

die einzige große Landentdeckung im europäischen Teil der Arktis. Seine teilweise Erforschung bis zur nördlichsten Spitze war Payers eigenstes Werk. Die von ihm als Tafel 11 im Jahrgang 1876 von Petermanns Mitteilungen gezeichnete Karte von Franz-Josephs-Land ist als erster Entwurf von einem neuentdeckten Lande eine große Leistung. Als weitere Früchte sind die prachtvollen Werke der beiden Führer zu nennen. Weyprechts Werk „Die Metamorphosen des Polareises“ (Wien 1879) führt in die Naturwunder des hohen Nordens ein und gibt vom Polareis, von der Gletscherwelt der Arktis und vom Polarlicht eine ausgezeichnete Vorstellung. Das 800 Seiten starke Werk Payers „Die österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition in den Jahren 1872—1874 usw.“ (Wien 1876) gehört zu den fesselndsten Werken der gesamten Nordpolarliteratur. Kein Geringerer als Sven Hedin bezeichnet es als seine schönste Jugendlektüre.

Durch die Entdeckung des Franz-Josephs-Landes wurde die Erforschung der Arktis so angeregt, daß es in den folgenden Jahrzehnten der Schauplatz weiterer Expeditionen wurde, von denen nur einige wichtige erwähnt werden sollen. 1880 und 1881 gelang es Leigh Smith auf seiner Jacht „Eira“ ziemlich leicht, die Südseite des Landes zu erreichen, den westlichen Teil konnte er nicht erforschen. Dies gelang erst Jackson 1896—97. Auf drei Schlittenreisen löste er das Zichy-Land, Payers vermutete Festlandsmasse westlich des Austria-Sundes, in einen Archipel auf. Nansen ergänzte 1896—97, als er von Hvidten-Land nach Süden zog, die Forschungen Payers und Jacksons. Ein Jahr später erschien der Amerikaner Wellmann und gliederte Payers großes Wilczek-Land östlich des Austria-Sundes ebenfalls in mehrere Inseln auf. 1899 ließ sich die italienische Nordpolexpedition unter dem Herzog der Abruzzen in der Teplitz-Bai nieder, von wo aus Cagni bis $86^{\circ} 34' \text{ n}$ Br. gegen den Nordpol vorstieß. Von 1902 bis 1903 versuchten die Amerikaner Baldwin und Fiala vom Kronprinz-Rudolphs-Land vergeblich den Nordpol zu erreichen, ebenso 1914 der Russe Sedow. Die größte Überraschung aller dieser Expeditionen war, daß man den 1873 von Payer für schwer zugänglich erklärten Archipel mit Leichtigkeit zu Schiff durch die Barents-See erreicht hatte und ihn sogar durch den Britischen Kanal bis nördlich von Kap Fligely durchfahren konnte.

Im Jahre 1931 wurde Franz-Josephs-Land vom „Graf Zeppelin“ auf dessen Polarflug überflogen. Die Sowjetrussen errichteten 1932 in der Teplitz-Bai die nördlichste meteorologische Station der Welt und bauten Kronprinz-Rudolphs-Land als sicheren Stützpunkt für ihre Nordpol- und Transarktisflüge aus. Von hier aus flog u. a. die Papanin-Expedition im Mai 1937 nach dem Nordpol, dem Ausgangspunkt ihrer 274 tägigen Eisschollendrift zur Ostküste Grönlands.

Somit haben sich Payer und Weyprecht mit der Entdeckung des Franz-Josephs-Landes vor 75 Jahren ein in der wissenschaftlichen Erschließung der Arktis unvergängliches Ruhmesdenkmal gesetzt.

Polarforschung im Mittelalter.

Von Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf-Oberkassel.

Meist pflegt man die Geschichte der Polarforschung erst mit dem 10. Mai 1553 beginnen zu lassen, dem Tage, an dem drei kleine englische Schiffe unter dem Befehl von Willoughby und Chancellor aus der Themse in See stachen, um die nordöstliche Durchfahrt zu finden. Bekanntlich gelang Chancellor nur die Erreichung der Dwinamündung, von der aus die „Moskowitzische Handelskompagnie“ einen gewinnbringenden Handel mit dem Rußland Iwans des Schrecklichen und darüber hinaus bis nach Indien in die Wege leitete. Es haben aber, was fast immer übersehen wird, bereits im Mittelalter überwiegend durch normannische Männer Unternehmungen stattgefunden, die durchaus ein Anrecht haben, als echte Entdeckungsfahrten in die Arktis bewertet zu werden. Einige von ihnen waren zwar Handelsunternehmungen, die aber dennoch zur Erkundung des hohen Nordens ansehnlich beitrugen.

Als erste von ihnen (soweit wir Berichte besitzen) darf ein Normannen-Unternehmen des 9. Jahrh. bewertet werden, das auffällig stark der oben genannten englischen Fahrt von 1553 glich. In der Schilderung dieser Reise, die wir dem englischen König Alfred dem Großen (871—901), einem erdkundlich stark interessierten Manne, verdanken, heißt es von einem im nördlichen Norwegen, in Halogaland, beheimateten Ottar oder Ohtere: „Einmal wollte er feststellen, wie weit das Land im Norden reiche oder wohin man im Norden der Wüstenei käme“. Ottar sei dann zum Nordkap vorgedrungen, sei der Küste weiter nach Osten und dann nach Süden gefolgt und so schließlich zur Dwinamündung gekommen, wo er im Lande der Bjarmer (Permer) vorteilhaften Handel trieb. Die Fahrt Ottars, der dem König persönlich seine Erlebnisse schilderte, gehört voraussichtlich etwa der Zeit um 875 an und ist die erste uns bekannte Expedition, die das Nordkap erreicht und umfahren hat. Wie ich im Kap. 93 meines Werkes „Terrae incognitae“ gezeigt habe, hat man allerdings Grund zu vermuten, daß Handelsfahrten zwischen der norwegischen Westküste und dem Handelsplatz Cholmogory in der Dwinamündung schon geraume Zeit vor Ottar stattfanden, so daß dieser nicht als Entdecker des Nordkaps und erster Befahrer des Eismeers bezeichnet werden kann: „Die geographische Entdeckung selbst kann schon bedeutend früher erfolgt sein“ (Bd. II, S. 195).

Zwei Seefahrten in die eigentliche Eisregion fanden dann im 11. Jahrh. statt, können aber wahrscheinlich nur unter Vorbehalt als echte Forschungsreisen angesehen werden. Beide werden von Adam von Bremen (IV, 39 und 40 f.) erwähnt. Die eine dürfte ums Jahr 1040 von vornehmen jungen Friesen unternommen sein, die angeblich ermitteln wollten, ob man nördlich der Wesermündung in der Tat nur den offenen Ozean und kein Land antreffe. Sie fuhren über Island zur „äußersten Achse des Nordens“ und gerieten in den „düsteren Nebel des erstarrenden Ozeans“ und in eine unwiderstehliche Meeresströmung, aus der sie aber glücklich wieder herausgelangten. Der Schluß des Berichts ist wohl mit einigem Seemannslatein ausgestattet. Es ist ein reiches Maß von Phantasie aufgewandt, um herauszubekommen, wie weit die Friesen gelangt sind. Ältere Erklärer ließen sie bis nach Nordamerika, zu den Antillen, ja über den Nordpol hinweg nach Kamtschatka und zur Tschuktschen-Halbinsel kommen. Natürlich kann hiervon keine Rede sein. Wahrscheinlich sind sie bis in die Eisdrift an der Küste Ostgrönlands geraten, die später manchem Wikingerschiff Verderben brachte. Sicheres läßt sich um so weniger aussagen, als der Verdacht besteht, daß es den Jünglingen weit weniger um erdkundliche Ermittlungen als um Seeräuberei zu tun war. Dem Bremer Erzbischof Alebrand gegenüber konnten sie natürlich dieses Motiv nicht nennen; so erfanden sie die Fabel vom rein geographischen Beweggrund ihrer Reise.

Ein merkwürdig gleiches Geschehnis ereignete sich ein Vierteljahrhundert später, wahrscheinlich im Jahre 1065. König Harald der Harte von Norwegen (1047—1066) „durchforschte mit seinen Schiffen die Weite des nördlichen Ozeans“ und geriet dabei ebenfalls in die ostgrönländische Eisdrift, hatte in ihr Verluste an Fahrzeugen und Mannschaften, konnte aber der Gefahr gleichfalls entinnen. Jenseits von Island kam auch er in „unerträgliche Kälte und unermesslichen Nebel“, zu „den Grenzen der zu Ende gehenden Welt“ und in eine gefährliche Strömung, die nur die genannte Eisdrift gewesen sein kann. Erdkundliches Interesse wird schwerlich den König zu dem bösen Abenteuer geführt haben. Der aus dem gleichen Zeitalter stammende Runenstein von Hönen, der einem offenbar auf dieser Unternehmung umgekommenen, vornehmen jungen Norweger gewidmet ist, läßt darauf schließen, daß des Königs eigentliches Ziel das von Normannen im Jahre 1000 entdeckte, gesegnete Vinland war, daß er aber seinen Kurs zu weit nördlich nahm und dabei in die Eisströmung Grönlands geriet. Seine „Polarfahrt“ wäre demnach durchaus unfreiwillig gewesen.

Unzweifelhaft echte Expeditionen in die Arktis unternahmen aber die Normannen, die sich in Grönland angesiedelt hatten, mehrmals im 12. und 13. Jahrh. Auf einer ihrer Fahrten entdeckten sie im Jahre 1194 Spitzbergen (Svalbari). Näheres über die Begleitumstände ist nicht bekannt. Die Isländischen Annalen begnügen sich

mit den zwei Worten „Svalbard aufgefunden“ Daß Svalbard nur Spitzbergen sein kann, glaube ich in meinen „Terrae incognitae“ (Kap. 116) überzeugend nachgewiesen zu haben.

Auch an der freundlicheren Westküste Grönlands kamen die dort siedelnden Wikinger auf wiederholten Vorstößen gegen Norden in überraschend hohe Nordbreiten. Nach einem im Original verlorenen Bericht der um 1300 verfaßten „Hauksbok“ berichtete der Priester Björn Jonsson im 17. Jahrh. von normannischen Männern, die im Jahre 1266 „weiter nach Norden gefahren waren, als das Land vorher den Leuten bekannt war“. Daraufhin hätten Priester im folgenden Jahr ermitteln wollen, was noch nördlich der von jenen erreichten Stelle zu finden sei. Sie hätten einige Eskimo-Wohnstätten gefunden, konnten aber „der Bären wegen nicht an Land gehen“. Vier Tage hätten sie benötigt, um nach Kroksfjardarheidi zurückzugelangen, der nördlichsten, bis 1266 bekannten Stelle, die wahrscheinlich mit der Disco-Bai oder dem Waigat unter $70\frac{1}{2}^{\circ}$ n. Br. zu identifizieren ist. Nansen nimmt an, daß die Expedition des Jahres 1267 etwas über den 74° n. Br. hinaus bis zur Melville-Bai gegangen sei. Andere Forscher glauben, die Reise könne noch weiter nördlich, bis zum $74\frac{1}{2}^{\circ}$ oder gar 75° n. Br. verlaufen sein. Im einen wie im anderen Fall steht fest, daß die Fahrt von 1267 kein vereinzelt Vorkommnis geblieben ist. Rasmussen hat nachgewiesen, daß Jagdausflüge der Grönland-Normannen sich bis zum Smithsund erstreckt haben müssen, der unter 77° n. Br. liegt. Sir George Nares will sogar noch auf der unter 79° n. Br. gelegenen Washington-Insel östlich von Ellesmere-Land normannische Spuren gefunden haben, und in jedem Fall sind solche Spuren in Gestalt von künstlichen Nestern für Eidergänse, die zum Zweck der Gewinnung von Eiderdaunen von den Normannen hergestellt wurden, 1906 durch Isachsen im Jones-Sund zwischen Nord-Devon und Ellesmere-Land unter 76° n. Br. gefunden worden.

Keine schriftliche Urkunde berichtet etwas von derartigen Leistungen. Die Funde selbst sprechen dennoch eine nicht mißzuverstehende Sprache. Es wird sich demnach nicht bestreiten lassen, daß die Geschichte der wirklichen Polarforschung um ein paar Jahrhunderte früher zurückdatiert werden muß, als man bisher in der Regel angenommen hat.

Der kulturelle und wirtschaftliche Ausbau Grönlands.

Von Studienrat Kurt R u t h e, Holzminden.

Die große dänische Kolonie im hohen Norden, die Insel Grönland mit ihren 2 174 000 qkm, 50 mal so groß wie das Mutterland selbst, hat den Herzen aller Dänen immer sehr nahe gestanden. Mit größtem Interesse hat die Bevölkerung Dänemarks stets die Entwicklung dieser letzten Kolonie verfolgt. War man bisher ängstlich darauf bedacht, die grönländische Eigenart zu schützen und zu erhalten, so zeigt sich seit zwei Jahren, wie Staatsminister Hedtoft und der Chef der Grönlandverwaltung, Knud Oldendow, mitteilt, die Tendenz, eine Modernisierung der Kolonie mit erheblichen Mitteln durchzuführen. Von dem schon im Jahre 1946 beschlossenen Fünfjahresplan sind in den beiden letzten Jahren so wertvolle Teile durchgeführt worden, daß man von einer ganz besonderen Leistung sprechen muß, vor allem, wenn man bedenkt, daß alles hierfür Notwendige per Schiff nach Grönland gebracht werden muß.

Zunächst wurde der Ausbau der meteorologischen Stationen durchgeführt, die von entscheidender Bedeutung für den umfangreichen Luftverkehr über den Nordatlantik sind. Da es aus praktischen Gründen nicht möglich war, die von den Amerikanern während des Krieges angelegten Stationen zu benutzen, mußte ein neues Netz von Radio- und meteorologischen Stationen geschaffen werden, das den internationalen Forderungen genügt und einen einwandfreien Dienst ermöglicht. Sobald alle neuen dänischen Stationen, für die allein im Jahre 1948 vier Millionen Kronen ausgegeben wurden, fertig sind, werden die amerikanischen