

Johann August Miertsching,  
Reise-Tagebuch,  
Gnadau 1856



Barbara Bauer, Wien

„Das Schiffsleben ist doch ein elendes!“

Johann August Miertschings Reisetagebuch der  
Arktisexpedition unter dem Kommando von Robert  
M'Clure (1850-1854)

Unter den über 4.300 geographischen Werken, die die Sammlung Woldan beherbergt, befinden sich einige Reiseberichte, die die Suche nach einer Nordwestpassage zum Thema haben. Einen davon möchte ich auf den folgenden Seiten vorstellen: das Reisetagebuch von Johann August Miertsching, der 1850 bis 1854 an jener britischen Marineexpedition teilnahm, die schließlich die lang gesuchte nordwestliche Durchfahrt entdeckte.<sup>1</sup>

Die Suche nach der Nordwestpassage, dem Seeweg, der über die arktischen Gewässer Nordamerikas vom Atlantik in den Pazifik führt, beschäftigte Großbritannien ab dem 16. Jahrhundert. 1845 segelten zwei Schiffe unter dem Kommando von John Franklin ins arktische Eis, um die Passage zu finden, doch die Reise wurde statt des von der Admiralität und der britischen Öffentlichkeit erwarteten Triumphes eine der größten Tragödien der Seefahrt.

<sup>1</sup> J. A. Miertsching, Reisetagebuch des Missionars Johann August Miertsching, welcher als Dolmetscher die Nordpol-Expedition zur Aufsuchung Sir John Franklins auf dem Schiff Investigator begleitete. In den Jahren 1850-1854, Gnadau 1855 [bzw. 2. Auflage, Gnadau 1856, Sammlung Woldan, R-I: PO/Ark 47]. Zitat in der Überschrift: Ebd., 13.

1848 schickte die Admiralität die ersten Suchexpeditionen nach Franklin aus. Im Laufe der folgenden zehn Jahre wurden über zwanzig Expeditionen in die Arktis unternommen, um Spuren der Verschollenen zu finden. Eine davon war die Expedition unter dem Kommando von Richard Collinson, die im Jänner 1850 von England abreiste; sie nahm die Route über Cape Horn, um von der Beringstraße aus in das arktische Insellabyrinth vorzudringen. Collinsons Expedition bestand aus zwei Schiffen, der *Enterprise* und der *Investigator*. Erstere wurde von Collinson selbst befehligt, letztere stand unter dem Kommando von Commander Robert John LeMesurier M'Clure, einem zweiundvierzigjährigen Iren, dessen Karriere bis dahin nur langsame Fortschritte gemacht hatte. Die *Investigator* hatte eine Besatzung von sechsundsechzig Männern an Bord.

Um allen Hinweisen auf den Verbleib von Franklins Schiffen nachgehen zu können, war es notwendig, einen Übersetzer für die Eskimosprache mitzunehmen. Die britische Admiralität wandte sich an die Mission der vereinigten mährischen Brüder in London mit der Bitte, der Expedition einen ihrer in Labrador tätigen Missionare als Dolmetscher zur Verfügung zu stellen. Die Wahl fiel auf den zweiunddreißigjährigen Sachsen Johann August Miertsching, der sich gerade in Deutschland aufhielt. Miertsching war bis auf den Naturwissenschaftler Berthold Seemann, der 1848 die *Herald*-Expedition begleitete, der einzige Deutsche, der an einer Franklin-Suchexpedition der britischen Marine teilnahm. Er wurde in den Offiziersrang aufgenommen und vorläufig auf der *Investigator* einquartiert, weil auf der *Enterprise* bei der Abreise der Expedition keine Kajüte frei war. Collinson wollte, dass der Übersetzer während eines kurzen Aufenthalts in der Fortescue Bay (Patagonien) auf die *Enterprise* umzog, doch Commander M'Clure setzte sich dafür ein, dass Miertsching bis Honolulu an Bord der *Investigator* bleiben konnte. *Mir war dies sehr lieb, denn der Umzug von Schiff zu Schiff bei starkem Regen und hohen Wellen hätte viel Beschwerlichkeit gehabt und meine Sachen wären alle naß geworden,* schreibt der Missionar.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 11 sowie vii, 3; L. Neatby (Ed.), *Frozen Ships. The Arctic Diary of Johann August Miertsching 1850-1854*, London 1967, xf.; L. P. Kirwan, *A History of Polar Exploration* (Penguin Books 1705), Harmondsworth 1962, 33; T. B. Collinson (Ed.), *Journal of H.M.S. Enterprise, on the Expedition in search of Sir John Franklin's Ships by*

Nach der Umfahrung von Cape Horn wurden die beiden Schiffe getrennt, und bei seiner Ankunft auf Honolulu musste M'Clure erfahren, dass die *Enterprise* einen Tag zuvor abgesegelt war. Er setzte in der Folge alles daran, sie einzuholen und nahm, anstatt wie vorgesehen über Kamtschatka zu fahren, die schnellere, aber gefährliche und damals kaum bekannte Route über die Aleuten. Dank dieser Abkürzung erreichte die *Investigator* den Kotzebue Sound lange vor der *Enterprise* am 29. Juli, wo sie die bei Point Barrow stationierte *Plover* und die unter dem Kommando von Kapitän Kellett stehende *Herald* traf. Auf keinem der beiden Schiffe wusste man etwas von Collinson. Kellett bat M'Clure, wenigstens vierundzwanzig Stunden zu warten, doch M'Clure weigerte sich. *Da aber unser Kapitain mit Recht glauben konnte, daß die schneller segelnde Enterprize unbemerkt hier vorbei gesegelt sei, so antwortete er [...] durch Signale: Kann nicht warten!*, schreibt Miertsching.<sup>3</sup> In Wahrheit ging M'Clure zu Recht davon aus, dass er die *Enterprise* überholt hatte; er wollte jedoch nicht warten, weil er sich von Collinson schäbig behandelt fühlte.<sup>4</sup> Ein weiterer Grund für M'Clures eigenmächtiges Vordringen ins arktische Eis war vermutlich, dass er die späte und vielleicht letzte Chance auf Ruhm ergriff, die sich ihm bot.

Kapitän Collinson erreichte die Beringstraße erst Ende August, redete sich ein, M'Clure ohnehin nicht mehr einholen zu können, und verbrachte den Winter in Hongkong. Als er 1851 ins Eis fuhr und feststellte, dass die *Investigator* überall schon vor ihm gewesen war, wurde Collinson bewusst, dass er sich dadurch, dass Miertsching auf M'Clures Schiff geblieben war, nicht mit den Inuit verständigen konnte und somit seine Suche nach Franklin kaum mehr eine Aussicht auf Erfolg haben würde.

---

Behring Strait 1850-55, London 1889, 50; S. Osborn (Ed.), *The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. Investigator, Captain R. M'Clure, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854*, London 1856, 20.

<sup>3</sup> Miertsching, *Reisetagebuch*, 17; Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 33; A. Cooke – C. Holland, *The Exploration of Northern Canada 500 to 1920. A Chronology*, Toronto 1978, 187.

<sup>4</sup> Der Schiffsarzt Doktor Armstrong gibt das in seinem Reisebericht offen zu, vgl. A. Armstrong, *A personal narrative of the Discovery of the North-West Passage; with numerous incidents of travel and adventure during nearly five years' continuous service in the Arctic regions while in search of the expedition under Sir John Franklin*, London 1857, 76-78.

Während die Fahrt der *Enterprise* weitgehend in Vergessenheit geriet, wurde die Expedition der *Investigator* berühmt, vor allem deshalb, weil M'Clure im Oktober 1850 die Nordwestpassage fand. Der weitere Expeditionsverlauf war allerdings weniger erfolgreich und endete beinahe in einer Katastrophe von Franklin'schen Ausmaßen, weil das Eis in der Bucht, in der die *Investigator* ihren zweiten Winter verbrachte, nicht mehr aufbrach. Als bereits alles verloren schien, wurde die Besatzung im Frühjahr 1853 von Kapitän Kellett, der nach der Rückkehr der *Herald* nach England mit einer Expedition unter dem Oberkommando von Sir Edward Belcher erneut in die Arktis aufgebrochen war, gerettet. Die *Investigators* kehrten im Herbst 1854 nach England zurück.<sup>5</sup>

M'Clures Expedition ist durch mehrere Berichte gut dokumentiert. Das ist insofern überraschend, als es allem Anschein nach Bemühungen seitens des Kommandanten gab, die Aufzeichnungen anderer Expeditionsteilnehmer verschwinden zu lassen. Beim Umzug auf Kelletts Schiffe durfte niemand seine Aufzeichnungen mitnehmen. *Daß ich meine Schreibereien, die mir viel Mühe gemacht, und die mir über Alles werth sind, zurücklassen muß, schmerzt mich sehr*, schreibt Miertsching.<sup>6</sup> M'Clure versprach dem Übersetzer, ihm sein Tagebuch bei einer späteren Gelegenheit mitzubringen, hielt sein Versprechen aber nicht: *Mein Tagebuch hatte der Kapitain nicht mitnehmen können; denn wenn dasselbe auch nicht schwer war, hätte er doch dann auch die Schriften und Journale der andern Offiziere mitnehmen müssen, und das wäre zu viel geworden.*<sup>7</sup> Die Begründung, die M'Clure Miertsching gab, überzeugt nicht, weil der Übersetzer, der kein Mitglied der Marine war, nicht mit anderen Offizieren gleichgesetzt werden konnte – M'Clure hätte für ihn ohne weiteres eine Ausnahme machen können. Als im Frühjahr 1854 eine Schlittengruppe unter Kelletts zweitem Navigationsoffizier Frederick Krabbé die *Investigator* aufsuchte, konnte dieser

<sup>5</sup> Kirwan, *History*, 189f.; Cooke – Holland, *Northern Canada*, 187f.; F. Skead, *Private Journal kept on board H.M.S. Enterprise, 14 October 1849 – 8 March 1852*, Scott Polar Research Institute, MS 1161 D, 30, 33, 35; P. Berton, *The Arctic Grail. The quest for the North West Passage and the North Pole, 1818-1909*, New York 2000, 295.

<sup>6</sup> Miertsching, *Reisetagebuch*, 139; Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 201 (Fußnote); Berton, *Arctic Grail*, 263.

<sup>7</sup> Miertsching, *Reisetagebuch*, 149.

keine Tagebücher außer dem des ersten Leutnants finden.<sup>8</sup> Die wahrscheinlichste Erklärung für das rätselhafte Verschwinden der Aufzeichnungen ist, dass M'Clure, der bereits an seinem eigenen Mythos als Entdecker der Nordwestpassage bastelte, und Berichte anderer Expeditionsteilnehmer, die von Hunger, Leid, Verzweiflung, Skorbut, Auspeitschungen, Streitigkeiten und Fehlentscheidungen erzählten, unterdrücken wollte. Sein Vorhaben war nur teilweise erfolgreich: Zumindest die beiden Schiffsärzte und der Matrose James Nelson konnten ihre Aufzeichnungen retten.<sup>9</sup> Von M'Clures zweitem Leutnant Samuel Gurney Cresswell blieben zwar keine Bordjournale, aber einige Briefe, die er am Anfang der Reise an Familienmitglieder schrieb, und die Aufzeichnungen, die er auf seiner Heimreise nach England führte, erhalten.<sup>10</sup> Kapitän M'Clures Journale und Briefe befinden sich heute in der Bibliothek der Royal Geographical Society in London.<sup>11</sup>

Drei Berichte über die *Investigator*-Expedition wurden veröffentlicht. Der „offizielle“ Reisebericht der Expedition, der ebenso wie Miertschings Tagebuch in den Beständen der Sammlung Woldan zu finden ist, erschien 1856 unter dem Titel *The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. Investigator, Captain R. M'Clure, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, ed. by Commander Sherard Osborn, from the logs and journals of Capt. Robert LeM. M'Clure*. Der Eindruck, dass es sich bei dem Buch um den vom Kapitän verfassten Bericht handelt, ist aller-

<sup>8</sup> F. Krabbé, Journal of the Proceedings of Her Majesty's Sledge Newton, detached from Her Majesty's Ship Resolute, between 3d April and 13th June 1854, under the Command of Mr. F. J. Krabbé, Master, in: British Parliamentary Papers 1855a, Sledge Journeys, Part II, No.16, London 1854-55, 715; Miertsching, Reisetagebuch, 166, 177.

<sup>9</sup> Das Tagebuch des stellvertretenden Schiffsarztes Henry Piers befindet sich in den Beständen des National Maritime Museum, Greenwich (Journal of Henry Piers, Assistant Surgeon in H.M.S. Investigator, 14 Dec. 1849-31 Mar. 1853, on the Franklin Search expedition, National Maritime Museum, JOD/102). – Das Archiv des Scott Polar Research Institute in Cambridge beherbergt eine Kopie des zweibändigen Journals von James Nelson (J. H. Nelson, Voyage of H.M.S. Investigator, in search of Sir John Franklin, and resulting in the discovery of the North-West Passage. Journal, 1850-54, v. 1-2, Scott Polar Research Institute, MS 748/1-2; BJ Xerox).

<sup>10</sup> Publiziert in: D. Harrod (Ed.), War, ice and piracy. The remarkable Career of a Victorian Sailor. The Journals and Letters of Samuel Gurney Cresswell, London 2000.

<sup>11</sup> The R. J. LeM. McClure Collection, Royal Geographical Society, ar SSC/106.

dings falsch: Das Buch wurde von Sherard Osborn geschrieben, der offiziell nur als Herausgeber auftritt. Commander Osborn nahm an der Expedition von Edward Belcher teil und war bei den von ihm geschilderten Ereignissen erst ab Juni 1854 dabei. M'Clure übergab ihm nach der Rückkehr der Expeditionen nach England seine Tagebücher zur Bearbeitung, und Osborn, der sein schriftstellerisches Talent schon mit einem Reisebericht über eine frühere Franklin-Suchexpedition bewiesen hatte,<sup>12</sup> verfasste eine spannende Abenteuergeschichte, die M'Clure und seine tapfere Crew verherrlicht. Mit der Realität hat Osborns glatt geschliffene, beschönigende Erzählung wenig zu tun.

Der Schiffsarzt der *Investigator*, Doktor Alexander Armstrong, veröffentlichte 1857 einen Reisebericht, der als Entgegnung auf das Buch Osborns zu verstehen ist. Armstrong stellt Osborns Heldenepos eine realistische Schilderung der Reise entgegen, die die Leiden der *Investigators* und die an Bord herrschende Verzweiflung und Hoffnungslosigkeit nicht verschweigt; er äußert sich außerdem sehr unfreundlich über M'Clure und dessen Mannschaftsführung. Armstrong und M'Clure kamen nicht miteinander aus, vielleicht, weil sie andere Prioritäten setzten. Für den Schiffsarzt kam das Wohlergehen und die Gesundheit der Crew an erster Stelle, während für den ehrgeizigen M'Clure ab dem zweiten Winter nur noch die Befahrung der von ihm entdeckten Nordwestpassage zählte. Der Arzt wirft dem Kapitän in seinem Reisebericht Größenwahn, Skrupellosigkeit, falsche Entscheidungen und bewusste Täuschung vor.

Miertsching, dessen Bordjournal mit der *Investigator* im Eis verloren ging, rekonstruierte sein Tagebuch auf Kelleetts Schiffen aus der Erinnerung mit Hilfe einiger geretteter Notizen und Kapitän M'Clures Aufzeichnungen, die dieser ihm zur Verfügung stellte. Er informiert seine Leser darüber, dass sein Reisebericht erst ab Mai 1853 ein authentisches Tagebuch ist. Obwohl er die Rekonstruktion für mangelhaft hielt, ist sein Bericht der ehrlichste, humorvollste und im Bezug auf das Alltagsleben ergiebigste, der über die Reise der *Investigator* erschien. Dieses Bordtagebuch wurde 1967 in einer englischen Übersetzung von Leslie Neatby herausgegeben. Miertsching

<sup>12</sup> S. Osborn, *Stray Leaves from an Arctic Journal, or, eighteen months in the Polar regions in search of Sir John Franklin's Expedition in the years 1850-1851*, London 1852.

selbst veröffentlichte 1855 eine Überarbeitung. In der 1855 publizierten Version fehlen einige Passagen des Bordjournals, vor allem jene, die Streitigkeiten zwischen den Offizieren der *Investigator* betreffen. Manchmal wurden Formulierungen abgeschwächt oder Namen weggelassen, und mitunter fasste Miertsching mehrere Einträge zu einem zusammen oder datierte ein wenig anders. Außerdem ließ er bei der Überarbeitung seines Bordtagebuchs für die Publikation einige kritische Bemerkungen über die *Plover* und Belchers Expedition weg.<sup>13</sup>

Miertschings Reisetagebuch nimmt unter den Quellen zur Reise der *Investigator* eine besondere Stellung ein, weil es sich um den Bericht eines Außenseiters handelt, der zwar im Unterschied zu den meisten anderen Expeditionsmitgliedern aufgrund seiner Missionarstätigkeit in Labrador mit dem Leben im hohen Norden, aber nicht mit dem Leben auf See vertraut war. Miertsching berichtet daher über Aspekte des Alltagslebens, die in anderen Journalen übergangen werden, weil sie Marinemitgliedern ohnehin selbstverständlich schienen. Aus seinen Tagebüchern bekommt man einen guten Einblick in die tägliche Routine, die Religionsausübung und den Umgangston an Bord; man erfährt aber auch viel über das Fortkommen der Schiffe, die Gefahren der Eisnavigation und über die Schwierigkeiten, die sich durch die große Kälte im Alltag ergaben. Während Osborns Buch alles Negative ausblendet und Armstrong aufgrund seiner Abneigung gegen den Kapitän nicht immer als unvoreingenommen gelten kann, bleibt Miertschings Schilderung ausgewogen; er wollte M'Clures Unternehmungen weder idealisieren (wie Osborn) noch kritisieren (wie Armstrong), sondern berichtet offen und unbekümmert über die Vorkommnisse der Reise. Er freute sich über die Erfolge der Expedition, verschweigt aber den hohen Preis, den die Besatzung zahlen musste, nicht. Wenn es um Daten und Messergebnisse geht, verlässt man sich allerdings besser auf Doktor Armstrongs Bericht, da Miertsching dazu neigt, Phantasie-

<sup>13</sup> Vgl. zum Beispiel Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 37, 218, 229, 231, 235 sowie Miertsching, *Reisetagebuch*, 149f. Das Vorwort zum publizierten Reisebericht (i-x) wurde von einem namentlich nicht genannten Mitglied der Herrnhuter Bruderschaft verfasst. Anschließend folgt ein Inhaltsverzeichnis (xi). Die Reiseerzählung umfasst fünf Kapitel; den Anhang (195f.) bilden zwei Tabellen, die Jagderfolge Miertschings während der Reise dokumentieren.

zahlen anzugeben, und manchmal mit der Reihenfolge von Ereignissen durcheinander kommt; er stellt auch einige Gerüchte, die er aufgeschnappt hatte, als Tatsachen dar.<sup>14</sup>

Die Landschaften und Tiere, die die Expeditionsmitglieder sahen, vergleicht Miertsching in seinem Reisetagebuch mit den ihm bekannten in Labrador. Er berichtet, dass Nordlichter zwar häufig vorkamen, aber nicht so schön wie in Labrador waren, die Luftspiegelungen jedoch viel stärker waren als jene, die er kannte. Das Aussehen der Küsten von Prince Albert's und Banks Land erinnerte ihn an die Umgebung von Herrnhut, nur dass alles Grün fehlte. Auch das Aussehen und die Kleidung der Inuit, die man traf, vergleicht Miertsching mit dem Erscheinungsbild der Inuit von Labrador. Der Missionar erfüllte seine Funktion als Übersetzer überaus gut: Er konnte sich mit allen Stämmen, denen die Expeditionsmitglieder begegneten, trotz der zum Teil unterschiedlichen Dialekte verständigen und es gelang ihm stets, das Vertrauen der anfangs oft misstrauischen und ängstlichen Bevölkerung zu gewinnen. Besonders die Inuit von Cape Bathurst schlossen ihn ins Herz und wollten ihn gar nicht mehr fort lassen; der Häuptling bot dem Missionar Schlitten, Hunde, Zelt und seine Tochter an, um ihn zum Bleiben zu bewegen. Die Miertsching entgegengebrachte Sympathie wurde von ihm erwidert; bei der Lektüre des Reisetagebuchs fällt auf, dass Miertsching die Inuit mochte und sich freute, wenn er Gelegenheit bekam, sich mit ihnen zu unterhalten. Während sich die Offiziere der verschiedenen Franklin-Suchexpeditionen oft abfällig über die eingeborene Bevölkerung äußern, sah Miertsching nicht auf die Inuit herab und schrieb vor allem über ihre positiven Eigenschaften. *Diese Eskimos beschämen manche Christen, indem sie ihre Waaren lieber lange Tagereisen weit schaffen, um sie für Sachen, die ihnen nützlich sind, einzutauschen, statt in der Nähe verderbliches Wasser (Branntwein) dafür nehmen zu müssen*, berichtet er zum Beispiel über die Bewohner von Point Warren.<sup>15</sup> Als um das Seelenheil seiner

<sup>14</sup> Vgl. zum Beispiel Miertsching, Reisetagebuch, 157, 167. Einmal schreibt Miertsching von *Mr. Omaney's* [sic] Zelt, obwohl Kapitän Ommanney weder an M'Clures noch an Belchers Expedition teilnahm (170); Kelletts Winterhafen gibt er fälschlich mit Winter Harbour statt Dealy Island an (136). Bei den Todesfällen kommt Miertsching mit den Namen der Verstorbenen und den Sterbedaten durcheinander (138-140).

<sup>15</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 37; vgl. auch 27-29, 35, 40-42, 82-84.

Mitmenschen besorgter Missionar versuchte er stets, den Inuit von Gott zu erzählen. *Von einem höheren, göttlichen Wesen haben sie nur mangelhafte Begriffe, meint er: Doch giebt es ihrer Meinung nach zwei verschiedene Wesen, ein gutes und ein böses, in zwei verschiedenen Ländern, wohin sie selbst nach dem Tode kommen; Manche in das eine, Andere in das andere Land, je nachdem sie hier in diesem Leben gewesen sind.*<sup>16</sup> Für längere Gespräche mit den Inuit blieb Miertsching jedoch nie Zeit, da M'Clure und seine Offiziere lediglich an Informationen über Franklin interessiert waren und es stets eilig hatten, weiterzukommen.

Da es Miertsching nicht um eine objektivierte Reisebeschreibung ging, sondern um eine subjektive Schilderung seiner Eindrücke, erfährt man aus seinem Tagebuch nicht nur viel über den Reiseverlauf, sondern auch einiges über den Autor selbst. Miertsching war nicht weltfremd, aber manchmal etwas naiv; seine Moralvorstellungen waren streng. Er war botanisch interessiert,<sup>17</sup> ein sehr eifriger und erfolgreicher Jäger<sup>18</sup> und ein geschickter Handwerker: Er stellte zum Beispiel Blechkessel für die Schlittenreisen her und baute sich auf Belchers Schiff *North Star* eine Kajüte nebst Einrichtung.<sup>19</sup> Der Missionar wollte sich nützlich machen und half, wo immer er konnte. Am Anfang der Reise war es allerdings schwierig für ihn, sich seinen Mitreisenden verständlich zu machen, weil er nicht Englisch konnte. In seinem Tagebuch meint er, dass seine Schiffskameraden alle nett zu ihm waren, doch er fühlte sich anfangs [...] *sehr fremd in meinem schwimmenden Haus und der unbekanntnen Gesellschaft.*<sup>20</sup> Ab Mitte Februar lernte er täglich zwei Stunden Englisch, und am 10. Juni vermerkte er: *Das Lesen englischer Bücher geht immer besser, doch giebt es noch immer viele Worte, die ich nicht verstehe und bei denen ich das Lexikon zur Hand nehmen muß.*<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 30.

<sup>17</sup> Ebd., 37, 92, 97. Im Juli 1852 schrieb er: *Ich habe auf den verschiedenen Ländern bis jetzt 3785 Exemplare von Pflanzen, Gräsern und Moosen gesammelt und will diesen Monat damit fortfahren.* (118).

<sup>18</sup> In seinem unveröffentlichten Tagebuch lobt er sich selbst: [...] *with these northern ptarmigan and white bares no skilled sportsman is as renowned as I* (Übers. nach Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 106).

<sup>19</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 73, 132, 174.

<sup>20</sup> Ebd., 4 sowie 2.

<sup>21</sup> Ebd., 15 sowie 6. Ein wenig Deutsch sprach an Bord der *Investigator* nur der Matrose Charles Anderson, ein Afroamerikaner, der Koch auf einem Schiff gewesen war, das deutsche Auswanderer nach Amerika gebracht hatte. Er

Das Leben auf dem Schiff behagte dem Missionar überhaupt nicht. *Dies ist Alles für mich so neu, daß ich mich kaum hineinflinden kann,* schreibt er, *Ich vermutete etwas ganz Anderes auf unsrer gefabrvollen Reise. Ach Herr und Heiland, habe Geduld! Hilf Herr, auf welche Weise es auch sein mag. Ich bin sehr niedergeschlagen.*<sup>22</sup> Obwohl Miertsching nicht an Seekrankheit litt, empfand er die Bewegung des Schiffs als unangenehm, besonders bei starkem Wellengang: *Man kann weder stehen noch sitzen, und selbst liegend muß man sich mit Knie und Ellbogen feststemmen, um nicht aus der Koje geworfen zu werden. Dazu ist Alles im Schiffe naß.*<sup>23</sup> Gegen Feuchtigkeit und Kälte war Miertsching empfindlich; er berichtet, dass die Betten [...] *einen häßlichen Modergeruch angenommen hatten, der Kopffweh verursacht*<sup>24</sup> und beschwert sich über die Unbequemlichkeit und Enge des Schiffs. Außerdem litt er stark unter Heimweh und hatte Sehnsucht nach seiner Heimat Deutschland und seiner Missionsstation in Labrador.<sup>25</sup> Besonders am Anfang der Reise hatte Miertsching oft das Bedürfnis, allein zu sein, und zog sich in seine Kabine zurück. Der Wunsch, in Ruhe gelassen zu werden, hing sicherlich zum Teil auch mit seinen mangelnden Englischkenntnissen und mit den Konflikten zusammen, die der Kapitän mit seinen Offizieren austrug und aus denen sich Miertsching heraushalten wollte. M'Clure war ein strenger Kapitän, der seine Crew selbst bei kleinen Vergehen schwer bestrafte und kein Vertrauen in seine unerfahrenen Leutnants hatte; seine Wutanfälle waren gefürchtet. Aus Samuel Gurney Cresswells Briefen erfährt man, dass der Kapitän den

---

war bei der Mannschaft als Spaßmacher beliebt, schreibt Miertsching, aber *Leider ist er einer der ganz Gottvergessenen Menschen.* (8).

<sup>22</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 6.

<sup>23</sup> Ebd., 12f. An einer anderen Stelle seines Tagebuches schreibt er ähnlich: *Man kann weder stehen, noch sitzen, noch liegen. Dabei ist Alles: Kleider, Wäsche, Betten durch und durch naß, und im Schiffe herrscht ein widerlicher Geruch.* (13).

<sup>24</sup> Ebd., 66.

<sup>25</sup> Ebd., 5, 31 und 76. Die schönsten Momente waren für Miertsching jene, in denen er Post von seinen Mitbrüdern bekam. Als Kelletts und M'Clures Mannschaften im Frühjahr 1854 Briefe erhielten, war Miertsching traurig, dass für ihn keine dabei waren: *Ich war sehr niedergeschlagen, und es kam mir vor, als hätte man mich ganz aufgegeben. Doch mitten in meiner Verzagtbeit wurde ich beschämt. Denn man brachte mir ein Packet von London an mich adressirt, welches einen ganzen Jahrgang der Missionsblätter (Periodical accounts) enthielt. Ich freute mich innig, etwas von meinen Brüdern und Schwestern zu hören [...] und sagte dem unbekanntem Absender in meinem Herzen viel tausend Dank.* (167).

ersten Leutnant William Haswell systematisch schikanierte; später kam es auch zu Streitigkeiten zwischen M'Clure und Cresswell. Als am 24. Jänner 1850 bei einem Sturm die oberen Masten brachen, während der wachehabende Offizier Haswell gerade kurz seinen Posten verlassen hatte, schreibt Miertsching von einem *furchtbaren Aufruhr*.<sup>26</sup> Bei einer anderen Gelegenheit meint er: *Gott sei Dank, daß der gestrige Tag vorbei ist. Es war der unangenehmste, den ich bis jetzt auf dem Schiff erlebte. Ich hielt mich so viel wie möglich in der Kajüte, fern von den aufgereizten Leuten, auf*.<sup>27</sup> In Miertschings unveröffentlichtem Tagebuch kommen Bemerkungen, die sich auf Streitigkeiten zwischen Kapitän und Offizieren und auf Meinungsverschiedenheiten der Offiziere untereinander beziehen, viel häufiger vor als im publizierten Tagebuch; allerdings gibt Miertsching keine Information über die Ursachen der Konflikte.<sup>28</sup>

Sherard Osborn charakterisiert Miertsching in seinem Reisebericht als *cheerful and contented under all circumstances*.<sup>29</sup> Wenn man Miertschings Aufzeichnungen liest, hat man allerdings nicht den Eindruck, dass der Missionar „fröhlich und zufrieden“ war; im Gegenteil, er war – auch wenn er das vielleicht nicht immer nach außen zeigte – oft traurig und pessimistisch gestimmt. Schon der Aufbruch der Expedition am 20. Jänner 1850 war für ihn Anlass zu trüben Gedanken: *Werden wir Europa wiedersehen? und wann? [...] Der Blick in die Zukunft ist dunkel! Eine Nordpolexpedition, so reich an Hindernissen und Gefahren! Wie lange werden uns die Eisfelder hoch oben im Norden festhalten? Vielleicht 2 Jahre, oder länger, oder gar auf immer?*<sup>30</sup> Dass Miertsching trotz seiner negativen Einstellung nicht in Depressionen verfiel, verdankte er seinem Glauben. Wenn es ihm schlecht ging oder das Schiff in Gefahr geriet, suchte und fand er Trost bei Gott: *Doch dem hohen und erhabenen, allmächtigen Herrn und Heiland, unter dessen*

<sup>26</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 5. Im unveröffentlichten Tagebuch schreibt er bei dieser Gelegenheit von einer *wahren Rebellion* (Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 9) sowie Samuel Gurney Cresswell an seine Eltern, H.M.S. Investigator, Sunday [January 1850], in: Harrod (Ed.), *War, ice and piracy*, 61f.; Samuel Gurney Cresswell an Joseph Cresswell, H.M.S. Investigator, at Sea, Thursday, in: Ebd., 62; Samuel Gurney Cresswell an seine Eltern, H.M.S. Investigator, off Flaxman Is, August 21<sup>st</sup>, 1850, in: Ebd., 69.

<sup>27</sup> Ebd., 14.

<sup>28</sup> Vgl. Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 9f., 15, 21f.

<sup>29</sup> Osborn (Ed.), *Discovery*, 98.

<sup>30</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 2f.

*Schutz wir Unwürdigen die gefahrvolle Reise beginnen, ist dies Alles bekannt, Er thue, was Ihm wohlgefällt!*<sup>31</sup>

Mit seiner ausgeprägten Frömmigkeit stand Miertsching anfangs ganz allein da. Er war von der „Gottlosigkeit“ und der mangelnden Disziplin der Seeleute entsetzt. Laut Miertsching verging am Anfang der Reise kaum ein Tag, an dem nicht einer der Besatzung im Arrest war; am 6. April 1850 vermerkte er die erste Auspeitschung, [...] *eine abscheuliche Strafe, den Rücken so zu zerfleischen, aber es scheinen solche Strafen bei so rohem Gesindel notwendig zu sein.*<sup>32</sup> Am 9. April schreibt Miertsching von einer Schlägerei, und anlässlich des Aufbruchs von Honolulu vermerkte er: *Der Lärm, das Singen, Pfeifen und Fluchen der halb Berauschten erinnerte mich unangenehm an das mir Bevorstehende.*<sup>33</sup> Die lauten Vergnügungen der Matrosen behagten ihm nicht, und auch die Feiern, die mit Extraportionen und Grog gefeiert wurden, waren nicht nach seinem Geschmack. Besonders angewidert äußert er sich über das Neptunsfest, das am 5. März 1850 anlässlich der Überquerung des Äquators gefeiert wurde. Alle Matrosen, die zum ersten Mal den Äquator passierten, wurden mit Teer angestrichen, der mit einem Stück Fassreifen wieder abgeschabt wurde. *Ich will dies Fest nicht genauer beschreiben, denn ich möchte es lieber ganz vergessen,* meint Miertsching; *Man sollte meinen, daß solche in steter Gefahr auf dem Wasser lebende Menschen ernster sein müßten, als die in größerer Sicherheit auf dem Lande lebenden, aber es ist gerade umgekehrt, denn habe ich je freche und gottlose Leute gesehen, so waren es diese. Das strenge Schiffsgesetz ist kaum hinreichend, Ordnung zu erhalten.*<sup>34</sup> Über das Weihnachtsfest schreibt er missbilligend: [...] *kein Hosianna ertönt in dieser Eiswüste. Die lärmende Feier dieses Tages sprach mich nicht an, ich war deshalb den Tag meist außerhalb des Schiffes, und hatte auf meinen einsamen Wanderungen ein Gefühl der wahren Weihnachtsfreude.*<sup>35</sup> Weil auf der *Investigator* nur unregelmäßig Gottes-

<sup>31</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 3; vgl. auch 51, 90 und 92f.

<sup>32</sup> Ebd., 9. Laut M'Clures Aufzeichnungen fand die erste Auspeitschung schon am 8. März 1850 statt: Der Koch wurde wegen meuterischen Betragens bestraft (R. J. Le M. M'Clure, *Journal of H.M.S. Investigator, Robert McClure commanding, in search of Sir John Franklin, January – September 1850*, 22, in: The R. J. LeM. McClure Collection).

<sup>33</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 21.

<sup>34</sup> Ebd., 7f. Als der Äquator ein zweites Mal überquert wurde, meint Miertsching: *Ich war froh, dass jenes Neptunsfest nicht abermals gefeiert wurde.* (15).

<sup>35</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 69. *How and in what manner this day and above all the Christmas festival were here celebrated I do not think fit to insert in my journal, but it will*

dienste stattfanden, hielt Miertsching einsame Morgensegen in seiner Kajüte und sang allein zu seiner Gitarre religiöse Lieder. *O wie schön ist's am Sonntag, weder Musik, Tanz, noch Lärm ist zu hören*, schrieb er in sein Tagebuch: *Wenn ich nur einen christlichen Freund in meiner Umgebung hätte!*<sup>36</sup>

Nach der ersten Zeit der Abschottung nahm Miertsching auf dem Schiff eine unaufdringliche, aber sehr beharrliche Missionarstätigkeit auf. Ende Mai 1850 verteilte er religiöse Schriften an die Matrosen, worauf ihn der Kapitän auslachte [...] *und sagte, seine Leute seien nicht so einfache Menschen, wie meine Eskimos u.s.w.*<sup>37</sup> Während die Offiziere auf Miertschings Bemühungen belustigt reagierten, fielen seine Worte bei den Matrosen auf fruchtbaren Boden. Die gefährlichen Situationen, in die das Schiff im Eismeer geriet, trugen sicherlich viel zu seinem Erfolg bei. Nach überstandenen Gefahren war die Crew bei Gottesdiensten stets andächtiger, und wenn die *Investigator* aus Stürmen unbeschädigt hervorging oder Eispressungen standhielt, machte das großen Eindruck auf die Besatzung. Miertsching nutzte die an Bord herrschende ernste Stimmung und begann, in seiner Kabine für alle, die kommen wollten, „Privatversammlungen“ abzuhalten, in denen er aus der Bibel vorlas, das Gelesene erklärte und mit den Anwesenden gemeinsam betete. Die Zusammenkünfte gaben der Crew auf der gefährlichen Reise ins Ungewisse Halt und Trost und erfreuten sich besonders im Winter, als es nicht viel zu tun gab, wachsender Beliebtheit. Die Offiziere und der Kapitän nahmen nicht teil, schienen aber, meint Miertsching, nichts dagegen zu haben, dass er welche veranstaltete. In seinem unveröffentlichten Tagebuch schreibt der Missionar allerdings bei einer Gelegenheit, dass M'Clure den Geiger zum Tanz aufspielen ließ, weil es ihm nicht richtig schien, dass die Matrosen Traktate lasen – der Kapitän scheint also anfangs

---

*abide in my memory as long as I live*, meint Miertsching in seinem unveröffentlichten Journal, (Übers. von Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 97).

<sup>36</sup> Miertsching, *Reisetagebuch*, 7. Auch das Osterfest feierte Miertsching allein (9). Manchmal fielen die Messen auf der *Investigator* wegen schwieriger Eisnavigation oder anderer wichtiger Beschäftigungen aus (33, 43, 112).

<sup>37</sup> Ebd., 15. Im unveröffentlichten Tagebuch schreibt Miertsching, dass M'Clure ihm sagte, er solle seine Traktate lieber gefallenen Frauen schenken, vgl. Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 41.

versucht zu haben, Miertschings Bemühungen entgegenzusteuern.<sup>38</sup> Später kam es auch bei M'Clure zu einem Sinneswandel, denn Miertsching wirkte nicht nur auf die Crewmitglieder ein. In seinem Tagebuch berichtet der Missionar von langen, interessanten Unterhaltungen mit dem Kapitän, in denen es oft um religiöse Themen ging. Die Ansichten der beiden waren zuerst, wie Miertsching zugibt, sehr verschieden, doch mit der Zeit machte sich Miertschings Einfluss bemerkbar und M'Clure begann, regelmäßig in der Bibel zu lesen.<sup>39</sup> Miertsching „bemutterte“ den Kommandanten: Er fertigte Stiefel für ihn an, besuchte ihn, wenn er krank war, und las ihm etwas vor. In seinem Reisetagebuch nennt er ihn oft *meinen theuren Kapitän*. Umgekehrt mochte auch M'Clure Miertsching gern: Er kümmerte sich von Anfang an um den Übersetzer, lud ihn jeden Tag auf ein Glas Wein ein, schenkte ihm ein Gewehr und bot ihm an, seine nass gewordenen Bücher und seine Gitarre in der Kapitänskajüte aufzubewahren. Als die *Investigator* in wärmeren Breiten unterwegs war, stiegen die beiden jeden Abend auf das Verdeck und betrachteten auf dem Rücken liegend die Sterne.<sup>40</sup> Miertsching dürfte der einzige gewesen sein, der mit M'Clure wirklich gut auskam. Während der Kommandant sich bei seinen Offizieren und der Crew hart und unnachgiebig zeigte, scheint er bei Miertsching, der kein Marinemitglied war, das Gefühl gehabt zu haben, offen über seine Sorgen und Probleme sprechen zu können, ohne dass seine Autorität darunter litt. Weil Miertsching außerhalb der strengen Hierarchien der Marine stand, war er der einzige Mensch an Bord, bei dem sich M'Clure aussprechen konnte. Vor seinen Untergebenen musste der Kapitän, auch wenn die Situation ausweglos schien, optimistisch und zuversichtlich auftreten – er durfte keine Schwäche zeigen, weil die Disziplin an Bord sonst zusammengebrochen wäre. Nur Miertsching

<sup>38</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 78, 103, 121, 141 sowie Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 34.

<sup>39</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 14f., 22, 51, 105f., 136 sowie Neatby (Ed.), *Frozen Ships*, 79, 139. Als sich einmal eine günstige Gelegenheit zum Fortkommen bot, bestand M'Clure sogar darauf, eine Messe zu halten, bevor das Schiff weiterfuhr, was selbst der fromme Miertsching nicht für sinnvoll hielt (Ebd., 144).

<sup>40</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 6, 8, 16, 31, 73, 88.

wusste, wie es dem Kapitän wirklich ging: *Es thut mir Leid um unsern vielgeprüften, wertben Kapitain, er muß sich zwingen, guten Muth zu zeigen.*<sup>41</sup>

Der Missionar kam mit allen Expeditionsmitgliedern gut aus; nur Doktor Armstrong, der ihn in seinem Reisebericht nie beim Namen, sondern immer nur *the interpreter* nennt, konnte ihn nicht leiden, eine Abneigung, die auf Gegenseitigkeit beruhte. Armstrong wurde zwar von der Crew bewundert, scheint aber bei fast allen Offizieren unbeliebt gewesen zu sein.<sup>42</sup> In Miertschings Bordjournal findet man die kryptische Bemerkung, dass Armstrong im Februar 1851 von den anderen Offizieren *geböhrig gedemüthigt* wurde. Ein anderes Mal berichtet der Missionar von Streitigkeiten zwischen Armstrong und McClure, im Zuge derer die *Falschheit* des Doktors ans Tageslicht gekommen sei.<sup>43</sup>

Auch wenn Armstrong, wie Miertsching es in seinem Bordtagebuch ausdrückt, nicht *the best of comrades* war<sup>44</sup> – seine Aufgabe, sich um die Gesundheit und das Wohl der Besatzung zu kümmern, nahm er sehr ernst. In seinem Reisebericht schreibt er ausführlich über die aufgetretenen Krankheiten und ihre möglichen Ursachen. Auch Miertsching berichtet in seinem Journal regelmäßig über den Gesundheitszustand an Bord, wenn auch nicht so ausführlich wie Armstrong. Der Missionar litt während der Reise einige Male an Erkältungen, Zahnschmerzen und aufgrund der Feuchtigkeit seiner Kabine an Rheuma: *Den ganzen Tag zittere ich vor Frost und muß mich dann am Abend in das feuchte, dumpfige Bett legen, wo ich vor Schmerzen wenig Ruhe finde. Ach, wenn wird doch dies elende Schiffsleben ein Ende haben!*, beklagt er sich zum Beispiel in einem auf 9. Oktober 1852 datierten Eintrag.<sup>45</sup> Rheuma, Erkältungen und Schneeblindheit traten bei der Besatzung der *Investigator* häufig auf, und in einigen Fällen mussten nach Erfrierungen Amputationen vorgenommen werden. Zwei

<sup>41</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 116; vgl. 121: *Der Kapitain zeigt mit großer Seelenstärke vor den Offizieren und der Mannschaft den besten Muth und die größte Hoffnung, aber in seinem Innern siebt es ganz anders aus.*

<sup>42</sup> Vielleicht mit Ausnahme Cresswells, der in einem Brief an seinen Vater schrieb: *The more I see of Armstrong the more I think him a good fellow of the first water [...]* (Samuel Gurney Cresswell an Francis Cresswell, H.M.S. Investigator, Plymouth, January 17<sup>th</sup>, 1850, in: Harrod (Ed.), War, ice and piracy, 63), sowie Neatby (Ed.), Frozen Ships, xvi.

<sup>43</sup> Neatby (Ed.), Frozen Ships, 103, 158.

<sup>44</sup> Ebd., 103.

<sup>45</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 123 sowie 49, 66 und 146.

Expeditionsmitglieder litten an psychischen Erkrankungen. Im August 1852 schreibt Miertsching zum ersten Mal davon, dass der Schiffssteward Mark Bradbury geisteskrank geworden war, und im Eintrag vom 18. Oktober desselben Jahres berichtet er, dass auch einer der Offiziere, der Maat Robert Wynniatt, vom Wahnsinn ergriffen war. Während Francis Leopold M'Clintock, ein Offizier Kapitän Kelletts, Bradburys Erkrankung mit übermäßigem Alkoholkonsum in Verbindung brachte, sah der Matrose James Nelson die Ursache für den psychischen Zusammenbruch seines Kameraden in der aus dem Alkoholmissbrauch resultierenden Degradierung vom Steward zum einfachen Matrosen. Über die Ursache der Erkrankung Wynniatts meint Nelson: *I [...] imagine it probably originated in the great disappointment experienced, consequent on the vessels not breaking out last season [...]*<sup>46</sup> Wenn man Miertschings Tagebücher liest, erhält man allerdings eher den Eindruck, dass die Ursache für den Zustand des Maats in den Konflikten und zwischenmenschlichen Spannungen an Bord zu suchen war. Besonders aus dem Bordtagebuch wird deutlich, dass Wynniatt dem Missionar gegenüber keinerlei Aggressionen zeigte, aber gegen Doktor Armstrong und insbesondere gegen Kapitän M'Clure wilde Drohungen ausstieß. Er versuchte mehrmals, M'Clure tötlich anzugreifen und kündigte an, den Kommandanten und die Offiziere umbringen und das Schiff anzünden zu wollen. Der Umstand, dass sich Wynniatts Zustand auf Kelletts Schiffen schnell besserte, deutet ebenfalls darauf hin, dass der Maat die angespannte zwischenmenschliche Situation auf der *Investigator* nicht verkraftete. Wie man aus Nelsons Journal erfährt, wurde Wynniatt in England wieder gesund, während Bradbury in geistiger Umnachtung starb.<sup>47</sup>

Im Frühjahr 1852 brach auf der *Investigator* Skorbut aus, eine Folge der unzureichenden Lebensmittelrationen. Der Proviant, der Collinson und M'Clure zur Verfügung stand, war von äußerst schlechter Qualität. Weil immer wieder verdorbene Lebensmittel weggeworfen werden mussten, waren auf der *Investigator* schon zu Beginn des zweiten Winters Kürzungen der Rationen notwendig, zuerst auf zwei Drittel, dann sogar auf die Hälfte. Im dritten Winter

<sup>46</sup> Nelson, Voyage 1, 226 und F. L. M'Clintock, Logbook of H.M.S. INTREPID, 1852-54, National Maritime Museum, MCL/12, 273f. sowie Miertsching, Reisetagebuch, 121 und 124.

<sup>47</sup> Nelson, Voyage 2, 77-79; Miertsching, Reisetagebuch, 125f.; Neatby (Ed.), Frozen Ships, 174f., 178, 180.

wurden die Portionen noch einmal verkleinert und bestanden laut Miertsching pro Mann und Tag aus zwanzig Lot<sup>48</sup> Brot oder Zwieback, acht Lot Fleisch, drei Lot Gemüse und drei Lot Schokolade, Tee und Zucker.<sup>49</sup> Die Schiffsärzte befürchteten, dass die unzureichenden Rationen schlimme Folgen für die Gesundheit der Männer haben würden, doch Doktor Armstrongs Proteste wurden vom Kapitän ignoriert. *Wir müssen in dieser traurigen Einöde verbleiben, bis es dem Herrn gefällt uns zu erlösen*, schreibt Miertsching; *Schon jetzt läßt sich viel Unzufriedenheit bei der Mannschaft wahrnehmen; man sieht die Hungrigen den Kebrichtbaufen umwühlen, der noch vom vorigen Winter her auf dem Eise liegt, um irgend etwas zu finden, den nagenden Hunger zu stillen.*<sup>50</sup> M'Clures Befehl, dass geschossenes Wild abgeliefert werden musste, wurde zuweilen umgangen, indem die Jäger ihre Beute gleich, nachdem sie erlegt worden war, roh verzehrten. Man aß auch Füchse und Lemminge, und wenn ein Rentier geschossen worden war, wurden selbst Eingeweide und Haut verwertet; letztere wurde als Sauerfleisch zubereitet. Nur zu Weihnachten durften sich die Expeditionsmitglieder satt essen.<sup>51</sup>

Nach dem dritten Winter waren alle Expeditionsmitglieder entkräftet, abgemagert und skorbutkrank. M'Clure, der mittlerweile geradezu besessen davon war, die Nordwestpassage zu befahren, versuchte, den schlechten Gesundheitszustand seiner Mannschaft vor Kapitän Kellett zu verheimlichen, doch eine ärztliche Untersuchung, die Kellett im Frühjahr 1853 anordnete, brachte die erschreckende Wahrheit ans Tageslicht. Kellett befahl entgegen der Proteste M'Clures, die *Investigator* im Eis zurückzulassen. Als Mitte Juni die letzten *Investigators* auf Kelleetts Schiffe transferiert wurden, schildert Miertsching ihre Ankunft: *Es war ein trauriger Anblick, den ich nie vergessen werde. Auf jedem der 4 Schlitten lagen 2 Kranke festgebunden, Andere ganz entkräftete wurden von ihren etwas stärkeren Kameraden geführt, wieder Andere hielten sich an die Schlitten, und diese wurden von einer Mannschaft gezogen, die zum Theil so schwach war, daß sie alle 5 Minuten kraftlos*

<sup>48</sup> Ein Lot(h) entspricht etwa 15,6 Gramm.

<sup>49</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 60, 109, 111, 115-117, vgl. M'Clure, *Journal Investigator*, 12; Osborn (Ed.), *Discovery*, 131; Collinson (Ed.), *Journal Enterprise*, 252.

<sup>50</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 123; Armstrong, *Personal Narrative*, 487, 531f., 565.

<sup>51</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 123, 128, 131.

*niederfielen und vom Kapitän und ihren Gefährten wieder aufgerichtet werden mußten. Es war ein Bild des unsäglichsten Elends. Wäre unser barmherziger Herr nicht selbst in's Mittel getreten und hätte uns zur rechten Zeit Hilfe gesendet [...] wir wären Alle elend umgekommen!*<sup>52</sup>

Insgesamt verbrachte M'Clures Mannschaft vier Winter im Eis. Bei den Winterarrangements orientierte man sich, wie alle britischen Expeditionen des 19. Jahrhunderts, an William Edward Parry, der 1819/20 als Erster in der Arktis überwintert hatte. Im Einklang mit den Maßnahmen seines berühmten Vorgängers ließ M'Clure die obersten Maste abnehmen und eine Plane aus Segelleinwand montieren, die das Verdeck wie ein Zelt überdachte. Auf dem Deck wurde eine Schneeschicht angebracht, die mit einer Mischung aus Schnee, Sand und Wasser bedeckt wurde. Miertsching hielt diesen *Polarcement* für eine neue Erfindung, aber schon Parry hatte die Schneeschicht mit einem solchen Gemisch übergießen lassen, damit sich eine harte Oberfläche bildete. Rund um das Schiff wurde das Eis geebnet und eine Schneemauer gebaut, die die Kälte abhalten sollte.<sup>53</sup>

Auch bei der Organisation von Winterunterhaltungen fungierte Kapitän Parry als Vorbild für alle Expeditionen, die nach ihm in die Arktis fuhren. Parry hatte für seine Männer Theateraufführungen und Maskenbälle veranstaltet, eine Schule eingerichtet und Zeitungen herausgegeben. M'Clure versprach seiner Crew zu Beginn des ersten Winters zwar, Belustigungen und Vergnügungen für sie einzurichten, blieb aber im Vergleich zu anderen Expeditionsleitern weitgehend

<sup>52</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 149; vgl. Armstrong, Personal Narrative, 570f. Wie irreführend M'Clures Angaben über den Zustand seiner Mannschaft waren, wird aus seiner Korrespondenz mit Kellett deutlich: Commander M'Clure an Captain Henry Kellett, C.B. H.M.S. Resolute, Dealy Island, 2d May 1853, in: British Parliamentary Papers 1854a, VII, No. 3, London 1854, 91f. sowie Robert John LeMesurier M'Clure an Henry Kellett, H.M.S. Investigator, Mercy Bay, May 23<sup>rd</sup> 1853, in: H. Kellett, Letterbook of H.M.S. RESOLUTE, 1853-54, National Maritime Museum, MCL/42, 21.

<sup>53</sup> Miertsching, Reisetagebuch., 55f. und 58; W. E. Parry, Journal of a voyage for the discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1819-20 in His Majesty's Ships Hecla and Griper, London 1821, v, 101f., 117; Ders., Journal of a second voyage for the discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1821-22-23 in His Majesty's Ships Fury and Hecla, under the orders of Captain William Edward Parry, R.N., F.R.S., and commander of the expedition, London 1824, 120, 128, 376f.

untätig. Auf der *Investigator* gab es lediglich eine Abendschule, in der die Matrosen Schreiben, Lesen, Rechnen und Navigation lernen konnten, und manchmal deklamatorische Unterhaltungen, Tänze oder Konzerte. Tagsüber vertrieben sich die Matrosen die Zeit mit Ballspielen, Lesen, Kartenspielen oder dem Ausbessern ihrer Kleidung; jeden Tag mussten sie einige Stunden auf dem Eis spazieren gehen. *Das Schiffsleben geht maschinenmäßig fort*, schreibt Miertsching über die tägliche Routine im Winter, *ein Tag ist wie der andere, und jede Arbeit geschieht jeden Tag zu derselben Zeit [...] Solche, die sich nicht privatim beschäftigen, die nicht schreiben, lesen, zeichnen oder stricken, sind übel daran.*<sup>54</sup>

Die zweite Überwinterung war noch trostloser als die erste. Die Tage waren von Langeweile und Hunger geprägt, und bei der Beleuchtung musste man sparen: [...] *die meiste [...] Zeit mussten wir im Finstern versitzen [...]*, schreibt Miertsching.<sup>55</sup> Die Hauptbeschäftigungen waren Spazierengehen und Schlafen. *Wölfe heulen um das Schiff und ihr Geheul macht die finstere, kalte, todte Nacht noch öder und trauriger*, berichtet der Missionar. Die Schule war nicht mehr so gut besucht wie im ersten Winter, [...] *denn wenn man den Tag über mit leerem Magen auf den Bergen durch Schnee und Eis herum läuft, so fühlt man sich am Abend ganz abgemattet und hat keine Lust zum Lernen.*<sup>56</sup> Im dritten Winter gab es keine Schule mehr, und die Matrosen hatten mehr Zeit, über die sie frei verfügen konnten.

Ihren vierten Winter in der Arktis verbrachten die *Investigators* auf Kelletts Schiffen. Obwohl die Lebensmittelrationen wegen des Zuwachses der Schiffs Mannschaft reduziert werden mussten, waren die Wintermonate nicht mehr ganz so deprimierend. Die neue Umgebung und die größere Gesellschaft brachten Abwechslung in den eintönigen Alltag. Kellett und seine Offiziere waren bei der Organisation von Unterhaltungen für die Crews wesentlich engagierter und einfallsreicher als M'Clure. Im August 1853, als man auf den Aufbruch des Eises wartete, wurden zum Beispiel Wettkämpfe im Laufen, Sackhüpfen, Ringen, Springen, Ziehen und

<sup>54</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 71f. und 66f.; Parry, *Journal of a voyage*, 106, 127; W. E. Parry, *Second Voyage*, 123f., 378; Ders., *Journal of a third voyage for the discovery of a North-West passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1824-25 in His Majesty's Ships Hecla and Fury, under the orders of Captain William Edward Parry*, London 1826, 49-51.

<sup>55</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 112.

<sup>56</sup> Ebd., 111 und 114.

Lastentragen veranstaltet. Im Winter fanden Theateraufführungen und Zaubervorführungen statt, und die Offiziere hielten für die Mannschaft Vorträge. Weil die Verbindung zwischen den Schiffen oft aufgrund von Stürmen unterbrochen war, wurde ein elektrischer Telegraph installiert, der laut Miertsching viel Unterhaltung bot: *So wurde vermitteltst desselben von einem Schiff zum andern Schach gespielt und dergleichen mehr.*<sup>57</sup> Der Platzmangel auf den überfüllten Schiffen führte allerdings bald zu zwischenmenschlichen Irritationen. *So freundlich unsre Leute auch anfangs aufgenommen wurden, so ist unter den mancherlei Unbequemlichkeiten, die durch den Zuwachs der Schiffsmannschaft entstanden sind, das Mitleid und die Theilnahme allmählich kühler geworden, und die unvermeidlichen Beschwerden machen die eigentlichen Bewohner des Schiffes mitunter verdrießlich,* schreibt Miertsching. *Die Mannschaft vom Investigator lebt zurückgezogen, sie halten zusammen und verrichten ihre Arbeit gut und pünktlich, ohne zu schimpfen und zu fluchen. Sie geben keine Gelegenheit zu Unannehmlichkeiten, und wenn in den freien Abendstunden die Uebrigen sich mit geräuschvollen Vergnügungen die Zeit verkürzen, so versammeln sich unsre Pietisten, wie sie spottweise genannt werden, auf unserm Schiff Intrepid, wo wir schon manche angenehme und gesegnete Privat-Erbauung gehabt haben.*<sup>58</sup>

Im Sommer 1854 beendete Edward Belcher die Expedition. Er ließ vier seiner fünf Schiffe im Eis zurück, zog alle seine Männer ab und gab die Suche nach Collinson und Franklin auf. Miertsching hatte nach allem, was er auf M'Clures Expedition durchgemacht hatte, genug von Polarexpeditionen; als die Expeditionsmitglieder die Arktis hinter sich ließen, schrieb er: *Seit dem 27. Juli 1850, wo wir [den Polarkreis] in der Bebringstraße überschritten, waren wir in dem eisigen Polarkreise wie gefangen. Ich hoffe, nie wieder diesen Kreis betreten zu müssen.*<sup>59</sup> Dennoch war er stolz, an jener Expedition teilgenommen zu haben, die die Nordwestpassage gefunden hatte: *Wie merkwürdig diese meine Lebensführung! Wie hätte ich es mir einst träumen lassen, daß ich die Nordpol-expedition mitmachen sollte, der es beschieden war, die 300 Jahre lang vergeblich gesuchte nordwestliche Durchfabrt zu entdecken! Bis hierher hatte der Herr in Gnaden geholfen, möchte es Ihm doch gefallen, mich einst noch den Tag des*

<sup>57</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 161; vgl. 152, 157-160.

<sup>58</sup> Ebd., 160 und 167.

<sup>59</sup> Ebd., 184.

*Wiedersehens meiner Lieben in der theuren Heimat erleben zu lassen! O daß er alle seine Absichten mit mir und durch mich ganz erreichen möchte!*<sup>60</sup>

M'Clures Expedition sollte für Miertsching nicht nur die einzige Arktisreise, sondern auch der letzte Aufenthalt im Norden sein. Die Herrnhuter Brüdergemeinde schickte ihn nicht zurück zu den Inuit von Labrador, die er so lieb gewonnen hatte, sondern nach Südafrika, um die Hottentotten zu missionieren. Miertsching setzte sich schließlich in seiner Heimat Sachsen zur Ruhe, wo er 1877 im Alter von neunundfünfzig Jahren starb.<sup>61</sup> Sein Reisebericht über die M'Clure-Expedition ist das einzige Buch, das er je veröffentlichte; es lässt die Reise der *Investigator* noch heute lebendig werden, und jeder, der es gelesen hat, wird den freundlichen Missionar nicht so schnell wieder vergessen.

#### Quellen- und Literaturverzeichnis

- Armstrong A., A personal narrative of the Discovery of the North-West Passage; with numerous incidents of travel and adventure during nearly five years' continuous service in the Arctic regions while in search of the expedition under Sir John Franklin, London 1857.
- Berton P., The Arctic Grail. The quest for the North West Passage and the North Pole, 1818-1909, New York 2000.
- Collinson T. B. (Ed.), Journal of H.M.S. Enterprise, on the Expedition in search of Sir John Franklin's Ships by Behring Strait, London 1889.
- Cooke A. – Holland C., The Exploration of Northern Canada 500 to 1920. A Chronology, Toronto 1978.
- Harrod D. (Ed.), War, ice and piracy. The remarkable Career of a Victorian Sailor. The Journals and Letters of Samuel Gurney Cresswell, London 2000.
- Kellett H., Letterbook of H.M.S. RESOLUTE, 1853-54, National Maritime Museum, MCL/42.
- Kirwan L. P., A History of Polar Exploration (Penguin Books 1705), Harmondsworth 1962.
- Krabbé F., Journal of the Proceedings of Her Majesty's Sledge Newton, detached from Her Majesty's Ship Resolute, between 3d April and 13th June 1854, under the Command of Mr. F. J. Krabbé, Master, in: British Parliamentary Papers 1855a, Sledge Journeys, Part II, No.16, London 1854-55, 707-722.

<sup>60</sup> Miertsching, Reisetagebuch, 144f.

<sup>61</sup> Neatby (Ed.), Frozen Ships, xvi.

- M'Clintock F. L., Logbook of H.M.S. INTREPID, 1852-54, National Maritime Museum, MCL/12.
- M'Clure R. J., Journal of H.M.S. Investigator, Robert McClure commanding, in search of Sir John Franklin, January – September 1850, in: The R. J. LeM. McClure Collection, Royal Geographical Society, ar SSC/106.
- M'Clure R. J. – Kellett H., Commander M'Clure an Captain Henry Kellett, C.B. H.M.S. Resolute, Dealy Island, 2d May 1853, in: British Parliamentary Papers 1854a, VII, No. 3, London 1854, 91-93.
- Miertsching J. A., Reisetagebuch des Missionars Johann August Miertsching, welcher als Dolmetscher die Nordpol-Expedition zur Aufsuchung Sir John Franklins auf dem Schiff Investigator begleitete. In den Jahren 1850-1854, Gnadau 1855.
- Neatby L. (Ed.), Frozen Ships. The Arctic Diary of Johann August Miertsching 1850-1854, London 1967.
- Nelson J. H., Voyage of H.M.S. Investigator, in search of Sir John Franklin, and resulting in the discovery of the North-West Passage. Journal, 1850-54, v. 1-2, Scott Polar Research Institute, MS 748/1-2; BJ Xerox.
- Osborn S. (Ed.), The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. Investigator, Captain R. M'Clure, London 1856.
- Parry W. E., Journal of a voyage for the discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1819-20 in His Majesty's Ships Hecla and Griper, London 1821.
- Parry W. E., Journal of a second voyage for the discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1821-22-23 in His Majesty's Ships Fury and Hecla, under the orders of Captain William Edward Parry, R.N., F.R.S., London 1824.
- Parry W. E., Journal of a third voyage for the discovery of a North-West passage from the Atlantic to the Pacific, performed in the years 1824-25 in His Majesty's Ships Hecla and Fury, under the orders of Captain William Edward Parry, London 1826.
- Skead F., Private Journal kept on board H.M.S. Enterprise, 14 October 1849 – 8 March 1852, Scott Polar Research Institute, MS 1161 D.

#### Zur Autorin

Barbara Bauer, geb. 1973, Studium der Geschichte, Anglistik und Rechtswissenschaften an der Universität Wien, Mag. iur. 2000, Mag. phil. 2002 (Diplomarbeit bei Univ.-Prof. Dr. Johannes Dörflinger), Dr. phil. 2009 über *Die Arktisreisen von Francis Leopold McClintock*, derzeit beschäftigt in der Verwaltung der Wirtschaftsuniversität Wien.

Kontakt: Barbara.Bauer@wu.ac.at