

Die Franklinexpedition

Teil 2

Das Ende

Dr.G.Rosenfeldt 2014



INHALT

VORBEMERKUNG	3
1. Die Franklin-Expedition – Verlauf und Untergang	17
2. Der Bericht	18
2.1. Der Bericht von Gore und De Voeux	19
2.2 Die Toten von Beechey Island	20
2.3. Die Route Franklins	21
2.4. Gefangen im Packeis	22
2.5. Der Bericht von Fitzjames und Crozier	23
2.6. Die Rätsel des 2. Textes	24
2.7. Interpretation des 2. Textes	25
3. Croziers Plan	25
3.1. Das Grab Irvings	27
3.2. Die rettende Route	27
4. War eine Rettung überhaupt möglich?	31
5. Der Untergang	31
6. Die Schuldfrage	33
QUELLEN	34

Abb.1	Die einzige Nachricht der <i>Franklin-Expedition</i>	2
Abb.2	Eintrag 1 vom 28. Mai 1847 durch die Offiziere <i>Gore</i> und <i>De Voeux</i>	3
Abb.3	Eintrag 2 vom 22. April 1848 durch die Kapitäne <i>Crozier</i> und <i>Fitzjames</i>	4
Abb.4	Fundkarte, Stand 1927	5
Abb.5	Detail Fundkarte NW, Stand 1927	6
Abb.6	Detail Fundkarte SW, Stand 1927	7
Abb.7	Detail Fundkarte SE, Stand 1927	8
Abb.8	Detail Fundkarte NE, Stand 1927	9
Abb.9	Die Offiziere der EREBUS nebst Kapitän <i>Crozier</i> der TERROR	10
Abb.10	<i>Sir John Franklin</i> (EREBUS) und Kapitän <i>Crozier</i> (TERROR)	11
Abb.11	Die Offiziere der EREBUS	12
Abb.12	Die Offiziere der EREBUS	13
Abb.13	Die Offiziere der EREBUS	14
Abb.14	Die Außenposten der Hudson Bay Company	28
Abb.15	King William Island und Umgebung	29
Abb.16	King William Island und Coppermine River	30

VORBEMERKUNG

Dieser Teil der Beschreibung der Franklin-Expedition beschäftigt sich insbesondere mit dem Untergang derselben und den möglichen Ursachen, wobei auch Erzählungen der Inuit, gesammelt von *Woodman*, und weitere hypothetische Szenarien behandelt werden, die von den „klassischen“ Deutungen abweichen.

Die Überlieferungen der Inuit werden aus Platzgründen nicht im Wortlaut zitiert, hier sei auf die ausführlichen Darstellungen *Woodmans* verwiesen, der diese auch kritisch kommentiert.

Im Herbst 2014 wurde das Wrack der *Erebus* gefunden. Es liegt am Südeingang der Victoria Strait in 11 m Tiefe. Die Masten wurden vom Eis abgeschert, der Rumpf ist in gutem Zustand. Im Sommer 2015 soll das Wrack betaucht werden, eine Hebung erscheint möglich.

Ausführliche Informationen über weitere frühe Arktisexpeditionen findet man u.a. in WIKIPEDIA (englische Fassung):

Leiter	Jahr	Schiff
Parry	1819 – 20	Hecla und Griper
Parry	1821 – 23	Hecla und Fury
Parry	1824 – 25	Hecla und Fury
Ross	1818	Isabella und Alexander
Ross	1829 – 33	Victory und Tender Krusenstern
McClure	1850 – 54	Enterprise und Investigator
Rae	1854	
Hall	1860 – 63	
Hall	1864 – 69	
Hall	1871 – 73	
Schwatka	1878 – 80	
Franklin	1819 – 1822	
Franklin	1845 – 1848 ?	

Dr.G.Rosenfeldt Dezember 2014

H. M. S. ships Erebus and Terror
 { Wintered in the Ice in
 25 of May 1847 } Lat. $70^{\circ} 5' N$ Long. $98^{\circ} 23' W$
 Having wintered in 1846-7 at Beechey Island
 in Lat. $74^{\circ} 43' 28'' N$ Long $91^{\circ} 39' 15'' W$ after having
 ascended Wellington Channel to Lat 77° and returned
 by the West side of Cornwallis Island.
 Sir John Franklin commanding the Expedition
 All well.

Party consisting of 2 Officers and 6 Men
 left the Ships on Monday 24th May 1847
 G. Gore Lieut
 Chas. De Vœux Mate.

28. of May 1847 H.M.S. ships Erebus and Terror wintered in the ice in Lat. $70^{\circ} 5' N$ Long. $98^{\circ} 23' W$ Having wintered in 1846 – 7 at Beechey Island in Lat $74^{\circ} 43' 28'' N$ Long $91^{\circ} 39' 15'' W$ after having ascended Wellington Channel to Lat 77° – and returned by the west-side of Cornwallis Island. Sir John Franklin commanding the expedition. All well

Party consisting of 2 officers and 6 men left the ships on on Monday 24th May 1847

[Graham Gore, Offizier der Erebus]

[Charles De Vœux, Offizier der Erebus]

Abb.2 Eintrag 1 vom 28. Mai 1847 durch die Offiziere Gore und De Voeux

Eine Kopie dieses Eintrages, ebenfalls auf einem solchen Formblatt, wurde weiter südlich gefunden (ohne den zweiten Zusatz von Fitzjames und Crozier)



1848. HMS ships Terror and Erebus were deserted on the 22nd April, 5 leagues NNW of this ...ing been beset since 12th Sept. 1846. The officers & crews consisting of 105 souls – under the command [of capt]ain F R M. Crozier landed here in Lat. 69° 37´ 42´´ Long 98° 41´ [This p]aper was found by Le. Irving under the cairn supposed to have

been built by Sir James Ross in 1831 4 miles to the ?northwest? – where it had been deposited by the late commander Gore in June 1847. Sir James Ross´ pillar has not however been found, and the paper has been transfer?d to this position, which is that in which Sir J. Ross´ pillar was ?sited – Sir John Franklin died on the 11th June 1847 and the total loss

of deaths in the expedition has been to this date 9 officers & 15 men

F R M Crozier

James Fitzjames Captain HMS Erebus

Captain & Senior officer

and start on tomorrow 26th for Backs Fish River

Abb.3 Eintrag 2 vom 22. April 1848 durch die Kapitäne Crozier und Fitzjames



Abb.4 Fundkarte, Stand 1927 (1° Breitendifferenz = 110 km)



Abb.5 Detail Fundkarte NW, Stand 1927 (1° Breitendifferenz = 110 km)

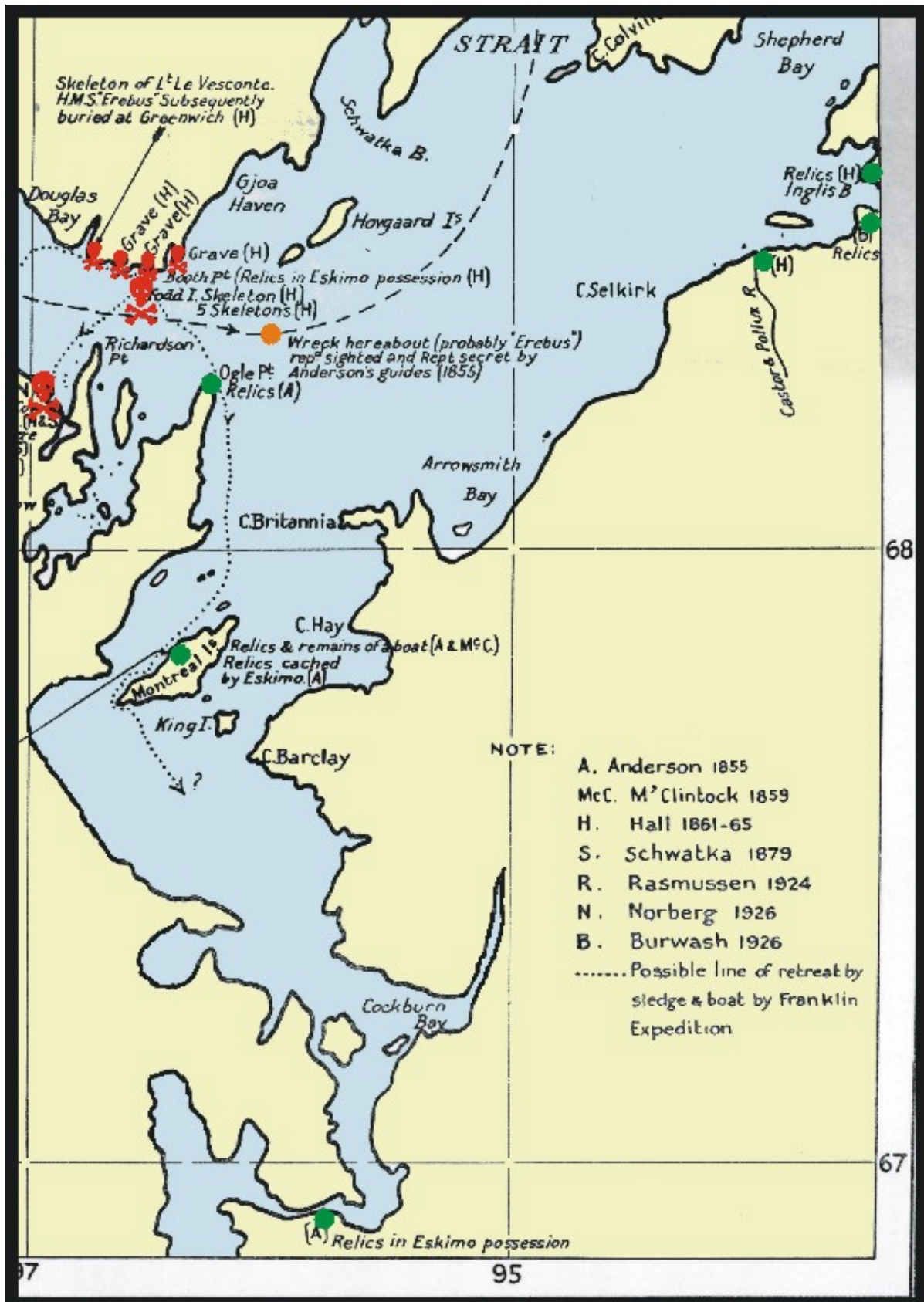


Abb.7 Detail Fundkarte SE, Stand 1927 (1° Breitendifferenz = 110 km)

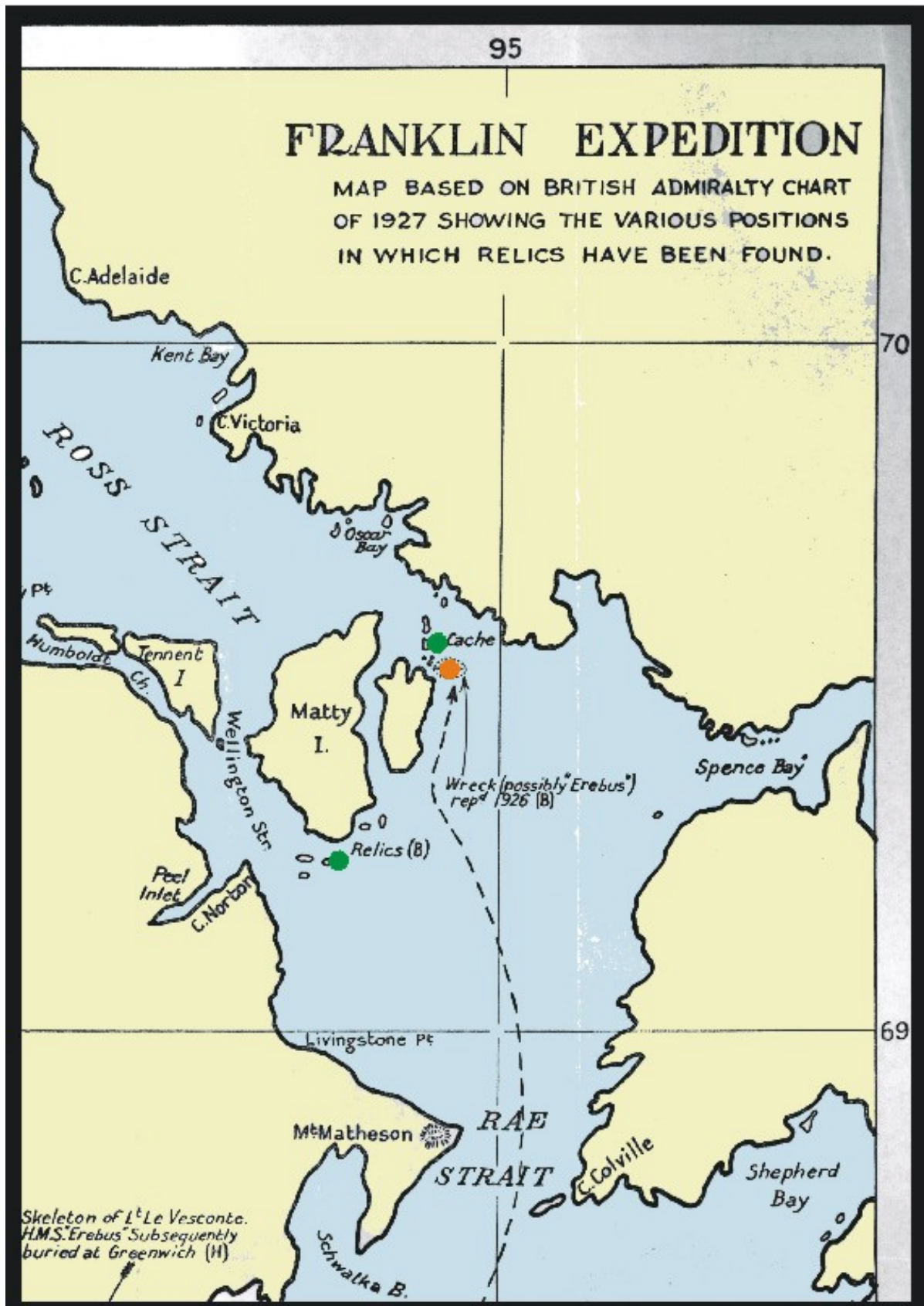


Abb.8 Detail Fundkarte NE, Stand 1927 (1° Breitendifferenz = 110 km)

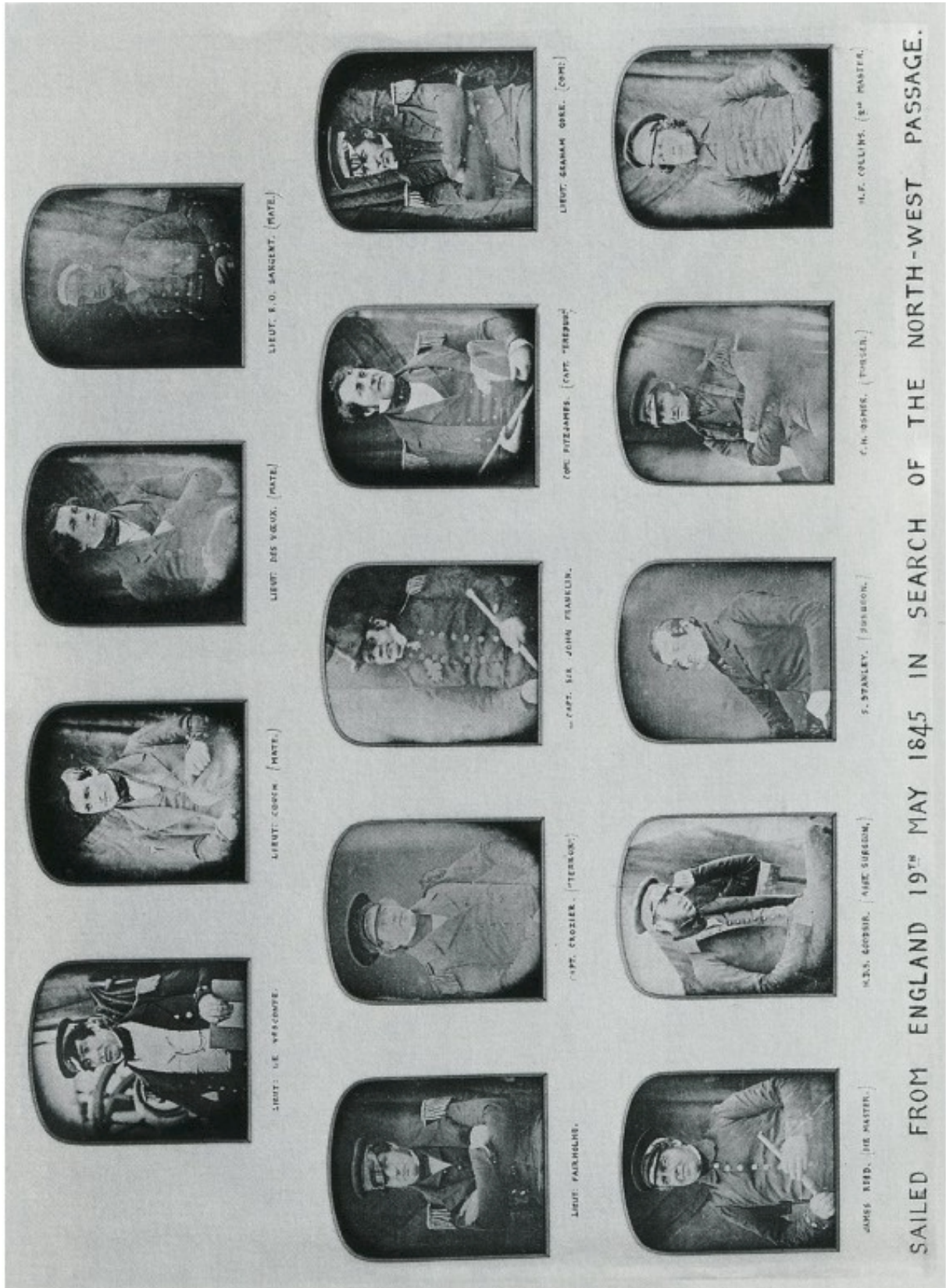


Abb.9 Die Offiziere der EREBUS nebst Kapitän Crozier der TERROR



Abb.10 Sir John Franklin (EREBUS) und Kapitän Crozier (TERROR)



Abb.11 Die Offiziere der EREBUS

James Fitzjames, Kapitän

H.T.D le Vesconte, Lieutenant

Graham Gore, Lieutenant (Comm.)

James Fairholm, Lieutenant



Abb.12 Die Offiziere der EREBUS

Robert Sargent, Lieutenant (Mate)

Edward Couch, Lieutenant (Mate)

Charles De Vœux, Lieutenant, (Mate)

Henry Collins (2nd Master)



Abb.13 Die Offiziere der EREBUS

James Reid (Ice Master)

Harry Goodsir (Ass. Surgeon)

Stephen Stanley (Surgeon)

Charles Osmer (Purser)

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 und zu durchfahren (etwa 100 km Küstenlinie im Bereich von King William Island, aber auch andere Bereiche, waren noch nicht kartiert). 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 wandte 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 das Gebiet der Mündung des Fish River erreichten und dort umkamen. Dies bestätigten auch einige Funde *Schwatkas*, der die betreffende Bucht einige 10 km östlich der Flußmündung 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 Löt Nähte der Konservendosen, möglicherweise aber auch die in beiden Schiffen installierten Destillationseinrichtungen zur Gewinnung von Trinkwasser. Ferner stellte *Beattie* fest, daß eine der Leichen schon von einem Schiffsarzt der Expedition seziert worden war.

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.

Die Quelle der Bleikontamination ist bis heute umstritten. Der Corpus der Konservendosen war von innen mit einer Löt Naht aus stark bleihaltigem Lot abgedichtet (ab 1890 in Großbritannien verboten), die sicherlich mit der Zeit Blei abgab, aber derartige Dosen waren auch schon früher verwendet worden, ohne daß es zu Problemen gekommen war. *Battersby* weist nun darauf hin, daß als Quelle auch die Trinkwasseraufbereitungsanlagen der Schiffe in Betracht gezogen werden müssen.

Schon vor der *Franklin*-Expedition wurde das Mannschaftsessen in dampfbeheizten Kesseln zubereitet, um ein Anbrennen zu vermeiden. In den Abdampf hing man eisgefüllte Eimer um frisches Trinkwasser zu erschmelzen. *Franklins* Schiffe besaßen je eine 15-PS-Dampfmaschine, um bei Windstille oder schwachen widrigen Winden manövrierfähig zu bleiben, und diese Dampfmaschinen mußten mit Süßwasser betrieben werden. Aus diesem Grund baute man neuentwickelte „Patentöfen“ ein, deren Abdampf zu Trinkwasser kondensiert wurde, das dann auch für die Dampfmaschinen verwendet werden konnte. Falls die Bauteile der Kondensationseinrichtung mit stark bleihaltigem Lot verbunden waren, wäre das Trinkwasser mit Sicherheit stark bleihaltig gewesen, denn destilliertes Wasser löst Blei, erst recht, wenn es heiß ist. Die hohe Sterblichkeitsrate der Offiziere wäre dann nicht nur auf den erhöhten Konsum von Dosenfleisch zurückzuführen, sondern auch auf den Verzehr frisch gebackenen Brotes, dessen Teig mit bleihaltigem Wasser angerührt worden war, während sich die Mannschaft mit (bleifreiem) Schiffszwieback begnügen mußte.

Eine Klärung dieser Fragen ist zwischenzeitlich in greifbare Nähe gerückt, denn 2014 wurde das Wrack der *Erebus* südlich von King Williams Island entdeckt. Es liegt dort in nur 11 m Tiefe, der Schiffsrumpf ist noch gut erhalten.

2. Der Bericht

Am 5. Mai 1859 fand *Hobson* in einem Steinmal nahe Victory Point auf King Williams Island das einzige Dokument, das direkten Aufschluß über das Schicksal der Expedition lieferte. Es handelte sich um ein Formblatt der Marine, in dem der Finder in mehreren Sprachen aufgefordert wird, das aufgefundene Formblatt rasch einem Vertreter Großbritanniens zu übergeben. Auf diesem Formblatt finden sich zwei Texte (s. Abb.1, 2 und 3).

Gewöhnlich geht man davon aus, daß die Offiziere und Mannschaften der *Franklin-Expedition* beim Verlassen ihres Winterquartieres auf Devon-Inland im Frühjahr 1846 mit großem Optimismus nach Süden aufbrachen, denn die Expedition war sehr gut ausgerüstet, und daß sich an dieser Einstellung auch nach der Überwinterung im Jahre 46/47 vor King-William-Inland nichts änderte. Erst als die Schiffe im Sommer 1847 abermals nicht freikamen, hätten Offiziere und Mannschaften ihre aussichtslose Lage erkannt.

Liest man jedoch die beiden kurzen Berichte kritisch, so wird deutlich, daß es wahrscheinlich schon während der ersten Überwinterung auf Devon-Inland zu massiven Spannungen kam, da einige Offiziere und wohl auch Mannschaftsmitglieder das Desaster voraussahen und zur Umkehr drängten. Es muß schon recht bald eine düstere Atmosphäre geherrscht haben!

2.1. Der Bericht von Gore und De Voëux

Text 1:

28. Mai 1847 - HMS Erebus und Terror überwinterten im Eis, in 70° 05' nördlicher Breite, 98° 23' westlicher Länge. Nach Überwinterung 1846-47 auf Beechey Island, in 74° 43' 28" nördlicher Breite, 90° 39' 15" westlicher 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.

Graham Gore, Charles De Voëux [Offiziere der EREBUS]

Auf den ersten Blick enthält dieser Bericht nichts Besonderes, einmal abgesehen davon, daß die Überwinterung auf Beechey Island mit Sicherheit im Winter 1845/46 erfolgte und nicht im Winter 1846/47. Bei näherer Betrachtung ist jedoch schon dieser Bericht rätselhaft:

1. Warum wurde dieser Bericht auf einem Formblatt verfaßt, das in der Arktis völlig sinnlos war: Es gab weit und breit keinen „Vertreter Großbritanniens“, zudem waren die Inuit Analphabeten. Es wäre viel naheliegender gewesen, den Bericht auf einem Briefbogen niederzuschreiben, von denen es auf den Schiffen sicherlich genügend gab, statt sich die Mühe zu machen, den Text mühsam mehr oder weniger auf den Rand eines Formblattes zu kritzeln. Zudem erwartet man einen ausführlicheren Bericht, wenn sich ein Offizier schon die Mühe macht, überhaupt einen Bericht niederzuschreiben – aber über den Verlauf der Fahrt nach dem Aufbruch von Devon Island (Beechey Island ist eine kleine vorgelagerte Halbinsel) erfahren wir nichts.
2. Wie aus dem zweiten Text hervorgeht (s.u.), wurde das Formblatt in einem Steinmal deponiert, ohne die Kameraden von dessen Lage zu unterrichten – man mußte später erst mühsam nach diesem Dokument suchen. Warum diese Geheimhaltung?

Wir wissen heute, daß schon im Winter 1845/46 die gesamte Mannschaft an einer chronischen Bleivergiftung litt. Die Symptome einer solchen Vergiftung sind zwar wenig spektakulär, jedoch durchaus besorgniserregend, insbesondere, wenn sie sich mehr oder weniger bei allen Mitgliedern einer Mannschaft zeigen: Verdauungsstörungen (Verstopfungen, Koliken), Abgeschlagenheit, Störungen der Feinmotorik, ferner psychische Veränderungen (Antriebsarmut, erhöhte Aggressivität, Entscheidungsschwäche, Einschränkung der Urteilsfähigkeit). Zudem wird das Immunsystem geschwächt, so daß schon banale Infektionen zu bedrohlichen Krankheitsverläufen führen können, erst recht, wenn der Körper auch aus anderen Gründen (z.B. Kälte, Unterernährung, Vitaminmangel) geschwächt ist.

2.2 Die Toten von Beechey Island

Schon während der ersten Überwinterung auf Devon Island waren drei Todesfälle zu beklagen:

01.01.1846	<i>John Torrington</i>	Alter: 20	Maat	HMS Terror
04.01.1846	<i>John Hartnell</i>	Alter: 25	Vollmatrose	HMS Erebus
03.04.1846	<i>William Brain</i>	Alter: 32	Marinesoldat	HMS Erebus

Wie eine Exhumierung aller drei Leichen durch *Beattie* in den achtziger Jahren ergab, war die Todesursache sowohl bei *Hartnell* als auch bei *Brain* wahrscheinlich eine finale Pneumonie. Außerdem litten alle drei Personen an TBC. Bei allen fand man stark erhöhte Bleiwerte auch in den Haaren, die Bleiaufnahme mußte also während der Expedition erfolgt sein. Dieses Ergebnis wurde später von *Keenleyside* (1996) bestätigt, die etwa 400 menschliche Knochen der Expedition untersuchte, gefunden in einem Lager ganz in der Nähe des Boat-Place. Da auch die Spongiosa der Wirbel einen sehr hohen Bleigehalt aufwies, erfolgte die Bleiaufnahme zweifelsfrei während der Expedition.

Erstaunlich, aber auch erschreckend, war, daß *Hartnell* schon von den Schiffsärzten der *Franklin-Expedition* obduziert worden war! Tod durch „Lungenschwäche“ oder TBC war damals nichts Besonderes – aber offenbar vermutete man eine andere Todesursache oder aber man wollte beweisen, daß eine andere Todesursache ausgeschlossen werden konnte. Dies legt nahe, daß sich schon damals bei zahlreichen Mannschaftsmitgliedern Symptome einer Bleivergiftung zeigten und man sich große Sorgen um den Gesundheitszustand der Mannschaft machte, zumal man die Ursache der Schwächung des Allgemeinbefindens nicht erkennen konnte. Lediglich Skorbut ließ sich zu diesem frühen Zeitpunkt ausschließen, aber gerade das dürfte die Lage noch unheimlicher gemacht haben.

Ich vermute, daß sich schon damals unter den Offizieren zwei Parteien bildeten: Die eine, angeführt von *Franklin*, der unter erheblichem Erfolgsdruck stand, wollte die Fortsetzung der Expedition; die andere Partei plädierte dagegen nachdrücklich für einen Abbruch. Es liegt nahe, daß die Offiziere der *Erebus*, die ja unter dem direkten Einfluß *Franklins* standen, die Fortsetzung der Expedition verlangten, während die Offiziere der *Terror* unter dem Befehl von Kapitän *Crozier* dagegen waren.

Es mag Zufall sein, aber nur von den Offizieren der *Erebus* sind Daguerrotypen erhalten: *Franklin* ließ alle Offiziere ablichten, das Sammelbild wurde dann in der *Illustrated London News* (13th September 1851) veröffentlicht. Auf diesem Sammelbild findet sich zwar auch Kapitän *Crozier* der *Terror*, jedoch keiner seiner Offiziere. Möglicherweise ein Hinweis darauf, daß die Offiziere der *Erebus* viel optimistischer an ihre Aufgabe herangingen als die Offiziere der *Terror*, die vielleicht schon damals die Risiken realistischer einschätzten.

Als es nun innerhalb weniger Tage zu zwei Todesfällen kam, brach vermutlich auch unter den Mannschaften Unruhe aus, und so ordnete *Franklin* zur Beruhigung die Obduktion der Leiche *Hartnells* an, der ja zur Mannschaft der *Erebus*, dem Schiff *Franklins*, gehörte. Außerdem sah sich *Franklin* genötigt, an die Disziplin der Mannschaften zu appellieren, und so gab er dem Toten den folgenden Bibelspruch mit auf den letzten Weg:

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

Aber die Unruhe dürfte angedauert haben, und als im April *William Brain* verstirbt, ebenfalls ein Mitglied der Mannschaft der *Erebus*, sieht sich *Franklin* genötigt, noch deutlicher zu werden. Diesmal wählt er den folgenden Bibelspruch:

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

Dieser Bibelspruch legt den Verdacht nahe, daß Teile der Mannschaft, vermutlich der *Erebus*, die nun schon zwei Tote zu beklagen hatte, kurz vor einer Meuterei standen und nicht mehr länger den Anordnungen *Franklins* folgen wollten.

Geht man dagegen davon aus, daß die Mannschaften noch voller Optimismus waren, lassen sich die gewählten Bibelsprüche kaum erklären. Sie sind ein recht herzloses „Farewell“ für junge Leute, die so früh verstarben.

2.3. Die Route Franklins

Kurz darauf verlassen beide Schiffe Devon Island und segeln (vermutlich) den Peel Sound hinunter, der damals als nicht schiffbar galt, im Sommer 1846 aber offenbar befahrbar war.

Franklin war verpflichtet, in gewissen Abständen Steinmale (engl. „cairns“) errichten zu lassen mit Informationen über den Verlauf der Expedition und das geplante weitere Vorgehen. Man hat sich bis heute gewundert, weshalb dies nicht geschah, zumal dies die einzige Rückversicherung im Falle einer Katastrophe war: Nur mit Hilfe dieser Informationen konnten Hilfsexpeditionen *Franklin* und seine Mannschaften finden! Wenn jedoch das oben skizzierte Szenario richtig ist, erscheint diese „Nachlässigkeit“ in einem ganz anderen Licht: Es ist denkbar, daß *Franklin* ganz bewußt keine Nachrichten hinterließ um beiden Mannschaften klar zu machen, daß auf Hilfe nicht zu hoffen war! Für Auseinandersetzungen war nun kein Raum mehr, denn die Parole hieß jetzt: „Erfolg oder Untergang“ – ganz im Stile *Cortez*, der nach Erreichen der mexikanischen Küste alle Schiffe verbrennen ließ um jeden Gedanken auf Umkehr zu unterbinden. Sollte diese Vermutung den Tatsachen entsprechen, hätte *Franklin* beide Mannschaften auf dem Gewissen!

Gewöhnlich geht man davon aus, daß *Franklin* dann direkt in die Victoria Strait hineinsegelte, also westlich von King William Island die kanadische Nordküste zu erreichen versuchte. *Woodman* (S.77 u. 78) nimmt dagegen an, daß *Franklin* zunächst in die James Ross Strait hineinfuhr, und das aufgrund einer recht plausiblen Überlieferung der Inuit.

Diese berichteten, daß Weiße bei Matty Island ein Schiff verloren hätten, ferner, daß man dort ein Depot sorgfältig gestapelter Kisten entdeckt hätte.

Ross hatte die später nach ihm benannte Ross Strait Poctes Bay benannt und berichtet, es handle sich um einen sehr guten Überwinterungshafen. Da *Franklin* diesen Bericht mit Sicherheit kannte, geht *Woodman* davon aus, daß *Franklin* zunächst Cape Felix östlich umrundete, um den Winter 1846-47 in der Poctes Bay zu verbringen. Zudem hätte er im nächsten Sommer herausfinden können, ob es sich tatsächlich um eine Bucht handelte oder aber um einen Meeresarm, der um King William Land herumführte (die Halbinselnatur war umstritten). Im Bereich von Matty Island lief dann eines seiner Schiffe auf, denn dieses Gebiet ist ein Labyrinth von Untiefen. *Franklin* ließ das Schiff leichtern und die Vorräte, wie in solchen Fällen üblich, zu einem Depot stapeln. Hierbei ging eines seiner Boote verloren – das „Schiff“, von dem die Inuit berichteten (die Inuit bezeichnen in ihrer Sprache alle Wasserfahrzeuge, die größer als ein Kayak sind, als „Schiff“).

Der erste Weiße, der nachweislich Matty Island passierte, war *Amundsen*. Bei schwerem Wetter lief er mit seiner kleinen *Gjøa* auf, die einen viel geringeren Tiefgang besaß als die großen Schiffe *Franklins*. Er mußte einen großen Teil der Decksladung, etwa 25 Kisten Hundepemmikan, über Bord werfen, wobei er definitiv nicht in der Lage war, ein Depot anzulegen. Nach Lage der Dinge kann das Depot, von dem die Inuit berichten, nur von *Franklin* stammen.

Diese Deutung läßt die Entscheidung *Franklins*, King William Island westlich zu umsegeln, in einem ganz anderen Licht erscheinen: Bislang ging man davon aus, *Franklin* habe fahrlässig gehandelt, sei es aus Unkenntnis, sei es, um möglichst rasch voran zu kommen. Nach *Woodman* handelte *Franklin* jedoch verantwortungsvoll – die Natur zwang ihm den verhängnisvollen Westkurs auf! Wäre es *Franklin* gelungen, seine Schiffe durch die Untiefen in die „Poctes Bay“ zu manövrieren, hätte er mit Sicherheit im Sommer 1847 mehr oder weniger eisfreie Verhältnisse vorgefunden und seine Schiffe, wenn auch mit Verlusten, entlang der Nordküste Kanadas zur Behringstraße bringen können.

2.4. Gefangen im Packeis

An der Westküste von King William Island geraten *Franklins* Schiffe dann in den wohl größten Packeisstrom, den die Arktis zu bieten hat. Die Schiffe sitzen fest, und man darf davon ausgehen, daß es allen Offizieren schon im Winter 1846/47 klar wurde, daß die Schiffe nie mehr rechtzeitig freikommen würden. Das aber bedeutete: Die Mannschaften waren dem Tod geweiht und sie wußten das auch!

1. Es gab keine Ausrüstung für einen Marsch über Land.
2. Eine Mannschaft von über 100 Mann ließ sich nicht „aus dem Land“ ernähren.

3. Man hatte keinerlei Erfahrungen mit einem Leben in der Arktis außerhalb der Schiffe.
4. Der nächste Außenposten der *Hudson-Bay-Company* war über 1000 km entfernt.

Man kann sich nun gut vorstellen, daß einige Offiziere alles daran setzten, der Nachwelt ein „positives“ Bild der Expedition zu hinterlassen, sie wollten als „tapfere Helden“ in die Geschichte eingehen und nicht als vom Schicksal geschlagene Verlierer, und so schreiben die Offiziere *Graham Gore* und *Charles De Vœux*, beides Offiziere der *Erebus* (!), einen kurzen Bericht auf ein „offizielles“ Formblatt der Admiralität, wobei sie den tatsächlichen Verlauf der Expedition verschweigen: Kein Wort über die Toten auf Beechey Island, kein Wort über den Gesundheitszustand der Mannschaft, kein Wort über den Gesundheitszustand *Franklins*, der kurze Zeit später verstirbt; statt dessen: „All well“, und um dies zu betonen, ist „All well“ auch noch unterstrichen! Zudem wird das Formblatt gleich von zwei Offizieren unterschrieben.

Aber es unterläuft den Offizieren ein aufschlußreicher Fehler: Sie fügen den ganz überflüssigen Satz hinzu: „*Sir John Franklin commanding the expedition.*“ Offenbar wollten sie auch diese Tatsache betonen, aber gerade das läßt auf einen erheblichen Autoritätsverlust *Franklins* schließen.

Natürlich wären viele Offiziere mit einer solch schönfärberischen Darstellung nicht einverstanden gewesen, und so deponieren *Gore* und *De Vœux* das Papier und eine Kopie desselben in zwei Steinmalen, ohne allen Offizierskameraden die Lage dieser zu verraten. Wie wir dem nächsten Eintrag entnehmen können, ist *Gore* schon ein Jahr später tot.

Rätselhaft ist der Satz „*Eine Gruppe von 2 Offizieren und 6 Mann verließ das Schiff am 24. Mai 1847.*“ Es handelte sich offenbar um eine besondere Mission, sonst wäre sie wohl nicht vermerkt worden, und darauf deutet auch die Tatsache hin, daß zwei Offiziere die Mission leiteten. Leider erfahren wir weder die Namen der Offiziere noch den Zweck dieser Mission. Sollte eine frühzeitige Evakuierung vorbereitet werden?

2.5. Der Bericht von *Fitzjames und Crozier*

Text 2:

25. April 1848 - HMS Terror und Erebus wurden am 22. April 1848 5 Meilen NNW von diesem Platz entfernt verlassen, 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, auf 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 beträgt der Gesamtverlust der Expedition an Toten insgesamt 9 Offiziere und 15 Seeleute.

James Fitzjames, Kapitän der HMS Erebus

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

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

Diese Mitteilung bestätigt zunächst, daß der Gesundheitszustand der Mannschaft bedenklich schlecht war und legt zudem die Vermutung nahe, daß dies auch schon in den Jahren vorher so war - ganz so, wie oben angenommen: Zwischen Frühjahr 1846 (Aufbruch von Devon Island) und Frühjahr 1848 sterben nicht weniger als 24 Männer, davon 9 Offiziere. Um Skorbut kann es sich nicht gehandelt haben, auch wenn der Gehalt an Vitamin C des Zitronensaftes (4200 Liter!), den die Expedition mitführte, allmählich sank. Ursache für den Tod so vieler Mannschaftsmitglieder war sicherlich die chronische Bleivergiftung in Kombination mit einer allgemeinen Schwächung durch die Strapazen der Expedition. Schon banale Infektionen können dann tödlich sein.

Auch der hohe Anteil verstorbener Offiziere deutet in diese Richtung: Traditionell erhielten Offiziere eine deutlich bessere Kost als die einfachen Mannschaftsmitglieder, so daß ihre Überlebenschancen im Falle von Mangelernährung deutlich höher waren. Nun aber führte gerade diese bessere Ernährung zum gegenteiligen Ergebnis: Sie nahmen mehr Blei auf als die gewöhnliche Mannschaft (s.o.).

2.6. Die Rätsel des 2. Textes

Einerseits gibt der Text eine nüchterne Darstellung des Anfanges vom endgültigen Ende der *Franklin-Expedition*, aber er gibt auch Rätsel auf:

Trotz der chaotischen Zustände, die während des Ausräumens der Schiffe geherrscht haben müssen, sucht ein Offizier der Mannschaft Kapitän *Crozier*s nach dem seinerzeit von Offizier *Gore* hinterlegtem Papier. Dies ist keine Kleinigkeit, denn es müssen mehrere Steinmale untersucht und zumindest teilweise abgetragen werden. Warum dieser Aufwand?

Aber nicht genug damit: Statt den neuen Bericht auf ein neues Brief- oder Formblatt zu schreiben, verwendet man eben dieses alte, schon beschriebene Blatt und kritzelt den Bericht in kleiner Schrift auf die beiden schmalen Längsränder des Formblattes. Obendrein verschwendet man einen Teil des kostbaren Platzes auch noch mit einer Schilderung des Auffindens und des Verbringens eben dieses Formblattes und gibt sogar den Namen des Erstellers des ersten Textes (*Gore*) und den Namen des Finders (*Irving*) an!

Nun liegt es nahe, dieses sonderbare Tun als Folge der chronischen Bleivergiftung zu deuten, denn chronische Bleivergiftungen trüben die Urteilsfähigkeit. Es gibt für

dieses Verhalten jedoch auch eine ganz rationale Erklärung, die zudem die in Abschnitt 2.1. dargelegten Vermutungen bestätigt.

2.7. Interpretation des 2. Textes

Man kann sich leicht vorstellen, daß die Spannungen zwischen den Offiziersgruppen nun, als man den Tod vor Augen hatte, noch zunahm: Schließlich war man durch den unbedingten Gehorsam der einen Gruppe – vermutlich der Offiziere der *Erebus*, kommandiert von *Franklin* und *Fitzjames* - in diese aussichtslose Lage geraten, obwohl die andere Gruppe – vermutlich die Offiziere der *Terror*, kommandiert von *Crozier* - frühzeitig und mit guten Gründen gewarnt hatten. Es ist daher verständlich, daß die Offiziere der *Terror* nun nicht mehr bereit waren, den Offizieren der *Erebus* die „Deutungshoheit gegenüber der Nachwelt“ zu überlassen und daher das von *Gore*, einem Offizier der *Erebus*, hinterlegte Papier suchen ließen – *Irving*, der das Papier dann sicherstellte, war ein Offizier der *Terror*!

Natürlich wäre es am einfachsten gewesen, *Gores* Mitteilung zu vernichten und durch eine neue zu ersetzen, aber dies wäre ein Affront gegenüber den Offizieren der *Erebus* gewesen, zudem hätte eine ausführlichere Mitteilung unvermeidlich Schuldzuweisungen enthalten – aber gerade jetzt war man auf unbedingte Kooperation angewiesen! So entschließt man sich, die alte Mitteilung durch ein knappes „Update“ auf demselben Bogen zu ergänzen, aus dem nicht nur die aktuelle Lage hervorgeht, sondern das auch eine Interpretation der Vorgänge zuläßt, die der Katastrophe vorausgingen. Und um diese Interpretation zu erleichtern, schildert man zusätzlich, daß der Offizier *Irving* von der *Terror* zunächst nach dem Formblatt suchen mußte. Dann unterschreiben beide Kapitäne, *Fitzjames* von der *Erebus* und *Crozier* von der *Terror*, das ergänzte Dokument.

Auffallend ist, daß der gesamte zweite Text einschließlich beider Unterschriften von derselben Hand geschrieben wurde. Ob der Text von *Fitzjames* oder *Crozier* geschrieben wurde, ließe sich vermutlich mit Hilfe von handschriftlichen Dokumenten noch heute klären.

Seltsam ist, daß die wichtige Mitteilung „and start on tomorrow 26th for Backs Fish River“ quasi als Fußnote angefügt wurde, und zwar exakt unter der Unterschrift *Crozier*s. Dies könnte bedeuten, daß sich zunächst nur *Crozier* mit den stärksten Mannschaftsmitgliedern zum Fish River aufmachte und die schwächeren Mannschaftsmitglieder dann langsam nachkommen sollten, aber diese Deutung ist ungewiß.

3. Croziers Plan

Aus den Berichten der Inuit geht hervor, daß die Schiffe *Franklins* auch nach 1848 noch bemannt waren. Gewöhnlich geht man davon aus, daß sich während oder nach dem „Todesmarsch“ des Sommers 1848 einige Mannschaftsmitglieder in die nach Süden treibenden Schiffe retteten und dort noch den Winter 1848/49 überstanden, denn ausweislich der Berichte enthielten die Schiffe noch Nahrungsvorräte.

Woodman geht dagegen davon aus, daß *Crozier* von vornherein eine abermalige Bemannung der Schiffe plante. Hier seine Argumentation, durch einige eigene Überlegungen ergänzt.

Der Text beginnt mit dem Satz „1848. HMS ships *Erebus* and *Terror* were deserted an the 22"d ...“

Den Autoren konnten den o.g. Sachverhalt auf drei Weisen zum Ausdruck bringen:

1. „Both Crews left the ships ...“
2. "The ships were deserted ..."
3. "The ships were abandoned..."

Variante 1 ist, wörtlich genommen, zwar eindeutig, läßt aber die Interpretation zu, daß doch einige kranke Mannschaftsmitglieder auf den Schiffen zurückblieben. Offenbar sollte diese Interpretation ausgeschlossen werden, daher wählen die Autoren das Verb „to desert“, also „vollständig verlassen“; andererseits vermeiden sie die naheliegende Formulierung 3. Das deutet darauf hin, daß die Schiffe ggf. wieder bemannt werden sollten, denn „to abandon“ bedeutet „aufgeben“, d.h. es drückt die Absicht aus, nie wieder zurückzukommen. Seltsamerweise bringt *Woodman* diese Überlegung nicht.

Woodman geht zu Recht davon aus, daß die gesamte Mannschaft an einer Krankheit litt, die man für Skorbut halten mußte, denn es ist kaum anzunehmen, daß sie als chronische Bleivergiftung erkannt wurde. Da sich Skorbut verhältnismäßig rasch durch frische pflanzliche Kost kurieren läßt, desgleichen durch frisches Fleisch (am besten durch rohen Fisch), nimmt *Woodman* an, *Crozier* plante einen mehrmonatigen Aufenthalt der gesamten Mannschaft im Mündungsgebiet von Backs Fishriver. Dieses Gebiet war bereits 1834 von *Back* aufgesucht und kartiert worden, wobei *Back* auf den großen Fisch- und Wildreichtum (Rentier, Moschusoxen) ausdrücklich hinwies - daher auch der von *Back* gewählte Name des Flusses: Great Fish River.

Crozier kannte diesen Bericht mit Sicherheit, er wußte aber auch, daß dieser Fluß praktisch nicht schiffbar war: *Back* mußte mehr als 70 Stromschnellen überwinden - unmöglich für eine geschwächte Mannschaft, die zudem nur über viel zu schwere Walboote verfügte. Es ist daher plausibel, daß *Crozier* den größten Teil der Mannschaft im Spätsommer, nach ihrer Genesung, zu den Schiffen zurückschicken wollte, wo die Männer einen weiteren Winter (1848/49) verbringen sollten.

Sicherlich wollte *Crozier* zusätzlich durch Jagd und Fischfang die Vorräte aufbessern; vielleicht ahnte er aber auch, daß mit dem mitgeführten Proviant etwas nicht in Ordnung war. Ob er auch das durch Destillation erzeugte Trinkwasser im Verdacht hatte, wissen wir nicht.

Um den o.g. Plan umzusetzen, wäre es allerdings ganz unnötig gewesen, mehrere schwere Boote mitzuschleppen, denn *Crozier* brach erstaunlich früh im Jahr auf und hätte somit die nur wenige Kilometer breite noch zugefrorene Simpson Strait zu Fuß überqueren können. Die Marschleistung von Männern mit leichten Proviantschlitten liegt unter arktischen Bedingungen bei 20 Kilometer pro Tag und mehr, der Marsch zur Simpson Strait hätte dann nur etwa eine Woche gedauert und *Crozier* hätte die Straße noch völlig mit Eis bedeckt vorgefunden. Auf dieselbe Weise hätten die Männer dann im Spätsommer/Herbst zurückkehren können. *Woodman* geht nun davon aus, daß nur der größere Teil der Mannschaft zu den Schiffen zurückkehren sollte,

während ein kleinerer Teil einen Rettungsversuch unternehmen sollte, und dazu wurden die Boote benötigt. Das klingt plausibel, denn *Crozier* mußte klar sein, daß es unmöglich war, rund 100 Männer über eine Distanz von rund 1500 km zu den Vorposten der *Hudsons Bay Company* zu führen.

3.1. Das Grab Irvings

Schwatka (1878) fand bei seiner Untersuchung der Westküste von King William Island bei Victory Point ein von Inuit geplündertes Grab. Da man einige vergoldete Uniformknöpfe fand, ferner die Linse eines Fernglases, war klar, daß es sich um das Grab eines Offizieres handeln mußte. Ferner fand man eine Ehrenplakette des *Royal Navy College* („Zweiter Preis für Mathematik“). Diese Plakette hatte *John Irving* im Sommer 1830 erhalten, und so geht man davon aus, daß es sich um das Grab *John Irvings* handelt. Die noch vorhandenen Gebeine wurden nach England verbracht und dort beigesetzt.

Bemerkenswert ist nun, daß *John Irving* auf dem von *Crozier* und *Fitzgerald* ergänzten Formblatt namentlich genannt wird: Er war ausgesandt worden, um ein vier Meilen weiter nördlich liegendes Steinmal abzutragen und das dort von dem zwischenzeitlich verstorbenen *Gore* deponierte Formblatt zurückzubringen. Daraus kann man folgern, daß *Irving* bei Verlassen der Schiffe im April 1848 noch bei Kräften war, denn sonst hätte man ihn wohl kaum mit dieser anstrengenden Aufgabe betraut. Es ist daher äußerst unwahrscheinlich, daß er schon ganz kurze Zeit später verstarb! Dies wiederum bestätigt die Annahme *Woodmans*, die Schiffe seien im Herbst 1848 wieder gezielt bemannt worden - *Irving* war nach dieser Sichtweise einer der Offiziere, die die zurückgebliebene Mannschaft befehligen sollten; vermutlich verstarb er erst im Winter 1848/49 oder sogar noch später.

3.2. Die rettende Route

Die folgende Tabelle *Woodman* gibt die tägliche Marschleistung von Mannschaften, die ihren Proviant auf leichten Schlitten selbst ziehen mußten:

Land Excursions in the Arctic (1 Mile = 1,6 km)

Expedition	No. of men	Provisions for	Average per day	Miles stat. miles
Parry (June 1820)	13	21 days	12	120
Lyon (1822)	8	21 days	16	180
Lyon (June 1823)	3	31 days	8.5	130
Parry (June 1828)	28	71 days	12.5	569
Ross (May 1830)	5	21 days	14	400
Ross (abandonment)	18	42 days	10	300*

* *Ross's* march from Victoria Harbour to Fury Beach only; direct distance of 180 miles, 300 covered by *Ross*.

Die Tabelle zeigt, daß eine Schlittenmannschaft mit leichten Schlitten unter arktischen Bedingungen ohne Weiteres in drei Wochen gut 200 km zurücklegen konnte,

sie konnte sich folglich gut 100 km von ihrem Standort entfernen. *Woodman* folgert daher zu Recht, daß *Franklin* den Sommer 1847 dazu nutzen ließ, King William Island zu erkunden. Damit kannte aber *Crozier* im Frühjahr 1848 die Inselnatur des Landes, er wußte mit Sicherheit, daß die Simpson Strait nur sehr schmal war und er hatte sehr wahrscheinlich auch genauere Kenntnis über die Breite des später „Rae Isthmus“ genannten Landstriches auf der Boothia Halbinsel, der zum Boothia Golf führt.

Andererseits zeigt die beigefügte Karte (Abb. 14), daß ein Fußmarsch zu einem Außenposten der *Hudson Bay Company* aussichtslos war. Es wären gut 1500 km zu überwinden gewesen! Bei einer mittleren Marschleistung von 10 km pro Tag hätte der Marsch 150 Tage gedauert, und rechnet man 2 kg Proviant und Brennmaterial (zum Auftauen von Schnee und zur Zubereitung von Essen) pro Person und Tag, so hätte jedes (!) Mannschaftsmitglied 300 kg ziehen müssen, das Gewicht der Zelte, weiterer Ausrüstungsgegenstände und der Schlitten nicht mitgerechnet! Ein derartiger Marsch konnte nur von wenigen Personen durchgeführt werden, die sich unterwegs von der Jagd ernähren konnten und die über die erforderliche leichte Ausrüstung verfügten. Die Rettung einer Mannschaft von rund 100 Personen war auf diesem Wege nicht möglich – so viel Wild gab es einfach nicht, von vielen anderen Schwierigkeiten einmal ganz abgesehen.

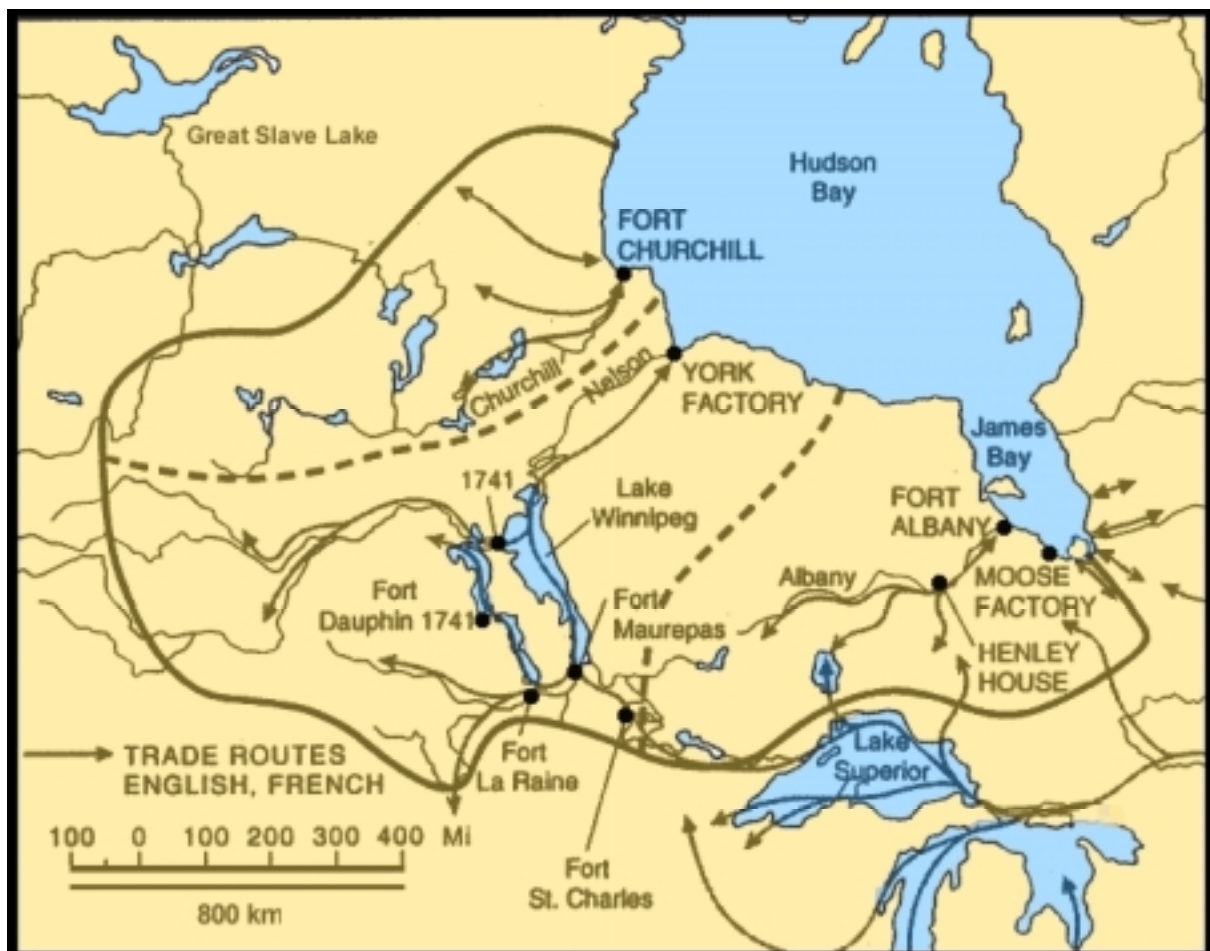


Abb.14 Die Außenposten der Hudson Bay Company

Nun werden wir natürlich nie erfahren, was *Crozier* wirklich plante, aber da *Crozier* ein erfahrener Arktisfahrer war dürfen wir folgern, daß er sich vernünftig verhielt und

seine Möglichkeiten realistisch einschätzen konnte. Damit ist es aber möglich, bestimmte Routen auszuschließen.

Eine Folgerung *Woodman* ist, daß *Crozier* keineswegs plante, Backs Fish River hinaufzufahren, und dem kann man nur beipflichten. Andererseits zeigt die obige Tabelle aber auch, daß eine Rettung zu Fuß unmöglich war, denn die Außenposten der *Hudson Bay Company* waren weit mehr als 1000 km entfernt (Karte --). *Schwatka* legte zwar später per Schlitten über 4000 km zurück, aber *Schwatka* verfügte nicht nur über eine dafür geeignete Ausrüstung, vielmehr lebte er auch wie die Inuit, genau wie *Rae*. *Crozier*s Mannschaft war zu solchen Leistungen nicht in der Lage.

Die einzige Möglichkeit zur Rettung bestand in einer Fahrt per Boot, wobei man mehrere Boote mit viel Nahrung versehen und zugleich mit möglichst wenigen Personen bemannen mußte. Dies erklärt, weshalb *Crozier* bei seiner Expedition zur Mündung des Fish Rivers mehrer Boote und wohl auch sehr viel Proviant mitschleppen ließ. Allerdings konnten diese Bootsbesatzungen lediglich der „zivilisierten Welt“ den Ort der zurückgebliebenen Mannschaften mitteilen, dann mußte man auf fremde Rettung hoffen!

Damit stellt sich die Frage, welches Ziel *Crozier* mit seinen Booten erreichen wollte.

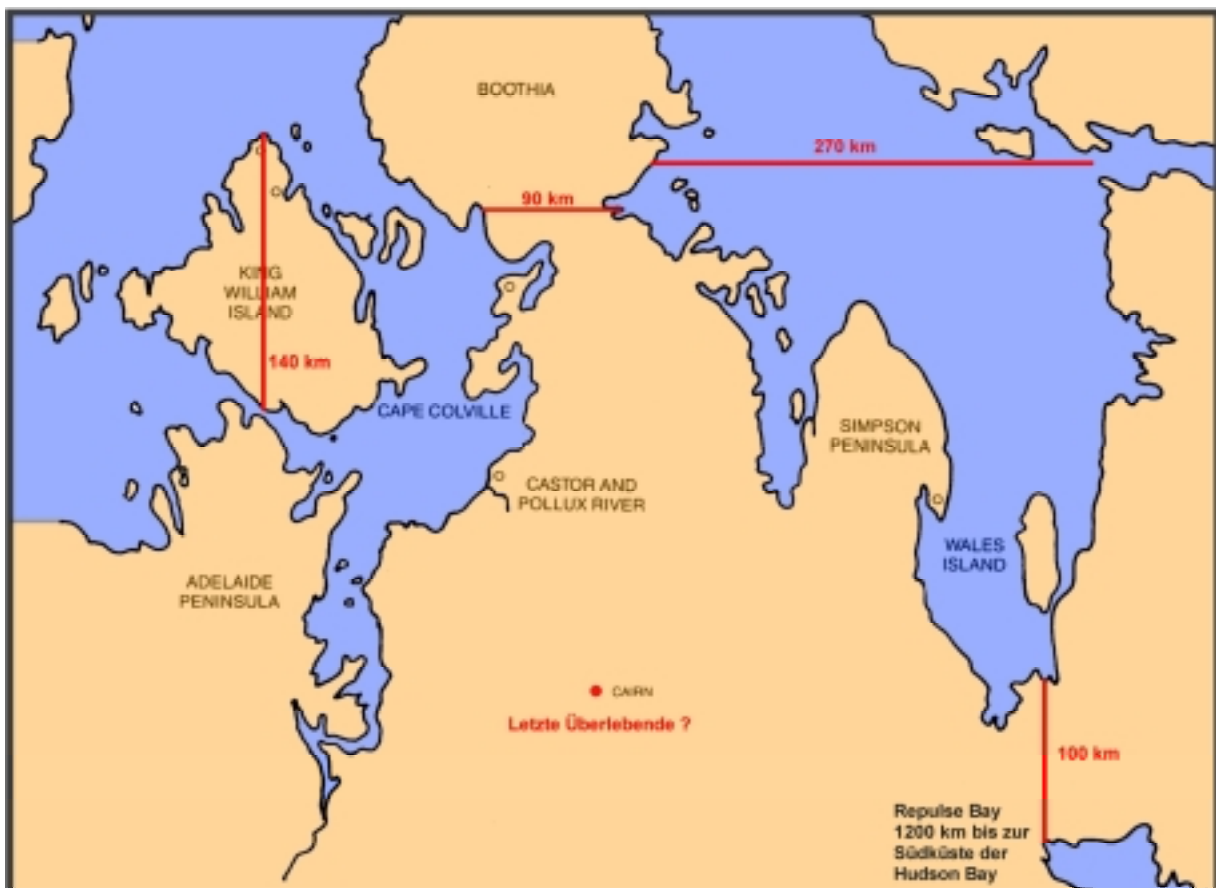


Abb.15 King William Island und Umgebung

Die hier gezeigte Karte (Abb.15) verdeutlicht, daß eine Rettung per Boot in Richtung Hudson Bay ausgeschlossen werden kann, denn die Boote hätten über den Rae Isthmus geschleppt werden müssen (mindestens 50 km über Land). Ob dies überhaupt möglich ist, sei dahin gestellt – mit einer nun stark verkleinerten Mannschaft,

schweren Booten und einer großen Menge an Vorräten war dies mit Sicherheit unmöglich. Zudem war bekannt, daß die Fury und Hecla Straße oft völlig von Eis blockiert ist – *Parry* konnte sie auf seiner zweiten Expedition nicht durchfahren! In diesem Falle hätten die Boote ein weiteres Mal über Land in die Repulse Bay geschleppt werden müssen – gut 100 km über Land – und auch dieser Ort ist oft vereist

Der einzige Erfolg versprechende Weg per Boot war die Route zum Coppermine River, um dann diesem Fluß flußaufwärts bis in die Nähe des Großen Sklavensees zu folgen. *Franklin* hatte 1819 dieses Gebiet selbst erforscht. Die Gewässer in unmittelbarer Nähe der kanadischen Küste sind während des Sommers schiffbar. Es wäre zwar bis zur Mündung ein Weg von 700 km zu überwinden gewesen (*Abb.16*), aber diese Distanz konnte man in etwa zehn bis vierzehn Tagen bewältigen, eine Geschwindigkeit von 3 km/h vorausgesetzt. Ein Weg über den Mackenzie ist dagegen auszuschließen, denn von der Mündung des Coppermine Rivers zum Mackenzie sind es weitere 800 km.



Abb.16 King William Island und Coppermine River

Zusammenfassend läßt sich feststellen:

1. Nur die Route über den Coppermine River konnte Rettung bringen, denn der Coppermine River konnte mit Booten befahren werden, allerdings schloß sich dann ein Marsch über Land an.
2. Eine Überwinterung (1848/49) wäre unvermeidlich gewesen.
3. Die Rettungsmannschaft hätte ihr Ziel nicht aus eigener Kraft erreichen können; nur wenn die Mannschaft nach der Überwinterung auf Inuit oder Trapper stieß, konnten sie zu einem Außenposten der *Hudson Bay Company* oder einer anderen Handelsstation gelangen.

4. War eine Rettung überhaupt möglich?

Selbst im Erfolgsfalle wäre jede Hilfe für die zurückgebliebene Mannschaft viel zu spät gekommen: *Crozier* hätte überwintern müssen (1848/49), und die Rettungsmannschaft hätte einen Außenposten der zivilisierten Welt bestenfalls im Herbst 1849 erreichen können. Eine Hilfsexpedition hätte die Zurückgebliebenen demnach frühestens 1850 erreicht, und das wäre zu spät gewesen, ganz abgesehen davon, daß es unmöglich gewesen wäre, die erforderliche Menge an Nahrungsmitteln über Land zu transportieren.

Immer wieder zeigt sich: Der eigentliche Grund für die Katastrophe war die völlig überdimensionierte Mannschaft, die sich im Krisenfall nicht aus dem Land ernähren konnte und folglich auf den Schiffen verbleiben mußte. Zugleich wäre es unmöglich gewesen, selbst bei Kenntnis des Aufenthaltsortes, eine so große Anzahl von Menschen durch Hilfsexpeditionen über Land zu ernähren, und eine Rettung auf dem Wasserweg war praktisch unmöglich:

Von der Ostküste Amerikas aus gab es zwei Wasserwege zu den Eingeschlossenen: Den Lancastersound und die Hudsonbay. Der Lancastersound kam nicht infrage, da die nach Süden führenden Wasserwege (Peelsound und Victoriastrait) damals gewöhnlich auch im Sommer unpassierbar waren. Zudem hätten Hilfsschiffe damit rechnen müssen, vor King William Island genau so einzufrieren wie die Schiffe *Franklins*. Die Hudsonbay war zwar leicht zu durchqueren, dann aber kam man nur noch mit einer kombinierten Land- und Wasserexpedition weiter.

Von Kanada aus bot sich der Coppermine River an (Backs Fish River war wegen der vielen Stromschnellen ungeeignet), aber die Versorgungsgüter mußten zunächst auf dem Landweg transportiert werden, zudem gab es auf dem Coppermine River weder Boote noch Schiffe. Man hätte zerlegbare Boote mitführen und diese bei Erreichen des Flusses zusammensetzen müssen.

Schließlich hätte man versuchen können, von Alaska aus Hilfe zu bringen, aber die Behringstraße und die daran anschließende Beaufort Sea ist oft auch im Sommer unpassierbar.

Sicherlich hätte man nach Kenntnis der Position der Mannschaften *Franklins* mehrere kleine Expeditionen auf dem Landweg nach King William Island geschickt, aber derartige Expeditionen hätten kaum effizient helfen können.

Dies zeigt auch die Expedition *McClures*, den beinahe dasselbe Schicksal wie *Franklin* ereilte. Nur weil sich seine Mannschaft zu einem Hilfsschiff retten konnte, das über ausreichende Vorräte verfügte, kamen seine Männer nicht um. *John Ross* überlebte vier Jahre in der Arktis und konnte sich selbst retten, aber seine Mannschaft war wesentlich kleiner.

5. Der Untergang

Damit stellt sich die Frage, weshalb *Crozier*s Plan schon scheiterte, bevor die Rettungsmannschaften zum Coppermine River aufbrechen konnten. Einen Hinweis gibt das Datum des Verlassens der Schiffe: 22. April 1848. Man verließ die Schiffe also recht früh im Jahr, denn erst Ende Juni waren am Fishriver „sommerliche“ Verhält-

nisse zu erwarten. War die Mannschaft schon so geschwächt, daß man für die Bewältigung eine Strecke von etwa 120 km zwei Monate veranschlagte?

Es gibt jedoch auch eine ganz andere Deutung für diesen auffallend frühen Termin: Die Mannschaften hatten zwei Jahre lang weitgehend untätig auf den Schiffen ausharren müssen, ohne Hoffnung auf Rettung, ohne Perspektive, ständig den unausweichlichen Tod durch Krankheit oder Verhungern vor Augen. Man kann sich vorstellen, daß die Disziplin immer weiter sank, daß es zunehmend zu Ungehorsam kam und daß die Offiziere die Befehlsgewalt über die Männer verloren – in der prekären Situation eine tödliche Gefahr. Vielleicht blieb *Crozier* gar nichts anderes übrig, als durch den Abmarsch die Disziplin wieder herzustellen, denn nun mußte allen Mannschaftsmitgliedern klar sein, daß nur unbedingtes Zusammenhalten die Chance auf Überleben bot.

Aber der Zusammenhalt ging offenbar schon früh verloren: Teile der Mannschaft blieben in kleinen Camps zurück, andere versuchten, sich auf eigene Faust zu retten und wieder andere kehrten zu den Schiffen zurück (von denen eines durch Eispressung zumindest schwer beschädigt war, so jedenfalls berichtet eine Erzählung der Inuit). Natürlich forderten alle Gruppen ihren Anteil am mitgeführten Proviant, und es dürfte deshalb zu schweren Auseinandersetzungen gekommen sein. Die Inuit berichteten ferner von einer Gruppe von Weißen, die ein Boot zogen und hungerten. Der Anführer, vermutlich *Crozier*, bettelte um etwas Nahrung. Eigentlich hätte dieses Boot voller Proviant sein müssen, aber das war offenbar nicht mehr der Fall. Dies bestätigt die Vermutung, daß der Proviant schon früh unter den verschiedenen Gruppen aufgeteilt worden war, und damit war *Crozier's* Rettungsversuch schon im Ansatz gescheitert.

Wie aus der Fundstreuung und der Funddichte hervorgeht, bewegte sich die gesamte Mannschaft entlang der Westküste von King William Island in Richtung auf die Südspitze der Insel zu. Die für das Überleben wichtigen Ausrüstungsgegenstände wurden auf den schweren Beibooten der Schiffe mitgeführt, die man auf Holzkufen montiert hatte. Jeder dieser „Schlitten“ wog beladen ca. 3,5 Tonnen. Etwa einem Drittel der Mannschaft gelang auch noch die Fahrt über die Simpson Strait zur Adelaide Peninsula (Nordküste Kanadas), dort kamen auch diese Männer um.

Man fand mindestens drei regelrechte „Todeslager“. Das erste befand sich unweit des schon im 19. Jahrhundert bekannten „Boat Place“, es wurde aber erst 1992 entdeckt, die Knochenfunde (mindestens 11 Individuen) wurden von *Keenleyside* forensisch untersucht, etwa die Hälfte zeigte Spuren von Kannibalismus. Damit steht fest, daß die schon von den Inuit berichteten Fälle von Kannibalismus der Wahrheit entsprechen.

Ein weiteres Lager wurde von *Hall* und *Schwatka* etwas weiter südlich an der Küste der Terror Bay gefunden, ein drittes befand sich auf Todd Island (*Hall*). Auch das letzte Lager an der Küste von Starvation Cove könnte ein solches Todeslager gewesen sein, denn es scheint so, daß einige der Männer von dort aus noch weiter zogen.

Während die Route des „Todesmarsches“ durch Funde gut belegt ist, besteht über den zeitlichen Verlauf völlige Unklarheit. Vermutlich kamen die meisten Männer im folgenden Winter 1848/49 oder kurz danach um. Aus Berichten der Inuit geht allerdings hervor, daß einige Männer bei den Inuit überwinterten. Die letzten Überlebenden wurden nach Angaben der Inuit im Jahre 1851 gesehen. *Woodman* vermutet,

daß ein Steinmal (Engl.: „cairn“) auf halbem Wege zwischen King William Island und Repulse Bay die letzte Spur überlebender Mannschaftsmitglieder sei - aber dies ist, wie *Woodman* selbst zugibt, sehr fraglich.

6. Die Schuldfrage

Die Hauptschuld am Untergang der *Franklin*-Expedition trägt zweifellos die *Englische Admiralität*, denn man zog ein mehrjähriges Einfrieren der Schiffe offenbar nicht in Betracht, obwohl frühere Expeditionen eine Warnung hätten sein müssen. Zudem hatte man keinerlei Vorkehrungen für eine Rettung auf dem Landweg getroffen: Die Mannschaften verfügten weder über die hierfür erforderlichen Kenntnisse noch über entsprechende Ausrüstung. Ob dies aus Nachlässigkeit geschah, aus übermäßigem Optimismus oder einfach deshalb, weil man eingesehen hatte, daß es ohnehin unmöglich war, eine Mannschaft von insgesamt 130 Personen auf dem Landweg zu retten, muß offen bleiben. Eine Entschuldigung ist dies jedoch in keinem Falle.

Zudem war die Wahl *Franklins* als Expeditionsleiter mehr als problematisch: In den Jahren 1819 – 1822 hatte *Franklin* eine Expedition zur Mündung des Coppermine Rivers geleitet, bei der 11 Männer durch Hunger ums Leben kamen. Schuld an dem Desaster war die Sturheit *Franklins*, der nicht gewillt gewesen war, den Gegebenheiten Rechnung zu tragen und die Expedition rechtzeitig abubrechen, so jedenfalls die Kritik von Pelzhändlern, die sich in den von *Franklin* durchzogenen Gegenden auskannten. In England wurde *Franklin* allerdings ungeachtet des Desasters als Held gefeiert, als „*man who ate his boots*“.

Aber auch *Franklin* trifft eine nicht geringe Schuld: Schon nach der ersten Überwinterung waren offenbar viele Mannschaftsmitglieder gesundheitlich angeschlagen – es war verantwortungslos, die Expedition unter diesen Bedingungen fortzusetzen, ganz gleich, ob er von Offizieren zur Umkehr gedrängt wurde oder nicht.

Sollte *Franklin* zudem ganz bewußt keinerlei Informationen über seine geplante Route hinterlassen haben, um auf diese Weise Mannschaften und Offiziere zu Gehorsam zu zwingen, hätte er den Tod von rund 130 Männern persönlich zu verantworten, aber dies wird sich wohl nie mehr klären lassen.

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>

W. BATTERSBY

Identification of the Probable Source of the Lead Poisoning Observed in Members of the Franklin Expedition

Journal of the Hakluyt Society September 2008

FUNDKARTE, STAND 1927

North West Territories and Yukon Branch of Dept. of the Interior.

Canada's Western Arctic Report on Investigations in 1925-26, 1928-29, and 1930. Ottawa: 1931

<https://www.flickr.com/photos/manitobamaps/3724751902/>

HMS Erebus**Officers****Sir John Franklin****James Fitzjames****Graham Gore**

H.T.D. Les Vesconte

James Fairholme

Robert Sargent

Charles DeVoeux

Edward Couch

Henry Collins

James Reid

Stephen Stanley

Harry Goodsir

Charles Osmer

Warrant Officers

John Gregory

Thomas Terry

John Weeks

Petty Officers

John Murray

William Smith

Thomas Burt

James Brown

Francis Dunn

Thomas Watson

Samuel Brown

Richard Wall

James Rigden

John Downing

William Bell

Daniel Arthur

Robert Sinclair

John Sullivan

Phillip Reddington

Joseph Andrews

Edmund hoar

John Bridgens

Richard Aylmore

William Fowler

James Hart

John Cowie

Thomas Plater

Able-Bodied Seamen

John Morfin

Charles Coombs

George Thompson

John Hartnell #

Thomas Hartnell

John Strickland

William Orren

William Closson

Charles Best

Thomas McConvey

Henry Lloyd

Thomas Work

Rober Ferrier

Joseph Greater

(properly: Josephus Geater)

George Williams

Thomas Tadman

Abraham Seely

Francis Pocock

Robert Johns

William Mark

Royal Marines

David Bryant

Alexander Paterson

Robert Hopcroft

William Pilkington

William Braine #

Joseph Healey

William Reed

Volunteers 1st class

George Chambers

David Young

HMS Terror**Officers****Francis Crozier**

Edward Little
George Hodgson

John Irving

Frederick Hornby
Robert Thomas
Giles MacBean
Thomas Blanky
John Peddie
Alexander MacDonald
E.J. Helpman

Warrant Officers

James Thompson
John Lane
Thomas Honey

Petty Officers

James Elliott
Samuel Honey
Robert Carr
Thomas Darlington
Cornelius Hickey
Alexander Wilson
Thomas Johnson
John Diggle
John Wilson
David MacDonald
William Rhodes
Henry Peglar
Thomas Farr
Reuben Male
William Goddard
Thomas Jopson
Thomas Armitage
Edward Genge

John Torrington #

Luke Smith
William Johnson

Subordinate Officers' Steward

(unclassified Rank)
William Gibson

Able-Bodied Seamen

George Cann
William Strong
David Sims
John Bailey
William Jerry
JoHenry Sait
Alexander Berry
John Handford
John Bates
Samuel Crispe
Charles Johnson
William Shanks
David Leys
William Sinclair
George Kinniard
Edwin Laurence
James Walker
William Wentzell
Magnus Manson

Royal Marines

Solomon Tozer
William Hedges
William Aitken
Henry Wilks
James Daly
William Heather
John Hammond

Volunteers 1st Class

Robert Golding
Thomas Evans