Bemerkungen zwar vorbeitreibender Eisberge wiederholt gedachte, aber von der Erscheinung der in einem derselben eingefrorenen Schiffe auch nicht die leiseste Andeutung enthielt *).

Aber alle diese Einwendungen haben die Ansicht, daß von der „Renovation“ aus die Fahrzeuge Franklin's erblickt wären, nicht beseitigt. Murchison hat in seiner Jahresrede vor der geographischen Gesellschaft zu London sich entschieden für die Wirklichkeit des Anblicks erklärt und tausend Andere haben eine gleiche Meinung bekannt. Der Umstand, daß die Schiffe nicht eingehaust — denn dies wurde durch spätere Aussagen festgestellt — und keine Rettungsböte vorhanden waren, führte weiter zu der Vermuthung, daß diese Geräte und Schutzmittel von der Mannschaft Franklin's, indem sie im hohen Norden die Schiffe aufgab, mitgenommen sein möchten. Man erinnerte sich an die Schicksale der Amerikaner im Winter 1850 — 51 und gab sich auch jetzt noch dem Glauben hin, daß die Mannschaft an irgend einer Küste im hohen Norden gerettet und dort, wenn auch in geringer Anzahl, noch lebend angetroffen werden könnte, nachdem die verlassenen Ueberreste der einst mit so glänzenden Hoffnungen entsandten Fahrzeuge — vielleicht erst im Laufe desselben Winters mit den beiden amerikanischen Brigantinen — aus dem hohen Polarmeer jenseit der Wellington-Straße inmitten eines gewalti-

*) Die *Parliam. Papers* enthalten a. a. O. p. 27 — 28 einen die Tage vom 16. — 21. April umfassenden, vom General-Consul Dawkins vidimirten Auszug aus diesem Logbuch, welches zur Zeit vom damaligen Stenermann Simpson geführt war. Es darf nicht übersehen werden, daß die dem bestehenden Brauch zufolge angeschlossenen Bemerkungen nur sehr kurz und bloß nautischen Charakters sind, mithin dem Schweigen über die erblickten „Schiffe im Eisberge“ keine Beweiskraft beizulegen sein dürfte.

gen Eisfeldes zu dem Nord-Atlantischen Ocean herabgekommen und zuletzt von den Fahrzeugen „Renovation“ und „Doctor Kneip“ gesehen waren.

Rückblick. Letzte große Expedition nach der Barrow-Straße 1852. Belcher, Kellett, Pullen.

Dergestalt richteten sich am Anfange des Jahres 1852 alle Blicke, vielleicht gespannter als je, auf die unfehlbar nahe bevorstehenden neuen Entschliessungen der Admiralität für die Angelegenheit der Rettung Franklin's und seiner Gefährten. Die mannichfaltigen Nachrichten der letzten Monate hatten nicht nur einzelne neue Gesichtspunkte ergeben, sondern eine bis dahin ungeahnte Wendung für diese Unternehmungen herbeigeführt. Das einst so bewunderte und hoch gepriesene System der früheren Expeditionen war nunmehr völlig erschöpft. Das Nordgestade des amerikanischen Continents war nach und nach von der Behrings-Straße bis zum Mackenzie-Strome, und von hier weiter ostwärts bis zu den Ländern der Hudsons-Bai-Gesellschaft ausgekundschaftet; auf dem vermeintlichen Wege der Vermissten waren im Laufe der letzten Jahre von der Baffins-Bai bis zu der westlichen Mündung der Barrow-Straße in den Melville-Sund, weit über das Cap Walker hinaus, und bis zu dem Westrande der Melville-Insel, alle Küsten und Inseln durchsucht. Aber durch ein vielbeklagtes Verhängniß waren auch sieben Jahre dahingegangen, ehe das wichtige Ergebniß, daß Franklin in den niederen Breiten, im Süden des Lancaster-Sundes, seinen Verbleib nicht genommen hatte, im Gesamtüberblick mit zuverlässiger Bestimmtheit hervortrat.

Jetzt war dieser Zeitpunkt herbeigekommen. Während die bisherigen Anstrengungen und Thaten auf dem weiten Felde der Nachsuchungen lediglich das abschreckend einförmige Ergebniß hatten, darzuthun, wohin Franklin nicht gekommen oder gegangen war, gelang es dem Walfisch-Capitain Penny, auf einer kleinen, bis dahin kaum beachteten Insel im Norden der Barrow-Straße

die Ueberreste seines ersten Winterlagers zu entdecken. Aber das Verlangen nach Auskunft über seine Weiterfahrt blieb unerfüllt. Es war ein neues vielbeklagtes Verhängniß, daß zuletzt Vermuthungen und Combinationen an die Stelle der heiß gewünschten und mit rastlosem Fleiß von Tag zu Tag gesuchten Nachrichten treten mußten.

Wie weit indeß auch die Gedanken der Einzelnen abschweifen konnten, es ergab sich dennoch eine überwiegende Richtung der Ansichten. Am Rande des mit heimlichem Mißtrauen betrachteten Meeres-Canals neben der Beechey-Insel führten bedeutungsvolle Spuren von Franklin's Schlittenzügen und von Wachtposten noch eine Strecke weiter nordwärts hinauf. In dem oberen Laufe dieses Canals entdeckte Penny nachher offenes Wasser, ein reges animalisches Leben und eine mildere Temperatur zu einer Jahreszeit, in der die niederen Breiten der Barrow-Straße noch im tiefem Winter begraben lagen.

Diese beiden Entdeckungen — das Winterlager der Vermissten und der offene Wellington-Canal — dazu die ahnungsvollen Combinationen eines gegenseitigen Zusammenhangs derselben in Beziehung auf die Wege und Pläne Franklin's belebten jetzt noch einmal die Hoffnungen auf die Rettung wenigstens eines Resttheils der Vermissten. Die geheimnißvolle Erzählung von den dreimastigen Schiffen im Eisberge, welche später mitten in die Geschäftigkeit der neuen Ausrüstung fiel und bis zu den arktischen Gewährsmännern ersten Ranges hinauf die lebhafteste Beachtung fand, schien diesen Hoffnungen sogar noch einen neuen Anhalt zu bieten. — Wir sahen, wie auch die inhaltsschwere Frage über die Möglichkeit eines fortdauernden Uferhalts der Vermissten in den arktischen Regionen nicht ängstlich umgangen, sondern mit der rücksichtslosesten Schärfe erörtert war. Die Nachrichten über das Vorhandensein mannichfacher Subsistenzmittel in dem höheren Norden wurden immerfort durch neue Zeugnisse verstärkt *) und selbst

*) Es ist sehr bezeichnend, wie zu dieser Zeit auch in älteren Reisebeschreibungen und Chroniken nach Beispielen einer längeren Ausdauer in den arktischen Regionen gesucht wurde. Mangles hat in seine kleine Sammlung (*Papers and despatches relating to the arctic expeditions* p. 51 — 58) die allerdings sehr merkwürdige Geschichte der vier Russischen Boots-

in diesem Zeitpunkte kamen noch Nachrichten zum Vorschein, welche bestätigten, daß Franklin mit der ihm eigenthümlichen Entschlossenheit einer mehrjährigen Abwesenheit entgegengesehen hatte. Endlich trug man kein Bedenken, auch darauf Gewicht zu legen, daß in Folge des offenbar unvermeidlichen Zusammenschmelzens der kühnen Schaar der Bestand der Vorräthe für die Uebrigbleibenden desto länger vorhalten mußte.

Im Januar kamen die fortgesetzten Berathungen im Schoofse der Admiralität zu dem Entschlusse, den Vorschlägen der arktischen Commission gemäß das Austin'sche Geschwader zu einer neuen Nachsuchungs-Expedition auszurüsten und ihm das Schiff „Nordstern“, welches 1850 nach seiner vergeblichen Fahrt zurückgekehrt war, als Stationsschiff für die Beechey-Insel beizugesellen. Denn diese Insel wurde dem Gutachten jener Commission gemäß zur Basis und zum Provianddepot der neuen Unternehmungen ersehen und die Verfolgung der Entdeckungen Penny's im Wellington-Canal als Hauptziel der Ausrüstung angenommen. Darin wich der nunmehrige Plan jedoch von den Vorschlägen der Commission ab, daß es für unerlässlich befunden wurde, den Schiffen von Collinson und McClure, deren Ankunft bei dem Banks-Land inzwischen zu erwarten stand, oder für einzelne Abtheilungen ihrer

männer mit aufgenommen, welche in den Jahren 1743 — 49 in einem fast ganz hülflosen Zustande an der wüsten Küste von Spitzbergen zurückblieben, dort sechs Jahre ihren Unterhalt fanden und zuletzt, als sie wie durch ein Wunder auf ein zufällig herbeikommendes Schiff gerettet wurden, noch einigen Erwerb in ihre Heimath zurückbrachten. Diese Geschichte erschien zuerst im Jahre 1769 zu St. Petersburg in deutscher Sprache und wurde bald nachher auf Veranlassung des Naturforschers Banks in das Englische übersetzt. Vielen unserer Leser wird sie durch Campe's Darstellung zuerst bekannt geworden sein. (Campe's Sämmtliche Kinder- und Jugendschriften. 4. Ausg. Braunschw. 1829 ff. Bd. 17 S. 83—116). — Der aus Deutschland gebürtige Geograph A. Petermann hat durch verschiedene Abhandlungen und Zeitungsartikel, — in welchen er theils über die Mittel des Unterhalts in den Polargegenden, theils über die Schiffbarkeit des Polar-meeres, über die Aussichten für den Betrieb des Walfischfangs in dem höheren Norden, theils über die Wege zur Rettung der Vermissten auf die anregendste Weise sich aussprach — auf eine glänzend anerkannte und durchaus erfreuliche Weise für die Belebung der Nachsuchungen und für die Aufklärung über den Stand derselben gewirkt.

Mannschaft, die des Zieles fehl gehend möglicher Weise in jenen Gegenden umherirrten, einen Theil des Geschwaders mit Vorräthen entgegen zu senden.

Am 10. Februar wurde Capitain Sir Edward Belcher zum Oberbefehlshaber dieses Geschwaders ernannt: ein Seemann, der auf mehrfachen Fahrten nach den entferntesten Theilen der Erde sich durch Ausdauer und Umsicht, durch wissenschaftliche Tüchtigkeit, vor Allem aber durch eiserne Entschlossenheit und eine unerschütterliche Fähigkeit zu ruhiger Ueberlegung ausgezeichnet hatte. Ihm wurde durch die Instruction vom 16. April 1852 der besondere Auftrag erteilt, mit einem Segelschiff in Begleitung des dazu gehörigen Schleppdampfers — Belcher wählte die Fahrzeuge „Assistance“ und „Pioneer“ — den Wellington-Canal hinauf zu gehen. Für die Ausführung dieses Unternehmens wurde ihm einerseits zwar in vollem Maße Freiheit gewährt, je nach Erfordern der Umstände zu handeln: desto dringender aber die äußerste Vorsicht beim Vorgehen anempfohlen. Man machte es ihm zur strengsten Pflicht, auf seiner Fahrt jenseit der Beechey-Insel unterwegs an geeigneten Punkten Vorräthe für seine Mannschaft und für die Vermissten, nebst Nachrichten über Erlebnisse und über die zur Zeit verfolgten Pläne niederzulegen. Endlich wurde für den Zeitpunkt, in welchem die Vorräthe irgend eines jener Fahrzeuge bis auf den vollen Betrag für 12 Monate verbraucht sein würden, dessen unbedingte Rückkehr noch ganz besonders ausdrücklich befohlen.

Die Anführung der Expedition für die Melville-Insel wurde dem Capt. Kellett übertragen; er sollte mit dem zweiten Segelschiffe und dessen Schleppdampfer („Resolute“ und „Intrepid“) sich auf ein Jahr an der Melville-Insel festsetzen, und durch auszusendende Streifpartien den etwa umherirrenden Abtheilungen der Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“, so wie auch der Vermissten zu begegnen suchen und für dieselben an geeigneten Punkten fernhin Benachrichtigungen niederlegen lassen. — Die Führung des „Nordstern“ und die demnächstige Aufsicht der Station an der Beechey-Insel wurde dem Lieut. Pullen anvertraut. —

Man sieht welch ein außerordentlicher Fortschritt der Rettungspläne am Anfange des Jahres 1852 hervortrat. Den drei im Jahre 1848 ausgesandten Expeditionen wurden die Landschaften des

Mackenzie-Stromes als Vereinigungspunkt bezeichnet: die Expeditionen von 1850 sollten ihren Lauf von drei Seiten zum Banks-Land und zur Melville-Insel lenken. Jetzt war es dahin gekommen, daß auf zwei früher kaum erreichten Punkten, an der Beechey- und an der Melville-Insel förmliche Stationsplätze errichtet wurden.

Als Capt. Belcher in den Tagen nach seiner Ernennung zu Woolwich erschien, um die Offiziere und Matrosen für seine Fahrt anzuwerben, da sah man von allen Seiten sowohl die Genossen der früheren Fahrten als auch andere Seemänner herbeiströmen, um in die Reihe der Mannschaften einzutreten, oder sich um die Theilnahme zu bewerben. Neben McClintock, May, Meham, Osborn, McDougall, Krabbé u. A. waren Lieut. Pim, den nach seiner Rückkehr von St. Petersburg verlangte, auf diesem Wege sich um Franklin und seine Gefährten verdient zu machen, und der Arzt Rob. McCormick, der trotz seiner Wunden den sehnlichsten Wunsch hegte, die Expedition zu begleiten, vorzugsweise Gegenstand der allgemeinen Aufmerksamkeit. — Am 21. April lief das Geschwader mit einer vortrefflich ausgewählten Mannschaft aus der Themse. —

Als Lieut. Kennedy einige Monate nachher (7. October) von seiner Erkundungsreise und Ueberwinterung im Prinz-Regents-Inlet nach England zurückkam, überbrachte er zugleich von seinem Besuche der Beechey-Insel (19. Aug.) die erfreulichsten Nachrichten über den ersten Verlauf der Expedition. Belcher war am 14. August nach einem 4tägigen Aufenthalt mit den besten Aussichten die damals offene Wellington-Straße hinaufgesegelt; Keltlett hatte einen Tag später die Fahrt nach seinem Bestimmungsort (Melville-Insel) angetreten. Lieut. Pullen befand sich in voller Thätigkeit, aus den in der Melville-Bai aufgesammelten Trümmern zweier gestrandeter Schiffe ein sehr geräumiges hölzernes Haus zu erbauen, welches den Namen „Northumberland-House“ — oder nach dem Landsitze des früheren Ersten Lords der Admiralität Northumberland „Sion-House“ — führen und den Zurückkehrenden zum gastlichen Aufenthalt dienen sollte *).

*) Kennedy *A short narrative* p. 161—69. — Leider ist ein Theil des Tagebuchs von Bellot (16. Aug. bis 1. Sept. 1852), in welchen dieser Besuch der Beechey-Insel fällt, verloren gegangen.

Zwei Wochen später wurde die Stationsmannschaft noch lebhafter überrascht, als Capt. Inglefield in verhältnißmäßig vorgerückter Jahreszeit plötzlich mit dem Dampfer „Isabel“ in die Erebus- und Terror-Bai einlief. Er sah sich von Lieut. Pullen über Erwarten reichlich bewirthet und fand ihn dergestalt mit Vorräthen versehen, daß jedes Anerbieten zur Verstärkung derselben von ihm abgelehnt werden konnte. —

Das Jahr 1853 hat für die Angelegenheit der Franklin-Expeditionen eine lange Reihe unerwarteter Ereignisse und Erfahrungen gebracht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika rüstete Henry Grinnell die Brigantine „Advance“ abermals in einer seines Namens würdigen Weise aus und überwies sie dem Dr. Kane, der unermüdet und ungeschreckt aus den tausendfältigen Gefahren der Jahre 1850 und 1851 hervorgegangen war und seither nichts sehnlicher wünschte, als das Feld der Nachsuchungen von Neuem beschreiten und seine Beobachtungen über die Natur der arktischen Zone vervollständigen zu können. Der nächste Anlass und ausgesprochene Hauptzweck des Unternehmens war die Rettung Franklin's und seiner Gefährten. Kane übernahm in seiner Instruction die Aufgabe, durch die Baffins-Bai und den Smith-Sund in das sogenannte Polarbassin so weit vorzudringen, als es nur immer möglich wäre. Er führte eine zwar nur kleine aber außerordentlich kühne und tüchtige Schaar von Begleitern — unter ihnen den Altonaer Astronomen Sonntag — mit sich, die über alle Gefahren und Hindernisse zu triumphiren und selbst den Nordpol entweder mit ihrem Schiffe oder durch die mit Eskimohunden bespannten Schlitten und Gutta-Percha-Böte zu erreichen hoffte. — Diese Expedition segelte am 31. Mai 1853 von New-York ab; sie hat auf ihrer Polarfahrt einige Orte an der grönländischen Westküste berührt, ist aber seitdem bis jetzt nirgends wieder gesehen. —

Ein überaus sprechender Beweis der thätigen Theilnahme, welche das Schicksal Franklin's und die Anstalten zu seiner Rettung auch in den entferntesten Theilen der Erde fand, wurde der Lady Franklin im März 1853 aus Van Diemens-Land zu Theil. Der dortige Senat, einige Körperschaften und Vereine der verschieden-

sten Art hatten durch Sammlungen unter allen Klassen der Einwohner die Summe von 1671 Pfd. Sterl. zusammengebracht und übersandten sie in dankbarer Erinnerung der Verdienste ihres ehemaligen Gouverneurs als einen Beitrag für neue Rettungsversuche. Die bekümmerte Frau sah sich durch anderweite Unterstützung mit Hinzunahme der ihr zu Gebote stehenden Geldmittel in den Stand gesetzt, ihren Schraubendampfer „Isabel“ im April wiederum auszurüsten und jenen Plan der Nachsuchungen in den Gebieten jenseit der Behrings-Straße wieder aufzunehmen, der im vorhergehenden Jahre, fast im Augenblicke der Ausführung, auf die schmerzlichste Weise gescheitert war. Zum Anführer wurde Lieut. Kennedy ersehen, der im vorhergehenden Jahre mit Bellot die Auskundschaftung von Nord-Somerset und Prinz-Wales-Land so erfolgreich unternommen und durchgeführt hatte. Dieser verließ am 8. April mit 15 Gefährten die englische Küste, um mittelst einer auf mehrere Jahre berechneten Fahrt an den sibirischen Küsten und auf den Landbildungen im hohen Norden jenseit der Behrings-Straße nach Franklin zu forschen. Ueber den Verlauf der Fahrt gingen zuerst günstige Berichte ein. Desto tiefer verwundete am 3. November 1853 die plötzliche Nachricht, daß die Schiffsmannschaft in Folge eines Zerwürfnisses mit Kennedy in den letzten Tagen des August zu Valparaiso in eine unheilbare Auflösung gerathen war. Vergebens hatte Kennedy durch die Vermittelung des dortigen britischen Flotten-Capitains und des Consulats die Ordnung herzustellen, vergebens selbst die Anwerbung einer neuen Mannschaft versucht. Ueber die Ursachen jenes Zerwürfnisses fehlen uns nähere Nachrichten; es scheint, daß die strenge Aufrechterhaltung des Mäßigkeitsprinzips, welches Kennedy während der letzten Fahrt mit dem besten Erfolge geübt hatte, dabei zum Grunde lag *). — —

*) Um dieselbe Zeit hatte die unglückliche Lady Franklin Erfahrungen zu bestehen, die ihr Herz fast nicht minder schwer verwundeten, als alle jene Rückschläge und getäuschten Hoffnungen. Der Pfarrer Philipp Gell, der, von Franklin in Van Diemens-Land zum Amte befördert, später dessen einzige Tochter geheiratet und ein Pfarramt in einer Vorstadt von London erhalten hatte, trat im Lauf dieser Tage in öffentlichen Erklärungen mit den gehässigsten Vorwürfen und Ansprüchen gegen Lady Franklin (die

Wenden wir unseren Blick von dieser beklagenswerthen Episode auf die gröfsere arktische Unternehmung zurück, so läfst sich denken, wie grofs im Anfang des Jahres 1853 die Ungeduld und wie allgemein das Verlangen war, Nachrichten über den Erfolg der im vorhergehenden Jahre nach der Barrow-Strafse ausgesandten Geschwader einzuholen. Die Admiralität entschloss sich um so bereitwilliger, auf diese Wünsche einzugehen, da ohnediefs für zweckmäfsig erkannt wurde, die Vorräthe der Station auf der Beechey-Insel von Neuem zu verstärken und zu ergänzen. Demzufolge wurden das Dampfboot „Phönix“ und das Transportschiff „Breadalbane“ in entsprechender Weise ausgerüstet, und Inglefield mit der Anführung der Expedition beauftragt. Nachdem die Vorbereitungen vollendet und unter dem lebhaftesten Zudrange eben die Listen der Mannschaft für beide Fahrzeuge geschlossen waren, erschien am 10. Mai der französische See-Lieutenant Bellot vor der Admiralität, um in die Zahl der Mitglieder dieser Expedition aufgenommen zu werden *). Diesem Gesuche zu willfahren, schien

Stiefmutter seiner Frau) auf. Er beschuldigte sie mit der rücksichtslosesten Härte, das Vermögen seiner Frau selbstsüchtig verwendet, fahrende Abenteurer und armselige Menschen für die Zwecke der Aufsuchung Franklins unterstützt zu haben. Vergl. *Times* vom 11. Novbr. 1853.

*) Bellot hatte seit der Rückkehr von seiner ersten arktischen Reise nichts unversucht gelassen, um auch die französische Regierung zur Ausrüstung einer Franklin-Expedition zu bewegen. Ueberall abgewiesen, richtete er am 20. März 1853 noch an den französischen Marine-Minister eine letzte Eingabe, in welcher er die ganze Bedeutung und die höchste Dringlichkeit seiner Sache geltend machte. Er zeigt, dafs es nur darauf ankomme, die höchst wahrscheinlich noch vorhandenen Ueberreste der Mannschaft Franklins aufzufinden. Unter den vier grofsen maritimen Nationen des Erdkreises sei Frankreich allein in dieser Angelegenheit der Humanität zurückgeblieben: denn Russland lasse die Nordwestspitze Amerika's und die sibirischen Küsten durchsuchen; die Vereinigten Staaten von Amerika stehen im Begriff, ihre zweite Expedition in der Richtung der Louis-Napoleons-Insel auszurüsten; sie hätten ihm die zweite Befehlshaberstelle angetragen; die englische Regierung rüste zu den acht Schiffen, welche zur Zeit noch im Polarmeer ständen, noch eine Expedition unter Capt. Inglefield; Lady Franklin biete ihm den Oberbefehl einer aus ihrer letzten Habe ausgerüsteten Dampfschiff-Expedition, in welcher sein früherer Capitain Kennedy als zweiter Anführer unter ihm zu dienen bereit sei. — Aber es handle sich nicht blos darum, die Nationalehre Frankreichs durch die Theil-

anfangs unmöglich: die Bewerbungen um Theilnahme waren auch diesmal wieder so außerordentlich zahlreich gewesen, daß selbst Meldungen der empfehlenswerthesten Personen unberücksichtigt bleiben mußten. Allein Bellot ruhte nicht; er versicherte, daß es ihn glücklich machen werde, auch nur ein Brett zum Lager, dazu einen Winkel für sein Gepäck auf dem „Phönix“ zu haben, und die französische Gesandtschaft zu London verwandte sich, indem sie die Zulassung Bellots als eine nationale Gunst auffasste, so lebhaft und dringend für ihn, daß seinem Wunsche zuletzt noch die freundlichste Gewährung zu Theil wurde. In der That hatte Bellot durch seine Thätigkeit und persönliche Liebenswürdigkeit längst die Herzen der übrigen Mitglieder dieser Expedition gewonnen; alle erklärten sich wetteifernd bereit, ihm durch eigene Aufopferung eine angemessene Unterkunft auf dem Schiffe zu sichern.

Obgleich diese Expedition erst am 26. Mai unter Segel ging, wurde man doch schon auf dem Wege zur Bassins-Bai der Ungunst des Sommers 1853 für die arktische Schifffahrt gewahr: die Melville-Bai war mit furchtbaren Packeis Massen angefüllt, die Fahrstraße vielfach gehemmt. Die Ueberfahrt nach der Westseite wurde durch Stürme, Nebel und andere Hemmnisse um mehrere Tage verzögert. Als die Schiffe dann am 29. Juli vor der Croker-Bai anlangten, versperrte eine undurchdringliche Eisbarriere, die sich quer über den Lancaster-Sund hinzog und augenscheinlich während der damaligen Schifffahrtszeit undurchbrochen geblieben war, plötzlich den Weg dergestalt, daß Inglefield sich genöthigt sah, in dem Dundas-Hafen vor Anker zu gehen. Hier

nahme an dieser Sache aller Völker zu wahren, sondern auch um den Ruhm geographischer Entdeckungen und endlich selbst um materiellen Gewinn. Durch eine Reihe mißgünstiger Umstände sei Frankreich seit der Entdeckung der Neuen Welt nicht der Vortheile theilhaftig geworden, welche der Norden zur Entwicklung der Seemacht und des Handelsreichthums enthielte. Jetzt biete sich dazu die günstigste Veranlassung. Noch sei es Zeit, in diesem Jahre eine Expedition nach der Spitzbergischen See auszurüsten, und unabsehbare Erfolge anzubahnen. — Alle diese Vorstellungen blieben fruchtlos; und Bellot beschränkte sich zuletzt darauf, Urlaub und die Fürsprache der Regierung für seine Theilnahme an der Fahrt Inglefields zu erbitten.

gingen der Mannschaft acht volle Tage in ungeduldigem Harren dahin; erst am 6. August öffneten sich die vorgelagerten Schranken unter den Wirkungen des einfallenden Nordwestwindes wenigstens so weit, daß durch die Kraft des Dampfes die Durchfahrt gegen die Beechey-Insel hin gewonnen wurde. Aber selbst an diesem letzteren Punkte traten noch neue Schwierigkeiten entgegen. Der Zugang der Erebus- und Terror-Bai war durch riesenhafte Eisblöcke verschlossen, an welchen man die Kräfte der Eissägen und des Pulvers ohne Aussicht auf Erfolg verschwendet haben würde. Inglefield sah sich genöthigt, seine beiden Fahrzeuge zum Cap Riley zurückzuführen, um dort eine gesicherte Stelle zum Ausladen der von ihm herbeigebrachten Vorräthe zu ersehen.

Auf der Station der Beechey-Insel warteten der Ankommen- den außerordentliche Ueberraschungen. Man hatte dort nicht blos Nachrichten von der glücklichen Ankunft des Capt. Keltett auf der Melville-Insel, sondern auch von dem ersten überaus glücklichen Erfolge seiner Unternehmungen. Eine von ihm ausgesandte Streifschaar entdeckte nach beinahe drei Jahren die erste Kunde über den Verbleib M'Clure's. Demzufolge war es gelungen, das Schiff „Investigator“ am Banks-Land aufzufinden und dem Comm. M'Clure zu begegnen: ja einer seiner Gefährten, der fast gerades Weges von der Behrings-Strafse herkam, harrete bereits seit sechs Wochen auf der Beechey-Insel der ersten Gelegenheit, im Namen und Auftrage seines Commanders M'Clure die Kunde der Wohlbehaltenheit des „Investigator“ und der beiden von ihm entdeckten nordwestlichen Durchfahrten nach England zu überbringen. — Dagegen fehlten aber über Capt. Belcher seit seiner Abreise von der Beechey-Insel alle Nachrichten. Lieut. Pullen, der vor vier Wochen den Wellington-Canal hinaufgegangen war, um nach ihm zu suchen und über sein Schicksal Kunde einzuziehen, wurde mit steigender Besorgniß zurückerwartet, da er sich nur auf einen Monat mit Lebensmitteln versehen hatte.

Eingedenk seines Auftrags, vor Allem über den Erfolg der Expedition im Wellington-Canal bestimmte Nachrichten einzuholen, fasste Inglefield auf der Stelle den Entschluß, dem Lieut. Pullen nachzugehen und die Depeschen, welche er für Belcher mit sich führte, wenn sich ihm die Gelegenheit darbieten sollte, in Person

zu überreichen. Sobald er die für eine so gefahrvolle Reise nothwendigen Anordnungen getroffen, begab er sich (10. August) mit seinem Walfischboot in Begleitung dreier Männer auf den Weg. Schon am vierten Tage seiner Reise war er so glücklich, bei dem Cap Rescue eine von Pullen wenige Tage zuvor niedergelegte Notiz zu entdecken, aus welcher hervorging, daß Dieser den Capt. Belcher im Norden des Wellington-Canals aufgefunden und wahrscheinlich die Beechey-Insel längst wieder erreicht hatte. Indem Inglefield nunmehr erkannte, daß Pullen unterwegs von ihm verfehlt, und durch dessen Zusammentreffen mit Belcher sein Hauptzweck erreicht war: begnügte er sich damit, die von ihm mitgenommene Abschrift der Depeschen an derselben Stelle neben der Benachrichtigung Pullen's niederzulegen und kehrte hierauf zu seinen Schiffen zurück.

Als Inglefield (am 15. August) die Station wieder erreichte, fand er daselbst zwar den Lieut. Pullen, der bereits vor vier Tagen dort eingetroffen war; hörte aber zugleich, daß Lieut. Bellot am 12. August in Begleitung von vier Männern mit einem Schlitten und einem Caoutchouc-Boot ihm nachgereist sei. Pullen hatte es nämlich nothwendig erachtet, dem Capt. Belcher das Original-Exemplar der für ihn aus England überbrachten Depeschen nach seinem dermaligen Standquartier, 10 engl. Meilen ostwärts vom Cap Becher, zu übersenden, und Bellot hatte es sich nicht nehmen lassen wollen, die kleine Expedition anzuführen. — Es war ein seltsames Mißgeschick, daß auch Inglefield und Bellot unterwegs sich wieder verfehlten und daß man jetzt — nach drei Tagen — nicht mehr hoffen durfte, den Letzteren noch einzuholen. Zudem konnte Bellot leicht die von Inglefield am Cap Rescue niedergelegten Nachrichten gefunden haben, möglicher Weise sogar durch dieselben zur Umkehr bestimmt sein, und in diesem Falle wären durch das abermalige Nachsenden einer Botschaft lediglich neue Verwickelungen entstanden.

Mit dem 17. August folgten einander mehrere ungewöhnlich stürmische Tage, welche die Eismassen ringsum in die wildeste Bewegung brachten. Die beiden Schiffe Inglefields wurden am 20. August, während alle Hände noch unausgesetzt beschäftigt waren, um die Vorräthe an's Land zu bringen, durch den Druck

Die Reise noth-
 (2. August) mit
 auf den Weg.
 klich, bei dem
 erlegte Notiz
 den Capt. Bel-
 und wahr-
 hatte. Indem
 von ihm ver-
 sein Haupt-
 ihm mitge-
 le neben der
 darauf zu sei-

der erreichte.
 vor vier Ta-
 Lieut. Bellot
 einem Schlit-
 sei. Pullen
 den das Ori-
 in Depeschen
 len ostwärts
 es sich nicht
 ren. — Es
 und Bellot
 — nach drei
 eh einzuho-
 a Cap Res-
 cher Weise
 l in diesem
 chaft ledig-

gewöhnlich
 die wildeste
 wurden am
 beschäftigt
 den Druck

des Eises aus ihrem Standpunkte am Cap Riley aller Anstrengungen ungeachtet in das Bette der Barrow-Strasse hinausgedrängt. In den frühen Morgenstunden des 21. August erreichte die Gefahr den höchsten Gipfel. Ein furchtbares F'sfeld trieb mit reissender Gewalt bei heftigem Südostwind gegen die Schiffe heran. Inglefield, der sich auf dem „Phönix“ befand, gab den Mannschaften Befehl, für den schlimmsten Fall auf die Rettung ihres Lebens bedacht zu sein. Zum großen Glück hielt dieses Fahrzeug den Stofs der Eismasse unbeschädigt aus; aber das Transportschiff „Breadalbane“ wurde am Steuerbord von einem Eisblock getroffen, an den Seiten durchbrochen und sank im Verlauf weniger Minuten, nachdem die Schiffsleute nur mit großer Mühe sich gerettet hatten, angesichts der Mannschaft des „Phönix“, unabwendbar und spurlos, in den Abgrund der erregten See hinab. Nur an dem Wrack eines seiner Böte liefs sich noch kurze Zeit die Stelle erkennen, wo die Eismassen über demselben sich zusammengeschlossen hatten. — —

Und in denselben Stunden mit dieser Katastrophe erfolgte eine Botschaft, von welcher Alle noch unvergleichlich tiefer ergriffen wurden. Die vier Männer, mit welchen Lieut. Bellot zuletzt ausgegangen war, kehrten ohne ihn zurück, um anzusagen, daß er unter den Stürmen des 18. August in den Fluthen des Wellington-Canals sein Grab gefunden hatte. Wir geben zunächst die Nachrichten über sein Ende*).

Bellot zog vor seiner Abreise von Pullen die nöthigen Erkundigungen ein und hat dieselben aufs Genaueste verfolgt. Er nahm seinen Weg auf der Eisdecke am Ostrande des Wellington-Canals, indem er sich, der Aussage Pullens zufolge, auf eine andauernde Haltbarkeit des Eises verlassen durfte. Die Wanderung

*) Vgl. Pullens Depeschen „H. M. S. North-Star 12. und 20. Aug. 1853“. Die Aussagen der Männer, welche mit Bellot waren, sind zuerst von Cresswell, dann auch von Pullen aufgenommen. — Höchst lebendig und hinreißend ist die Darstellung des Lebenslaufes und der letzten Stunden Bellots von Sir James Graham in der berühmten Festversammlung zur Bellot-Gedächtnisfeier, welche am 4. Novbr. unter dem Vorsitze des Präsidenten der geographischen Gesellschaft, Murchison, in London veranstaltet wurde.

war höchst beschwerlich und ging daher langsam von Statten. Als Bellot am fünften Tage (17. Aug.) jenseit des Cap Bowden die Kuppe des Grinnell-Vorgebirges von Ferne erblickte, sprach er sichtlich erfreut seinen Männern Muth ein und kündigte ihnen sein Vorhaben an, bei diesem Punkte zu rasten. Allein zweimal mißlang der Versuch, mit dem Boot über den Meeresstrom zu gelangen, welcher sie von der Küste trennte. Jener Südoststurm, der gleichzeitig den Schiffen Inglefields Verderben drohte, vereitelte alle Anstrengungen. Zuletzt liefs Bellot zwei seiner Männer allein in das Boot steigen und diese erreichten glücklich das Land. Zugleich hatte er darauf Bedacht genommen, durch Schiffslinien eine Verbindung mit den zwei Männern in's Werk zu setzen, damit durch wiederholtes Hin- und Herziehen des Fahrzeugs zunächst Vorräthe und das Gepäck an's Land geschafft würden. Auch dies gelang zu drei Malen. Als das Boot eben zum vierten Male von der Küste abgelassen wurde, glaubten die beiden Männer daselbst zu ihrem Schreck die Eismasse sich nach der Mitte des Canals schwenken zu sehen. Zum Unglück täuschten sie sich nicht. Auf ihre Anfrage rief ihnen Bellot zu: die Linie, an welcher sie das Boot hielten, loszulassen. Hierauf sahen die beiden Männer von einem Hügel am Ufer die losgerissene Eislarde mit den Gestalten ihrer drei Gefährten unwiderstehlich hinwegtreiben, und zuletzt unter Sturm und Schneegestöber nach und nach verschwinden. Angesichts dieser angesehlichen Gefahr trösteten sie sich mit der Hoffnung, daß die Festigkeit des Eises, welches jene dahin trug, der Gewalt der Fluthen auf eine Zeit lang widerstehen oder daß das Boot, welches sie nach sich zogen, ihnen Gelegenheit zur Rettung bieten werde, und begaben sich des folgenden Tages einige Wegstunden abwärts, um am Cap Bowden zu rasten. Nicht lange nach ihrer Ankunft sahen sie die beiden Männer, welche zuletzt an Bellots Seite zurückgeblieben waren, herzukommen. Sie brachten die Nachricht des tiefbeklagten Verlustes.

Die Erzählung dieser Bootsmänner ist in ihrer Einfachheit unbeschreiblich ergreifend. Anfangs trieben sie mit Bellot auf dem offenen Canal unter Schneegestöber mit erstarrenden Gliedern umher, denn ihr Zelt bot keine Abwehr gegen solches Wetter. Dann versuchten sie mit ihren Messern in dem Eisberge der Flarde eine

schützende Stätte auszuhöhlen, und nach Bellots Anweisung durch Eisschollen eine Art Schneehaus herzurichten. Am Morgen des 18. August verbrachten sie noch eine halbe Stunde, dicht neben einander sitzend, in erusten Gesprächen über die Größe ihrer Gefahr. Einer der Männer erinnerte an die wunderbare Rettung der Grinnell'schen Schiffe. Bellot sprach durch ein Bibelwort mit ergreifender Fassung sein Vertrauen auf die waltende Hand der Vorsehung aus. Um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens — Bellot selbst nannte diese Zeit, indem er zuletzt noch nach seiner Uhr sah — erhob er sich, um jetzt, zum dritten Male, zur Umschau auf den Gipfel des Eisberges hart am Rande der Flarde zu steigen, und kehrte nicht zurück. Vier Minuten später folgten die beiden Bootsmänner seiner Spur, aber sie fanden ihn nicht mehr und erblickten nur den Stab, welchen Bellot mit sich führte, in dem offenen Schlunde der wilden See am Fusse des Eisberges. Kein Zweifel, daß ein heftiger Windstofs ihn von dem glatten Abhange hinabgeweht, daß die Schwere seiner Rüstung ihn in die Tiefe gezogen hatte! — Niemand hat je seinen Leichnam gesehen. — Die beiden Männer retteten sich einige Stunden nachher auf ein feststehendes Eisfeld und von diesem auf einer Eisscholle mit dem Ruder des Boots an's Ufer. Das Boot selbst war in der Todesstunde Bellots verloren gegangen. Unter den erschütternden Erfahrungen dieses Tages und durch den gänzlichen Mangel an Nahrung waren ihre Kräfte beinahe aufgegeben, als sie die beiden Gefährten am Cap Bowden nach dreißig angstvollen Stunden wieder erreichten. —

Neben diesen traurigen Erlebnissen waren auch die Nachrichten, welche Lieut. Pullen von seinem Zusammentreffen mit dem Capt. Belcher überbrachte, nichts weniger als günstig: es liefs sich schon nicht mehr verkennen, daß sein Unternehmen für die Erkundung der Vermissten vollständig fehlgeschlagen war. Zwar hatte Belcher sich an den ersten Tagen seiner am 14. Aug. 1852 begonnenen Fahrt insofern des günstigsten Erfolges erfreut, als ihm theils durch die Kraft und Tüchtigkeit seiner Fahrzeuge, theils auch wohl durch die außerordentliche Gunst dieses Sommers ein über alle Erwartung rasches Vordringen im Wellington-Canal gelang. So ankerte er am 17. August, weit über den entferntesten von Penny erreichten Punkt hinaus, im 76 $\frac{1}{2}$ ° n. Br.

vor einem bisher unentdeckten Gebiet, und er hat nicht versäumt, von demselben im Namen seiner Königin förmlich Besitz zu nehmen und ihm die Benennung „Nordritisches Northumberland“*) heizulegen. Als er hierauf einen unweit der Küste sich erhebenden Berg bestieg, konnte er beim Anblick des zu seinen Füßen sich ausbreitenden Eismeer, welchem er den Namen „Northumberland-Sund“ ertheilte, sich nicht mehr verbergen, daß die von allen Seiten sich zusammenschließenden Eisfelder schon jetzt (am 18. August!) seiner Fahrt unabwendbar ein Ziel setzten. Er mußte sich glücklich schätzen, als es ihm noch gelang, in der Nähe eine sichere Stelle zur Ueberwinterung der Fahrzeuge zu finden.

An diesem Punkte wurden sofort drei Schlitten mit Böten ausgerüstet, um die Umgegend auszukundschaften. Belcher entdeckte auf der von ihm selbst unternommenen Fahrt im höchsten Nordritischen Northumberland jenseit des 77° n. Br. Ueberreste eines offenbar längst verlassenen Eskimodorfes, dessen wenige Häuser eine eigenthümliche Sorgfalt, Sauberkeit und Festigkeit der Anlage zeigten, die sich vor den Ansiedlungen des jetzigen Wandervolks der Eskimo merkwürdig auszeichneten. Noch weiter nördlich ergriff er von einer Insel (Exmouth) Besitz, auf welcher man schon keine Anzeichen irgend eines menschlichen Wesens mehr fand, ja selbst die Spuren jedes animalischen Lebens wieder verschwanden. Gleichwohl hat er auf einer noch weiter nördlich erblickten Insel, welche den Namen Nord-Cornwall erhielt, noch die Zeichen der britischen Herrschaft aufgepflanzt.

Der Eindruck der ungestümen offenen Polarsee war äußerst düster und unheimlich. Die in derselben umhertreibenden gewaltigen Eiskolosse erschienen so furchtbar, daß selbst die Schrecken der Melville-Bai sich gar nicht damit vergleichen ließen. Belcher sagt ganz unumwunden: „Sollten unsere unglücklichen Landsleute hier von den Eismassen ergriffen und fortgerissen sein, dann ist für ihr Schicksal keine Hoffnung mehr!“ — Er wurde bei diesem Anblicke so ergriffen, daß er sich darin ergab, von weiteren

*) *Northumberland of North Britain* Den weiter erwähnten Berg nannte er *Mount Percy*.

Nachsuchungen in dieser Richtung Abstand zu nehmen, und dieselben auf die Küstenlinie zu beschränken. — Für die Wissenschaft der Erdkunde bleibt es nicht ohne Bedeutung, daß dem Capt. Belcher bei seinen für die Sache der Vermissten höchst trostlosen Erkundungen das Ergebniß der Ueberzeugung von dem unmittelbaren Zusammenhange des Smith- und Jones-Sundes mit jenem schreckensvollen nördlichen Polarmeer sich auf's Bestimmteste aufgedrängt hat, und daß er den Meinungen und Anschauungen des Capt. Penny über die Natur dieser Gegend zwar keineswegs unbedingt beistimmt, gleichwohl aber den Thaten und der natürlichen Einsicht dieses Mannes eine ausgezeichnete Anerkennung nicht versagen kann *).

Im folgenden Frühjahr unternahm Belcher mit seinen Mannschaften noch eine Reihe von Erkundungsfahrten, über welche seine Berichte, so weit diese bekannt sind, nur kurze und fragmentarische Nachrichten darbieten. Für die Auffindung der Vermissten sind sie sämmtlich ohne irgend ein Resultat geblieben. Einer der Offiziere (Commander Richards) drang südwärts bis zum Standort des Capt. Kellett vor und brachte die mit großem Erstaunen vernommene Nachricht der Wohlbehaltenheit des „Investigator“ zurück. Hätte Capt. Belcher den Entschluss zur Rückkehr bis dahin nicht gehegt, so konnte er jetzt über die Nothwendigkeit desselben nicht weiter zweifelhaft sein, da die Grundlagen seiner Instruction in Folge dieses unerwarteten Ereignisses sich wesentlich umgestaltet. Deshalb wandte er sich, sobald seine Schiffe aus dem Zustande des Eingefrorenseins befreit waren, am 14. Juli 1853 zur Beechey-Insel zurück. Die Fahrt begegnete jedoch in Folge des ungünstigen Sommers großen Hemmnissen und Schwierigkeiten. Pullen traf ihn während derselben am 26. Juli zehn englische Meilen diesseit des Cap Becher bei Hogarth-Point, und überbrachte von ihm die letzten Nachrichten. Daher ist es noch nicht mit Gewissheit zu sagen, ob es ihm im Sommer oder Herbst 1853 gelungen ist, mit seinen Schiffen das Ziel zu

*) Belchers Bericht vom 2. Sept. 1852: *It is my wish to give him every credit, for he is entitled to much for what he has done. He has crined a masterly vigorous intellect beyond the usual powers of men not educated for surveying operations. Here, however, I cease.*

erreichen. Aus den Umständen, welche den Tod des Lieut. Bellot herbeigeführt haben, läßt sich erkennen, daß die Eisdecke des unteren Wellington-Canals sich schneller und früher löste, als Pullen gemeint hatte, und auf der Beechey-Insel wurde seitdem täglich der Ankunft des Belcher'schen Geschwaders entgegengesehen. —

Capt. Kellett erreichte auf dem Wege über Cap Hotham, Assistance-Bai, Griffith-, Byam-Martin-Insel u. s. w. nicht ohne mannichfache Gefahren am 2. September das östliche Vorgebirge der Melville-Insel und am 7. die Höhe vor dem Winterhafen. Da er hier indess bei den dermaligen Verhältnissen des Eises eine sichere Unterkunft für den Winter nicht zu finden glaubte, begnügte er sich, einige Vorräthe für die demnächst beabsichtigten Streifzüge niederzulegen. Hierauf kehrte er nach dem Meerbusen bei der Dealy-Insel zurück, und schlug daselbst sein Winterlager auf. Am 22. Septbr. sandte er fünf vorbereitende Schlittenpartien aus, welche zur Erleichterung der im kommenden Frühjahr beabsichtigten größeren Reise an bestimmten Punkten Vorräthe niederlegen sollten. Unter ihnen berührte Lieut. Meham die etwa 4 engl. Meilen einwärts belegene Stelle jenes denkwürdigen Sandsteinfelsens, der die Inschrift aus dem Winteraufenthalt Parry's 1819—1820 trug; ihm war es beschieden, an dieser Stelle neben der von McClintock im Jahre 1851 hinterlassenen Urkunde eine vom Comm. McClure im letzten Frühjahr niedergelegte Nachricht aufzunehmen, aus welcher sich ergab, daß das Schiff „Investigator“ in einem seiner geographischen Lage nach genau bezeichneten Hafen des Banks-Landes des Aufgehens des Eises harrete, um die von dem kühnen Seefahrer entdeckte Durchfahrt aus dem Stillen Meer zum Atlantischen Ocean zu vollenden.

Wer möchte beschreiben, welche unaussprechliche Uebersaschung diese Kunde in dem Winterlager bei der Dealy-Insel hervorbrachte! Sie wirkte um so ergreifender, da Capt. Kellett schon am 7. September ohne die entfernteste Ahnung derselben ganz in der Nähe des Fundorts gewesen war. Mit der peinlichsten Ungeduld mochten die Männer zugleich inne werden, daß während der nahe bevorstehenden langen Winternacht von dem Versuch, die von McClure bezeichnete Stelle zu erreichen und aufzufinden, kein Gelingen zu erwarten stand. Sobald aber die Tage

der arktischen Finsterniß — auch diesmal nicht ohne die üblichen Lustbarkeiten — vorüber waren, rüstete Kellett einen mit 6 Hundten bespannten Schlitten, um den Lieut. Pim in Begleitung des Schiffsarztes Dr. Domville mit 9 Männern dorthin zu entsenden. Ehe wir jedoch der Fahrt dieser Männer folgen, wollen wir die Erlebnisse der Fahrt M'Clure's zu überblicken versuchen.

Robert M'Clure als Entdecker zweier nordwestlicher Durchfahrten 1850 — 53. — Schluss.

Wir verließen den Commander M'Clure *) in den für seine ganze Zukunft entscheidungsvollen ersten Tagen des August 1850, mit welchen er auf eigene Verantwortlichkeit gegen den Buchstaben des Befehls der Admiralität es unternahm, das seiner Leitung anvertraute Schiff selbstständig in das Eismeer zu führen, und fern

*) Vergl. oben S. 98. — Folgende biographische Notizen über den ersten Entdecker einer nördlichen Durchfahrt mögen hier ihre Stelle finden: Robert John Le Mesurier M'Clure wurde nach dem Tode seines bald nach der Verheirathung verstorbenen Vaters (des Capt. M'Clure, der unter Abercrombie in Aegypten mit Ehren gedient und auch in der Schlacht bei Abukir gekämpft hatte) am 28. Januar 1807 zu Wexford in Irland geboren. Seine Mutter war im Verlauf eines Jahres nach einander Ehefrau, Wittve und Mutter geworden. General Le Mesurier, dem der verstorbene Vater einst das Leben rettete, hatte als Pathe versprochen, das Kind zu adoptiren, wenn seine Ehe kinderlos bliebe. So hatte unser M'Clure bis zu seinem 12. Jahre die von Niemand mehr bezweifelte Anwartschaft auf ein unermessliches Vermögen. Der General hatte ihn seit acht Jahren bereits in sein Haus genommen, als er nach 23jähriger kinderloser Ehe von seiner Gattin in drei aufeinander folgenden Jahren mit 3 Söhnen beschenkt wurde. Dennoch zog Le Mesurier die Hand nicht von seinem bisherigen Pflegekinde ab. — M'Clure war zuerst dem Kriegsstande bestimmt, trat aber seiner Neigung folgend zum Seewesen über. Er hat seine Laufbahn auf dem Nelson'schen Schiffe „Victory“ begonnen und im Jahre 1836 unter Capt. Back seine erste Seefahrt gemacht. Wir lernten ihn zuerst als Lieutenant der Nachsuchungs-Expedition unter Capt. James Ross 1819 — 49 kennen.

von dem Commodore-Schiff, welchem er zugewiesen war, die Fahrt nach dem Banks-Land anzutreten. Diese letztere ist in ihrem Verlauf und in ihren Ergebnissen eine der merkwürdigsten unter allen bisherigen arktischen Entdeckungsfahrten geworden: wir werden uns indess um so mehr auf einen zusammenfassenden Ueberblick zu beschränken haben, da der eigene Bericht von M'Clure bereits in einer allgemein zugänglichen deutschen Uebersetzung erschienen ist *).

Wenn M'Clure den Gedanken gehegt hatte, seinem früher angekündigten Entschlusse gemäß auch jetzt wiederum in direktem Laufe, quer durch das Eismeer im Norden des amerikanischen Continents hin, auf sein Ziel loszusteuern, so sah er sich diesmal bitter getäuscht. Er mußte sich darauf beschränken, auf seinem stolzen Schiffe mit Beschwerte und Vorsicht dieselbe Bahn zu verfolgen, welche Pullen im vorhergehenden Jahre bereits auf seinen Böten ausgekundschaftet hatte. — Drei wandernde Eskimo, welche am 8. August durch Miertsching bei Point Drew angedet wurden, erzählten in ihrer Weise: „dafs in den Sommermonaten die Fahrstrafse längs der Küste (von der Barrow-Spitze bis gegen den Mackenzie-Strom) nur 3 bis 5 Meilen breit offen sei: weiter hinauf kämen gewaltige Eismassen, die zwar nur selten näher an die Küste kämen, aber sich auch niemals weiter davon entfernten. Ob es dort Inseln gäbe, wüßten sie nicht, denn sie kämen zwar mit ihren Kähnen im Laufe eines Tages zu dem Haupteise, könnten aber von da in den schmalen Strafsen desselben nur noch $\frac{3}{4}$ Tag weiter vordringen, weil ihnen dann hohe und undurchdringlich feste Eismassen in den Weg träten.“ — Diese Mittheilungen bestätigten sich durchaus. Die Versuche M'Clure's, von der

*) „Die Aufindung der Nordwest-Passage durch Capt. M'Clure“ in der *Zeitschrift für allgemeine Erdkunde* Bd. I, Heft 6, p. 419—476 (enth. die Uebersetzung der betr. Depesche von M'Clure, nebst einer kurzen Einleitung und Nachwort von C. Ritter). Das Original dieser Depesche s. *Times* 1853, 21., 22. u. 24. Oct., *Athenaeum* u. sonst. Beachtenswerthe Ergänzungen bieten verschiedene Privatschreiben M'Clure's, z. B. an seinen Oheim, den Geistlichen R. W. Elgee (*Globe* 14. Oct.), an seine Schwester (*Times* 21. Oct.), an Capt. Baek (*Globe* 15. Nov., Auszug im *Athenaeum* vom 19. Nov.) und der Brief eines ungenannten Offiziers des „Investigator“ (*Times* 20. Oct.) und m. a. Bl.

sen war, die
ere ist in ih-
erkwürdigsten
n geworden;
umfassenden
von M'Clure
ersetzung er-

n früher an-
in direktem
erikanischen
er sich diefs-
ken, auf sei-
ieselbe Bahn
e bereits auf
nde Eskimo,
rew angere-
Sommermo-
v-Spitze bis
it offen sei;
nur selten
weiter davon
t, denn sie
dem Haupt-
esselben nur
d undurch-
Mittheilun-
s, von der

M'Clure" in
- 476 (enth.
einer kurzen
er Depesche
htenswerthe
B. an seinen
Schwester
Athenaeum
„Investiga-

ihm unangenehmen Küstenfahrt abzuweichen, mißlangen nicht bloß an der Barrow-Spitze, sondern sogar noch unweit der Mündungen des Mackenzie-Flusses. Denn als er hier bei Nebelwetter angesichts einer vermeintlichen offenen See seinen Lauf nach dem Nordosten unmittelbar gegen das Banks-Land hin richtete, gerieth er in eine ausgangslose Bucht, die ihn zwang, sich wiederum südwärts nach der Küste des amerikanischen Continents zu wenden.

Am 23. August war M'Clure fast gleichzeitig mit Lieut. Pullen, der damals von seiner beabsichtigten Expedition nach dem Banks-Land vergeblicher Sache zurückkehrte, in der Nähe der Mündung des Mackenzie-Stromes. An der Warren-Spitze erregte das feindselige Benehmen und eine Aussage zweier Eingeborenen von einer Schaar weißer Männer, welche sich dort angesiedelt und von welchen einer erschlagen worden sei, anfangs große Aufmerksamkeit: bis man sich überzeugte, daß es sich auch hier nur um eine veraltete unklare Eskimo-Sage handelte. Nachdem M'Clure am letzten August vor Cap Bathurst mit den Eingeborenen verkehrt, schlug er am 6. September vom Cap Parry aus mit endlichem Erfolg die nördliche Richtung ein, und kam von jetzt an auf drei Jahre in Gegenden, die noch von keinem Europäer erkundet waren. — Diefs ist der Anfangspunkt der eigentlichen Entdeckungsfahrt. — Am 9. Sept. trat ihm die Südspitze — er nannte sie „Nelson's Head“ — einer ausgedehnten, mit grünen Bergen, bis 3000 Fuß hoch, bekränzten und von dem Wasserspiegel eines Binnensee's im Innern erglänzenden Landbildung entgegen, welcher er bei seiner Besitznahme den Namen „Baring-Insel“ ertheilte. Dem nordostwärts sich hinziehenden Gestade dieser Insel folgend, erblickte die Mannschaft bald ein zweites, im Osten sich erhebendes Land, dem M'Clure den Namen „Prinz Albert-Land“ beilegte. Bald befand sich das Schiff in einer zwischen den beiden neuentdeckten Gebieten nordostwärts hinaufführenden Strafe (sie wurde „Prinz Wales-Strafe“ genannt), die anfangs ungeachtet des vorhandenen Eises Aussicht auf die Möglichkeit der Weiterfahrt darbot.

In diesem Moment erwachte zum ersten Male in den Seemännern die volle Hoffnung der Durchfahrt zur Barrow-Strafe. Bei Sturm und Nebel liefen sie in die Strafe ein, entdeckten in

der Mitte derselben die so benannten „Prinzess-Inseln“ und spannten nun, bei hellem Wetter, alle Segel auf, um die noch übrige Strecke — die kaum noch 70 engl. Meilen betragen konnte — zurückzulegen.

Allein schon am 12. September verdunkelte sich bei umschlagendem Winde und unter den ungestüm herantreibenden Packeismassen ihre Zuversicht; die folgenden Tage versetzten sie mitten in den Kampf mit den größten Gefahren und Bedrängnissen. Es kam dahin, daß dem Commander M'Clure nur die Wahl blieb, ob er das gewonnene Feld durch die Rückfahrt aus der Straße wiederum aufgeben, oder im Packeise überwintern wollte. Entschlossenen Sinnes, gehoben von der Aussicht, im nächsten Jahre die angetretene Durchfahrt zu gewinnen, entschied er sich für das letztere. Demnach traf er in derselben Weise, vielleicht an gleichen Tagen mit Lieut. de Haven auf den Schiffen des Grinnell-Geschwaders, die dringendsten Vorsichtsmaßregeln zur nothwendigsten Versorgung der Mannschaft für eine etwa hereinbrechende Katastrophe. Sein Fahrzeug suchte er dadurch zu sichern, daß er es an ein festes Eisfeld anschloss, bei welchem es fortan auf 10 lange Monate verblieb.

Die endliche Aussicht auf die Lösung des Problems einer nordwestlichen Durchfahrt erfüllte M'Clure noch immer zu gewaltig, als daß er es sich hätte versagen können, vor Allem den nordöstlichen Lauf der Prinz Wales-Straße bis zur Mündung in die Barrow-Straße zu verfolgen. Nachdem er zuerst am 10. October einen nahe gelegenen 1500 Fuß hohen Berg bestiegen und von dort aus bei klarem Wetter vergeblich nach einem im Nordosten auslaufendem Bette sich umgesehen, — die Landschaft lag so in Schnee und Eis verhüllt, daß Land und See sich nicht unterscheiden ließen — machte er sich am 21. Octbr. in Begleitung von 6 Männern mit einem Schlitten auf, um sich an Ort und Stelle von der Wirklichkeit der vorausgesetzten Wasserverbindung zu überzeugen. Und mit dem unbeschreiblichsten Jubel schlug er am 26. October 1850 angesichts des Meeres der Barrow-Straße sein Zelt auf. Die erste nordwestliche Durchfahrt, nach welcher seit Jahrhunderten Tausende von Seefahrern mit jedem Aufwande menschlicher Kraft, mit einer fast schwär-

merischen Sehnsucht gesucht, sie war von ihm jetzt gefunden. Wer möchte es ihm verargen, daß seinen freudigen, fast überspannten Ahnungen dieser Tag als ein leuchtender Wendepunkt in der Geschichte der Erdkunde erschien! *)

Im folgenden Frühjahr liefs McClure es das erste sein, auf einer der Princess-Inseln, für den Fall einer plötzlichen Vernichtung des Fahrzeugs beim Eisgange, dreimonatliche Lebensmittel niederzulegen. Hierauf sandte er am 18. April drei Schlitten nach verschiedenen Richtungen, um nach Franklin und seinen Gefährten

*) Daß McClure gerade dieser nordwestlichen Durchfahrt und dem Tage derselben (26. October) eine außerordentliche Bedeutung zuschreibt, tritt recht sprechend in dem Briefe an seine Halbschwester 10. April 1853 hervor. Er schreibt u. A. . . . *we succeeded in the discovery of the long-sought for North West Passage, which has baffled maritime Europe during the last 400 years, thereby adding another laurel to Old England's name and glory, and a memorable event to our dear little Queen's reign.* — In demselben Briefe erzählt McClure folgendes Abenteuer, welches ihm betraf, als er von der Entdeckung nach dem Schiffe zurückkehrte: Als der Schlitten noch 15 engl. Meilen von dem Schiffe entfernt war, eilte er seiner Mannschaft voraus, um ihr einen gastlichen Empfang vorzubereiten. Aber bald kam er in einen dichten Nebel, der ihn zwar, so lange es Tag war und er auf seinen Compass sehen konnte, nicht am Fortschreiten hinderte; beim Eintritt der Dunkelheit um 5 Uhr Abends jedoch zum Haltmachen nöthigte. Er hatte die Richtung verloren und befand sich mitten zwischen gewaltigen Eismassen, die gleich Steinblöcken auf dem Hofe eines Steinmetzen dergestalt neben und auf einander lagen, daß er, zumal da sie mit einer Schneelage überdeckt waren, Gefahr lief, Hals und Beine zu brechen. Erschöpft suchte er sich an der windstillen Seite eines großen Eisblockes sein Lager, grub seine Füße bis zu den Knien in Schnee ein und verfiel in Folge der Erschöpfung in einen leisen Schlaf. Um Mitternacht erwachte er plötzlich unter dem Scheine eines glänzenden Meteors am Himmelsgewölbe. Das Wetter hatte sich herrlich aufgeklärt und das Licht der Sterne, dazu eine strahlende Morgenröthe erhellten die Gegend, so daß er seinen Weg fortsetzen konnte. Zu seinem Mißgeschick fehlte es ihm, als er weiter kam, an Pulver, um durch Signalschüsse die Aufmerksamkeit der Männer auf dem Schiff zu erwecken. Als es endlich tagte, war er unvermuthet 4 engl. Meilen über den Standort des Schiffes hinausgekommen: er bemerkte auf dieser letzten Strecke seiner Wanderung frische Bärenspuren, kam aber doch um 8½ Uhr morgens, nachdem er 25 Stunden bei einer Kälte von 18 Grad ohne Nahrung gewesen war, glücklich und wohlbehalten auf seinem „Investigator“ an.

zu forschen. Lieut. Cresswell nahm gegen 70 Meilen des Küstenzugs der Baring-Insel auf und überzeugte sich, daß dieselbe das von Parry so genannte Banks-Land umfasste. Lieut. Wynniatt verfolgte die östliche Richtung. Man hat berechnet, daß er am 23. Mai nur etwa 15 deutsche Meilen von dem durch Austin nach dem Prinz Wales-Land ausgeschiedten Schlitten des Lieut. Osborn entfernt gewesen ist. — Lieut. Haswell nahm die südliche Richtung und er allein hatte das Glück, etwa 70 engl. Meilen von dem Winterlager eine Eskimo-Ausiedlung zu entdecken. Auf diese Nachricht begab sich McClure mit Miertsching, dessen Dienste er als unschätzbar preist, dorthin. Er hatte die Freude, ein in idyllischer Einfachheit und wunderbarer Unschuld lebendes Naturvolk kennen zu lernen, welches noch nie mit Europäern in Berührung gekommen war und zu jenen verdorbenen Eskimo-Stämmen, welche mit der Hudsons-Bai-Gesellschaft verkehren, im erfreulichsten Gegensatz stand *). — Aber wie beharrlich und unermüdet sie auch suchten, Spuren einer Anwesenheit oder Nähe der Vermissten fanden sie nirgends. Als einstmals die Mannschaft durch Pennicanreste, die man in dem Magen eines erlegten Bären fand, in die lebhafteste Aufregung versetzt war, erwies sich bald nachher, daß das Thier Gelegenheit gefunden hatte, sich eines irgend wo niedergelegten derartigen Theils der eigenen Vorräthe zu bemächtigen.

McClure's heifser Wunsch, mit dem Beginn der Schifffahrtszeit im Sommer 1851 an den Auslauf der Wales-Straße zu gelangen, ging nicht in Erfüllung. Nachdem er sich wie durch ein Wunder aus den tausendfachen Gefahren, mit welchen der Aufgang des Eises verknüpft war, gerettet sah, bot er noch einmal mit beharrlicher Entschlossenheit alle Mittel und Kräfte auf. Es gelang ihm, sich der Barrow-Straße auf 25 engl. Meilen zu nähern.

*) McClure's Brief an seine Schwester enthält deshalb starke Aeußerungen gegen die Hudsons-Bai-Compagnie. „Ist es nicht schmachvoll,“ ruft er aus, „daß die Gesellschaft von einem solchen Volke nichts weiß, und daß ihr Freibrief, der doch wesentlich auf Bemühungen zur Civilisirung der Heiden begründet ist, ein todter Buchstabe bleibt. Aber es ist nur zu klar, daß sie sich um nichts kümmert, außer wenn sie Pelzwerk erhandeln kann. Das sollte wahrlich nicht geduldet werden!“

eilen des Kü-
dafs dieselbe
Lieut. Wyn-
rechnet, dafs
m durch Au-
Schlitten des
11 nahm die
twa 70 engl.
zu entdecken.
hing, dessen
e die Freude,
huld lebendes
Europäern in
nen Eskimo-
erkehren, im
ch und uner-
Nähe der Ver-
aschaft durch
Bären fand,
a bald nach-
eines irgend
rätile zu be-

Schiffahrts-
se zu gelan-
e durch ein
en der Auf-
h einmal mit
. Es gelang
zu nähern.

starke Aufse-
schmachvoll."
nichts weifs.
r Civilisirung
es ist nur zu
erk erhandeln

Allein am 16. August schlug die Stunde, in welcher nach so langem vergeblichen Ringen und Harren der letzte Rest der Hoffnung verschwand. Die Strafse zeigte sich nach oben mit undurchdringlichen Eismassen erfüllt und das Schiff wurde unwiderstehlich nach Südosten hinabgedrängt. McClure fasste daher den Entschluss, bis Nelson Head zurückzufahren, die Baring-Insel an der Westküste zu umsegeln. Er dachte zwischen Banks-Land und Melville-Insel eine zweite Durchfahrt zu gewinnen.

So lange sie noch nicht im offenen Polarmeer waren, ging diese Fahrt über Erwarten glücklich von Statten. Selbst noch auf eine Strecke jenseit der Nelsons-Kuppe weideten die Reisenden ihre Blicke bald an der kühnen Küstenbildung, bald an den Bergreihen und schönen Thälern der von ihnen entdeckten Baring-Insel, welche durch ihren Reichthum an Bisamstieren, Rennthieren, Schneehühnern, Eidergänsen und Enten schon so manchen willkommenen Zuwachs an Vorräthen geschenkt. Aber je weiter sie nach Norden kamen, desto schwieriger wurde die Schifffahrt. Indem sie in den letzten Tagen des August der westlichen Umbiegung der Küste folgten, trieben ihnen Nordweststürme die zerschmetternden Eisblöcke des Polarmeeres entgegen. Mehr als einmal war das winzige Fahrzeug in der augenscheinlichsten Gefahr, zwischen diesen granitfesten Kolossen wie eine Nufschale zu zerbrechen, oder wie Glas zu zersplittern. Wer die Schilderung dieser Erlebnisse liest, der wird am Ende doch an der „Möglichkeit“ eines solchen Untergangs der Vermissten kaum länger zweifeln können. McClure war unermüdllich wachsam, er fehlte nie, wo die Gefahr am größten war: eine geübte Schiffsmannschaft folgte mit Eifer und Geschick seinem Wink. Wo die Noth es erheischte, wandte er die grosartigsten Mittel auf: am 13. Septbr. bahnte er im entscheidenden Augenblick durch ein mit 250 Pfund Schiefspulver gefülltes Rumpfafs den Weg durch die verderbendrohenden Massen.

Am 24. Septbr. lenkte McClure seinen „Investigator“ in eine vor dem Andrängen der wilden Eismassen durch ihre Lage ausnehmend gesicherte stille Bai an der Nordküste der Baring-Insel, für welche er im dankbaren Gefühl der durch die Vorsehung ihm und den Seinen gewordenen Errettung den Namen „Gnadenbucht“ (*Bay of Mercy*) gewählt hat. Es war eben noch der letzte Au-

genblick, diese Zuflucht zu erreichen, denn schon am folgenden Tage frod das Schiff hart ein, und wir wissen nicht, ob es bis zu dieser Stunde aus seiner neuen Gefangenschaft im Eise wieder befreit ist.

In diesem öden Hafen, dessen Kalksteingestade von jeder Spur des Pflanzen- und Thierlebens entblößt in ewiger Wildniß starren, richtete die vereinsamte Schaar das Schiff, welches sie trennend und fest unter so mancher Vernichtung drohenden Fährlichkeit bis hierher getragen, zu ihrer Wohnung ein. Am 1. October kündigte McClure die Nothwendigkeit einer Einschränkung im Verbrauch der noch vorhandenen Vorräthe an; die Rationen wurden um ein Drittheil vermindert. Bald gewährte indess die Jagd auf der Baring-Insel, deren Thiere im Winter nicht nach dem Süden wanderten, eine sehr beträchtliche und unschätzbare Aushülfe gegen drohenden Mangel. — Am 26. Octbr. 1851 wurde der erste Jahrestag der Entdeckung der Durchfahrt innerhalb dieser entlegenen Bucht in einem Kreise von Seemännern gefeiert, von denen Manche lange Zweifel hegen mochten, ob jemals irgend Einem von ihnen bestimmt sei, dem Vaterlande die Kunde dieser glorreichen Entdeckung zu bringen.

Im April 1852 unternahm McClure eine Schlittenfahrt über das Eis der Meeresstraße, welche ihn von der Melville-Insel trennte, erreichte (28. April) am Winterhafen die Stelle des berühmten Sandsteinfelsens. Zum ersten Male seit Jahr und Tag betrat er hier eine Stätte, die schon von anderen seiner Landsleute besucht worden war. Hatte er gehofft, hier ein Winterlager der Suchenden oder doch Vorräthe zu finden, so sah er sich schwer getäuscht: er entdeckte nur die von Lieut. McClintock niedergelegte Nachricht. Obgleich er kaum voraussetzen mochte, daß diese Küste so bald wieder von Europäern erreicht werden würde, versäumte er doch nicht, eine kurze Benachrichtigung über seine Entdeckungen, über den Standort seines Schiffes und über die von ihm gehegten Pläne und Aussichten niederzulegen. Wie leicht konnte es kommen, daß dieses Blatt vor der Mitwelt und Nachwelt zum alleinigen Zeugniß seiner Thaten und der beharrlichen Pflichttreue der Seinen wurde! Er schrieb, daß „nirgends eine Spur weder von Franklin und seinen Gefährten noch auch der Mannschaft seines Commo-

dore-Schiffes „Enterprise“ von ihm entdeckt sei; er hege den Entschluss, noch in diesem Jahre nach England zurückzukehren, unterwegs an der Melville-Insel und am Leopoldshafen *) anzulegen. Sollte nichts weiter von ihm verlauten, dann sei mit aller Wahrscheinlichkeit vorauszusetzen, daß er entweder in's Polareis gerathen, oder in den Westen der Melville-Insel verschlagen sei. In beiden Fällen hiefse es das Unglück nur noch schlimmer machen, wenn man Hülfe sende. Denn inmitten des Polareises sei jedes Schiff unwiederbringlich verloren.“ — Diese Urkunde, die den Charakter eines Testaments trägt, am 12. April 1852 am Bord des „Investigator“ geschrieben, legte er neben M'Clintocks Nachricht.

Ohne Aussicht auf Hülfe kehrte M'Clure vom Winterhafen zu den Seinen zurück. Dann ging der sonst so günstige Sommer 1852 vorüber, ohne daß das Eis in der Guadenbucht sich gelöst hätte. Ein zweiter Winter stand bevor, während die Kräfte der Mannschaft hinschwanden, die Aussichten und Hoffnungen auf Vollendung der Durchfahrt gesunken waren. Am 8. September rief M'Clure die Männer zusammen und kündigte ihnen an: daß im kommenden April die Hälfte von ihnen das Schiff verlassen mußte; eine Abtheilung werde über den Leopoldshafen, die andere über die Mackenzie-Landschaften in die Heimath zu gelangen suchen. Er selbst wollte mit dem kräftigeren Theil noch ein Jahr ausharren, ob ihm vielleicht 1853 die Durchfahrt gelänge. — Noch einmal feierten diese Männer in ihrer von aller Welt abgeschlossenen Gemeinsamkeit den Tag des 26. October; sie bekämpften das wehmüthige Vorgefühl ihrer Trennung unter Gesang und Tanz und ausgelassener Freude. Niemand in ihrer Mitte ahnte, daß das am Sandsteinfelsen des Winterhafens niedergelegte Schreiben M'Clure's in diesem Augenblicke schon das Winterlager des Capt. Kellett mit freudigem Enthusiasmus erfüllte.

Im Laufe des Winters 1852—53 trübte sich auf dem „Investigator“ die früher so muthvolle Stimmung. Der alte Geist der Kräftigkeit war dahin. Die Dauer der Beschwerden und die aufgelegten Beschränkungen erzeugten Schwäche und zunehmende

*) M'Clure hatte unter Capt. James Ross am Erbauen des Vorrathshauses am Leopoldshafen im Sommer 1849 Theil genommen.

Krankheiten; jenseit der langen arktischen Nacht lag eine noch dunklere Zukunft. Am 30. März wurde entschieden, daß eine Abtheilung (26 Mann) ostwärts durch die Barrow-Strafse, eine andere (8 Mann) südwärts durch die Länder der Hudsons-Bai nach der Heimath entlassen werden sollte. Der 15. April wurde als Tag der Abreise festgesetzt. Am 5. April sehen wir McClure mit seinen Depeschen und mit Briefen in die Heimath beschäftigt.

Dies war die Lage der Mannschaft, als Lieut. Pim am 6. April *) bei seiner Ankunft in der Nähe der Gnadenbucht dem von ihm geführten Schlitten voraufeilte, um den „Investigator“ wieder zu begrüßen, den er zuletzt am 31. August 1850 auf dem Schiffe „Herald“ an der Seite des Capt. Kellett bei Cap Lisburne in's Eismeer hinausgehn gesehen. — Seine Gestalt machte den Eindruck einer Erscheinung aus anderen Welten: die Stimme „Lieutenant Pim vom Herald!“ erscholl wie ein Zauberruf unter den von unbeschreiblichem Erstaunen ergriffenen Schiffsleuten. Sie vermochten anfangs nicht ihren Sinnen zu trauen. Dann erhob sich der laute Jubelruf der geretteten Schaar. Alle stürzten herbei: die Kranken sprangen aus ihren Hängematten; alle Leiden waren vergessen. Neue Zuversicht und unaussprechliche Freude strahlte in den Blicken der Männer, die aus der Lucke, dem einzigen Ausgange des eingestauchten Schiffes, in wildem Gedränge hervorströmten.

Am folgenden Tage machte sich McClure mit 8 Gefährten auf den Weg nach der Dealy-Insel; am 15. sollten noch 26 Mann, vor Allem die Siechen und Pflegebedürftigen, nachfolgen. Beide Züge erreichten glücklich ihr nächstes Ziel. Am 19. April schüttelten Kellett und McClure, in tiefbewegter Erinnerung ihres letzten Abschieds und der zwischenliegenden Erlebnisse, einander die Hand. Erst am 2. Mai kam der zweite Zug, der nur langsam

*) In dem Briefe von Miertsching, datirt „Dealy-Insel 4. Mai 1853 am Bord der Resolute“ (Missionsblatt aus der Brüdergemeinde 1853 S. 208 — 210), lesen wir: „Schon war der 15. April zum Aufbruche festgesetzt, unser Schlitten war bereits gepackt und Alles reisefertig, da erscholl am 10. April, nur 5 Tage vor dem bestimmten Termin, eine gar freudige Botschaft, eine Botschaft der Hülfe durch den Herrn.“ Dennoch ist kein Zweifel, daß das im Text angegebene Datum (6. April) das richtige ist. — Abweichungen dieser Art in den verschiedenen Berichten sind überaus häufig.

sich bewegen konnte und durch die Schwierigkeit des Transports der Kranken (einer unter ihnen war geistig gestört) vielfach gehemmt war. Wie gern Kellett Alle sogleich zu der besser versorgten Station der Beechey-Insel entsandt hätte, so zeigte sich dieß doch bei deren schwachem Zustande unmöglich; nur 11 Mann konnten unverweilt den Weg dahin antreten; sie brachten die letzten bis jetzt vorhandenen Nachrichten von den Schiffen „Resolute“ und „Intrepid“ *).

Capt. Kellett hatte mit Anbruch des Frühjahrs noch zwei Schlittenzüge organisirt, von welchen der eine unter Lieut. McClintock in nördlicher, der andere unter Lieut. Meekam in westlicher Richtung möglichst weithin vordringen sollte. Beide haben sich, nach dem uns bekannten System durch Geleitschlitten und niedergelegte Vorräthe unterstützt, am 4. April 1853 in Bewegung gesetzt und konnten kaum vor Ablauf einiger Wochen zurück erwartet werden. — Im Lauf des Sommers hoffte Kellett das Dampfboot „Intrepid“ mit den bei ihm angekommenen Männern des „Investigator“ nach der Beechey-Insel, und wo möglich selbst nach England abgehen zu lassen. McClure war von ihm, als älterem Offizier, ermächtigt, noch auf ein Jahr zum „Investigator“ zurückzukehren, sofern mindestens 20 Mann kräftig genug und bereit sein würden, freiwillig mit ihm des noch immer erhofften Gelingens der Durchfahrt zu harren.

Auf der Beechey-Insel sah Inglefield bis zum 23. August umsonst der fast stündlich erwarteten Ankunft des Capt. Belcher aus der Wellington-Straße und daneben auch dem Dampfboot „Intrepid“ von der Melville-Insel her entgegen. Der äußerste Zeitpunkt zur Abfahrt nach England war endlich herbeigekommen; er durfte keinen Tag mehr zögern, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, für den Winter in den arktischen Gegenden eingeschlossen zu werden. Die Heimfahrt im Lauf der nächsten sieben Wochen ging glücklich von Statten.

In England verbreitete die mannichfaltige neue Kunde, welche

*) Eine vom Capt. Belcher ausgesandte Streifpartie hat zwar etwas später die „Resolute“ erreicht; es fehlen uns jedoch nähere Nachrichten über diesen Besuch.

am 7. October Inglefield in Begleitung des Lieut. Cresswell der Admiralität brachte, unermessliches Aufsehen und eine unbeschreibliche Bewegung der Gemüther. Viele haben darüber Thränen verzweifelter Sehnsucht geweint; Andere haben sie mit Freuden Thränen empfangen. Die trostlosen Nachrichten über den Stand der Nachsuchungen, die erschütternde Botschaft vom Tode des Lieut. Bellot erfüllten die Gemüther mit unendlichem Schmerze. Der Untergang des „Breadalbane“ erschien Tausenden als bedeutungsvolle Verkündigung einer für die Schiffe „Erebus“ und „Terror“ ahnungsvoll gefürchteten Katastrophe. Andere zürnten dem Capt. Belcher, weil er es nicht unternommen hatte, die furchtbare Polarsee zu befahren, und die Ueberreste der Vermissten an dem vermeintlichen Zufluchtsorte jenseit des Wellington-Canals aufzusuchen. Einzelne ergossen sich in unzeitigen Spöttelchen über solche Hoffnungen: die Fragen über das offene Polarmeer und mildere Klima im höheren Norden erregten einen unerfreulichen Streit. Dem Heldenmuth des Commander McClure wurde von allen Seiten die lebhafteste Bewunderung gezollt: aber die Kunde der entdeckten Durchfahrten, in welcher er den höchsten Triumph seiner Kämpfe und Gefahren erblickte, erschien gar Manchen eher als eine nicht mehr überraschende endliche Enttäuschung über das Wesen des 400jährigen Problems *). Gleichwohl aber haben Seemänner ersten Ranges der durch McClure errungenen Lösung die anerkannteste Theilnahme nicht versagt. Der greise Admiral Parry erschien am 26. October in der englischen Provinzialstadt Lynn, um die zu Ehren des Lieut. Cresswell von seinen Mitbürgern an diesem Tage angeordnete Festversammlung durch seine Gegenwart zu verherrlichen. Wenige Tage später, am 4. November, wurde zu London dem Andenken des edlen Bellot jene ergreifende Trauerfeierlichkeit

*) In der That waren jetzt zwei nordwestliche Durchfahrten von McClure entdeckt; außerdem, wie wir sahen, eine dritte aus den Entdeckungen von Kennedy und Rae ermittelt. — Das Problem des großen Südländes wurde in unseren Tagen durch die Entdeckung eines unwirthlichen Südpolarlandes, das Problem der nordwestlichen Durchfahrt wurde am Ende durch drei in fast ewigem Eise starrende Meeresverbindungen gelöst oder vielmehr beseitigt! — Das ist jedoch nur die praktische Seite: denn die wissenschaftliche Bedeutung der gewonnenen Aufschlüsse erhebt sich siegreich aus solcher Verkümmernng der praktischen Interessen.

gewidmet, die von der innigsten Theilnahme der Staatsmänner, der Gelehrten und aller Klassen der Nation ein wahrhaft wohlthuenendes Zeugniß giebt.

Als hierauf im Januar 1854 von der Admiralität der Beschluss ausgegangen war, „dafs am kommenden 31. März die Mitglieder der Franklin'schen Mannschaft, falls bis dahin eine Kunde über ihre Rettung nicht einlaufen würde, aus den Schiffslisten gestrichen und als im Dienste des Vaterlandes gestorben betrachtet werden sollten“, nahm Lady Franklin noch einmal im Namen der Vermissten und der Humanität mit bewegtem Herzen das Wort. In einer durch die Gewalt ihrer Empfindung unwiderstehlich hinreissenden Eingabe stellte sie der Admiralität vor: dafs noch keine Spur einer Katastrophe des „Erebus“ und „Terror“ entdeckt, — dafs der Theil des Polarmeeres, nach welchem sie mit höchster Wahrscheinlichkeit ihren Lauf gerichtet, noch gar nicht erreicht, — dafs der hohe Norden nachweislich nicht von Subsistenzmitteln entblöfst, — dafs endlich von Franklin und seinen Gefährten eine baldige Rückkehr nicht erwartet worden sei.

Dieser Schritt hat den Erfolg gehabt, dafs die Admiralität die Ausführung jenes Entschlusses bis zur Rückkehr der zur Aufsuchung der Vermissten entsandten Geschwader hinaussetzte.

Am 4. Mai 1854 hat Capt. Inglefield mit dem Dampfboot „Phönix“ seine dritte Fahrt nach der Beechey-Insel angetreten, um allen von dort ausgesandten Nachsuchungs-Fahrzeugen den Befehl zur Rückkehr zu überbringen, sofern nicht die Berathung der älteren dort anwesenden Offiziere von einem längeren Verweilen endliche Erfolge der Nachsuchungen erwarten möchten. Das Transportschiff „Diligence“, welches ihn bis zur Disco-Insel begleitete, hat bei seiner Rückkehr von dort (13. Aug.) die Nachricht überbracht, dafs die Fahrt in der Davis-Strafse durch ungewöhnlich starke Anhäufungen des Eises gefährdet und gehemmt gewesen ist. Diefs kann jedoch den bisherigen Erfahrungen zufolge nicht als ein unbedingt ungünstiges Zeichen für die Schifffahrt in den höheren arktischen Gewässern betrachtet werden; vielmehr ist es gar wohl möglich, dafs die Baffins-Bai und besonders der Melville-Sund in Folge des Herabkommens dieser Eismassen eine desto eis-

freiere Fläche darbieten und dafs es dem Capt. Inglefield um so leichter gelingen wird, nicht blos die Beechey-Insel zu erreichen, sondern auch im Herbst die von vielen Tausenden mit der höchsten Spannung erwarteten Ergebnisse der letzten Erforschungsversuche nach England zu überbringen.

Die Thaten und Ereignisse, welche den Inhalt unserer Darstellung bilden, bieten manche überraschende Aufschlüsse und daneben seltsame Spiele des Zufalls dar. Aber eine der merkwürdigsten Fügungen bleibt es doch, dafs die erste nordwestliche Durchfahrt von einem Commander entdeckt wurde, der gegen den ausdrücklichen Willen der Admiralität ohne sein Commodore-Schiff dahinsegelte: — dem die ausdrückliche Weisung überkommen war, nicht auf Entdeckungen auszugehen, sondern lediglich die Rettung der vermissten Mannschaft zum Ziele zu nehmen; — und dafs McClure (vielleicht bis zu diesem Augenblick!) gerade an der Stelle die Durchfahrt auszuführen hofft, von welcher Capt. Franklin bei dem Unternehmen zur Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt in seiner Instruction entschieden abgemahnt war.

den Capt. Inglefield um so
die Beechey-Insel zu erreichen.
Tausenden mit der höch-
letzten Erforschungsver-

den Inhalt unserer Dar-
stellung aufschlüsse und dane-
ben eine der merkwürdig-
sten nordwestliche Durch-
fahrten, der gegen den aus-
sich ein Commodore-Schiff
überkommen war,
ern lediglich die Ret-
nahme; — und daß
(!) gerade an der Stelle
der Capt. Franklin bei
der nordwestlichen Durchfahrt
war.

Uebersicht der zur Aufsuchung Franklin's und seiner Expeditionen.

No.	Zeitpunkt der Ausfahrt	Namen der Befehlshaber	Namen der Schiffe.	Land oder Ort der Ausfahrt	
	1845 Mai 19	Capt. Sir John Franklin und Capt. Crozier	Erebus und Terror	England	Behring'sche Meerenge
1.	1848 Jan. 30	Comm. Moore	Plover	England	Behring'sche Meerenge
2.	— März 25	Sir John Richardson und Dr. John Rae	(Land- und Boot-Expedition)	England	Nordamerikanische Küste bis
3.	— Mai 9	Capt. Henry Kellett	Herald	Panama	Behring'sche Meerenge
4.	— Juni 12	Capt. Sir James Ross und Capt. Bird	Enterprise und Investigator	England	Barrow
5.	1849 Mai 19	Capt. Henry Kellett	Herald	Sandwich-I. (Honolulu)	Behring'sche Meerenge
6.	— Mai 26	Mr. Saunders	Nordstern	England	Wolstenholme's Bay
7.	— Juli 25	Lieut. Pullen	(Boot-Expedition)	Kotzebue-Sund	Nordamerikanische Küste
8.	— Ende Juli	Dr. John Rae	(Land- und Boot-Expedition)	Fort Confidence	Nordamerikanische Küste vom Kap
9.	1850 Jan 20	Capt. Collinson und Comm. M'Clure	Enterprise und Investigator	England	Eismeer
10.	April 13	Capt. Will. Penny und Capt. Stewart	Lady Franklin und Sophia	England	Barrow
11.	— Mai 3	Capt. Hor. T. Austin Capt. Erasm. Ommanney Lieut. Osborn und Lieut. Cator	Resolute Assistance Dampfschiff Pioneer — Intrepid	England	Barrow
12.	— Mai 22	Lieut. de Haven und Mr. Griffin	Advance und Rescue	New-York	Barrow
13.	— Mai 23	Capt. John Ross und Comm. Phillips	Felix und Mary	England	Barrow
14.	— Mai 24	Capt. Henry Kellett	Herald	Sandwich-I. (Honolulu)	Behring'sche Meerenge
15.	— Juni 5	Comm. Forsyth	Prince Albert	England	Prinz
16.	— Juli 11	Lieut. Pullen	(Boot-Exped.: Try again und Logan)	Fort Simpson	Cap
17.	1851 April 25	Dr. John Rae	(Schlitten-Expedition)	Fort Confidence	W
18.	— Mai 22	Comm. Kennedy und Lieut. Bellot	Prince Albert	England	Pr.-Reg. set. P
19.	— Juni 13	Dr. John Rae	(Boot-Expedition)	Prov.-Station am Kendall	V
20.	1852 April 21	Capt. Sir Edw. Belcher und Lieut. Osborn	Assistance und Pioneer	England	Eismeer
		Capt. Henry Kellett und Lieut. M'Clintock	Resolute und Intrepid	England	B
		Lieut. Pullen	Nordstern	England	I
21.	— Juli 6	Comm. Inglefield	Dampfschiff Isabel	England	Nordamerikanische Küste
22.	1853 April	Comm. Kennedy	Dampfschiff Isabel	England	Ostsee
23.	— Mai 26	Comm. Inglefield	Dampfschiff Phoenix und Breadalbane	England	östliche Küste
24.	— Mai 31	Dr. E. K. Kane	Advance	New-York	
25.	1854 Mai 6	Capt. Inglefield	Dampfschiff Phoenix. (Talbot u. Diligence)	England	

Franklin's und seiner Gefährten unternommenen Expeditionen.

Verein jung. B. Vögelner
Tubingen-Reutlingen.

	Land oder Ort der Ausfahrt	Richtung der Fahrt	Rückkehr oder letzte Sicht
Franklin	England	Behrings-Straße zur Erkundung der N. W. Durchfahrt	zuletzt gesehen in der Melville-Bai 26. Juli 1845
Franklin	England	Behrings-Straße	blieb dort als Stations-Schiff
Booth	England	Nordamerik. Küste v. Mackenzie bis Kupferminenfluß	England Anf. Nov. 1849
Booth	Panama	Behrings-Straße	Mazatlan 24. Nov. 1848
Booth	England	Barrow-Straße	England 7. Nov. 1849
Booth	Sandwich-I. (Honolulu)	Behrings-Straße etc.	Mazatlan 14. Nov. 1849
Booth	England	Wolstenholme-Sund und Barrow-Straße	England 9. Sept. 1850
Booth	Kotzebue-Sund	Nordamerik. Küste v. Kotzebue-Sund bis Mackenzie-Fl.	Fort Simpson 3. Nov. 1849
Booth	Fort Confidence	Nordamerik. Küste westlich vom Kupferminen-Fluß	Fort Confidence Anf. Sept. 1849
Booth	England	Eismeer jenseit der Behrings-Straße	zuletzt gesehen Port Clarence a. d. Behrings-Str. 10. Juli 1851 zuletzt in der Guadenbucht, Baring-Insel. 15. April 1853
Booth	England	Barrow-Straße und Wellington-Canal	England 12. Sept. 1851
Booth	England	Barrow-Straße, Cap Walker u. s. w., Melville-Insel	England Anf. Oct. 1851
Booth	New-York	Barrow-Straße und Wellington-Canal	New-York 30. Sept. 1851
Booth	England	Barrow-Straße etc.	England 26. Sept. 1851
Booth	Sandwich-I. (Honolulu)	Behrings-Straße etc.	Sandwich-Inseln 16. Oct. 1850 England 6. Juni 1851
Booth	England	Prinz-Regents-Inlet	England Anf. Oct. 1850
Booth	Fort Simpson	Cap Bathurst etc.	Fort Good Hope 17. Sept. 1850
Booth	Fort Confidence	Wollaston-Land	Provisions-Station am Kendall 10. Juni 1851
Booth	England	Pr.-Reg.-Inlet, Nordsomerset, Pr. Wales-Land etc.	England 7. Oct. 1852
Booth	Prov.-Station am Kendall	Victoria-Land	Fort Confidence 10. Sept. 1851
Booth	England	Eismeer jenseits des Wellington-Canals	zuletzt bei Hogarth Point, Wellington-Canal 26. Juli 1853
Booth	England	Melville-Insel	zuletzt im Hafen bei der Dealy-Insel 2. Mai 1853
Booth	England	Beechey-Insel	Stationsschiff der Beechey-Insel 23. Aug. 1853
Booth	England	Norden der Baffins-Bai und Beechey-Insel	England 4. Nov. 1852
Booth	England	Ostsibir. Küsten u. Eismeer jenseit der Behrings-Straße	Die Mannschaft löste sich Ende Aug. 1853 zu Valparaiso auf
Booth	England	Beechey-Insel	England 4. Oct. 1853
Booth	New-York	Smith-Sund	zuletzt gesehen von Wallfischfängern, Baffinsbai Juli 1853
Booth	England	Beechey-Insel	8. Juli 1854 von d. Disco-Insel nach d. Melville-Bai abfahrend

(1

—
gust

—
.08
.73
.96
.92

.3
.8)
.9
.74

.46
.49
.49
.89
.13

.16
.62
..

Tafel der mittleren Temperaturen in den arktischen Regionen

	Breite		Länge (Greenw.)		Höhe	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	A
Friedrichsthal	59	58	44	30		-5.5	-5.9	-4.4	-2.0				
Lichtenau	60	22	45	40		-4.37	-3.92	-2.04	0.67	3.51	5.75	6.43	
Lichtenfels	63	—	51	20		-9.07	-8.42	-6.35	-3.54	0.21	2.99	4.92	
Neu-Herrnhut	64	5	51	30		-8.21	-7.37	-5.62	-3.17	0.33	3.62	5.46	
Goothaab	64	10	52	24		-8.72	-8.64	-7.29	-4.44	0.07	3.15	4.41	
Jakobshavn	69	12	50	58		-14.2	-15.2	-11.6	-6.7	-0.1	3.7	5.9	
Omenak	70	41	51	52		-17.0	-18.2	-14.8	-8.1	(-0.9)	(3.0)	(4.9)	
Upernavik	72	48	55	40		-19.7	-22.4	-18.6	-13.0	-2.6	1.9	3.3	
Wolstenholme-Sund	76	30	68	56		-25.44	-29.34	-21.99	-15.88	-2.75	3.44	3.79	
Halifax	44	39	63	37		-3.91	-3.55	-0.86	3.08	7.31	10.97	14.25	1
St. Johns	47	34	52	28		-3.85	-4.94	-3.47	0.62	3.24	7.12	10.73	1
Nain	57	10	61	50		-15.93	-14.53	-10.02	-4.15	0.37	4.35	7.21	
Okak	57	30	66	—		-13.26	-13.36	-10.56	-1.33	2.78	5.62	8.73	
Hebron	58	—	64	—		-16.46	-14.24	-9.81	-4.55	0.31	4.18	6.85	
Winter-Insel	66	11	83	11		-24.52	-24.88	-18.99	-11.34	-3.87	-3.92	1.49	
Cap Hope	62	32	86	56		-27.25	-26.08	-26.71	-15.98	-6.28	-0.28	4.20	
Igloolik	69	21	92	2		-21.39	-22.92	-22.67	-14.60	-3.05	0.07	3.15	
Boothia Felix	69	59	92	2		-26.97	-28.45	-26.97	-15.37	-7.27	0.96	4.12	
Port Bowden	73	14	88	56		-27.01	-26.36	-26.81	-17.11	-6.41	1.83	2.02	
Assistance-Bai	74	40	94	16		-27.11	-27.47	-24.18	-15.64	-8.84	1.02	2.58	
Melville-Insel	74	47	110	48		-28.12	-28.64	-22.31	-18.87	-6.75	1.87	4.64	
Mercy-Bai	74	6	117	54		-30.04	-28.51	-26.18	-14.84	-9.69	-0.22	2.09	
Prinz Wales-Straße	72	47	117	44		-28.67	-30.98	-27.02	-16.36	-5.81	1.82	2.44	
Kotzebue-Sund	66	58	165	7		-19.56	-21.11	-16.89	-7.78	-0.89	3.01	8.02	
Cap Clarence	60	45	165	—		-19.14	-13.89	-12.18	-9.11	0.37	3.74	8.85	
Cap Providence	64	14	173	3		-5.11	-7.11	-11.44	-4.67	-1.11	2.67		
Sitcha a)	57	3	135	18		-1.39	-1.07	0.55	3.51	6.21	9.10	10.24	1
„ b)	—	—	—	—		-1.66	1.92	3.42	4.82	7.47	10.20	11.79	1
Pelly Banks	61	30	130	—	1406	-23.98	-20.77	-14.66	-5.13				
Yukon	66	—	147	—	200	-26.16	-25.97	-19.18	-8.60	4.11	9.55	15.00	1
Fort Confidence	66	54	118	49	500	-26.13	-22.88	-22.63	-12.28	-1.92	6.53	9.29	
Cap Franklin	65	12	123	13	500	-24.15	-21.67	-16.62	-8.73	1.41	7.12	8.93	
Fort Simpson	61	51	113	51	500	-19.79	-18.24	-11.76	-2.54	7.18	14.06	12.88	
Fort Enterprise	64	28	113	6	850	-21.16	-15.47	-19.38	-12.18	-0.18			
Fort Reliance	62	46	100	—	650	-25.34	-22.60	-18.88	-10.56	1.79			
Resolution	61	10	113	51	500	-14.03	-25.60	-9.79	-8.50	3.62			
Chepewyan	58	43	118	20	700	-18.12	-16.00	-12.85	-5.42	5.96	10.22	13.78	
Edmonton House	53	40	113	—	1800	-9.31	0.91						
Carlton House	52	51	106	13	1106			-8.92	-1.00	7.08			
Cumberland House	53	37	102	17	800	-20.09	-14.71	-8.84	1.33	8.00	11.91	13.24	
Norway House	53	20	97	—		-17.39	-15.32	-11.14	-2.04	5.60	10.19	14.02	
Oxford House	54	55	96	28	400	-24.03	-15.07	-10.41	-1.50	2.67			
Fort York	57	0	92	26	20	-16.49	-17.16	-12.10	-5.69	0.68	6.96	12.44	
Fort Churchill	59	2	93	10	20	-23.64	-17.47	-16.28	-6.98	-1.58	5.64	11.02	

tischen Regionen (nach Réaumur). Vom Herrn Professor Dr. Dove.

	Juni	Juli	August	Septbr.	October	November	December	Winter	Frühling	Sommer	Herbst	Jahr	Unterschied den wärm- sten und kältesten Monaten	zwischen Sommer und Winter
61	5.75	6.43	6.08	4.10	1.03	-1.91	-4.32	-4.20	0.71	6.09	1.07	0.92	10.80	10.29
62	2.99	4.92	3.73	1.23	-1.51	-4.80	-8.03	-8.51	-3.23	3.88	-1.69	-2.39	11.99	12.39
63	3.62	5.46	4.96	1.84	-1.18	-4.92	-8.26	-7.95	-2.82	4.68	-1.42	-1.88	13.72	12.63
64	3.15	4.41	3.93	1.62	-0.96	-4.47	-6.45	-7.94	-3.89	3.83	-1.27	-2.32	13.13	11.77
65	3.7	5.9	4.3	1.0	-2.5	-9.1	-12.2	-13.87	-6.13	4.63	-3.53	-4.73	21.1	18.50
66	(3.0)	(4.9)	(3.8)	(0.4)	-4.2	-8.1	-14.3	-16.50	-7.93	3.90	-3.97	-6.12	23.1	20.40
67	1.9	3.3	2.9	-0.5	-5.5	-9.7	-17.2	-19.77	-11.40	2.70	-5.23	-8.59	25.7	22.47
68	3.44	3.79	0.74	-2.33	-9.19	-22.49	-26.24	-26.90	-13.52	2.65	-11.31	-12.20	33.13	29.55
69	10.97	14.25	14.46	11.47	7.22	3.05	-1.88	-3.12	3.18	13.23	7.34	5.15	18.40	16.35
70	7.12	10.73	11.49	9.35	5.55	0.87	-2.97	-3.92	0.13	9.78	5.26	2.81	16.43	13.70
71	4.35	7.21	8.49	4.54	0.06	-4.32	-12.72	-14.39	-4.60	6.68	0.09	-3.06	24.42	21.07
72	5.62	8.73	8.89	5.53	-0.37	-4.26	-10.47	-12.36	-3.04	7.75	0.90	-1.69	22.25	20.11
73	4.18	6.85	7.13	3.51	-1.07	-5.62	-12.52	-14.41	-4.68	6.08	-1.06	-3.53	23.59	20.46
74	-3.92	1.49	2.16	-0.17	-8.33	-10.72	-20.55	-23.32	-11.40	-0.09	-6.41	-10.30	27.04	23.23
75	-0.28	4.20	6.62	-1.52	-8.64	-13.92	-22.79	-25.37	-16.32	3.51	-8.03	-11.55	33.87	28.88
76	0.07	3.15	0.84	-3.07	-8.12	-22.51	-26.78	-23.70	-13.44	1.35	-11.23	-11.75	29.93	25.05
77	0.96	4.12	2.97	-2.93	-10.19	-16.63	-24.19	-26.54	-16.54	2.68	-9.92	-12.58	32.57	29.22
78	1.83	2.02	-0.65	-2.72	-9.40	-16.44	-22.69	-25.36	-16.79	1.07	-9.52	-12.65	29.06	26.43
79	1.02	2.58	1.60	-4.76	-13.56	-17.19	-23.73	-26.10	-16.22	1.73	-11.84	-13.11	30.05	27.83
80	1.87	4.64	0.26	-4.21	-15.48	-23.62	-23.83	-26.86	-15.64	2.26	-14.44	-13.67	33.28	29.12
81	-0.22	2.09	0.53	-4.29	-14.74	-21.27	-24.47	-27.67	-16.90	0.80	-13.43	-14.30	32.13	28.47
82	1.82	2.44	2.49	-5.24	-14.13	-18.76	-24.62	-28.09	-16.40	2.25	-12.71	-13.74	33.47	30.80
83	3.01	8.02	5.31	2.84	-3.11	-13.67	-11.89	-17.52	-8.52	5.45	-4.65	-6.31	29.13	22.97
84	3.74	8.85	5.74	3.86	-4.17	-13.93	-14.09	-15.72	-6.94	6.11	-4.75	-5.32	27.99	21.82
85	2.67			-2.89	-6.44	-12.56	-8.29	-5.74						
86	9.10	10.24	10.28	7.96	5.26	2.52	1.73	-0.24	3.42	9.87	5.25	4.58	13.67	10.11
87	10.20	11.79	12.01	9.72	6.44	3.92	1.16	1.58	5.24	11.33	6.69	6.21	10.85	9.75
88	9.55	15.00	12.40	2.96	-4.62	-17.89	-22.41	-24.80	-7.89	12.32	-6.50	-7.79	41.16	37.12
89	6.53	9.29	5.87	2.52	-4.39	-14.98	-24.32	-24.44	-12.28	7.23	-5.62	-8.78	35.42	31.67
90	7.12	8.93	8.25	-1.00	-4.24	-14.27	-19.06	-21.63	-7.98	8.10	-4.84	-6.59	33.08	29.73
91	14.06	12.88	9.71	7.59	-3.43	-10.43	-17.94	-18.67	-2.37	12.21	-2.07	-2.78	33.85	16.30
92			0.80	-3.84	-14.53	-27.38	-24.67	-10.58			-5.86	-13.70		
93						-21.81	-23.25	-9.22						
94			2.64	-8.86	-15.38	-17.82	-4.89							
95	10.22	13.78	11.59	5.12	0.41	-5.72	-12.99	-15.71	-4.10	11.87	-0.05	-1.99	31.90	27.58
96									-6.95					
97	11.91	13.24	10.76	6.67	2.18	-8.44	-12.80	-15.87	0.16	11.97	0.14	-0.90	33.33	27.84
98	10.19	14.02	12.96	6.40	-0.40	-8.79	-15.01	-15.91	-2.53	12.39	-0.93	-1.74	31.41	28.30
99				-6.43	-8.32	-24.47	-14.59	-10.88						
100	6.96	12.44	10.15	4.40	0.64	-3.03	-12.56	-15.35	-5.70	8.92	0.67	-2.83	29.60	29.27
101	5.64	11.02	9.51	1.78	-2.44	-12.75	-20.44	-20.52	-8.28	8.72	-4.47	-6.14	34.66	29.24

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

Verein jüng. Buchhändler
Tübingen-Reutlingen.

DER
ARKTISCHE ARCTIPEL,
nach den neuesten Entdeckungen der
FRANKLIN EXPEDITIONEN
Bearbeitet u. gez.
von
H. LANGE.

