

**Liebe Freundinnen und Freunde polarer Welten,
hier ist das Protokoll unserer 11. Zusammenkunft vom 29. April
2015 bei Dr. Heidi von Leszczynski, Hühnerweg 29, 60599 Frankfurt**

Erster Bericht

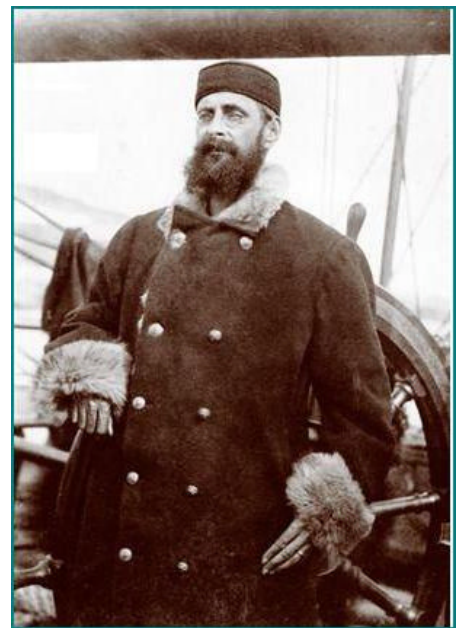
Ralph D. Rudolph

„Die Greely-Expedition im 1. Internationalen Polarjahr (1881-1884). Auf den Spuren von Schiffbruch, Hunger, Erfrierung und Kannibalismus.“

Im 19. Jahrhundert war die Arktis das Ziel zahlreicher Expeditionen. Eine der bedeutendsten der damaligen Zeit war die "Lady-Franklin-Bay"-Expedition unter Oberleutnant Adolphus Washington Greely, die am 8. Juli 1881 startete.

Ralph Rudolph berichtete detailreich über seine Reise nach Pim-Island zum letzten Aufenthaltsort und Auffindungsort der Greely-Expedition. Da dort, wie Ralph sagte, „nur“ die steinernen Überreste der Unterkunft zu sehen waren, machte er einen weiten erklärenden Vorspann zur Hinführung auf diesen authentischen Ort der Polargeschichte.

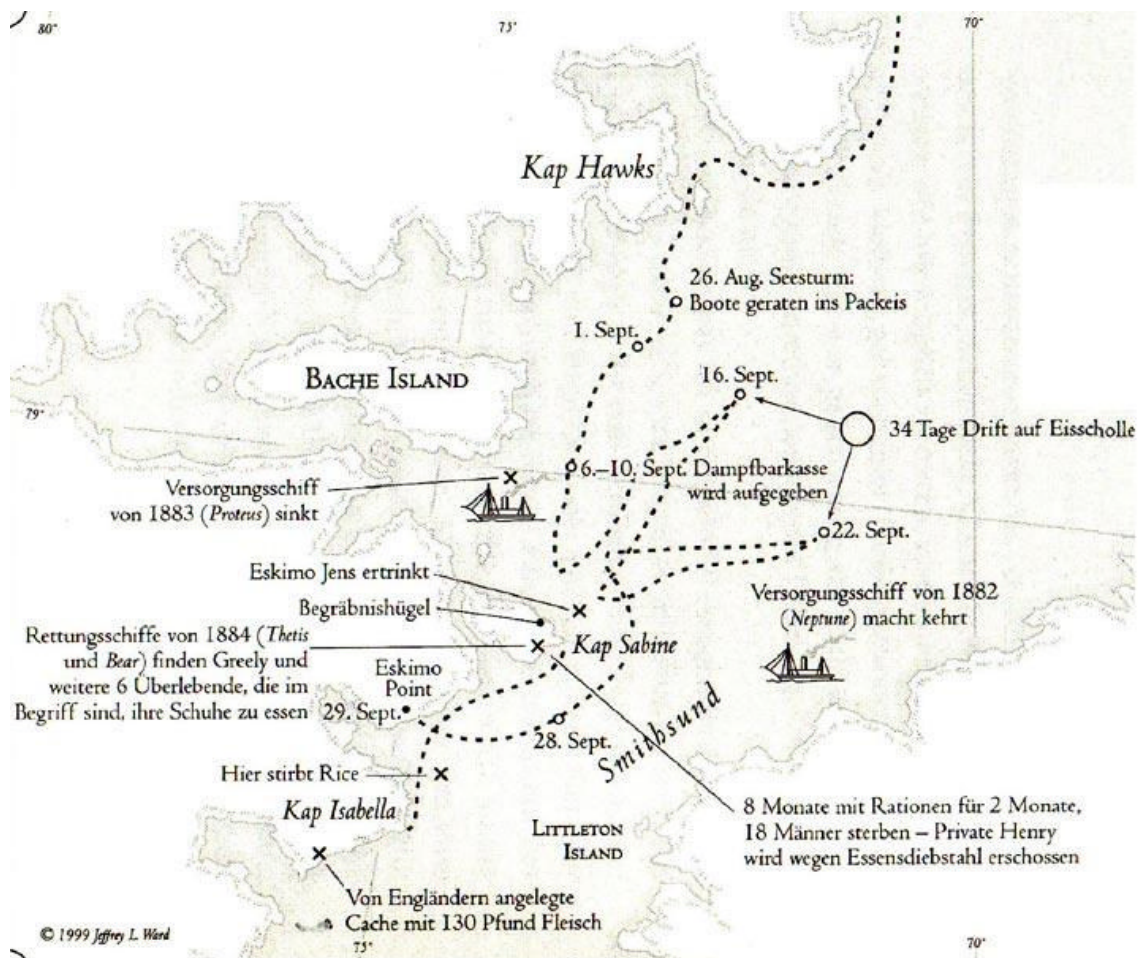
Adolphus Greely (1844-1935) war ein US-amerikanischer Polarfahrer und Offizier. Er trat als Siebzehnjähriger in die 19. Massachusetts Freiwilligen-Infanterie ein und nahm am amerikanischen Bürgerkrieg teil. Bis 1873 wurde er zum <http://de.wikipedia.org/wiki/Leutnant> Leutnant der Kavallerie befördert und diente im Westen der USA und in Washington. Später wechselte er zum Fernmeldecorps der US-Armee und leitete eine Reihe von Missionen zum Aufbau von Telegraphenverbindungen quer durch die USA.



Auf der internationalen Polarkonferenz von 1879 wurde der einjährige Betrieb einer Kette von Polarstationen zur systematischen Erforschung der Arktis vorgeschlagen. Der US-Kongress bewilligte im Jahr darauf Gelder zum Aufbau einer bemannten Station an der Lady Franklin Bay auf Ellesmere Island. Das war der Beitrag der Vereinigten Staaten zum Ersten Internationalen Polarjahr 1882/83. Mit der Durchführung wurde Adolphus Greely beauftragt, der sich für diese Mission freiwillig gemeldet hatte, obwohl er über keine Arktis-Erfahrung verfügte.

Er startete 1881 mit 25 Mann an Bord des gecharterten Schiffes *Proteus*, das die Expedition an der Lady Franklin Bay absetzte und anschließend nach Neufundland zurückkehrte. An der Lady Franklin Bay auf Ellesmere Island errichteten die Männer die Polarstation *Fort Conger*. Trotz fehlender Erfahrung und starker Spannungen unter den Offizieren der Mission konnte das Expeditionscorps einen Großteil der Küstenlinie Nordwest-Grönlands erstmals kartographieren und Ellesmere Island von Ost nach West durchqueren. Leutnant James B. Lockwood stellte während dieser Expedition einen neuen Rekord auf und erreichte 83° 24' N.

Dennoch endete die Greely-Expedition in einer Katastrophe, da die zwei vereinbarten Versorgungsfahrten in den Sommermonaten der Jahre 1882 und 1883 Greelys Männer nicht erreichten. Gemäß seinen Anweisungen für diesen Fall gab Greely am 9. August 1883 Fort Conger auf und trat den Rückzug nach Süden an. Unter großen Anstrengungen erreichten er und seine Männer schließlich Kap Sabine am Smithsund auf 78° 40' N, wo sie auf Pim Island überwintern mussten. Da die Versorgungsschiffe hier entgegen dem Notfallplan keine ausreichenden Depots angelegt hatten, starben während des Winters 17 Expeditionsmitglieder an Hunger, Unterkühlung und Ertrinken; ein weiterer Teilnehmer wurde wegen wiederholten Proviantdiebstahls erschossen. Am 22. Juni 1884 fand ein Entsatzgeschwader Greely und die letzten sechs Mitglieder seiner Expedition. Das vormalige Walfangschiff *Bear of Oakland*, in Greenock (Schottland) gebaut, erreichte die fast Aufgegebenen, als sie dabei waren, das Leder ihrer Schuhe zu verspeisen. Einer der Geretteten starb noch während der Rückfahrt.



Quelle: Brainard Die letzte Etappe des Rückzugs zum Kap Sabine

Greely wurde für den katastrophalen Ausgang der Expedition öffentlich kritisiert, doch wurde bald erkannt, dass er seine Aufgaben und Befehle korrekt und umsichtig ausgeführt hatte. 1886 wurde er in den Rang eines Hauptmanns (Captain) und im März 1887 auf Anordnung von Präsident Grover Cleveland zum Brigadegeneral (Brigadier General) befördert. Ein Fjord im Westen von Ellesmere Island wurde nach Greely benannt und ebenso eine Insel im Archipel Franz-Josef-Land. Karriere als Meteorologe. 1886 trat Greely in das Signal and Meteorological Bureau, das amerikanische Wetteramt, ein. Er wurde dort als lokaler Held eingesetzt, um die

verbreitete Korruption einzudämmen. Von 1887 an leitete er die Behörde, bis sie 1891 in das Department für Landwirtschaft überging. Während der nächsten 20 Jahre war Greely verantwortlich für die Konstruktion Zehntausender Kilometer von Telegraphen- und unterseeischer Kabelverbindungen in Puerto Rico, Kuba, den Philippinen, Alaska und anderswo.

Greely war Delegierter bei der Internationalen Telegraphenkonferenz in London und 1903 bei der Internationalen Konferenz für drahtlose Telegraphie in Berlin. Im Jahr 1887 wurde Greely zum Mitglied der Leopoldina gewählt. Greely gehörte am 13. Januar 1888 zu den Gründungsmitgliedern der National Geographic Society, deren Vizepräsident er später wurde. Kurz vor seinem Tod erhielt Greely am 21. März 1935 die Medal of Honor des US-Kongresses. Adolphus Greely starb am 20. Oktober 1935 in Washington, D.C.

Zweiter Bericht

Ulrich Brocksiepen

„Die polare Sensation des Jahres 2014: Wiederauffindung der „Erebus“, dem Flaggschiff der bis heute verschollenen Franklin-Expedition (1845-1848)“ (Kurzbeitrag)

Dr. Ulrich Brocksiepen berichtete über den spektakulären Fund der HMS Erebus, dem Flaggschiff John Franklins.

Die HMS Erebus war ein 1826 gebautes Kriegs- und Forschungsschiff der Royal Navy im 19. Jahrhundert. Die Erebus gehörte der Hecla-Klasse der Bombarden (bomb vessels) an, Schiffe zum Beschuss der Küste mit schweren Mörsern. Sie wurde nach Erebus (latinisiert Erebus) benannt, dem Gott der Finsternis in der griechischen Mythologie. Bekannt wurde sie für ihre Beteiligung an den Expeditionen von James Clark Ross in der Antarktis sowie der letzten Expedition von John Franklin in der kanadischen Arktis. Dort wurde das Schiff im Jahre 1848 von seiner Mannschaft aufgegeben.

Die Erebus wurde von Sir Henry Peake entworfen und im Jahre 1826 in den Docks von Pembroke in Wales fertiggestellt. Die für ihre Kriegsaufgabe, das Verschießen von schweren Mörsergranaten, notwendige schwere und robuste Konstruktion, sowie ihr verhältnismäßig geringer Tiefgang machte die Erebus in der Zeit des relativen Friedens, die für Großbritannien nach Ende der Napoleonischen Kriege und des Britisch-Amerikanischen Kriegs folgte, zur Erforschung der Polarmeere interessant, und so wurde sie bei zwei großen Polarexpeditionen als Flaggschiff verwendet: Sie erkundete 1839–1843 unter James Clark Ross zusammen mit einer kleineren Bombarde der Fury-Klasse, der HMS Terror, die Antarktis.

1844 wurde sie für die spätere Franklin-Expedition weiter modernisiert und an die Erfordernisse der Polarmeere angepasst. So wurde ihr Bug, ihre interne Struktur und die Decks mit Holz und Kupferplatten verstärkt, sie erhielt ein kohlebetriebenes Zentralheizungssystem, und zusätzlich zu ihren Segeln wurde eine Dampfmaschine einer Lokomotive der Greenwich Railway Company eingebaut, die 25 PS an einen knapp zwei Meter großen Propeller abgab und es der Erebus ermöglichen sollte, unabhängig von der Windsituation jede sich bietende Lücke im Packeis nutzen zu können. Trotz dieser modernen Ausrüstungsmerkmale scheiterte die Expedition unter der Leitung von John Franklin. Das Schiff wurde schließlich im Verlauf der unglücklichen Franklin-Expedition von der Mannschaft im Frühjahr 1848 vor der King-

William-Insel im Packeis aufgegeben. Vermutlich sank die Erebus oder das zweite Schiff der Expedition, die Terror, dort einige Zeit später in aufrechter Stellung, wie Inuit-Augenzeugen berichteten.

Am 9. September 2014 gab der kanadische Premierminister Stephen Harper in Ottawa bekannt, dass eines von Franklins Schiffen zwei Tage zuvor in der Victoria Strait mit Hilfe eines U-Boots lokalisiert worden sei. Es stellte sich im Lauf der Untersuchungen heraus, dass es sich um die HMS Erebus handelte. Die kanadische Regierungsbehörde Parks Canada hatte seit 2008 sechs große Expeditionen organisiert, um die Wracks der HMS Erebus und HMS Terror zu finden. Einem Sonarbild zufolge seien Teile der Deckstruktur noch intakt, inklusive des Hauptmasts, von dem man vermutet hatte, er sei beim Schiffsuntergang vom Eis abgerissen worden. Das Schiff befindet sich südwestlich von King William Island in relativ geringer Tiefe von ca. 10 Metern. Die genaue Fundstelle wird auch Furcht vor Raubtauchern geheim gehalten. Bereits 1992 hatte Kanada die vermutete Untergangsstelle der Schiffe zu einem Ort von nationaler Bedeutung, zu einer National Historic Site of Canada, erklärt.^[4]

TRAIL OF DEATH

After abandoning Erebus and Terror in the ice off King William Island, the surviving crew members of the Franklin expedition attempted to escape the Arctic on foot. Succumbing to scurvy, starvation and lead poisoning, none would survive.

