

Heid, „die am Weißen Meer wohnte“, Geschenke zu überbringen. Diese Geschichte läßt nicht darauf schließen, daß Ottar die Fahrt zum Weißen Meer als erster zurückgelegt und somit auch das Nordkap als erster gesichtet habe. In seiner Erzählung für König Alfred ist merkwürdigerweise gar nicht die Rede von dem voraussichtlich wichtigsten Grund, der ihn an die Dwina getrieben hatte: der Möglichkeit, daselbst besonders wertvolle nordische Pelzwaren einzukaufen, worauf ja auch die „Königsgeschichten“ hinweisen.

Wenn er dieses Motiv verschwieg, folgte er nur der Gewohnheit der alten Zeit, die um ihre wertvollsten Handelsgebiete einen Schleier zu legen liebte, um keine Konkurrenten dorthin zu locken. Als Beweggrund für seine Fahrt gab er geographischen Forschungseifer an („er habe feststellen wollen, wie weit das Land im Norden reiche“), während es in Wirklichkeit der reiche Handelsgewinn war, der ihn zu dem Unternehmen veranlaßte.

Es gibt noch einen weiteren triftigen Beweis, daß Ottars Reise zur Dwina-mündung keineswegs die erste ihrer Art gewesen sein kann: Bugge hat vor mehreren Jahrzehnten darauf aufmerksam gemacht³⁾, daß die norwegischen Fjorde am Eismeer Namen haben, die auf angr enden, so der bekannteste dieser Fjorde, der Varanger-Fjord. Diese Art der Namengebung muß aber auf die Zeit vor Ottar zurückgehen; sie war bereits um 863, als Island entdeckt wurde, nicht mehr üblich. Da Ottars Reise erst der Zeit zwischen 870 und 880 angehören kann, müssen die genannten Fjorde mit den Namen auf angr bereits früher benannt worden und somit bekannt gewesen sein. Dieser Umstand beweist, daß auch das Nordkap schon früher durch wagemutige Norweger umfahren sein muß. Torfaeus gab vor mehr als 200 Jahren in seiner Geschichte Norwegens gar an, die Anfänge der norwegischen Seefahrten ins Pelzland an der Dwina müßten schon bis ins 3. Jahrhundert n. Chr. zurückgehen. Einen Beweis für diese Behauptung⁴⁾ erbringt er nicht. Aber die Möglichkeit, daß er recht hat, läßt sich nicht von der Hand weisen.

Die Frage nach dem Zeitpunkt der frühesten Entdeckung des Nordkaps und dem Namen des ersten Entdeckers bleibt somit in Dunkel gehüllt. Nur so viel läßt sich mit hoher Zuversicht behaupten: Ottar kann dieser erste Entdecker nicht gewesen sein!
(Eingegangen am 13. November 1951.)

Adolf Erik Nordenskiöld zum 50. Todestag am 12. August 1951

Von Martin Müller, Zwickau-Planitz.

Der vor Fridtjof Nansen erfolgreichste und berühmteste Nordpolarforscher war Adolf Erik von Nordenskiöld, der von 1858 bis 1883 zehn Forschungsreisen in der Arktis ausführte, die der wissenschaftlichen Erschließung Spitzbergens, Grönlands, NW-Sibiriens sowie der Lösung des nordöstlichen Durchfahrtsproblems dienten. Seine Polarfahrten und ihre wissenschaftlichen Ergebnisse sollen anläßlich seines 50. Todestages am 12. August 1951 der Vergessenheit entrissen werden.

A. F. Nordenskiöld wurde am 18. November 1832 in Helsingfors geboren, wo er an der dortigen Universität Geologie studierte. 1858 wurde er als Geologieprofessor nach Stockholm berufen.

Seine 1. Reise unternahm er 1858 als Geologe und Botaniker unter Otto Torell nach Spitzbergen, wo er geologische Studien ausführte.

Die 2. arktische Reise führte ihn 1861 als Geograph und Geologe ebenfalls unter Torell nach Spitzbergen. Mit ihm erforschte er das Nordostland und entdeckte die „Karl-II.-Insel“ und die „Trabant-Insel“. Außerdem konnte er durch das Auffinden einer westindischen Hülsenfrucht (*Entada gigalobium*) unter mehr als 80° n. Br. das Vordringen des Golfstroms bis zum nördlichen Spitzbergen fest-

3) Alexander Bugge: Nordlands skiftende Skaebne, in Historisk Tidsskrift 1908, 409.

4) Thormod Torfaeus: Historia rerum Norwegicarum, Kopenhagen 1711, III 452.

stellen. Seine reichhaltigen Pflanzensammlungen bewiesen eine bis dahin in so hohen nordischen Ländern nicht vermutete Fülle an Pflanzenarten.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Expedition von 1861 war die Messung eines Meridianbogens von den nördlichsten Inseln Spitzbergens bis zum südlichsten Punkte der Hauptinsel, die jedoch nicht vollständig gelöst werden konnte. Diesem Zwecke diente 1864 eine neue 3. schwedische Expedition unter Nordenskiölds Führung. Auf ihr gelang eine Landung auf der wegen ihrer steilen Uferwände schwer zugänglichen Bären-Insel. Die Hauptergebnisse der Reise waren die Triangulierung des Stor-Fjords bis zur Walter-Thymens-Straße, die Feststellung, daß der Stor-Fjord kein Küsteneinschnitt, sondern eine Durchfahrt ist, die sich nach der Hinlopen-Straße öffnet, und die Besteigung des 890 m hohen „Weißen Berges“.

Schon 1868 gelang es Nordenskiöld, unter seiner Führung eine 4. schwedische Expedition nach Spitzbergen zustandezubringen. Auch von diesem Unternehmen kehrte er mit reichen wissenschaftlichen Ergebnissen heim. Seine bisherigen Forschungsreisen nach Spitzbergen hat er in dem Werk „Die schwedischen Expeditionen nach Spitzbergen usw.“ (Jena 1869) beschrieben.

Um 1850 wurde durch eine Reihe gründlicher Arbeiten von Dr. H. Rink, die auf vieljährigen Reisen und Untersuchungen in Grönland fußten, eine neue Zeit zur Erforschung des grönländischen Inlandeises eingeleitet. Nachdem der Matterhorn-Ersteiger Edward Whymper 1867 vergebens versucht hatte, von der Westküste ins Innere einzudringen, trat Nordenskiöld am 19. Juli 1870 mit Berggren vom Aulatsivikjord seinen denkwürdigen Vorstoß auf das Inlandeis an. Nach einem Marsch von 56 km erreichten sie eine Höhe von 690 m. Mit dieser Reise setzte eine neue Epoche in der Geschichte des grönländischen Inlandeises ein. Die so bedeutungsvolle Wanderung hat Nordenskiöld in dem Buche „Redogörelse för en expedition till Grönland år 1870“ (Stockholm 1871) und in Petermanns Geogr. Mitt. 1870, S. 423—424, beschrieben.

Nordenskiölds langgehegter Wunsch, auf Spitzbergen zu überwintern, ging 1872 in Erfüllung. Er beabsichtigte, auf der Parry-Insel Winterquartier zu beziehen und von hier aus einen Vorstoß mit Rentierschlitten nach dem Nordpol zu machen. Infolge ungünstiger Eisverhältnisse mußte er jedoch in der Mossel-Bai den Winter verbringen. Im Frühjahr 1873 verhinderte die Beschaffenheit des Treibeises nördlich der Phipps-Insel die geplante Reise nach Norden. Er durchquerte nun auf einer 16tägigen Schlittenreise das Inlandeis des NO-Landes bis zur Oxford-Halbinsel. Diese Durchquerung war in wissenschaftlicher Hinsicht bahnbrechend für die weitere Erforschung dieses Landes.

Nordenskiölds weitere drei Forschungsreisen dienten zur Lösung des jahrhundertlang alten Problems der NO-Durchfahrt. Die NO-Durchfahrt war deshalb so lange aufgegeben, da man die Kara-See, jenseits Nowaja Semlja für nichtschiffbar hielt. 1869 wurde diese Meinung vom Engländer Palliser und Norweger Johannesen widerlegt, indem beide das Karische Meer schiffbar fanden.

Durch Nordenskiöld wurde 1875 das nordöstliche Durchfahrtsproblem wesentlich gefördert. Ihm glückte es als ersten, mit der Fischerjacht „Pröven“ durch die Jugorstraße und über das fast eisfreie Karische Meer bis zur Mündung des Jenissei zu gelangen. So hatte er eines der Ziele, das sich die alten Nordostfahrer gestellt hatten, erreicht.

Nach Beendigung der Expedition wurden Zweifel laut, ob dieser Weg in allen Sommern dem Handel offen stehe. Daraufhin kehrte Nordenskiöld schon ein Jahr später mit dem Dampfboot „Ymer“ an die Jenisseimündung zurück, um selbst diesen Handelsweg von Europa nach Sibirien zu eröffnen. Er fuhr mit dem Dampfer flußaufwärts bis Jakowiewa (71° n. Br.), wobei er im Mündungsgebiet des Jenissei die Sibiriakoff-Insel entdeckte. Im gleichen Sommer kehrte er, ohne Eishindernisse in der Kara-See anzutreffen, nach Europa zurück.

Auf Grund der erworbenen Erfahrungen und Lehren, die er besonders aus den älteren russischen Untersuchungen an der Nordküste Sibiriens schöpfte, erklärte

er, daß sich das in dem früher so berühmten Karischen Meere angetroffene eisfreie Fahrwasser wahrscheinlich bis zur Beringstraße erstreckte und eine Umsegelung der Alten Welt ermögliche. Durch eine großangelegte Expedition mit den Schiffen „Lena“ und „Vega“ gedachte er 1878 ohne Überwinterung erstmals die Nordostpassage zu bezwingen. Den Gedanken einer solchen Durchfahrt hatte zuerst der Österreicher Herberstein ausgesprochen, der 1549 auf einer Gesandtschaftsreise nach Rußland eine diesbezügliche Karte entworfen hatte.

Am 4. Juli 1878 fuhren die Schiffe von Göteborg ab und kamen am 6. August durch das eisfreie Karische Meer im „Dickson-Hafen“ an der Jenisseimündung an. Schon am 19. August erreichte man das erste Hauptziel der Expedition, Kap Tscheljuskin, das Promontorium Tabin des Plinius, das 1742 von Tscheljuskin entdeckt war. Am 27. August liefen die Schiffe im Lenadelta ein, das somit den ersten Schiffsbesuch von Europa erhielt. Während das Transportschiff „Lena“ stromaufwärts bis Jakutsk fuhr, segelte die „Vega“ nach Osten über Kap Jakan und Kap Nord zur Koljutschin-Bai, wo sie am 28. September in 180 Kilometer Entfernung von der Beringstraße vom Treibeis eingeschlossen wurde und zu überwindern gezwungen war. Wäre sie einige Tage früher eingetroffen, hätte sie die Nordostpassage in einem Sommer bezwungen. Erst am 18. Juli 1879 wurde die „Vega“ frei und querte die Beringstraße. Damit hatte Nordenskiöld das seit Sebastian Cabot (um 1500) heißumstrittene Problem der nordöstlichen Durchfahrt gelöst. Über Jokohama, den Suezkanal und Neapel kehrte er am 24. April 1880 nach Stockholm zurück.

Diese bedeutungsvolle Entdeckungsreise hat Nordenskiöld in dem Werke „Die Umsegelung Asiens und Europas auf der ‚Vega‘“ (2 Bde., Leipzig 1882) beschrieben. Die umfangreichen wissenschaftlichen Ergebnisse sind 1882–87 in einem fünfbandigen Werke, das ebenfalls bei Brockhaus in Leipzig erschien, niedergelegt.

Die 10. und letzte arktische Reise brachte Nordenskiöld 1883 wieder nach Grönland. Er vertrat seit 1870 die Ansicht, daß im Innern Grönlands schneefreie, bewaldete Oasen liegen müßten.

Im Juni 1883 versuchte er zweimal vergeblich, an der Ostküste mit dem Dampfer „Sophia“ bei Kap Dan und Kap Farvel zu landen. Daraufhin wandte er sich nach der Westküste und trat mit neun Mann, darunter zwei Lappen, fast an der gleichen Stelle wie 1870 seine Inlandeiswanderung an. Er gelangte 117 Kilometer weit auf das Inlandeis, ohne eine einzige schneefreie Stelle zu sehen. Die erreichte Höhe betrug 1510 m. Damit war Nordenskiöld weiter ins Innere Grönlands vorgedrungen als alle seine Vorgänger. Er konnte den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, der Entdecker des Inlandeises von Grönland zu sein, eine Entdeckung, die den Anstoß zu Nansens Expedition von 1888 gab, auf der zum ersten Male Grönland durchquert wurde.

Auf der Rückreise gelang es Nordenskiöld, was so viele vergebens erstrebt hatten, am 4. September an der Ostküste Grönlands westlich von Kap Dan in einer Bucht, die er „König-Oskar-Hafen“ nannte, zu ankern und an Land zu gehen. Die Grönlandexpedition 1883 hat er in dem Werke „Grönland. Seine Eiswüste im Innern und seine Ostküste“ (Leipzig 1886) geschildert.

Durch seine Erfolge wurde die Erforschung Grönlands, Spitzbergens, der eurasisatischen Eismeerküste und des Eismeeress so angeregt, daß diese Gebiete in den folgenden Jahrzehnten von vielen Expeditionen aufgesucht wurden. Besonders sei hervorgehoben, daß die erste Umsegelung Eurasiens den damaligen 15jährigen Sven Hedin veranlaßte, es Nordenskiöld gleich zu tun und ebenfalls die Entdeckerlaufbahn zu ergreifen.

Adolf Erik Nordenskiöld starb im 69. Lebensjahre am 12. August 1901 in Stockholm. Seine Leistungen als Polarforscher wurden zu allen Zeiten hoch gewürdigt, so daß auf vielen arktischen Karten sein Name verewigt ist. Mit der Bezwingung der NO-Durchfahrt ist er für alle Zeiten in die Entdeckungsgeschichte unseres Erdballs eingegangen. (Eingegangen am 23. März 1951.)