

POLAR- UND MEERESFORSCHUNG

SIR JOHN FRANKLIN: EIN RÜCKBLICK ZU SEINEM 150. TODESTAG

VON REINHARD A. KRAUSE

In England begann im Jahre 1845 eine Arktis-Expedition mit drei Schiffen unter der Führung von Sir John Franklin (1786–1847). Ihr vorrangiges Ziel war die Befahrung der sogenannten Nord-West-Passage. Sie war von der Royal Navy ausgerichtet und großzügig mit den modernsten Mitteln der Zeit ausgestattet. Einige ihrer ausschließlich freiwilligen Teilnehmer hatten bereits Erfahrungen in der Bereisung polarer Gebiete, und allen Teilnehmern gemeinsam war eine hohe Motivation. Trotz dieser hervorragenden Randbedingungen kehrte die Expedition¹ nicht zurück. Der Aufwand, um ihr Schicksal aufzuklären, dürfte einmalig in der Entdeckungsgeschichte der Erde sein. Entsprechend umfangreich ist auch die Literatur zu diesem Themenkomplex. Man vergegenwärtige sich, daß allein im unmittelbarem Zusammenhang mit den Suchexpeditionen bis 1855 durch das britische Parlament über 2000 Seiten mit Abbildungen und diversen Karten publiziert wurden.

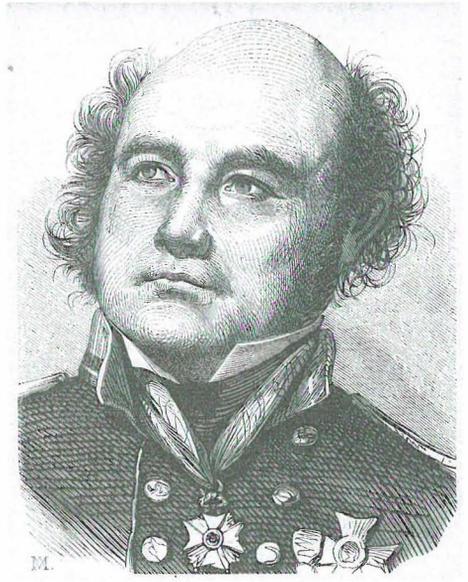
Die Suchexpeditionen dauerten bis 1880², und weitere Nachforschungen wurden bis in die jüngste Zeit durchgeführt.³

Bis zum heutigen Tage findet Sir John Franklins Schicksal reges Interesse, und zwar nicht nur im Rahmen historischer Forschungsarbeiten. Literaten, bildende Künstler und Musiker fühlen sich gleichfalls durch das Thema angeregt. Erinnert sei an die Ausstellung von Bildern und Graphiken des irischen Künstlers Vincent Sheridan 1997 im DSM.⁴

Die vorstehenden Ausführungen suggerieren bereits, daß es hier nicht darum gehen kann, auch nur einen annähernd vollständigen Überblick über den Themenkomplex zu liefern. An Franklin zu erinnern, Ursachen und Wirkung seiner Expeditionen zu thematisieren, einige Begleitumstände anzudeuten, mehr kann im folgenden nicht geleistet werden.

Zur Biographie John Franklins

Franklin wurde am 4. April 1786 in Spilsby, Linconshire, geboren. Seine Eltern Willingham und Hannah (geb. Weckes) waren gut situiert. Sie hatten zwölf Kinder. John war der jüngste der fünf männlichen Nachkommen, von denen einer im Kindesalter starb. Sein ältester Bruder Thomas nahm sich 1807 das Leben, nachdem er das Familienvermögen verspekuliert hatte. Wäre es nach dem Willen der Eltern gegangen, wäre John als Theologe ausgebildet worden. John beharrte aber hartnäckig darauf, zur See zu fahren. Als kaum 15jähriger begann er eine Laufbahn zum Offizier der Royal Navy und war 1801 Teilnehmer der berühmten Battle of Copenhagen. Im gleichen Jahr wurde unter der Leitung von Matthew Flinders (1874–1814) eine Navy-Expedition nach Australien ausgerüstet. Es gelang Flin-

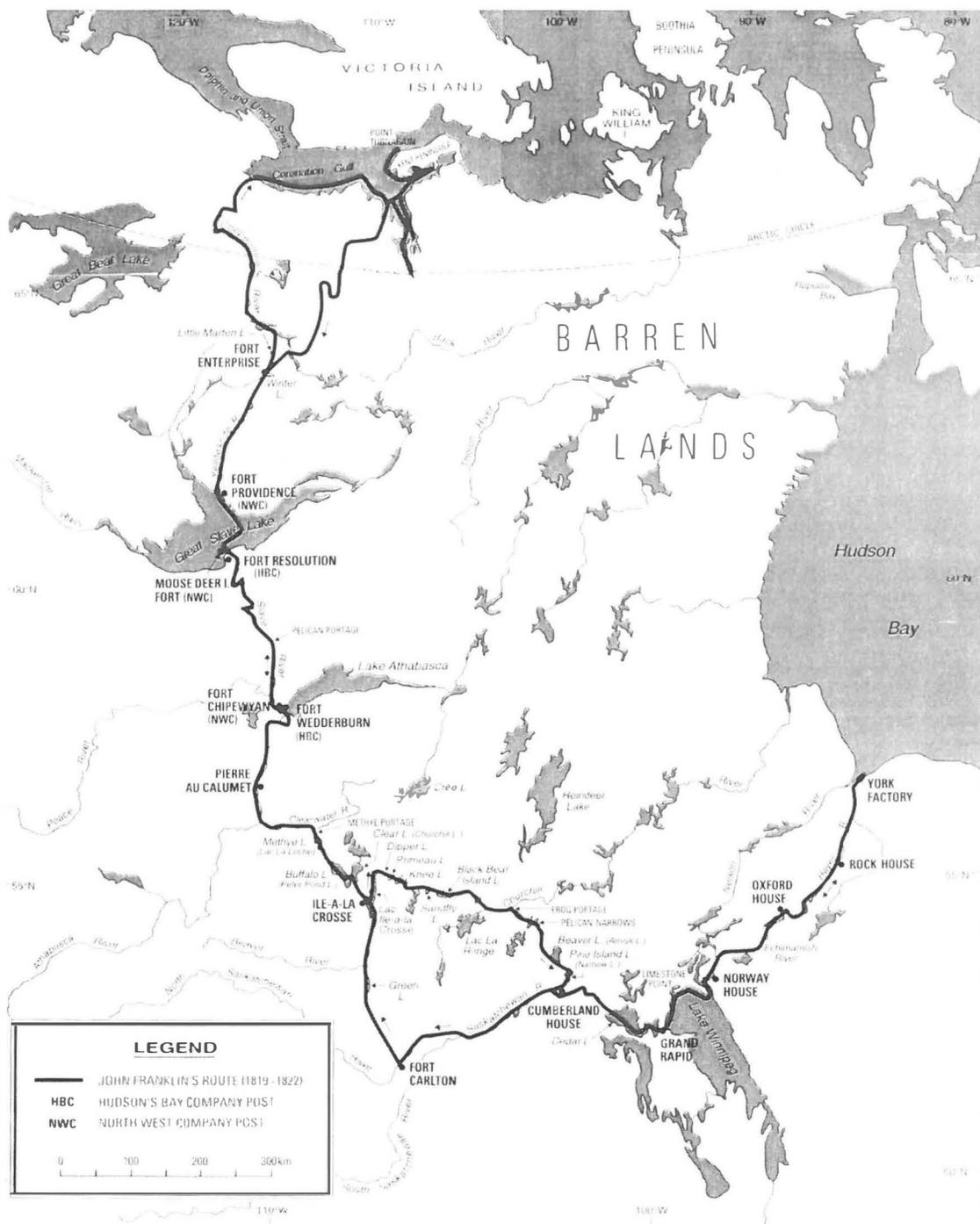


Sir John Franklin. Gemälde von T. Phillips, als Hochzeitsgeschenk für Franklins erste Frau Anne Porden 1823 angefertigt. (Aus: The Polar Record, No. 31, 1946)

Sir John Franklin um 1830. (Archiv DSM)

ders, seinen Neffen John als »midshipman« mit an Bord der *INVESTIGATOR* zu nehmen. Diese Entdeckungsreise nach Australien, von der er erst 1804 zurückkehrte, dürfte ihn in mehrfacher Hinsicht tief geprägt haben. Auf dieser Reise lernte er die Methoden der astronomischen Ortsbestimmung kennen und legte den Grundstein für sein zeitlebens dokumentiertes wissenschaftliches Interesse. Die *INVESTIGATOR* mußte letztendlich in Sydney (damals Port Jackson) aufgegeben werden. Das Schiff war in einem derart schlechten Zustand, daß es unmöglich war, damit nach England zurückzukehren. Der Koloniegouverneur stellte Flinders die kleine schnellsegelnde *PORPOISE* zur Verfügung. Im Konvoi mit zwei Frachtseglern sollte die Reise entlang der Ostküste durch die Torresstraße nach Batavia gehen. Die *PORPOISE* und einer der Frachter liefen jedoch im Barrier Reef auf und gingen verloren. In einem Beiboot segelte Flinders 800 sm nach Sydney zurück und brachte nach sieben Wochen für die 85 auf einer Sandbank kampierenden Schiffbrüchigen Hilfe. Bei allen diesen Abenteuern hatte sich Franklin durch besondere Umsicht und Dienstfertigkeit ausgezeichnet. Kaum wieder in England angekommen, blieb es ihm nicht erspart, an der Seeschlacht von Trafalgar teilnehmen zu müssen. Die *BELLEROPHON*, auf der er als Signalgast diente, wurde in der Schlacht fürchterlich zusammengeschossen. Franklin gehörte, trotz seines exponierten Einsatzes, zu den wenigen äußerlich Unverletzten seines Schiffes. Sein Gehörsinn aber, durch den Donner der Kanonen geschädigt, erholte sich zeit seines Lebens nicht wieder.

Nach Trafalgar zum Leutnant befördert, diente er auf der *BEDFORD* und wurde 1815 bei einem Angriff auf New Orleans schwer verwundet. Das Ende der Napoleonischen Kriege wäre für Franklin, wie für viele seiner Kollegen, vermutlich auch das Ende seiner Navy-Karriere gewesen, hätte er nicht die Freundschaft des Botanikers Robert Brown (1773–1858) besessen, eine Freundschaft, die sich auf die gemeinsam durchlebte Australienexpedition stützte. Brown, inzwischen ein anerkannter Wissenschaftler⁵, war ein enger Vertrau-



Die Reiseroute der 1. Franklinschen Landexpedition in den Jahren 1819-22. Aus: *Polar Record*, Juli 1997.



Sir John Franklin nach einem Gemälde von Derby. (Archiv DSM)

ter von Sir Joseph Banks (1743–1820)⁶, der, u.a. Präsident der Royal Society, ein Mann von außerordentlichem politischem Einfluß war. Über diese Verbindung erfuhr Franklin offenbar frühzeitig Genaueres über eine geplante Arktisexpedition. Mit den Schiffen DOROTHEA und TRENT sollte versucht werden, via Spitzbergen zum Pol vorzustoßen. Sofort bekundete Franklin sein großes Interesse an dieser Aufgabe und erhielt sein erstes Schiffskommando als Kapitän der TRENT. Auf dieser Reise bewies er eine umsichtige Schiffsführung und konnte das Vertrauen rechtfertigen, das seine Vorgesetzten in der Admiralität ihm entgegengebracht hatten.⁷

In den Jahren 1819–1822 leitete Franklin eine Überlandexpedition, um die Nordküste Kanadas von der Mündung des Coppermine Rivers in östliche Richtung zu erforschen. Seine Gruppe erreichte zwar die Küste und konnte noch 550 sm der zergliederten Küste vermessen, aber der Rückzug wurde zu einem Todesmarsch, den nur elf der ursprünglich zwanzig Teilnehmer überlebten.

Franklin wurde durch seine erste Überlandexpedition zu einer Berühmtheit – »the man who ate his boots«. Inzwischen zum Commander befördert und zum Mitglied der Royal Society gewählt, brach Franklin 1825 zu seiner zweiten Überlandexpedition auf. Diese verlief wesentlich erfolgreicher als die erste. Ziel war es diesmal, die kanadische Nordküste westlich des Coppermine zu vermessen. Als Zugang zur Küste wurde der Mackenzie River gewählt. An der Flußmündung trennte sich die Gruppe. Seinen Freund und Begleiter der ersten Expedition, Dr. John Richardson (1787–1865), schickte Franklin nach Osten. Richardson erreichte den Coppermine River. Er selbst wandte sich zusammen mit George Back⁸ nach Westen, wo sie Frederick Beechy (1796–1856) mit der BLOSSOM zu treffen hofften. Nach gefährlichen Begegnungen mit Einheimischen wurde Mitte Juli 1826 die Herschel Island erreicht, ca. 140°W. Mitte August, nahe 150° W, mußte man sich angesichts des kommenden Winters zurückziehen.⁹ Sowohl Franklins als auch Richardsons Gruppe erreichten wohlbehalten die schon im Vorjahr benutzte Überwinterungshütte. 1827 im September war die Expedition zurück in England. Nach diesem erfolgreichen Untemehmen, durch das nahezu 2000 sm Küstenlinie in die Karten aufgenommen werden konnten, wurde Franklin mit Ehren überhäuft, u.a. zum Captain befördert und geadelt (1829).

Franklin war seit 1823 verheiratet, 1824 Vater einer Tochter geworden. Seine Frau verstarb jedoch 1825, kurz nach der Abreise zu seiner zweiten Überlandexpedition. 1828 heiratete er Jane Griffin (1792–1875) – eine unter mehreren Aspekten ungewöhnliche Frau.

1830, nach Fertigstellung des Expeditionswerkes zur zweiten Überlandexpedition, wurde ihm das Kommando über die Fregatte RAINBOW des britischen Mittelmeergeschwaders anvertraut.¹⁰

Offensichtlich waren hier seine Aufgaben, die er hervorragend bewältigte, weniger militärischer als diplomatischer Natur. Zwei höchste Auszeichnungen wurden ihm zuteil,



Sir John Franklin mit Fort Enterprise im Hintergrund. (Aus: Polar Record, Juli 1997)

und sein bewiesenes diplomatisches Geschick ist sicher auch der Grund dafür gewesen, ihn zum Gouverneur von van Diemen's Land (Tasmanien) zu berufen. Die heutige Geschichtsschreibung ist sich darüber einig, daß das Franklinsche Regiment, 1836–1843, für Tasmanien äußerst wichtig und segensreich gewesen ist. Die Umstände seiner Abberufung lassen allerdings darauf schließen, daß es damals Personen gab, die in London gegen ihn intrigierten und ihn erfolgreich diskreditierten.

Ab 1844 bemühte sich Franklin um das Kommando einer geplanten Arktis-Expedition zur Aufsuchung und Befahrung der Nord-West-Passage, das ihm zugesprochen wurde, nachdem Einwände wegen seines hohen Alters beseitigt waren. Die Expedition verließ Greenhite (Themse) am 19. Mai 1845 mit drei Schiffen. Neben den beiden Expeditions-

schiffen EREBUS und TERROR fungierte die BARETTO JUNIOR als Tender. In der Nähe von Disko Island vor der Grönländischen Westküste (70° N), wurden das Material und der Proviant des Tenders auf die beiden Expeditionsschiffe verteilt, die mit insgesamt 129 Männern an Bord unverzüglich ihre Reise fortsetzten. Nur noch zweimal wurde die Expedition von Walfängern berührt, bevor sie im nordkanadischen Archipel verschwand. Keiner der Teilnehmer kehrte lebend zurück. Erst Jahre später konnten Spuren der Expedition gefunden werden, aus denen sich die Reiseroute rekonstruieren ließ. Aus einem aufgefundenen Schriftstück ist bekannt, daß Sir John Franklin am 11. Juni 1847 auf der im Packeis festsitzen- den EREBUS verstarb.

Bemerkungen zur Geschichte der Entdeckung der Nord-West-Passage¹¹

Offenbar war schon vor dem Bekanntwerden der Magellanschen Erdumseglung (1519–1522) einigen Experten klar, daß die Entdeckungen des Christoph Columbus nichts mit dem gesuchten Indien, den Molukken oder dem sagenumwobenen Cathy zu tun hatten. Jedenfalls soll schon 1497/98 der in britischen Diensten stehende John Cabot (um 1450 – nach 1498) versucht haben, in hoher Breite nach Westen vorzudringen. Vermutlich ist er nahe Neufundland gewesen, denn er berichtete von der Sichtung immenser Kabeljau- schwärme.

Sebastian Cabot (vor 1484–1557) wiederholte 1508/09 die Versuche seines Vaters, nachdem Portuguesen schon in den Jahren 1500–1502 drei Versuche in diese Richtung unternommen hatten. Bemerkenswert sind die gut dokumentierten drei Reisen, die Jacques Cartier (1491–1557) im Auftrag des französischen Königs in den Jahren 1534 bis 1536 durchgeführt hat. Er segelte, von der Labradorküste kommend, den St.-Lorenz-Strom hinauf, wobei er vielfach Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung hatte.

In der Folge sind es überwiegend Briten gewesen, die sich um die Auffindung einer Nord-West-Passage bemühten: Martin Frobisher (1539–1594) führte drei Expeditionen zwischen 1576 und 1578. John Davis machte drei Expeditionen in den Jahren 1585–1587; John Knight eine Expedition 1606; Henry Hudson zwei Expeditionen 1607 und 1608, eine weitere 1610/11. Robert Bylot und Willam Baffin erreichten auf ihren Reisen 1615 und 1616 in der nördlichen Baffin Bay tatsächlich die Breite von 78° N. Es sollte 200 Jahre dauern, bis diese Leistung wiederholt wurde. Der Däne Jens Munk wurde 1619–1620 zu einer Überwinterung in der Hudson Bay gezwungen. Außer Munk überlebten von den ursprünglich 65 Teilnehmern nur zwei!¹²

Mit den Reisen von Luke Foxe und Thomas James in den Jahren 1631 und 1632 endeten zunächst die Bemühungen zur Auffindung einer Nord-West-Passage, da man aus den Ergebnissen der beiden letzterwähnten Expeditionen schloß, daß aus der Hudson Bay kein Durchbruch nach Westen existiert.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts begannen Pelzhändler und Kaufleute sich in der Hudson Bay zu etablieren. 1670 erfolgte die Gründung der Hudson Bay Company, die durch die britische Regierung mit weitreichenden Vollmachten ausgestattet war; ab 1675 versuchte man einen Handelsposten ständig zu besetzen, wobei es in den 80er Jahren zu einem bis 1697 dauernden »Kolonialkrieg« zwischen Engländern und Franzosen kam.

Tatsächlich ist es so, daß die Erschließung Nordkanadas durch Europäer weitgehend über die Hudson Bay Company und durch die 1779 gegründete North West Company, u.a. durch das Verschieben der Handelsstationen, erfolgte. Ab ca. 1711 begannen zunächst Norweger mit dem Handel und der Waljagd in der Davis Strait, der sich im Laufe des Jahrhunderts die anderen Walfang treibenden europäischen Länder anschlossen (einschließlich

der Hamburger und Bremer). Die Reisen haben zumindest dazu beigetragen, die Küsten Westgrönlands und Labradors bekannt zu machen, kleine Siedlungen und Missionarstationen wurden gegründet.

Eine wirkliche Wende im entdeckungsgeschichtlichen Sinne wurde erst durch die Expeditionen der britischen Admiralität eingeleitet. Auf seiner dritten Entdeckungsreise durchsegelte Cook die Beringstraße (Anian Straße) mit dem Ziel, den amerikanischen Kontinent von West nach Ost zu umrunden. Er erreichte 1778 das Icy Cap (ca. 162° W). Die folgenden Jahre zwischen 1776 und 1815 waren aus politischen Gründen wenig geeignet um Entdeckungsreisen durchzuführen.¹³

Es gab allerdings vordringliche Ausnahmen, wie z.B. 1801–1803 die Forschungs- und Vermessungsexpedition von Matthew Flinders zur Stützung der britischen Interessen in Australien, an der Franklin teilnahm.¹⁴

Nach dem Wiener Kongress, 1815, auf dem nach dem endgültigen Sieg über Frankreich Europa neu geordnet wurde, war England die unbestrittene Weltmacht und insbesondere unumstrittener Beherrscher der Weltmeere. Eine Folge dieser Entwicklung war, daß die riesige Kriegsflotte auf Friedensstärke vermindert werden mußte. Die viele zehntausende zählenden Mannschaftsdienstgrade dürften überwiegend froh gewesen sein, endlich dem Frondienst der Marine entronnen zu sein. Für die Offiziere der mittleren Dienstgrade sah die Situation anders aus. Auf kümmerlichen Halbsold gesetzt, hatten sie nicht selten Schwierigkeiten, an Land Fuß zu fassen. Allerdings mußte die Navy darauf bedacht sein, einen tüchtigen aktiven Personalstamm zu erhalten. Eine Möglichkeit, Schiffe und Besatzungen in Bewegung zu halten, bot sich mit der Durchführung von Forschungsreisen. Der zweite Sekretär der Admiralität, Sir John Barrow (1764–1848), war Motor dieser Bestrebungen.¹⁵

Der bekannte Walfangkapitän und Naturwissenschaftler Willam Scoresby Junior (1789–1857) hatte 1817 die Royal Society, Präsident Sir Joseph Banks, darüber informiert, daß auf Grund einer außerordentlich umfangreichen südlichen Eisdrift für gewöhnlich eisbedeckte Gebiete frei von Eis angetroffen wurden. Banks schlug dem ersten Lord der Admiralität, Sir Robert Melville (1771–1851), vor, eine Nordwestpassagen-Expedition einzuleiten, um die vermeintlich günstige Eissituation auszunutzen. Von Barrow wurde dieser Vorschlag offenbar begeistert aufgegriffen, erweitert und umgesetzt. Zwei Polarexpeditionen wurden im Jahre 1818 auf den Weg gebracht. Unter dem Kommando von John Ross (1777–1856) versegelten die Schiffe *ISABELLA* und *ALEXANDER* in die Davis Strait/Baffin Bay mit dem Ziel, den Pazifik zu erreichen, und die Schiffe *DOROTHEA* und *TRENT* unter dem Kommando von David Buchan (etwa 1782–1842) nach Spitzbergen, um von dort möglichst nahe zum Pol zu gelangen.¹⁶ Die *ALEXANDER* wurde von Edward Parry (1790–1855) geführt, die *TRENT* von John Franklin. Beide Expeditionen wurden, gemessen an ihrer Zielsetzung, ein Mißerfolg. Während die Buchan/Franklin Expedition primär unter schlechten Eiskonditionen litt – die *DOROTHEA* wurde schwer beschädigt, aber immerhin gaben die Mannschaften ihr Bestes¹⁷ – mußte John Ross massive Kritik an seiner Führung hinnehmen. Erstmals seit der Expedition von Baffin/Bylot 1616 war man, offenbar ohne Probleme, wieder weit nach Norden vorgedrungen und konnte die alten Entdeckungen bestätigen. Auch die überlieferten vermeintlichen Einschnitte nach Norden und Westen (Smith Sound, Jones Sound, Lancaster Sound) wurden gesichtet. Ross bestand aber darauf, der Lancaster Sound sei ein kleines Inlet. Im Hintergrund sah er große Berge, die fiktiven Croker Mountains. Parry widersprach dieser Ansicht. Konsequenz wurde im folgenden Jahr erneut eine Nordwestpassagen-Expedition ausgeschickt. Parry bekam das Kommando dieser Expedition, die mit den Schiffen *HECLA* und *GRIPER* auf Antrieb via Lancaster Sound, Barrow Strait, Melville Sound die Länge von 113° West erreichte und an der Südküste der Melville Insel gezielt überwinterte. Parry führte noch zwei weitere Reisen in diese Richtung durch, die

allerdings, gemessen an den Erfolgen der ersten Reise, weniger spektakulär verliefen. Definitiv eine Nord-West-Passage aufzuzeigen, gelang ihm nicht.

Die oben erwähnten Landexpeditionen Franklins (1819 und 1825) standen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Expeditionen Parrys und Beecheys (mit der BLOSSOM via Bering-Straße).

Dem bei der Admiralität diskreditierten John Ross gelang es 1829, mit privaten Mitteln eine Expedition zu organisieren. Er verschmähte es nicht, »mitten durch« seine Croker Mountains in den Lancaster Sound einzusegeln, und wandte sich dann nach Süden in das Prince Regent Inlet. An der Ostküste der zerklüfteten, sich in meridionaler Richtung über fünf Breitengrade erstreckenden Halbinsel Boothia¹⁸ verbrachte die Expedition auf 69°59' N und 92° W drei Winter in Folge.¹⁹ 1832 verließ man dann die nicht wieder flott zu bekommende VICTORY und zog sich nach Norden zurück, wo die Expedition nach insgesamt vier Überwinterungen von einem Walfänger gerettet wurde. James Clark Ross (1800–1862), der Neffe des Expeditionsleiters, später weltberühmt durch seine Antarktisentdeckungen, erreichte den Magnetischen Pol, und auf Schlittenreisen wurde King William »Land« entdeckt, von dem man vermutete, es würde mit dem kanadischen Festland in Verbindung stehen. King William Land ist aber tatsächlich eine Insel. J.C. Ross erreichte diese über die später nach ihm benannte Straße und über die Nordküste von Matty Island, das in diesem Gewässer liegt. Rückreisend passierte er Matty Island im Süden und glaubte in südlicher Richtung in eine große Bucht zu blicken – Poctes's Bay. Er könnte von der Ostküste des King Willam Land in südöstliche Richtung blickend die versetzt stehenden, beieinanderliegenden Begrenzungen der Rae Straße gesehen haben. Diese lagen allerdings über 40 km südlich seines Kurses und waren damit mehr als doppelt so weit entfernt, als er das Innere der nicht existierenden Poctes's Bay annahm.²⁰

Die Entdeckungen der beiden Franklinschen Überlandexpeditionen wurden später sowohl nach Westen wie nach Osten erweitert und zwar durch die beiden Hudson Bay Company Angestellten Peter Warren Dease (1805–1863) und Thomas Simpson (1808–1840) in den Jahren 1837 und 1839. 1833 wollte George Back der vermißten Ross-Expedition Hilfe bringen. Dabei erreichte er die arktischen Gewässer an der Mündung des Great Fish Rivers (Back River), wo 1848 der Rest der Franklin-Expedition zugrunde ging. Damit waren 1839 nahezu die gesamte kanadische Nordküste und wesentliche Teile des Gebietes östlich von 100°W bis zur Breite von 75°N kartiert. Aber speziell die Küsten im Gebiet zwischen 70° N und 69° N und 85° W und 95° W waren nicht erschlossen, d.h. die Fiktion der »Poctes's Bay« war noch nicht erkannt, und King Willams Land konnte noch nicht definitiv als Insel bezeichnet werden. Außerdem kannte man nicht die West-Küste der Boothia-Halbinsel (Franklin Strait und Peel Sound). Die Existenz einer Nord-West-Passage war damit zwar sehr wahrscheinlich, aber durchaus noch nicht nachgewiesen. Das war die Situation, als 1845 die Franklin-Expedition England verließ.²¹

Gründe zur Durchführung und wissenschaftliche Zielsetzung der Expedition

Frederick Beechy gab 1843 sein Buch über die 1818 mit Franklin unternommene Arktisreise heraus, war also mit dem Thema Polarforschung beschäftigt, als er im selbigen Jahr der Admiralität den Vorschlag einer weiteren Arktisexpedition unterbreitete. Nach der gerade erfolgten Rückkehr der überaus erfolgreichen Antarktisexpedition unter James Clark Ross und Francis R. M. Crozier (1896–1848) mit den Schiffen EREBUS und TERROR war der Zeitpunkt dafür zweifellos günstig. Es galt zunächst die Nord-West-Passage aufzudecken, um

damit ein geographisches Problem zu erledigen, in das schon viel Energie geflossen war und das, wie oben angedeutet wurde, seiner Lösung nahe schien. Mit der vollen Rückendeckung von E. Parry, Francis Beaufort (1774–1857), dem Hydrographen der Admiralität, und dem Geomagnetiker Edward Sabine (1788–1883) unternahm es John Barrow im Dezember 1844, dem ersten Lord der Admiralität Lord Haddington (1780–1858) ein diesbezügliches Proposal zu übergeben.²² Barrow glaubte, daß das Problem lösbar sei, und legte zur Stützung dieser Ansicht den neuesten Stand der Entdeckungen dar – griff auf die Entdeckungsgeschichte zurück und ging auf die Kosten des vorgeschlagenen Unternehmens ein. Die einzige wissenschaftliche Disziplin, die neben der Hydrographie erwähnt wurde, allerdings vergleichsweise ausführlich, war die Geomagnetik.²³

Offenbar nach Intervention des damaligen britischen Premierministers Robert Peel (1788–1850), dem u.a. daran lag, die wissenschaftliche Zielsetzung der Expedition auszubauen, wurden weitere Gutachten angefordert (u.a. von John Franklin), die einhellig positiv ausfielen, so daß der Zustimmung Peels nichts mehr im Wege stand. Der nächste Schritt war die Auswahl des Expeditionsleiters, seines Stellvertreters und der leitenden Offiziere. Details dazu können hier nicht ausgebreitet werden. Einige Anmerkungen folgen weiter unten. Als Expeditionsschiffe wurden EREBUS und TERROR bestimmt.

Wer sich mit der Expedition tiefer auseinandersetzen möchte, wird geneigt sein, sich die Instruktionen (23 Paragraphen), die Sir John Franklin von der Admiralität mitgegeben wurden, näher anzuschauen.²⁴ Im folgenden werden nur die Punkte kurz berührt, die zu den wissenschaftlichen Aufgaben Bezug haben.

Der geographischen Zielsetzung, der Auffindung der Passage, war oberste Priorität eingeräumt. Nachdem im § 13 die Wichtigkeit der Geomagnetik im allgemeinen betont wird, heißt es dann im § 14, daß James Fitzjames (1810?–1848) und andere Offiziere für die Beobachtungen *über die magnetische Abweichung, Neigung und Kraft* abzustellen sind, solange das mit dem sicheren Schiffsbetrieb zu vereinbaren ist (Vergleichsmessungen an Land oder auf dem Eis sind ggf. durchzuführen). Ferner soll die Temperatur der Luft, des Meeres



TERROR und EREBUS im Peel Sound 1846, Gemälde von M. Myer 1977. (Aus: Rice 1986)

sowohl an der Oberfläche, als auch in bestimmten Tiefen beobachtet werden. Im Falle einer Überwinterung ist ein magnetisches Observatorium aufzubauen. Gemäß der Übersetzung von Brandes sagt der § 17: *Ferner haben wir für den Fall eines Winteraufenthaltes der Expedition in hohen Breitengraden Ihnen Instrumente zu Beobachtungen über atmosphärische Strahlenbrechung bei geringen Höhenwinkeln ausgehändigt (...) Über andere meteorologische Beobachtungen (...) werden Sie ebenfalls berichten und zugleich bei vorkommenden Gelegenheiten die Tiefe des Meeres, die Beschaffenheit des Meeresgrundes, die Richtung, von welcher die Fluth einsetzt, und deren Höhe, sowie die Beschaffenheit und Schnelligkeit der Wellen untersuchen.* Im § 20 heißt es: *Sie werden alle in Ihrer Gewalt stehenden Mittel anwenden, um Species aus dem Tier, Mineral- und Pflanzenreich zu sammeln und aufzuwahren, sofern die Umstände dieses ohne Zeitverlust gestatten; eben so werden Sie von den größeren Tieren genaue Abbildungen ausführen und diesen erläuternde Beschreibungen beifügen. Wir sind sicher, daß Sie sowohl hierbei, als auch bei allen anderen wissenschaftlichen Arbeiten, von Ihren Offizieren, von denen einige uns für diese Aufgaben als vorzüglich befähigt empfohlen wurden, wesentliche Unterstützung finden werden.* Tatsächlich befand sich in der Person des Dr. Harry Goodsir (gest. 1848) ein ungewöhnlich befähigter Naturkundler an Bord, der bereits viele zoologische Arbeiten publiziert hatte.²⁵ Aber auch Dr. Alexander McDonald (gest. 1848), ein Studienkollege Goodsirs, gehörte sicher zu den Offizieren die hier angesprochen wurden.

Anmerkungen zu Offizieren, Mannschaft und Ausrüstung

Franklin wurde bereits oben in einer Kurzbiographie vorgestellt. Sein Stellvertreter auf der EREBUS war James Fitzjames. Dieser war damit nach Crozier, der die TERROR führte, der dritte in der Rangfolge der Offiziere. Fitzjames muß sowohl als Mensch als auch als Seemann von außerordentlichen Qualitäten und Fähigkeiten gewesen sein. Mehrfach ausgezeichnet, hatte er eine schnelle Karriere in der Navy gemacht. Er war weitgehend verantwortlich für die Zusammenstellung der Mannschaften. Fitzjames hatte keine Polarerfahrungen und gehörte zweifellos zu denjenigen, die darauf aus waren, den Wellington Channel nach Norden zu verfolgen, dessen Einfahrt seit Parrys erster Reise (1819–20) bekannt war.²⁶

Crozier hatte schon Jahre im Eis verbracht – an drei der Expeditionen Parrys teilgenommen und die Antarktisexpedition 1839–1843 zusammen mit J.C. Ross durchgeführt. Crozier galt als Experte für geomagnetische Meßgeräte und Beobachtungen.

Von den weiteren Offizieren waren polarerfahren: Graham Gore, Charles H. Osmer, Dr. McDonald auf EREBUS und die »Ice-Master« James Reid und Thomas Blanky (TERROR). Von den Unteroffizieren und Mannschaften waren auch schon etliche im Eis gewesen.

Die außerordentlich qualitätvolle Verproviantierung der Schiffe war für gut drei Jahre ausgelegt, wobei Konserven eine wichtige Rolle spielten.²⁷

Zu den Besonderheiten der Ausrüstungen gehörten neben den ungewöhnlich umfangreichen Bibliotheken (die der TERROR umfaßte 1100 Bände) auch jeweils eine Drehorgel mit der 50 verschiedene Musikstücke gespielt werden konnten.

Die Schiffe

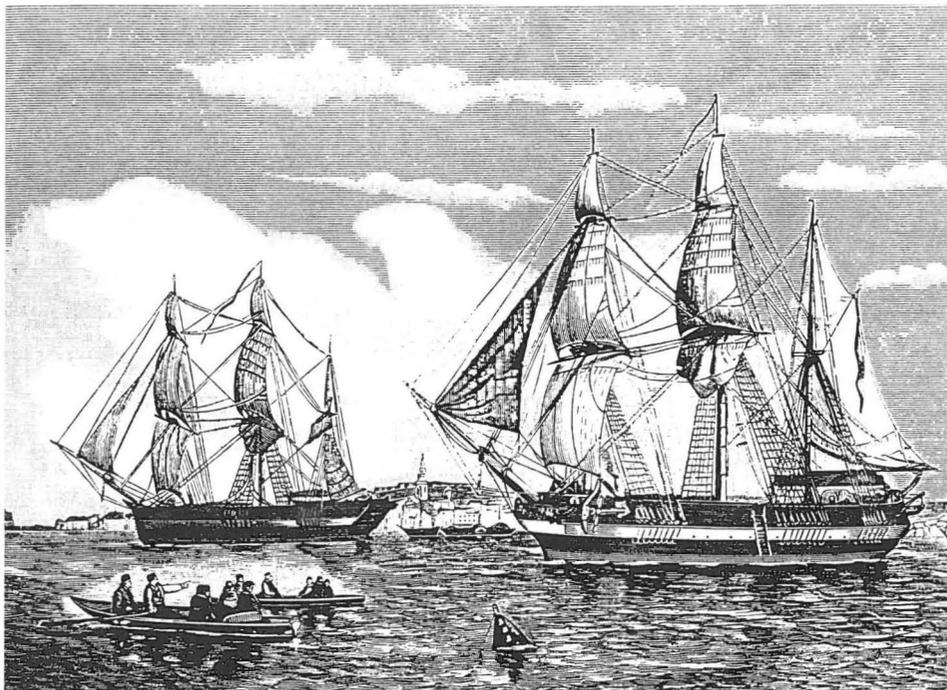
Beide Schiffe, hölzerne, als Barken getakelte Segel-Kriegsschiffe, gehörten zu der Klasse der sogenannten Bomb-vessel, im englischen manchmal auch kurz bombs genannt. Im Deutschen liest man manchmal den Ausdruck Bombengaliot. Die Schiffe trugen ursprünglich

auf dem durchgehenden Hauptdeck Mörser zum Abfeuern schwerer Sprenggeschosse. Die weitere Bewaffnung war schwach. Damit war der Schiffstyp, der um 1800 herum in Mode kam, offenbar in erster Linie für den Beschuß von Festungen konzipiert. Daß sich die Schiffe für Polarfahrten vergleichsweise gut eigneten, ist naheliegend. Anders als z.B. bei Fregatten, war bei diesen der Außenhautverlauf nicht wesentlich durch Stückpforten unterbrochen. Außerdem waren die Schiffe sehr fest gebaut, um das Gewicht der Mörser und die hohen Rückstoßkräfte aufnehmen zu können.²⁸

Die Schiffe wurden zwischen Februar und April 1845 in gut sechswöchiger Wertzeit überholt und offenbar nochmals gegenüber ihrer Ausreise von 1839 verstärkt. Beide wurden mit einer Dampfmaschine versehen, die eine Schraube antrieb. Um die Schraube gegen Eispressungen zu schützen, war eine besondere Vorrichtung konstruiert worden. Diese erlaubte es, die Schraube im schwimmenden Zustand des Schiffes zu lösen und in einem Schacht aufzuziehen. Bei Probefahrten wurde unter Dampf eine Freifahrtgeschwindigkeit von 4–5 kn erreicht. Durch die Verlegung dicker Dampfleitungen waren bestimmte Räumlichkeiten beheizbar.

Nachfolgend werden einige Details der Schiffe in Stichworten aufgeführt²⁹, wobei die Originalangaben von Längen (System »Imperial Yard«) in das metrische System überführt wurden.³⁰

HMS EREBUS³¹: HECLA class bomb vessel, Baujahr 1826, nur zwei Jahre im aktiven Dienst der Navy, bevor die Umrüstung für die Antarktisexpedition 1839–1843 erfolgte, getakelt als Bark, Mars- und Bramsegel jeweils einteilig, Glattdecker, Rumpflänge etwa zwischen den Loten: 32 m, Breite auf Spanten (?): 8,70 m, Vermessung ca. 372 Registertons, ursprüngliche Bewaffnung 1 Mörser Kaliber 33 cm, 1 Mörser Kaliber 25,5 cm, 10 Karro-naden.



TERROR und EREBUS vor der Ausreise auf der Themse ankernd, *Holzchnitt 1844. (Archiv DSM)*

HMS *TERROR*: VESUVIUS class bomb vessel, Baujahr 1813, Kampfhandlungen im amerikanischen Krieg (1812–1815), danach aufgelegt bis 1828, sollte dann im Mittelmeer zur Piratenbekämpfung eingesetzt werden, lief aber bei der Anreise in der Nähe von Lissabon auf, wurde geborgen und in Plymouth wieder repariert, 1836–1837 eingesetzt für eine Arktisexpedition unter George Back, nach Beschädigung durch Eispressungen heimreisend, in Irland auf Grund gesetzt, um ein Sinken zu verhindern, wieder geborgen und repariert, 1839–1843 zur Antarktisexpedition eingesetzt.

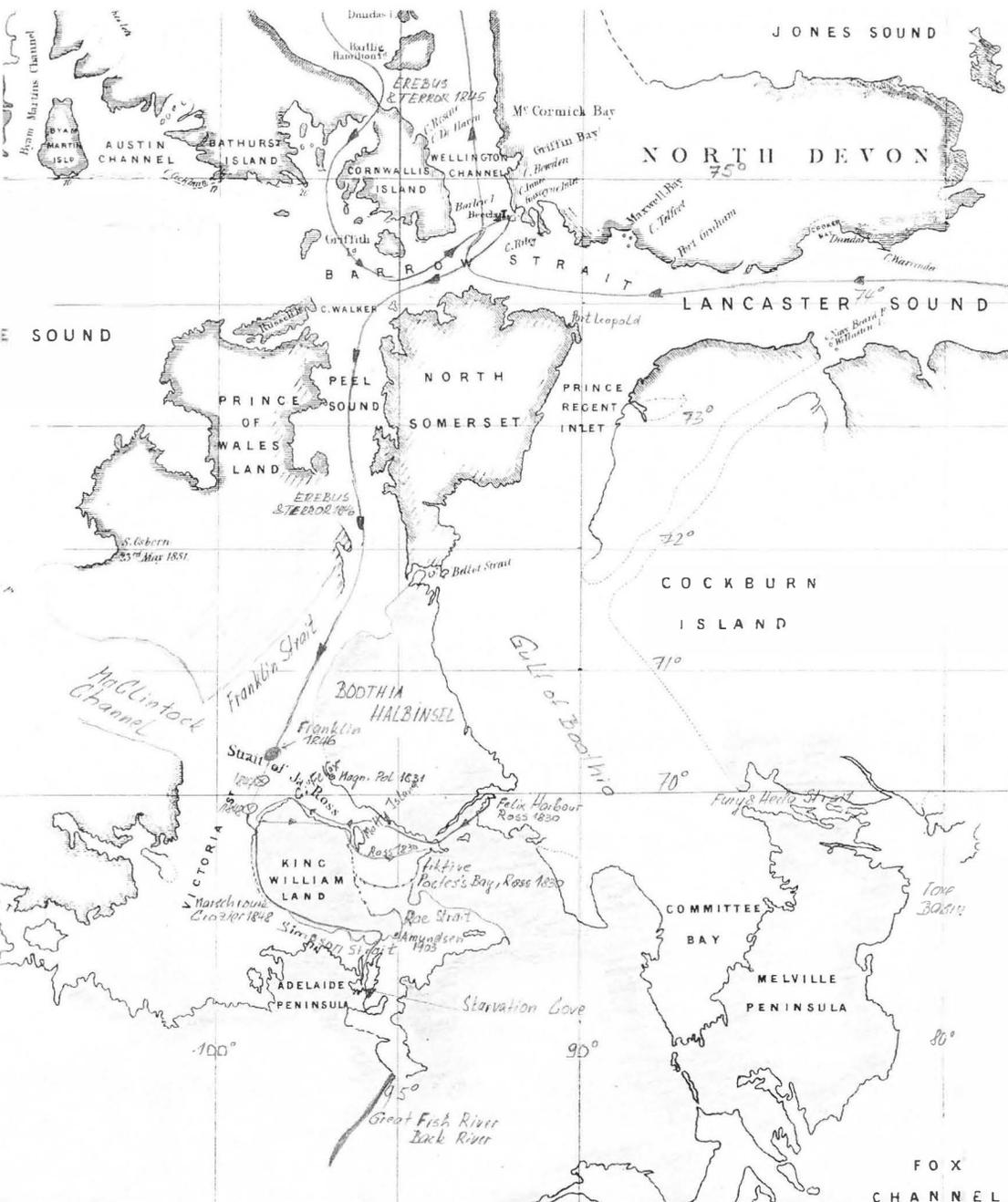
Grundsätzliches Layout und Rigg sowie ursprüngliche Bewaffnung wie *EREBUS*, Rumpflänge etwa zwischen den Loten: 31,1 m, Breite auf Spanten (?): 8,24 m, Vermessung ca. 325 Registertons.

Etwas zum Reiseverlauf der Franklin/Crozier-Expedition 1845–1848

Die Stimmung an Bord der Schiffe während der Reise bis zu den Whalefish Islands nahe Disko wird in Berichten, Briefen und in einem Tagebuch von Fitzjames reflektiert. Uneingeschränkte Begeisterung und Optimismus für die bevorstehenden Aufgaben läßt sich aus diesen Dokumenten entnehmen. Fünf des ursprünglich 134 Männer zählenden Expeditionscorps wurden wegen gesundheitlicher Mängel mit der *BARRETTO JUNIOR* nach Hause geschickt. Über den weiteren Verlauf der Reise existiert aber tatsächlich nur ein einziges schriftliches Dokument.³² Darauf ist zunächst ein ungewöhnlicher Erfolg der Reise vermerkt – noch 1845 gelangte man im Wellington Channel bis 77° N, kam dort offenbar aber nicht weiter, umfuhr auf dem Rückzug nach Süden die Cornwallis Insel, bevor man an der Beechy Insel überwinterte (bei Cap Riley, Süd-West Spitze der Insel North Devon). Schließt man sich der Sichtweise von Cyriax an³³, fuhren die Schiffe zunächst 75 sm nach Südwest und verfolgten dann den Peel Sound nach Süden. Nachdem so rund vier Breitengrade durchsegelt wurden, kamen die Schiffe gut 20 sm nördlich von Cape Felix im Herbst 1846 fest. Aber im Sommer 1847 konnten die Schiffe nicht aus dem Eise befreit werden! Man mußte eine zweite Überwinterung in dieser unseligen Gegend hinnehmen. Das bedeutet, man war ab Herbst 1846 nicht mehr in der Lage, auch nur das Geringste zu tun, um aus eigener Kraft von hier in eine bestimmte Richtung vorzudringen.³⁴ Insgesamt waren die Schiffe etwa 30 sm nach Südsüdwest verdriftet, als diese am 22. April 1848 auf etwa 69°50' N, 98°50' W, 12 sm von der Nordwest-Küste von King William Land entfernt, abandonniert wurden. Das Ziel der Männer war es, zunächst die Mündung des Great Fish River zu erreichen, um von hier aus in bewohnte Gebiete zu reisen. 105 Personen waren zu diesem Zeitpunkt noch am Leben. Etwa 35 von ihnen haben später noch einen Platz namens Starvation Cove erreicht (nahe der Mündung des Great Fish River auf 68°10' N, 97° W). Nachdem sie ungefähr 120 sm zurück gelegt hatten, sind sie hier zugrunde gegangen. Entlang der Reiseroute wurden später Leichen und Ausrüstungsgegenstände gefunden.

Zu den Expeditionen, die zur Klärung des Verbleibens der Franklin/Crozier-Expedition ausgesandt wurden

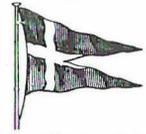
Als das Jahr 1847 verging, ohne daß etwas über den Verbleib der Expedition bekannt wurde, begann man mit der Planung von Entsatzexpeditionen. Dabei ging man systematisch vor. Eine Expedition wurde zur Beringstraße geschickt, um Franklin ggf. entgegenkommen zu können. Eine Landexpedition hatte die Aufgabe, die kanadische Nordküste zu untersuchen. Die dritte Expedition schließlich wurde zum Lancaster Sound befohlen, um Franklin zu folgen.



Skizze der vermuteten Kurse und Positionen der Franklin/Crozier-Expedition von 1845–48 und des Weges, den James C. Ross 1820 zurücklegte, auf der Basis einer Karte, die E.A. Inglefield (1820–1894) im Oktober 1853 anfertigte, erschienen 1854 in den »Parliament Papers«. Um die Übersichtlichkeit zu verbessern, wurden zudem vom Verfasser noch einige der damals unbekanntesten Küsten grob eingetragen.

H. M. Sledge "Endeavour."

Names.	Rank or Rating.	Belonging to.
George F. M'Dougall	Second Master	Resolute.
Clements Markham	Midshipman	Assistance.
Joseph Abbot	Captain, Forecastle	Pioneer.
James Beer	Corporal, R. M. A.	Pioneer.
Joseph Bacon	A. B.	Resolute.
Robert Graham	A. B.	Resolute.
Richard Ellis	Stoker	Pioneer.
Samuel Taylor	Stoker	Pioneer.



Morro—"Our trust is in God."

Besatzung des Schlittens ENDEAVOUR 1851. (Aus: »Parliament Papers«)

Sledge "Grinnell."

SLEDGE "GRINNELL."



Morro.—"The Heart that can feel for another."

Names.	Rank or Rating.	Ages.	To what Ship belonging.
Mr. R. C. Allen	Master	39	"Resolute."
Mr. Edward Langley	Boatswain	34	Ditto.
Thomas Bond	Ice quartermaster	38	Ditto.
Robert Moon	ditto	41	"Pioneer."
Michael Collins	ditto	42	"Assistance."
William Cunningham	A. B.	24	Ditto.
Simon Dix	Private R. M.	27	Ditto.
George Murray	Ice quartermaster	45	"Intrepid."

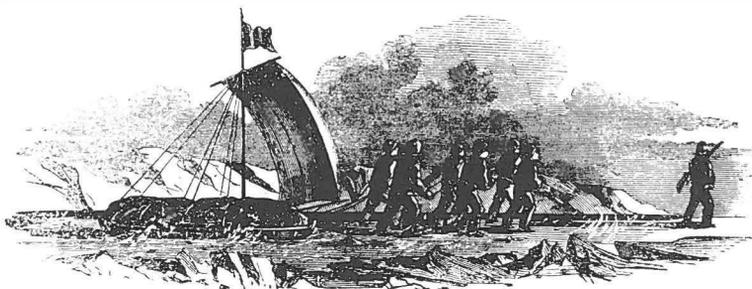
Abstract of Weights.		
Standing weights	- - -	685 lbs.
Provisions for party	- - -	456 "
Depôt for Lowther Island	- - -	186 "
Total weight	- - 7)	1,327
Weight per man	- - -	189 lbs.

Besatzung und Operationsmotto des Schlittens GRINNELL. (Aus: »Parliament Papers«)

J. C. Ross leitete die Expedition via Lancaster Sound, die erst im Spätsommer 1848 vor Ort war und ungünstige Eissituationen antraf, die wenig Bewegungsfreiheit ließen. Er überwinterte an der Nordostecke von Somerset Island (Leopoldhafen) in einer Gegend, die er schon 1833 kennengelernt hatte. Bei Schlittenreisen im Frühjahr 1849 war er auf der richtigen Spur, als er die Westküste von North Somerset ein erhebliches Stück nach Süden verfolgte. Man fand aber keinerlei Anzeichen der Vermißten hier, die eine Fortsetzung der Reise rechtfertigt hätten.³⁵ Ross versuchte seine beiden Schiffe ENTERPRISE und INVESTIGATOR noch via Barrow Strait weiter nach Westen zu pressen. Aber die Schiffe wurden besetzt und drifteten wieder zurück nach Osten. Er konnte sich glücklich preisen, daß es gelang, wieder frei zu kommen und man die Heimreise antreten konnte.

Auch Commander Thomas E. Moore (1819–1872) mit der PLOVER, die zudem noch von der mit Forschungs- und Vermessungsarbeiten an der amerikanischen Westküste beschäftigten HERALD unterstützt wurde, fand von Franklin keine Spur. Nicht anders erging es der Landexpedition, die Richardson, Franklins bester Freund und Gefährte aus alten Tagen, persönlich leitete. Im November 1849 lagen die Ergebnisse der drei Expeditionen vor, und man mußte zugeben, daß tatsächlich gar nichts erreicht worden war. Allerdings war die Wahrscheinlichkeit, die Expeditionsmitglieder noch irgendwo lebend anzutreffen, drastisch gesunken. Es macht keine Schwierigkeiten, sich angesichts dieser Fakten die öffentliche Reaktion und die Stimmung in der Admiralität vorzustellen.

Mindestens zehn Schiffe, von denen sechs der Navy unterstanden, reisten 1850 zu neuen Suchexpeditionen aus. Zwei Schiffe schickten die USA, ein Schiff rüstete Lady Franklin



Names.	Rank or Rating.	Ages.	To what Ship belonging.
Mr. W. W. May - -	Mate	21	Resolute.
Geo. F. Malcolm - -	Capt. hold	33	Resolute. Discharged to "Hotspur" from a severe frostbite, and obliged to return to the ship.
Jno. Davis - - -	Bombardier		Resolute.
Thos. Brown - - -	Blacksmith		Resolute.
Rd. Heeles - - -	R.M.		Resolute. Discharged to "Perseverance," Melville Island sledge.
Wright - - -	R.M.	26	Pioneer.
Wm. Elliott - - -	Carprs. mate		Pioneer. In lieu of Malcolm, from the "Dasher."
Ben. Strutt - - -	A.B.		Resolute.
Robt. Urquart - - -	R.M.		Intrepid. In lieu of Heeles from "Perseverance."

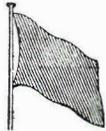
Abstract of Weights.			
Standing weights - - -	-	-	390 lbs.
Depôt for Dr. Bradford - - -	-	-	323
28 days provisions - - -	-	-	588
Total weight - - -	-	-	1,306
For each man - - -	-	-	217

Faksimile zum Schlitten EXCELLENT 1851. (Aus: »Parliament Papers«)

aus, ein weiteres die Hudson Bay Company. Unmöglich, in diesem Rahmen auf die Details der Reisen einzugehen. Daß man in der Folgezeit bald in die Situation kam, Retter für die Rettenden auszuschicken, konnte nicht ausbleiben. Eines der 1850 ausgereisten Schiffe, auf die das zutraf, war die INVESTIGATOR, geführt von Robert McClure (1807–1873). Erst 1853 klärte sich das Schicksal dieses Schiffes und seiner Besatzung. Nach zwei Überwinterungen in der Mercy Bay an der nördlichen Küste der Banks-Insel – gerade als die verzweifelte Besatzung im Begriff war, das Schiff zu verlassen, kam Hilfe von der RESOLUTE. Ein Deutscher, der Herrnhuter Johann A. Miertsching (1817–1875), gehörte als »Escimo Interpreter« zu den Teilnehmern der Reise mit der INVESTIGATOR. Er hat eine eindrucksvolle Schilderung dieses über fünf Jahre dauernden Reiseabenteuers hinterlassen.³⁶

Diese Invasion in den nordkanadischen Archipel hatte allerdings auch einen Erfolg in der eigentlichen Aufgabe zu verzeichnen. Auf Beechy Island fand man drei Gräber und viele Gegenstände, aus denen sich unzweideutig schließen ließ, daß hier die Franklin-Expedition 1845–46 überwintert hatte. Aber trotz intensivster Suche wurde kein schriftliches Dokument entdeckt, das einen Hinweis auf die beabsichtigte Richtung der Weiterreise gegeben hätte.

Ein erneut 1852 mit fünf Schiffen ausreisendes Suchgeschwader der Navy wurde durch die Lage dieses Fundplatzes eher fehlgeleitet. Es setzte sich die Meinung fest, Franklin sei

Officers' and Men's Names.	Name of Sledge.	Distinguishing Flag.	Motto.	Motto.	Distinguishing Flag.	Name of Sledge.	Officers and Men's Names.
SOUTHERN DIVISION.							
CAPTAIN OMMANNEY.							
<i>South-western Branch.</i>							
<i>Extended.</i>							<i>Limited.</i>
Capt. E. Ommanney } William Dore - } James Brooke - } Charles Campbell - } Edward Privett - } George Davis - } Thomas Ward - }	Reliance		Domine dirige nos.	Sequor juvare.		Succour	Lt. Geo. F. Mecham. William Tullett. Robert Slessar. George Green. William Mitchell. John Bailey. William Beedling.
Lieut. W. H. Browne } Joseph Beams - } William Harvey - } John Bettison - } William Lowrie - } Richard Binstead - } George Martin - }	Enterprize		Gazewhere some dis- tant speck a sail implies; With all the thirst- ing gaze of enterprize.	Respice finem.		Inflexible	Mr. Charles Ede. George Drover. John Elliott. Francis Dow. Thomas Rumble. Thomas Coplands. William Colwill.
<i>Extended.</i>							<i>Limited.</i>
Lieut. Sherard Osborn } Mr. H. P. Webb - } James Marshall - } Edward Spencer - } William M'Arthur - } Edward Thomas - } John Green - } John Harbourn - }	True Blue		Nil desperan- dum.	Nothing adventure nothing win.		Adventure	Mr. Vesey Hamilton. Peter Simpson. John Scarlett. John Cunningham. Geo. Francis. Stephen Howe. Francis Webber. William Manger.
<i>Auxiliary to the Southern Division.</i>							
Mr. Fred. J. Krabbé } Thomas Armstrong - } Thomas Wilson - } John Heyden - }	Success		One and all.	-	-	-	William White. Robert M'Clean. Geo. Custance. Thomas Northhouse.

WESTERN DIVISION.

		Northern Branch.					
<i>Extended.</i>							<i>Limited.</i>
Lieut. R. D. Aldrich	Lady Franklin		Faithful and firm.	In Deo confido.		Hotspur	Mr. R. B. Pearse.
Serjeant Gough							James Robinson.
William Coles							William Ward.
Peter Finney							Henry Deller.
Robert Holly							James Shingleton.
Thomas Ransom							William Culver.
William Huggett							William George.
James Fox	Henry Fussell.						
<i>Extended.</i>							<i>Limited.</i>
Lieut. F. L. M. Clintock	Perseverance		Persevere to the end.	Faithful and intrepid.		Dasher	Mr. W. B. Shellabear.
James Wilkie							James Fullarton.
James Dawson							Robert Urquhart.
William Richards							Foster M'Kenzie.
John Salmon							Thomas Hood.
James Hoill							George Wood.
James Rodgers	Henry Morgan.						
Mr. A. R. Bradford	Resolute		St. George and merry England; onward to the rescue.	Prospice. Respice.		Excellent	Mr. W. Wm. May.
Benjamin Young							Geo. S. Malcolm.
Robert Hoill							Thomas Brown.
Moses Tew							John Davies.
Eli Bone							Benjamin Strutt.
William Swancy	John Wright.						
Samuel Rogers	John Hieels.						
		<i>Auxiliary to the Western Branch.</i>					
Mr. Jno. P. Cheyne	Parry		Endeavour to deserve.	—	—	—	Thomas Record.
Joseph Organ							Henry Cumber.
William Elliott							Richard Bland.
James Foley							Nicholas Holton.

nördlich (durch den Wellington Channel) oder direkt westlich zu suchen. Bei der daraufhin in diese Richtungen einsetzenden Suche wurden per Schlitten sehr große Strecken in unbekanntem Gebieten zurückgelegt. Entsprechend umfangreich waren die Erfolge für die Geographie und andere Wissenschaften. Allerdings kehrte nur ein Schiff des Geschwaders wieder nach Großbritannien zurück. Vier Schiffe wurden aufgegeben – glücklicherweise ohne daß dabei Menschenleben zu beklagen waren.

1853/54 konnte Dr. John Rae (1813–1893), der über Land an die Ostküste der King Williams Insel (Ross's King Williams Land) gereist war, Relikte und definitive Nachrichten über den Verlust der Expedition beibringen. Wie bereits angedeutet, konnte aber erst durch ein Papier und andere Gegenstände, die während einer Expedition 1857–59 unter Francis Leopold McClintock (1819–1907) gefunden wurden, Genaueres über den Reiseverlauf und das tragische Schicksal der Expedition herausgefunden werden.

Schlußbetrachtung

Liest man die in den »Parliamentary Papers«³⁷ abgedruckten sachlichen Schilderungen und sonstigen Dokumente, beispielsweise die der großen Navy-Such-Kampagne von 1852–54, und betrachtet die dazugehörigen Karten und Skizzen, so kann man sich einer Faszination nicht entziehen. Der Enthusiasmus und die Pflichttreue, mit der die Navy-Seelute an ihrer Aufgabe hingen, nötigt uningeschränkten Respekt ab. Während über das, was Franklins Leute taten, leider so gut wie nichts bekannt ist, stellen die Taten der Suchmannschaften ein kulturhistorisches Phänomen dar, das in ganzem Umfang noch nicht gewürdigt wurde. Der Grund dafür ist, daß die Tatsachen an sich bereits derart komplex und abenteuerlich waren, daß die Betrachtung des kulturellen Hintergrundes, auf dem diese Leistungen möglich waren, weitgehend aus dem Blick geriet.

Ähnlich verhält es sich mit der Bewertung und Betrachtung der Franklin/Crozier-Expedition. Ihr Hintergrund scheint klar zu sein. Hier sollte mit der sprichwörtlichen britischen Tüchtigkeit, nicht zuletzt zum Ruhme der Royal Navy, endlich ein ärgerliches geographisches Problem erledigt werden. Gab es auch einen praktischen oder politischen Hintergrund? Glaubte z.B. noch jemand ernsthaft daran, im Norden Kanadas eine kurze, schiffbare Verbindung zwischen dem Pazifik und dem Nordatlantik zu finden? Diese Frage ist nicht mit einem Satz zu beantworten. Schaut man sich J. Barrows Proposal von 1844 an, erkennt man, daß diese Hoffnung noch bestand, und Barrow überblickte die erfolglosen Bemühungen um die Nord-West-Passage so genau wie kein Zweiter.³⁸ Möglich wäre, daß seine Suggestion einer möglichen praktischen Nutzung der Passage einem opportunistischen Trieb entsprang. Aber wem hätte er dabei nach dem Munde reden wollen, ohne sich der Gefahr auszusetzen, sich selber zu diskreditieren? Nein – es dürfte so gewesen sein, daß nicht nur Barrow, sondern auch andere (z.B. Franklin) daran glaubten. Daß es eine Nord-West-Passage gab, daran zweifelte keiner der Experten. Aber würde diese einmaßen regelmäßig mit Schiffen befahrbar sein? An dieser Frage hing das Problem.³⁹ Franklin könnte so gedacht haben: Die kanadische Nordküste wird jedes Jahr eisfrei, mehr oder weniger von der Beringstraße bis zum Großen Fischfluß (Back River) – davon konnte ich mich durch eigene Anschauung überzeugen. Der Lancaster Sound und seine Verlängerung sind nahezu jedes Jahr schiffbar. Das berichten Walfänger, die sich seit den Reisen von J. Ross (1818) und Parry (1819–21) jährlich dorthin begeben! Daß es eine Nord-Süd-Verbindung zwischen diesen beiden Straßen gibt, wird durch die bisherigen Entdeckungen nahegelegt. Warum sollten diese fünf Breitengrade zwischen 74° N und 69° N nicht auch befahrbar sein? Meine Schiffe sind zudem durch ihre dampfmaschinengetriebene Schraube



Sir John Franklin nach seiner zweiten Überlandexpedition. (Aus: Polar Record, Juli 1997)



Sir John Franklin. Lithographie von L. Hagbe. (Aus: Mirsky 1955)

in der Lage, gelegentlich windunabhängig zu operieren und damit auch in einer kurzen Saison effektiv nutzbar. Und hatten die J.C. Ross'schen Erfolge in der Antarktis nicht bewiesen, daß das zuvor als unmöglich Betrachtete durchaus bewältigt werden konnte?

Und noch eine Vision/Fiktion war durchaus nicht ausgerottet, und diese könnte, wenn auch nicht gerade in Franklin, so doch in einigen seiner Mitarbeiter geschlummert haben: War nicht möglicherweise sogar das zentrale Polarmeer weitgehend eisfrei und somit schiffbar?

Tatsächlich ist Franklin während seiner Expedition beiden Fragen nachgegangen. Er fuhr 1845 zunächst nordwärts in den Wellington Channel, wo er erst auf 77° N gestoppt wurde. 1846 ging er dann durch den Peel Sound nach Süden und erreichte auf Anhieb fast 70° N und war nur noch einen Breitengrad von der kanadischen Küste entfernt!

Es ist nicht zu übersehen – die Ausreise der Franklin Expedition stand unter dem Aspekt neuer Machbarkeitsvorstellungen. Erfahrung und Können, im Verein mit neuen Techniken, würden bisher unerreichte Erfolge bei der Durchführung von See-Expeditionen ermöglichen. Und selbst wenn die Passage kein Königsweg wäre, um die pazifische Flotte schnell nach Europa bringen zu können – bewältigen würde man sie. Und wer weiß – mit weiter verbesserter Technik könnten sich bald weitere Möglichkeiten ergeben. Nicht nur deswegen, weil Frieden in Europa herrschte und die britischen Finanzen gut gestellt waren, kam die Expedition zustande. Sie war im Einklang mit der generellen Wissenschaftsentwicklung des 19. Jahrhunderts – der Epoche, in der sich nach der aufbrausenden Aufklärung die Prinzipien der modernen Naturwissenschaft herauskristallisierten. Diese Entwicklung der Technik und Naturwissenschaft ist zunächst wesentlich durch das viktorianische England vorangetrieben und beeinflusst worden.

Ferner war noch ein politischer Aspekt im Spiel, den Franklin selbst in einem Brief des Jahres 1824 thematisierte.⁴⁰ Es galt, britische Herrschaft in der kanadischen Arktis zu demonstrieren. Den von Alaska nach Osten vordringenden Russen sollten die Grenzen gesetzt werden. Die Hudson Bay Company war zu stützen. Der Pelzhandel, damals ein

ungemein profitables Geschäft, stand in enger Beziehung mit der Erschließung des nördlichen Kanada.

Franklin war, als er sich 1844/45 59jährig um die Leitung der Expedition bewarb, kein ehrgeiziger Abenteurer. Seine oft dokumentierte Beharrlichkeit mag eine Triebfeder seiner Bewerbung gewesen sein, vielleicht auch sein Verdruß über den uneleganten Abschied von Tasmanien. Mag sein, daß er sich, von den Pflichten eines Gouverneurs entbunden, wieder danach sehnte, an Bord eines Schiffes in der Gesellschaft ehrlicher Seeleute zu leben. Wesentlich wichtiger als das alles dürfte aber gewesen sein, daß er eine ganze Reihe von geographisch-wissenschaftlichen Assoziationen hatte, die er mit den politischen Interessen seines Vaterlandes verband – des Landes und der Gesellschaft, der er sich verpflichtet fühlte.

Bei aller Liebenswürdigkeit, die Franklin auszeichnete, war er ein kritischer Realist. Selbst weit herumgekommen, lebte er mit einer Frau, deren Wissen und Welterfahrenheit zu damaliger Zeit nicht leicht ihresgleichen fand.

Häufig wird heute die Religiosität Franklins betont. Diese existierte, man spürt sie in seinen Berichten und Briefen. Aber es wird übersehen, daß eine pietistische Einstellung im England in der Mitte des 19. Jahrhunderts weit verbreitet war! Eine Einstellung, die offensichtlich nicht im Widerspruch stand zu dem pragmatischen Glauben an Wissenschaft und Fortschritt. Allerdings waren bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus erhebliche theologische Entgleisungen – die eine verhältnismäßig starke öffentliche Wirkung hatten – an der Tagesordnung, wenn wissenschaftliche Ergebnisse, z.B. der Geologie und Biologie, dem Bibeltext oder der gängigen Bibelauslegung widersprachen. Franklins Religiosität war, gemessen an den Zeitströmungen, durchaus nichts Ungewöhnliches. Sir John zeichnete sich allerdings dadurch aus, daß die – mit dem »modernen« Neopietismus häufig einhergehende – Bigotterie ihm absolut nicht nachgesagt werden kann.

Anmerkungen:

- 1 Der Begriff Expedition wird im folgenden in Übereinstimmung mit der gängigen Praxis in zweifachem Sinne gebraucht: Er bezeichnet sowohl eine Forschungs-/Entdeckungsreise, als auch die Gesamtheit der Personen und Mittel, die an der Durchführung der Reise beteiligt sind.
- 2 Zu den »Parliamentary Papers« vgl. das Literaturverzeichnis. Eine übersichtliche Tabelle der Suchexpeditionen siehe: Mirsky 1955, S. 285–287. Eine kurze Beschreibung der vielen Expeditionen bis 1915 s. Holland 1994 oder auch Breitfuss 1939. Brandes 1854 widmet sich ausführlich den Expeditionen bis 1854; einen hervorragenden Überblick findet man in PGM 1855, S. 98–119, und Tafel 8.
- 3 Vgl. z.B. Polar Record 1967, Volume 14, Heft 90, S. 333: Projekt »Franklin« 1967, oder Beattie/Geiger 1989. Owen Beattie ließ u.a. Haarproben von drei unverwesten, exhumierten Teilnehmern untersuchen. Es wurden signifikant erhöhte Bleikonzentrationen festgestellt. Diese, so darf man vermuten, wurden durch den Genuß von Konservennahrung erworben. Konservendosen waren seinerzeit noch innen mit Blei verlötet. Blei konnte daher durch die eingefüllten Nahrungsmittel gelöst werden und somit in die Nahrungskette gelangen. Bei einer Bleivergiftung sind u.a. mentale Insuffizienzen symptomatisch, d.h. der Wille und die Denkfähigkeit der vergifteten Menschen wird geschwächt. Im Zusammenhang mit früher aufgefundenen Relikten war man auf Merkwürdigkeiten und Ungereimtheiten gestoßen, die sich durch die Unterstellung, daß derartige Symptome aufgetreten sind, gut erklären lassen. Daß man aber zur Beurteilung der Handlungen von skorbutischen Männern, die von drei Überwinterungen zermürbt und gelähmt waren, solcher Erklärungen bedarf, ist nicht zwingend.
- 4 Eröffnet am 22. April mit einer beeindruckenden Ansprache von Dr. U. Schnell.
- 5 Das Werk, das seinen Ruhm begründete, war: *Prodromus Florae Novae Hollandiae et Insulae Van Diemen*, London 1810. Matthew Flinders, der sich sicherlich auch für Franklin verwendet hätte, mußte ein tragisches Schicksal hinnehmen. Er wurde, mit den wissenschaftlichen Ergebnissen von Australien heimreisend, auf Mauritius von Franzosen festgehalten und kehrte erst 1810 als kranker Mann nach England zurück (vgl. z.B. den Artikel von J. Scott Keltie in EB 1875, Band 9, S. 324–325).
- 6 Banks Berühmtheit gründete sich auf seine Teilnahme an der ersten Expedition unter James Cook – Südsee, Neuseeland, Australien – 1768 bis 1771. Er war eng mit Lord Sandwich, dem damaligen Leiter der Admiralität, befreundet.
- 7 Eine Schilderung dieser Expedition schrieb Frederick W. Beechey (1796–1856) – Beechey 1843 – der auf der Trent an der Expedition teilgenommen hatte. Seine Anerkennung und stille Bewunderung für Franklin lassen sich nicht überlesen.

- 8 Sir George Back (1796–1878) war auch schon Teilnehmer der ersten Überlandexpedition Franklins gewesen.
- 9 Tatsächlich war Franklins Gruppe zur Zeit des Rückzuges nur ca. 160 sm von einer Gruppe der BLOSSOM entfernt, nach Cyriax 1939 und Franklin 1988.
- 10 Britische Seeleute pflegten ihre Schiffe mit Spitznamen zu belegen, die nicht selten Rückschlüsse auf das Schiffskommando zuließen. Nach EB 1875, Band 9, S. 720, wurde die RAINBOW als »Franklin's Paradise« oder »Celestial Rainbow« bezeichnet.
- 11 Benutzt wurde überwiegend Holland 1994, Baker 1931, Peschel 1877.
- 12 Vgl. Munk 1974.
- 13 Bekanntlich führte der Versuch der britischen Regierung, ihre amerikanischen Kolonien zu besteuern, zu der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten (1776). In der Folge dieser Entwicklung mußte sich die britische Navy in verschiedenen Gefechten engagieren – mit Frankreich, Spanien und Holland – und schließlich 1783 einer neuen Friedensordnung zustimmen, die mit kolonialen Gebietsverlusten verbunden war. Diese Verluste wurden aber durch die Ansprüche auf Australien und Neuseeland sowie auf Indien (Ostindische Company) kompensiert. Speziell das britische Engagement in Australien und Tasmanien berührte Franklins Biographie, wie im Text ausgeführt wurde. Das ausgehende 18. Jahrhundert entwickelte sich zu einer dramatischen Umbruchzeit. Die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten – ihre demokratische Verfassung – war nicht zuletzt Mitauslöser der französischen Revolution, in deren Folge Napoleon an die Macht kam und mit seinen Feldzügen das Staatengefüge Europas veränderte. Lediglich Großbritannien konnte sich gegen die kontinental-europäische Koalition behaupten – eine der ersten Großoffensiven der Navy war der Angriff auf Kopenhagen, 1801, an der Franklin als 15jähriger teilgenommen hatte. Der Frieden von Amiens (1802) zwischen Frankreich und England währte nur ein Jahr. In der Seeschlacht von Trafalgar (1805) vernichtete die Royal Navy die vereinte französische und spanische Flotte. Während das napoleonische Frankreich den europäischen Kontinent beherrschte, beherrschte Großbritannien die Ozeane und konnte sich auf dem Rest des Globus ungehindert bewegen.
- 14 Legende ist der schlechte schiffbauliche Zustand der INVESTIGATOR, mit der die Australien-Expedition durchgeführt wurde. Der Grund ist augenscheinlich der, daß man zwar unbedingt die Expedition realisieren wollte, aber dafür nicht bereit war, ein gutes Schiff aus der aktiven Kriegsflotte abzuziehen.
- 15 Barrow, Mitbegründer der Royal Geographic Society, bekleidete den Posten des zweiten Sekretärs mit kurzer Unterbrechung von 1804 bis 1845. 1818 publizierte er in London: A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions. Die erste Expedition, die seiner Anregung gemäß ausgesandt wurde, war allerdings eine Afrika-Expedition zur Befahrung des Kongos mit dem Spezialschiff CONGO, die in einem Desaster endete. Tony Rice (Rice 1986, S. 42) vermutet, daß dieser Mißerfolg wesentlich dazu beitragen hat, daß sich Barrow so außerordentlich für die Erforschung polarer Gewässer engagiert hat.
- 16 In Barrington/Beaufoy 1818, Erstausgabe Barrington 1775, wird u.a. versucht, die Hypothese eines offenen Polarmeeres zu untermauern. Das Erscheinen der Erstausgabe (die dem Verfasser nicht vorlag) stand offensichtlich im Zusammenhang mit der Ausreise der »Nordpol-Expedition« von 1773 unter C. J. Phipps (1744–1792).
- 17 Vgl. Beechy 1843.
- 18 Benannt nach seinem Finanzier, dem Fabrikanten Felix Booth.
- 19 Dazu vgl. Ross 1835.
- 20 In Ross 1835, S. 97–130 sucht man vergeblich nach einer genaueren Angabe zur Rechtfertigung der Poetes' Bay. Man erfährt, daß die Querung der Ross Strait rückreisend südlich von Matty Island in Eile unter nicht idealen Sichtbedingungen stattfand. Das erklärt auch den Umstand, daß die Südküste der Matty Insel nicht richtig wiedergegeben wurde. Wenn man auf die Ross'sche Karte schaut und den fett gesetzten, sich über acht Längengrade erstreckenden Schriftzug »King Willams Land« betrachtet, dann beschleicht einen leicht der Verdacht, daß, um dem britischen König mit einer hinreichend großen Landentdeckung gerecht werden zu können, mögliche Zweifel unterdrückt wurden. Und – Ironie des Schicksals – der südwestlichste Punkt, den Ross auf King Willam Land erkennen konnte, nannte er Point Franklin. Unweit dieses Punktes sanken EREBUS und TERROR.
- 21 Vgl. Cyriax 1939, Karten 1–4.
- 22 Proposal for an attempt to complete the discovery of a North-West Passage; den vollständigen Text vgl. Cyriax 1939, S. 18–20.
- 23 Die Gründe, warum man sich so intensiv mit der Vermessung des geomagnetischen Feldes befaßte, sind bei genauer Betrachtung nicht einfach darzustellen. Nur soviel sei bemerkt: Das zentrale Anliegen war es, den magnetischen Feldvektor als Funktion des Ortes (und der Zeit) analytisch zu beschreiben, um damit letztendlich die Sicherheit der Navigation nach dem Magnetkompaß zu verbessern. Das generelle Vorgehen entsprach dem, was auch heute in den verschiedensten Zweigen der Wissenschaft praktiziert wird, wenn es darum geht, komplexe Systeme zu erfassen. Auf der Basis vorhandener Daten wird ein (analytisches) Modell entwickelt, das die Datenverteilung räumlich und/oder zeitlich gut reproduziert. Erneut gewonnene verfeinerte Messungen erfordern zu ihrer Reproduktion in der Regel

- verbesserte Modelle (oder verbesserte Konstanten). Dieser iterative Prozeß wird so lange fortgesetzt, bis die Beteiligten ihre Forderungen erfüllt sehen.
- 24 Nach Brandes 1854, S. 11, sind die Instruktionen abgedruckt in den Parliamentary accounts and papers, session 1847–48, Vol. XLI, S. 1–7. Die meisten »Parliamentary Papers, Arctic Expeditions« lagen für die Abfassung dieses Aufsatzes vor, leider fehlte aber der zitierte Band dieser schwer zugänglichen Quelle. In Brandes 1854, S. 12–19, findet man eine offensichtlich vollständige deutsche Übersetzung. In Cyriax 1939, S. 45–48, wird eine resümierende Fassung gegeben.
- 25 Kurzbiographie zu Goodsir mit vielen Anmerkungen vgl. Cyriax 1939, S. 211.
- 26 Vor der Ausreise wurden von den Offizieren Daguerreotypien gemacht, ein Photographierverfahren, das zu Beginn der 1840er Jahre praktikabel wurde. Das Photo von Franklin ist unscharf, das von Crozier deutlich besser, aber das von Fitzjames (und mit kleiner Einschränkung auch das von Dr. Harry Goodsir) ist von einer überraschenden Qualität und von einer Unmittelbarkeit, daß es dem Betrachter schwer fällt, sich daran zu erinnern, daß der Abgebildete tatsächlich seit 150 Jahren nicht mehr unter den Lebenden weilt.
- 27 Vgl. Fußnote 3.
- 28 Im Laufe der vielen Polarexpeditionen hat die Admiralität allerdings auch manchmal Walfangschiffe aufgekauft und ausgerüstet.
- 29 Im wesentlichen nach Rice 1986, S. 63 und S. 144.
- 30 Nach GJB 1866 S. IX Anhang. Im vorliegenden Falle erweist es sich als hinreichend, wenn man den Fuß zu 30,5 cm, den Zoll zu 2,54 cm rechnet. Die Registertonne entspricht dem in der Schiffsvermessung seit Beginn des 19. Jahrhunderts üblichen Raummaß von 100 Kubikfuß – etwa 2,83 m³. Nach Rice soll die Längenangabe etwa dem entsprechen, was heute als Länge zwischen den Loten bezeichnet wird; d.h. es wäre die Länge zwischen dem Lot durch den Schnittpunkt des Vorsteven mit der Wasserlinie auf Konstruktionstiefgang und dem Lot durch den Ruderschaft.
- 31 Der griechische Begriff Erebos bedeutet die Finsternis der Unterwelt – die unterirdische Finsternis – und wird offensichtlich auch für die Unterwelt/Schattenwelt selbst gebraucht.
- 32 Ein rund herum auf den Rändern beschriebenes Marineformular, das 1859 von William R. Hobson/Robert McClintock auf der King William Insel gefunden wurde. Oft abgedruckt und wiedergegeben, z.B. in Beattie/Geiger 1989, S. 37 (Dokument verkleinert, Wortlaut in deutscher Übersetzung) oder in Cyriax 1939, wo der originale Text auf S. 129 und S. 159–160 wiedergegeben und ausführlich kommentiert wird.
- 33 Vgl. Cyriax 1939, Karte 4.
- 34 In fast allen Arbeiten, die sich etwas tiefer mit der Ursache des Scheiterns der Expedition befassen, findet man Spekulationen darüber, was passiert wäre, wenn Franklin gewußt hätte, daß er, ohne in die Ross'sche Pootes' Bay zu laufen, östlich von Cap Felix hätte entlang segeln können. Dieses wäre der Weg gewesen, den 1903 Roald Amundsen nahm, dem es erstmals gelang, mit einem Schiff die Nord-West-Passage vollständig zu durchfahren. Tatsächlich ist es so, daß im Mittel die Eisverhältnisse westlich der King William Insel schlechter sind als im Osten. Aber unabhängig von dieser Tatsache – Franklin hatte seinerzeit höchstwahrscheinlich keine Möglichkeit, einen speziellen Kurs zu wählen.
- 35 North Somers'et ist von der Boothia Halbinsel nur durch die schmale Bellot Strait getrennt. Ein Umstand, der der Ross Expedition von 1833 entgangen war. Die Schiffe der Franklin Expedition saßen rund drei Breitengrade in südlicher Richtung von der Ross'schen Suchgruppe entfernt fest.
- 36 Jedem, der sich mit dem vorliegenden Thema tiefer befassen möchte, sei diese Quelle empfohlen (Miertsching 1856). Hier werden das Leben an Bord, die Methodik der damaligen Arktisreisen, lebendig, und es werden Themen berührt, die in den offiziellen Expeditionsberichten nicht zu finden sind – z.B. das zweifache Auftreten von Geisteskrankheiten und ein Suizidfall, der allerdings geschickt umschrieben wird. Grundsätzlich war es so, daß die Admiralität nach der Beendigung der Reisen die Tagebücher aller Teilnehmer einforderte und offensichtlich auch die offiziellen Reiseberichte vor der Drucklegung überprüfte. Miertschings umfangreiche Tagebücher gingen mit der INVESTIGATOR verloren. Er hat seinen Bericht unter Zuhilfenahme des Schiffstagebuches verfaßt.
- 37 Vgl. Literaturverzeichnis.
- 38 Barrow schrieb u.a. (zit. nach Cyriax 1939, S. 19): *It should not be overlooked that there are in the Pacific at this moment two fleets of the only two naval powers likely to undertake the enterprise in question, and it is extremely probable some of their ships will make trial of this nearest passage home when they leave the Pacific station.*
- 39 Nach der Reise von Amundsen (s. Fußnote 34) gelang 1940–42 eine West-Ost-Befahrung der Passage, bevor Mitte der 1950er Jahre schwere Eisbrecher wiederholt hier operierten. 1969 durchfuhr der Großtanker Manhattan über die Prince of Wales Strait (die McClure Strait erwies sich als unpassierbar) – Barrow Strait die Passage. Von der praktischen Nutzbarkeit der Nord-West-Passage war man aber nach dieser Reise nicht überzeugt. Weitere Versuche fanden nicht statt.
- 40 Franklin am 31.1.1924 an W.P. Cumby – Polar Record Vol. 33, No 186, July 1997.

Literatur und Quellen:

- Baker 1931: J.N.L. Baker-A History of Geographical Discovery and Exploration-Harrap & Co, London 1931, 553 S.
- Barrington/Beaufoy 1818: Daines Barrington, Colonel Beaufoy – The Possibility of Approaching the North Pole Asserted by the Hon. D. Barrington a new Edition with an Appendix Containing Papers on the Same Subject and on a North West Passage by Colonel Beaufoy, F.R.S – London 1818, 257 S. Eine Erstausgabe dieses Buches soll 1780 erschienen sein, eine Ausgabe ohne den Anhang 1775.
- Beattie/Geiger 1989: Owen Beattie, John Geiger – Der eisige Schlaf, das Schicksal der Franklin Expedition – Köln 1989, 175 S.
- Beechy 1843: F.W.Beechy – A Voyage of Discovery Towards the North Pole, Performed in His Majesty's Ships DOROTHEA and TRENT, Under the Command of Captain David Buchan, R.N., 1818 – Bently, London 1843, 351 S.
- Brandes 1854: Karl Brandes – Sir John Franklin, die Unternehmungen für seine Rettung und die Nordwestliche Durchfahrt, Verlag der Nicolai'schen Buchhandlung, Berlin 1854, 312 S.
- Breitfuss 1939: Leonid Breitfuss – The Arctic, Arktis – Reimer, London/Berlin 1939, 196 S.
- Cyriax 1939: Richard J. Cyriax – Sir John Franklin's Last Arctic Expedition – London 1939, Faksimile Nachdruck 1997, 222 S.
- EB 1875: Encyclopaedia Britannica – Edinburgh 1875, 25 Bände.
- Franklin 1988: Sir John Franklin – Vorstoß in die Kanadische Arktis – Brockhaus, Leipzig 1988, 224 S. Hierbei handelt es sich um eine übersetzte und gekürzte Ausgabe von – A Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea in the Years 1819, 20, 21, – London 1823. Der Titel der Beschreibung der zweiten Überlandreise lautet: Narrative of a Second Expedition to the Shores of the Polar Sea – London 1828.
- GJB 1866: Ernst Behm (Hrsg) – Geographisches Jahrbuch – 1. Band, Justus Perthes, Gotha 1866.
- Holland 1994: Clive Holland – Arctic Exploration and Developement c. 500 b.c. to 1915 – Garland Publ., New York & London 1994, 704 S.
- Miertsching 1856: Johann A. Miertsching – Reisetagebuch – Gnadau 1856, 206 S.
- Mirsky 1955: Jeannette Mirsky – Die Erforschung der Arktis – Zürich 1953, 299 S.
- Munk 1974: Jens Munk – Über den Nordpol nach China? – dargestellt von Thorkild Hansen, Erdmann, Tübingen 1974, 543 S.
- Peschel 1877: Oskar Peschel – Geschichte der Erkunde – Oldenbourg, München 1877, 832 S.
- Parliamentary Papers – Arctic Expeditions: Diese »Papers«, herausgegeben ab 1849? bis mindestens 1855, dürften in ihrer Gesamtheit sicher die wichtigste Quelle zu den Franklin/Crozier-Such Expeditionen darstellen. Die Bände sind nicht durchnummeriert und haben keinen einheitlichen Titel. Man findet – Papers Relative to the Recent Arctic Expeditions, Additional Papers ..., Further Papers ... Further Correspondence and Proceedings – auch – Report of the Committee Appointed by the Lords Commissioners 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. Die späteren Bände tragen alle den Aufdruck – Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty.
- PGM 1855: August Petermann, Hrsg. – Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie, Justus Perthes, Gotha.
- Polar Record – britische Fachzeitschrift für Polarforschung, erscheint seit 1931 und druckt regelmäßig hervorragende Artikel zur Geschichte der Polarforschung.
- Rice 1986: Tony Rice – British Oceanographic Vessels 1800–1950 – The Ray Society, London 1986, 193 S.
- Ross 1835: John Ross – Narrative of a Second Voyage in Search of a North-West Passage and of a Residence in the Arctic Regions during the Years 1829, 1830, 1831, 1832, 1833 including the Reports of Capt. J.C. Ross and the Discovery of the Northern Magnetic Pole – Baudry's European Library, Paris 1835, 475 S. bzw. die Übersetzung des obigen Werkes – Capitain Sir John Ross zweite Entdeckungsreise nach den Gegenden des Nordpols 1829–1833 – Reimers, Berlin 1835; zwei erzählende Theile, 463 S. und 572 S.; dritter Theil, wissenschaftliche Entdeckungen und Ergebnisse, 382 S.

Danksagung des Verfassers:

Für die Durchsicht des Manuskripts sei Frau Jutta Voß vom Alfred-Wegener-Institut herzlichst gedankt.

John Franklin: On the occasion of the 150th anniversary of his death

Summary

In 1845 two ships set out from England on an Arctic expedition under the command of Sir John Franklin (1786-1847) and Francis R. M. Crozier (1796-1848). The primary aim of the voyage – organised by the Royal Navy and generously equipped with the most modern technical facilities of the day – was to navigate the Northwest Passage. Yet despite the excellent conditions that accompanied its departure, the expedition never returned. The efforts undertaken to solve the mysteries of its disappearance are unique in the history of the earth's exploration. Search expeditions were carried out until 1880; other types of investigation continued until quite recently. Even today the fate of Sir John Franklin still arouses keen interest, not only within the framework of historical research but also among writers, artists and musicians.

The present article begins with a sketch of Franklin's biography, made on the basis of various publications. The history of the discovery of the Northwest Passage is then summarised, followed by a short analysis of the reasons for and scientific goals of the Franklin/Crozier expedition of 1845-48. Comments on the officers, crews and equipment and a description of the ships *Erebus* and *Terror* serve to round out the depiction of the initial circumstances. Essentially one can only speculate about the course of the voyage itself, since very few informative documents exist. On the other hand, there is a great wealth of material on the expeditions sent out to investigate the fate of Franklin and his men. This discussion is based chiefly on the "Parliamentary Papers." The scientific descriptions, other written documents, charts and sketches included in these papers are certain to captivate the imagination of anyone who takes time to study them. The enthusiasm and sense of duty exhibited by the participants in the execution of their tasks deserve unqualified respect. The search crews' deeds represent a phenomenon in the history of civilisation which has not yet received its due appreciation.

Various questions concerning the Franklin/Crozier expedition are also as yet unanswered. Were there practical or political interests in addition to the geographical ones behind the undertaking? None of the experts doubted the existence of the Northwest Passage. But would it be navigable on a fairly regular basis? Not only Sir John Barrow (1764-1848), one of the originators of the expedition, but also Franklin and others believed this was possible. Franklin's train of thought may well have been as follows: The Canadian north coast is free of ice every summer; the Lancaster Sound and its extension are navigable nearly every year as well. Previous discoveries strongly suggest the existence of a north-south connection between these two waterways. Why shouldn't the five degrees of latitude between 74th and the 69th parallel also be passable? Quite obviously, the Franklin expedition was influenced by a new conception of what was humanly possible: Experience and ability would unite with new technology to allow previously unattainable successes in the field of marine exploration. The foundations of the Franklin expedition were consistent with the general state of scientific research in the nineteenth century – the epoch in which the principles of modern natural science crystallised, Victorian England being responsible for major contributions to this development.

When Franklin applied for command of the expedition in 1844-45 at the age of 59, he was not an ambitious adventurer. Geographical and scientific considerations

connected with the political interests of his fatherland will have been the mainspring of his actions. The charm and amiability ascribed to him by his contemporaries was mixed with critical realism.

Emphasis is occasionally placed on Franklin's religiousness by those who overlook the fact that this was a common attitude in the England of the mid-nineteenth century. Sir John does stand out, however, in the sense that he possessed none of the bigotry which often accompanied that "modern" neopiety.

A l'occasion du 150e anniversaire de la mort de John Franklin.

Résumé

En 1845, commença en Angleterre une expédition arctique avec des navires, sous le commandement de Sir John Franklin (1786–1847) et de Francis R.M. Crozier (1796–1848). Leur but principal était d'emprunter le Passage Nord-Ouest. Elle était organisée par la Royal Navy et généreusement équipée des moyens les plus modernes pour l'époque. Malgré ces conditions remarquables, l'expédition ne revint jamais. Le déploiement dont on fit preuve pour expliquer son destin reste unique dans l'histoire de la découverte de la terre. Des expéditions de recherches furent menées jusqu'en 1880 et d'autres encore à des périodes plus récentes. Même de nos jours, le destin de Sir John Franklin éveille un grand intérêt, et non seulement dans le cadre de recherches scientifiques. Écrivains, peintres et sculpteurs, musiciens se sentent inspirés par le thème. Sur la base de quelques parutions, c'est tout d'abord une courte biographie de Franklin qui sera rédigée. Un résumé de l'histoire de la découverte du Passage Nord-Ouest sera suivi d'une courte analyse des raisons et des buts scientifiques de l'expédition Franklin/Crozier de 1845–48. Des notes sur les officiers, l'équipage et l'équipement, ainsi qu'une description des navires *Erebus* et *Terror* complètent l'image de l'expédition au moment de son départ. D'importantes parties de la description du déroulement du voyage restent du domaine de la spéculation, puisqu'il reste seulement peu de documents pouvant donner des renseignements. Par contre, le matériel tournant autour de l'éclaircissement du destin de Franklin est imposant. A la base de cette rédaction furent surtout les «Parliamentary Papers». En étudiant les descriptions objectives qui y sont imprimées, ainsi que les autres documents, en regardant les cartes et les esquisses, on ne peut qu'être fasciné. L'enthousiasme et le sens du devoir avec lesquels les participants ont mené leurs enquêtes suscitent un respect sans réserves. Les actions des équipes de recherches représentent un phénomène historico-culturel qui n'a pas encore été estimé à sa juste valeur. Tout comme c'est le cas pour l'estimation et la réflexion portant sur l'expédition Franklin/Crozier. En dehors des raisons géographiques, y en avait-il d'ordre pratique ou politique? Qu'un Passage Nord-Ouest existât, aucun expert n'en doutait. Mais celui-ci serait-il navigable de façon à peu près régulière? Non seulement John Barrow (1764–1848), l'un des pères spirituels de l'expédition, mais Franklin et d'autres encore y ont cru. Franklin pourrait avoir fait les déductions suivantes: la côte canadienne nord est chaque année libre de glaces et le détroit de Lancaster et ses prolongations sont aussi pratiquement chaque année navigables. Qu'il y ait une relation nord-sud entre ces deux routes est montré par les découvertes effectuées jusqu'alors. Pourquoi ces cinq degrés entre le 74e et le 69e degré ne seraient-ils pas navigables? On ne peut nier

cette évidence, l'expédition de Franklin se déroulait sous l'aspect de nouvelles possibilités, l'expérience et le savoir, alliés à de nouvelles techniques, permettraient d'arriver à des succès non encore atteints dans la réalisation d'expéditions maritimes. Elle se trouvait en accord avec le développement général des sciences au 19^e s., époque à laquelle les principes des sciences physiques et naturelles modernes allaient se cristalliser, développement auquel l'Angleterre victorienne prit largement part.

Franklin, lorsqu'il se présenta en 1844–45, à l'âge de 59 ans, pour diriger l'expédition, n'était pas un aventurier orgueilleux. Des associations géographiques et scientifiques, liées aux intérêts politiques de sa patrie, durent être les mobiles qui le poussèrent à agir. Malgré toute la gentillesse que ses contemporains lui attribuaient, il fut un réaliste critique.

De nos jours, la religiosité de Franklin est parfois soulignée, alors que c'était un vision des choses normale dans l'Angleterre du milieu du 19^e s. Sir John se signalait toutefois par le fait qu'on ne put lui attribuer la bigoterie qui allait souvent de pair avec cette néo-piété moderne.