

Die Franklinexpedition

Teil 1

Dr.G.Rosenfeldt 2014

Inhalt

Vorbemerkung	3
1. Die Franklin-Expedition – Verlauf und Untergang	4
1.1. Die Fehleinschätzungen der Britischen Admiralität	5
1.2. Das Fehlverhalten <i>Franklins</i>	7
1.3. Das Fehlverhalten der Offiziere	11
1.4. Fehler des Konservenherstellers <i>Goldner</i>	11
1.5. Fehler der Suchmannschaften?	12
2. Der Verlauf der <i>Franklin</i> -Expedition im Einzelnen	14
3. Der Untergang der <i>Franklin</i> -Expedition	27
3.1. Rekonstruktion des „Todesmarsches“	27
3.2. <i>Dr. John Rae's Report to the Hudson's Bay Company</i>	29
3.3. Weitere Berichte der Inuit	31
4. Chronische Bleivergiftung	32
5. Der Bericht Keenleysides	35
5.1. Einführung	35
6. QUELLEN	36

Abb.1 Möglicher Verlauf der Franklin-Expedition. Auch andere Wege sind denkbar, allerdings war die Distanz Lancaster Sound – Beringstraße in keinem Fall innerhalb von drei Jahren zu bewältigen. Die roten Markierungen geben den tatsächlichen Verlauf an.

S. 6

Abb.2 Tatsächlicher Verlauf der Franklin-Expedition bis 1848

S. 8

Abb.3 Aktionsradius von Schlittenmannschaften (60 Tage, 10 km pro Tag)

S. 10

Abb. 4 Der „Todesmarsch“ der Franklin-Expedition 1848 und/oder 1849

S.12

Abb.5 Suchexpeditionen bis 1854, schematisch

S.13

Abb.6 Die Mitteilung Croziers

S.22

VORBEMERKUNG

Die beiden Schriften über die *Franklin-Expedition* stützen sich zum einen auf *Owen Beattys* und *John Geigers* Werk „Der eisige Schlaf“ und auf *David C. Woodmans* Werk „Unravelling the Franklin Mystery“, zum anderen auf eine Reihe von Berichten, die im Internet zugänglich sind.

Teil 1 gibt den Verlauf der Expedition wieder, wie er sich aus Funden des 19. und 20. Jahrhunderts rekonstruieren läßt, wobei hinsichtlich des Endes der Expedition die „klassischen Deutungen“ wiedergegeben werden.

Teil 2 beschäftigt sich intensiver mit dem Ende der Expedition, wobei auch hypothetische Deutungen in Betracht gezogen werden.

Dr.G.Rosenfeldt

Dezember 2014

1. Die Franklin-Expedition – Verlauf und Untergang

Am 19.5.1845 begannen die Schiffe *HMS Erebus* (370 t) und *HMS Terror* (340 t), beides Dreimaster, unter dem Oberbefehl von *Sir John Franklin* ihre Reise in den nordkanadischen Inselarchipel. Die Mannschaft bestand aus 129 Personen. Ziel der Expedition war es die Nordwestpassage zu finden (etwa 100 km Küstenlinie im Bereich von King William Island, aber auch andere Bereiche, waren noch nicht kartiert) und zu durchfahren. Die Expedition hatte Nahrung für drei Überwinterungen an Bord, darunter mehrere Tonnen Konserven, ferner 4200 ltr Zitronensaft gegen Skorbut.

Als man 1847 immer noch nichts von *Franklin* hörte, wurden von der *Britischen Admiralität* Suchexpeditionen ausgerüstet, die allerdings zunächst keinen Erfolg hatten. Erst nach vielen Jahren ließ sich das Schicksal der Expedition an Hand von Funden, ergänzt durch Berichte der Inuit, rekonstruieren:

Franklin fuhr im Sommer 1845 in den Lancaster Sound ein und umrundete dann Cornwallis Island, wobei er bis zur Nordspitze von Devon Island gelangte (ca. 77° N). Dann überwinterte er 1845/46 an der SW-Spitze von Devon Island. Im Winter 1846 starben drei Mannschaftsmitglieder, die auf Beechey Island, einer kleinen Halbinsel in unmittelbarer Nähe des Winterlagers, beerdigt wurden.

Im Frühjahr 1846 wendete sich *Franklin* dann direkt nach Süden und durchfuhr den Peel Sound – offenbar wollte er die nordkanadische Küste erreichen, wo er auf eisfreie Verhältnisse hoffte und eine Durchfahrt nach Westen vermutete – dieses Gebiet war noch nicht hinreichend kartiert. Im Herbst 1846 blieben die Schiffe an der NW-Küste von King William Island im Packeis stecken. Hier erfolgte die zweite Überwinterung (1846/47). Da die Schiffe im folgenden Sommer nicht freikamen, mußte die Mannschaft ein weiteres Mal überwintern (1847/48). Damit waren die Vorräte erschöpft, die Schiffe wurden aufgegeben und die gesamte verbliebene Mannschaft (es waren inzwischen weitere 21 Mannschaftsmitglieder verstorben, darunter 9 Offiziere und *Franklin* selbst) machte sich entlang der Westküste von King William Island auf den Weg zu Back's Fish River. Hierbei kamen alle Männer um.

Dieser Verlauf der Expedition wurde durch eine schriftliche Nachricht bekannt, die neun Jahre später am Victory Point gefunden wurde, ferner wurde das Ende durch zahlreiche Bodenfunde (Gegenstände, Skelette, Knochenfunde), die schon von den Suchexpeditionen nach und nach entdeckt wurden, rekonstruierbar. Erzählungen der Inuit ergänzten das Geschehen, wobei viele dieser Erzählungen von Kannibalismus berichteten, aber das hielt man im 19. Jahrhundert für unglaubwürdig. Knochenfunde belegen, daß die Mannschaft die Südspitze von King William Island erreicht haben muß; Erzählungen der Inuit machen glaubhaft, daß eine größere Zahl der Männer sogar die Mündung des Fish River erreichten und dort umkamen. Dies bestätigen auch einige Funde *Schwatkas*, der die Flußmündung deshalb Starvation Cove benannte. Die letzten Überlebenden wurden 1851(?) von Inuit gesehen.

Eine archäologische Nachsuche durch *Beattie* (1981) erbrachte einige Knochenfunde, deren Schnittmarken zum ersten Male bestätigten, daß es tatsächlich zu Kannibalismus gekommen sein muß. Dieser Befund wurde 1996 von *Keenleyside* bei der Analyse von weiteren 400 Knochen bestätigt. Ob sich Teile der Mannschaft vom Fleisch frisch Verstorbener ernährten oder vom Fleisch Erschlagener muß offen bleiben.

Ferner fanden *Beattie* und Mitarbeiter heraus, daß offenbar die gesamte Mannschaft an einer chronischen Bleivergiftung litt. Auch dieser Befund wurde von *Keenleyside* bestätigt. Die Exhumierung der Toten von Beechey Island durch *Beattie* (1984, 1986) bewies ferner, daß sich die Mannschaft diese Bleivergiftung während der Expedition zugezogen haben muß und nicht vorher. Ursache der Vergiftung waren vermutlich die bleihaltigen inneren Lötnähte der Konservendosen.

Schließlich zeigten Eisbohrkerne, daß *Franklin* gerade in einer Periode extrem kalter Sommer seine Expedition unternahm, einer der Gründe für deren Scheitern.

Soweit in dürren Worten das Geschehen, wie es sich heute darstellt und weitgehend schon Ende des 19. Jahrhunderts bekannt war.

Damit sich der Leser ein genaueres Bild machen kann, wird in **Kapitel 2** eine detailliertere Beschreibung der Expedition gegeben, **Kapitel 3** enthält einige Berichte der Inuit und den Versuch einer genaueren Rekonstruktion des „Todesmarsches“, **Kapitel 4** beschäftigt sich dann näher mit den Befunden zur Bleivergiftung der Mannschaft. Schließlich gibt **Kapitel 5** den Originalbericht *Keenleysides*.

1.1. Die Fehleinschätzungen der Britischen Admiralität

Der Norden Kanadas ist ein Inselarchipel von der mehrfachen Größe Deutschlands. Die Wasserstraßen zwischen den Inseln sind gewöhnlich zugefroren und für Segelschiffe gleich welcher Bauart unpassierbar. Nur im Sommer reißen einige dieser Eisdecken für etwa drei Monate auf, allerdings sind die Gewässer auch dann keineswegs eisfrei! Segelschiffe müssen sich mühsam ihren Weg zwischen den Eisschollen und Eisfeldern suchen, stets von der Gefahr bedroht, sich festzufahren oder von sich schließenden Eisspalten eingeschlossen zu werden. Eine Marschleistung von 500 km pro Sommersaison ist daher realistisch, mehr ist kaum zu schaffen.

Die beigegefügte Karte (Abb.1) gibt einen denkbaren Verlauf der *Franklin*-Expedition an, wobei die Kreise, welche die zu erwartenden Überwinterungsorte markieren, 500 km voneinander entfernt sind (von Mittelpunkt zu Mittelpunkt sind es ca. 700 km). Selbst bei dieser optimistischen Annahme mußte *Franklin* an der kanadischen Küste in Schwierigkeiten geraten! Auch wenn *Franklin* schon 1845 den Peel Sound durchsegelt hätte, wäre er nur 500 km weiter nach Westen gelangt.

Natürlich sind auch andere Wege denkbar, aber selbst ein Weg entlang der Luftlinie Devon Island – Beringstraße wäre zu weit gewesen!

Offenbar ging die *Britische Admiralität* von den folgenden Voraussetzungen aus, die alle erkennbar zu optimistisch waren:

1. Die Marschleistung der Schiffe beträgt ca. 1000 km pro Saison.
2. Es gibt eine schiffbare Durchfahrt durch den Archipel (dies war keineswegs sicher – möglicherweise ließ er sich nur polwärts umrunden).
3. *Franklin* findet diese Durchfahrt (auch dies war unsicher, denn von Schiffen aus waren Durchfahrten und langgestreckte Buchten nicht zu unterscheiden).
4. Die Durchfahrt ist im Sommer hinlänglich eisfrei.



Abb.1 Möglicher Verlauf der Franklin-Expedition. Auch andere Wege sind denkbar, allerdings war die Distanz Lancaster Sound – Beringstraße in keinem Fall innerhalb von drei Jahren zu bewältigen. Die roten Markierungen geben den tatsächlichen Verlauf an.

Natürlich darf man die damaligen Entscheidungen nicht an den Sicherheitsstandards des 21. Jahrhunderts messen, die obige Abbildung zeigt jedoch, wie realitätsfern der Glaube der Verantwortlichen war, die Expedition werde zum Erfolg führen.

Wie aber hätte man die Expedition planen müssen? Zur Rettung der Mannschaft im Falle eines Mißerfolges war es zwingend erforderlich, zeitgleich mit dem Beginn der Expedition zwei Hilfsexpeditionen auszusenden, die eine von der Hudson Bay aus über Land, die andere von der Beringstraße aus, um an vorher vereinbarten Punkten Depots mit Nahrung und Heizmaterial anzulegen. Ferner hätte man die *Franklin*-Expedition mit leichten Transportschlitten ausrüsten müssen, die von wenigen Männern gezogen werden konnten. Dieser Plan war allerdings nur bei einer sehr kleinen Mannschaft durchführbar: Um fast 130 Männer über den Winter zu bringen, hätten die o.g. Depots viele Tonnen Nahrung und Heizmaterial umfassen müssen, und derartige Mengen ließen sich mit Schlitten nicht über größere Strecken transportieren – und ein Transport per Schiff schied wegen der Eisverhältnisse aus bzw. wäre viel zu unsicher gewesen. Die Richtigkeit dieser Überlegungen werden indirekt durch die Expedition *McClures* bestätigt, der 1854, von Westen kommend, die Passage bezwingen konnte, allerdings mußte er seine Schiffe aufgeben und über Land marschieren, wo er dann auf britische Hilfsschiffe traf, die ihn retteten.

Diese einfache Überlegung hätte die *Britische Admiralität* dazu veranlassen müssen, die Expedition gar nicht durchzuführen oder aber eine Expedition mit zwei kleinen einmastigen Booten zu versuchen, jeweils bemannt mit weniger als 10 Mann. Derartige Boote sind wendiger und kommen somit schneller voran, zudem sind die kleinen Mannschaften auch an Land mit Schlitten viel beweglicher, können sich notfalls von Jagd und Fischfang ernähren und eine Rettung über vorher angelegte Depots ist möglich. *Amundsen* zog genau diese Konsequenz und war dann auch erfolgreich.

Auch wenn noch weitere Fehler und Widrigkeiten hinzukamen – die Hauptschuld am Tode von 129 Männern muß man der *Britischen Admiralität* anlasten, die ein Scheitern der Expedition offenbar überhaupt nicht in Betracht zog. In einem Lande, in dem das Lied „*Britannia Rules the Waves*“ fast die zweite Nationalhymne war, verwundert dies allerdings nicht – offenbar gingen die Verantwortlichen davon aus, „daß es nichts gibt, was ein Britischer Marineoffizier nicht kann“.

Natürlich war man damals erheblich risikobereiter als heute, aber es ist schon ein Unterschied, ob man einer Mannschaft einen lebensgefährlichen Auftrag erteilt, der mit Tatkraft und Umsicht bewältigt werden kann, oder ob man einen Auftrag erteilt, der fast mit Sicherheit tödlich enden wird, es sei denn, es kommen eine Reihe sehr glücklicher Umstände gleichzeitig hinzu.

1.2. Das Fehlverhalten Franklins

Als *Franklin* 1846 von Devon Island aufbrach, hätte er unter allen Umständen eine Nachricht mit seinen zukünftigen Plänen hinterlassen müssen. Diese Unterlassung verstieß nicht nur gegen bindende Auflagen der *Britischen Admiralität*, sie war auch *per se* unverantwortlich, denn im Falle eines Scheiterns war *Franklin* und seine Mannschaft auf Gedeih und Verderb auf die Hilfe von Suchexpeditionen angewiesen, die mit Sicherheit ab 1848 ausgesandt werden würden, und zwar über den Lancaster Sound. Nun mag man einwenden, daß *Franklin* bei seinem Aufbruch noch gar nicht wissen konnte, welcher Weg einzuschlagen war – dies hing ja ganz wesentlich von

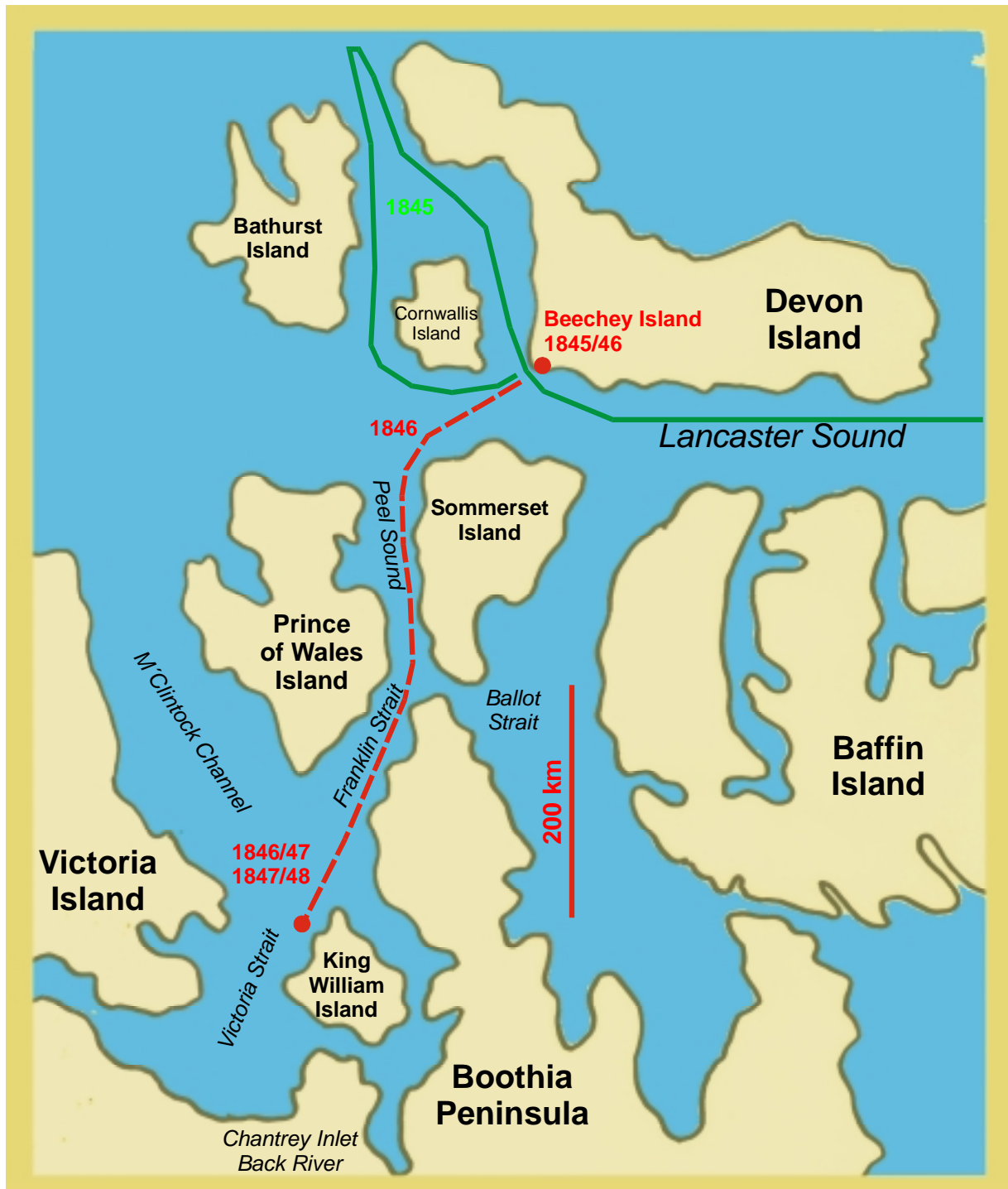


Abb.2 Tatsächlicher Verlauf der Franklin-Expedition bis 1848

den aktuellen Eisverhältnissen ab - aber spätestens an der Einfahrt zum Peel Sound hätte er ein Steinmal mit einer Nachricht errichten müssen, ferner an den Küsten des Peel Sound, in Abständen von 50 – 100 km. Dies wäre nicht schwierig gewesen, denn die Schiffe kamen ohnehin nur langsam voran, das Aussetzen eines Beibootes mit einer kleinen Mannschaft hätte die Expedition sicherlich nicht sonderlich aufgehalten. Diese Versäumnisse trugen wesentlich zum späteren Untergang bei. Ein Grund für dieses Verhalten wird in Teil 2 diskutiert.

Ein weiterer schwerer Fehler *Franklins* wurde 1986 von *Beattie* aufgedeckt: Einer der Toten von Beechey Island war schon von einem der Ärzte *Franklins* obduziert worden! Dies zeigt, daß sich *Franklin* und seine Offiziere Sorgen um den Gesundheitszustand der gesamten Mannschaft gemacht haben müssen, die offenbar schon nach einer Überwinterung an einer geheimnisvollen Schwächung des Allgemeinbefindens litt, die nicht auf beginnenden Skorbut zurückzuführen war. *Franklin* hätte die Expedition abbrechen müssen, aber wie hätte er das begründen sollen? Die Symptome einer chronischen Bleivergiftung sind weder spezifisch noch sonderlich spektakulär – sollte man wegen „allgemeinen Unwohlseins“ eine gut ausgerüstete Expedition abbrechen, zumal auf *Franklin* ein erheblicher Erfolgsdruck lastete? *Franklin* beugte sich dem Erfolgsdruck und führte seine Mannschaft in den Tod.

Schließlich ist auch die Fahrt durch den Peel Sound zu bemängeln, denn diese Fahrt stellte einen gewaltigen Umweg dar. Selbst wenn *Franklin* die kanadische Nordküste erreicht hätte, konnte er nun die Beringstraße nicht mehr erreichen, ganz abgesehen davon, daß er nicht sicher sein konnte, überhaupt eine Durchfahrt zu finden. Diese Route stellte ein tödliches *Va-Banque*-Spiel dar!

Nicht zu beanstanden ist dagegen der Entschluß, an der Westküste von King William Island entlang zu segeln, denn damals hielt man diese Insel für eine Halbinsel und nannte sie deshalb King William's Land. Eine Ostroute hätte somit in eine Sackgasse geführt. Heute weiß man, daß *Franklin* entlang der Ostküste sehr wahrscheinlich weitgehend eisfreie Verhältnisse vorgefunden hätte, und auch eine Passage im Süden war vorhanden; die Westroute führte *Franklin* dagegen direkt in den Eisstrom des M'Clintock Channels, der sich nach Süden wälzt, und die Schiffe wurden eingeschlossen.

1.3 Das Fehlverhalten der Offiziere

Spätestens im Frühjahr 1847 mußte allen Offizieren klar sein, daß eine Rettung aus eigener Kraft unmöglich war. Der einzige Weg die Mannschaft zu retten bestand darin, Suchmannschaften auf sich aufmerksam zu machen. Hierzu hätte man kleine Gruppen mit leichten Transportschlitten in verschiedene Richtungen aussenden müssen, die Steinmale mit Nachrichten errichteten. Rechnet man für einen Marsch sechzig Tage bei einer Marschleistung von 10 km pro Tag, so beträgt der Aktionsradius 300 km. Bei einem Nahrungsbedarf von 1 kg pro Tag und einer Schlittenmannschaft von drei Personen hätten 180 kg Nahrung, dazu ein Zelt und Brennstoff mitgeführt werden müssen, wobei man alle 50 km ein Depot mit 15 kg Nahrung für den Rückweg hätte anlegen können. Dies wäre durchaus möglich gewesen. Die Abbildung zeigt aber auch die ganze Hoffnungslosigkeit der Lage: Der Eingang des Peel Sound war so nicht mehr zu erreichen!

Ambitionierter wäre der Versuch gewesen, im Sommer 1847 entlang der Franklin Strait größere Depots anzulegen, um dann im Sommer 1848 einen Schlittentrupp 600 km weit zum Eingang des Peel Sound zu schicken. Dieses Unternehmen wäre natürlich ein Himmelfahrtskommando gewesen, denn die betreffende Mannschaft konnte nur überleben, wenn sie dort auf Hilfsschiffe traf. Andererseits war klar, daß die ersten Hilfsexpeditionen über den Lancaster Sound kommen und daher auch die Einfahrt des Peel Sound passieren würden.

Der 1848 unternommene Versuch, die Mannschaft entlang des Fish Rivers zu retten, war dagegen von vornherein zum Scheitern verurteilt: Der Weg zur Südküste der Hudson Bay war viel zu weit, zudem ist es unmöglich, eine 100-köpfige Mannschaft in diesem Gebiet durch Jagd und Fischfang zu ernähren.



Abb.3 Aktionsradius von Schlittenmannschaften (60 Tage, 10 km pro Tag)

Es soll nicht behauptet werden, daß die hier beschriebenen Rettungsmaßnahmen etwas genützt hätten, aber sie waren die einzig realistische Chance, denn rechtzeitige Hilfe konnte nur entlang des Peel Sound kommen. Tatsächlich blieb die Mannschaft bis zum Frühjahr 1848 auf ihren Schiffen und unternahm nichts. Diese Passivität, insbesondere der Offiziere, ist möglicherweise eine Folge der chronischen Bleivergiftung, die mit Antriebsarmut und Trübung der Urteilsfähigkeit einhergeht. Vermutlich waren die Offiziere sogar stärker vergiftet, denn sie erhielten sicherlich mehr Konservenfleisch als die Mannschaft. Dies würde auch die überproportionale Sterblichkeitsrate erklären.

1.4. Fehler des Konservenherstellers GOLDNER

Die Giftigkeit von Bleiverbindungen ist schon seit über tausend Jahren bekannt, dagegen galt metallisches Blei als recht harmlos. Noch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden Trinkwasserleitungen aus Blei hergestellt. Die Ungiftigkeit von metallischem Blei ist darauf zurückzuführen, daß sich das an sich recht unedle Blei, kommt es mit Wasser in Berührung, mit einer schützenden Schicht von basischem Bleicarbonat überzieht, die das darunter liegende Metall vor weiterer Korrosion schützt und verhindert, daß Blei in Lösung geht. Voraussetzung für die Bildung dieser Schutzschicht ist allerdings ein schwach alkalisches, hydrogencarbonathaltiges Wasser, so wie dies z.B. bei den üblichen Trinkwässern der Fall ist. Sehr weiches Wasser (Regenwasser) oder schwach saures Wasser (Soßen! Gemüse!) greifen Blei dagegen lösend an – aber das konnte der Hersteller *Goldner* nicht wissen.

Nur durch das unglückliche Zusammenwirken dreier Faktoren kam es dann aber zu der heute zweifelsfrei nachgewiesenen chronischen Bleivergiftung der gesamten Mannschaft:

1. Es wurde ein zinnarmes Bleilot an Stelle eines bleiarmeren Zinnlotes verwendet.
2. Der zylindrische Teil des Dosenkörpers wurde nicht durch Bördelung verschlossen und dann ausschließlich von außen verlötet, vielmehr machte die viel einfachere Konstruktion auch eine innere breite Lötnaht erforderlich (erst ab 1890 in England gesetzlich verboten).
3. Die Mannschaft ernährte sich in großem Umfang von den Konserven (allein während der Überwinterung 1845/46 wurden mehr als 700 Dosen geleert!). Vermutlich wäre die Bleikontamination der Konserven bei nur gelegentlichem Verzehr ohne Folgen geblieben, so aber führte sie schon nach einem Jahr zu massiven Gesundheitsschäden, insbesondere in Verbindung mit anderen Krankheiten, später vermutlich in Verbindung mit Skorbut.

Trotzdem kann man der Firma *Goldner* in dieser Beziehung keinen Vorwurf machen, die Gefahren waren damals einfach noch nicht bekannt, erst recht nicht die Gefahren, die eine Bleikontamination in Verbindung mit einem jahrelangen Genuß von Konserven mit sich brachte. Ob die Konserven noch andere Qualitätsmängel aufwiesen, ist nicht bekannt. Auf eine ganz andere Ursache für die Bleivergiftung wird in Teil 2 eingegangen.

Sicherlich war die Bleibelastung nicht zu vernachlässigen und beschleunigte gegen Ende der *Franklin*-Expedition wohl auch deren Untergang, die Gründe für das Scheitern waren jedoch ganz andere (s.o.)!



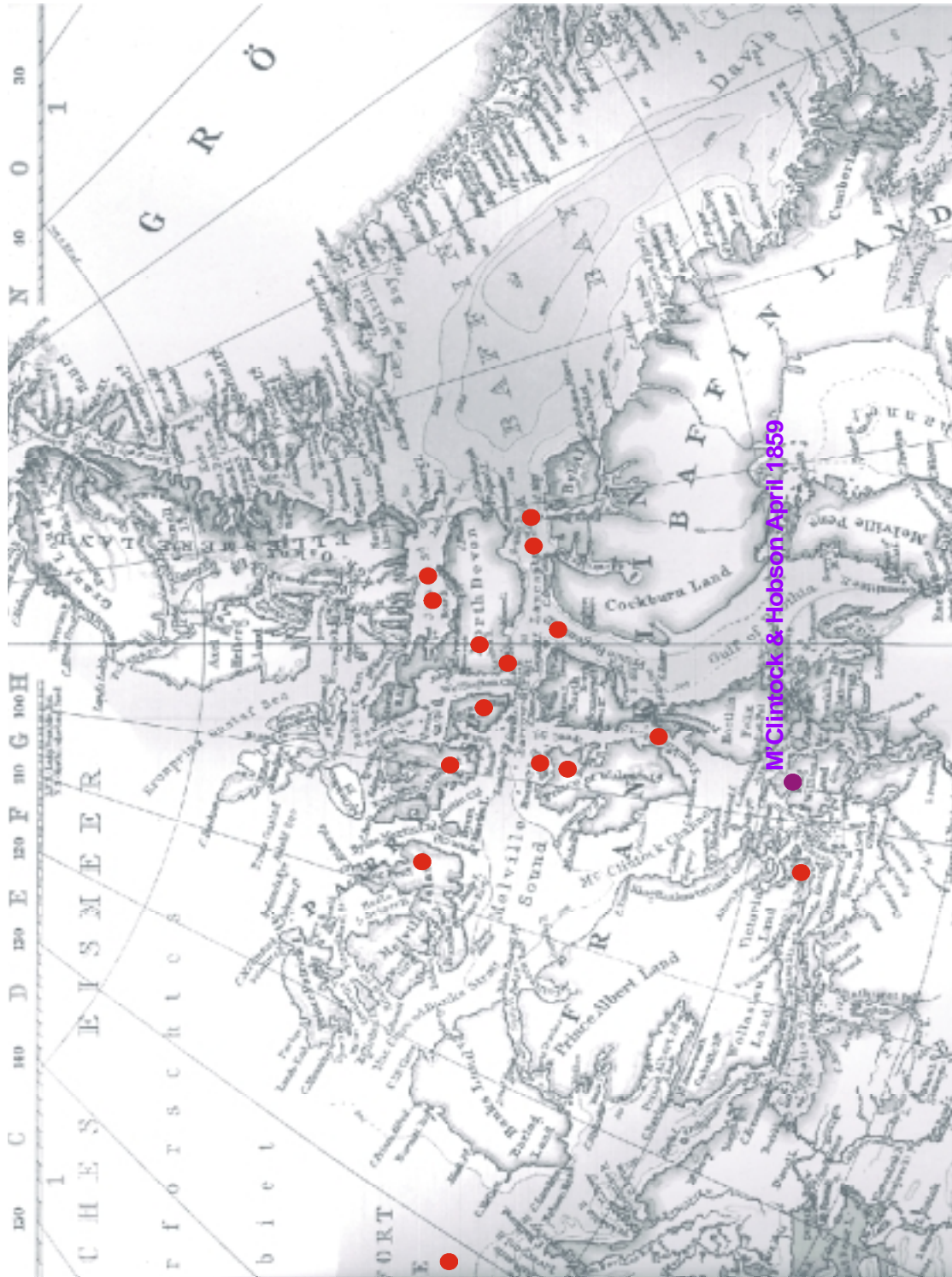
Abb. 4 Der „Todesmarsch“ der *Franklin*-Expedition 1848 und/oder 1849

1.5. Fehler der Suchmannschaften?

Den Suchmannschaften können keine Vorwürfe gemacht werden. Sie gaben ihr Bestes, wobei sie nicht unerhebliche Verluste an Menschen und Material erlitten. Auffallen ist, daß sie *Franklin* in etwa entlang einer Diagonalen zwischen dem Lancaster Sound und dem südwestlichen Teil des Inselarchipels suchten; zunächst kam niemand auf die Idee, *Franklin* könne sich in der Gegend von King William Island aufhalten.

Die Gründe für diese Fehleinschätzung sind nicht überliefert, sie lassen sich jedoch erschließen: Da *Franklin* nur für drei Überwinterungen ausgerüstet war, ging man zu Recht davon aus, er würde die Beringstraße auf einem möglichst direkten Wege zu erreichen suchen, wobei er natürlich riskierte, im Eise stecken zu bleiben. Der tatsächlich eingeschlagene Weg war dagegen äußerst unwahrscheinlich, da er einen

allzu großen Umweg darstellte, mochten auch die Eisverhältnisse an der kanadischen Nordküste günstiger sein. Hier rächte sich, daß *Franklin* keinerlei Nachrichten hinterlassen hatte und seine Offiziere im Jahre 1847 keinen Versuch unternahmen, dies nachzuholen.



ANDREES HANDATLAS 1913

Rot: Expeditionen bis 1854, schematisch

Abb.5 Suchexpeditionen bis 1854, schematisch

2. Der Verlauf der Franklin-Expedition im Einzelnen

Quelle:

Owen Beattie & John Geiger

DER EISIGE SCHLAF

vgs, Köln, 1989

ISBN: 3-8025-2182-X

Am 19.5.1845 begannen die Schiffe *HMS Erebus* (370 t) und *HMS Terror* (340 t), beides Dreimaster, unter dem Oberbefehl von *Sir John Franklin* ihre Reise in den nordkanadischen Inselarchipel. Die Mannschaft bestand aus 129 Personen. *Franklin* war zu diesem Zeitpunkt 59 Jahre alt. Er hatte an mehreren Polarexpeditionen teilgenommen, war aber schon seit 17 Jahren nicht mehr in der Arktis gewesen. Ziel der Expedition war es die Nordwestpassage zu finden (etwa 100 km Küstenlinie im Bereich von King William Island waren noch nicht kartiert) und zu durchfahren.

Die Schiffe wurden für einen Aufenthalt von drei Jahren verproviantiert, u.a. mit 8000 Dosen zu je 1, 2, 4, 6 und 8 Pfund Fleisch, Gemüse und Suppen, ferner mit 4200 ltr Zitronensaft gegen Skorbut. Wie hier nicht näher beschrieben, waren die Schiffe hervorragend ausgerüstet, allerdings waren keinerlei Vorkehrungen für den Fall getroffen worden, daß die Männer die Schiffe verlassen mußten. Es gab keine leichten Schlitten, keine leichten transportierbaren Boote und auch für die Jagd auf Wild waren keine geeigneten Waffen vorhanden. Es gab lediglich Schrotflinten für die gelegentliche Jagd auf Vögel. Ein Scheitern der Expedition wurde nicht ernsthaft in Erwägung gezogen; die weit entfernten Stützpunkte der *Hudson's-Bay-Company*, Fort Good Hope und Fort Resolution (NW-Kanada), sollten Trapper anweisen, nach der Expedition Ausschau zu halten.

Im Juli erreichten die Schiffe die Walfischinsel (Disco-Bai, W-Grönland). Hier wurden 10 Ochsen geschlachtet, die das Begleitschiff *Barretto Junior* mitgeführt hatte. Am 12. Juli 1845 brach man in Richtung Lancaster Sound auf. Zum letzten Mal wurden die Schiffe Ende Juli in der Baffin Bai von den Walfängern *Prince of Wales* und *Enterprise* gesichtet. *Franklin* berichtete den Kapitänen, die Mannschaft sei wohlauf. Danach war die *Franklin*-Expedition wie vom Erdboden verschluckt.

S. 1 – 19, stark gekürzt

Ende 1847 begann sich die Britische Admiralität Sorgen zu machen, und man schickte drei Hilfsexpeditionen aus: *Kapitän Henry Kellet* sollte zur Beringstraße segeln, wo *Franklin* auftauchen mußte; *James Clark Ross* wurde in den Lancaster Sound geschickt, um die Spur *Franklins* aufzunehmen, und *Dr. John Rae* und *Sir John Richardson* sollten über Land entlang des Mackenzie-Rivers Hilfe bringen.

Bis zum Herbst 1850 durchkämmte eine Flotte von Schiffen die arktischen Wasserwege nach einer Spur von den Vermißten. Die britische Admiralität entsandte drei Expeditionen mit insgesamt acht Schiffen in die Arktis.

Nur einer dieser Suchtrupps, bestehend aus der *HMS Enterprise* und der *HMS Investigator* unter *Kapitän Richard Collinson* bzw. *Commander Robert McClure*, wurde in die Beringstraße geschickt.

Kapitän Horatio Thomas Austin und sein 1. Offizier, *Kapitän Erasmus Ommanney*, bekamen den Befehl, mit ihren vier Schiffen in den Lancaster Sound zu segeln, während die dritte Gruppe, kommandiert von dem Kapitän eines arktischen Walfängers, *William Penny*, nach Norden in den Jones Sound beordert wurde.

Lady Franklin nahm an diesem Wettlauf zur Rettung ihres Mannes und seiner Mannschaften aktiv teil und sandte mit Unterstützung von Freunden selbst ein Schiff aus, das sich an der Suche beteiligen sollte.

Das *United States Navy Department* unterstützte den New Yorker Kaufmann *Henry Grinnell*, der zwei Schiffe unter dem Kommando von *Leutnant Edwin J. De Haven* ausrüstete, während der erfahrene Forscher *Sir John Ross* eine Expedition leitete, die von der *Hudson's Bay Company* und durch öffentliche Spenden finanziert wurde.

Die *Hudson's Bay Company* sandte ferner *John Rae* aus, einen Experten für das Überleben in der Arktis, damit er abermals bei der Suche mithelfe.

Rae, der zunächst auf dem Landweg und dann per Schiff nach Victoria Island reiste, entdeckte an der südlichen Küste der Insel zwei Holzstücke, die nur von einem Schiff stammen konnten. Jedoch gab es keinerlei Beweise dafür, daß sie von der *Erebus* oder der *Terror* herrührten. Seine Reise endete an der südöstlichen Spitze der Insel. Das Eis, das die Victoria Strait blockierte, hinderte ihn daran, auf die nahegelegene King William-Insel hinüberzukommen.

Am 23. August 1850 fanden *Kapitän Erasmus Ommanney* von der *HMS Assistance* und seine Offiziere auf Cape Riley am Südwestufer von Devon Island Spuren von *Franklins* Expedition. Nach zwei Jahren der Enttäuschungen konnte die *Royal Navy* endlich einen Erfolg bei der Suche nach den vermißten Männern verbuchen. *Ommanney* erinnerte sich:

Ich hatte die Genugtuung, auf die ersten Spuren von Sir John Franklins Expedition zu stoßen. Es waren Überreste von Schiffsgegenständen, Kleiderfetzen, Konservendosen mit Fleisch usw. [..], der Platz vermittelte den Eindruck eines Lagers.

Aber jene Überreste ließen nur auf einen kurzen Aufenthalt schließen, vielleicht zu magnetischen Messungen zu Beginn der Expedition, sagten jedoch nichts über *Franklins* Aufenthaltsort aus. *Ommanney* ließ noch am selben Tag weitermarschieren, um das Ufer nach weiteren Hinweisen abzusuchen. Plötzlich erspähten seine Leute hoch auf einer Landzunge der nahegelegenen kleinen Beechey Island einen großen Steinhäufen. *Leutnant Sherard Osborn*, Kommandant des Dampfschiffs *HMS Pioneer*, die unter dem Oberbefehl von *Kapitän Horatio Thomas Austin* ebenfalls zur Suchexpedition der *Royal Navy* gehörte, beschrieb die Szene:

Eine Bootsladung Offiziere und Mannschaften näherte sich dem Ufer. Bei der Landung fand man ein paar Dinge, die europäische Besucher zurückgelassen hatten. Man kann sich die Aufregung vorstellen, mit der der steile Abhang er-

klommen und der Steinhauften abgetragen wurde. Jeder einzelne Stein wurde umgedreht, sogar der Boden darunter aufgedrungen und dennoch wurde kein Dokument oder Bericht gefunden.

Nach und nach traf eine Flotte von Suchschiffen in diesem Gebiet zusammen, darunter auch die *HMS Lady Franklin* unter Kapitän *William Penny*.

Weitere Spuren von *Franklins* Crew wurden auf Devon Island gefunden, und zwar in der Nähe von Cape Spencer. Penny fand die Überbleibsel einer aus Steinen errichteten Hütte und einige Gebrauchsgegenstände, darunter Reste einer Zeitung vom September 1844, ein Stück Papier mit den Worten „...bis gerufen...“, weitere Konservendosen sowie zerfetzte Fäustlinge. Schließlich, am 27. August, fand man drei Gräber auf Beechey Island, einer kleinen Halbinsel an der SW-Spitze von Devon Island:

*Geweiht dem Andenken an **John Torrington**,
der am 1. Januar A.D. 1846 an Bord der HMS Terror aus diesem Leben
schied, im Alter von 20 Jahren.*

*Geweiht der Erinnerung an **John Hartnell**, A.B. der HMS Erebus,
gestorben am 4. Januar 1846 im Alter von 25 Jahren.*

„So spricht der Herr Zebaoth: Schauet, wie es euch geht!“ Haggai I. 7.

*Geweiht der Erinnerung an **William Braine**, R.M., HMS Erebus,
gestorben am 3. April 1846 im Alter von 32 Jahren.*

„Erwählet euch heute, wem ihr dienen wollt“ Josua XXIV, 15.

Forscher, die die sturmgepeitschte Insel während der immer kürzer werdenden Tage des Spätsommers absuchten, entdeckten unter anderem die Überreste eines Zeltplatzes, der Schmiede des Waffenmeisters, eines großen Vorratshauses, einer Tischlerei und ein paar kleinerer Häuser. Außerdem entdeckte man ein weiteres großes „Denkmal“. Es bestand aus mehr als 700 leeren Konservendosen, in die man mit Kies gefüllt hatte. Aber nirgends entdeckte man irgendeine Botschaft, der man hätte entnehmen können, wohin *Franklin* und seine Leute anschließend gesegelt waren. Die Spur, die am Cape Riley auf Devon Island begann, schien nur 2 km weiter auf Beechey Island zu enden.

Obgleich man auf Forschungsexpeditionen jederzeit mit Todesfällen infolge von Unfällen oder Krankheiten rechnen mußte, waren drei Tote schon im ersten Winter ungewöhnlich. Die Forscher vermuteten daher sofort, daß die Gräber auf Beechey Island möglicherweise darauf hindeuteten, daß die Expedition Probleme mit ihren Nahrungsmittelvorräten gehabt haben könne. *Ommanney* hat dies bei einer öffentlichen Vernehmung durch die britische Regierung 1852 bestätigt:

Wir wissen, daß drei Leute der Besatzung (junge Leute) im ersten Jahr umgekommen sind, woraus zu schließen ist, daß sie nicht völlig gesund waren. Es wird vermutet, daß ihre Fleischkonserven von schlechter Qualität waren.

Ommanney wies auf die Möglichkeit hin, daß von dem Dosenfleisch einiges verdorben gewesen sei. Der Konservenhändler *Stephan Goldner* hatte Probleme bei der Qualitätskontrolle von Nahrungsmitteln, die er an spätere Expeditionen lieferte. Und noch bevor die *Franklin*-Expedition aufgebrochen war, hatte *Commander Fitzjames* Bedenken geäußert, daß die Admiralität Fleisch von einem unbekanntem Fabrikanten kaufte, nur weil dieser einen niedrigeren Preis verlangte. *Dr. Peter Sutherland*, Arzt bei der *Penny*-Expedition, glaubte, daß sich in den Gräbern wichtige Hinweise auf den Gesundheitszustand und das Schicksal der *Franklin*-Expedition finden ließen. Er verlangte ihre Exhumierung:

Es wurde vorgeschlagen, die Gräber zu öffnen, aber da es gegen diesen durchaus korrekten und höchst wichtigen Schritt inneren Widerstand zu geben schien, wurde der Vorschlag nicht weiterverfolgt. Es wäre sehr interessant gewesen, die Todesursache zu untersuchen; höchstwahrscheinlich wäre dies auch ohne Schwierigkeiten möglich gewesen, denn die Körper wären steifgefroren und in ihrer eisigen Umhüllung hervorragend erhalten gewesen.

Gemeinsam hatten die Hilfsschiffe den ersten Abschnitt von *Franklins* Reise nachvollzogen, von seinem Eintauchen in die Stille des Lancaster Sound im August 1845 bis zum April 1846. Was man dabei an Erkenntnissen gewonnen hatte, waren bestenfalls Teilaspekte über die ersten paar Monate der Expedition außerhalb des Bereichs der Zivilisation. Nun bereiteten sich die Forscher selbst auf einen langen arktischen Winter vor, ohne daß irgendeiner von ihnen gewußt hätte, wo man als nächstes suchen sollte.

Im Frühjahr 1851 sandten die Suchschiffe 28 Schlittentrupps in der Hoffnung aus, Spuren der Expedition zu finden. Die Männer zogen mit ihren Schlitten nach Russell Island, Prince of Wales Island, Bathurst Island, Melville Island, Cornwallis Island, Devon Island und Victoria Island - aber ihre Suche blieb erfolglos.

Ungeachtet aller Fehlschläge wurde die Suche von England und den Vereinigten Staaten aus fortgesetzt. *Lady Franklin* finanzierte 1851 und 1852 je eine Expedition. Das erste Schiff, die *Prince Albert* unter dem Kommando des kanadischen Pelzhändlers *William Kennedy*, wurde in die Regent's-Bucht gesandt, das zweite, die *Isabelle* unter dem Kommando von *Edward Augustus Inglefield*, in den Jones Sound.

Zusätzlich sandte die britische Admiralität fünf Schiffe unter dem Oberkommando *Sir Edward Belchers* von der *HMS Assistance* aus.

Henry Grinnell und *George Peabody* schlossen sich wissenschaftlichen Organisationen der Vereinigten Staaten an, die von New York aus eine Expedition unter *Elisha Kent Kane* mit der *Advance* starteten.

Jede dieser Expeditionen trug zur Erschließung unbekannter Gebiete bei und machte wichtige Beobachtungen hinsichtlich der arktischen Biologie, Geologie und Meteorologie.

Commander Robert McClure und seine Mannschaft fanden schließlich sogar die Nordwestpassage, nachdem sie ihr Schiff aufgegeben und 1854 zu Fuß von Westen nach Osten über das Eis gegangen waren. Aber die Frage, was mit der *Erebus* und der *Terror* geschehen war, blieb ungelöst.

1854 waren neun Jahre verstrichen, seit *Franklin* zu seiner Forschungsreise aufgebrochen war. Er hatte für drei Jahre Proviant mitgenommen, der bei entsprechender Rationierung vielleicht noch ein paar Monate länger gereicht hatte. Damit stand für die Admiralität fest, daß man vielleicht noch etwas unternehmen konnte, um das Geheimnis um den Untergang der Expedition zu lüften, aber nichts mehr für die Rettung *Franklins* und seiner Leute tun konnte. Am 20. Januar 1854 erschien eine Notiz in der *London Gazette*, die besagte, daß, falls bis Ende März keine gegenteiligen Nachrichten eingingen, die Offiziere und Mannschaften der *Erebus* und *Terror* als „im Dienst Ihrer Majestät ums Leben gekommen“ betrachtet würden.

Schließlich brachte der *Toronto Globe* am 23. Oktober 1854 unter der Schlagzeile: „Bestürzende Neuigkeit: *Sir John Franklin* verhungert!“, eine traurige Nachricht, die zwei Tage zuvor Montreal erreicht hatte. Nach fehlgeschlagenen früheren Ermittlungen war *John Rae* die erste große Entdeckung im Rahmen der *Franklin*-Suche geglückt, als er im Auftrag der *Hudson's Bay Company* die Halbinsel Boothia kartierte. Aufgeregt berichtete der *Globe* darüber:

Von den Eskimos hatte [Rae] sichere Informationen über das Schicksal von Sir John Franklins Leuten erhalten. Diese seien verhungert, nachdem sie ihre Schiffe verloren hätten, die vom Eis zerquetscht worden seien. Auf ihrem anschließenden Marsch nach Süden zum großen Fish [Back] River sei ein Teil der Weißen in der Nähe der Bucht gestorben. Die verstümmelten Leichen einiger, die offensichtlich ihren unglücklichen Gefährten als Nahrung gedient hätten, legten Zeugnis ab von ihren unmenschlichen Leiden.

Um den 28. Oktober 1854 erreichte England die Nachricht, daß der Schleier, der über dem Schicksal *Sir John Franklins* gelegen hatte, nunmehr gelüftet sei. In einem Brief an den Sekretär der Admiralität schilderte *Rae* seine Entdeckungen:

[...] während meines Marsches durch Eis und Schnee in diesem Frühjahr mit dem Ziel, die Kartierung der Westküste von Boothia zum Abschluß zu bringen, traf ich in Pelly Bay auf Eskimos. Einer von ihnen erzählte mir, daß eine Gruppe Weißer (Kablounans) in einiger Entfernung westwärts von hier verhungert sei [..] Später erfuhr ich noch weitere Einzelheiten und konnte ihnen eine Anzahl Dinge abkaufen, die das Geschick eines Teils, wenn nicht aller bis dahin Überlebenden von Sir John Franklins verschollener Mannschaft, ohne jeden Zweifel klären - ein Schicksal, so fürchterlich, daß man es sich kaum vorstellen kann.

Rae berichtete weiter, was man ihm erzählt hatte: Von einer Gruppe Weißer, die sich mit ihren Schlitten an der Küste von King William Island entlang schleppten, von den Leichenfunden ein Jahr später auf dem nordamerikanischen Festland und den Anzeichen von Kannibalismus. Entgegen der Schlagzeile des *Toronto Globe* gab es jedoch keine Beweise dafür, daß *Franklin* ebenfalls verhungert war. Zum Beweis für die Berichte der Inuit brachte *Rae* einige Gegenstände mit, die er den Eingeborenen hatte abkaufen können, darunter mit Monogrammen versehene silberne Gabeln und Löffel - einer trug die Initialen *Croziers* - sowie *Sir John Franklins* hannoverschen Verdienstorden.

Da *Raes* Informationen über den Zusammenbruch der Expedition aus zweiter Hand stammten, erlaubten sie kein abschließendes Urteil. Die britische Regierung, die da-

mals in den Krimkrieg verwickelt war, bat die *Hudson's Bay Company*, Raes Informationen nachzugehen. Chefagent *James Anderson* konnte Raes Bericht schließlich nur wenig hinzufügen. Er entdeckte zwar noch weitere Gegenstände, die der *Franklin*-Expedition gehört hatten, aber keine menschlichen Überreste oder Dokumente. *Anderson* sollte der letzte sein, der in offiziellem Auftrag den Versuch unternahm, das Schicksal *Franklins* aufzuklären. *Rae* erhielt 8000 Pfund, obgleich er den Erzählungen der Inuit nicht auf den Grund gegangen, sondern statt dessen nach London zurückgeilert war. Seine Mannschaft teilte sich die restlichen 2000 Pfund.

Es gab aber nach wie vor einige, die den Gedanken an eine Polarexpedition nicht aufgegeben hatten und die glaubten, daß die Antwort auf die Frage nach *Franklins* Schicksal auf King William Island oder auf dem Festland in der Nähe der Mündung des Back River zu finden sei. Allen voran *Lady Franklin*, die eine leidenschaftliche Bitte an den britischen Premierminister *Lord Palmerston* richtete:

...eine letzte und erschöpfende Suche ist alles, was ich im Namen der ersten und einzigen Märtyrer der arktischen Erforschung in jüngster Zeit fordere. Das ist alles, worum ich Sie bitte.

Es gelang ihr jedoch nicht, die britische Regierung zu veranlassen, noch einen letzten Suchtrupp auszusenden, und so stellte sie noch einmal eine eigene Expedition zusammen. Ein öffentlicher Spendenaufruf, der 3000 Pfund einbrachte, und eine Schenkung von Versorgungsgütern seitens der Admiralität ermöglichten es *Lady Franklin*, die *Fox*, eine kleine Yacht mit Hilfsmotor, zu erwerben. Sie unterstellte sie dem Kommando des erfahrenen Polarfahrers *Kapitän Francis Leopold M'Clintock*, einem Offizier der *Royal Navy*, der bereits an drei früheren *Franklin* - Suchexpeditionen teilgenommen hatte. *M'Clintock* wählte *Leutnant William Robert Hobson*, den Sohn des ersten Gouverneurs von Neuseeland, zu seinem Stellvertreter. Die *Fox* segelte am 1. Juli 1857 von Aberdeen, Schottland, aus los. Fast von Anfang an behinderten Schwierigkeiten die Suche. So war die *Fox* gezwungen, den ersten Winter im Eis der Baffin Bay zuzubringen, bevor sie im Frühjahr loskam. Im August 1858 erreichte sie Beechey Island, wo *M'Clintock* an der Stelle, wo *Franklin* sein erstes Winterquartier aufgeschlagen hatte, in *Lady Franklins* Namen ein Denkmal errichtete.

Ende September erreichten die Forscher den östlichen Eingang der Bellot Strait, wo sie ihr zweites Winterquartier errichteten. Von dort aus marschierten *M'Clintock* und *Hobson* Anfang April 1859 mit je einer kleineren Gruppe über Land zur King William Island. Dort trennten sich die beiden Gruppen. *M'Clintock* beauftragte *Hobson*, die Westküste der Insel nach Spuren abzusuchen, während er selbst an der Ostküste der Insel entlangziehen und von dort zur Flußmündung des Back River gehen wollte, bevor er an die Westküste zurückkehren würde.

M'Clintock traf schon bald auf eine Gruppe von 30 bis 40 Inuit, die in Iglus auf der Insel wohnten. Er konnte ihnen einige Sachen von *Franklin* abkaufen, die er in ihrem Besitz fand. Auf seine Fragen erzählten sie ihm, daß sie auf der anderen Seite der Insel ein gestrandetes Schiff gefunden und *Franklins* Leute gesehen hätten, die „niederfielen und starben, während sie dahinmarschierten“. Anschließend zog er weiter, erreichte das Festland und marschierte südwärts zur Montreal Island. Hier stieß man auf ein paar Überbleibsel, darunter den Rest einer Fleischdose, zwei Teile von einem Faßreifen und weitere Metallstücke. Die Schlittengruppe trat darauf den Rückzug zur King William-Insel an, wo sie zunächst die Süd- und von dort aus die Westküste erreichte. Hier erwartete *M'Clintock* und *Hobson* ein grausiges Geheimnis.

Am 15. Mai 1859, kurz nach Mitternacht, fanden sie auf einem Kiesrücken in der Nähe der Mündung des Peffer River, an der Südküste der Insel, ein menschliches Skelett in der Uniform eines Stewards der verschwundenen Expedition. *M'Clintock* berichtete über diese tragische Szene in seinem Tagebuch:

Dieser arme Mann schien sich den kahlen Grat ausgesucht zu haben, weil hier das Gehen am wenigsten anstrengend war. Er muß einfach nach vornüber gefallen sein, so wie wir ihn gefunden haben. Wahrscheinlich hat er, hungrig und erschöpft, seinem Wunsch nach Schlaf nachgegeben und ist in dieser Stellung und ohne länger zu leiden gestorben.

Neben dem ausgebleichten Skelett lag ein Notizbuch, „daneben eine kleine Kleiderbürste und ein Taschenkamm aus Horn, in dem noch ein paar hellbraune Haare hingen“. Das Notizbuch, das *Harry Peglar*, einem Maat von der *Terror*, gehört hatte, wurde später auf Nachrichten hin durchgesehen. Man fand die Handschriften zweier Personen: die *Peglar*s und die eines unbekanntes Seemannes. Keine der Notizen war von Wichtigkeit und manches nicht zu entziffern. Nur ein etwas zusammenhangloser Satz von der Hand des Unbekannten, wahrscheinlich des von *M'Clintock* gefundenen Toten, schien auf ihre verzweifelte Lage hinzuweisen. Die meisten Wörter der Botschaft waren rückwärts buchstabiert. Korrekt las sich der Satz: „Oh, Tod, wo ist dein Stachel, das Grab in Comfort Cove, denn wer hat irgendeinen Zweifel wie ... sagte der Färber ...“ [*Im Original steht vermutlich „dyer“, was man wohl mit „der Sterbender“ übersetzen muß. Anm. Rosenfeldt*]

Was *M'Clintock* nicht wußte: das wichtigste Dokument der *Franklin*-Suche war bereits drei Wochen zuvor entdeckt worden, als *Hobson* die Nordwestküste der Insel absuchte. Dort wurde am 5. Mai der einzige schriftliche Bericht der *Franklin*-Expedition, zwei kurze Notizen, die auf ein Formularblatt der Marine gekritzelt waren, in einem Steinmal nahe Victory Point gefunden. Die erste, unterzeichnet von *Leutnant Graham Gore*, schilderte das Vorankommen der Expeditionen bis Mai 1847:

28. Mai 1847- *HMS Erebus* und *Terror* überwinterten im Eis, in 70° 05' nördliche Breite, 98° 23' westliche Länge. Nach Überwinterung 1846-47 auf Beechey Island, in 74° 43' 28" nördliche Breite, 90° 39' 15" westliche Länge, nach einer Fahrt den Wellington Channel hinauf bis zum 77. Breitengrad und Rückfahrt an der Westseite von Cornwallis Island. *Sir John Franklin* hat die Expedition geleitet. Alle wohlauf. Eine Gruppe von 2 Offizieren und 6 Mann verließ das Schiff am 24. Mai 1847. *Gm Gore, Lieut. Chas. F. Des Voeux, mate.*

Auf dem Rand des Formulars befand sich noch eine zweite Mitteilung. Es war eine Notiz, die *Kapitän Crozier* etwa ein Jahr später *Fitzjames* diktieren hatte. Diese berichtete nüchtern von dem katastrophalen Ende der Männer:

25. April 1848 - *HMS Terror* und *Erebus* wurden am 22. April 1848 5 Meilen NNW von diesem Platz entfernt geräumt, nachdem wir seit dem 12. September 1846 ringsum vom Eis eingeschlossen waren. Offiziere und Mannschaften, insgesamt 105 Männer, unter dem Kommando von *Kapitän F.R.M. Crozier*, gingen hier, in 69° 37' 42" nördlicher Breite, 98° 41' westlicher Länge an Land. Dieses Papier wurde von *Leutnant Irving* vier Meilen weiter nördlich unter einem Steinmal gefunden, von dem angenommen wurde, daß *Sir John Ross* es 1831 errichtet hatte. Dort hatte es der verstorbene *Commander Gore*

im Juni 1847 deponiert. Tatsächlich handelte es sich jedoch nicht um *Sir James Ross*´ Steinmal, und so wurde das Papier auf diese Position verbracht, wo sein Steinmal einmal gestanden hatte. *Sir John Franklin* starb am 11. Juni 1847. Bis zu diesem Datum waren bereits insgesamt 9 Offiziere und 15 Seeleute der Expedition verstorben.

James Fitzjames, Kapitän der *HMS Erebus*

F.R.M. Crozier, Kapitän und rangältester Offizier

[. ..] und brechen morgen, 26., in Richtung Backs Fish River auf.

Ein Fehler in der ersten Mitteilung wurde schnell entdeckt: Die Expedition hatte 1845/46 auf Beechey Island überwintert und nicht 1846/47.

Als die Botschaft am 28. April 1848 ergänzt wurde, standen *Fitzjames* und *Crozier*, deren Schiffe seit 19 Monaten im Eis vor King William Island eingeschlossen waren, und die bereits Verluste an Menschenleben hatten hinnehmen müssen wie nie zuvor bei einer Polarexpedition des 19. Jahrhunderts - einschließlich des Todes *Franklins* - am Beginn ihres letzten, verzweifelten Marsches in den Untergang.

M'Clintock beschrieb die Stelle, an der die Notiz entdeckt worden war:

Um das Steinmal verstreut lagen Berge von Kleidungsstücken und Vorräte aller Art, als ob man hier alles weggeworfen hatte, auf das man irgendwie verzichten konnte: Eispickel, Schaufeln, Boote, Kochherde, Eisenwaren, Seile, Hackklötze, Segeltuch, Instrumente, Ruder und die Medikamentenkiste.

Hobson fand ein noch sehr viel mehr unter die Haut gehendes Zeugnis der Tragödie, als er später ein Rettungsboot der *Franklin*-Expedition entdeckte, in dem sich zwei Skelette und eine Menge sonstiger Überreste befanden.

Endlich hatte man wenigstens einige Teilnehmer der *Franklin*-Expedition gefunden, wenn auch zehneinhalb Jahre zu spät. Als *M'Clintock* später den von *Hobson* entdeckten „Bootplatz“ besuchte, beschrieb er, wie seine Leute „starr vor Entsetzen“ gewesen seien angesichts der beiden menschlichen Skelette, die im Boot lagen. Das eine, das man im Bug des Schiffes fand, war zum Teil von „großen und kräftigen Tieren, wahrscheinlich Wölfen“, zerfetzt worden, wie *M'Clintock* vermutete. Das andere war unberührt, „eingehüllt in Kleider und Pelze“. Seine Füße steckten in warmen Stiefeln als Schutz gegen die arktische Kälte. Daneben lagen zwei geladene doppelläufige Gewehre, als habe man einen Angriff abwehren wollen, der nie stattgefunden hatte.

The *Enterprise*
 Captains & Crew etc
 and sent on board
 for 18 Oct. 1847

H. M. S. ships *Enterprise* and *Vereen*
 Mutilated in the Ice in
 28 of May 1847 } Lat. 70° 5' N Long. 90° 23' W

Having wintered in 1846-7 at Beechey Island
 in Lat 74° 43' 28" N. Long 91° 39' 15" W. After having
 ascended Wellington Channel to Lat 77° and returned
 by the West side of Cornwallis Island.

Commander.
 John Franklin commanding the Expedition
 All well

WHOEVER finds this paper is requested to forward it to the Secretary of
 the Admiralty, London, with a note of the time and place at which it was found:
 or, if more convenient, to deliver it for that purpose to the British Consul at the
 nearest Port.

QUICONQUE trouva ce papier est prié d'y marquer le tems et lieu ou il
 l'aura trouvé, et de le faire parvenir au plutot au Secrétaire de l'Amirauté Britan-
 nique à Londres.

CUALQUIERA que hallare este Papel, se le suplica de enviarlo al Secretario
 del Almirantazgo, en Londres, con una nota del tiempo y del lugar en donde
 so halló.

EEN ieder die dit Papier mogt vinden, wordt hiermede verzogt, om het zelve,
 ten spoedigste, te willen zenden aan den Heer Minister van de Marine der Neder-
 landen in 's Gravenhage, of wel aan den Secretaris der Britsche Admiraliteit, te
 London, en daer by te voegen eene Nota, inhoudende de tyd en de plaats alwaar
 dit Papier is gevonden geworden.

FINDEREN af dette Papiir ombedes, naar Leilighed gives, at sende samme
 til Admiralitets-Secretairen i London, eller nærmeste Embedsmand i Danmark,
 Norge, eller Sverrig. Tiden og Stedet hvor dette er fundet ønskes venskabeligt
 påtegnet.

WER diesen Zettel findet, wird hierdurch ersucht denselben an den Secre-
 tair des Admiralitets in London einzusenden, mit gefälliger Angabe an welchen Ort
 und zu welcher Zeit er gefunden worden ist.

Party consisting of 2 Officers and 6 men
 left the ships on Sunday 24th May 1847
 G. M. Fox Lieut
 Ches L. Des Voeux Mate

25th April 1848. HMS ship *Vereen* and *Enterprise* were despatched on the 22nd April. 5 Saigues M.M.W. of this
 being broadcast since 12 Sept 1846. The Officers & Crews consisting of 105 souls - under the Command
 of Captain J. R. Ross Crozier landed here - on Sat-69 37.4th by 58.4 15.
 This paper was found by the Army under the same supposed to have

James Fitzgibbon (Capt. R. 81
 15 June 1847) and the total of 6

4 miles to the N. of the
 been built by Sir James Ross in 1831 - there it had been deposited
 by the late Commanding Officer in May 1847. Sir James Ross's father has not
 written been found near the paper. It had been deposited by the party which
 is that in which Sir J. Ross's father was rec'd - Sir John Franklin died on the 11 June 1847

Abb.6 Die Mitteilung Croziers

M'Clintock gab diesem Gebiet an der äußersten Westküste von King William Island den Namen Cape Crozier. Das Boot, das sorgfältig für eine Fahrt auf dem Back River ausgestattet worden war, war 8,5 m lang, und *M'Clintock* schätzte sein Gewicht einschließlich des eichenen Schlittens, auf den man es gesetzt hatte, auf 635 kg.

Man legte sorgfältige Listen über die „erstaunliche“ Warenmenge an, die in dem Boot war: von Stiefeln und seidenen Taschentüchern bis zu parfümierter Seife, Schwämmen, Unterwäsche, Zahnbürsten und Kämmen. Sechs Bücher, darunter eine Bibel und „The Vicar of Wakefield“ waren ebenfalls darunter und wurden sogleich nach irgendeiner Botschaft durchsucht, aber es wurde nichts gefunden. Die einzigen Nahrungsmittel im Boot waren Tee und Schokolade. *M'Clintock* beurteilte dieses wunderliche Sammelsurium als „eine bloße Anhäufung von Ballast, völlig überflüssig und nur dazu angetan, den Kräfteverfall der Schlittenmannschaft zu beschleunigen“.

Aber vielleicht am verblüffendsten war die Richtung, in die der Bug des Bootes wies: Statt auf den Fluß, der das Ziel der um ihr Überleben Kämpfenden war, zeigte er auf das aufgegebenes Schiff. *M'Clintock* schloß daraus, daß sich diese Gruppe vom Hauptfeld unter dem Kommando *Crozier's* getrennt und einen vergeblichen Versuch unternommen hatte, zum Schiff zurückzukehren, um Nahrungsmittel zu holen.

Die *Fox* kehrte im September 1859 nach England zurück und berichtete von ihren Entdeckungen. Auf ihrem Todesmarsch hatten die Mannschaften der *Erebus* und *Terror* tatsächlich die Nordwestpassage entdeckt. Aber zu der Zeit, als sie sich an der Küste der Simpson Strait entlangquälten, muß der Triumph für sie bereits hohl gewesen sein. Um sie herum war nur noch Hoffnungslosigkeit.

1845, als *Franklin* aufbrach, war ein großer Teil der Küste des nordamerikanischen Festlands von Forschern, die von der Landseite her nach einer schiffbaren Passage gesucht hatten, bereits kartiert. Trägt man nun die von den Schiffen aus durchgeführten Forschungen mit in diese Karte der Arktis ein, so zeigt sich, daß lediglich ca. 90 km der Passage im Gebiet der King William-Insel nicht erfaßt waren.

Franklin's Schiffe segelten im ersten Jahr den Wellington-Kanal bis zu 77° nördlicher Breite hinauf, wo sie entweder wegen des Eises oder der fortgeschrittenen Jahreszeit umkehren mußten. Als im Frühjahr 1846 mit dem Aufbrechen des Eises in der Barrow Strait und der Erebus Bay (ihrem Winterquartier vor Beechey Island) eine neue Segelsaison begann, fuhren die beiden Schiffe in etwa südwestlicher Richtung weiter. Die Fahrt endete im September 1846 im Eis nahe der Nordwestküste von King William Island. Welche Route die Schiffe im einzelnen wählten, um diesen Punkt zu erreichen, beruht bis heute auf Mutmaßungen. Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, daß die *Erebus* und *Terror* durch den Peel Sound und die heutige Franklin Strait zwischen Somerset Island und Prince of Wales Island hindurchsegelten.

Franklin glaubte vermutlich, daß er auf dieser Route schließlich jene Bereiche der Festlandküste erreichen würde, die er zwei Jahrzehnte zuvor bereits erforscht hatte. Nach den ihm vorliegenden Karten brauchte er nur noch in Richtung Süden eine ca. 90 km lange Strecke entlang der Westseite von King William's Land (der heutigen King William Island) zurückzulegen, um die Nordwestpassage in ihrer vollen Länge kartieren zu können.

Der nördliche Ausgangspunkt dieser noch fehlenden 90 km war eine flache Landzunge an der Nordwestküste von King William Island, die der Polarforscher *James*

Clark Ross vom Osten her im späten Frühjahr des Jahres 1830 erreicht hatte. *Ross* hatte ihr den Namen Victory Point gegeben. Das südliche Ende bildete Cape John Herschel an der Südspitze von King William Island.

1839 hatten *Peter Warren Dease* und *Thomas Simpson* die Festlandküste erforscht. Sie waren zunächst an der Küste nach Osten bis zur Halbinsel Boothia gewandert, waren dann zur Südküste von King William Island zurückgekehrt und hatten die Insel bis zum Cape John Herschel erforscht, wo sie ein hohes Steinmal errichteten. Von hier aus wechselten sie wieder zum Festland hinüber und marschierten dort auf derselben Route nach Westen zurück, auf der sie gekommen waren. Der kartierte Bereich reichte inzwischen bis zur Beringstraße hinauf, dem westlichen Eingang der Passage.

Seltsamerweise, vielleicht tragischerweise, hielten sowohl *Ross* (1830) wie *Dease* und *Simpson* (1839) das Gebiet, das sie erforscht hatten, das King William's „Land“, für eine Ausdehnung des Festlands - eine Landzunge, die fest mit dem südwestlichen Teil der Halbinsel Boothia verbunden war. Es ist sehr wahrscheinlich, daß *Franklin*, gestützt auf die Karten, Beschreibungen und Ansichten dieser früheren Entdecker sowie aufgrund seiner eigenen Theorie über die Geographie dieses Gebietes, glaubte, er habe auf dem von ihm geseelten Kurs keine Chance, als er sich schließlich Cape Felix, der nördlichen Spitze von King William Island, näherte. In der Annahme, daß die Route östlich dieses Punktes in eine Sackgasse führe, wandte er sich daher mit seinen Schiffen nach Südwesten und segelte direkt in das sich ständig erneuernde Packeis hinein, das sich von Nordwesten den M'Clintock Kanal hinunterschiebt. Die Kraft und Zähigkeit dieses andrängenden Eisstromes kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Nordwestküste von King William Island trägt als Beweis die Narben. Diese Eismassen tauen während des kurzen Sommers nicht immer auf, und so liefen die beiden Schiffe in eine tödliche Falle. Eine Falle, die um so grausamer erscheint, nachdem man heute weiß, daß der Weg an der Ostküste der Insel während des Sommers regelmäßig frei ist. Erst auf ihrem Todesmarsch haben die Überlebenden der *Erebus* und *Terror* dann die letzte Lücke in der Nordwestpassage geschlossen

M'Clintocks Entdeckungen auf King William Island lieferten endlich in Umrissen ein Bild vom Ende der Expedition. Damit erstarben nun auch die letzten lautstark erhobenen Forderungen nach Aufklärung des *Franklin*-Geheimnisses, obgleich ersichtlich viele Fragen offen geblieben waren.

Der Anstoß, das *Franklin*-Desaster noch weiter aufzuklären, kam weniger aus den Reihen der Engländer, als vielmehr von zwei unternehmungslustigen Amerikanern. Beide verfügten über keinerlei Erfahrung mit der Arktis, als sie, jeder für sich, mit ihren Forschungen begannen.

Charles Francis Hall, ein Geschäftsmann aus Cincinnati/Ohio, dessen Interesse an der Arktis durch das Verschwinden der *Franklin*-Expedition geweckt worden war, entschloß sich 1859, auf eigene Faust Nachforschungen anzustellen. Vor möglichen Förderern argumentierte *Hall*, daß von den *Franklin*-Leuten noch einige bei den Inuit leben könnten; außerdem müßten die Strände von King William Island einmal im Sommer nach weiteren Anhaltspunkten für die letzten Tage der Expedition abgesehen werden. Nach einem gescheiterten ersten Versuch, King William Island zu erreichen, versuchte es *Hall* im Juli 1864 noch einmal und erreichte schließlich im Mai 1869 die Südküste der Insel. *Hall* berichtete von Erzählungen der Inuit über Kanniba-

lismus innerhalb der verhungerten *Franklin*-Mannschaft. Aber vor allem empörte er sich darüber, daß er von den Inuit erfahren habe, daß mehrere Eingeborenenfamilien, nachdem sie einen Offizier (wahrscheinlich *Crozier*) und seine Leute mit etwas Robbenfleisch versorgt hatten, diese ihrem Schicksal überließen und ihre Bitten um weitere Hilfe ignoriert hätten. Wobei er in seiner Empörung hinzuzufügen vergaß, daß die Inuit selbst nur gerade eben genug hatten, um zu überleben.

Hall berichtete auch von Erzählungen der Inuit über Fundorte von Leichen. Tatsächlich wurden menschliche Überreste an den südlichen Stränden der Insel nahe der Mündung des Peffer-Flusses gefunden. Ein Skelett, das später anhand einer Goldfüllung als das von *Leutnant Henry Le Vesconte* von der *Erebus* identifiziert werden konnte, wurde von *Hall* zunächst in die Vereinigten Staaten mitgenommen, bevor es nach England überführt wurde. *Hall* nahm an der Fundstelle eine feierliche Zeremonie zu Ehren der Toten vor, während derer die amerikanische Flagge auf Halbmast wehte und ein Denkmal aus Steinen errichtet wurde.

Aber es sollten noch weit wichtigere amerikanische Entdeckungen folgen. Am 19. Juni 1878 führte der Rechtsanwalt und Arzt, *Leutnant Frederick Schwatka*, Kavallerieoffizier der Vereinigten Staaten und Teilnehmer an den Indianerkriegen des amerikanischen Westens zur Zeit der berühmten Niederlage von *Oberstleutnant George Custer* bei Little Big Horn, eine kleine, von der *American Geographical Society* unterstützte Expedition in die Arktis. *Schwatka* war durch *Halls* frühere Funde und durch amerikanische Walfänger angeregt worden, die aufgrund ihrer Gespräche mit den Inuit behaupteten, daß man möglicherweise doch noch Dokumente der verschwundenen Expedition finden könne. Auf seiner Schlittenreise, die alles in allem 5232 km lang werden sollte, erreichte *Schwatka* King William Island und führte 1878/79 eine gründliche Untersuchung durch. Er folgte dabei der Route, die die *Erebus*- und *Terror*-Mannschaften auf ihrem Rückmarsch genommen hatten. Abgesehen davon, daß er wichtige Beobachtungen *M'Clintocks* bestätigte, fand *Schwatka* zahlreiche Relikte und menschliche Überreste, die an den westlichen und südlichen Küsten der Insel verstreut lagen.

Am 21. Juli 1879 besuchte *Schwatka* den „Bootplatz“, den *M'Clintock* 19 Jahre zuvor gefunden hatte. Aber statt eines intakten Bootes mit Inhalt entdeckte er, daß die Stelle „offensichtlich gründlich von den Eingeborenen durchsucht“ worden war. Neben den Trümmern des Bootes fand *Schwatka* Kämme, Schwämme, Zahnbürsten, Flaschen und Puderdosen sowie die in weitem Umkreis verstreuten Knochen von vier Skeletten, darunter drei Schädel.

Der „eigentliche Höhepunkt“ seiner Reise war, wie *Schwatka* berichtete, die Entdeckung eines geöffneten Grabes am 24. Juni desselben Sommers nahe Victory Point auf dem Nordweststrand der Insel. Man fand dort eine Medaille mit dem eingravierten Namen *John Irvings*, obwohl das Grab „bereits einige Jahre zuvor von Eingeborenen zerstört worden war“. *Schwatka* beschrieb die Szene in seinem Tagebuch:

Im Grab wurden das Objektiv eines Marineteleskops und ein paar Offiziers-Goldknöpfe mit Anker und Krone gefunden. Am Kopfende lag ein noch immer gut erhaltenes, farbiges seidenes Taschentuch. Im übrigen enthielt es zahlreiche Stücke eines grob zusammengenähten Segeltuches, in das man den Körper offensichtlich für die Bestattung eingehüllt hatte.

Im Hinblick auf die Sorgfalt, die man bei der Beisetzung dieses Toten aufgewandt habe, meinte *Schwatka*, der Körper sei vom Schiff aus beerdigt worden, wo man einen ordentlichen Sarg habe anfertigen können. Die Grablage unterschied sich gewaltig von der so vieler anderer Seeleute *Franklins*, die man auf King William Island gefunden hatte, und wo man die Toten über der Erde hatte liegen lassen. Ein menschlicher Schädel und einige Knochen - wahrscheinlich *Irvings* - wurden in weitem Umkreis um das Grab herum gefunden. „Sie wurden sorgfältig eingesammelt, ebenso wie einige Kleiderfetzen und andere Dinge, um sie zu Hause beizusetzen, wo sie hernach ungestört ruhen mögen“, schrieb *Schwatka*. Von allen Knochenfunden des Amerikaners wurden nur *Irvings* Gebeine von der Insel entfernt.

Irving und *Le Vesconte* waren damit die beiden einzigen Teilnehmer der *Franklin*-Expedition, die aus dem arktischen Eis in ihre Heimat zurückkehrten, wenn auch nur als Tote. Das Skelett, das *Hall* mitgebracht hatte und von dem man annahm, es handle sich um die Gebeine *Leutnant Henry Le Vescontes* von der *Erebus*, wurde in einer *Franklin*-Gedächtnisstätte im Greenwich-Hospital beigesetzt. *Irving* wurde dagegen mit seemännischem Zeremoniell auf dem Dean-Friedhof in Edinburgh beerdigt.

Bevor er die Arktis wieder verließ, traf *Schwatka* eine alte Inuit-Frau und ihren Sohn, die ihm eine grausame Geschichte erzählten. Es ging um die einige Jahre zurückliegende Entdeckung von Überresten der *Franklin*-Expedition an der Küste des amerikanischen Festlandes einschließlich eines der Rettungsboote, das die zurückmarschierenden Seeleute mit sich geführt hatten. *Schwatka* berichtete, was ihm der Sohn erzählt hatte:

Außerhalb des Bootes fand er zahlreiche Schädel. Er hatte vergessen wie viele, meinte aber, es seien mehr als vier gewesen. Er entdeckte auch Arm- und Beinknochen, die offensichtlich vom Rumpf abgesägt worden waren. Im Inneren des Bootes befand sich eine Kiste mit Knochen; diese Kiste war ungefähr ebenso groß wie ... eine, in der sich Bücher befanden.

Die letzten 30 oder 40 von *Franklins* Leuten waren offensichtlich der Tragödie auf King William Island in der Nähe der Mündung des Peffer-Flusses entkommen. Es war ihnen gelungen, die Simpson Strait zu überqueren, nur um ihre letzten Hoffnungen in jener kahlen und trostlosen Region zu begraben, der *Schwatka* den Namen „Starvation Cove“ gab. Es ist vermutet worden, daß die beiden erwähnten Kisten möglicherweise die Gebeine *Sir John Franklins* und die Logbücher enthalten hätten, aber beide sind für immer verloren.

Eine Untersuchung der Gegend erbrachte wenig; man fand lediglich ein paar menschliche Knochen. Die Inuit erklärten, daß die Erde die Überreste ihrer Körper zurückgefordert habe - die Knochen in den Sand eingesunken und für immer verschwunden seien, stumme Zeugen eines entsetzlichen Geschehens, das sich in diesem Gebiet lange zuvor abgespielt hatte. Im September 1880 kehrten *Schwatka* und seine Gruppe in die Vereinigten Staaten zurück.

Obgleich man weder die Logbücher noch eines der Schiffe hatte lokalisieren können, hatten die Forscher auf der Suche nach *Franklin* die Arktis gründlich genug durchforstet, um auch das letzte Geheimnis um das Verschwinden der Expedition beantworten zu können. Die von ihr eingeschlagene Route war eindeutig festgestellt worden, die Gründe für das Verlassen der *Erebus* und *Terror* waren bekannt, und die

Erzählungen der Inuit sowie die traurige Entdeckung der Überreste auf King William Island gaben Auskunft über die letzten schrecklichen Tage der Schiffsbesatzungen.

S.19 – 50, gekürzt, z.T. leicht verändert

3. Der Untergang der Franklin-Expedition

3.1. Rekonstruktion des „Todesmarsches“

Zunächst die Übersetzung der am Liegeplatz der Schiffe gefundenen Mitteilung:

28. Mai 1847- *HMS Erebus* und *Terror* überwinterten im Eis, in 70° 05' nördliche Breite, 98° 23' westliche Länge. Nach Überwinterung 1846-47 auf Beechey Island, in 74° 43' 28" nördliche Breite, 90° 39' 15" westliche Länge, nach einer Fahrt den Wellington Channel hinauf bis zum 77. Breitengrad und Rückfahrt an der Westseite von Cornwallis Island. *Sir John Franklin* hat die Expedition geleitet. Alle wohlauf. Eine Gruppe von 2 Offizieren und 6 Mann verließ das Schiff am 24. Mai 1847. *Gm Gore, Lieut. Chas. F. Des Voeux, mate.*

Auf dem Rand des Formulars befand sich noch eine zweite Mitteilung. Es war eine Notiz, die *Kapitän Crozier* etwa ein Jahr später *Fitzjames* diktiert hatte. Diese berichtet nüchtern von dem katastrophalen Ende der Männer:

25. April 1848 - *HMS Terror* und *Erebus* wurden am 22. April 1848 5 Meilen NNW von diesem Platz entfernt geräumt, nachdem wir seit dem 12. September 1846 ringsum vom Eis eingeschlossen waren. Offiziere und Mannschaften, insgesamt 105 Männer, unter dem Kommando von *Kapitän F.R.M. Crozier*, gingen hier, in 69° 37' 42" nördlicher Breite, 98° 41' westlicher Länge an Land. Dieses Papier wurde von *Leutnant Irving* vier Meilen weiter nördlich unter einem Steinmal gefunden, von dem angenommen wurde, daß *Sir John Ross* es 1831 errichtet hatte. Dort hatte es der verstorbene *Commander Gore* im Juni 1847 deponiert. Tatsächlich handelte es sich jedoch nicht um *Sir James Ross*' Steinmal, und so wurde das Papier auf diese Position verbracht, wo sein Steinmal einmal gestanden hatte. *Sir John Franklin* starb am 11. Juni 1847. Bis zu diesem Datum waren bereits insgesamt 9 Offiziere und 15 Seeleute der Expedition verstorben.

James Fitzjames, Kapitän der *HMS Erebus*

F.R.M. Crozier, Kapitän und rangältester Offizier

[. ..] und brechen morgen, 26., in Richtung Backs Fish River auf.

Ein Fehler in der ersten Mitteilung wurde schnell entdeckt: Die Expedition hatte 1845/46 auf Beechey Island überwintert und nicht 1846/47.

Es besteht somit kein Zweifel, daß in Frühjahr 1848 die gesamte verbliebene Mannschaft die Schiffe verließ und auch einen erheblichen Teil der noch vorhandenen Vorräte, wie sich später zeigte in Beibooten, die auf Kufen montiert waren, mit sich führte, denn der englische Text verwendet nicht das Verb „to leave“ sondern „to de-

sert“. Weshalb nicht das Verb „to abandon“ verwendet wurde, wird in Teil 2 analysiert.

Bodenfunde von Skeletten, menschlichen Knochen und Ausrüstungsgegenständen, die von den verschiedenen Suchexpeditionen gefunden wurden, aber auch von Forschern des 20. Jahrhunderts (*Beattie, Keenleyside*) belegen, daß die Mannschaft entlang der Westküste von King William Island nach Süden zog und dessen Südspitze erreichte. Der *Rea*-Report belegt, daß ein kleiner Teil der Mannschaft sogar bis zum kanadische Festland vordrang (Starvation Cove, Fish River). Hierbei kamen alle Mitglieder der Mannschaft um, zudem kam es in erheblichem Umfang zu Kannibalismus, wobei es offen bleibt, ob die Überlebenden vom Fleisch der frisch Verstorbenen lebten oder aber vom Fleisch getöteter Mannschaftsmitglieder. Die von *Rae, Hall* und *Schwatka* Ende des 19. Jahrhunderts gesammelten Berichte der Inuit sind somit glaubhaft, auch wenn diese Berichte bezüglich der Einzelheiten, insbesondere hinsichtlich der Jahresangaben, fehlerhaft sein mögen.

Der zeitliche Ablauf dieses „Todesmarsches“ ist jedoch unklar. Betrachtet man die Jahresangaben der Inuit als weitgehend korrekt, so ergibt sich das folgende Bild:

1848 verläßt die gesamte Mannschaft die Schiffe und führt einen erheblichen Teil der Vorräte in Beiboote mit sich, die auf schwere Kufen montiert sind. Bei diesem Marsch in Richtung Süden (Fish River) wird die Mannschaft zum ersten Male wirklich mit den harten Bedingungen der Arktis konfrontiert; insbesondere zeigt sich, daß man selbst bei größter Anstrengung nur sehr langsam vorankommt. Vermutlich setzten sich nun diejenigen Offiziere durch, die erkannt hatten, daß selbst das Erreichen des Fish Rivers keine Rettung bringen konnte, denn von dort aus waren es noch einmal mehr als 1000 km zur nächsten Station der *Hudson's Bay Company*. Man brach den Marsch ab und versuchte die Beiboote zu den Schiffen zurückzuziehen, ließ sie dann jedoch, wo sie waren (?) und kehrte zu den Schiffen zurück, die noch genügend Vorräte enthielten. Dort überwinterte man 1848/49 in der Hoffnung auf Rettung.

Eines der Beiboote wurde gefunden, sein Bug zeigte in Richtung der Schiffe. In unmittelbarer Nähe fand *Keenleyside* einen Lagerplatz, an dem sich etliche Personen kannibalisch ernährt hatten. Vermutlich handelte es sich um eine Gruppe, die so geschwächt war, daß sie den Rückmarsch zu den Schiffen nicht mehr leisten konnte. Die beiden Toten, die man in diesem Beiboot fand, waren vermutlich Mannschaftsmitglieder, die nicht bereit waren, ihr Leben durch Kannibalismus zu verlängern. Ob sie sich bewaffneten, um sich gegen ihre eigenen Kameraden zu verteidigen, läßt sich nicht mehr klären. Die Männer dieser Gruppe starben vermutlich schon 1848/49.

Da noch immer keine Hilfe kam, entschloß man sich dann im Frühjahr 1849 eine Gruppe der Mannschaft, den Fish River zu erreichen. Diese marschierte an der Westküste von King William Island nach Süden und kam auf diesem „Todesmarsch“ um. Ein Teil dieser Gruppe erreichte dann noch den Fish River und starb dort, wobei es ebenfalls zu Kannibalismus kam (*Rea*-Report). Nach Angaben der Inuit verwendeten sie ein umgedrehtes Beiboot als Schutz. Allerdings gibt der *Rae*-Report für diese Ereignisse das Jahr 1850 an – dies ist jedoch sehr unwahrscheinlich, denn dies setzt zwei Überwinterungen nach Aufgabe der Schiffe im Jahre 1848 voraus (1848/49 und 1849/50)

Eine weitere Gruppe der Mannschaft blieb in den Schiffen. Diese wurden später von einem jungen Inuit entdeckt. Im Zelt in der Nähe des Schiffes lebten vermutlich Männer, die sich kannibalisch ernährten, daher die Aufforderung des Offizieres, dieses Zelt nicht zu betreten.

Die letzten vier Überlebenden wurden 1850(?) von Inuit über den Winter gebracht und starben dann 1851.

Die hier gegebene Rekonstruktion ist zwar plausibel, jedoch durchaus fragwürdig, denn die Inuit gaben natürlich keine absoluten Jahreszahlen an. Wenn man einen Inuit im Sommer des Jahres 1854 befragte, und er wahrheitsgemäß angab „vor drei Sommern“, so konnte damit das Jahr 1852 gemeint sein, aber auch das Jahr 1851, je nachdem, ob er den Sommer 1854 mit rechnete oder nicht. Und was, wenn man ihn im Frühjahr 1854 befragte? War dieser Zeitpunkt vielleicht schon für einen Inuit „Sommer“? In jedem Falle kann man jedoch davon ausgehen, daß sich das Sterben der Männer der *Franklin*-Expedition über mindestens 2 Jahre hinzog (Frühjahr 1848, erneute Überwinterung 1848/49, Frühjahr 1849). Vier Männer überlebten nach Angaben der Inuit sogar bis 1851.

3.2. Dr. John Rae's Report to the Hudson's Bay Company

Quelle: Rhode Island College

<http://www.ric.edu/faculty/rpotter/cann.html>

April 1854

We were now joined by another one of the natives who had been absent seal hunting yesterday; but being anxious to see us, visited our snow house early this morning and then followed up our track. This man was very communicative, and on putting to him the usual questions as to having seen „white men“ before, or any ships or boats, he replied in the negative; but said, that a party of „Kabloonas“ had died of starvation, a long distance to the west of where we then were, and beyond a large river. He stated that he did not know the exact place, that he had never been there, and that he could not accompany us so far.

The substance of the information then and subsequently obtained from various sources, was the following effect:

In the spring, four winters past (1850), whilst some Esquimaux families were killing seals near the shore of a large island named in *Arrowsmith's Charts* „King William's Land“, about forty white men were seen traveling in company, were seen traveling southward over the ice and dragging a boat and sledges with them. None of the party could speak the Esquimaux language so well as to be understood; but by signs the natives were led to believe that the ship, or ships, had been crushed by the ice, and that they were now going to where they expected to find deer to shoot. From the appearance of the men (all of whom with the exception of one officer, were hauling on the drag ropes of the sledge and were looking thin) they were then supposed to be getting short of provisions, and they purchased a small seal or piece of seal from the natives. The officer was described as being a tall, stout, middle-aged man; when their day's journey terminated, they pitched tents to rest in.

At a later date the some season, but previous to the disruption of the ice, the bodies of some thirty persons and some graves were discovered on the continent, and five dead bodies an an island near it, about a long day's journey to the north-west of a large stream, which can be no other than Great Fish River (named by the Esquimaux Ool-koo-i-hi-ca-lik), as its description and that of the low shore in the neighborhood of Point Ogle and Montreal Island agree exactly with that of *Sir George Back*. Some of the bodies had been buried (probably those of the first victims of famine); some were in a tent or tents; others under the boat, which had been turned over to form a shelter; and several lay scattered about in different directions. Of those found on the island one was supposed to have been an officer, as he had a telescope strapped over his shoulders and his double-barrel gun lay beneath him.

From the mutilated state of many of the bodies and the contents of the kettles, it is evident that our wretched countrymen had been driven to the last dread alternative – cannibalism - as a means of prolonging existence. A few of the unfortunate men must have survived until the arrival of wildfowl (say, until the end of May), as shots were heard, and fresh bones and feathers of geese were noticed near the sad event. There appears to have been an abundant stock of ammunition, as the powder was emptied in a heap on the ground out of the case or cases containing it; and a quantity of ball and shot was found below the high-water mark having probably been left on the ice close to the beach. There must have been a number of watches, compasses, telescopes, guns (several double-barrelled), etc., all of which appear to have been broken up, as I saw pieces of these different articles with the Esquimaux, and, together with some silver spoons and forks, purchased as many as I could get. A list of the most important of these I inclose:

- | | |
|---|--|
| 1 Silver table fork – crest: an animal's head with wings spread above | 2 Pieces gold watch case |
| 3 Silver table forks – crest: a bird with wings extended | 1 Case silver gilt pocket chronometer & dial |
| 1 Silver tablespoon, crest with initials F.M.R.C. | 1 Small silver pencil case |
| 1 Silver tablespoon & 1 fork, crest: bird with laurel branch in mouth, motto <i>spero meliora</i> | 1 Piece of an optical instrument |
| 1 Silver table-fork, initials H.D.G.S. | 1 Gold cap band |
| 1 Silver tablespoon, 1 tea-spoon, and 1 desert-fork, crest: a fish's head looking upwards with laurel branches on each side | 2 Pieces (about 2 inches) gold watch chain |
| 1 Silver table fork, initials A.M.D. | 2 Sovereigns |
| 1 Silver table fork, initials G.A.M. | 1 Half crown |
| 1 Silver table fork, initials J.T. | 4 Shillings |
| 1 Silver dessert spoon, initials J.S.P. | 2 Leaves of the <i>Students Manual</i> |
| 1 Round silver plate, engraved <i>Sir John Franklin K.C.H.</i> | 1 Surgeons knife |
| 1 Star or order, with motto <i>nec aspera terrent, G.R.III, MDCCCV</i> | 1 Scalpel |
| | 2 Knives |
| | 1 Shoemaker's knife |
| | 1 Pocket compass box |

1 Ivory handle of a table knife, marked „Hickey“

1 Narrow tin case, no cover, marked W.M.

1 Narrow tin case, marked „Fowler“

3.3. Weitere Berichte der Inuit

Quelle:

PHOENIX-TV, 8.7.2008, 20:15

Nordwest-Passage

Die in der Sendung zitierten Berichte basieren auf den Aufzeichnungen des Amerikaners *Hall* (Nationalarchiv, Washington)

1. Im Jahre 1848 fanden Inuit ein verlassenes Lager etwa 130 km südlich der Schiffe.
2. 1850 trafen zwei Inuit-Jäger ca. 30 Männer und einen Offizier, die um Nahrung baten. Der Offizier bedeutete den Inuit, sie kämen von zwei Schiffen, von denen eines vom Eis zermalmt worden sei.
3. 1851 wurden vier Weiße von einer Inuit-Gruppe aufgenommen und über den Winter gebracht. Im folgenden Frühjahr (1852) brachen diese vier Männer auf. Aus Dankbarkeit schenkten sie den Inuit einen Degen, wie ihn Schiffsoffiziere bei ihrer Ernennung erhalten. Das Datum 1835 ist das Jahr der Ernennung von *James Fitzjames* zum Offizier.
4. Ein junger Inuit betrat ein Schiff, in dem sich schwarz gekleidete Männer mit schwarzen Gesichtern und Händen befanden. Als diese ihn nicht mehr gehen lassen wollten, erschien ein Offizier und befahl den Männern, den Inuit in Ruhe zu lassen. Dann bedeutete der Offizier dem Inuit zu gehen und nie wieder zurück zu kommen. Zugleich zeigte er ihm ein Zelt nicht weit vom Schiff und bedeutete ihm, sich von diesem Zelt fernzuhalten.
5. Ein weiterer Bericht erzählt von einem vollständig leeren Schiff, bei dem es sich um eines der beiden Expeditionsschiffe gehandelt haben muß.

4. Chronische Bleivergiftung

Quelle:

OWEN BEATTY & JOHN GEIGER

Der eisige Schlaf

vgs, Köln, 1989

ISBN: 3-8025-2182-X

S. 51 ff., umgeschrieben und stark gekürzt

Am 25. Juni 1981 begann *Beattie* seine erste Reise in das Gebiet des „Todesmarsches“ der *Franklin*-Expedition. Eine Untersuchung im Gebiet von Starvation Cove erwies sich als unmöglich, aber am 29. Juni fand man am Booth Point Reste eines menschlichen Skeletts, dazu einige Artefakte, die zeigten, daß es sich um Reste der *Franklin*-Expedition handelte. Die Knochenreste, insgesamt 31 Teile einschließlich einiger Schädelfragmente, lagen verstreut um einen Steinkreis, der den Standort eines Zeltes markierte. Laboranalysen zeigten, daß die Person an Skorbut litt, außerdem wurden an mehreren Knochen Schnittmarken gefunden, ein Beweis für Kannibalismus. Bislang gab es nur die Berichte der Inuit, die von *Rae*, *Hall* und *Schwatka* gesammelt worden waren – nun hatte man die ersten physischen Beweise für dieses schreckliche Ende der Expedition.

Im Sommer 1982 fanden *Beattie* und Mitarbeiter in der unmittelbaren Umgebung des „Bootsplatzes“ etliche Menschenknochen, die seiner Zeit von *Schwatka* übersehen und nicht in einem Sammelgrab beigesetzt worden waren. Es handelte sich um die Überreste von 6 bis 14 Individuen. Die Verteilung der Knochen ließ darauf schließen, daß sich diese Gruppe in Richtung auf die aufgegebenen Schiffe zu bewegt hatte.

Inzwischen waren die 1981 gesammelten Knochenproben auf Spurenelemente untersucht worden. Das Ergebnis war überraschend und erschreckend zugleich: Der Bleigehalt betrug bis zu 228 ppm, bei unbelasteten Westeuropäern liegt er heute unter 15 ppm. Dieses Ergebnis wurde 1996 durch *Keenleyside* e.a. anhand zahlreicher neuerlich gefundener Knochen bestätigt.

Als Quelle für diese Bleivergiftung kommen mit Bleilot verschlossene Konservendosen in Betracht, ferner stark bleihaltiges Zinggeschirr, bleiglierte Tonwaren, sofern sehr niedrig schmelzende Glasur verwendet wurde, und Bleifolie, die man damals ähnlich wie heute Alufolie verwendete.

Besonders verdächtig waren die Konservendosen, von denen die Expedition rund 8000 Stück mit sich führte: 15 t eingekochtes Fleisch, 11,5 t Suppe, 0,5 t Dörrfleisch und 4 t eingekochtes Gemüse. Der zylindrische Teil dieser Weißblechdosen war nicht, wie heute üblich, durch einen Falz geschlossen und von außen verlötet, vielmehr überlappten die Ränder und waren dann von außen, aber auch von innen, verlötet worden, so daß der Inhalt großflächig mit der Lötnaht in Berührung kam. Als Lot verwendete man, vermutlich aus Preisgründen, ein zinnhaltiges Bleilot mit 90% Bleianteil und nicht, wie später üblich, ein bleiarmes Zinnlot. Erst 1890 wurde eine Inneninnere verlötung von Konservendosen in England gesetzlich verboten. Bedenkt man, daß diese Konserven für die gesamte Mannschaft die Grundnahrung darstellten – auf Beechey Island wurden in einem Winter allein 700 Dosen geleert – so mußte

selbst ein mäßig erhöhter Bleigehalt im Laufe von drei Jahren zu einer schweren chronischen Bleivergiftung führen.

Um auszuschließen, daß der Bleigehalt der Knochen auf eine erhöhte Bleiaufnahme schon vor der Expedition zurückging, erbat *Beattie* die Genehmigung zur Exhumierung und Autopsie der drei auf Beechey Island im Permafrostboden liegenden Toten. Nachdem die kanadischen Behörden die Genehmigung erteilt hatten, wurde die erste Autopsie im August 1984 von *Beattie* und seinem Team durchgeführt. Untersucht wurde *John Torrington*, gestorben 1.1.1846 im Alter von 20 Jahren. *Torringtons* Körper war ausgezehrt und durch verschiedene Krankheiten vorgeschädigt, u.a. TBC, die direkte Todesursache dürfte eine Lungenentzündung gewesen sein. Auffallend war auch hier der stark erhöhte Bleigehalt (110-151 ppm gegenüber 5-14 ppm bei rezenten Westeuropäern). Der Bleigehalt der Haare lag bei 600 ppm, wobei sich dieser hohe Gehalt über die gesamte Länge erstreckte und nur auf den letzten Zentimetern zur Haarwurzel hin ein wenig abfiel: *Torrington* litt acht Monate lang an einer chronischen Bleivergiftung, die er sich auf der Expedition zugezogen hatte; erst als er krankheitsbedingt weniger Essen zu sich nahm, sank die Bleibelastung.

1986 wurden die anderen beiden Toten untersucht. Zunächst wurde *Hartnell* exhumiert, gestorben am 4.1.1846 im Alter von 25 Jahren. Dieser Tote war schon einmal 1852 von *Inglefield* und *Sutherland* teilweise exhumiert worden war. Damals hatte man allerdings nur einen kleinen Teil der gefrorenen Leiche freigelegt. Das erstaunlichste Ergebnis dieser Autopsie war die Erkenntnis, daß *Hartnell* schon kurz nach seinem Tode von den Schiffsärzten der *Franklin*-Expedition obduziert worden war! Da „zehrende Krankheiten“, deren Ursache man nicht kannte, damals nichts ungewöhnliches waren – erst recht nicht auf einer anstrengenden Arktis-Expedition – läßt diese Obduktion darauf schließen, daß den Ärzten, aber vielleicht auch *Franklin* selbst, der ja die Obduktion genehmigen mußte, irgend etwas an den Todesfällen nicht geheuer war. Aber was sollte dies gewesen sein? Vielleicht auffallende psychische Veränderungen, wie sie bei Bleivergiftungen vorkommen, vielleicht aber auch verdächtig ähnliche Symptome bei zahlreichen anderen Mitgliedern der Mannschaft!

Brain war am 3.4.1846 im Alter von 32 Jahren verstorben. Die Autopsie ergab, daß sein Körper schon vor der Beisetzung in Verwesung übergegangen war. Möglicherweise war er auf einer kleineren Erkundungsexpedition gestorben – man hatte schon damals Lagerplätze an der Westküste von Devon Island und bei Cape Riley entdeckt - und man hatte den Leichnam bei den schon bestehenden Gräbern beisetzen wollen.

Die unmittelbare Todesursache war sowohl bei *Hartnell* als auch bei *Brain* eine Lungenentzündung. Zudem litten beide, wie schon *Torrington*, an TBC.

Die Spurenanalyse ergab sowohl bei *Hartnell* als auch bei *Brain* stark erhöhte Bleiwerte der Haare (138 – 313 ppm, 145 – 280 ppm). Die Werte waren zwar nicht so hoch wie bei *Torrington*, lagen jedoch immer noch 20-fach über der heutigen Norm. An einer chronischen Bleivergiftung konnte also auch bei diesen beiden Personen kein Zweifel bestehen, wobei das Vorhandensein von Blei in den Haaren zweifelsfrei bewies, daß die Bleiaufnahme während der Expedition erfolgt sein mußte.

[Ab hier S.157 –159 wörtlich zitiert]

Was sich nunmehr nach der Untersuchung von vier Expeditionsteilnehmern (einschließlich des Skeletts vom Booth Point) unter Ausnutzung der verschiedenen Möglichkeiten einer ganzen Reihe von Labors klar abzeichnete, war, daß Blei eine ganz wesentliche Rolle bei dem sich ständig verschlechternden Gesundheitszustand der Mannschaften von *Erebus* und *Terror* gespielt hatte. Die fortschreitende Bleivergiftung führte nicht nur zu einem Schwinden der Körperkräfte, sondern drückte sich auch in zunehmender Verzweiflung aus. Appetitverlust, Müdigkeit, Schwäche und Koliken sind einige der Symptome einer solchen Vergiftung; sie kann aber auch zu Störungen des zentralen und peripheren Nervensystems führen und ein neurotisches und unberechenbares Verhalten auslösen - bis hin zu einer Lähmung der Gliedmaßen. Möglicherweise wirkte sich die Beeinträchtigung der Gehirntätigkeit für die Expedition am verheerendsten aus. Unter den anhaltenden Streßsituationen eines langen Arktisaufenthaltes könnte selbst eine geringfügige Bleivergiftung den Entscheidungsprozeß der Männer, besonders der Offiziere, nachhaltig beeinflusst haben. Nur ein klarer Kopf bei der Einschätzung der Situation läßt auf eine richtige Entscheidung hoffen.

Die *Franklin*-Expedition ist nicht aus einem einzigen Grund gescheitert, sondern an einer Kombination tödlicher Faktoren. Man kann deshalb die Frage, was ihren Untergang bewirkte, nicht mit einem Satz beantworten. Das beste, was man heute tun kann, ist, die einleuchtenden Gründe herauszuarbeiten und in die breite Palette einzuordnen, die sich aus den Untersuchungen der über zahlreiche archäologische Fundplätze verstreuten Überreste ergibt. Das hat *Beattie* getan.

In einigen Fällen, wie bei den drei Toten von Beechey Island, waren die Auswirkungen der Bleivergiftung katastrophal. *Amys* Autopsieergebnisse zeigen, daß *Torrington*, *Hartnell* und *Braine* an Tuberkulose litten und an einer Lungenentzündung starben. Außerdem ergab die Röntgenuntersuchung durch *Derek Notman* bei *William Braine* einen Bruch des 11. Brustwirbels, hervorgerufen durch *Pott'sche Krankheit*, die wiederum die Folge einer tuberkulösen Infektion ist. Aber es war das heimtückische und kaum bekannte Gift - Blei -, das ihren Körpern in den ersten Monaten der Expedition in hohen Dosen zugeführt wurde und sie derart schwächte, daß sie ein leichtes Opfer der hinzukommenden Erkrankung wurden. Anderen Mitgliedern der Expedition muß es ebenso ergangen sein. Dies erklärt wahrscheinlich auch den Tod der 21 weiteren Seeleute, die die Expedition bereits in ihrer Anfangsphase verlor, noch bevor die Schiffe am 22. April 1848 aufgegeben wurden.

Auch für den auffallend hohen Anteil von Offizieren unter den Toten - immerhin 9 von 21 - fand *Beattie* eine mögliche Erklärung. Falls die Offiziere, die selbst auf langen Reisen und unter räumlich beschränkten Verhältnissen eine Gruppe für sich bildeten, von Zinngeschirr aßen und eine bessere Kost erhielten (was proportional wahrscheinlich mehr Konserven bedeutete), haben sie von Anfang an sehr viel mehr Blei „geschluckt“ als die übrigen Mannschaftsmitglieder. Es besteht durchaus die Möglichkeit, daß auch *Sir John Franklin* direkt oder indirekt an den Folgen einer Bleivergiftung starb.

Auch von jenen Männern, die auf dem tragischen Todesmarsch im Frühjahr und Sommer 1848 starben, mögen manche die klassischen Symptome einer solchen Vergiftung aufgewiesen haben, wie Abmagerung, Abgeschlagenheit und Müdigkeit, die nun durch Hunger und Skorbut verstärkt wurden. Andere wiederum mögen überhaupt keine dieser Anzeichen aufgewiesen haben, vielleicht infolge einer unterschiedlichen Ernährung oder größerer Widerstandskraft.

Es ist eine traurige Ironie, daß *Franklins* machtvolle Expedition, mit Sicherheit eine der größten Forschungsreisen zur See, die je stattfand, die mit allem ausgestattet war, was die aufstrebende Industrie und der Erfindergeist jener Zeit zu bieten vermochte, ausgerechnet von einer dieser Erfindungen tödlich getroffen wurde. *Beattie* ist überzeugt, den wissenschaftlichen Beweis hierfür erbracht zu haben

Als *Sir John Franklin* im Mai 1845 aus der Themse segelte, war die ganze Nation sicher, daß die Ehre, die Nordwestpassage zu erobern, in Reichweite lag. Niemand konnte ahnen, daß in den Konserven, die im Laderaum seiner Schiffe verstaut waren, eine Zeitbombe tickte, die nicht nur *Franklins* Triumph verhindern, sondern 129 Leben auslöschen sollte. Und während die Hoffnungen der Mannschaften innerhalb relativ kurzer Zeit in Verzweiflung umschlugen, mußten die Ärzte an Bord der *Erebus* und *Terror* hilflos zusehen. Das Gesundheitsrisiko, das der Gebrauch einer Blei-Zinn-Lötmasse mit sich brachte, war zu jener Zeit noch nicht bekannt. Erst 1890 wurde das Verlöten von Konservendosen auf der Innenseite in England durch Gesetz verboten.

5. Der Bericht Keenleysides

5.1. Einführung

Quelle:

KEENLEYSIDE, BERTULLI & FRICKE

The Final Days of the Franklin Expedition: New Skeletal Evidence

ARTIC, Vol.50, No.1 (March 1997), P.36-46

<http://arctic.synergiesprairies.ca/arctic/index.php/arctic/article/view/1089>

Im Jahre 1992 entdeckte der Amateur-Archäologe *Barry Ranford* etwa einen km von M'Clintocks Boat Place entfernt auf einer kleinen Insel in der Erebus Bay von nur 3 ha Größe zahlreiche menschliche Überreste. Dieser Ort trägt heute die Bezeichnung NgLj-2. Eine sehr sorgfältige Untersuchung erbrachte rund 300 Artefakte und 400 menschliche Knochen von mindestens 11 Individuen. Es besteht kein Zweifel, daß es sich bei diesen Knochenfunden um Reste der *Franklin*-Expedition handelt. Ein Viertel der Knochen wiesen Schnittmarken auf, wodurch Kannibalismus erwiesen ist. Außerdem zeigten alle entsprechend untersuchten Knochenproben einen stark erhöhten Bleigehalt. Das sehr umfangreiche Fundmaterial bestätigt somit die Ergebnisse *Beatties* und *Geigers*.

Außerdem wird nun auch der Fund zweier Skelette in dem zurückgelassenen Beiboot verständlich, denn es war nur schwer vorstellbar, daß die nach Süden (Back River) bzw. nach Norden (aufgegebene Schiffe) ziehenden Seeleute zwei ihrer Kameraden einfach zurückließen. Offenbar blieb jedoch eine dritte Gruppe in der Nähe des Beibootes zurück und ernährte sich dort schließlich von Menschenfleisch – ob von Verstorbenen oder Getöteten muß offen bleiben. Vermutlich wollten sich die im Boot aufgefundenen Seeleute nicht kannibalisch ernähren und sonderten sich von der Gruppe ab. Ob sie sich mit den aufgefundenen Waffen gegen ihre Kameraden verteidigen wollten wird für immer ungeklärt bleiben.

Keenleyside, Bertulli & Fricke betonen in ihrem Bericht, daß auch die Spongiosa der Wirbel einen stark erhöhten Bleigehalt aufweist. Die bestätigt die Annahme, daß die Bleiaufnahme während der Expedition erfolgt sein muß, denn die Spongiosa besitzt eine nur kurze biologische Turn-over-Zeit.

QUELLEN

OWEN BEATTY, JOHN GEIGER

Der eisige Schlaf

Köln: vgs, 1989

ISBN 3-8025-2182-X

DAVID C. WOODMAN

Unravelling the Franklin Mystery

McGill-Queen's University Press, 1992

Montreal & Kingston, London, Buffalo

ISBN 0-7735-0833-3

KEENLEYSIDE, BERTULLI & FRICKE

The Final Days of the Franklin Expedition: New Skeletal Evidence

ARTIC, Vol.50, No.1 (March 1997), P.36-46

<http://arctic.synergiesprairies.ca/arctic/index.php/arctic/article/view/1089>

PHOENIX-TV

08.07-2008, 20:15

Norwest-Passage

RHODE ISLAND COLLEGE

Dr. John Rae's Report to the Hudson's Bay Company

<http://www.ric.edu/faculty/rpotter/cann.html>