

IV.

Die letzten Unternehmungen zur Rettung Sir John Franklin's und seiner Gefährten.

1. Die Fahrt des Capit. Inglefield nach der Beechey-Insel, 1854.

Nachdem Capt. Inglefield bereits im Jahre 1852 mit dem Dampfboot *Isabel*, und im Jahre 1853 von Neuem mit dem Dampfboot *Phoenix* von England aus die Beechey-Insel besucht, und über den Stand der Nachforschungen des unter dem Oberbefehl des Capt. Sir Eduard Belcher entsandten Geschwaders die unsern Lesern bekannten Nachrichten überbracht hatte, wurde er im Jahre 1854, in den ersten Tagen des Monats Mai, von der britischen Admiralität zum dritten Male eben dahin abgeschickt. Dieß Mal hatten die ihm übergebenen Aufträge einen sehr bestimmten Charakter. Die Zweifel an jeder Möglichkeit einer Rettung Franklin's und seiner Gefährten waren bei der Admiralität unter dem Eindrucke der letzten Kunde überwiegend geworden. Die Ueberzeugung, daß es schwerlich gelingen werde, selbst auch nur die traurigen Ueberreste der vermißten Expedition zu entdecken, hatte nach und nach die Oberhand gewonnen. In diesem Sinne wurde jetzt dem Geschwader des Capt. Belcher die Weisung übersandt, nunmehr ungesäumt zurückzukehren, sofern nicht die Berathung der älteren Offiziere von einem längeren Verweilen und von weiteren Nachforschungen zuversichtliche Erfolge in Aussicht zu stellen vermöchte. Selbst die Schiffe sollten, sofern man sie etwa nicht aus dem Eise befreien könnte, in den arktischen Gegenden zurückgelassen werden. Die Admiralität sah es als erste und dringendste Pflicht an, ihre Mannschaften

zu retten und neuen Opfern an Menschenleben vorzubeugen. Für den Fall, daß entweder Capt. Collinson — der seit drei Jahren in dem nördlichen Eismeer verschwunden schien — oder irgend vielleicht noch Abtheilungen der Vermißten nach der Beechey-Insel gelangten, war Capt. Inglefield in Stand gesetzt, das Vorrathshaus, welches dort erbaut war, mit einer reichen Zufuhr von frischen Lebensmitteln auszustatten.

Die Reise des Capt. Inglefield ging anfangs nicht eben günstig von Statton. Als das eine der beiden Transportschiffe, welche er mit sich führte, von der Insel Disco aus in der Mitte des Monats August nach England zurückkehrte, überbrachte es ziemlich schlimme Nachrichten über die unerwarteten Hemmungen, Verzögerungen, ja selbst über große Fährlichkeiten, mit welchen Inglefield an der grönländischen Küste zu kämpfen hatte. Die Verhältnisse des Eises erschienen in diesem Jahre der arktischen Schifffahrt so ungünstig, daß man wohl die Besorgniß aussprechen hörte, Capit. Inglefield werde möglicher Weise zurückkehren müssen, ohne das Ziel seiner Reise erreicht zu haben ¹⁾. Diese Besorgniß ging indeß nicht in Erfüllung. Als mit dem Anfange des August der nördliche Theil der Baffins-Bai erreicht war, zeigte sich die Schifffahrt verhältnißmäßig leichter; die Ueberfahrt zum Lancaster-Sund gelang ohne besondere Schwierigkeiten.

Es verdient erwähnt zu werden, daß Capit. Inglefield bei der Hinauffahrt am 10. August das Glück hatte, am Südrande des Lancaster-Sundes bei Navy-Board-Inlet den Ort aufzufinden, an welchem der Schiffsmeister Saunders auf der fruchtlosesten aller Franklin-Expeditionen die ihm anvertrauten reichen Vorräthe eingegraben

¹⁾ Daß Besorgnisse und Befürchtungen dieser Art nicht ganz unbegründet waren, und daß sie selbst den arktischen Gewährsmännern nicht fern lagen, geht unter Anderm aus dem §. 6 der Instruction für Capitain Inglefield vom 11. Mai 1853 hervor (abgebr. Parliam. Papers 1852—53. Vol. LX). Denn dieser §. enthält nicht bloß eine nachdrückliche Warnung, sich vor der Gefahr des Einfrierens im Norden der Baffins-Bai in Acht zu nehmen: sondern auch für den Fall, daß namentlich die Ueberfahrt von der Melville-Bai zum Lancaster-Sunde mit dieser Gefahr sich verknüpft zeige, die bestimmte Weisung, ohne Weiteres nach England umzukehren — Zudem lebte das Schicksal des Schiffes Nordstern, welches im Jahre 1849 nur mit der größten Noth, oder vielmehr nur wie durch ein Wunder, nach einer zweimonatlichen Gefangenschaft aus dem Packeise der Baffins-Bai nach dem Welsienholme-Sunde entkommen war, noch in frischer Erinnerung.

hatte ¹⁾). Seltsam genug war alles frühere Suchen nach diesem Depot vergebens gewesen. Selbst Capt. Belcher hatte sich bei seiner Hinauffahrt im Jahre 1852 ohne Erfolg bemüht, diese Vorräthe, auf welche er für den Nothfall bei seiner Rückkehr mit angewiesen war, und deren Bestand unter Umständen sehr wichtig sein konnte, dort zu entdecken ²⁾). Allein jetzt war eine Esquimaux=Schaar, welche bei ihren Sommerstreifereien in jene Gegend gekommen sein mochte, der Niederlage noch vor Capit. Inglefield auf die Spur gekommen, und man fand dieselbe in dem kläglichsten Zustande. Denn jene wilden Eingeborenen hatten bei ihrem rohen Charakter keineswegs daran sich genügen lassen, von den Lebensmitteln und Kleidungsstücken nach Bedürfniß oder Gebrauch zu nehmen, sondern sie hatten auch den größten Theil dessen, was sie nicht mit sich zu führen vermochten, in übermüthiger Zerstörungswuth geplündert oder weit und breit verstreut. Von sämmtlichen 608 Gefäßen, welche Saunders 4 Jahre zuvor dort geborgen, wurden nur 114 unversehrt angetroffen und mitgenommen ³⁾).

Als die beiden Schiffe hierauf am 26. August in die Nähe der Beechey=Insel kamen, wurde plötzlich durch den düstern Nebel das Schiff Nordstern erblickt, welches so eben von seinem Ankerplatz aus die hohe See erreicht hatte und im Begriff stand, die dem Cap Riley vorgelagerte Landzunge zu umsegeln. Bald ergab sich, daß die Mannschaften der Schiffe Investigator, Assistance, Pioneer, Resolute und Intrepid am Bord des Nordstern waren. Von ihnen wurden die aus England herbeikommenden Schiffe mit unaussprechlicher Freude begrüßt.

¹⁾ G. Brandes: Sir John Franklin, die Unternehmungen für seine Rettung u. s. w. (Berlin, Nicolai. 1854.). S. 60.

²⁾ Belcher's Depesche d. d. Beechey=Insel 14. Aug. 1852 in Parliam. Papers 1852 — 53. Corresp. relating to the arctic expeditions p. 12 (§. 11).

³⁾ Der Missionar Rietsching, bekannt als Dolmetscher des Capit. McClure auf seiner arktischen Expedition (S. Zeitschrift I, 476. G.) hat nachher (30. August) diese Stelle besucht und schildert den Anblick folgendergestalt: „Die Fässer waren aufgeschlagen, das Mehl, Fleisch und Schiffsbrot lag auf dem Lande umhergestreut. Die mehr als 3000 Büchsen eingemachten ungesalzenen Fleisches waren erbrochen und sogar die Säcke, in denen sich die Steinkohlen befanden sellten, zerrissen und aufgeschliffen. 24 Fässer Rum wurden ganz vermißt.“ (Einige Ueberbleibsel der letzten fielen den Reisenden später in ziemlicher Entfernung von diesem Orte, an der Ponds=Bai, wieder in die Augen.) Vergl. „Missionarsblatt aus der Brüdergemeine. Jahrg. 1855. Nr. 1. S. 19.“

Bei einer kurzen Besprechung verständigten sich die Befehlshaber dahin, gemeinsam sich nach dem Hafen an der Beechey-Insel zu wenden, theils um eine anderweite Vertheilung der auf dem Nordstern untergebrachten Mannschaften anzuordnen, insbesondere aber um die von Capit. Inglefield mitgebrachten Vorräthe auszuschießen. Die letzten wurden, nach Maassgabe der Anordnungen des Capit. Belcher und des Lieut. Pullen, in dem auf der Beechey-Insel errichteten Zufluchts- und Vorrathshause — dem so benannten Northumberland-Hause — niedergelegt.

Neben diesen Geschäften, die in aller Eile, aber mit größter Sorgfalt ausgeführt wurden, vollzog die Mannschaft noch einen Act dankbarer Pietät. Capit. Inglefield überbrachte nämlich auf seinem Schiffe die Gedächtnistafeln zur Errichtung eines Denkmals für den im Dienste der arktischen Expeditionen gefallenen Lieut. Bellot, welches auf der Beechey-Insel errichtet werden sollte. Kein Ort hätte passender für einen solchen Zweck ersehen werden können. Von diesem letzten bis jetzt aufgefundenen Schauplaze der Thätigkeit Franklin's, der auch die Grabsteine von dreien seiner Männer umschloß, war der Berewigte mit freier Aufopferung des gefährvollen Weges gegangen, auf welchem er in dem Eismeer das Leben verlor. Das 9 Fuß hohe Monument, welches am 26. August auf der Beechey-Insel zur Verherrlichung seines Namens errichtet worden ist, enthält eine kurze Bezeichnung seiner Verdienste um die gemeinsame Sache und der Umstände seines Todes¹⁾.

¹⁾ Vergl. die Nr. der Illustrated London News vom 28. Oct. 1854, welche eine Abbildung des Denkmals enthält. Die beiden Inschriften, welche dasselbe trägt, sind in englischer Sprache geschrieben. Die erste lautet: „Gewidmet dem Andenken des Lieut. Bellot, der zuerst (1851—1852) Kennedy und hierauf (1853) den Lieut. Inglefield in die arktischen Regionen begleitete. Als Mitglied der Mannschaft des Schiffes J. Maj. Phönix erbot er sich hochherzigen Sinnes, an den Capit. Belcher mit einer Schlittenmannschaft von dem Schiffe J. Maj. Nordstern aus Depeschen zu überbringen. Bei einem heftigen Sturme am 18. August 1853 fand er in Folge des plötzlichen Zerreißens eines Eissfeldes am Vorgebirge Grinnell seinen Tod, tief betrauert von dem arktischen Geschwader und von Allen, denen vergönnt gewesen ist, ihn in seinem Werth und in seinem edlen Sinn kennen zu lernen.“ Die zweite Inschrift geben wir im Originale wieder:

In memory of Lieut. Bellot
of the French Navy
who lost his life whilst
nobly aiding in search of
Sir John Franklin

in the Wellington Channel
on the 18th August 1853.
This tablet to record the sad event
was erected by his friend J. Barrow
A. D. 1854.

Sehr passend wurden auch die Namen und kurze nekrologische Nachrichten über dreizehn Männer hinzugefügt, die im Dienste derselben Angelegenheit während der Jahre 1853 und 1854 in jenen arktischen Regionen dahingestorben waren. Unter ihnen gehörten fünf der Mannschaft des Investigator, acht dem Geschwader unter Capt. Belcher an. Die Leichname dieser Seefahrer ruhen theils im Eismeer, theils an unwirthlichen arktischen Küsten: im Northumberland-Sund, an der Disaster-Bai, auf der Melville- und Baring-, einer endlich auf der Beechen-Insel.

Sobald das Alles vollendet war, ließen die Befehlshaber keinen Augenblick verloren gehen, um ihre Rückreise möglichst zu beschleunigen. Dieß schien desto dringender nothwendig, da die Jahreszeit schon ungewöhnlich weit vorgerückt war, so daß man auf der Beechen-Insel bereits jede Hoffnung aufgegeben hatte, in diesem Jahre noch ein Schiff aus England herankommen zu sehen. Indeß ging die Fahrt um Vieles günstiger, als man erwartet hatte. In der Barrow-Straße wurden nur wenige Eisfelder erblickt; der Lancaster-Sund zeigte sich sogar ganz frei vom Eise; selbst in der Baffins-Bai waren alle Hemmungen des Mitteleises verschwunden.

Am 8. September erreichte Capt. Inglefield, der zuletzt den anderen Schiffen mit seinem Dampfer vorausgeeilt war, die Disco-Insel, und hier wurde es ihm in sehr erheblicher Weise förderlich, daß die Waigatsseite der Insel ein neuentdecktes ¹⁾, höchst ergiebiges Lager von vortrefflichen und namentlich äußerst gashaltigen Kohlen für die Maschine seines Fahrzeuges darbot. Dazu kam noch der günstige Umstand, daß das Kohlenlager unmittelbar am Rande der Meeresstraße sich hinstreckt. Durch diese Entdeckung gelang es mit geringer Mühe und ohne erheblichen Zeitaufwand 80 Tonnen Kohlen an Bord zu bringen; es mag als charakteristische Thatsache erwähnt werden, daß die Seemänner und Matrosen während der Arbeiten des Losbrechens und Einladens lediglich über die Belästigungen zahlloser Mücken- und Gnizenschwärme sich zu beklagen Veranlassung fanden.

¹⁾ Die Kunde von solchen Kohlenlagern auf der Insel Disco ist übrigens an sich nicht neu. Wenigstens hat bereits der verstorbene Sir Charles Giesecke in der Edinburgh Encyclopaedia erwähnt, daß dort Braunkohlen in Begleitung von Sandstein und basaltischen Massen vorkommen. Gött. gel. Anz. 1853. S. 1980.

2. Eindruck der von Capit. Inglefield bei seiner Rückkehr überbrachten Nachrichten.

Diesen und den oben erwähnten Umständen ist es zuzuschreiben, daß Capt. Inglefield von seiner Sommerfahrt nach der Beechey-Insel schon am Ende des September, mithin früher zurückkehrte, als irgend Jemand erwartet hatte, und daß die von ihm überbrachte entscheidungsvolle Kunde auf einen Zeitpunkt traf, in welchem die Meisten sich auf eine so plötzliche und scheinbar unwiderrüfliche Lösung noch nicht vorbereitet fühlten. Mit dem Erscheinen des Dampfbootes *Phönix* im Hafen von Cork schien wie auf einen harten Schlag, immer noch viel zu früh für die Hoffnungen und Wünsche vieler Tausende, der letzte Act jener Nachsuchungen beendet zu sein, die seit dem Jahre 1848 als eine Ehrensache der Nation betrachtet, mit rastlosem Eifer, mit flammender Begeisterung erfolgt waren. Jetzt führte Capt. Inglefield am Bord seines Schiffes bereits einen Theil der Offiziere sowohl des *Investigator*, als auch des letzten im Frühjahr 1852 unter Belcher entsandten Geschwaders; er verkündete, daß die übrigen Offiziere, Seemänner und Matrosen beider bis auf den letzten Mann mit ihm die arktischen Gegenden verlassen hätten und schon in den nächsten Tagen auf den Schiffen *Nordstern* und *Talbot* im Hafen von Woolwich erwartet werden könnten: denn bis zu den Orkney-Inseln wäre er an ihrer Seite gewesen und erst von dort ab mit seinem Dampfboot ihnen vorausgeeilt. Die weiteren Nachrichten, wie nicht allein der *Investigator* in der *Mercy-Bai*, sondern auch die sämtlichen dem Capt. Belcher anvertrauten Schiffe, mit alleiniger Ausnahme des *Nordstern*, im Packeise eingefroren, und wie sie in Folge der Unmöglichkeit, mit ihnen die offene See zu gewinnen, mitten im Eismeer verödet zurückgelassen waren, verbreiteten eine allgemeine dumpfe Niedergeschlagenheit; ja sie wurden von manchen Seiten bald mit starrem Entsetzen, bald auch mit der tiefsten Entrüstung aufgenommen. In England hatte sich kaum Jemand auf einen so tragischen Ausgang gefaßt gehalten. Man hatte unter solchen Erfahrungen nicht bloß die gänzliche Erfolglosigkeit der aufgewendeten Anstrengungen zu beklagen — denn nirgends war von Franklin und seinen Gefährten jenseits der Beechey-Insel und ihrer nächsten Umgebungen auch nur die ge-

ringste Spur entdeckt — sondern auch, wie sich nicht mehr verkennen ließ, die thatsächliche Unmöglichkeit jeder Wiederaufnahme solcher Rettungs-Expeditionen.

Und doch würde es irrig sein, wenn wir die Sache des Vermissten als eine damals schon aufgegebenen ansehen wollten. Bei Vielen aus dem Volke zeigte sich noch immer jene gemüthstiefe Zuversicht des Hoffens, die auch bei der trostlosesten Wendung der Dinge nicht ganz unterliegt. Im Anfange des Jahres 1854 hatte der Beschluß der Admiralität, die Namen der Vermissten aus den Schiffslisten zu streichen und sie als im Dienste des Vaterlandes gestorben zu betrachten, die ernsteste Mißbilligung hervorgerufen. In Amerika erhoben sich gewichtsvolle Stimmen der Zuversicht für die Rettung eines Theils der Gefährten Franklin's. Selbst unter den erfahrensten Gewährsmännern versagte die Ansicht der Möglichkeit der Rettung einzelner Ueberreste der Vermissten zur Zeit noch nicht. Wenige Tage vor der Rückkehr des Capt. Inglefield mit dem letzten arktischen Geschwader hatte noch einer der namhaftesten Kenner der arktischen Gegenden, Dr. Scoresby, in der geographischen Section der großen Jahresversammlung britischer Naturforscher zu Liverpool sich mit voller Entschiedenheit zu der damals sehr verbreiteten Ansicht bekannt, daß Franklin im Norden des Wellington=Canals eine Zuflucht gefunden, daß sich auch dort ihm Mittel dargeboten haben könnten, seinen Unterhalt zu fristen¹⁾.

Wie dem auch sei, nichts ist leichter erklärlich, als daß angesichts der unglücklichen Resultate der letzten arktischen Expedition die Geschichte des Verlaufs derselben das gespannteste Interesse erregte, und daß die Frage: ob in der That wohl Alles geschehen sei, um die vermisste Schaar oder doch die Spuren derselben dort aufzufinden? jetzt auf die Spitze getrieben und auf's Lebhafteste erörtert wurde.

¹⁾ Den Anlaß zu dieser Verhandlung gab ein Vortrag von A. G. Finlay: „on arctic and antarctic currents in connexion with the expedition of Sir John Franklin“, in welchem die beiden im April 1851 von der Brig *Renovation* bei Neufundland erblickten Schiffe im Eisberge als wahrscheinliche Ueberreste des *Crebus* und *Terror* dargestellt werden. — Admiral Beechey hat bei dieser Gelegenheit ausgesprochen, daß er kaum noch irgend Hoffnung für die Rettung Franklin's zu hegen im Stande sei.

3. Plan und Ziel der Expedition unter Belcher 1852 — 1854.

Indem wir uns jetzt zu den Erkundigungen und Erlebnissen der heimgekehrten Geschwader zurückwenden, werden wir uns zunächst zu erinnern haben, daß die Aufgabe, für welche Capt. Belcher im Jahre 1852 ausging, in drei von einander abgesonderte Operationen zerfällt.

Diese waren: 1) das weitere Verfolgen und die gründliche Untersuchung der Entdeckungen des Capt. Penny im Wellington=Canal; — 2) die Anlage eines Depots von Vorräthen auf der Südseite der Melville=Insel und eine neue Aufkundschaffung besonders des westlichen Theils der Insel und der angrenzenden Gebiete; — 3) die Begründung eines Vorraths= und Zufluchthauses auf der Beechey=Insel, indem diese, — wie schon Sir John Franklin richtig erkannt zu haben scheint — offenbar für weitere Operationen nach Nordwesten (gegen den Wellington=Canal hin) und Westen (gegen die Melville=Insel hin) die passendste Basis darbot.

Die Leitung der ersten dieser Expeditionen übernahm Sir Edw. Belcher in eigener Person mit dem Schiffe Assistance und dessen Dampfboot Pioneer; — die zweite wurde dem Capit. Kellett überwiesen und für diesen Zweck das Schiff Resolute mit dessen Dampfender Intrepid zu seiner Verfügung gestellt; — die dritte Aufgabe blieb dem Lieut. Pullen, der das Schiff Nordstern zunächst in der Eigenschaft eines Stations= und Proviantschiffes bei der Beechey=Insel vor Anker behielt.

Es bedarf hiernach kaum noch der Bemerkung, daß der Einsicht und Kraft des Capt. Belcher unzweifelhaft das schwierigste und wichtigste Feld ausersahen war. Denn die Melville=Insel, deren Gebieten die Thätigkeit des Capit. Kellett gewidmet sein sollte, konnte ihrer Oberflächenbildung und ihrem landschaftlichen Charakter nach nicht mehr als ein unbekanntes Land angesehen werden. Sie war bereits vor mehr als dreißig Jahren (1819) durch Parry entdeckt, während seines dortigen Winteraufenthalts einem großen Theile nach bereist und aufgenommen, insbesondere aber im Frühjahr 1851 durch den Schlittenzug des Lieut. M'Clintock von Neuem durchforscht und aufgeschaltet. Wie ganz anders war dies Alles bei der Aufgabe, die dem

Capt. Belcher zugewiesen war! Er nahte einem geheimnißvollen und mit dem gespanntesten Interesse betrachteten Gebiete des höheren, polaren Nordens; einem Gebiete, dessen Entdeckung und Erkundung durch einen Anlauf der Schlitten- und Boot-Expeditionen von Penny im Jahre 1851 zwar angebahnt, aber wegen der Mangelhaftigkeit seiner Mittel noch lange nicht zur Klarheit und Evidenz gebracht war. Es fehlte nicht an Stimmen, die den Berichten des Capt. Penny fast allen Glauben versagten, seine Entdeckungen als eine Reihe von leeren Muthmaßungen oder Täuschungen verdächtigten. Belcher mußte Alles daran setzen, nach jenen Gegenden vorzudringen, die Penny nur aus dunkler Ferne gesehen; er sollte den Versuch wagen, jenes hohe Polarmeer zu befahren, auf einen verhängnißvollen Zugang (den Wellington=Canal), über welchen schon der alte Barrow, wie man vermeinte, vorahnend, seinen Warnungsruf erhoben hatte. Von wesentlicher Bedeutung waren bei dieser Expedition zwei Punkte: 1) über das Vorhandensein eines offenen Polarmeeres jenseits der Mündung des Wellington=Canals, über seine Ausdehnung und seinen Charakter eine bestimmte und authentische Auskunft zu erhalten; 2) die Angaben über das Eintreten einer milderen Temperatur im höheren Norden, welche tausendfache Vermuthungen und Zweifel hervorgerufen hatten, durch thatsächliche und ausgedehntere Beobachtungen entweder zu beseitigen oder aber zur Gewißheit zu bringen. An diesen beiden Punkten hingen in der That damals alle für Franklin und seine Gefährten noch gehegten Hoffnungen. Die Nachforschungen in den niederen Breiten hatten sich sämmtlich erfolglos erwiesen oder doch, mit der einzigen Ausnahme des Gebiets der Beechey=Insel und ihrer Umgebungen, nur zu negativen Resultaten geführt.

Versuchen wir daher zunächst die Ergebnisse der bisherigen Unternehmungen und die aus denselben abgeleiteten neuen Ansichten über die geographischen Verhältnisse jener arktischen Regionen uns zu vergegenwärtigen.

4. Ergebnisse der bisherigen Nachforschungen.

Ein zusammenfassender Ueberblick der bis zum Ablauf des Jahres 1853 bekannt gewordenen Nachsuchungen wird zunächst anschaulich machen, wie es nicht anders kommen konnte, als daß zuletzt fast Aller

Hoffnungen sich auf die Nordpolar-Gebiete und namentlich auf die unerforschten Gegenden jenseits des Wellington=Canals concentriren mußten.

Die Nordküste des amerikanischen Continents war im Jahre 1849 durch den Lieut. Bullen von der Behringsstraße bis zum Mackenzie mit Walfischbooten, und im Jahre 1850 von Capt. M'Clure, der das erste große Segelschiff durch das angrenzende Meeresgebiet führte, bis zum Cap Barry befahren. Weiter ostwärts war der Küstenstrich vom Mackenzie bis zum Kupferminenfluß schon früher, 1848 und 1849, von Richardson und Rae nach den Vermißten ausgekundschaftet. Somit war der westliche Nordrand von Amerika bis zum Kupferminenfluß nicht bloß untersucht, sondern auch so viel als möglich zur Unterkunft der Vermißten für den Fall, daß sie etwa dahin verschlagen werden sollten, gleichsam ausgestattet und geschickt gemacht. Wo die Suchenden mit den dortigen Eingeborenen zusammentrafen, waren sie bemüht gewesen, nach Franklin und seinen Gefährten zu forschen und die Theilnahme und Freundschaft der wilden Stämme für dieselben zu gewinnen. An den geeignetsten Stellen — namentlich im Norton=Sund, Grantley=Hafen, auf der Chamisso= und auf der Sea=Horse=Insel, an der Mündung des zweiten Flusses südlich vom Cap Smith, bei Point Separation, an den Vorgebirgen Bathurst, Parry, Krusenstern — waren Vorräthe mit Nachrichten eingegraben, außerdem noch an anderen Stellen Nachweisungen der Plätze niedergelegt, an welchen sich Vorräthe befanden. Vor der Behringsstraße harrete ein im Januar 1848 ausgesandtes Stationschiff, welches während der Schifffahrts-Jahreszeit umherkreuzte und seine Boote nach verschiedenen Gegenden ausfandte, unablässig der Ankunft der Vermißten, um sie gastlich aufzunehmen und ihnen die Rückkehr nach ihrem Vaterlande zu sichern.

In der Baffins=Bai waren die östlichen Ufer zuletzt von Inglefield bis zum Smith=Sund hinauf, die westlichen wenigstens von den Mündungen des Jones=Sund bis jenseit der Ponds=Bai hinab erforscht. Die arktische Meeresstraße des Lancaster=Sundes und der Barrowstraße, welche den sonst so verwickelten Archipelagus des nördlichen Eismeres in fast gerader Linie durchschneidet, war wiederholt befahren, die Küsten waren an beiden Seiten zum öfteren untersucht und an mehreren Punkten mit Niederlagen von Lebensmitteln versehen.

In dem eigentlichen Mittelpunkte jenes arktischen Archipelagus, welchen man längst als den verhängnißvollen Knoten der nordwestlichen Durchfahrt ansah, — unweit der Stelle, wo die Barrow=Strasse durch eine Anzahl kleiner gleichsam fragmentarischer Inselbildungen in das weite Becken des großen Melville=Sundes übergeht, — hatten die Geschwader von Austin, Parry und Sir John Ross 1850 — 1851 ihren Winteraufenthalt genommen. Von diesem Centralpunkt aus waren die Schlitten des Capit. Austin südwärts nach dem Cap Walker und von dort theils im Peels=Sunde, theils längs der Küste des Prinz Wales=Land bis zur Immanney=Bucht vorgebrungen, während seine westwärts entsandten Schlittenzüge, die Küsten von Nord=Cornwallis, Bathurst=Land, die Byam=Martin und die große Melville=Insel in ihren wichtigsten Theilen durchforscht hatten. Eine wesentliche Ergänzung dieser Unternehmungen bilden einerseits die Reisen des unermüdlichen Rae, der nach mehrfachen vergeblichen Versuchen 1851 endlich auch Wollaston= und Victoria=Land zu erreichen wußte, — andererseits die mittelst eines Schlittens 1852 ausgeführten Wanderungen von Kennedy und Bellot, auf welchen Prinz Regent Inlet bis zu der jetzt erst entdeckten Bellot=Strasse, der südliche Theil von Nord=Somerset, das östliche Prinz Wales=Land, ein Theil des Kents=Sundes und das Cap Walker von Neuem ausgekundschaftet wurde.

Waren schon angesichts der Ergebnisse dieser Kundschaftsreisen die Blicke der Meisten dem Wellington=Canal zugekehrt, an dessen östlichem Rande die Schlittenzüge der Vermissten von ihrem Winterlager auf der Beechey=Insel aus sich noch einige Meilen weit verfolgen ließe, so gewann diese Ansicht eine noch ungleich höhere Wahrscheinlichkeit, seitdem M'Clure von den Küsten des amerikanischen Continents her das Banks=Land erreicht hatte, ohne auch nur die geringste Spur einer Anwesenheit der Vermissten auf seinen vielfachen Kundschaftszügen irgendwo entdeckt zu haben. Die angesehensten arktischen Gewährsmänner hielten es jetzt nicht mehr für zweifelhaft, daß Franklin nordwärts der von der Behrings=Strasse bis zur Baffinsbai erforschten Linie entweder noch verweilen mußte oder seinen Untergang gefunden habe. In diesen Tagen dachte Niemand mehr daran, das Nordgebiet der Hudsons=Bai=Landschaft zwischen dem Kupferminen=Fluß und der Ponds=Bai, in dessen Mitte Rae schon in den Jahren 1846 — 1847

auf seiner verdienstvollen geographischen Erkundungsreise gelegentlich nach Franklin geforscht hatte, in Erinnerung zu bringen. Diese Landschaften, welche nach den letzten Nachrichten der Schauplatz des jammervollen Unterganges eines Restes der vermissten Mannschaft gewesen sind, blieben namentlich seit den Entdeckungen der Jahre 1850 und 1851 ganz unbeachtet, und man kann sagen, daß fortan bis zum 22. Oct. 1854 (dem Tage der Ankunft Rae's in London) die Ansichten fast einstimmig in der Ueberzeugung zusammentrafen, daß die weiteren Spuren Franklin's jenseits des nordwestlichen Auslaufs des Wellington=Canals zu suchen seien ¹⁾.

5. Vermuthungen über die unerforschten Gegenden des nördlichen Eis- und Polar=Meeres.

Aber über diesen Gebieten war immer noch der Schleier eines undurchdringlichen Geheimnisses, das Gewebe schwindelnder Hypothesen ausgebreitet. Man sprach von alten scandinavischen Sagen, die auf ein gedeihlicheres Land, wenn nicht sogar auf selige Inseln jenseits der arktischen Eiszone hindeuteten. Die großen Stellen beständig offenen Wassers über Neu=Sibirien im hohen Norden der asiatischen Küsten, von welchen die russischen Reiseberichte zuverlässige Nachrichten geben, besonders aber das mildere Klima und jenes gesteigerte animalische Leben, welches angesichts eines hellen Wasserhimmels nach dem Norden zu im Wellington=Canal Penny so lebhaft überrascht hat, — alles dieses wurde von sanguinisch Hoffenden als Anzeichen des Wahrheitsgehalts jener Sagen betrachtet. Manche glaubten, jetzt den Eingang jenes polaren Wunderlandes eröffnet zu sehen ²⁾. Es fehlte nicht an Menschen, die für diese excentrischen Anschauungen auf dem Gebiete

¹⁾ Als Beispiel erlauben wir uns eine Stelle aus dem sehr lesenswerthen Artikel von Grisebach in den Götting. Gelehrten Anzeigen 1853. Bd. III. S. 1982 anzuführen: „Es ist zweifellos ausgemittelt, daß Franklin nach jener Ueberwinterung (auf der Beechey=Insel) in dieses Meer (nämlich in das offene Polarmeer jenseits der Wellingtonstraße) hineingesehelt und hier verschwunden ist, da alle Wege, die seine Schiffe in irgend einer Richtung hätten einschlagen können, nunmehr auf das Wellständigte und vergeblich durchforscht sind.“

²⁾ Dublin Review October 1854 (Vol. 37) S. 44: „this is the region which the Scandinavian imagination has peopled with blissful isles, blooming with perennial verdure, whose inhabitants, exempt from toil and care, enjoy a prolonged and delightful existence in the halcyon abodes.“

der physischen Geographie nach Anhalts- und Stützpunkten suchten und durch fabelhafte Ausdeutungen gewisser Naturerscheinungen und Beobachtungen mehr oder weniger Aufmerksamkeit erregten ¹⁾). Genug, alle jene phantastischen Vorstellungen, welche einst von dem vermeintlichen großen Südlände gehegt waren, schienen jetzt auf einmal in unserem lichtvollen Zeitalter sich im arktischen Polarmeer wiederholen zu sollen.

Diese Ueberspannungen führten unmittelbar zu mannichfachen Nachtheilen. Uebertriebener Zweifel und unbarmherziger Spott folgte ihnen gleichsam auf dem Fuße. Es wurde jetzt beinahe Parteisache, nicht bloß sich dagegen zu erheben, sondern auch die Vergeblichkeit aller weiteren Nachforschungen darzuthun. Aus diesem Streben entstand die Tendenz, selbst das wirklich Beobachtete, sofern es den Hoffnungen für die Vermissten günstig war, durch die Vorwürfe leerer Träume eines „Capua im Eismeer“ oder von „Jagdgesilden am Nordpol“ verdächtig oder selbst lächerlich zu machen ²⁾). — Indessen dürfte es doch nicht ohne Interesse sein, die verschiedenen Thatfachen, welche als letzte thatsächliche Beiträge zur Geographie des nördlichen Eismeeres und der Polargegenden im Norden von Amerika anzusehen sind, kurz zusammenzustellen.

Als Capit. Kellett 1849 im Norden der Behrings-Straße (71°

¹⁾ Eines der abenteuerlichsten Beispiele dieser Art s. in The Times vom 9 Febr. 1854. Ein „Gentleman“ Mr. Harrington, wollte aus der Richtung der Magnethadel den Schluß ziehen, daß sich unablässig große Quantitäten von Electricität nach den Polen zu bewegten, dadurch condensirte Verbrennung entstünde, demnach die beiden Pole die heißesten Gegenden der Erde sein müßten. Das laute Krachen, welches in den arktischen und antarktischen Gegenden oft gehört werde, die Aurora borealis und die Meeresströmung vom Norden herab bestätigten ihm diese Ansicht. Nun aber, fährt H. fort, sei ein plötzlicher Uebergang von dieser Gluthhize an den Polen zu der Eiskälte ganz undenkbar, folglich müsse zwischen inne eine Zone mit gemäßigttem Klima liegen, und diese werde von den Zugvögeln aufgesucht, die von Polarteisenden nordwärts ziehend erblickt wurden. Hieraus leitet er die Behauptung her, daß Franklin mit den Seinen sich in einem glücklichen Klima befinden könne; aber die Rückkehr sei ihm abgeschnitten; ein heftiger Windzug, der beständig nach den Polen hin wehe, mache ihm die Rückfahrt nach Süden unmöglich!!!

²⁾ Vergl. z. B. die leitenden Artikel in Times 25 Novbr. 1853 und 29. Oct. 1854. Es ist überhaupt unleugbar, daß namentlich diese am meisten verbreitete und geleseene Zeitung in ihren leitenden Artikeln über die Angelegenheit Franklin's bei aller Affectation der Theilnahme oft die traurigste Schwäche des Charakters zur Schau trägt.

n. Br.) eine fast unzugängliche und unwirthliche Insel in Besitz genommen hatte, sah er dort von einer Anhöhe aus in weiter Ferne den Schimmer einer durch hohe Gipfel in den verschiedensten Formen und in großen Dimensionen hervortretenden Gebirgsbildung. Diese Entdeckung suchte man sehr bald mit ähnlichen bis dahin theilweise als unsicher oder irrig vielfach angezeifelten Reiseberichten in Zusammenhang zu setzen. Dahin gehört besonders die Erzählung des russischen Seergeanten Andrejew ¹⁾. Dieser behauptete nämlich, auf seiner Reise im J. 1764 von der letzten Bären-Insel aus ein großes Land gesehen zu haben. Anfangs entschlossen, dasselbe zu besuchen, habe er sich auf seinem mit Hunden bespannten Schlitten bis etwa 3 deutsche Meilen demselben genähert; als er aber hier frische Spuren einer zahlreichen Völkerschaft erblickt, die mit Rennthieren dahin gefahren zu sein schien, habe er aus Besorgniß vor Feindseligkeiten seinen Entschluß schnell geändert und sei wieder an den Kolyma zurückgekehrt. Später haben sich dieser Erzählung noch manche unverbürgte Angaben angeschlossen, z. B. daß das Land von den Eingeborenen, die sich Chraichaj nennen mit dem Namen Tifegen bezeichnet werde. — Eine andere Landbildung soll dem Berichte des russischen Admirals Ferdinand von Wrangel zufolge von den Eingeborenen des Cap Jakan bei hellem Wetter am nordöstlichen Horizont erblickt worden sein, und der durch seine merkwürdigen Reisen in Sibirien bekannte Lord Cochrane berichtet, daß einer volksmäßig herrschenden Sage zufolge in jenen unerreichten Regionen ein bis jetzt völlig unbekanntes Volk seine Wohnsitze habe. Ob sich aus diesen Angaben die Annahme gestalten lasse, daß vom nordöstlichen Asien aus eine fortlaufende Landbildung gegen den Meridian der Behrings-Straße sich erstrecke, bleibt dahingestellt; gewiß ist, daß Klet von einer günstigen Veränderung des Klima's nach dem hohen Norden zu keine Spur gesehen.

Als Capt. Collinson im Sommer 1850 einen Versuch machte,

¹⁾ Nur dieser geringschätzenden Ansicht ist es zuzuschreiben, daß selbst speziellere Werke, z. B. Will. Coxe Account of the Russian discoveries between Asia and America u. m. a. des Andrejew und seiner Erzählungen gar nicht gedenken. Man vergleiche über denselben vorzüglich „Reise des R. R. russischen Flotten-Lieutenants von Wrangel längs der Nordküste von Sibirien und auf dem Eismeere 1820 — 24. Bearb. von G. Engelhardt, herausg. von C. Ritter.“ Berlin 1839. Theil I. S. 79 fig.

von der Barrow=Spitze aus das westamerikanische Eismeer in der Richtung zum Banks=Land hin zu durchschneiden, sahe er sich durch undurchdringliche Packeis=Massen zurückgewiesen. Unabhängig von ihm, aber in ungleich ausgedehnterem Maasse, machte Capt. M'Clure gleichzeitig dieselbe Erfahrung. Durch ihn wurde augenscheinlich ermittelt und festgestellt, daß von der Gegend der Barrow=Spitze bis gegen das Delta des Mackenzie hin nicht etwa die Fläche eines weiten Meeres — selbst auch nicht eines „Eis=Meeres“ — sich öffnete, sondern daß lediglich eine durchschnittlich nur einige englische Meilen breite Meeresstraße längs der Küste sich hinschlängelt. An dem nördlichen Rande dieser während des Sommers regelmäßig fahrbaren und von den Eingeborenen für ihre Wanderfahrten benutzten Meeresstraßen waren die angrenzenden Eismassen zwar mannigfach von schmalen Wassergäßchen durchbrochen, allein M'Clure erfuhr es wiederholt und immer wieder, daß diese zu nichts weniger, als einem anderweiten Meeres=Basin ausliefen. Sein Streben, mitten durch alle Hindernisse schnurgerade auf sein Ziel (das Banks=Land) hinzusteuern, konnte hier kein Gelingen finden. Er sah überall die Aussagen der dortigen Eingeborenen bestätigt, daß diese verführerischen Seitengäßchen nach kurzem Verlauf immerfort nur zu kolossalen undurchdringlichen Eismassen führten.

Das Erscheinen so massenhafter, dem Wechsel der Jahreszeit trogender und weithin ausgedehnter Eisbildungen neben einer offenen Fahrstraße läßt sich kaum anders, als durch die Annahme einer Unterbrechung des freien Wassers erklären. Es ist wohl als ausgemacht anzusehen, daß der ungehemmte Wellenschlag oder eine Meeresströmung dem Zufrieren in jenen Breiten nachhaltig entgegenwirkt, daß umfangreiche stehende Eismassen eines Bodens bedürfen, auf welchem sie sich entwickeln, an welchem sie sich befestigen können. Dieß legt dann die Vermuthung nahe, daß auch in diesem westlichen, nicht minder als in dem östlichen Theile des amerikanischen Eismeeres jenseits des Cap Bathurst, Insel= und Landbildungen vorhanden sein müssen.

Ein solches Ergebniß ist jedoch mit den früher gehegten Ansichten und Vorstellungen unvereinbar. An sich lag es der allgemeinen Anschauung nahe, den auf unseren Karten leer gelassenen Raum im Nordosten von Asien und im Norden von Amerika nicht etwa als terra

incognita, sondern als nördliches Eismeer anzusehen, und die Auffassung der Kartographen begünstigte diese Annahme. Dazu kam, daß die Entdecker des westlichen Theils der amerikanischen Nordküste bei ihren Reisen längs derselben und bei ihren Aufnahmen nirgends eines gegenüber sich erhebenden Landes erwähnen. Man weiß, wie Sir John Franklin in seiner letzten, von der britischen Admiralität ertheilten Instruction vom 5. Mai 1848 noch ausdrücklich daran erinnert wurde, daß die Inselbildungen des nordamerikanischen Eismeeeres über den 120° westl. L. sich nicht hinaus erstreckten. Man sah dieses Inselmeer, welches bis zur Melville-Insel von Parry erkundet und westwärts des Cap Dundas durch eine mit furchtbaren und unerhört gewaltigen Packeis-Massen bedeckte See begrenzt gefunden war, als den eigentlich und fast einzigen kritischen Theil der nordwestlichen Durchfahrt an. Ueber ihn hinweg vermeinte man keinen Schwierigkeiten mehr zu begegnen. Allein jetzt brach sich in Folge der Erkundungen und Beobachtungen von Kellett, McClure und Collinson, wie unvollständig sie immerhin noch waren, die Folgerung Bahn, daß hinter den Mündungen des Wellington-Canals und den Parry-Inseln weit ausgedehnte Landzüge oder compacte Inselbildungen über den Meridian der Behrings-Straße hinaus bis nach dem Cap Jakan oder gar nach Neu-Sibirien sich erstreckten, und daß auch unweit der amerikanischen Küste, von der Barrow-Spitze bis gegen die Mündungen des Mackenzie hin, ein freies offenes Meer nicht vorhanden sein konnte. Es verdient hierbei bemerkt zu werden, wie die bekannte Erfahrung, daß in jener von Schnee und Eis starrenden Zone Land- und Wassergebiet selbst in nächster Nähe, geschweige denn in der Ferne, nur schwer sich unterscheiden lassen, den Uebergang zu den neu gewonnenen Anschauungen sehr erleichterte.

6. Dermalige Ansichten über das endliche Schicksal der vermißten Expedition.

Neben diesen neuen geographischen Aufschlüssen ist es sehr erheblich, daß die oft und selbst in den letzten Jahren immerfort noch vielfach wiederholte Behauptung, Franklin sei durch seine Instruction von dem Wege durch den Wellington-Canal abgemahnt worden, sich als irrig nachweisen ließ, seitdem diese Urkunde (zuerst in den Parlaments-

papieren des Jahres 1848) veröffentlicht worden war. Es blieb demnach nur so viel gewiß, daß besonders der alte Sir John Barrow diese Straße mit unheimlichem Mißtrauen angesehen, und sowohl Franklin, als seine Gefährten mündlich und schriftlich dringend vor derselben gewarnt hatte. Allein daneben fehlte es nicht an den sprechendsten Neuerungen der jüngeren Offiziere des Grebus und Terror und sogar auch Franklin's, in welchen das Verlangen, gerade diesen geheimnißvollen Weg zu versuchen, sehr lebhaft an den Tag trat.

Unter diesen Umständen kann es nicht überraschen, daß die Wahrscheinlichkeit der Annahme, Franklin habe mit den vermißten Schiffen den Wellington=Canal beschritten und jenseits der Barry=Inseln die nordwestliche Durchfahrt gesucht, seit 1851 immer mehr überwiegend wurde. Damit stand die Vermuthung, daß er das nördliche Polar=meer erreicht und auf demselben immer weiter nach Westen vorgeedrungen sei, im genauesten Zusammenhange. Denn die kühnen Reisenden konnten keine Ahnung davon haben, daß die mit ewigen Eismassen eingefasste Küste, an welcher sie nach Westen dahin trieben, nirgends einen Ausgang nach Süden zu offen ließ, daß sie sich weit über den Längengrad der Behrings=Straße hinausdehnte. Ihnen war es zumal völlig neu, daß die Behrings=Straße nicht als ein unmittelbares Eingangsthor zur großen Polar=See, sondern lediglich als Anfang eines Mittelmeeres zu betrachten ist, aus welchem man erst bei dem Cap Zakan in jenen das nördliche Asien umgrenzenden polaren Ocean gelangt. Bei dem Mangel an jedem sicheren Anhaltspunkte über die geographische und physikalische Beschaffenheit jener Gegenden konnte es nicht anders sein, als daß die Meinungen über das Schicksal, welches die verlorene Expedition dort betroffen, sehr weit aus einander gingen.

In Vielen erwachte der trostlose Gedanke, daß sie unter den Eisblöcken jenes wilden Polarmeeres in fernen Einöden durch eine furchtbare Katastrophe spurlos vernichtet sein werde. Andere hegten die Hoffnung, daß auch bei einem solchen Unfall Einzelne, an jene unwirthlichen Küsten verschlagen, noch die Möglichkeit gefunden haben konnten, ihr Leben zu fristen. Wiederum Andere gaben sich der Vermuthung hin, daß die beiden Schiffe dort rettungslos im Packeis eingefroren und von ihrer Mannschaft verlassen, später von der Polar=

Strömung ¹⁾ erfasst, durch den Wellington=Canal, die Barrow=Strasse, den Lancaster= Sund und die Baffins=Bai — in derselben Weise wie im Jahre 1849 die Schiffe des Capt. Ross und im Winter 1850 auf 1851 die beiden amerikanischen Brigantinen — nach und nach durch die Davis=Strasse hinabgetrieben, in der Gegend von New=Foundland zuerst mitten im Eisberge von den Führern und der Gesellschaft der Brig Renovation, ein paar Wochen später aber in ihrem letzten Stadium, kurz vor dem Hinabsinken in die Tiefen des atlantischen Oceans, noch von dem Schiffsvolk des mecklenburgischen Fahrzeuges „Doctor Kneip“ erblickt seien, — während Franklin mit seinen Gefährten an den Küsten des Polarmeers auf seinen Böten eine Zuflucht gesucht und gefunden habe. Aber welch' eine Zuflucht! Nach Allem, was man gesehen und beobachtet, war an eine Rettung aus diesen Eiswüsten nicht zu denken. Capt. Kellett schildert die Polar=Landschaften im Norden der Behrings=See nicht etwa als ebene Flächen, sondern als unaufhörliche, vielfach zersplitterte und durchbrochene Eismassen mit hoch emporsteigenden, Thurmspitzen=ähnlichen Stacheln ²⁾. Wie hätte eine Schaar

¹⁾ Ueber das Herabtreiben des Eises aus dem Polarmeere sind einzelne eigenthümliche und seltsame Anschauungen zum Vorschein gekommen. So finden wir in einem amerikanischen Blatte (Baltimore weekly Sun vom 9. Decbr. 1854) einen Auszug aus einem Aufsatze oder Vortrage von „G. Meriam“ zu New=York die Meinung verfochten, daß ein solcher Proceß in größerem Maassstabe sich innerhalb der letzten funfzehn Jahre nur drei Mal wiederholt habe:

- 1) im Jahre 1842 habe die Eisströmung im März den 50. Grad n. Br. erreicht und habe bis zum September fortgedauert;
- 2) den Beginn einer zweiten großen Eisströmung setzt er in den Monat December 1850 und die Dauer desselben bis August 1851. Sie erscheint als die merkwürdigste, da sie fast gleichzeitig mit den amerikanischen Schiffen Advance und Resene die verlassenen Schiffe Franklin's dem atlantischen Meere entgegengeführt hätte;
- 3) die dritte dieser südlichen Eisströmungen habe sich vom December 1853 bis October 1854 bemerkbar gemacht, sie sei bei weitem die andauerndste unter allen von ihm beobachteten.

²⁾ In den französischen Schweizeralpen ist für ähnliche Bildungen der Ausdruck Aiguilles in Gebrauch gekommen. Kellett drückt sich so aus: very much broken or rough with pinnacles of considerable height. Travelling over it for any distance is, I should say, impossible . . . Siehe Parliam. Papers 1852 Vol 50. Papers relative to the Arctic expeditions p. 169. In Sibirien scheint für solche irreguläre Eismassen, die über dem Niveau des Polar=Eises emperragen, der Name Torossy üblich zu sein. Man s. Ferd. v. Wrangel Physikalische Beobachtungen während sei-

von Seefahrern, deren Kräfte durch mehrjährige Beschwerden, Entbehrungen und unfehlbar auch durch Krankheit und Seuchen aufgerieben waren, es unternehmen können, ein solches Terrain zu durchdringen? Und was konnte für die Unglücklichen gewonnen sein, selbst wenn ein Theil derselben unter unsäglichen Beschwerden etwa bis gegen die Herald-Insel oder bis zu einer entsprechenden Breite südwärts gelangte? Sie hätten sich hier, da sie ihre Böte unmöglich über jene unabsehbaren jähen Eiswüsten mit sich tragen konnten, angesichts eines neuen Meeres nur wiederum von jeder Rettung abgeschnitten gesehen. Denn gerade im Meridian der Behrings-Straße dehnt sich ein großes und verhältnißmäßig eisfreies Seebecken weiter als an irgend einer andern Stelle nach dem Norden aus¹⁾. Bei solcher Lage der Dinge hätte es als ein großes Glück angesehen werden können, wenn es den Ueberresten der einst mit so großen Hoffnungen ausgegangenen Schaar vielleicht im Verlaufe mehrerer Jahre gelungen wäre, die sibirische Halbinsel zu erreichen.

Combinationen dieser oder ähnlicher Art lagen dem Vorhaben des Lieut. Pim zum Grunde, der im Jahre 1851 sich anschickte, von St. Petersburg aus in den äußersten Nordosten Asiens nach Franklin zu forschen. — Von entsprechenden Ahnungen bewegt, rüstete Lady Franklin 1852 das Dampfboot Isabel für jene mißlungene Fahrt durch die Behrings-Straße nach dem Cap Jakan aus. — In demselben Sinne erklärte sich Capt. Kellett vor der im Herbst 1851 eingesetzten arktischen Commission für eine Expedition, die sich von der Behrings-Straße gegen die Herald-Insel hin wenden, dann westlich das Cap Jakan umfahren und von diesem Punkte aus längs der Nordküste des von ihm am 13. August 1849 erblickten Landes in der Richtung nach Osten, mithin gegen die Mündung des Wellington-Canals hin, den Vermiß-

ner Reise auf dem Eismeere 1821—1823. Herausg. u. bearb. von G. F. Parrot. Berlin 1827. 8: „Diese Torosse erheben sich mehr oder weniger und völlig regellos, zuweilen zu 80 Fuß Höhe über der allgemeinen Eisfläche, welche dadurch den Anblick eines mit Gerölle von zahllosen, großen und kleinen, kantigen und abgerundeten Steinblöcken übersäeten weiten Feldes gewährt. Lockerer Schnee lagert an der Seite dieser Torossen, dem Reisenden beschwerlich und gefährlich“ . . .

¹⁾ Kellett a. a. O. S. 169: „directly north, in the meridian of Behring's Straits, where the sea is clearer of ice for a greater extent northerly than in any other direction.“

ten zu begegnen suchen sollte ¹⁾). — Die Stimmung der britischen Admiralität zeigte sich indeß so weit aussehenden Unternehmungen nicht günstig. Es wurde oben bereits erwähnt, daß die ganze Kraft ihrer neuen Ausrüstung auf die von der Beechey-Insel aus nach dem Wollaston-Kanal und der Melville-Insel hin gerichteten Expeditionen beschränkt blieb.

Neben diesen Vermuthungen und Plänen machte sich im Jahre 1853 fast nur noch die eine Ansicht geltend, daß Franklin's Spuren möglicher Weise auch an dem dritten Eingangsthor zum Polarocean, am Smith-Sunde im Norden der Baffins-Bai gefunden werden könnten. Sie beruhte auf zwei sehr verschiedenen Voraussetzungen. Denn einmal fehlte es noch immer nicht an Solchen, die sich von der Meinung nicht zu trennen vermochten, daß Franklin von dem Winterlager auf der Beechey-Insel durch die Barrow-Straße und den Lancaster-Sund nach dem Smith-Sund seinen Lauf genommen habe, während andererseits die meisten Vertreter dieser Ansicht muthmaßten, daß Franklin durch die Strömungen der Polarsee oder durch die Unmöglichkeit seiner Rückkehr auf den Wegen der Wollaston-Straße oder des Jones-Sundes oder endlich selbst in Folge einer durch die Umstände herbeigeführten Abänderung seines Planes oben im Polarmeere die Fahrt nach Osten verfolgt und in dieser Weise die Umgebungen jenes östlicheren Eingangsthores zu demselben (des Smith-Sundes) erreicht habe. Diese Ansicht liegt dem kühnen Unternehmen des Dr. Kane zum Grunde, der am 31. Mai 1853 in Begleitung einer kleinen Schaar thatkräftiger Männer mit der Brigantine *Advance* aus dem Hafen von New-York absegelte und im Sommer jenes Jahres am westlichen Rande der Baffins-Bai gesehen ist ²⁾). Die im Anfange des Monat Decem-

¹⁾ I should recommend their (the Expedition's) making Herald Island, and then push westerly for the land seen by me, which may be a continuation of the land seen by the natives from Cape Jakan, and which we know, from Baron Wrangell's voyage, is not connected with the coast of Asia. I would pass, if possible, to the westward of this land, and then prosecute the search easterly along its northern face.

²⁾ „Dr. Kane's Nordpolar-Expedition“ in dieser Zeitschrift Bd. III, S. 73 (Juli 1854).

ber 1854 von Boston und New-York aus verbreiteten Nachrichten ¹⁾), daß es dieser Expedition beschieden gewesen sei, die Leichname Franklin's und einer Anzahl seiner Gefährten zu entdecken sind längst als ein leichtfertiges, aus der trauervollen letzten Botschaft des Dr. Rae erwachsenen Mißverständniß erkannt. Vielmehr fehlte es seit Juli 1853 an allen Nachrichten über die sogenannte zweite Grinnell-Expedition und die herrschende Ungewißheit über das Schicksal derselben hat, unter dem Eindrucke der allgemein gehegten Besorgnisse für ihre Geborgenheit, bei dem jetzt versammelten Congreß der Vereinigten Staaten zu lebhaften Berathungen über eine im Laufe des nächsten Jahres auszuführende Rettungs-Expedition Anlaß gegeben.

Daher sind die Erkundungen des polaren Oceans, welche Belcher auf dem Wege des Wellington-Canals gewonnen hat, zur Zeit noch die neuesten und letzten. Sie verdienen um so mehr Aufmerksamkeit, da nach den schließlichen Ergebnissen eine Wiederaufnahme derselben sobald nicht zu erwarten steht.

7. Ergebnisse und Verlauf der Unternehmungen des Capt. Belcher 1852—1854 ²⁾).

Die Anfänge der Fahrt des Capt. Belcher waren in ungewöhnlichem Maaße glücklich und berechtigten zu den besten Hoffnungen. Unterstützt von dem Capt. Kellett und Comm. Bullen machte er auf der

¹⁾ Vgl. The Times 18. Dec. 1854 und The Globe von demselben Datum. — Sonderbar genug wird diese handgreiflich unhaltbare Geschichte noch in der New York weekly Tribune vom 9. Dec. als vollkommen zuverlässig erzählt!

²⁾ Als Quelle sind vorzugsweise benutzt die Depeschen des Capt. Belcher vom 22. Sept. 1852, vom 26. Juli und 8. Aug. 1853 (letzte ist kürzlich in The Times vom 7. Oct. 1854 veröffentlicht und außerdem die Aussagen der verschiedenen Offiziere vor dem Kriegsgericht auf dem Waterloë im Hafen von Sheerness vom 17. bis 19. Oct. v. J. — Die uns zugänglichen Abdrücke dieser Actenstücke und Mittheilungen lassen hinsichtlich der Vollständigkeit und Klarheit Vieles zu wünschen übrig. Als Hauptquelle wird später der gegenwärtig erst in der Vorbereitung begriffene Reisebericht des Capt. Belcher anzusehen sein, welchen der Buchhändler Lovell Reeve in London unter folgendem Titel ankündigt: „The Last of the Arctic Voyages. Being a narrative of the Expedition under the Command of Sir Edward Belcher, C. B., of H. Maj. S. Assistance, in search of Sir John Franklin, up Wellington Channel. By Capt. Sir Edw. Belcher.“

Beechey-Insel einen letzten Versuch, namentlich in der Nähe der Gräber, schriftliche Nachrichten von den Vermißten zu entdecken. Diese Bemühungen blieben zwar ohne Erfolg; allein die unter dem Eindrucke derselben von Neuem während eines fünftägigen Aufenthalts gepflogenen Untersuchungen und Berathungen hatten wenigstens das Ergebniß der bestimmten Ansicht, daß die Abreise Franklin's von dieser Insel nicht, wie vermuthet war, in Hast und Uebereilung, sondern in aller Ruhe und Ordnung vor sich gegangen sei, und daß Franklin diese Station zum Niederlegen von Nachrichten als ungeeignet angesehen habe. Die Fahrt von der Beechey-Insel den Wellington-Canal hinauf geschah bei offenem Wasser und ohne alle Schwierigkeiten. Schon nach 3 bis 4 Tagen erreichten die Schiffe auf der Höhe von $76^{\circ} 52'$ einen zum Winterlager geeigneten Punkt in dem von Belcher kraft seines Entdeckungsrechts benannten Northumberland-Sunde.

Von diesem Punkte aus wurde eine Reihe interessanter geographischer Entdeckungen gemacht ¹⁾. Belcher überzeugte sich auf einer Schlittenreise im Frühjahr durch den Augenschein von der Einnündung des Jones-Sundes in das Polar-Bassin, dessen Wellenströmungen auf eine Verbindung mit dem dort sich einmündenden Smith-Sunde, im Norden der Baffins-Bai, nicht ohne scheinbare Sicherheit schließen ließ. Sein Comm. Richards erlangte auf einer westwärts gerichteten Erkundungsreise das Ergebniß, daß auch der Byam-Martin-Canal mit jenem Polarmeer in unmittelbarem Zusammenhang stehe. Allein das Element dieses „offenen“ Polarmeeres mit seinem furchtbaren Treiben, unter der Herrschaft wild dahin jagender Eiskolosse, ein erschütterndes Bild von Gefahren ohne Rettung und des unvermeidlichen Verderbens, setzte allen weiteren Erkundungen nur zu bald ein Ziel. Den Schiffen des Capt. Belcher wäre es, auch wenn er hätte die Fahrt versuchen wollen, unmöglich gewesen, dorthin zu gelangen; der Ausgang des Canals von Northumberland-Sund bis gegen das Cap Lady Franklin hin war mit einer festen Eisdecke geschlossen. Eben so wenig, wie McClure von der Mercy-Bai aus mit seinem Investigator das offene Fahrwasser des Melville-Sundes oder der Barrow-

¹⁾ Man vergl. C. Ritter Captain Belcher's Nordpolar-Entdeckungen im ersten Bande unserer Zeitschrift S. 406 — 411 und Brandes: Sir John Franklin S. 296 f.

Straße zu erreichen vermochte, konnte Belcher — dieß ist seine ausdrückliche Versicherung — mit seiner durch die Kraft eines Dampfbootes unterstützten Assistance zum Polar-Bassin kommen. Beim Anblicke dieser furchtbaren See wurde er auf's Stärkste von der Ueberzeugung durchdrungen, daß Sir John Franklin, oder Collinson, oder McClure, sollten sie ja einmal unter besonderen Umständen in diese Polar-See gelangt sein, kein anderes Schicksal erfahren haben konnten, als jenseits der Ausgänge, welche sich mit undurchbringlichen Eis-Barrierern hinter ihnen geschlossen, Jahre lang auf und ab geschleudert zu werden, bis sie früher oder später von einem Zusammenstoß der Eismassen ereilt werden mochten, die binnen wenigen Secunden Alles mit aufgethürmten Bergesmassen bedeckten. „Je mehr ich“ — berichtet Belcher — „die Action dieser Massen, das theilweise offene Wasser und die trügerischen Zugänge zu den offenen Stellen im Eise (pools) ') beobachtet, desto mehr bin ich gewiß geworden, daß mit höchster Wahrscheinlichkeit Jedermann verloren ist, der sich hier vom Lande entfernt.“ Ja er sagt: seiner festen Ueberzeugung nach stimmten die intelligenten Offiziere seines Geschwaders in der Annahme überein, daß Franklin über den Breitengrad der Beechey-Insel nicht hinausgegangen sei.

Bei dieser Lage der Dinge setzte sich in Belcher, nachdem die Schlitten- und Bootreisen im Frühjahr 1853 beendet waren, die Meinung fest, daß hier nichts zu thun übrig geblieben, und da alles Land, welches von Franklin selbst auch nur möglicher Weise erreicht sein konnte, hinlänglich erkundet sei. Daher beschloß er, sich nach der Beechey-Insel zurückzuwenden. Bei dieser Rückfahrt hat er mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. War das Jahr 1852 der Schiffsahrt ungemein günstig gewesen, so hatten dagegen die beiden folgenden Jahre einen ganz verschiedenen Charakter. Alle Anstrengungen, im Verlaufe derselben den Weg zurückzulegen, den er damals in drei Tagen hinaufwärts vollendete, waren vergeblich. Es ist zuletzt dahin ge-

¹) Diese Erscheinung entspricht den „kleinen unbeständigen Polinjen“, deren der russische Capt. Ferdinand v. Wrangel in seinem Reisebericht gedenkt. (Der Ausdruck Polynja, der neuerdings auch in englischen und französischen Reisebeschreibungen sehr häufig vorkommt, ist aus dem sibirischen Sprachgebrauch herübergenommen. Polynja, ein russisches Wort, in Reiff's russ. Lexicon übersetzt durch endroit sur la surface de l'eau ou il n'y a pas de glace, kommt von dem Adj. „poly“ her, welches „offen, leer, hohl, frei“ bedeutet).

kommen, daß er seine Schiffe im Eise zurücklassen und mit Schlitten und Böten eine Zuflucht auf der Beechey-Insel suchen mußte.

Den Lesern unserer Zeitschrift ist bereits bekannt ¹⁾, daß Comm. Pullen von seiner Station auf der Beechey-Insel im Juli 1853 ausgegangen war, den Capt. Belcher aufzusuchen, daß er die Expedition im Verlauf seiner Rückreise bei der Hogarth-Spitze in der Nähe des Cap Belcher getroffen und von dorthier Belcher's Depeschen überbracht hatte. Damals erschien es keineswegs als unwahrscheinlich, die beiden Schiffe des Capt. Belcher im Sommer, als während der Schifffahrtszeit im Jahre 1853, an der Beechey-Insel ankern zu sehen. Lieut. Pullen fand bei seiner Rückkehr von jener Zusammenkunft mit Belcher auf der Beechey-Insel die Expedition des Phönix vor. Capt. Inglefield hatte sich bereits auf den Weg gemacht, um dem Sir C. Belcher die neuen von der Admiralität ihm übergebenen Depeschen zu bringen. Wenige Tage später kehrte Inglefield, der Pullen unterwegs verfehlt hatte, ebenfalls wieder an Bord des „Nordstern“ zurück, ohne die Depeschen abgegeben zu haben. Es ist bekannt, daß auch ein zweiter Versuch zur Beförderung der neuen Depeschen auf die beklagenswerthe Weise mißlang, indem Lieut. Bellot, der sich zu diesem Dienste freiwillig erboten, unterwegs seinen Tod fand. Erst nachdem Inglefield längst seine Rückreise nach England angetreten, gelang es gegen Ende des Monats September, dieselben an den Capt. Belcher zu bringen, als seine Schiffe nur etwa $1\frac{1}{2}$ deutsche Meile von der Stelle, an welcher Bellot ertrunken war, unbeweglich im Packeise lagen. Jener furchtbare Orkan vom 18. August war von ihnen glücklich überstanden. Allein bei einem abermaligen heftigen Sturm in der Mitte des Monats October (die Angaben des Datums variiren zwischen dem 11. und 16. October) wurden beide Schiffe in Folge des Drucks der aufgethürmten Eisblöcke gegen das Ufer geworfen. Das Dampfboot ging aus dieser Fährlichkeit unverfehrt hervor, allein das Hauptschiff zeigte sich stark beschädigt, so daß es zuletzt täglich sieben Zoll leckte.

Durch dieses unerwartete Unwetter wurden die Schiffe verhältnißmäßig spät im Jahre noch in die Disaster-Bai verschlagen, so daß

¹⁾ C. Ritter: Capt. Sir C. Belcher's Nordpolar-Entdeckungen Bd. I, S. 406 ff.

sie von 76° 52' bis 75° 33' n. Br. südwärts gelangten. Im folgenden Winter (1853—1854) und Frühjahr nahmen unter der Mannschaft Krankheit und Seuche überhand. Der zweite Schiffsarzt, Richards, hat vor dem Kriegsgericht ausgesagt, daß er bei nicht weniger als vier unter den zehn Offizieren des Geschwaders Bedenken für einen nochmaligen Winter in der arktischen Zone hegte, und daß von sämmtlichen vorhandenen Seeleuten nur zehn bis zwölf im Stande erschienen, den Schiffsdienst noch auf ein Jahr zu versehen.

Capt. Belcher, dessen Gesundheitszustand schon längst leidend geworden war, verließ am 23. Juli 1854 die Schiffe, theils um auf der Beechey-Insel die erforderliche Rundtschaft einzuziehen und in Gemeinschaft mit den dort vorhandenen Offizieren die nöthigen Anordnungen zur Heimkehr zu treffen, theils auch um die nunmehr täglich erwarteten neuen Depeschen aus England sogleich in Empfang nehmen zu können. Während dieser Zeit gelang es seinen zurückgebliebenen Mannschaften, am 6. und 7. August die beiden Fahrzeuge wiederum in Bewegung zu setzen. Allein nur auf kurze Zeit und auf die geringe Strecke von zwei englischen Meilen. Als darnach der Comm. Richards am 10. sich entschloß, durch Aufwendung von beinahe 800 Pfd. Schießpulver sich einen Ausgang aus der Gefangenschaft im Eise zu bahnen, hatte auch dieß nur sehr geringen Erfolg; er erreichte kaum einen Fortschritt von etwa $\frac{1}{2}$ engl. Meile. Es zeigte sich, daß das Jahr 1854 der arktischen Schifffahrt noch ungünstiger war, als das vorhergehende. Die Fahrzeuge fanden sich inmitten granitfester Packeis-Massen bei jeder weiteren Bewegung gehemmt. Die Nachricht dieser vergeblichen Anstrengungen und Kämpfe wurden dem Capt. Belcher, der sich noch immer auf der Beechey-Insel aufhielt, durch Boten mitgetheilt; sie war am wenigsten geeignet, die vorherrschende gedrückte Ansicht über das Gelingen der Heimkehr mit den Schiffen zu heben.

Da auch jetzt die Ankunft des mit der lebhaftesten Sehnsucht erwarteten Schiffes aus England noch nicht erfolgt war, stand Belcher noch immer auf der Instruction aus dem Jahre 1853, in welcher er nachdrücklich von allen augenscheinlich erfolglosen Unternehmungen abgemahnt und erinnert wurde, selbst in dem Fall, daß irgendwie Spuren der Vermissten gefunden würden, nur mit der nöthigen Vorsicht und mit Beobachtung der zur Sicherung seiner Mannschaft gebotenen

Maßregeln weiter vorzugehen. Wiewohl längst entschlossen, im Monat August, sofern nicht anderweite Verhaltungsbefehle eingetroffen sein würden, mit sämtlichen Mannschaften nach England zurückzukehren, hielt er es doch für räthlich, einen so entscheidungsvollen Schritt bis auf den äußersten Moment zu verschieben.

Und dieser Moment gab sich ihm sehr bestimmt. Er hatte nämlich berechnet, daß mit dem Neumond am 25. August der letzte in diesem Jahr zu hoffende Wendepunkt für die Befreiung seiner Schiffe herbeigekommen, und daß mit dem 26. August die höchste Zeit zur Heimkehr eingetreten sein werde. Demzufolge begab er sich am 23. August mit Comm. McClinton und mehreren anderen Offizieren der Schiffe *Resolute* und *Investigator* von der *Beechey*-Insel nach seinen Fahrzeugen zurück, traf am folgenden Tage alle Vorbereitungen zum Verlassen derselben (er ließ die Anker und Steuer möglichst gesichert niederlegen, die Schiffsluken sorgfältig verschließen u. s. w.) und verkündete sodann in der vierten Frühstunde des 25. August der Mannschaft den Befehl zum sofortigen Aufbruch zunächst nach der *Beechey*-Insel. Wie geheimnißvoll er hierbei zu Werke ging, oder vielleicht auch wie unschlüssig er bis zum letzten Augenblicke noch gewesen ist, läßt sich unter anderm daraus abnehmen, daß Lieut. McClinton sich bis zu der letzten Stunde noch darauf gefaßt hielt, als Befehlshaber der beiden Schiffe zurückzubleiben.

Nicht ohne stillen Schmerz blickten die abziehenden Offiziere und Seeleute beim Scheiden nach den verödeten Schiffen zurück, wie sie dort dicht neben einander standen, umgeben von anscheinend festen und gewaltigen Eismassen, deren Auflösung im Jahre 1854 unter allen Augenzeugen Niemand zu hoffen wagte; denn erst in der Entfernung einiger englischen Meilen von ihrem Standort fing eine Reihe jener gewöhnlichen Eisfelder an, deren Beweglichkeit und Wechsel im Laufe der letzten Jahre so oft gesehen wurde. Der Rückblick auf alles das, was sie erkundet und erlebt, die Erinnerungen an die Gefahren und Beschwerden ihrer Rundschafstreisen waren von der niederschlagenden Stimmung getrübt, welche aus bitter getäuschten Hoffnungen unabwendbar hervorgeht. Sie hatten keine Spur der Vermissten gefunden, und waren in Bezug auf das Schicksal derselben von der Ueberzeugung erfüllt, daß sie dort in dem Elemente des Polarmeeres jenseits der

Wellington=Strasse dem Verderben nicht hätten entrinnen können. Einen ihrer Gefährten hatten sie im Northumberland=Sunde, zwei andere in der Disaster=Bai begraben. Jetzt mußten die Fahrzeuge, welche ihnen bis dahin so treu gedient, in welchen sie sich während der Winterzeit so sicher geborgen hatten, den Gewalten der arktischen Natur überlassen werden, während sie unter der Last dessen, was sie mit sich zu nehmen vermochten, gleichsam mit dem Wanderstabe in der Hand, sich der Heimath wieder zuwandten ¹⁾.

Capt. Belcher war nicht nur bei der Berechnung des Zeitpunktes seiner Heimfahrt von der Beechey=Insel mit Umsicht und Vorbedacht zu Werke gegangen, sondern er hatte es sich auch angelegen sein lassen, die Maaßregeln zur Ausführung seiner Pläne auf's Zweckmäßigste anzuordnen. In der That gelang ihm dies Mal trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten Alles auf's Beste. Nachdem die Mannschaften der Schiffe Assistance und Pioneer den mindestens 10 deutsche Meilen weiten Weg nach der Beechey=Insel mit Böten und Schlitten, welche die mitgenommenen Vorräthe enthielten, zurückgelegt hatten, wurden sie mit sämmtlichen auf der Beechey=Insel noch anwesenden Männern auf dem einzigen zur Fahrt nach England vorhandenen Schiffe Nordstern untergebracht. Als Capt. Inglefield am 26. August dem Cap Riley nahe, befanden sie sich bereits auf hoher See. Die Ankunft seiner beiden Schiffe (Phönix und Talbot) wurde mit unermesslicher Freude genommen. Alle sehnten sich nach neuen Nachrichten aus der Heimath. Daneben war es sehr willkommen, daß die für den engen Raum des Nordstern fast zu zahlreiche Mannschaft auf die beiden angekommenen Schiffe vertheilt werden konnte, so daß theils durch die Anwendung des Schraubendampfers Phönix, theils durch die erprobte Kundigkeit des Capt. Inglefield auf diesem Wege die Rückfahrt, wie man es kaum besser wünschen konnte, gesichert war.

¹⁾ Ein paar anschauliche Andeutungen jener Ergebnisse giebt der Brief eines Bombardiers auf dem Dampfboot Pioneer, am Cap Eden im Wellington=Canal 9. Sept. 1853 geschrieben, mitgetheilt in Daily News vom 9. Oct. (abgedr. in Galign. Messenger vom 13. Oct.) 1854. Man sieht aus diesem Schreiben, daß während der 11 monatlichen Gefangenschaft der Schiffe im Northumberland=Sund die üblichen Lustbarkeiten eines solchen Winterlagers, z. B. Theater, Concerte u. dgl. nicht fehlten. Die Festigkeit der Kälte und der unerträgliche Ungeßüm des Wetters in den eigentlichen Wintermonaten überstieg alle Beschreibung.

8. Abzug der letzten Mannschaften des Investigator.

Wäre es ausschließlich oder auch nur vorzugsweise die Aufgabe des Capt. Kellett gewesen, nach den beiden Schiffen *Enterprise* und *Investigator* zu suchen, so würden wir seine Aufgabe als außerordentlich glücklich gelöst ansehen können. Durch die von ihm entsandten Streifpartieen wurde im Herbst 1852 das Vorhandensein des *Investigator* ermittelt, im Frühjahr 1853 seine Zuflucht in der *Mercy-Bai* aufgefunden und so zuletzt die Rettung der Mannschaft herbeigeführt. Außerdem gelang es, wie unten näher erzählt werden wird, einem seiner Lieutenants auf einer der merkwürdigsten arktischen Schlittenreisen sechs verschiedene Berichte des Capt. Collinson aus den Jahren 1851 und 1852 aufzufinden, aus welchen sich die beruhigendsten Folgerungen über dessen Verbleib ergaben. — Wenn wir indessen nicht zweifeln dürfen, daß es recht eigentlich die Stimme der englischen Regierung war, als Admiral Hyde Parker den Offizieren unter Belcher als letztes Wort die Mahnung auf den Weg gab: „die Rettung Franklin's und seiner Gefährten vor Augen und im Herzen zu haben und nicht auf geographische Entdeckungen auszugehen“, so ist dieser Zweig der letzten großen Expedition seines Hauptzweckes gänzlich fehlgegangen.

Die Nachrichten des vergangenen Jahres über das Geschwader des Capt. Kellett bei der *Dealy-Insel* gingen nicht über den 7. Mai 1853 hinaus. An diesem Tage wurde Lieut. Cresswell von ihm nach der *Beechey-Insel* entsandt, damit er als erster redender Zeuge der nunmehr entdeckten, wenn auch zur Zeit noch nicht vollständig ausgeführten nordwestlichen Durchfahrt die Depeschen von M'Clure der Admiralität überreiche. Damals hegte M'Clure noch die Hoffnung, im Laufe des Jahres 1853 oder vielleicht selbst des Jahres 1854 seinen *Investigator* durch die *Banks-Straße*, den *Melville-Sund*, die *Barrow-Straße* und die *Baffins-Bai* nach England zurückzuführen.

Allein diese Hoffnungen sollten nicht in Erfüllung gehen. M'Clure war schon am 7. April, dem Tage nach der Ankunft des Lieut. Pim bei dem *Investigator*, nach der *Dealy-Insel* aufgebrochen, da er es für dringend nothwendig erachtete, mit dem Capt. Kellett, als älterem Offizier, persönlich über seine weiteren Pläne zu berathen. Er sah sich

am Bord der Resolute mit der herzlichsten Freude empfangen; Kellett preist den Tag dieses Wiedersehens (19. April) als ein Fest, dessen Erinnerung in seiner Familie fortan heilig gehalten werden soll. Dennoch nahm er aber Anstand, dem Wunsche M'Clure's nachzugeben. Als die Hälfte der Mannschaft des Investigator, welche am 2. Mai das Winterlager des Resolute erreichte, von dem Schiffsarzte Dr. Domville untersucht wurde, ergab sich, daß der Gesundheitszustand ein sehr ungünstiger war. Fast Alle waren von Krankheit und Siechthum ergriffen. M'Clure vermochte nicht zu verhehlen, daß seine Leute vorzüglich in Folge der geschmälernten Rationen (seit October 1851) durch Scorbut und allgemeine Schwäche sehr heruntergekommen waren.

Der Anordnung des Capt. Kellett zufolge begab sich daher M'Clure mit dem Dr. Domville wieder nach der Mercy-Bai, um das Befinden der zurückgelassenen Mannschaft einer neuen Prüfung zu unterwerfen. Hatte er sich mit der Erwartung getröstet, daß die unverhoffte Aussicht auf Rettung und die ermöglichte Verbesserung im Unterhalt die Gesundheit und den Muth der Seinen während der inzwischen verflossenen 6 Wochen schon gestählt haben würden, so sah er sich bitter getäuscht. Domville fand fast Alle in angegriffenem Zustande, und nur vier unter den Männern scheinen sich freiwillig zum weiteren Ausharren auf dem Investigator erbotten zu haben, während doch mindestens 20 Mann erforderlich gewesen wären, um den Schiffsdienst zu sichern. Demnach konnte die Entscheidung nicht zweifelhaft sein. Sobald die entsprechenden Anstalten getroffen waren, wurde der Investigator, nachdem er gegen 3 Jahre in den Eisregionen und nunmehr 19½ Monate in der Mercy-Bai eingeschlossen gewesen war, ohne daß sein Körper bis dahin irgendwie Schaden genommen hätte, auch von dem Reste der Mannschaft verlassen und aufgegeben. Wie schwer auch diese Entscheidung den kühnen Seefahrer getroffen haben mag, sie war jetzt unvermeidlich. Nun erst ward erkannt, wie glücklich die Fügung war, welche ihm in dem sonst so ungünstigen Jahre 1851 den Eingang zu einem Hafen eröffnete, der auch in dem günstigen Jahre 1852 so dicht verschlossen blieb, daß nur einige Wochen lang der Frost ein wenig nachzulassen schien, während undurchbringliche Eisschranken auf eine Strecke von mindestens 25 engl. Meilen ihn von dem Fahrwasser des großen Melville-Sundes trennten.

9. Erkundungen des Capt. Kellett 1853 — 1854 ¹⁾).

Da die Gebiete im Süden der Melville-Insel durch McClure in den Jahren 1851 und 1852 hinlänglich durchforscht waren, konnte Capt. Kellett seine Schlittenzüge auf die Richtungen nach Südwest, Nordwest und Norden beschränken. Die erste dieser Richtungen wurde dem Lieut. Meham, die zweite dem Comm. McClintock, die dritte dem Lieut. Hamilton überwiesen. Da wir die Einrichtung und Anordnung solcher Schlittenreisen, die durch vorher niedergelegte Depots und durch Hilfs-Schlitten unterstützt werden, als bekannt voraussetzen können, so bleibt uns nur zu erwähnen, daß diese Züge, die am 4. April das Winterlager verließen, nach und nach sämmtlich zurückgekehrt sind, ohne Spuren von Franklin gefunden zu haben. Lieut. Hamilton, der den nordöstlichen Theil des Sabine-Landes erkundet hatte, und der Verabredung gemäß mit den von Capt. Belcher gleichzeitig ausgesandten Schlitten zusammengetroffen war, langte schon nach 54 Tagen (am 27. Mai) wieder an, während Meham am 7. Juli und McClintock sogar erst am 18. Juli das Schiff wieder erreichte. Es ist immerhin als ein wichtiges Ergebniß anzusehen, daß Franklin auch die jetzt durchreis'ten Gebiete nicht betreten zu haben scheint (Hamilton hatte 585, Meham 1006, McClintock 1148 Meilen ausgekundschaftet), obgleich manche sehr auffallende Erfahrungen in den letzten Jahren die Zuverlässigkeit solcher Erkundungen nachhaltig erschüttert haben ²⁾).

¹⁾ Neben den oben bezeichneten englischen Berichten ist uns für diesen Abschnitt der unter andern im Journal des Débats abgedruckte Bericht des französischen Marine-Lieutenants de Bray zu Statten gekommen, der dem Beispiele Bellet's folgend, im Jahre 1852 sich der Mannschaft des Schiffes Resolute beigesellt hatte, um bei den Unternehmungen für die Rettung Franklin's und seiner Gefährten mitzuwirken. — Auch die Mittheilungen von Miertsching (im Missionsblatt aus der Brüdergemeinde 1855, Januar, S. 10 — 20) enthalten namentlich anschauliche Schilderungen der Ergebnisse bei der Rückkehr von der Dealy- nach der Beechey-Insel.

²⁾ Wir erinnern nur an die beiden merkwürdigen Thatsachen: 1) daß Kennedy und Bellet im Jahre 1851 nicht im Stande waren, die dort sicher vermutheten Signalstangen und Zeichen der Gegenwart der Austin'schen Mannschaften aus dem vorhergehenden Jahr aufzufinden; 2) daß Capt. Belcher bei seiner Hinausfahrt zur Beechey-Insel am Cap Warrender den von Capt. Austin's Expedition dort aufgebaute Steinhäufen, dessen Ort ihm genau bekannt sein mußte, zwar aufgefunden hat, aber vergebens alle Mühe aufbot, um das niedergelegte Document wieder zu entdecken.

Zur Zeit der Rückkehr der ausgesandten Schlitten war Kellett bereits damit fertig, der ihm ertheilten Vorschrift gemäß ein festes Vorraths- und Zufluchtshaus auf der Dealy-Insel zu errichten, welchem die Benennung Seefahrers-Heimath (Sailor's Home) zu Theil geworden ist. Die in demselben niedergelegten Lebensmittel, zunächst wohl hauptsächlich für Collinson berechnet, gewährten für 66 Menschen einen auf 200 Tage ausreichenden Unterhalt. Neben diesem Gebäude war auf dem höchsten Gipfel der Insel ein 20 Fuß hoher Steinhau- fen errichtet, dessen Flagge von hier aus fernhin sichtbar entfaltete. Eine blecherne Büchse, die am Fuße desselben eingegraben war, enthielt nähere Nachrichten.

Die Aufnahme der Mannschaft des Investigator auf den Schiffen Resolute und Pioneer erheischte mancherlei besondere Maaßregeln für die Vertheilung der inneren Räume. Im Uebrigen waren beide Schiffe mit Vorräthen so vollständig versorgt, daß die gesammte Schiffsgesellschaft ungeachtet dieses Anwachsens noch auf länger als ein Jahr ihr reichliches Auskommen hatten.

Capt. Kellett glaubte nunmehr die ihm übertragene Aufgabe, so weit es möglich war, vollständig gelöst zu haben, und sah daher, besonders aus Theilnahme für die Mannschaft des Investigator, mit Sehnsucht dem Augenblick entgegen, in welchem den noch immer mitten im Eise festgehaltenen Schiffen sich die hohe See zur Hinabfahrt nach der Beech-Insel wieder öffnen möchte. Bis zur letzten Hälfte des Monats August harrete er vergebens, Am 18. August warf in dessen derselbe Nordwest-Orkan, der den Tod des Lieut. Bellot herbeiführte und auch von dem Geschwader des Capt. Belcher heftig verspürt worden war, plötzlich durch eine gewaltige Erschütterung die der Melville-Insel vorgelagerten Eis-Barrieren auseinander und änderte wie mit einem Zauberschlage die ganze Ansicht der Dinge. Drei Stunden nach dem Eintritt dieses Wechsels konnten die Schiffe mit vollen Segeln gen Osten ihren Lauf nehmen. Schon zählte man den Tag der Ankunft beim Winterlager des Nordstern aus. Allein diese Rechnung erwies sich wiederum nur zu bald als trügerisch ¹⁾. Noch ehe sie die Rü-

Er fand nur den Handweiser der Flaggenstange mit der Inschrift „Pull out record“, von den Zähnen eines wilden Thieres zernagt, in der Nähe am Boden liegend.

¹⁾ „Mais nous comptons sur les glaces“ sagt de Bray, dessen Mittheilungen

sten der Melville-Insel verlassen hatten, geriethen sie auf's Neue zwischen die Eissfelder ¹⁾ und wurden an der Griffith-Spiße, dem südöstlichen Auslauf der Insel, bis zum 10. September festgehalten. Da nun erkannte Capt. Kellett, wie sehr bei der vorgerückten Jahreszeit Alles darauf ankomme, jede zum Weiterkommen sich anbietende Gelegenheit ungesäumt zu benutzen. Deshalb zögerte er nicht, mit dem jetzt eintretenden Nordwind einen Ausweg zu der südwärts durch den Herbstnebel erblickten offenen See zu suchen. Allein alle Anstrengungen und Kämpfe erlangten bloß einen verhältnißmäßig geringen Erfolg. Denn nur zu bald hatte das Winterwetter von Neuem eingesetzt, schon begann das sogenannte junge Eis, die Fahrt zu hemmen. Die Hoffnung, das ersohnte Ziel noch zu erreichen, sank von Tage zu Tage. Am 26. September sahen die Mannschaften sich mitten in der Barrow-Straße (74° 4' n. Br.) eingefroren. Fortan blieben alle Versuche, vorwärts zu kommen, ohne Erfolg; zuletzt standen die Schiffe 28 Meilen südwest-südlich von Cap Cockburn (am Bathurst-Lande) 74° 41' n. Br. und 101° 22' westl. L. völlig unbeweglich im Eise. Damit war alle Aussicht, weiter vorzudringen, mindestens auf 8 bis 9 Monate verschwunden; es blieb nichts übrig, als die Schiffe zu Winterquartieren einzurichten, die Beschwerden und Uebel des arktischen Winters so viel als möglich zu vermeiden, Krankheiten und Siechthum, so weit es erreichbar war, fern zu halten. In dieser Hinsicht kam das frische Fleisch des auf der Melville-Insel, und selbst noch während des Aufenthalts an der Griffith-Spiße, in großer Zahl erleg-

wir hier zum Grunde legen, da sie wesentlich mit den kurzen Berichten des Capt. Kellett übereinstimmen. — Nach Miertsching (s. Missionsblatt der Brüdergemeinde 1855, S. 12) hatte der heftige Sturm erst am 19. August die ganze Masse des 8 Fuß dicken Eises aufgebrochen und die Schiffe mit demselben in südöstlicher Richtung fortgetrieben. „Die Schwellung des Meeres,“ fährt er fort, „war so hoch und gewaltig, daß zwei Schiffsboote in kleine Stücke zertrümmert wurden. Auch die großen Schiffe litten nicht wenig durch den Stoß der Eismassen, welche mit furchtbarer Gewalt gegen sie antrieben.“

¹⁾ Miertsching a. a. O. schildert die Situation als äußerst gefährvoll und sieht die Rettung als ein Wunder der Vorsehung an: „Als nemlich die über einander geschobenen Eismassen unsere Schiffe zu begraben drohten, wurden letztere, ohne Darzuthun menschlicher Kraft und Hülfe, denn mit solcher war hier nichts auszurichten, von der Strömung an's Land getrieben, und zwar in einen kleinen Hafen bei Point Griffith hinein, wo wir sie sofort am Landeis durch die ausgeworfenen Anker befestigen konnten.“

ten Wildes vortrefflich zu Statten. Endlich trug auch der durch Schlittenpartien angebahte und unterhaltene Verkehr mit Capt. Belcher und der Beechey-Insel nicht wenig dazu bei, den Muth und die Lebenskraft des Schiffsvolks aufrecht zu erhalten.

Nach dem endlichen Empfang der von Inglefield aus England mitgebrachten Depeschen hatte Capt. Belcher schon seit September 1853 es seine nächste Sorge sein lassen, sich von seinem damaligen Standorte in der Wellington-Straße her mit dem Capt. Kellett in Verbindung zu setzen. Die Schwierigkeiten und Gefahren dieses Versuchs waren anfangs nicht gering; sie wurden indeß glücklich überwunden. In einer vom Monat October datirten Depesche machte er Kellett, dessen letzte Begegnisse ihm zur Zeit noch nicht bekannt geworden waren, darauf aufmerksam, wie wichtig es sein müßte, die Männer des Investigator bis zur Mitte des Monats Juni nach der Beechey-Insel zu befördern. Zugleich sprach er aus, daß seinerseits auch der Ankunft der Mannschaften der Schiffe Resolute und Intrepid mit Bestimmtheit entgegengesehen werde, sofern nicht etwa unverkennbare Spuren der Vermißten aufgefunden wären, und somit anderweite Unternehmungen sich als unbedingt erforderlich ergeben hätten. Ähnliche Weisungen wiederholte er in einer neuen Botschaft vom 1. Februar 1854.

Bald nach dem Eintreffen dieser letzten Botschaft, am 4. März, entsandte Capt. Kellett eine Schlittenpartie mit dem Auftrage, zunächst die Station der Beechey-Insel zu besuchen, hernach aber mit Hilfe der dort eingezogenen Kunde sich nach der Disaster-Bai zu wenden, um den Capt. Belcher, der dort sein Winterlager zu nehmen gezwungen war, über die Lage der Dinge genau zu unterrichten und seine definitive Entscheidung einzuholen ¹⁾. Dieser Schlitten kehrte erst am 11. April

¹⁾ Die Aussagen der verschiedenen Offiziere vor dem Kriegsgericht (am 17. — 19. October 1854) lassen es nicht zweifelhaft, daß die Stimmung der Mannschaften Kellett's — trotz der Ueberwinterung mitten im Packeise, an einer Stelle, wo sie nur bei besonders günstigem Wetter den äußersten Vorsprung des Bathurst-Landes erblicken konnten — muthig und gehoben blieb. Dieß bestätigen auch die Berichte des französischen Lieutenant's de Bray. Dagegen ist die Erzählung Miertsching's, der jetzt ebenfalls zur Schiffsgesellschaft der Resolute gehörte, düsterer gefärbt: „Daß der Muth der Mannschaft sehr gesunken war, läßt sich denken. Zur Erheiterung derselben wurden allerhand Spiele und Vergnügungen in Gang gebracht. Schauspiele, Maskeraden und Taschenspielerkünste kamen auf's Tapet, aber freilich ohne den beabsichtigten Zweck

zurück und überbrachte für Kellett eine vom 2. April datirte Ermächtigung, den Befehl der Mannschaften des Investigator in seine Hand zu nehmen und für deren möglichst baldige Ueberkunft zum Nordstern auf der Beechey-Insel Sorge zu tragen. In Folge dieser Botschaft brach Capt. McClure schon in den nächsten Tagen mit den ihm überwiesenen Schlitten auf und erreichte „nach vielen und großen Mühsalen“ am 27. April seinen Bestimmungsort.

Capt. Kellett hatte in jenem officiellen Schreiben vom 2. April (welches, wie wir sehen, schon nach 8 Tagen von der Disaster-Bai her an ihn gelangte) zugleich von Neuem die Aufforderung erhalten, seine beiden Schiffe zu räumen und die Mannschaften ebenfalls nach der Beechey-Insel hinüberzuführen. Daneben hatte ihm sein Oberbefehlshaber Belcher, wie es das Verhältniß der beiden persönlich befreundeten Offiziere mit sich brachte, vertraulich in weniger entschieden gehaltenen Ausdrücken geschrieben. Darüber mußten denn allerlei Zweifel und Bedenken entstehen, und Kellett nahm die ihm dadurch eröffnete Gelegenheit wahr, um sogleich am folgenden Tage (12. April) mittelst eines amtlichen Erwiderungsschreibens unverhalten anzuzeigen, daß er die Verantwortlichkeit nicht übernehmen könne, auf den Wortlaut dieser Befehle hin seine Schiffe im Stiche zu lassen und daher in der Lage sei, runde, bestimmte und unzweideutige Verhaltungsbeefehle erbitten zu müssen. Zugleich fügte er einen vertraulichen Brief bei, in welchem er seine Ansicht der Dinge zwar nicht ohne Rückhalt, aber doch vernehmlich ausgesprochen zu haben scheint. Unter Anderem hob er hervor, daß nach der einstimmigen Ansicht seiner Offiziere von dem Ausbruche des Frostes keine Gefahr zu besorgen stehe, da das Eis, welches die bis jetzt trefflich bewährten Schiffe zunächst gefesselt halte, erst im letzten Herbst und Winter entstanden sei.

zu erreichen.“ — „Der Sturm wüthete est lange Zeit so fürchterlich, daß es nicht möglich war, nur von einem Schiffe auf das andere (d. h. von der Resolute zu dessen Dampfboot, dem Intrepid, der 200 Schritte von ihm entfernt ebenfalls eingefroren war) zu gelangen, und einmal verirrete sich eine Gesellschaft auf dem kurzen Wege bei dem dichten Eisebweretter. Da nun alle Communication unterbrochen war, wenn selches eintrat, so wurde mit gutem Glück und Erfolg ein elektrischer Telegraph zwischen beiden Schiffen hergestellt.“ — Jene Widersprüche erklären sich indeß leicht, wenn man annimmt, daß Wiertsching ausschließlich seine Gefährten vom Investigator im Auge haben mochte, die fast sämmtlich sehr gelitten hatten.

Auf alle diese Vorstellungen und Einwände ging Capt. Sir Edw. Belcher indeß gar nicht ein. Vielmehr erließ er sogleich am 21. April — man sieht, daß die Boten wiederum in acht Tagen jene Strecke vom Winterquartier Kellett's bis zur Disaster-Bai zurückgelegt haben — seine letzten Befehle in dieser Angelegenheit, in welchen er die im October 1853 von ihm niedergeschriebenen Bestimmungen für maßgebend erklärte. Von Neuem forderte er daher den Capt. Kellett auf, seine Fahrzeuge *Resolute* und *Intrepid* alsbald aufzugeben und alle werthvollen und kostbaren Gegenstände mit sich zu nehmen. Weiter empfahl er jedoch dringend, dieselben so viel als thunlich äußerlich zu verwahren und in einem solchen Zustande zurückzulassen, daß sie erforderlichen Falls von den Mannschaften demnächst wieder besetzt werden könnten ¹⁾.

Diesem Befehle durfte sich Kellett nicht länger entziehen. Am 15. Mai ²⁾ schritt er, wiewohl mit Widerstreben, zur Ausführung desselben. Alle Thüren und Lücken des Verdecks der beiden Schiffe wurden fest verschlossen, die Masten und Raen möglichst gesichert auf demselben niedergelegt, die Segel an den Stangen befestigt. Und so schied diese noch auf 14 Monate mit Lebensmitteln versehene, kräftige und unternehmende Schaar nicht ohne schweren Unmuth von ihren beiden vortrefflichen Fahrzeugen, die ihnen und der Mannschaft des *Investigator* während des letzten Winters mitten in der arktischen See Obdach und Unterkunft gewährt und alle Fährlichkeiten der Stürme und des Eises bis dahin glücklich bestanden hatte, ohne irgend einen sichtbaren Schaden zu nehmen.

9. Die Erkundungsreise des Lieut. Meham nach der Prinz-Wales-Straße (April — Juni 1854).

Während im Winterquartier der *Resolute* Alle mit lebhafter Spannung von Tag zu Tag der Rückkehr jener am 4. März an den

¹⁾ „Directing Capt. Kellett to withdraw every thing valuable from the *Resolute* and her tender the *Intrepid* and to batten them both down, so that nothing might be disturbed that they might be ready for reoccupation.“ Vergl. Verhandlungen des Kriegsgerichts zu Sheerness 17. Oct. 1854.

²⁾ Die verschiedenen Angaben über das Datum weichen wiederum ab. De Bray berichtet, daß er am 8. Mai mit den Kranken die *Resolute* verließ und am 25. auf der Beechey-Insel ankam. Kellett selbst traf drei Tage später ein.

Ober-Befehlshaber ausgeschieden Boten harrten, hatte Capt. Kellett am 2. April zwei Schlittenpartien zu einer größeren Reise nach der entgegengesetzten Seite abgefertigt. Der erste dieser Schlitten unter Lieut. Meham, der zunächst den Oberbefehl über beide Parteien führte, war mit der Aufgabe betraut, die im Jahre zuvor vom Capt. McClure auf den Prinzess-Inseln in der Prinz-Wales-Straße angelegten Depots noch einmal zu besuchen und vor Allem sich zu vergewissern, ob nicht Capt. Collinson mit dem Schiff *Enterprise* inzwischen dort angekommen sein möchte. Der zweite Schlitten unter Leitung des Lieut. Krabbé erhielt den Auftrag, über den Zustand des Investigator, der seit fast einem Jahre verödet in der Mercy-Bai lag, die letzte Rundschau zu bringen. Zuvörderst aber sollten beide Parteien gemeinsam ihren Weg nach dem alten Winterlager nehmen, um sich von der Wohlbehalteneheit der Niederlage auf der Dealy-Insel zu überzeugen und etwa drohenden Beschädigungen vorzubeugen.

Diese Reisen verdienen als eine der interessantesten Episoden der letzten arktischen Expeditionen unsere Aufmerksamkeit und nähere Beachtung. — Die erste Strecke des Schlittenzuges führte über gewaltige Packeismassen, deren Unebenheiten durch die Eisbildungen des letzten Winters noch vermehrt und gesteigert wurden. Indes wurde schon nach drei Tagen (5. April) ein ziemlich glattes Eisfeld erreicht, so daß beide Schlitten ohne Unfall am 8. bei der Melville-Insel anlangten. Hier sahen sie sich aber genöthigt, bei der Griffith-Spize einen Tag lang zu rasten, indem einige der Männer an Schneebblindheit und wundten Füßen sehr leidend waren. Am 12. wurde die Dealy-Insel erreicht. Der Befund des hier angelegten Hauses (*Sailor's Home*) entsprach den besten Erwartungen; der Schnee, welcher ringsum massenweis aufgehäuft worden war, hatte den innern Raum genügend gegen die zerstörende Gewalt des Schneetreibens geschützt. Auch die Vorräthe zeigten sich unversehrt; es erschien unerheblich, daß die obere Lage des Schiffszwiebacks um ein Geringes beschädigt und etwas Rum ausgelaufen war.

Nachdem diese Schäden beseitigt und die Schlitten aus den Vorräthen von Neuem verproviantirt waren, nahmen sie den Weg zu der so merkwürdig gewordenen Stelle des Winterhafens, legten dort an dem berühmten Sandsteinfelsen, den Barry im Jahre 1820 zum Denk-

mal seiner Unternehmung benutzt, an welchem M'Clure vor Jahr und Tag die ersten Spuren seiner Landsleute entdeckte und die bald nachher zur unverhofften Rettung seiner Gefährten leitende Urkunde über seinen dormaligen Aufenthalt eingrub, eine Nachricht über die letzten Thaten und Erfundungen nieder. Von hier verfolgten sie über Port Hearne den Weg gegen das Cap Providence hin und wandten sich am 18. April, indem sie nun allmählig die Nachtzeit zur Reise, den Tag zum Rasten verwendeten, gegen das Cap Russell, bei welchem der Prinz=Wales=Canal nach Nordosten hin in den Melville=Sund mündet. Die Ueberfahrt auf der Banks=Strasse war mit den größten Mühseligkeiten und Anstrengungen verknüpft. Es kostete unsägliche Kämpfe, die wild aufgethürmten Packeismassen und die höckerartig emporstarrenden frischen Eisbildungen an beiden Seiten zu überwinden. In der Mitte der Strasse trafen sie auf ältere Eisfelder von beträchtlicherer Ausdehnung.

Als die beiden Schlitten dem Rande der Baring=Insel näher kamen, wurden die Beschwerden der Fahrt, welche bald über jähe Eisblöcke, bald durch tiefen Schnee führte, noch durch dickes Nebelwetter gesteigert. Erst am 24. April, als das Wetter einigermaßen sich aufzuhellen anfang, erblickten sie den emporragenden Streifen des jenseitigen Küstenzuges in einer Entfernung von 6 englischen Meilen. Zu den erwähnten Unannehmlichkeiten gesellte sich bald noch eine Täuschung, die von den empfindlichsten Folgen war. Lieut. Meham sah sich nämlich am 25. April vor dem Ausgange eines Meerbusens, den er unbedenklich für die Mündung der Prinz=Wales=Strasse bei Cap Russell annahm. Er war seiner Sache so gewiß, daß er kein Bedenken trug, an dieser Stelle eiltägige Vorräthe für seine Rückreise niederzulegen, und den Lieut. Krabbé, dessen Aufgabe doch dem Besuch der Mercy=Bai und des Schiffs Investigator galt, nach diesem Bestimmungsorte zu entsenden. Als er aber hiernach die in südwestlicher Richtung fortlaufende Küste eine Strecke weiter verfolgte — indem er bereits innerhalb der Prinz=Wales=Strasse zu gehen vermeinte, — wurde er theils durch die Richtung des Weges, insbesondere aber durch die Beobachtung der alten, mit hohem Schnee bedeckten Eismassen stutzig. Er konnte sich nicht länger verbergen, daß alles dieß dem Capt. M'Clure ganz anders erschienen war, daß eine im Sommer 1851 bis gegen die

Mündung hin offene und fahrbare Straße solche Eisbildungen nicht haben konnte. Als bald wurde er bei der ersten freien Umsicht, welche sich ihm eröffnete, zu seinem höchsten Mißmuth völlig enttäuscht. Denn er sah sich nun genöthigt, wieder umzukehren, das niedergelegte Depot wieder aufzunehmen und seine Mannschaft vorläufig auf halbe Rationen zu setzen, da die über alles Erwarten sich hinausdehnende Wegstrecke zur äußersten Vorsicht mahnte. Sie hatten jetzt noch zwei Tagesreisen bis zum Cap Russell zurückzulegen. Lieut. Meham ¹⁾ schiebt die Schuld dieses Irrthums auf einen Fehler bei der früheren Aufnahme dieses Küstentheils, der zu weit nach Osten hin gezeichnet gewesen sei.

Nachdem nunmehr die zum Depot für die Rückreise bestimmten Lebensmittel bei dem Cap Russell von Neuem niedergelegt waren, nahm Lieut. Meham den Weg auf dem Eise in der Mitte des Bettes der Prinz=Wales=Straße, da hier der hart gefrorene Schnee eine verhältnißmäßig gute Bahn gewährte. Hin und wieder schickte er seine Männer an's Land, um Treibholz zusammen zu lesen, welches besonders an niedrigen Stellen vielfach vorhanden war. Endlich am 4. Mai langten sie gegen Mitternacht auf der Prinz=Insel an und hatten hier die erfreuliche Ueberraschung, neben der von McClure im Jahre 1850 errichteten Flaggenstange auch mehrere vom Capt. Collinson niedergelegte Depeschen aufzufinden, deren Inhalt wir sogleich darzulegen versuchen werden.

10. Entdeckung der vom Capt. Collinson an der Prinz=Wales=Straße niedergelegten Nachrichten.

Die früheste dieser Urkunden war am 30. August 1851 geschrieben. Die späteste, vom 29. Mai 1852, verwies ausdrücklich auf die ausführlicheren Mittheilungen, welche an einer genau bezeichneten Stelle unter dem südlichen Ausgange der Straße vorfindlich sein sollten, wo Capt. Collinson sein Quartier für den Winter 1851—52 genommen hatte. Lieut. Meham machte sich daher unverweilt auf, um diese Stelle zu erforschen; er nahm aus dem Depot Vorräthe auf 10 Tage

¹⁾ In dem Berichte an Capt. Kellett d. d. II. M. S. Northstar, Beechey Island, June 14, 1854.

und folgte in südwestlicher Richtung weiter dem Laufe der Prinz-Wales-Straße, an deren Seiten schon vom Cap Hay an viele Spuren alter Eskimo-Lager sich bemerklich machten ¹⁾). Bereits mit dem 5ten Tage war er am Ziele, und ermittelte in Folge der vorhandenen Anzeichen ohne Schwierigkeit drei fernere, von Collinson zurückgelassene Depeſchen, unter welchen die jüngste, vom 27. August 1852 datirt, augenscheinlich kurz vor der Befreiung des Schiffes aus der langen Winterhaft geschrieben war.

Aus diesen Depeſchen, deren Wortlaut Lieut. Meham seinem Berichte einverleibt hat, gewinnen wir nicht bloß die folgende Uebersicht der Unternehmungen des Capt. Collinson bis zum Zeitpunkt seiner Abreise aus der Walker-Bai, sondern auch eine Anschauung der damals von ihm verfolgten Entwürfe.

Nachdem Capt. Collinson am 26. Juli 1851 von Hongkong aus zum zweiten Male die Barrow-Spize erreicht und im Gedränge schwerer Packeismassen umsegelt, nahm er, in derselben Weise wie ein Jahr zuvor Capt. McClure, auf dem offenen Fahrwasser seinen Weg längs der Nordküste des amerikanischen Continents. Am 21. August entdeckte er ostnordöstlich der Pelly-Inseln zwei bisher unbekannte kleine Inseln, kam am 26. in Sicht des Cap Barry und richtete von hier aus, unwillkürlich immer noch dem Vorgange McClure's folgend, seinen Lauf gegen die zur Zeit nur der vereinsamten Schaar des Investigator bekannte Baring-Insel hin. Wäre er acht oder höchstens neun Tage früher bei der Nelson-Höhe (dem südlichen Vorsprunge der Baring-Insel) angekommen, dann hätte eine Begegnung mit seinem Commander McClure gar nicht fehlen können. Es bedurfte nur eines Blickes auf die mannigfachen Vortheile, welche ein solches Zusammentreffen beiden Theilen gebracht hätte, um aus menschlicher Ansicht die Hand eines ungünstigen Verhängnisses, welches bei den letzten arktischen Fahrten seine Rechte so oft geltend zu machen schien, auch bei diesem scheinbaren Mißgeschick bitter zu beklagen ²⁾).

¹⁾ „After passing Cape Hay found the beach thickly strewed with Esquimaux encampments.“ Bericht des Lieut. Meham.

²⁾ Wir erinnern uns bei dieser Gelegenheit an die unglücklichen Verwickelungen, die im August 1853 den Tod des Lieut. Bellet herbeiführten, während (wie sich erst neuerdings ergeben hat) Capt. Belcher mit seinen Schiffen nur wenige Meilen von

Von der Nelson-Kuppe aus erfreute sich die Weiterfahrt der Unterprise anfangs eines glücklichen Anlaufs. Collinson fand die Prinz-Wales-Straße für die Schifffahrt geöffnet; er hat in wenig mehr als einem Tage die Prinzess-Inseln erreicht, aus den dort niedergelegten Vorräthen seinen Bedarf an denjenigen Proviant-Artikeln, welche ihm fehlten, ergänzt und war dann voll Muth und Hoffnung dem Eingange zum großen Melville-Sund entgegengesteuert. Allein hier setzten unüberwindliche Eisbarrieren, welche die Mündung der Straße versperreten, seinen Ausichten auf die Erreichung der Barrow-Straße plötzlich ein Ziel.

So sah Collinson sich auch an diesem entscheidenden Punkte, und dießmal mehr als je wider Willen, genöthigt, dem Beispiel seines Commanders McClure zu folgen. Er segelte an den südwestlichen Ausgang der Prinz-Wales-Straße zurück, machte den Versuch, von der Nelson-Kuppe aus, der Westseite der Baring-Insel entlang, eine nördliche oder nordöstliche Richtung zu gewinnen. Am 2. September kam er ($72^{\circ} 55'$) zu der Stelle, an welcher McClure 14 Tage vorher, ohne die Nähe seines Commodore-Schiffes zu ahnen, eine Zinnbüchse mit Nachrichten über seine Erkundungen und weiteren Pläne niedergelegt hatte. Allein jetzt gestalteten sich die Verhältnisse des Eises und der Witterung so bedenklich, daß alle Versuche, in der nördlichen Richtung weiter vorzudringen, aufgegeben werden mußten. Vergebens spähet Collinson nach einer zum Winterquartier geeigneten Stätte ¹⁾. Zuletzt

ihm entfernt war, — an das seltsame Ohngefähr, welches am 23. oder 24. Mai 1851 die Begegnung des vom Capt. Austin unter Lieut. Osborn entsandten Schlittenzuges mit der von Lieut. Wynniatt geleiteten Schaar des Investigator so nahe brachte und doch wieder im Moment der Vollziehung vereitelte; — an das gegenseitige Verschellen des vom Cap Bathurst zurückkehrenden Lieut. Pullen und des Comm. McClure auf der Höhe des Mackenzie-Delta in den letzten Tagen des Monats August 1850.

¹⁾ Hierin weichen indeß, sofern diese Nachrichten genau und vollständig sind, die Beobachtungen von Collinson und McClure in etwas von einander ab. Der Letztere erzählt in seinen Depeschen, daß einer von seinen Männern am 18. August einen ausgezeichneten, hinlänglich tiefen und bequemen, von Nordwest nach Süden zu geschützten Hafen entdeckte, dessen Randeinfassung aus kleinen flachen Steinen bestand und sich mit Treibholz überdeckt zeigte (*The arctic dispatches, containing an account of the North-West passage u. s. w.* London bei Potter, S. 77; oder: *Captain McClure's dispatches.* London bei Bett's, S. 29). Sowohl dieser am Point Kellett belegene Hafen (nach McClure $71^{\circ} 56'$ n. Br. und $125^{\circ} 29'$ westl. L., mithin immer noch

entschloß er sich, nachdem er auf einer kleinen Insel in der Nähe ein Depot von Vorräthen zurückgelassen, die Richtung nach Süden einzuschlagen. Wenige Tage später war er so glücklich, nicht weit von der Einmündung der Prinz=Wales=Straße, ganz nahe bei der Ramsay=Insel, in der Walker=Bai ($71^{\circ} 35'$ n. Br., $117^{\circ} 39'$ westl. L.) eine zum Winterquartier geeignete Stelle auszufinden. Die Temperatur war so milde und die Lage des erschenen Hafens so günstig, daß das Schiff erst am 40sten Tage nach seiner Ankunft (24. October) einfro. Bis zum 9. November besuchten die Eingeborenen eines friedlichen und bescheidenen, aber sehr ärmlichen Völkchens, welches in einiger Entfernung seine Wohnsitze hatte, das Winterlager. Ihre Wünsche beschränkten sich auf Nadeln, Messer und Sägen; Taback begehrteten sie nicht. Ob sie demselben Stamme angehörten, welcher von McClure und Miertsching besucht worden war und auf Beide den Eindruck eines in der lebenswürdigsten Reinheit und Unschuld lebenden Naturvolks machte, erfahren wir nicht, wiewohl sie bald nach dem Scheiden des Winters sich wieder bei dem eingehauseten Schiffe eingefunden und den Verkehr mit der Mannschaft fortgesetzt haben.

Auch im Laufe des Winters hielt sich das Wetter verhältnißmäßig milde; in keinem Monate stieg die Kälte durchschnittlich über 20 Grad. Die Jagd auf Hasen und Schneehühner lieferte, wenn gleich unter großen Beschwerden, fast unausgesetzt einen mäßigen Ertrag an frischem Fleisch. So blieben die Mannschaften denn auch von schlimmen Krankheiten und Seuchen, welche arktischen Reisenden so oft gefahrdrohend werden, glücklich verschont; wenigstens scheint die Gesundheit derselben kaum irgend wie erheblich angefochten zu sein.

Mit dem Beginn des Monats April rüstete Collinson, dem von ihm vorbereiteten Plane gemäß, drei Schlittenzüge aus. Der erste dieser Züge erhielt den Auftrag, die Küste des Prinz=Alberts=Landes ¹⁾,

eine beträchtliche Strecke nordwärts der Nelson=Ruppe) als auch zwei andere von McClure am 19. April ostwärts des Cap Prinz Alfred entdeckte Häfen scheinen von Collinson nicht bemerkt worden zu sein.

¹⁾ Durch ein eigenthümliches Zusammentreffen hatte die arktische Expedition, welche im Jahre 1850 unter Austin und Penny ausgesandt wurde, den Namen Prinz=Alberts=Land den im Norden und Nordosten der Wellington=Straße neu entdeckten Ländern gegeben. Aus einer der letzten Nummern des Athenaeum (13. Jan. 1855) erfahren wir indeß, daß die Admiralität neuerdings doch den Ansprüchen der Grinnell=

welchem der Hafen der Walker-Bai angehörte, nach Süden hinab auszukundschaften; der zweite sollte das Nordgebiet des Prinz-Alberts-Landes, längs der Prinz-Wales-Straße, besuchen; die dritte endlich die Baring-Insel in nördlicher Richtung durchstreifen und bis zur Melville-Insel vordringen.

Alle diese Entwürfe scheinen nach besten Kräften ausgeführt zu sein. Der ersten Schlittenpartie gelang es, im $70^{\circ} 30'$ n. Br. den Eingang eines, ostwärts das Prinz-Alberts-Land durchschneidenden, Canals zu entdecken, welcher dem Capt. McClure gänzlich unbekannt geblieben war. Das Bett dieses Canals wurde auf 130 engl. Meilen landeinwärts verfolgt und untersucht. Die Entdeckung dieser Straße erschien um so wichtiger, da Niemand mehr Zweifel hegte, daß auf derselben in der schiffbaren Jahreszeit die Durchfahrt zum großen Melville-Sund zu erreichen sei. Die zweite Schlittenpartie besuchte unter Anderem auch das Depot auf den Prinzess-Inseln und legte dort jene Nachrichten über den Ort des Winterquartiers nieder, welche dem Lieut. Meham die Auffindung desselben so leicht ausführbar gemacht haben.

Am bemerkenswerthesten und ausgedehntesten war jedoch die dritte Schlitten-Expedition, welche erst nach 74 Tagen zurückkehrte. Sie hat die Landschaften der Barings-Insel durchstreift, die Banks-Straße überschritten und bei Cap Hearne die Melville-Insel erreicht. Da an diesem Punkte Spuren von Schlitten und Fußreisenden entdeckt wurden, bleibt es unerklärlich, daß die Reisenden den nur wenig entfernten Sandsteinfelsen des Winterhafens, der durch Parry's Reise und Winteraufenthalt 1819—20 so merkwürdig geworden war und den McClure mit glücklichem Takt als Ziel seiner Schlittenreise in der letzten Hälfte des April 1852 ausersah, unbesucht gelassen haben. Wie dieses Versäumniß auch entstanden sein mag, es erscheint als eine abermalige ungünstige Fügung in dem Verlaufe dieser arktischen Reisen. Welch eine folgenreiche Ueberraschung würde es für diese Männer Collinson's gewesen sein, an dieser berühmten Stätte, bei der unter Parry's Augen ausgeführten Inschrift und neben den vom Lieut.

Expedition auf die Priorität dieser Entdeckungen nachgegeben und die Benennung Grinnell-Land für dieselben zugestanden hat.

McClintock 1851 zurückgelassenen Nachrichten, jene Depeschen McClure's aufzufinden, welche sie unfehlbar zu dem Zufluchtsorte ihrer ver-
schlagenen Gefährten in der Mercy-Bai leiten konnten. Wie wenig
wir auch zu übersehen vermögen, welche Ergebnisse ein damaliges Zu-
sammentreffen der beiden Mannschaften und ihrer Führer auf den Gang
der Unternehmungen haben mußte, so erscheint es doch unleugbar, daß
dadurch mannichfaltige Ausichten zu den günstigsten Combinationen
für die Erkundung jener Gegenden sich dargeboten hätten, während tau-
sendfache Besorgnisse und Verlegenheiten, unzählige Verwickelungen und
vergebliche Rathschläge vermieden worden wären!

Wenn gleich alle diese durch Lieut. Meham aufgefundenen Nach-
richten noch vielfach fragmentarisch und lückenhaft blieben, so erregten
sie doch die lebhafteste Theilnahme. Ueber die Richtung und den Ver-
lauf der Fahrten Collinson's war jetzt mit einem Male der lange Zeit
hindurch schmerzlich entbehrte Aufschluß gewonnen. Denn da seit dem
10. Juli alle sichern Nachrichten fehlten, mochte es kaum anders kom-
men, als daß nach und nach die abweichendsten Vermuthungen in Um-
lauf gesetzt wurden, und sogar die Meinung zum Vorschein kam, als
ob Collinson von der Behrings-Straße aus sich an der asiatischen
Seite hin nordwärts gewandt, das Cap Zakan erreicht und, von dort
in östlicher Richtung das Polar-Meer durchsegelnd, sich mit den Mann-
schaften Franklin's vereinigt haben könnte. Dieser und Hunderten an-
derer Hypothesen wurde jetzt durch die im Ganzen sehr beruhigenden
Nachrichten mit einem Male ein Ziel gesetzt. Man wußte, daß er mit
den erforderlichen Vorräthen hinlänglich versehen ¹⁾, seinen Lauf dem
neuentdeckten Canal des Albert-Landes, mithin niederen Breiten zuge-
wandt hatte, in welchen den seitherigen Erfahrungen zufolge, kaum noch
verderbenbringende Eventualitäten für ihn zu besorgen waren.

¹⁾ Aussagen des Capt. McClure vor dem Kriegsgericht zu Sheerness: Capt. Col-
linson war mit mehr als dreijährigen Vorräthen versorgt. Obgleich sein Schiff (En-
terprise) viel größer war, führte es doch nur die gleiche Anzahl von Mannschaften wie
der Investigator. Unter Anderem waren 25,000 Pfund Weizenmehl, die der Aus-
rüstung des letzteren Schiffes angehörten, von ihm an Bord behalten, da die beiden
Schiffe seit ihrer Trennung bei der Magelhaens-Straße am 21. April 1850 nicht
wieder gegenseitig in Sicht gekommen waren. Abgesehen von dem Allen läßt sich an-
nehmen, daß Collinson bei den Wallfischfahrern, mit welchen er zusammentraf, Gele-
genheit gefunden haben konnte, seine Vorräthe nöthigenfalls zu ergänzen.

Diesen Gang seiner Operationen hätte ihm an sich sicherlich Niemand zum Vorwurf machen können. Allein die gehegten Ahnungen oder Vermuthungen, welche ihm die kühnsten Entwürfe und so großartige Unternehmungen nach den geheimnißvollen Zonen des höheren Nordens zuschrieben, waren doch in einer höchst empfindlichen Weise getäuscht. Wie Manche konnten sich eines ungünstigen Urtheils über diesen Verlauf, zumal im ersten Augenblick, nicht erwehren! Nichts war daher andererseits natürlicher, als daß sich auf der Stelle befreundete Stimmen erhoben, um Schatten solcher Art dem Ruhme Collinsons fern zu halten. Daher das sichtliche Bemühen, die That des Capitains neben dem nunmehr so glänzenden Namen seines Commander M'Clure in einem erhöhten Lichte darzustellen. Es wurde mit Bedeutung hervorgehoben, daß Collinson's Verdienste um die Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt substantiell um nichts nachständen, ja daß sie den Ruhm M'Clure's noch überstrahlten: denn er habe mit geschickter Hand das ihm anvertraute Schiff erhalten und gerettet ¹⁾, während der Investigator an einer gewiß so bald nicht wieder erreichbaren Stelle den arktischen Elementen zur Zerstörung preisgegeben, im Eise stecken geblieben sei.

Ansichten oder Urtheile dieser Art werden unleugbar manchen Bedenken unterliegen, die Erinnerung der Thatfachen, durch welche M'Clure die erste faktische Lösung einer durch lange Jahrhunderte vergeblich angestrebten Aufgabe errungen hat, wird durch willkürliche Deutungen nicht verdunkelt werden. Dennoch würde es ungerecht sein zu verkennen, daß

¹⁾ Die Leser haben aus der vom Hrn. Dr. Gumprecht im III. Bande S. 519 — 521 dieser Zeitschrift mitgetheilten Uebersicht der weiteren Fahrten des Capt. Collinson bereits gesehen, daß es demselben nach mehrfachen vergeblichen Versuchen zur Erreichung einer Durchfahrt zuletzt im Spätsommer 1854 wirklich noch gelungen ist, sein Schiff, nachdem er drei Winter an verschiedenen Punkten im Eise verbracht, durch die Behrings-Strasse in den Hafen von Clarence zu führen. Seitdem ist er weiter am 1. November zu Hongkong angekommen (m. s. in *The Globe* vom 8. Januar d. J. den Brief d. d. Hongkong, 1. Nov.) und hat am 18. November die Rückreise nach England angetreten, wo seine Ankunft mit Nächstem zu erwarten steht. Obgleich die Manuschrift äußerlich wohlbehalten war, lauten doch die näheren Nachrichten nichts weniger als erfreulich, denn Zerwürfnisse und Conflicte, deren Ursachen wir noch nicht erfahren, hatten einerseits die bitterste Mißstimmung der Offiziere und eines großen Theils der Mannschaft, andererseits sehr harte Maßregeln des Capt. Collinson herbeigeführt. Die drei Lieutenants befanden sich seit 15 Monaten (der erste Lieutenant sogar schon seit 2 Jahren) unter Arrest und hatten seitdem das Schiff nicht verlassen dürfen.

Collinson ihm in sofern überlegen bleibt, als er sich zuletzt von einer richtigeren Anschauung von der Oberflächenbildung jener Gebiete leiten ließ. McClure sah nämlich das Prinz-Alberts-Land als einen Theil des amerikanischen Continents an ¹⁾, und er entschloß sich im Jahre 1851, die nördliche Richtung einzuschlagen, weil er keinen Gedanken daran hatte, daß auch im Süden des Prinz-Wales-Canals noch Durchfahrten nach der Barrow-Straße vorhanden sein könnten. Allein wiederum drängt sich doch weiter die Bemerkung auf, daß Collinson lediglich durch das Mißlingen seiner längs des Westrandes der Baring-Insel nach Norden hin gerichteten Fahrt und dazu besonders durch das Verfehlen der von McClure dort entdeckten Hafenplätze, mithin durch Irrthum, dazu kam, sein Winterlager südwärts der Baring-Insel aufzuschlagen, und daß die Ergebnisse einer von diesem Winterlager aus angestellten Rundschaftsreise ihn erst bestimmt haben, fortan im Süden die Durchfahrt zu suchen, auf welcher er den Ueberresten der Franklin'schen Expedition zu begegnen hoffte.

11. Rückreise des Lieut. Meham vom Prinz-Wales-Canal. — Abschied von der Beechey-Insel.

Nachdem Lieut. Meham diese Nachrichten von Collinson auf der Ramsay-Insel aufgefunden und von dem Inhalt derselben Kenntniß genommen hatte, trat er ohne Zögerung die Rückreise zu den Schiffen an. Schon am 13. Mai erreichte er die Prinzess-Inseln wieder und nahm sich erst jetzt die Zeit, den Zustand des dortigen Depots näher zu untersuchen. Hierbei ergab sich, daß das von McClure zurückgelassene Walfischboot noch in unbeschädigtem Zustande war. Weniger gut stand es um die Vorräthe, unter welchen der Cacao und zwei Kisten Kartoffeln von der eindringenden Kälte beschädigt waren.

Sobald diesen Uebelständen oder doch dem weiteren Umsichgreifen derselben abgeholfen war, wandte Meham sich weiter der Einmündung des Prinz-Wales-Canals in den großen Melville-Sund zu und schied seine Mannschaften in zwei Abtheilungen, um gleichzeitig sowohl die

¹⁾ Er sagt in seinen Depeschen: „I am also of opinion that Prince Alberts Land is part of the continent of America, and that the land there is continuous to Cape Walker.“ Auch diese letztere Vermuthung hat sich durch die verschiedenen Entdeckungen der Jahre 1851 und 1852 wenigstens noch nicht entschieden bewährt.

nördliche, als die südliche Seite dieses Canals, den er auf dem Hinwege bloß in der Mitte beschritten, nachträglich noch auszufundschaffen. Am Cap Russell wurden die eingegrabenen Lebensmittel wieder aufgenommen und in der üblichen Weise Nachrichten für etwaige spätere Besucher der Gegend niedergelegt. Bei der unverweilt weiter fortgesetzten Fahrt, die nun eine mehr nördliche Richtung nahm, hatte die Mannschaft vom hohen Schneefall, von starken Ostwinden und namentlich auch, in Folge des raschen Zunehmens der Tage, von Schneeblindheit viel auszustehen. Indessen wurde doch die Dealy-Insel schon am 27. Mai glücklich erreicht.

Hier fand sich auf der wohlbekannten Anhöhe neben der Flaggenstange eine vom Lieut. Hamilton am 21. Mai hinterlassene Depesche vor, durch welche Lieut. Meham angewiesen wurde, sich nicht nach den Schiffen Resolute und Intrepid zurück zu wenden, da diese inzwischen von allen Mannschaften verlassen und verödet in ihrem Standorte im Eismeere zurückgeblieben waren, sondern sich geraden Weges nach der Beechey-Insel zu begeben. Lieut. Krabbé war bei seiner Rückkehr von der Mercy-Bai erst in der Frühe des vorhergehenden Tages von Saylor's Home aufgebrochen und vorangeeilt. In der That galt es auch, diese letzte Strecke mit möglichster Vermeidung jedes Aufenthalts zurückzulegen; denn die vorgerückte Jahreszeit brachte bereits gelindes Wetter, Thauwinde und Regen. Bei der Roß-Spize, an der Südküste der Melville-Insel, in geringer Entfernung von der Ekene-Bai, belebten bereits, weit und breit, große Wasserteiche den Anblick derselben Eismüsten, die kurz vorher in ewiger Starrheit zu liegen schienen.

Lieut. Meham bot daher alle Mittel auf, um die Fahrt seines Schlittens zu beschleunigen. Schon am 30. Mai holte er bei der Griffith-Spize den Zug des Lieut. Krabbé ein, und erreichte in Begleitung desselben auf dem Wege über Cap Gillman (im äußersten Süden der Byam-Martin's-Insel) am 5. Juni das Cap Godburn am Bathurst-Lande. Von hier ab eilte er der Mannschaft Krabbé's voraus, überholte bei Cap Capet den mit Hunden bespannten Hamilton'schen Schlitten, indem dieser durch die Ermüdung der Thiere stark aufgehalten wurde, überschritt vom Cap Gotherham her die südliche Einmündung der Wellington-Straße und langte so am 12. Juni Nachmittags, einige Tage früher als die andern beiden Schlitten, wohlbehalten am Bord

des Nordstern an. Er hatte auf dieser merkwürdigen Reise in siebenzig Tagen, von welchen 37 auf die Hinreise, 33 auf die Rückreise kamen, gegen 1107 englische geographische Meilen zurückgelegt. Die Fahrt war etwa 8 bis 9 Tage durch schlimmes Wetter oder Krankheiten seiner Gefährten eingestellt geblieben; abgesehen von diesen Unterbrechungen kamen mithin auf jeden der übrigen $62\frac{1}{2}$ Tage mehr als 18 englische geographische Meilen. Die Zahl der an verschiedenen Stellen niedergelegten Benachrichtigungen wird auf 7 angegeben. Vier Kartenskizzen enthielten die Umrisse der neuen Entdeckungen. Die unterwegs gewonnene Ausbeute an frischem Fleisch stand hinter den gehegten Erwartungen zurück. Es waren den Reisenden überall nur 6 Rennthiere, 7 Bisamthiere und einiges kleine Wildpret zu Gesicht gekommen und davon hatten sie nur 1 Rennthier, 3 Hasen und 30 Schneehühner erlegen können. Der Willigkeit und Ausdauer seiner Gefährten hat Lieut. Meham die glänzendste Anerkennung gezollt.

Auf der Beechey-Insel fand Meham die sämmtlichen Mannschaften, so weit sie nicht durch ihren Gesundheitszustand behindert waren, in voller Thätigkeit, um einen Canal im Eise auszuheuen, auf welchem der Nordstern zur bestimmten Zeit in die offene See geleitet werden konnte. Wie weiltläufig und beschwerlich diese Arbeiten waren, ergibt sich schon daraus, daß die Länge des Canals auf 1100 Yards berechnet worden ist, und daß 160 Seeleute und Matrosen nicht weniger als 72 Tage (vom 10. Juni bis zum 21. August) mit der Ausführung des Werks beschäftigt gewesen sind ¹⁾.

Der Ausgang dieser Operationen ist bereits schon oben berührt.

¹⁾ Uns liegen hierüber zwei etwas abweichende Angaben vor. Welcher hat dem Berichte der Times vom 20. October 1854 zufolge vor dem Kriegsgericht ausgesagt: „To cut the North-Star out of winterquarters with open water outside, a distance of about 1100 yards occupied 160 men and officers from June 10th to Aug. 21, 72 days, the ice varying from 3 to 7 feet.“ — Miertsching (a. a. O. S. 17) erzählt: „Im Monat August sahen wir mit freudiger Hoffnung das uns umgebende Eis kersen und eine große Oeffnung in demselben sich bilden, welche sich von Tag zu Tag mehr erweiterte. Nun wurde, um unser Auslaufen zu befördern, mit Aufbietung aller Kräfte, theils durch Sägen, theils durch Sprengung mit Pulver, ein 900 Schritt langer und 20 Schritt breiter Canal durch das Eis, welches noch gegen 15 Fuß dick war, zu Stande gebracht. Es war dieß eine harte und schwere Arbeit, die aber am 20. August vollendet war, worauf das Schiff bis zum offenen Wasser gezogen und dort zuerst durch Anker am Eise befestigt ward.“

Die gesammte Zahl Derjenigen, welche jetzt von der Beechey-Insel heimwärts segelten, betrug nach Belcher's Angabe nicht weniger als 263 (Miersching giebt sogar 270 an); unter ihnen waren die Mannschaften vom Investigator seit beinahe fünf Jahren von England entfernt und über vier volle Jahre in den arktischen Gegenden gewesen. Die Mannschaften von Belcher und Kellett waren vor etwas mehr als zwei Jahren von der Beechey-Insel aus nach ihren weiteren Bestimmungsorten ausgefahren. Nur ein Theil der Männer des Lieut. Pullen war erst im Jahre 1853 mit Capt. Inglefield eingetroffen.

Seit ihrer Abfahrt am 27. August v. J. ist jene kleine Insel, deren Name im Monat August 1850 mit einem Male als Mittelpunkt der ergreifendsten Fragen und Forschungen wie aus einem geheimnißvollen Dunkel hervortritt, der traurigen Verödung und Stille wiedergegeben, welche seit Jahrtausenden auf ihren unwirthlichen Gestaden lagen und nun fortan, vielleicht auf alle Zeiten, dorthin zurückkehren werden. Von Parry im Jahre 1819 entdeckt und benannt, aber nicht besucht, wurde sie von Franklin zum ersten Winterquartiere seiner letzten großen Unternehmung ersuchen. Welche Pläne und Anschauungen damals die Seelen des kühnen Seefahrers und seiner Gefährten erfüllt haben, ob irgend eine Nothwendigkeit oder freie Wahl sie zu diesen traurigen Einöden geleitet hat, welche Erfahrungen und Begegnisse ihnen hier zu Theil wurden, mit welcher Stimmung und mit welchem Vorhaben sie wieder unter Segel gegangen sind — das Alles ist bis jetzt unaufgeheilt geblieben. Unzweifelhafte Spuren erzählen, daß damals zuerst auf einige Monate die belebende Thätigkeit der Cultur und Wissenschaft unter den starren Klippen Platz nahm, daß Schläge von Hammer und Art weithin die Luft erfüllten, während an mehreren Plätzen, wie sich aus den aufgestellten Observatorien erkennen ließ, durch Beobachtungen und angestrengte Arbeiten neue Aufschlüsse über die Natur unseres Erdkörpers erstrebt wurden.

Es ist bekannt, wie erst im dritten Jahre der planmäßigen Forschungen nach den Vermissten — erst im fünften Jahre, nachdem sie von dort weiter gegangen waren — die Ueberreste dieses ersten Winterlagers aufgefunden worden sind, wie dann das ganze Erdreich der kleinen Insel, die Höhen und Gründe, mit allem Fleiß und mit verzweifeltsten Anstrengungen durchsucht, wie selbst die Gräber der drei

Gefährten, welche sie zurückließen, eröffnet wurden, um Nachrichten von Franklin zu entdecken oder über die Wege, welche er gegangen war, irgend eine bestimmte Aufhellung zu erringen. Schon im Frühjahr 1851 sandte Penny aus seinem Winterquartiere wieder einen Schlitten aus, um die Beechey-Insel und ihre Umgebungen von Neuem auszukundschaften. Und als die arktischen Geschwader im August desselben Jahres zurückkehrten, vermochten sie nicht an der denkwürdigen kleinen Insel vorüberzusegeln, ohne abermals nach den Spuren Franklin's und seiner Gefährten zu suchen. Im Jahre 1852 zum Stationsplatz und zur Basis der neuen arktischen Expeditionen ersehen, diente die Beechey-Insel auf zwei Jahre zum Aufenthalt und Wohnplatz der Mannschaft des Nordstern. Der Eindruck der von Eis umstarrten Gestade und kahlen Felsen, ein Bild unförmlich übereinander geworfener Steinmassen, die Unfruchtbarkeit und Ungebeilichkeit der Landschaft, in welche sich selbst Bären, Wölfe und Füchse nur selten verirrten oder doch nur sehr vereinzelt gesehen wurden, traf besonders die Männer des Investigator, die aus den ungleich belebteren Gegenden der Baring- und der Melville-Insel herzugekommen waren ¹⁾. Denselben abschreckend düsteren, fast unheimlichen Charakter athmen auch die Darstellungen der Landschaft in Bildern oder Ansichten, welche neben den speciellen Situationsplänen der nunmehr mit dem lebhaftesten Interesse betrachteten Insel im Laufe der Expeditionen von 1850—51 aufgenommen wurden ²⁾.

Daher trat in jenen Tagen, als das arktische Geschwader sich anschickte, von diesem gemeinsamen Sammelpunkte aus südwärts zu steuern, ein letztes Erforderniß in seiner ganzen Bedeutung hervor. Es war unerläßlich, an diesem von allen natürlichen Hilfsquellen völlig ent-

¹⁾ Man vergleiche die Schilderung von Niertsching im Missionsblatt aus der Brüdergemeine, Januar 1855, S. 17: „Auf der Beechey-Insel hatte die Mannschaft des Nordstern in 2 Jahren gegen 4000 Stück Seerögel und 37 Eisbären erlegt, welche sich aber nur im Sommer bis in diese Gegend verirren, im Winter kommt höchstens bisweilen ein Welf oder ein weißer Fuchs vor.“ — „Erde findet man kaum noch irgend wo, und Gras und Moos sind völlig verschwunden. Von Wild ist auch selten etwas zu sehen.“

²⁾ J. W. in Kane The United States Grinnell Expedition p. 162—63. Kennedy Short narrative of the second voyage of the Prince Albert p. 188—189. Man wird nicht übersehen, daß diese beiden Ansichten in der zweiten Hälfte des Monats August, mithin in der verhältnißmäßig günstigsten Zeit des Jahres, aufgenommen sind; die erste 1850, die andere 1852.

blößten Gestade den etwa später noch eintreffenden arktischen Reisenden eine Stätte zur Aufnahme zu bereiten und einen angemessenen Bedarf an Lebensmitteln zurückzulassen. Hierbei scheint der Gedanke, als ob Franklin oder ein Theil seiner Gefährten nach diesem seinem ersten Winterquartiere zurückgelangen könnte, tief im Hintergrunde geblieben zu sein, und noch weniger konnte die Ankunft des Dr. Kane und seiner Gefährten erwartet werden, die mit dem Plane ausgegangen waren, vom Smith-Sunde aus eine nördliche Richtung einzuschlagen. Dagegen machte sich um so dringender die Möglichkeit geltend, daß die Mannschaften der Enterprise demnächst im Zustande des Mangels sich zu der Beechey-Insel wenden könnten. Denn aus der vom Lieut. Meham überbrachten Kunde schaft ging hervor, daß Collinson genau zwei Jahre zuvor von seinem Winteraufenthalt in der Walker-Bai mit dem Vorhaben aufgebrochen war, in der durch seine Schlittenzüge neuentdeckten Straße (s. S. 138 u. 139) zwischen dem Prinz-Alberts- und Wollaston-Land eine Durchfahrt zu suchen, und man konnte nicht in Zweifel sein, daß diese Straße mit dem von Rae entdeckten und benannten Russell-Golf identisch war ¹⁾. Abgesehen von dieser Eventualität ließ sich noch denken, daß er mit der Zeit entweder durch den Peel-Sund oder selbst durch die Banks-Straße, wie M'Clure vor ihm, in diese Gegend gelangte. Und obgleich Collinson bis dahin noch nicht die entfernteste Kunde der überraschenden Entdeckungen und Begegnisse hatte, aus welchen seit dem Jahre 1850 die neuen Pläne der Unternehmungen für Franklin entsprungen waren, so glaubte man

¹⁾ Rae kam am 8. Mai 1851 von der Dolphin- und Union-Straße herauf, dem westlichen Rande des Wollaston-Landes folgend, an seinen „Russell-Golf“. Wie es so oft den Seefahrern in ähnlichen Fällen (z. B. beim Lancaster-Sund, Smith-Sund u. s. w.) begegnet ist, blieb auch er damals darüber ungewiß, ob dieser Einschnitt eine „Bai“ oder eine „Straße“ sei; er neigte jedoch, auf eine freilich nur dürftige Auskunft hin, die er von den dortigen Eingeborenen erfragt hatte, zu der letztern Ansicht („it is difficult to determine, whether the water dividing these two shores is a bay or a strait, but from the little information I could obtain from the Esquimaux I suspect it to be the latter.“ *Parliam. Papers* 1852. Vol. 50. „Further correspondence and proceedings connected with the arctic expedition“ X, p. 21). Die verhältnißmäßig geringe Abweichung der Angaben von Collinson und Rae in Beziehung auf die geographische Lage (der erste bestimmt dieselbe auf 70° 00' 23", der letzte auf 70° 30' nördl. Br.) erklärt sich genügend aus dem Abstände des nördlichen und südlichen Küstenrandes an der Mündung.

doch dessen gewiß zu sein, daß er nach gelungener Durchfahrt mittelst der zahlreichen Nachrichten, die an allen hervorragenden Küstenpunkten des Melville=Soundes und der Barrow=Strasse angezeigt waren, auf die Beechey=Insel hingewiesen werden mußte. Endlich lag in Folge der Erfahrungen von Kennedy, M'Clintock und Belcher die Besorgniß nahe, daß der Zugang zu jenem, Collinson bereits bei seiner Abreise bekannten Depot, welches Capt. Sir James Ross im Jahre 1849 an der Südseite der Barrow=Strasse im Leopolds=Hafen errichtet hatte, durch die anerkannt ungünstige Lage dieses Hafens versperrt, und demzufolge das Depot der Beechey=Insel von höchster Wichtigkeit sein konnte ¹⁾.

So war es denn für die Heimkehrenden nach so manchen schweren Schlägen des Mißgeschicks und bei dem endlichen entschiedenen Mißlingen dieser Expedition ein beruhigendes und gewissermaßen selbst versöhnendes Bewußtsein, neben den Gräbern und Denkmälern ihrer hingeschiedenen Gefährten für spätere Ankömmlinge auf der wüsten Insel Obdach und Mittel der Rettung gesichert zu haben. Nicht ohne eine gewisse Erleichterung mochten sie zuletzt auf die Flaggenstange zurückblicken, welche in der Ferne noch die Stelle des mit Lebensmitteln und Steinkohlen reichlich versehenen Northumberland=Hauses anzeigte, in dessen Nähe auch mehrere kleine Ruderböte und ein größerer Schoner (wahrscheinlich die vom Admiral Sir John Ross im Jahre 1850 herbeigeführte „Mary“) stehen blieben. Denn Niemand unter ihnen hatte die leiseste Ahnung, daß Collinson fast in denselben Tagen (20. Aug. 1854) die Behrings=Strasse wieder erreicht hatte, und daß Rae schon seit dem Anfang des Monats von der Repulse=Bai her unterwegs war, um die letzten erschütternden Zeugnisse des Untergangs der Expedition des Erebus und Terror nach England zu überbringen.

Es ist kaum zu bezweifeln, daß die Entdeckungen auf dem Gebiete der höheren arktischen Zonen hiermit auf lange Zeit zum Still-

¹⁾ Capt. Sir Edw. Belcher's Brief an die Admiralität vom 14. August 1852 (Parl. Pap. 1853. Vol. 60. Arctic exped. p. 12) »Port Leopold is at present (i. e. in dem sonst so günstigen Jahre 1852) equally inaccessible, as reported by Comm. M'Clintock It is therefore a most serious drawback to any chances of relief that these depots should have been placed on the southern shores of the Sound, when it is well known that the northern are always easily and safely accessible.«

stande, mithin zu einem gewissen Abschluß gelangt sind; denn der oben erzählte Ausgang der letzten Unternehmungen kann des abschreckendsten Eindrucks nicht fehl gehen, und die Spuren des endlichen Schicksals der so lange vergebens Gesuchten verweisen auf niedrigere Breiten. Eine vollständige, die letzten Forschungs-Ergebnisse zusammenfassende kartographische Darstellung des Nordpolarkreises war daher höchst wünschenswerth und zum richtigen Verständniß der letzten Kunde um so weniger zu entbehren, als unsere bisherigen Nordpolararten in dieser Hinsicht als gänzlich antiquirt betrachtet werden müssen. Allen Freunden der geographischen Wissenschaft und besonders auch denjenigen, welche dem Verlauf der Franklin-Expeditionen folgen, den Schauplatz ihrer Thaten sich vergegenwärtigen wollen, wird es daher in hohem Grade erfreulich sein, daß ein auf dem Felde der Geographie und Kartenzeichnung glänzend bewährter Gelehrter, Herr Dr. Kiepert, einer so wichtigen und schwierigen Aufgabe sich unterzogen hat. Die von ihm entworfene und bearbeitete „Karte der Nordpolarländer“, welche durch die vom Herrn Prof. Dove eingetragenen Bezeichnungen der Wärmeverbreitung (für Januar, Juli und den Jahresdurchschnitt) noch ein besonderes Interesse gewinnt, wird in den nächsten Tagen von der Verlags-handlung unserer Zeitschrift ausgegeben werden.

Gleichzeitig erscheint, ebenfalls von Herrn Dr. Kiepert mit Benutzung der neuesten Forschungen und Erkundungen entworfen und bearbeitet, eine Karte der nördlichen Hemisphäre innerhalb des 40sten Breitengrades, die den Freunden der Erdkunde in gleichem Maße empfohlen zu werden verdient, vorzüglich aber auch Lehrenden und Lernenden sehr willkommen sein wird.

C. Brandes.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1855

Band/Volume: [4](#)

Autor(en)/Author(s): Brandes Carl Friedrich Robert

Artikel/Article: [Die letzten Unternehmungen zur Rettung Sir John Franklin's und seiner Gefährten 97-148](#)