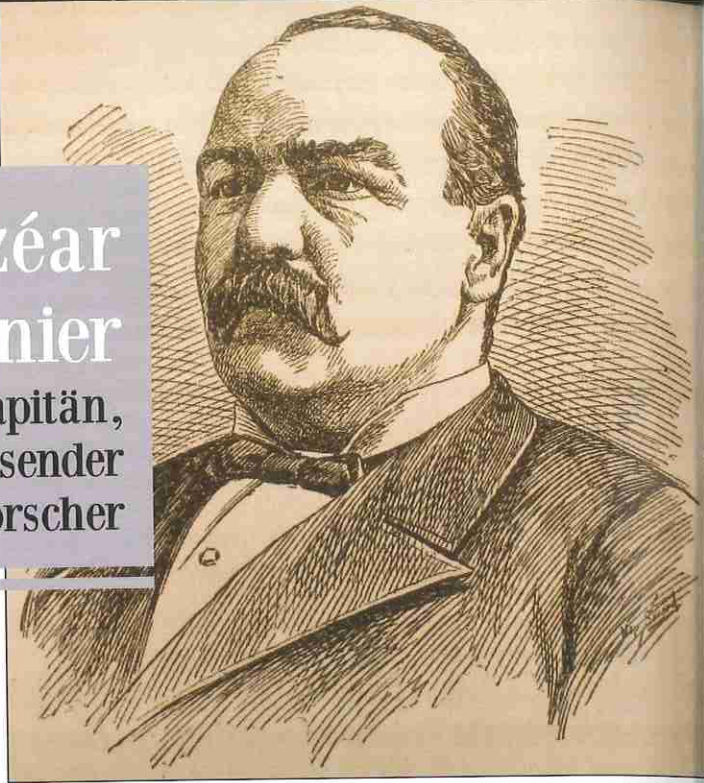


# Joseph-Elzéar Bernier

Ein vergessener Kapitän,  
Expeditionsreisender  
und Polarforscher

\* 1852 † 1934



Von Klaus Intemann, Krefeld

**Namen wie Frithjof Nansen, Roald Amundsen und Robert E. Peary kommen einem sofort in den Sinn, wenn man an Entdeckungsreisen in die Arktis denkt. Den Namen Joseph-Elzéar Bernier kennt in diesem Zusammenhang fast niemand, erstaunlicherweise auch nur wenige in seiner Heimat Kanada. Die Weltkarte trägt Bernier's Stempel und Kanada wurde durch ihn um 1,3 Millionen Quadrat-kilometer größer. Dies ist die Geschichte von einem vergessenen Kapitän und bedeutenden Polarforscher.**

## Lehrjahre auf See

Joseph-Elzéar Bernier wurde am 1. Januar 1852 in dem in der Nähe von Quebec an den Ufern des St.-Lorenz-Stroms liegenden Örtchen L'Islet-sur-Mere geboren. Sein Vater, Thomas Bernier, stammte aus einer bereits seit 1651 in Französisch-Kanada ansässigen Seefahrerfamilie. Zwei Jahre nach der Geburt des kleinen Joseph kaufte sein Vater sein erstes eigenes Schiff, die amerikanische Brigantine ZILLAH. Er nahm seine Frau Céline Paradis und den kleinen Joseph mit auf See. Die junge Familie unternahm gemeinsam mehrere Fahrten, unter anderem bis ins Schwarze Meer, bevor Celina und Joseph-Elzéar wieder nach L'Islet zurückkehrten.

Thomas Bernier fuhr weiter zur See und investierte seine Gewinne in eine klei-

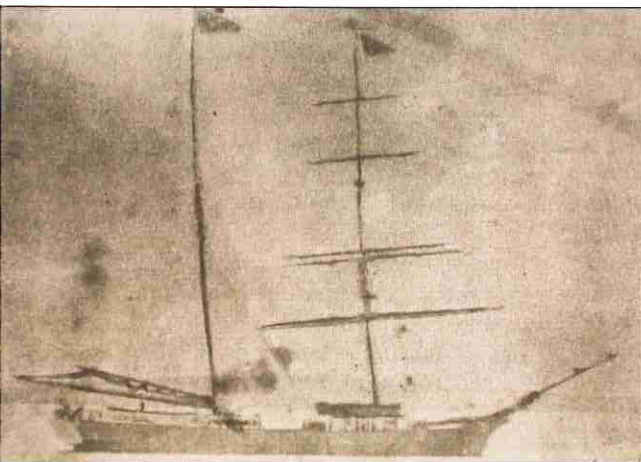
ne Werft, auf der im April 1866 die 30 m lange Brigantine SAINT JOSEPH mit ihren 216 Tonnen vom Stapel lief. Als das neue Schiff am 28. August 1866 zu seiner Jungfernfahrt unter dem Kommando seines Eigners Thomas Bernier zu einer Rundreise nach Irland auslief, war auch sein vierzehn Jahre alter Sohn Joseph-Elzéar als Schiffsjunge mit an Bord. Kapitän Bernier hielt nichts davon, seinen Sohn in Watte zu packen und so hatte Joseph eine entbehrungsreiche Zeit.

Sich gut geschlagen, war er im darauf folgenden Jahr bereits als Matrose gelistet, als die SAINT JOSEPH mit dem Ziel Barbados auslief. Trotz des guten Wetters blieb nur wenig Zeit für Müßiggang: Joseph-Elzéar schrieb später in seinen Erinnerungen: „Mein Vater prügelte die Mathematik sozusagen in mich hinein. Es war damals eben allgemeiner Glaube, dass man der Intelligenz mit ein paar Schlägen nachhelfen müsse.“ [1]. Jedenfalls lernte er so bereits im Alter von 15 Jahren die Kunst der Navigation. Nachdem die SAINT JOSEPH ihre Zuckerladung in Montreal gelöscht hatte, war das nächste Reiseziel Portugal. In Porto wurde Kork übernommen, weiter südlich, in Lissabon, Bleibarren. Die Ladung war für New York bestimmt, das die Brigantine im Januar 1868 erreichte.

Auf der nächsten Reise übernahm dann Joseph-Elzéar's Onkel, Kapitän Joseph Bernier, das Kommando. Wieder ging es zur Iberischen Halbinsel, dann zurück nach New York. Es folgte eine Rundreise an der amerikanischen Ostküste. Im Herbst 1868 wurde der erst 16-jährige Joseph-Elzéar zum Ersten Offizier der SAINT JOSEPH ernannt. Für den jungen Mann war es nicht leicht, sich gegen die gestandenen Männer der Crew durchzusetzen. So kam es zu einer Konfrontation. Diese löste er, wie damals üblich, mit Fäusten: „Der Mann wurde gefährlich. Also trat ich ihm das Messer aus der Hand, packte ihn am Kragen, zog ihn an Deck und prügelte ihn durch.“ [1]. Der

LINKS UNTEN: DAS EINZIG BEKANNTE FOTO DER BRIGANTINE SAINT JOSEPH, UM 1870. ARCHIV: CAROL AND LOUIS TERRIEN.

RECHTS UNTEN: JOSEPH-ELZÉAR BERNIER UM 1868. ARCHIV: CAROL AND LOUIS TERRIEN.





Vorfall kostete ihn 50 Dollar Strafe und brachte ihm den Respekt der restlichen Crew.

## Junger Kapitän auf Großer Fahrt

Nach der Rückkehr nach Kanada lag die SAINT JOSEPH für den Winter 1868/69 auf. Nach der Winterpause übernahm der junge Joseph-Elzéar im Alter von 17 Jahren das Kommando über das Schiff. Nach F. W. Wallace [4] war er damit zu jener Zeit der weltweit jüngste Kapitän. Am 12. August 1869 lief das Schiff mit einer Holzladung für Teignmouth, Südengland, aus, das nach 27 Seetagen erreicht wurde. Die Rückreise nach Sydney in Neuschottland war mit 19 Tagen acht Tage kürzer. Die darauf folgende Atlantiküberquerung gestaltete sich schwieriger. Die Brigantine wurde in einem schweren Sturm vor Irland teilweise entmastet, die Mannschaft hatte Mühe ihren Bestimmungshafen zu erreichen. Nach der Rückkehr in Kanada verkaufte Thomas Bernier das Schiff, das vom neuen Eigner bereits 1872 nach Strandung auf der Insel Saint Thomas in der Karibik aufgegeben werden musste.

Für Joseph-Elzéar's Karriere bedeutete dies jedoch nicht das Ende, da sein Vater bereits ein neues, größeres Schiff im Bau hatte. Die SAINT-MICHEL, ebenfalls eine Brigantine. Sie war 40 m lang und verdrängte voll beladen 700 Tonnen. Der längere Aufenthalt an Land kam ohnehin nicht ungelegen, denn am 8. November 1870 heiratete der junge Bernier die 16-jährige Rose-de-Lima Caron.

Wenig später, am 20. November 1870, übernahm er als 18-jähriger Kapitän sein neues Schiff, an dem er auch einen kleinen Anteil hielt. Die Jungfernfahrt mit der üblichen Holzladung ging nach Liverpool. Nach 28 Tagen und einer Beinahe-Strandung, kurz nach dem Auslaufen, erreichte

das Schiff sein Ziel. Die Rückreise, mitten im Winter, war deutlich schwieriger. Zahlreiche Stürme zwangen zum Beidrehen und die SAINT-MICHEL konnte ihren Zielhafen, Alexandria im US-amerikanischen Bundesstaat Virginia, erst nach 73 Tagen erreichen. Später verlegte die SAINT-MICHEL zum Löschen der Restladung nach Washington, wo Joseph-Elzéar von seiner jungen Frau erwartet wurde.

Bezeichnenderweise hatte der junge Kapitän nicht nur Augen für seine Frau, als er im April 1871 in Washington war. Im Hafen lag die USS POLARIS, ein ehemaliges Kanonenboot, das zum Polarforschungsschiff umgebaut worden war. Bernier kannte das Eis auf dem St.-Lorenz-Strom und ihm war sofort klar, dass dieses Schiff nicht für das Eis der Arktis geeignet war: „Ihr Rumpf ist ungünstig geformt für eine Fahrt im Eis. Wenn sie wirklich in schweres Eis gerät, wird sie zerdrückt.“[4]. Die Amerikaner lachten über den jungen Mann aus Kanada nicht lange. Ende 1871 wurde die USS POLARIS im Packeis zerquetscht und sank. Nur ein Teil der Besatzung konnte von einem Walfangschiff gerettet werden. Diese Episode ist das erste Indiz für Bernier's Interesse an der Arktis.

Seine Frau, Rose-de-Lima, kam zur Hochzeitsreise an Bord und gemeinsam segelten sie mit ihrer Brigantine in Ballast nach Philadelphia, wo eine Ladung Steinöl für Italien an Bord kam. Am 7. Juni 1871 stach man mit Kurs auf Neapel in See, das ohne Probleme erreicht wurde. Nach Löschen eines Teils der Ladung ging es weiter nach Livorno. Dort wurde das restliche Steinöl ent- und Marmorblöcke geladen. Hier machte der junge Kapitän einen schwerwiegenden Fehler, als er eine für sein Schiff zu gewichtige Ladung stauen ließ. Seine abergläubische Crew fand es außerdem nicht angemessen, als er am 13. des Oktobers 1871 Anker lichten ließ.

Schiffsname	Schiffstyp	Nettotonnage	Zeitraum	Seegebiet
FELICITAS	Bark	750 t	1873 - 1874	Atlantik
DOMINION	Vollschiff	1287 t	1875	Atlantik
QUEEN'S CLIFF	Bark	611 t	1875	Atlantik
TARIFA	Bark	634 t	1875 - 1876	Atlantik
SUPREME	Bark	762 t	1876 - 1877	Atlantik
MODERN	Bark	757 t	1877 - 1878	Atlantik
GERMANIC	Vollschiff	1296 t	1878 - 1879	Atlantik
QUORN	Vollschiff	1242 t	1879 - 1880	Atlantik
ROYAL VISITOR	Vollschiff	1220 t	1881 - 1882	Atlantik
LANARKSHIRE	Vollschiff	1439 t	1883 - 1884	Indik/Atlantik
CAMBRIA	Bark	1252 t	1885 - 1886	Atlantik/Pazifik

Und sie sollten Recht behalten. Bereits kurz nach dem Auslaufen traf die SAINT-MICHEL auf einen heftigen Mittelmeersturm. Die schwere Ladung führte zu einem besonders heftigen Rollen und Stampfen des Schiffs. Nach wenigen Stunden gingen die Topmasten über Bord. Auch die Ersatzstengen hielten nicht lange stand. Die heftigen Bewegungen des Schiffsrumpfes führten außerdem bald dazu, dass die Vertäuerungen der schweren Marmorblöcke Spiel bekamen. Der Rumpf machte stark Wasser, schwere Seen überfluteten die Kabine. Die Mannschaft stand ununterbrochen an den Pumpen. Nur erstklassige Seemannschaft verhinderte den Untergang der Brigantine, die sich nach 14-tägiger Sturmreise zerschlagen in den Hafen von Gibraltar rettete. Das war die Hochzeitsreise des Kapitän Bernier. Rose-de-Lima Bernier war mindestens so schwer angeschlagen wie die SAINT-MICHEL, so dass sie von Gibraltar mit einem Dampfer nach Hause fuhr. Die SAINT-MICHEL wurde aufwändig instand gesetzt. Neben dem Rigg musste auch die Kalfaterung vom Rumpf und

Deck erneuert werden. Auch die Weiterreise nach Boston hatte es in sich und dauerte sturmbedingt 53 Tage.

Nach der Rückkehr nach Kanada gab Joseph-Elzéar Bernier das Kommando über die SAINT-MICHEL ab, um auf eine Seefahrtsschule zu gehen. Da am 1. Januar 1872 eine neue Gesetzgebung in Kanada in Kraft trat, nach der Kapitane Qualifikationsnachweise erbringen mussten. Die SAINT-MICHEL blieb noch für eine Rundreise im Besitz von Thomas Bernier, bevor er sie verkaufte. Das Schiff wurde von den neuen Eignern hauptsächlich nach Westindien eingesetzt. Das Endschicksal ist dem Autor nicht bekannt.

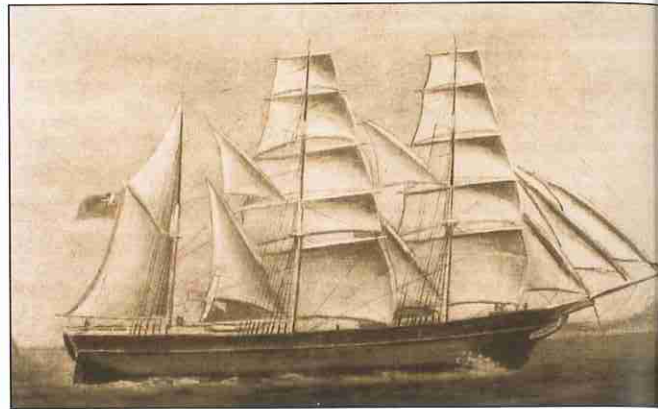
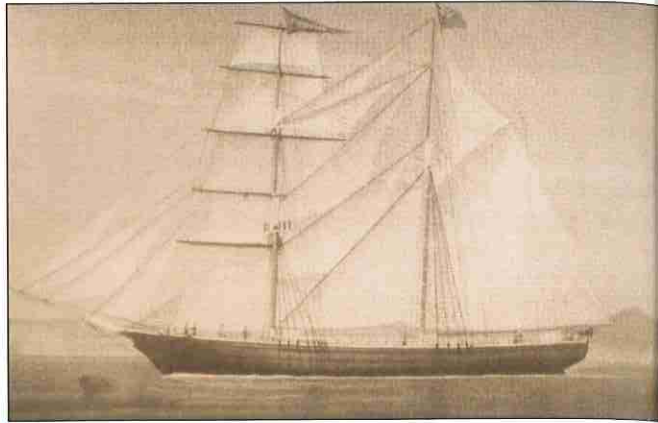
## Kapitän für James Gibb Ross

Nach Abschluss seines Kapitänsexamens trat Joseph-Elzéar Bernier 1872 in die Dienste eines der größten kanadischen Reeder jener Zeit, Senator James Gibb Ross. Dieser besaß in den 1870-er Jahren fast 50 Prozent aller in Quebec registrierten



OBEN: KAPITÄNSBILD DER SAINT-MICHEL, UM 1870. DAS ORIGINAL EINES UNBEKANNTEN KÜNSTLERS IST IM BESITZ DES BERNIER-MUSEUMS IN QUEBEC.

UNTEN: DIE VON KAPITÄN BERNIER KOMMANDIERTE BARK ROYAL VISITOR AUF EINEM KAPITÄNSBILD EINES UNBEKANNTEN KÜNSTLERS, UM 1882.



Schiffe und war ebenso im Schiffsbau tätig. Bis 1886 blieb Bernier bei Ross und kommandierte in jener Zeit zahlreiche Rahsegler. Die auf Seite 23 aufgeführte Liste ist unvollständig, da die Reederei Ross ihrem fähigen Kapitän zwischenzeitlich auch andere Schiffe zu Auslieferungsfahrten anvertraute.

Im Wesentlichen blieb Bernier seinem angestammten atlantischen Fahrgebiet treu, da sich die Reederei Ross hauptsächlich im Handel zwischen Großbritannien und den kanadischen Atlantikprovinzen engagierte. Die zumeist auf kanadischen

Werften gebauten, hölzernen Rahsegler hatten als ausgehende Fracht fast immer Holz an Bord, das Kanada im Überfluss bot. Die Rückfracht, falls es sich nicht um eine Auslieferungsfahrt handelte, bestand meist aus Gütern britischer Industrieproduktion sowie aus Kolonialwaren. Kapitän Bernier war seinerzeit bekannt für seine schnellen Transatlantik-Passagen. Im Mittel seiner zahlreichen Reisen benötigte er 22 Tage von Hafen zu Hafen, ein sehr guter Wert.

Aus seinen Fahrten ragen die Reisen mit der LANARKSHIRE, der CAMBRIA und vor allem der alten QUORN heraus.

Das Kommando über die LANARKSHIRE führte Bernier zu einem Bergungsunternehmen nach Südostasien, auf der CAMBRIA unternahm er seine beiden einzigen Kap-Hoorn-Umrundungen.

Das bereits 1854 gebaute, hölzerne VollschiFF QUORN wurde bekannt, als es unter Bernier's Kommando eine Wettfahrt von New Orleans nach Liverpool gegen einen eisernen Viermaster gewann. Das alte Schiff benötigte nur 32 Tage für die Strecke und schlug den Konkurrenten deutlich. Die QUORN sollte ihren Triumph allerdings nicht lange überleben. Nach ihrem Auslaufen aus Liverpool mit Kurs Kanada, am 17. November 1880, traf sie bereits drei Tage später auf einen Orkan. 23 Tage lang kämpften Schiff und Mannschaft gegen den Sturm. Dabei wurden die Verbände des alten, hölzernen Schiffs so gelockert, dass die die Männer an den Pumpen dem hereinströmenden Wasser nicht mehr Herr wurden. Am 12. Dezember 1880 stand das Schiff dicht vor der irischen Küste, knapp östlich der Einfahrt zum Lough Foyle. Kapitän Bernier entschloss sich, das Schiff am Strand von Magilligan auflaufen zu lassen: „Um ein Uhr nachts stimmen meine Offiziere zu, dass sich das Schiff nicht bis zum Morgen über Wasser hält. Um zwei Uhr habe ich direkten Kurs auf den Strand genommen. Um drei Uhr waren wir fast in der Brandung und ich orderte die gesamte Mannschaft auf das Achterdeck (...) Ich befahl ihnen außerdem, sich an der Reling festzubinden und ich sagte dem Rudergänger, dass er vom Rad weg springen solle, sobald wir Grundberührung haben.“ [1]. Wenig später setzte die QUORN hart auf eine Barre, kurz vor dem eigentlichen Strand. Drei heftige Seen trafen das Schiff, dessen Kiel sofort brach. Der Fockmast ging über Bord. Die letzte der drei großen Wellen schob das Schiff glücklicherweise über die Barre in eine etwas geschütztere Zone. Um

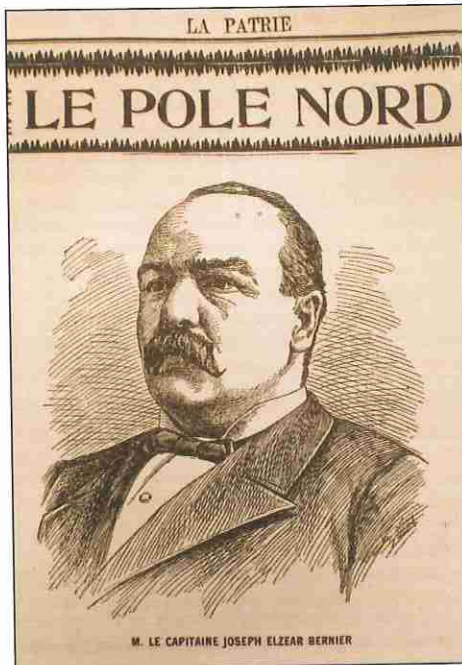
vier Uhr morgens brach der Großmast. Erst sieben Stunden später hatte sich die See soweit beruhigt, dass Rettungsversuche unternommen werden konnten. Unterstützt durch Helfer am Strand, konnte sich die gesamte Besatzung retten. Auch der Schiffshund überlebte.

## An Land als Dockmaster und Gefängnis-Direktor

Im Oktober 1886 bewarb sich Kapitän Bernier um die Leitung der neu errichteten Dockanlagen von Pointe-Lévy bei Quebec. Dass er nun an Land ging, war nicht zuletzt dem Drängen seiner Frau geschuldet, die ihren Mann in den letzten 15 Jahren nur selten gesehen hatte. Bernier schrieb in sein Tagebuch: „Das ist mein Ende als Seemann. Ich gebe das Meer für immer auf.“ [1]. Wer ihn kannte, konnte das kaum glauben. Immerhin blieb er knapp vier Jahre auf diesem Posten, bevor der Ruf der See zu mächtig wurde.

Zwischen 1890 und 1894 kommandierte Bernier einige kleinere Segler, die in der Ostküsten-, Westindien- und Südamerika-Fahrt eingesetzt waren, sowie Segelyachten amerikanischer Industriebarone. Er war in dieser für ihn unruhigen Zeit auch als Lotse auf dem St.-Lorenz-Strom und als Inspektor für eine große Reederei tätig.

1895 besorgten ihm einflussreiche Freunde die Stelle als Direktor des Gefängnisses von Quebec. Rose hatte ihren Mann wieder. Obwohl diese neue Aufgabe nicht seinem Charakter und seinem Drang nach Weite entsprach, erfüllte er seine neue Aufgabe mit Bravour. Innerhalb kurzer Zeit wurde aus dem heruntergekommenen Zuchthaus ein Vorzeige-Gefängnis. Trotzdem scheint Bernier genügend Zeit für



KAPITÄN BERNIER IN EINER AUSGABE DER ZEITUNG LA PATRIE AUS DEM JAHRE 1900.

andere Gedanken gehabt zu haben, denn in dieser Periode beschäftigte er sich intensiv mit der sich langsam in seinem Kopf entwickelnden Idee einer Polarreise.

Mit Unterstützung eines Gefangenen entstand unter Bernier's Regie eine Karte der Arktis, die den letzten Stand des Wissens repräsentierte und in wissenschaftlichen Kreisen Aufsehen erregte. Die Wissenschaftler der Société de Géographie de Québec waren es auch, die fortan Bernier's Idee einer Reise zum damals noch unerreichten Nordpol unterstützten. Bernier warf eine weitere seiner Stärken in die Waagschale – er war ein exzellenter Redner und vermarktete seine Idee auf zahlreichen Veranstaltungen. Letztlich kostete ihn diese Aktivität seine gut dotierte Stelle

als Gefängnisdirektor, was einen Mann wie Bernier natürlich wenig beeindruckte.

## Von einer fixen Idee bis zum Kauf der GAUSS

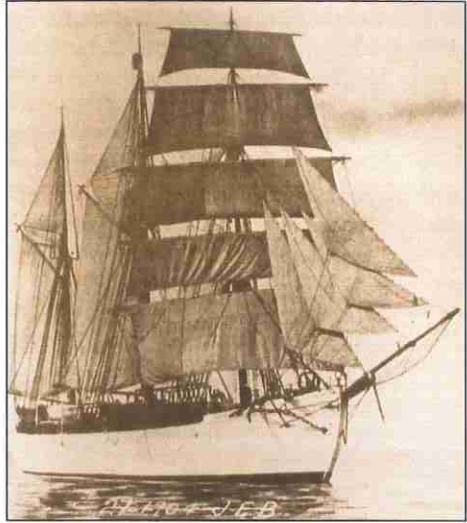
Innerhalb kurzer Zeit war er finanziell abgesichert, als er Mitte 1900 nach mehrmonatiger Arbeit den vor Neufundland gestrandeten und von den Versicherern aufgegebenen Dampfer SCOTTISH KING wieder flott machen und verkaufen konnte. Bernier berichtet später: „Die Bergung der SCOTTISH KING war meine schwierigste Aufgabe außerhalb der Arktis.“ [1].

Seinen Gewinn setzte er für seine Idee einer Nordpolreise ein. So erfolgreich, dass er 1901 vom kanadischen Premierminister Sir Wilfred Laurier empfangen wurde. Laurier war überhaupt kein Anhänger einer teuren Expedition in den unwirtlichen Norden und so hatte Bernier, trotz aller Bemühungen, anfangs keinen Erfolg. Doch die kanadische Öffentlichkeit war weiter von der Idee begeistert. Und so gab die kanadische Regierung 1903 nach und erklärte sich bereit, eine Polarexpedition zu finanzieren. Die Zielsetzung lag jedoch nicht in der Entdeckung des Nordpols, sondern in der Sicherung des arktischen Archipels für Kanada. Die großen und kleinen Inseln nördlich des kanadischen Festlands waren damals noch Niemandsland, für das sich plötzlich auch die US-Amerikaner zu interessieren begannen.

Da passte es gut, dass das Deutsche Reich, die fast neue, mit einem Dampfhilfsantrieb ausgerüstete Barkentine GAUSS verkaufen wollte, die 1901 als Polarforschungsschiff für die deutsche Südpolarexpedition von 1901 bis 1903 fertig gestellt worden war [5]. Diese Expedition brachte zwar viele wissenschaftliche Erkenntnisse,

blieb jedoch hinter den heroischen Erwartungen der deutschen Öffentlichkeit und letztlich auch Kaiser Wilhelms II. zurück. So erlosch das deutsche Interesse an der Polarforschung schlagartig und die GAUSS wurde nicht mehr benötigt.

Bernier machte sich am 9. April 1904 mit 30 Mann auf den Weg nach Deutschland, um das Schiff zu übernehmen. Am 20. April waren sie in Bremerhaven, überholten die GAUSS und stachen bereits am 7. Mai Richtung Quebec in See, das sie am 13. Juni erreichten. Sofort wurde mit der Ausrüstung der in ARCTIC umgetauften Barkentine für eine mehrjährige Polarexpedition begonnen. Bereits im August 1904 war die ARCTIC zum Auslaufen bereit, was sich allerdings noch bis zum 17. September verzögerte.



DIE GAUSS ERREICHT 1904 QUEBEC.  
DEPARTMENT OF INDIAN AND NORTHERN  
AFFAIRS, LAC, PA-118134.

## Die vier Expeditionen von 1904 bis 1911

Die Expedition von 1904 bis 1905 hatte die Hudson-Bay zum Ziel. Das Schiff erreichte Mitte Oktober das als Überwinterungsplatz auserkorene Cape Fullerton an der nordwestlichen Seite der großen Bucht. Kaum zu früh, denn bereits am 28. Oktober war das Eis rund um das Schiff knapp 70 cm dick. Es wurde ein harter, langer Winter. Eine Erforschung der Umgebung war unter den extremen Bedingungen jenen Jahres nur eingeschränkt möglich. Mitte Juni 1905 hatte das Eis am Cape Fullerton immer noch eine Stärke von circa 140 cm. Bernier stellte sich moralisch bereits auf eine zweite Überwinterung ein, als doch noch der Sommer einbrach. Innerhalb von zwei Wochen fiel die Eisdicke auf 25 cm und am 5. Juli konnte sich die ARCTIC aus der eisigen Umklammerung befreien. Jedoch war das Eis weiterhin zu dicht, um wie geplant

Churchill, am Südennde der Hudson Bay zu erreichen. Bernier schrieb: „Anfangs befuhr das Schiff die westliche Hudson Bay, bis es im Packeis Schäden an der Schraube erlitt. Die Eisdichte machte es uns einfach unmöglich, Churchill zu erreichen.“ [1]. Am 20. Juli 1905 fuhr die ARCTIC in die Bucht Salluit an der nordöstlichen Ausfahrt der Hudson Bay. Bernier nahm dort mit großem Zeremoniell die Region um Salluit für Kanada in Besitz. Dieser Besitznahme sollten in den darauffolgenden Jahren zahlreiche weitere folgen. Eine für die Verlängerung der Expedition geplante Versorgung mit Kohle scheiterte, da das Kohleschiff aus nicht bekannten Gründen ausblieb. So brach Bernier die Expedition ab und erreichte am 7. Oktober 1905 den Heimathafen Quebec.

Die folgende Reise war für die Jahre 1906 bis 1907 vorgesehen. Die ARCTIC wurde wie üblich sicherheitshalber für eine



vierjährige Reise ausgerüstet, die am 17. Juli 1906 beginnen sollte. Unglücklicherweise rammte ein norwegischer Frachter die vor Anker liegende Barkentine unmittelbar vor dem Auslaufen, so dass sich die Abfahrt aufgrund von Reparaturen um elf Tage verzögerte. Dieses Mal war das Ziel der Lancaster Sound nördlich von Baffin Island. In dieser Saison war die Eislage erfreulicher

und so befuhr die ARCTIC die meist eisbedeckte Meerenge recht problemlos. Bernier erreichte mit seiner Mannschaft nach drei mit Landnahmen verbundenen Zwischenaufenthalten durch die Barrow Strait und den Melville Sound fahrend bereits am 29. August 1906 die weit westlich liegende Melville-Insel. Da als Überwinterungsquartier Albert Harbour auf Baffin Island



DIE ARCTIC LEGT  
1906 AB. ARCHIV VON  
CAROL AND LOUIS  
TERRIEN.

UNTEN: DIE ARCTIC  
IN ALBERT HARBOUR,  
1907 [6].



vorgesehen und der Sommer bereits weit fortgeschritten war, wurde umgehend die Rückreise angetreten, die durch mehrere Landnahmen unterbrochen wurde.

Von September 1906 bis Juni 1907 lag die ARCTIC in Albert Harbour, bis das Eis endlich seinen Griff lockerte. Aus Sicht der Seeleute war das Winterquartier, wohl auch wegen der Inuit-Mädchen aus einem nahe liegenden Dorf, nicht schlecht gewählt. Der mit seiner Frau kinderlos gebliebene Kapitän Bernier soll dort auch Nachwuchs gezeugt haben.

Von August bis September 1907 erkundete die Expedition Gebiete um die Baffin-, Somerset-, Ellesmere- und Cobourg-Inseln und führte weitere Landnahmen durch, bevor es zurück nach Quebec ging, wo die ARCTIC am 19. Oktober 1907 wieder eintraf.

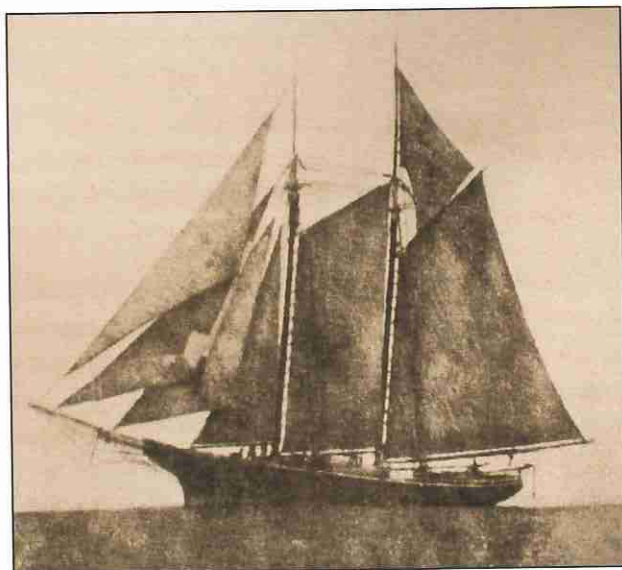
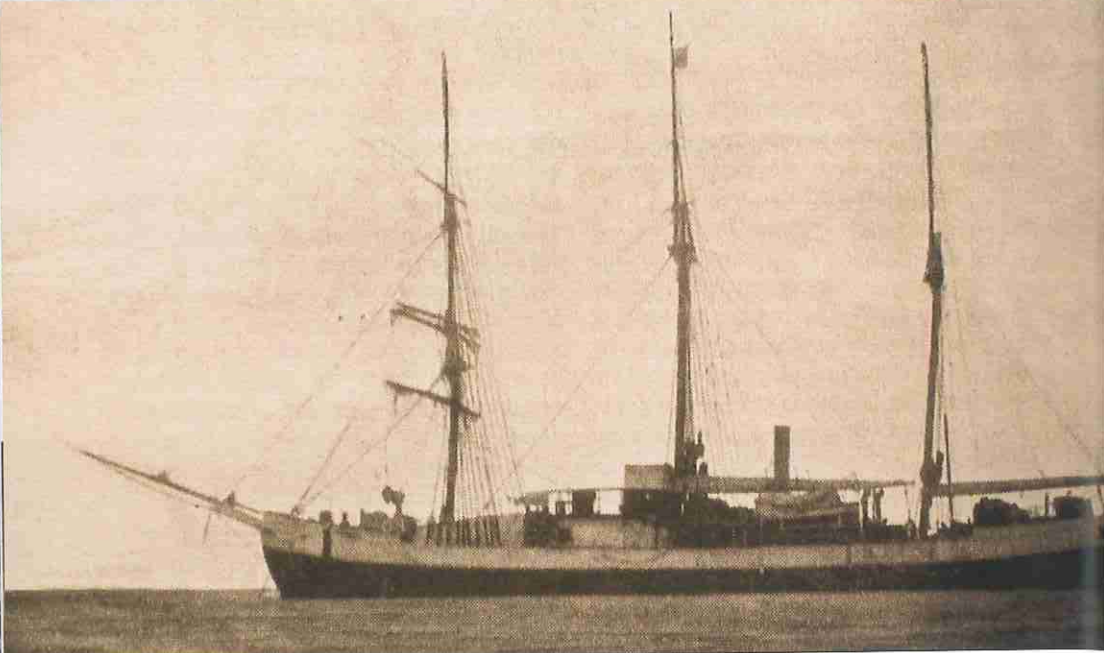
Die nachfolgende Expedition von 1908 bis 1909 bildete den Höhepunkt von Bernier's Karriere. Vor dem Auslaufen wurde der Kapitän vom damaligen Prince of Wales, George, Sohn von König Edward VII., empfangen, der mit einem britischen Geschwader zu einem Staatsbesuch in Quebec weilte. Als die ARCTIC am 28. Juli 1908 in See stach, paradierten die Seeleute der Britischen Marine für die kanadischen Polarforscher.

Die ARCTIC nahm zunächst Kurs auf das grönländische Etah, wo Vorräte für die Nordpol-Expedition des amerikanischen Forschers Frederic A. Cook an Land gegeben wurden. Von dort aus lief das Schiff wieder in den Lancaster Sound, der eisfrei - wie selten war. Schnell stieß die Expedition bis in die McClure-Straße vor, wo ebenfalls noch ideale Bedingungen vorgefunden wurden. Bernier schrieb: „Wir waren schon halb durch die McClure-Straße und nach Westen hin war alles eisfrei. Wenn unsere Befehle die Nordwestpassage erlaubt hätten, bin ich mir sicher, dass wir es ge-

schaft hätten“. Die ARCTIC wäre damit das erste Schiff gewesen, das die legendäre Nordwestpassage in einer Saison hinter sich gebracht hätte. Doch Befehl ist Befehl und so drehte man am 27. August wieder auf Ostkurs und lief am 1. September 1908 eine geschützte Bucht an der Südküste von Melville Island an, in der dieses Mal überwintert werden sollte. Bald war das Schiff in der recht einfallslos „Winter Harbour“ getauften Bucht vom Eis eingeschlossen, das die ARCTIC knapp ein Jahr später erst wieder freigab. Der Winter wurde für mehrere, lange Schlittenexpeditionen zur Erforschung der umliegenden Inseln genutzt. Da Bernier seit nunmehr fünf Jahren eine ständige kanadische Präsenz in der eisigen Region gezeigt hatte, nahm er am 1. Juli 1909 in Einklang mit der damaligen internationalen Rechtslage den gesamten Arktischen Archipel für Kanada in Besitz. Die Weltkarte trug nunmehr Bernier's Stempel und Kanada war auf einen Schlag um 1,3 Millionen Quadratkilometer größer.

Am 12. August 1909 konnte sich die ARCTIC aus ihrer eisigen Umklammerung befreien und kämpfte sich mühsam gegen immer noch dichtes Eis gen Osten. Erst im September wurde Albert Harbour erreicht, wo Post auf die Forscher wartete, die seit mehr als einem Jahr ohne Nachrichten von der Außenwelt waren. Die Rückkehr nach Quebec am 5. Oktober 1909 war ein Triumphzug.

Auf der nächsten Expedition von 1910 bis 1911, die am 7. Juli 1910 aus Quebec startete, sollte die Nordwestpassage durchfahren werden. Das Vorhaben stand wetterbedingt unter keinem guten Stern. Der Durchbruchversuch musste wegen des starken Eises in der McClure-Straße am 30. August 1910 aufgegeben werden und die ARCTIC lief zu einem Winterquartier auf Baffin Island ab. Dieses Mal lief das Schiff in eine Bucht im Westen der großen Insel



OBEN: DIE ARCTIC IM NOCH EISFREIEN WINTER HARBOUR AUF MELVILLE ISLAND [7].

UNTEN: SCHONER MINNIE MAUD AUF DER AUSREISE NACH BAFFIN ISLAND 1912 [8].

ein, die den Namen des Forschungsschiffes erhielt: Arctic Bay. Im Winter wurden von dort aus wieder mehrere Schlittenexpeditionen unternommen, bei denen zahlreiche wertvolle Felle von den Inuit eingetauscht wurden. Nach der Rückkehr nach Quebec, am 25. September 1911, wurde der Vorwurf laut, Bernier habe nicht ernsthaft die Nordwestpassage in Angriff genommen, sondern wäre lieber seinen Geschäften nachgegangen. Diese Affäre verhinderte jedenfalls vorerst weiter staatlich finanzierte Arktisexpeditionen Berniers.

## Jagdreisen in die Polargebiete

Und so zog Bernier auf eigene Faust los. 1912 kaufte er den 20 Jahre alten und knapp 30 m lan-

gen, hölzernen Zweimastschoner MINNIE MAUD. Das unmotorisierte Schiff war nicht für starkes Eis geeignet und so überwinterte nach dem Auslaufen, am 29. Juli 1912, dann die Mannschaft ab September im geschützten Albert Harbour. Die Crewmitglieder unternahmten ausgedehnte Schlittenreisen auf Baffin Island und brachten 1913 neben wissenschaftlichen Erkenntnissen zahlreiche Pelze nach Quebec, die die private Expedition für Bernier zu einem wirtschaftlichen Erfolg werden ließen.

Derart ermutigt, kaufte Bernier 1914 den kleinen Dampfer GUIDE, mit dem er vom 4. Juli 1914 bis zum 29. September 1915 und vom 1. Juni 1916 bis zum 20. September 1917 zwei weitere Überwinterungsfahrten in die kanadischen Polargebiete unternahm. Beide Reisen dienten im Wesentlichen kommerziellen Zwecken.

## Der Erste Weltkrieg

Bernier wurde bei der Rückkehr von der Nachricht geschockt, dass seine Frau Rose am 18. April 1917 im Alter von 62 Jahren verstorben war. Es herrschten die Schrecken des Ersten Weltkrieges. Dem 66-jährigen wurde 1918 das Kommando über einen altersschwachen Frachter, die PERCESIEN, übertragen. Aufgrund der Versenkungserfolge deutscher U-Boote wurde damals alles von der gegnerischen Seite mobilisiert, auch halbe Wracks. Die PERCESIEN fing bereits kurz nach dem Auslaufen ihres Konvois aus Halifax an zu lecken und konnte die Konvoigeschwindigkeit nicht mehr halten. Am 8. Februar schlug das alte Schiff in einem schweren Sturm Leck und begann wegzusacken. Auch alle Rettungsmittel fielen den hohen Wellen zum Opfer. Bernier ließ Notraketen abfeuern, die von dem Dampfer LOCH ERNE gesichtet wurden. Der offensichtlich nicht allzu couragierte

Kapitän des Dampfers hielt das Ganze für eine Falle der Deutschen, wollte ablaufen, konnte aber mit Mühe von seinen Offizieren zu einem Rettungsversuch überredet werden. So wurden Bernier und seine Crew im letzten Moment abgeborgen. Die PERCESIEN sackte weg, kaum, dass alle sicher an Bord der LOCH ERNE waren.

Nach Kriegsende gab es auch für Bernier ein privates Happy End: am 1. Juli 1919 heiratete er die 39-jährige Marie-Alma Lemieux. Der Ehe entsprang ein kleiner Junge, der jedoch bei der Geburt starb.

## Die Expeditionen der 1920-er Jahre

Nach Kriegsende wurden die staatlichen Expeditionen mit der immer noch gut erhaltenen ARCTIC wieder aufgenommen, was auch nicht zuletzt Bernier's Drängen zu verdanken war. Die Sommerreise von 1922 hatte die Errichtung zweier Polizeiposten zum Ziel, einer in Albert Harbour auf Baffin Island und der andere in Craig Harbour auf Ellesmere Island.

Die Sommerreise von 1923 hatte eine ungewöhnliche Aufgabe. Ein Gericht war mit an Bord, das über drei des Mordes an dem Händler Robert Janes beschuldigte Inuit zu richten hatte. Janes hatte eine Offizierposition an Bord der ARCTIC während einer der Vorkriegsreisen inne gehabt, war jedoch im Streit mit Bernier auseinander gegangen. Man kann sich vorstellen, dass Bernier's Sympathien auf Seiten der Inuit lagen. Der Inuit Nuqullaq wurde zu Zuchthaus verurteilt, die anderen kamen frei. Als die ARCTIC im Oktober 1923 wieder in Quebec einlief, war der Inuit an Bord und wurde anschließend ins Zuchthaus in Winnipeg gebracht.

1924 liefen Bernier, seine Mannschaft und die ARCTIC wieder nach Norden aus,



LINKS: DER 70-JÄHRIGE JOSEPH-ELZÉAR BERNIER AM RUDER DER ARCTIC, 1922. ARCHIV VON CAROL AND LOUIS TERRIEN.

UNTEN: DIE ARCTIC AUFGEGEBEN 1929 BEI LEWIS AM ST. LORENZ-STROM, FOTO WILLIAM CHOAT.



um zwei weitere Polizeiposten zu errichten und die bestehenden zu versorgen. In der Nacht vom 11. auf den 12. Juli 1924 kam die ARCTIC in einen schweren Sturm. Die schwere Deckladung Kohle machte sie topplastig und sie krängte weit nach Steuerbord. Die Ladung ging teilweise über und Wasser stand 1,5 m hoch im Maschinenraum. Bernier befahl alle Mann an Deck. Der Funker sendete SOS, das von nieman-

dem registriert wurde. Die verzweifelten Versuche, das Schiff durch Überbordwerfen der Kohle zu retten, wurden schließlich mit Erfolg gekrönt. Die Schäden konnten bis zum 17. Juli behoben werden und die ARCTIC setzte ihre Reise

nach Norden fort. Die beiden Polizeiposten wurden wie geplant versorgt und ein weiterer in Dundas Harbour auf Devon Island errichtet. Der Versuch, die Bache Peninsula im nördlichen Ellesmere Island zu erreichen, musste allerdings wegen der Eislage aufgegeben werden.

Die Sommerreise von 1925 sollte die letzte für Bernier und seine geliebte ARCTIC werden. Die Reise wurde in vielerlei Hinsicht ein Fehlschlag. Sturm und starkes Eis behinderten das Fortkommen und auch dem mittlerweile 73-jährigen Kapitän unterliefen Navigationsfehler. Der folgenschwerste unterlief jedoch nicht Bernier, sondern der kanadischen Regierung. An Bord war wiederum der Inuit Nuqullaq, der sich im Zuchthaus von Winnipeg mit der Tuberkulose infiziert hatte. Er wurde zum Sterben in die Heimat gebracht. Die humanitäre Idee wurde zu einer medizinischen Katastrophe, denn die Tuberkulose breitete sich unter den Inuit aus. Am 12. Oktober 1925 war die ARCTIC zurück in Quebec.

Das Schiff wurde anschließend von der kanadischen Regierung aufgegeben. Alle Versuche, es als nationales Denkmal zu erhalten, scheiterten. Das Foto links von 1929 zeigt ihr heruntergekommenes Wrack am Ufer des St. Lorenz Stroms. Joseph-Elzéar Bernier überlebte sein geliebtes Schiff um fünf Jahre. Er starb am 26. Dezember 1934. Die lange Reise des Kapitän Bernier war zu Ende.

## Quellenverzeichnis

- [1] Bernier, Joseph-Elzéar: Master Mariner and Arctic Explorer. A Narrative of Sixty Years at Sea from the Logs and Yarns of Captain J.E. Bernier. Ottawa, Le Droit, 1939
- [2] Saint-Pierre, Marjolaine: Joseph-Elzéar Bernier. Champion of Canadian Arctic Sovereignty. Baraka Book, Montreal, 2009
- [3] Fairley, T.C., Israel, Charles E.: The True North. The Story of Captain Joseph Bernier. Ottawa, The Canadian Company Ltd., 1957.
- [4] Wallace, Frederic William: In the Wake of the Wind-Ships. Toronto, Musson Books, 1927
- [5] Drygalski, Erich v.: Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition. Fahrten und Erforschungen des Gauss 1901-1903. Berlin, Georg Reimer Verlag, 1904.
- [6] Bernier, Joseph-Elzéar: Report on the Dominion of Canada Government Expedition to the Arctic Islands and Hudson Strait on board of C.G.S. Arctic 1906-1907, Ottawa, Government Printing Bureau, 1909
- [7] Bernier, Joseph-Elzéar: Report on the Dominion of Canada Government Expedition to Northern Waters and Arctic Archipelago on the C.G.S. Arctic in 1910, Ottawa, Government Printing Bureau, 1911
- [8] Bernier, Joseph-Elzéar: The cruise of the Minnie Maud, Quebec, 1921

