

## [Aus allen Weltteilen](#)

Die Arktis

Bearbeitet von  
Imre Josef Demhardt

1. Auflage 2016. Buch. XII, 200 S. Hardcover  
ISBN 978 3 662 46275 1  
Format (B x L): 21 x 27,9 cm

[Weitere Fachgebiete > Geologie, Geographie, Klima, Umwelt > Anthropogeographie > Historische Geographie](#)

Zu [Inhaltsverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

**beck-shop.de**  
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](http://beck-shop.de) ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

# Nowaja Semlja

- 2.1 Frühe Besuche und Erforschungsversuche – 18
- 2.2 Die Schiffsexpeditionen von Friedrich Litke  
in den Jahren 1821 und 1822 – 20
- 2.3 Landesnatur von Nowaja-Semlja  
nach dem Kenntnisstand der 1820er-Jahre – 23
- 2.4 Forschungen der 1830er-Jahre und Entstehung  
der Karte von 1838 – 25

## 2.1 Frühe Besuche und Erforschungsversuche

Wohl schon Nordmänner oder Russen drangen im 11. Jahrhundert über das nordrussische Weiße Meer vor und stießen dabei auf die nach Island zweite den Europäern bekannt gewordene arktische Insel die aber schon deutlich jenseits des Polarkreises lag und nannten es ‚Neues Land‘ oder russisch ‚Nowaja Semlja‘. Bei diesem leicht sichelförmigen Gebilde mit einer Gesamtfläche von rund 90.650 Quadratkilometern handelt es sich, abgesehen von zahlreichen umgebenden kleineren Inseln, um eine riesige Doppelinsel, welche etwa im unteren Drittel durch einen schmalen Kanal, Matotschin Schar, in die 48.900 Quadratkilometer große gebirgige und stark vergletscherte Nordinsel und die weithin flacher geformte 33.300 Quadratkilometer große Südinsel zerfällt. Da diese Doppelinsel nur knapp vor der nordrussischen Festlandsküste liegt und etwa vom 71° bis zum 77° nördlicher Breite ins Polarmeer vorspringt, wirkte die dahinterliegende eisgefüllte Kara-See, nach vergeblichen niederländischen und britischen Versuchen des 16. Jahrhunderts die Nordostpassage zu befahren, bis in die 1870er-Jahre als faktischer Sperrriegel der Erforschung der ostwärts dahinterliegenden Meeresteile [■ Abb. 2.1].

Die frühe Erforschungsgeschichte des ‚neuen Landes‘ fasste der an der St. Petersburger Akademie der Wissenschaften wirkende baltendeutsche Naturforscher Karl Ernst von Baer (1792–1876) in einem Akademievortrag 1837 zusammen und kam dabei nicht umhin, ...

**Karl Ernst von Baer: Bericht über die neuesten Entdeckungen an der Küste von Nowaja Semlja. In: Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde, 1838: 5, Seite 289–330:**

... die Bemerkung hinzuzufügen, daß dieses Land ein Dokument eigener Art für die Geschichte des russischen Volkes ist. Es trüge nicht seinen russischen Namen, den holländische und englische Besucher wohl nach ihrer Aussprache verstümmeln, aber nicht vertilgen konnten, wenn die Lehre wahr wäre, die man nicht nur in Schriften der Ausländer liest, sondern täglich [= 1838] in unsern eigenen Schulen hört, daß die Russen erst von Peter dem Großen Schiffe bauen gelernt haben. Die Verdienste dieses Reformators um sein Volk sind viel zu groß, als daß man nöthig hätte, sie auf Kosten dieses letztern zu erhöhen. Es wäre in der That eine Schmach für ein zahlreiches Volk, wenn es, an einer Seeküste angelangt, den Weg über das Meer nicht finden könnte, und Jahrhunderte auf einen Lehrmeister warten müßte. Ich will gar nicht Rücksicht auf diejenigen nehmen, welche ganz ernsthaft glauben mögen, daß die Russen bis zum Schlusse des 17. Jahrhunderts nur auf dem Trockenen sich zu bewegen wußten. [...] [316] [...] Nur gegen die Ansicht, als ob die Russen bis auf Peter den Großen nur unbehülliche Küstenfahrt getrieben hätten, mag Nowaja Semlja und die Geschichte der frühern Entdeckungsexpeditionen in diesen Gegenden Zeugniß ablegen.

Aus den Reisen der Holländer von 1594–1596<sup>1</sup>, von denen man gewöhnlich sagt, daß sie Nowaja Semlja entdeckt hätten, läßt sich erweisen, daß sie schon vor der Abreise aus Holland Kenntniß von diesem Lande hatten, eine Kenntniß, die nur durch Russen zu ihnen gekommen sein konnte, wie denn auch die Holländer einen Mann an Bord hatten, den sie einen Slawen nennen. Sie trafen russische Schiffe an der Küste von Nowaja Semlja, und hörten von Fahrten nach dem Ob und Jenissei. Aber schon die ersten Fahrten, welche die Westeuropäer in das Eismeer und das Weiße Meer unternahmen, fanden hier eine sehr lebhaftere Schifffahrt. Burrough, der im Jahr 1556 zur Aufsuchung des verunglückten Willoughby in Kola einlief, und später bis an die Petschora fuhr, sah im Kolaer Meerbusen 30 Lodjen [= altrussische Fangboote], die alle für den Wallroß- und Lachsfang bestimmt waren. Später sah er nochmals 28 solcher Lodjen zusammen. Jede derselben hatte wenigstens 24 Mann an Bord. Sie waren also wohl von derselben Art, wie sie noch jetzt in jenen Gegenden gebraucht werden, und wahrscheinlich von den Normännern eingeführt sind. Daß es aber echte Russen waren, welche auf diesen Fahrzeugen fuhren, kann man daraus abnehmen, daß den Engländern von der ersten Lodja, die sie sahen, sechs „Ringe von Brod, die man Kalatsches nannte“, angeboten wurden. Ein Russe erzählte den Engländern, daß im Norden eine große Insel sei, welche Nowa Sembla heiße, und den höchsten Berg der Welt enthalte<sup>2</sup>. Die Russen kannten also nicht nur Nowaja Semlja, sondern sie mußten schon wenigstens bis Matotschkin-Schar vorgezogen sein, da hier erst die hohen Berge anfangen. [...] [317]

Über den russischen Kapitänleutnant Friedrich Litke [zeitgenössisch mitunter auch Lütke genannt] sowie jüngere russische Besuche des eisumpanzerten Nowaja Semlja berichtete 1824 die im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts führende deutsche geographische Zeitschrift:

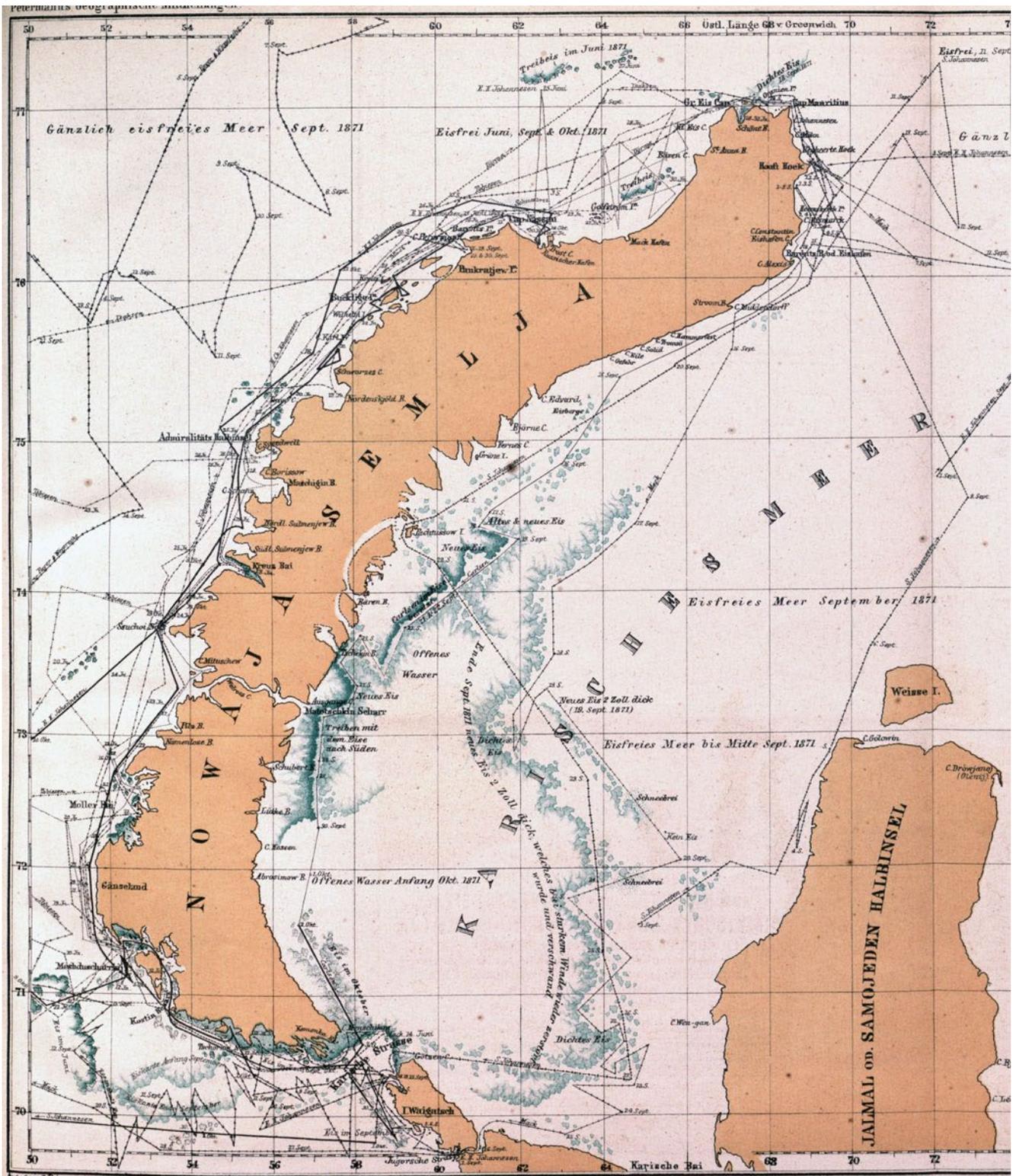
**Anonym: „Der Russische Capitain-Lieutenant Litke ...“. In: Neue allgemeine geographische und statistische Ephemeriden, 1824: 14, Seite 95–96:**

Es sind von den Russen mehrere Expeditionen nach *Nova Zembla* gemacht worden, von welchen wenig bekannt geworden ist. Im Jahr 1763 sendete der Kaufmann *Barmin* aus *Archangel[sk]* den Piloten *Rosmuisleff* aus, um die Bai *Serebrianka* (Silber) aufzunehmen, wo man eine Silbermine vorhanden glaubte. Der Schilfer fand keine Spur einer Mine, aber er beobachtete einen vulkanischen Rauch, welcher aus dem Innern der Insel kam. Er drang bis in die Strasse *Matotschin* vor, welche, seiner Angabe nach, 102 Werst [russisches Längenmaß, ca. 109 km] lang ist und *Nova Zembla* in zwei Theile theilt. Im Jahr 1806 sendete Graf *Romanzoff* den Piloten *Pospeloff*, von dem Bergwerksoffizianten

<sup>1</sup> Gemeint ist der niederländische Versuch der Nordostpassage unter Jacob von Heemskerck und Willem Barentsz. Siehe ► Fußnote 7.

<sup>2</sup> So berichtet von Richard Hakluyt (1553–1616), dem Chronisten der britischen Entdeckungsfahrten, in seinem 1589–1600 erschienenen dreibändigen Werk *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*.

## 2.1 • Frühe Besuche und Erforschungsversuche



■ Abb. 2.1 Nachweis der Schiffbarkeit des Sibirischen Eismeres um Nowaja Semlja von Juni bis September. In: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt, 1872: 18, Tafel 19

Ludloff begleitet, welche aber nichts weiter bewirkt haben sollen, als einige Punkte der Strasse Matotschin zu untersuchen. – Im [Jahre] 1819 sandte die Regierung den Lieuten[ant] Lazareff, um die Küsten dieses Landes genau zu untersuchen: Stürme und Eis hinderten ihn aber seinen Auftrag auszuführen. – Im [Jahre]

1821 und 1822 ging eine Kriegsbrigg unter Commando des Lieuten[ant] Litke längs den Küsten von Nova Zembla bis zum Breitgrade  $76\frac{1}{2}$  [° nördlicher Breite], wo er von undurchdringlichem Eis aufgehalten wurde. Herr Litke nahm die westliche Küste sehr genau auf und bewies die Unzuverlässigkeit und das Uebertrie-

bene der Berichte früherer Seefahrer über die Unzugänglichkeit der Küsten und Ungesundheit des Klima's. Er fand eine Menge Ankerplätze, und einige treffliche Häven. [...] [95]

## 2.2 Die Schiffsexpeditionen von Friedrich Litke in den Jahren 1821 und 1822

**Friedrich Litke: Bericht des kaiserl. Russischen Kapitain-Lieutenants Litke über zwei Expeditionen nach den Küsten Nowaja Semlja's. Unter seinen Befehlen unternommen in den Jahren 1821 und 1822. In: Hertha, 1825: 1, Seite 225–240:**

Novaja-Semlja, lange Zeit nur dem Geographen von Interesse, zog die Aufmerksamkeit der russischen Regierung in jenem Zeitpunkte auf sich, wo Europa, nach fünf und zwanzigjährigen Kriegen<sup>3</sup>, den Entdeckunggeist sich neu beleben sah. Rußland entsandte im Jahre 1819, von Archangelsk aus, eine Brigg, geführt von Lieutenant Lasarew<sup>4</sup>, mit dem Auftrage, die bisher so unbekanntenen Küsten jener Insel genau zu untersuchen und in Karten zu bringen. Lasarew segelte zu Anfang des Sommers ab; er gelangte an die Küste Novaja-Semlja's, als sie mit einer festen Eiskruste umgeben, und das Meer von einer so großen Menge von Eisschollmassen angefüllt war, daß der Durchgang jeden Augenblick versperrt und verstopft wurde. Die Nothwendigkeit, während zweier Monate solchen Hindernissen [225] entgegen zu kämpfen, hatte, in Verbindung mit der feuchten und kalten Witterung, die Schiffsmannschaft in dem Maaße geschwächt, daß Lasarew – nachdem er nur einen einzigen Punkt auf der westlichen Küste von Novaja-Semlja bestimmt hatte, – sich genöthigt sah, Anfangs August nach Archangelsk zurück zu gehen; – und dieser Zeitpunkt ist gerade der günstigste für die Schifffahrt in jenen Meeren! – Das gesammte Schiffsvolk litt am Skorbut und war überhaupt so entkräftet, daß es zum Bedienen des Schiffes kaum ausreichte. Im Hafen von Archangelsk angelangt, mußte Lasarew neunzehn seiner Matrosen dem Spital übergeben, wo einige derselben bald darauf starben.

Das Gouvernement ließ sich weder durch den Übeln Erfolg dieser Expedition, noch durch den Eindruck abschrecken, der aus den vielen Gerüchten entstand, welche theils über die Ungesundheit des dortigen Klimas, theils über die Unmöglichkeit einer Landung an jenen unwirthbaren Küsten schnell verbreitet wurden. [...]

Man entschloß sich zur Ausrüstung einer neuen Expedition im Jahre 1821; es wurde in Archangelsk ein eignes Fahrzeug erbaut, und mir dessen Befehl anvertraut. Die Regierung sparte keines der Mittel, welche einen glücklichen Erfolg versprechen konnten. Die schöne Brigg [= zweimastiges Segelschiff in Rahtakelung] *Novaja-Semlja* ward auf ein Jahr mit Mund- und andern Vorräthen versorgt, den besten, welche in Archangelsk angeschafft [226] werden konnten. Ihr Befehlshaber hatte die Auswahl seiner Offiziere und Matrosen.

Die Brigg gieng am 15ten Juli 1821 unter Segel; die Erfahrung hatte eben erst gezeigt, daß ein früheres Auslaufen die Schiffsmannschaft den Gefahren einer Polarreise unnöthigerweise zu zeitig aussetzen würde. [...] [227] [...]

Das Segelschiff hatte mit dem in diesen Gewässern häufig un günstigen Wetter in den küstennahen Sandbänken zu kämpfen und erreichte deshalb erst am 22. Juli das offene Meer.

Die Brigg wurde hier, bei kaltem Wetter, von widrigen oft heftigen Winden überfallen, die bis zum 29sten anhielten, und weder ein Vorwärts noch Rückwärts gestatteten. Nun drehte sich der Wind; am 31sten Juli stießen wir auf ungeheure Eismassen, die das Segeln längs der Küste verhinderten; [...] oft waren wir, nach der Meerestiefe zu urtheilen, der Küste sehr nah, allein wir konnten sie durch die dicken Nebel, welche Alles um uns her bedeckten, nicht erkennen. Nach vielen fruchtlosen Versuchen entdeckten wir endlich am 10ten August die Küste Novaja-Semlja's unter der [nördlichen] Breite von 71° 30'; sie erschien von einem Eisrande umsäumt, der sechs italienische Meilen [= ca. 11 km] breit war. Wir fuhren längs dieser festen Eiskruste, und, die Unmöglichkeit erkennend, der Küste hier näher zu kommen, beschäftigte ich mich mit der Aufsuchung eines bequemerer Landungsplatzes. Indem ich voraussetzte, daß die südliche Seite der Insel vorn Eise vielleicht freier sei als die nördliche, bemühte ich mich ihre mittägige Spitze<sup>5</sup> zu erreichen, allein überall trafen wir auf unübersteigliche Hindernisse. In der Nacht vom 13ten zum 14ten August trat Windstille ein; wenig fehlte, so war die Brigg vom Eise eingeschlossen, eine Gefahr, aus der uns ein schnell sich erhebender Ostwind glücklich errettete. Am Morgen des 14ten August's erblickten wir in einer Entfernung von höchstens fünfzehn italienischen Meilen [= ca. 28 km], einen kleinen Theil der Küste um die Südspitze der Insel, der übrige größere Theil war mit festem Eise belegt. Gegen Osten war das Meer offen, wir eilten daher, die Straße zwischen Novaja-Semlja und der Insel Waigatsch [228] zu erreichen. Ich schmeichelte mir, wenigstens die Breiten-Ausdehnung dieser Straße zu bestimmen; allein kaum waren wir eine Stunde lang gefahren, als die schwimmenden Eisschollen, derselben Richtung folgend, an die unbeweglichen Küstenmassen sich anschlossen und gegen Süden in unabsehbarer Ferne sich ausdehnten.

Alle angestellten Versuche ergaben, daß das Meer, welches die Küste Novaja-Semlja's bespült, vom 72sten Breitenkreise bis zur Südspitze, und selbst bis zur Insel Waigatsch, mit festen Eismassen bedeckt, und dem gemäß von dieser Seite kein günstiger Erfolg zu hoffen blieb. Diese Betrachtungen veranlaßten mich, die südliche Küste zu verlassen und nach entgegengesetzter Richtung zu steuern, obgleich, dort glücklicher zu sein, nicht wahrscheinlich war. [...]

Die Fahrt ging immer an dem festen Eise entlang, das die Küste umgab, ohne diese erblicken zu können. Wir folgten der nördlichen Richtung bis zum 19ten August, als unser Schiff von

3 Gemeint sind die Französische Revolution und die nachfolgenden napoleonischen Kriege der Jahre 1789–1814/15.

4 Identisch mit Lazareff im vorangegangenen Auszug.

5 Süden, da nördlich des nördlichen Wendekreises die Sonne am Mittag im Süden ihren Höchststand erreicht.

einem heftigen Orkane auf mehr denn sechzig italienische Meilen [= ca. 111 km] ins offene Meer geworfen wurde. Bei seinem Nachlassen kehrten wir zur Küste zurück, aber bald drängte sich uns ein ungeheurer Eiskoloß entgegen. Dieses neue Hinderniß, auf das ich, in dieser weiten Entfernung von der Küste, nicht vorbereitet war, nahm mir alle Hoffnung, die Küste Novaja-Semlja's noch im Laufe dieses Sommers zu erreichen. Auf der andern Seite hingegen, so war mein Schiff in gutem Stande, die Mannschaft gesund und frohen Muthes; ich beschloß daher, meine Versuche bis zu Ende des August-Monats fortzusetzen. Am 21sten verdammt mich ein [229] sehr heftiger Wind und bedeckter Himmel zur Unthätigkeit; allein am 22sten, bei minder ungünstigem Wetter, versuchte ich nochmals, einen frischen Südwind benutzend, die Küste zu erreichen. Und diesmal entsprach der Erfolg meinen Wünschen, wir erblickten sie Nachmittags unter 72 Grad nördlicher Breite. Schneebedeckte Hügel von mäßiger Höhe bilden die Küste, die für jetzt vom Eise befreit war.

Die Unmöglichkeit, den Punkt, welchen ich sah, mit den Karten in Uebereinstimmung zu bringen, flößten mir Zweifel über diesen Theil der Küste ein. Um sie aufzuhellen, steuerte ich jetzt in der Richtung zur Matotschkin-Straße (Matoschnoi Schor, welche Novaja-Semlja in zwei Inseln zerlegt), auf deren genaue Aufnahme, als ein Hauptgegenstand der Untersuchung, meine Instruktionen vorzüglich lauteten.

Die Breite[nlage] dieser Meerenge schwankt auf mehreren Karten zwischen 73° 30' und 75°. Die erste dieser Messungen scheint die wahrscheinlichere zu sein, weil sie die einzige ist, die auf astronomischen, wenn gleich vor mehr als 50 Jahren angestellten, Beobachtungen beruhet. Mit der größten Aufmerksamkeit rekognoszirte ich den zwischen dem 72sten und 74sten Breitengrad liegenden Küstenstrich, allein kein Punkt desselben entsprach der Lage, welchen die Karten der Matotschkin-Straße anwies; es war auch kein hinreichender Grund vorhanden, den einen oder andern der erblickten Golfs für die Mündung der so weiten Matotschkin-Meerenge anzunehmen. Unglücklicherweise erlaubte der fortwährende Ostwind es nicht, der Küste so nahe zu kommen, als ich es wohl wünschte. Nachdem wir einen halben Grad jenseits des 74sten Breitenkreises gedrungen waren, über welchen hinaus die Ausdehnung der Matotschkin-Straße wohl nicht vermuthet werden konnte, wurde ich gezwungen zurück nach Süden zu steuern, nicht sowohl, daß die nördliche Fortsetzung der Reise durch vorliegende Eismassen verhindert, als vielmehr die genaue Bestimmung jener Meerenge, – wie schon erwähnt, – der vorzüglichste Zweck meiner Sendung war.

Unter 73 Grad der Breite ändert die Küste ihr Ansehn, [230] sie bietet nur hohe Berge dar, bereit Felsenspitzen mit Schnee bedeckt sind. Zwischen dem Gewölke blickten schneebedeckte Gebirgsketten des Innern hervor. Etliche Wasservögel und Wallrosse waren die einzigen lebenden Wesen, die wir in dieser eisigen Wüste sahen.

Indem wir gen Süden steuerten, erlaubte der Wind eine Annäherung zur Küste nicht. Am 26sten des Morgens nahmen wir, dicht am Ufer, eine Hütte der Wallroß-Jäger wahr; da sie bewohnt sein konnte, lösten wir eine Kanone, aber Niemand erschien. Dieser Ort konnte die Insel sein, welche auf den Karten mit dem Namen der Mitjuschew-Insel bezeichnet ist; hier mußten wir die Meerenge Matotschkin aufsuchen. Ich untersuchte daher mit der

größten Aufmerksamkeit die gegen Mittag [= Süden] ziehende Küste; allein nichts konnte ich von der Straße entdecken, obgleich die Entfernung des Schiffs von der Küste nur sechs italienische Meilen [= ca. 11 km] betrug. Ich hätte durch Absendung der Schaluppe [= zumeist einmastiges Beiboot] wohl einiges Licht hierüber erhalten können, wenn nicht ein sehr heftiger Landwind dieser Maßregel sich entgegengestellt hätte; dann erforderte sie auch eine längere Zeit, als mir zugemessen war.

Am Abend des 26sten Augusts erreichten wir zum zweiten Mal den 73sten Breitenkreis. Nun fand es sich, daß wir bei der Meerenge vorüber gesehelt, ohne sie zu sehen. Dies ließ sich nur aus der Ungenauigkeit der Karten erklären. Wie dem auch sein möge, so nahm ich mir vor, die wenigen noch übrigen Tage zur Ausnahme eines beträchtlichen Theils der Südküste zu benutzen.

Im Verfolg unseres Laufs erblickten wir auf einem Vorgebirge (das wir späterhin für das Vorgebirge der Gänse erkannten) eine große Hütte der Walloß-Jäger unter 72° der Breite. Um sie besser in Augenschein zu nehmen, näherten wir uns der Küste; aber die Meerestiefe, so bisher zehn Klafter<sup>6</sup> [= ca. 18 m] gewesen war, verringerte sich plötzlich aus drei Klafter [= ca. 5½ m]. Die Brigg fuhr mit Heftigkeit auf einen Felsen; wir beeilten uns, sie, zur Abwendung der Gefahr [231], nach der Windseite zu legen, allein *ehe* das *tiefer* Fahrwasser erreicht werden konnte, stieß sie zum zweiten Mal gegen die Klippe. Nur die Geschwindigkeit und Geschicklichkeit der Matrosen retteten das Schiff, das durch einen dritten Stoß unfehlbar zerschmettert worden wäre. [...] Wir befanden uns im Anfange des Septembers, ich mußte also auf die Rückkehr bedacht sein. Nach einer beschwerlichen Fahrt durch das weiße Meer giengen wir, am 11ten September, im Hafen von Archangelsk vor Anker.

Diese Expedition von 1821 entsprach der Erwartung der Regierung nicht. Wenn die fruchtlosen Versuche zur Aufsuchung der Matotschkin-Straße Zweifel über die Lage dieses wichtigen Punkts einflößten, so zerstreuten sie doch wenigstens den Irrthum, in welchen man Hinsichts Novaja-Semlja's stand, von der man nämlich glaubte, daß der Zugang durch ein Ereigniß unmöglich gemacht worden, ähnlich demjenigen, welches im alten Grönland Statt gefunden hatte. Denn die Expedition hatte die Ueberzeugung gegeben, daß Novaja-Semlja's Westküste vom 72sten bis 75sten Breitengrade und vielleicht selbst bis zur äußersten Nordspitze, vom Eise völlig frei war. Solche Beweggründe veranlaßten die Regierung, im folgenden Jahre eine neue Expedition für denselben Zweck auszurüsten. [232]

Da es nicht gerathen schien, die Küsten von Novaja-Semlja vor dem Anfang des Juli-Monats zu betreten, so befahl das Gouvernement, daß während der ersten Sommerhälfte die Küsten Lappland's vom heiligen Vorgebirge bis zum Meerbusen von Kola aufgenommen werden sollten. [...] Nachdem wir uns in den Häfen von St. Catharina und Kola mit frischem Fleische

6 Bis ins 19. Jahrhundert gängiges Längenmaß, als die Spanne zwischen den Fingerspitzen der ausgestreckten Arme eines erwachsenen Mannes und oftmals mit 6 Fuß gleichgesetzt. Als maritimes Tiefenmaß entsprach der Klafter dem Faden, dessen Länge in verschiedenen Ländern geringfügig schwankte, hier aber wohl dem englischen *fathom* von rund 1,8 m entspricht.

und anderen Erfrischungen versorgt hatten, gieng ich am 3ten August 1822 nacKarisches Meerh Novaja-Semla unter Segel.

Unsere Fahrt durch das Eismeer gieng schnell und glücklich von Statten. Obgleich ein milder, aber regnerischer Winter, der im ganzen Norden geherrscht hatte, mich voraussetzen ließ, daß die Eismassen nicht so große Hindernisse entgegenstellen würden, als während des vergangenen Jahres, so hatte ich doch alle Maaßregeln genommen, die Klugheit und Vorsicht geboten. In der That, ohne Eis gesehen zu haben, entdeckten wir am 8ten August die Küste von Novaja-Semlja, unter dem 73sten Parallelkreise, bei einer kleinen namenlosen Bucht. Wir segelten an der Küste so nahe als möglich entlang [233], und erreichten gegen Mittag den sogenannten Champignon-Golf, sechs Meilen [wenn italienische Meilen, dann ca. 11 km] von der oben erwähnten Bucht entfernt. Um vier Uhr erblickten wir die kleine Insel Pankow, im Eingange zur Matotschkin-Straße gelegen, bald darauf diesen Eingang selbst, und endlich die, gegen seine Nordseite liegende Insel Mitjuschew. So entdeckten wir diese Meerenge, den Gegenstand unserer vorjährigen Zweifel, auf demselben Punkte, wo ich sie vermuthet hatte. Die genauen Bestimmungen, in deren Besitz wir gegenwärtig sind, zeigen zur Genüge, wie die Meerenge nur von der Insel Pankow aus entdeckt werden konnte. Die ziemlich große Entfernung, in der wir das Jahr vorher bei dieser Insel vorübersegelten, verhinderte es sie zu sehen, folglich mußte auch die Meerenge unentdeckt bleiben.

Schon war die Brigg im Eingange der Straße, als widrige Winde die überhandnehmende Dunkelheit und das schnelle Fallen des Barometers mich nöthigten, die genauern Untersuchungen auf einen anderen Zeitpunkt zu verschieben, und meine Reise in nördlicher Richtung fortzusetzen. Ein heftiger Landwind begünstigte uns am 9ten August; am Abend dieses Tages hatten wir den Breitenkreis von 74° 45' erreicht. In der Nähe einer Insel, die für die Admiralitäts-Insel des Kapitäns Baerends<sup>7</sup> [= Willem Barentsz] erkannt wurde, nahm die Meerestiefe bis auf sieben Klafter [= ca. 12,8 m] plötzlich ab, und wurde dann erst wieder größer, als wir einem entgegengesetzten Laufe folgten. War der Wind weniger günstig, so befand sich die Brigg in der größten Gefahr. Vielleicht ist dieses die Stelle, wo der Kapitän

Wood im Jahre 1676 strandete.<sup>8</sup> Am 10ten August 1822 hatten wir 75° 50' nördl. Breite und 58° östliche Länge von Greenwich. Die Küste Novaja-Semlja's bot ein einförmiges Ansehn dar, und zeichnete sich nur durch ewige Eisberge aus. [...] [234]

Am 11.8. fand Kapitänleutnant Litke eine Fahrinne zwischen der Küste und den Eisfeldern.

Um 8½ Uhr entdeckten wir endlich das Vorgebirge, jenseits dessen die Küste sich nach Südosten wendet. In dem Meerbusen gegen Westen liegen die Inseln, welche, ihrer Lage nach, diejenigen zu sein scheinen, welche Baerends Oranien-Inseln<sup>9</sup> nennt. Hier glaubte ich das äußerste Ende Novaja-Semlja's erreicht zu haben; eine große Menge schwimmenden Holzes, das nur aus dem carischen Meere [= Kara-See auf der Ostseite von Nowaja Semlja] kommen konnte, schien meine Meinung zu bestätigen; indessen setzte ich, um die höchste Gewißheit zu erlangen, die Fahrt fort, trotz des dicken Nebels, der Alles um uns her in Dunkel verhüllte. Um Mittag zwangen mich das Getöse des Eises im Norden, Osten und Westen, und die immer mehr überhandnehmenden, schwimmenden Eisschollen, in der dicksten Finsterniß zu laviren. Am 12ten um 3 Uhr Morgens vertheilte sich der Nebel ein wenig; aber nun waren wir im Angesicht einer ungeheueren Kette von Eisfeldern, die sich an die nordöstliche Küste anschlossen, und aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem ewigen, um den Pol gelagerten Eise, in enger Verbindung standen. Diese unüberwindlichen Hindernisse nöthigten mich, den Rückweg zur Meerenge Matotschkin anzutreten. Das Kap, das ich für die äußerste Nordost-Spitze Novaja-Semlja's halte, bestimmte ich seiner Lage nach folgendermaaßen.

Länge östlich von Greenwich = 62° 45'

Breite = 76° 34' [= die höchste von Litke erreichte Breite] [235] [...]

Widrige Winde und ein hohlgehendes Meer [= überschlagende Wellenkämme] hielten uns bis zum 15ten August, so zu sagen, auf einer und derselben Stelle fest. Das Wetter war abscheulich, das Thermometer kam nie über den Frostpunkt; die Einsamkeit und Absonderung von jeglichem lebenden Wesen wirkte auf Geist und Körper, und dennoch blieb das Schiffsvolk heiter und guter Dinge. Der am Morgen des 15ten sich erhebende frische Wind aus Nordwest begünstigte die Fortsetzung unserer Fahrt; den 16ten Nachmittags umschifften wir die Insel Mitjuschew, von wo wir auf die Meerenge Matotschkin lossteuerten; allein bald wurde unser Lauf von der undurchdringlichsten Dunkelheit aufgehalten. Das Wetter erheiterte sich jedoch am 17ten um 8 Uhr; wir warfen sechs italienische Meilen [= ca. 11 km] von der Mündung die Anker aus.

7 Der niederländische Obersteuermann Willem Barentsz (1555–1597) versuchte ab 1594 die Nordostpassage mit dem Ziel China und entdeckte dabei am 10.7.1595 – für Westeuropa – die Westküste der Insel Nowaja Semlja etwa auf 73° 25' nördlicher Breite. Beim Vorstoß nach Norden sichtete und benannte er die Oranien-Inseln, wo er beim Eiskap auf 77° vom Packeis zum Umdrehen genötigt wurde. Bei seinem zweiten Versuch der Nordostpassage erreichte Barentsz am 17.7.1596 erneut die Westküste von Nowaja Semlja und konnte am 19. August bis zum Nordostkap vordringen, wo ihm aber das Eis nicht nur den Weg in die Kara-See verlegte, sondern die Schiffsbesatzung zur ersten beschriebenen Überwinterung von Westeuropäern in der Arktis zwang. Im Juni 1597 gab die Mannschaft ihr immer noch festgefrorenes Schiff auf und rettete sich mit zwei offenen Beibooten nach Lappland, nachdem sie die fünf den Strapazen erlegenen Kameraden, darunter Barentsz, beim aus Treibholz gezimmerten Winterhaus bestattet hatten. Dieses Quartier wurde 1871 von Norwegern noch gut erhalten aufgefunden und aus dessen Kamin ein Bericht des Besatzungsmitglieds Gerrit de Veers geborgen, der die Ereignisse der zweiten Barentsz-Expedition schilderte und so die Diskussion von Methoden und Ziele der Arktiserforschung der 1870er-Jahre mitbestimmte.

8 Während eines insgesamt unergiebigem britischen Vorstoßes zur Entdeckung der Nordostpassage scheiterte eines der drei Schiffe am 29.6.1676 zwischen einer Küstenklippe und einem Eiswall, etwa auf 75° 53' nördlicher Breite. Die etwa 70 Schiffbrüchigen unter Kapitän John Wood wurden am 8. Juli von einem anderen Schiff der Flotille gerettet. Damit kam das westeuropäische Interesse an der Nordostpassage für fast 200 Jahre zum Erliegen.

9 Siehe ► Fußnote 7.

Die geographische Breite dieses Ankerplatzes fand ich: = 73° 17' eine Bestimmung, die von der bisherigen Annahme um zwanzig Minuten abweicht.

Die geographische Lage östlich von Greenwich = 54° 5' [...]

Die Matotschkin-Straße begränzen mit ewigem Schnee bedeckte Berge, [...]. [236] [...]

An der südlichen Seite der Meerenge, drei Wersten<sup>10</sup> [= ca. 3 km] von ihrer Mündung, erblickt man eine Bucht, genannt Marowirs-koi-Stanitze (Feld der sogenannten altgläubigen Sekte), in welche der Matotschka-Fluß sich ergießt, der ohne Zweifel der Meerenge seinen Namen gab. Auf dem rechten Ufer dieses Flusses steht eine, in Ruinen zerfallende, große Hütte mit einer Badestube. In der Nahe bemerkte man viele, von den Seefahrern hier errichtete Kreutze. Das neueste Kreuz schreibt sich aus dem Jahre 1807 her, und führt den Namen des Piloten Poßpellow, in dessen Begleitung der Bergwerksbeamte Ludlow, auf Kosten des Grafen Rumjanzow nach Nowaja-Semlja reiste. Mehrere Fischergeräthschaften zeigen, daß dieser Ort, von Schiffern des Fischfangs wegen, besucht worden ist, allein seit 1811 ist kein Fahrzeug in der Meerenge gewesen.

Die vorgerückte Jahreszeit gestattete es nicht, die Schaluppe zur Besichtigung der Ostküste zu detaschiren, überdies dürfte ich von einer solchen Maaßregel nicht zu viel Licht erwarten, die einen Aufwand von Zeit würde gekostet haben, welche ich viel nützlicher zur Untersuchung der südlichen Küste anzuwenden glaubte. Demgemäß schifften wir, als die Beobachtungen zur genauen Bestimmung der Meerenge beendet waren [237], zu demjenigen Punkte der Küste, wo ich das Jahr vorher die Aufnahme geschlossen hatte.

Am 18ten August war ich im Begriff unter Segel zu gehen, als Windstille und dicke Nebel mich zwangen, die Abreise bis zum 22sten zu verschieben. [...] Der, zuweilen sehr heftige, Südostwind, verbunden mit den Strömungen aus Südwest, wirkten so nachtheilig auf die Fortsetzung unserer Reise, daß wir am 27sten erst den Parallelkreis von 71° 45' erreicht hatten. Hier erblickten wir ein Vorgebirge, das ich für das Gänsekap hielt; es bildet mit der Insel Meshchar den nördlichen Eingang zur Kostin-Straße. Die Küste war niedrig und einförmig und endigte sich in vielen Spitzen. Ein Sturm, der sich am Abend des 27sten erhob, und drei Tage und drei Nächte anhielt, machte alle meine Anstrengungen zur Rekognoszirung der südlichen Küste unnütz. Die Brigg wurde in die hohe See hinausgeworfen. Da eine Aenderung des Wetters wohl nicht erwartet werden durfte, weil wir uns im September, dem Zeitpunkte der Aequinoktial-[Herbst-]Stürme befanden, so entschloß ich mich zur Rückkehr nach Archangelsk.

Am 3ten September erblickten wir Kap Kando, am 4ten führte uns ein heftiger Nordost-Sturm über das ganze weiße Meer [...] und langten endlich am 6ten September glücklich und wohlbehalten im Hafen von Archangelsk an. Obgleich die Expedition von 1822 fruchtbarer an Resultaten gewesen ist, als alle vorher nach Nowaja-Semlja unternommenen [238] Reisen, so läßt sie doch noch manches zu wünschen übrig. Es ist zweifelhaft, ob das Vorgebirge, welches wir am 11ten August erblickten, wirklich das Sehnsuchts-Kap des Baerends ist, ferner blieb die

südliche Küste von Nowaja-Semlja und die Insel Waigatsch untersucht [...]. [239]

## 2.3 Landesnatur von Nowaja-Semlja nach dem Kenntnisstand der 1820er-Jahre

Auf der Grundlage der Erkundungen der vorangegangenen Jahrzehnte konnte 1825 auf der Grundlage russischer Veröffentlichungen eine erste landeskundliche Skizze von Nowaja Semlja gewagt werden:

### Anonym: Neueste Kunde über Nowaja-Zemlja. In: Neue allgemeine geographische und statistische Ephemeriden, 1825: 16, Seite 289–297:

Auf *Nowaja-Zemlja* stellt sich die Natur unter den wildesten Formen dar; die Insel besteht fast bloss aus einem ziemlich hohen Gebirge und nimmt sich am schönsten der Admiralitäts[half]insel [der Nordinsel] gegenüber aus, woselbst man den höchsten Berg *Glazowsky*, ungefähr 4000 [Fuß = ca. 1219 m] emporsteigend<sup>11</sup>, erblickt. Die Berge, welche sich nördlich bis zum Kap *Nassawsky* [= Nassau] erstrecken, liegen grossentbeils unter ewigem Schnee begraben; das südliche Ufer [d. h. die Südinsel] ist um vieles niedriger; dort erblickt man keine hohen schroffen Gebirge, sondern nur südlich vom *Noss-Goussini* (Gänseschnabelkap) einen hohen Pik, der dem *Glazowsky* fast gleich kommt, und von Litke die erste Bekanntschaft genannt wurde, da er ihm auf einer seiner Reisen von allen Bergen zuerst in die Augen gefallen ist. Sein Ansehn ist mehr grauenhaft, als majestätisch; er ist mit ewigem [289] Schnee bedeckt, und dicke Nebel umlagern beständig seinen Gipfel.

Diese düstern Einöden werden durch die Dünste, welche fortwährend die Anhöhen umziehen und die blassrothe Farbe des Ufers noch grauenhafter. Diese letzte Eigentümlichkeit rührt von dem Eisenocker und dem röthlichen Moose her, womit die Felsen überzogen sind.

Man kennt bei *Nowaja-Zemlja* bis jetzt nur 3 Meerengen, welche die Samojuden *Schar* nennen; indess dürften noch mehrere vorhanden seyn, da das Ufer wegen der verschiedenartigen Gestalt der Berge so mannichfaltige Ansichten darbietet, dass eine enge Durchfahrt auf 3 Meilen weit, nicht wohl zu erkennen ist.

Der *Schar* oder die Meerenge *Matotschkin* theilt *Nowaja-Zemlja* in fast 2 gleiche Theile, den nördlichen und südlichen; indess ist diese Meerenge nicht überall gleich breit; gegen Westen hält sie ungefähr 1 Ital[jenische] Meil[e = ca. 1,8 km], und dem Kap *Usky* gegenüber kaum 1800 Fuss [= ca. 550 m]; [...]. Die Strömung geht von 0[sten] nach W[esten] und wiewohl die See bei der Fluth 2 Fuss [= ca. 0,6 m] steigt, so hört jene doch während dieser nicht auf, sondern bewegt sich nur mit geringerer Geschwindigkeit. [...] [290]

10 Die russische Längeneinheit Werst entspricht seit dem 18. Jahrhundert etwa 1066,78 m; zuvor jedoch etwa 1493,49 m.

11 Heute mit 1590 m vermessen.

An diesen Küsten findet sich eine grosse Menge Treibholz, welches ohne Zweifel durch die Frühlingsfluthen der Sibirischen Flüsse herbeigeführt wird. In die Meerenge ergiessen sich einige Flüsschen, aus denen die Seefahrer ziemlich gutes Wasser erhalten können; übrigens fliessen aus den Bergspalten viele Bäche herab, die aber fortwährend mit Schnee und Eis überwölbt sind.

Die Meerenge *Kostin-Schar* trennt im Südosten eine kleine Insel *Zemlia Medjou*, *Scharskaia* auch *Ostrof* (Insel) *Medjou-Scharsky* genannt, von *Nowaja-Zemlja*. Dort sieht man gegenwärtig das Lager der Mezenskischen Kaufleute, welche hier Fische und Seehunde fangen, und zuweilen den ganzen Winter daselbst zubringen, zu welchem Zwecke sie fertige Hütten bei sich führen. Die Insel *Medjou-Scharsky* liegt niedrig, und südlich erblickt man eine kleine Bucht, deren Ufer so flach sind, dass während der Fluth die See weit in die Insel hereintritt, und eine Meerenge zu bilden scheint. Desshalb nennen die Kaufleute diese Bucht *Obmanni-schar* (die Lügnermeerenge).

Die dritte Meerenge nennen die Kaufleute *Nikolskyschar*; sie schneidet in Süden eine kleine Insel ab, welche *Kussof* heisst; die südlichste Spitze, welche die nördliche Seite der *Waigatz-Strasse* bilden hilft, heisst *Capus Ksof*. Dieses liegt der spitzen Ecke der Insel *Waigatz* gerade gegenüber und ist dadurch merkwürdig, dass daselbst die Russische Kriegsbrigg *Nowaja-Zemlja* [unter Kapitän Litke 1822] an einem südlich davon 6 Italienische Meilen [= ca. 11 km] weit gelegenen Felsen, beinahe gescheitert wäre. [...] [291]

Die Küste von *Nowaja-Zemlja* ist mit vielen Inseln besetzt, wovon die merkwürdigsten die *Prinz-Oranien-Insel*, die *Admiralitäts-[Halb]Insel* (sonst *Glazof*, oder *Opotchpalof*), die kleinen *Pankof-Inseln* an der westlichen Einfahrt des *Schar-Matotschkin*, die beiden Inseln *Podrezof* und *Yartzof* an der Einfahrt des *Kostin-Schar*; die Inseln *Sakhan*, *Brittwin*, *Oleny* und *Bratkof* an der südlichen Spitze von *Nowaja-Zemlja*. Uebrigens liegen im *Kostin-Schar* und den südlichen Buchten noch etwa 20 unbedeutende Inselchen zerstreut.

Das Meer an den Küsten von *Nowaja-Zemlja* wird durch *die Insel selbst* in zwei Strömungen geschieden. Die erstere folgt der südlichen Küste und geht durch die *Waigatz-Strasse* und die Meerenge *Yougorsky*; die andere zieht sich um die ganze nördliche Küste herum; sie vereinigen sich dann, und nehmen eine nordwestliche Richtung an. Diese Richtung der Strömungen erklärt sich ganz natürlich aus der Lage des Landes, auch tragen die, in das Timanskysche Meer<sup>12</sup> strömenden Flüsse, viel dazu bei. Man hat bis 1822 geglaubt, dass *Nowaja-Zembla*, wegen des daselbst immer befindlichen Treibeises unzugänglich sey, und dieser Irrthum ist durch die erfolgten Reisen des Kapitän [292] *Lazaref* (1819) und des Lieutenant *Litke* (1821) gleichsam bestätigt; allein die Mezenskischen Kaufleute, welche sich an den Küsten von *Nowaja-Zembla* aufhalten, sagen aus, die N[ord-]O[st] Winde führten von Anfang Sommers bis Mitte August häufig aus dem Meer von *Kara* Eisschollen herbei, welche die See bis zur Insel *Kalguief* bedecken; im August sehe man selten dergleichen, und übrigens kämen diese Eisschollen mehrentheils aus den Flüssen, die sich in's Eismeer münden. [...]

Folgende Beobachtungen wurden hinsichtlich der auf der Küste von *Nowaja-Zemlja* herrschenden Winde angestellt. Heftiger N[ord-]W[est] Wind bringt [293] feinen Regen; stürmischer N[ord-]O[st] Nebel, welcher sich aus den Eisfeldern entwickelt; wenn diese beiden Winde sich legen, so wird das Wetter heiter; der Westwind weht nie, ohne dass die Atmosphäre bewölkt ist, und das Meer hohe Wogen treibt. Der Ost und Nordwest sind die im Sommer herrschenden Winde. Das Klima von *Nowaja-Zemlja* ist ausserordentlich kalt, jedoch nicht so streng, als man gemeinlich glaubt. Den Berichten der Kaufleute zufolge ist die Kälte auf *Kostinschar* nicht bedeutender, als zu *Archangel* [sk, der nordrussischen Hafenstadt am weissen Meer]. [294] [...]

An Vegetabilien ist die Insel sehr arm; wie in allen Polar-gegenden, so trifft man auch hier bloss Moose häufig. Auf der Südspitze, wo das Land grossentheils gegen die Nordwinde geschützt, und den Sonnenstrahlen länger ausgesetzt ist, gedeihen viele Zwergbirken. [...] [296] [...] Wegen der mangelnden Vegetation fehlt es auch an Thieren. Die hauptsächlichsten sind der weisse Bär [= Eisbär], die Otter und der Seehund; an Vögeln trifft man fast bloss eine Eulenart. Während des Sommers erscheinen zuweilen Hirsche (Renthiere?) und einige Vögel [...] welche daselbst nisten und dann fortziehen.

Früher betrieb die bekannte Handelsgesellschaft des weissen Meeres den damals äusserst vortheilhaften Otter- und Fischfang, allein gegenwärtig wird er bloss noch durch die Mezenskischen Kaufleute ausgeübt, welche das Gestade von *Kostinschar* besuchen.

Wir schliessen hiermit die Beschreibung *Nowaja-Zemlja's*, dessen Ostküste nur noch unbekannt ist. Auf die Erforschung derselben muss man um desto gespannter seyn, da sie, mit Ausnahme von einem Mezenskischen Kaufmanne, dessen Fahrt übrigens der Geographie keinen Nutzen brachte, noch Niemand erblickt hat. Die Beschiffung des Karischen Meeres würde nicht weniger interessant seyn, da dasselbe bis jetzt für unbefahrbar gegolten hat. [...] [297]

Erst 1837 wurde durch die St. Petersburger Akademie der Wissenschaften mit Karl Ernst von Baer ein umfassend gebildeter Naturforscher nach Nowaja Semlja entsandt. Ein wesentliches Ziel dieser Reise war die Feststellung des geologischen Zusammenhangs der Doppelinsel mit dem russischen Festland.

**Karl Ernst von Baer: Reiseberichte des Kaiserlich Russischen Akademikers v. Bär Expedition nach Nowaja Semlja und Lapland, im J. 1837. Physisches Gemälde der besuchten Länder. In: Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde, 1837: 5, Seite 352–371:**

Es war meine Hauptaufgabe, auszumitteln, ob das Gebirge auf Nowaja Semlja eine Fortsetzung des Urals sei, oder nicht; die Lösung derselben danke ich einem außerordentlichen Zusammentreffen.

Herr AI[exander von] Schrenk<sup>13</sup> durchreiste in diesem Jahre, auf Veranlassung und im Dienste des Kaiserlichen Botanischen

12 Teil des Eismeres vor der nordrussischen Küste, etwa zwischen der Mündung der Petschora und Nowaja Semlja.

13 Der baltendeutsche Naturforscher Alexander Gustav von Schrenk (1816–1876).

Gartens, die Samojeden-Tundra des archangelschen Gouvernements; er drang bis bis zum Ural vor, untersuchte denselben geognostisch<sup>14</sup>, und verfolgte den nördlichsten Ausläufer dieses Gebirges bis nach [der Insel] Waigatsch<sup>15</sup> hin. Hier auf Waigatsch herrscht, nach Schrenk's gütiger Mittheilung, derselbe graue, versteinungslose Kalkstein, der Kostin-Schar umgiebt, und von hier nach der Südspitze von Nowaja Semlja fortsetzt, ohne sich bedeutend über den Meeresspiegel zu erheben. Es gleichen nicht nur die um Kostin-Schar geschlagenen Belegstücke denen von Waigatsch auffallend, sondern es stimmen auch die anderen geognostischen Verhältnisse vollkommen mit einander überein. [...] [369]

Schon die äußere Form und die Lage von Nowaja Semlja, in Verbindung mit der Insel Waigatsch, nöthigen fast zu der Überzeugung, daß diese ganze Inselgruppe eine Fortsetzung des Urals sei. Es war daher sehr auffallend, daß Herr Ludloff, der einzige Geognost, der bisher Nowaja Semlja besucht hatte<sup>16</sup>, als Resultat seiner Beobachtungen die Behauptung aufstellte, dieses Land dürfe nicht als Fortsetzung des genannten Gebirges betrachtet werden. Um so erfreulicher ist es, daß es den vereinten Bemühungen der Herren Lehmann<sup>17</sup> und Schrenk gelungen ist, den Zusammenhang vollständig nachzuweisen, auf welchen man schon aus den dürftigen Nachrichten [...] über das Nord-Ende des Urals schließen konnte. Auch lassen zahlreiche Klippen zwischen Waigatsch und Nowaja Semlja und das hier gewöhnliche Anhalten des nach Westen bewegten Eises vom Karischen Meere vermuthen, daß unter dem Niveau des Meeres ein Höhenzug durch diese breite Straße geht. Tiefer ist die Jugrische Straße<sup>18</sup> durchgerissen, aus der wir zahlreiche Sondirungen besitzen, die aber trotz ihrer Enge und Krümmung viel seltener vorn Eise verstopft wird. [...] [370]

## 2.4 Forschungen der 1830er-Jahre und Entstehung der Karte von 1838

Neben der Feststellung von Nowaja Semlja als nördlicher Fortsetzung des Urals, und damit dessen Lage auf der Grenze zwischen Europa und Asien, konnte der Gelehrte durch glückliche Umstände schon bei der Vorbereitung seiner Reise seinem Bericht auch gleich die erste näherungsweise den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Karte beifügen:

**Karl Ernst von Baer: Bericht über die neuesten Entdeckungen an der Küste von Nowaja Semlja. In: Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde, 1838: 5, Seite 289–330:**

Als ich im vorigen Sommer [= 1836] bemüht war, möglichst vollständige Nachrichten über den jetzigen Zustand des russischen Wallroßfanges einzuziehen, empfahl man mir den Steuermann der Marine, Herrn Ziwolka<sup>19</sup>, als denjenigen Mann, der über diesen Gegenstand am meisten unterrichtet sei, da er einen ansehnlichen Theil der Ost, und West-Küste von Nowaja Semlja selbst besucht habe, und überdies mit den Wallroßfängern, die jährlich an diese Inselgruppe kommen, vielfach bekannt sei. [289]

Erst im Winter kam Herr Ziwolka nach St. Petersburg, und gab mir nicht nur über diesen Gegenstand die vollständigste Auskunft, [...] sondern er theilte mir auch einen ganz unerwarteten Reichthum neuer Nachrichten über Nowaja Semlja mit. [...] Am überraschendsten war für mich, der ich seit langer Zeit ein lebhaftes Interesse für die Reisen in den hohen Norden hatte, die Nachricht, daß jetzt, in Folge zweier Expeditionen, der größte Theil der Ostküste von Nowaja Semlja nicht nur besucht, sondern auch kunstgemäß aufgenommen sei, obgleich ich von der ersten nur eine ganz kurze Nachricht, von der zweiten aber noch gar nichts gelesen hatte.

Wenn man weiß, mit welchen ungeheuren Schwierigkeiten der Fortschritt der Entdeckungen in diesen Gegenden verbunden ist, daß von der Zeit an, wo Nowaja Semlja in der Geschichte der Schifffahrt genannt worden ist, bis zum Jahre 1833 nur einmal ein ganz kleiner Theil der Ostküste durch Rosmyslow, und zwar vom Matotschkin-Schar aus, aufgenommen ist, daß überhaupt nur von einem einzigen Menschen, dem Wallroßfänger Loschkin, eine Sage, daß er die ganze Ostküste im vorigen Jahrhunderte befahren habe, sich erhalten hat; – wenn man ferner sich erinnert, daß die Kaiserliche Admiralität in den Jahren 1819–1824 fünf verschiedene, mit allen Hülfsmitteln versehene Expeditionen ausgerüstet hat, deren letztes Ziel immer die Ostküste von Nowaja Semlja war, ohne daß eine von ihnen nur so viel von dieser Küste hätte sehen können, als Rosmyslow; wenn man sich erinnert, daß vier von ihnen von einem Seemann, wie Lütke, geführt wurden, und Lütke's Verdienste um die Kenntniß dieses Landes sich doch auf die genauere Bestimmung der Süd- und Westküste beschränken mußten, daß ihm festliegendes Eis weder die Nordspitze von Nowaja Semlja zu erreichen, noch durch die Ostmündung von Matotschkin-Schar, oder durch die karische Meerenge, vorzudringen erlaubte, – so gewinnt es das Ansehn, als ob die beiden neuesten Expeditionen, die der Gegenstand meiner Mittheilung sind, ganz besonders durch Zufälligkeiten in der wechselnden Lage des Eises begünstigt worden sind. Das mag allerdings sein, doch dürfte der günstige Erfolg noch mehr den Grundsätzen zuzuschreiben sein, nach welchen man bei ihnen verfuhr. In dieser Hinsicht werden sie noch wichtiger für die Kenntniß des hohen Nordens. Sie zeigen nämlich, daß für Unternehmungen [290] in diesen Gegenden die Geduld nicht weniger nothwendig, ja vielleicht noch nothwendiger ist, als der Muth.

Beide Expeditionen waren mit Überwinterung verbunden, und nur hierdurch ward das Vordringen an die Ostküste mög-

14 Bis ins 19. Jahrhundert hinein die Bezeichnung für die Gesteinskunde oder Geologie.

15 3383 qkm und nur bis 171 m hohes Bindeglied zwischen dem nordrussischen Festland und Nowaja Semlja.

16 1807 als Teil von Graf Romanzoffs Erkundungsexpedition.

17 Naturkundlicher Begleiter von Karl von Baer auf seiner Reise nach Nowaja Semlja.

18 Meerenge zwischen dem nordrussischen Festland und der Insel Waigatsch.

19 Der russische Seefahrer Ziwolka hatte anlässlich eines ersten Besuchs der Westküste von Nowaja Semlja 1833 die Meerenge Matotschin-Schar und einen ersten Teil der Ostküste vermessen. Auf der zweiten Reise 1834 gelang ihm die erste bekannte Umschiffung beider Teilinseln sowie eine naturkundliche Erforschung der Küsten. Bei einem dritten Besuch jedoch starb er auf Nowaja Semlja.

lich. Fast dreihundert Tage mußte Pachtussow warten, bis die Karische Pforte (zwischen Waigatsch und Nowaja Semlja) sich öffnete, und, gleichsam als wollte das Eismeer an ihm ein Beispiel geben, welche Tugenden des Seemanns hier am meisten ausrichten, wurde sein Schiff am Schlusse der zweiten Expedition, als er, vielleicht zu sicher gemacht, zwischen schwimmenden Eisfeldern durchdringen wollte, in wenigen Stunden zerquetscht. Auch kommen bei den Expeditionen unserer Wallroßfänger verhältnißmäßig weniger Unglücksfälle vor, weil sie, so oft es möglich ist, vor dem Kampfe mit den Elementen sich zurückziehen und die günstigen Momente abwarten. Lasarew aber, der [1819 jahreszeitlich] zu früh in den Kampf gegen das Eis geschickt war, brachte eine skorbutkranke Mannschaft zurück und hat die Ufer von Nowaja Semlja kaum gesehen.

Daß mit dem heroischen Entschlusse der Ausdauer auch das Karische Meer zu beschiffen ist, hat der früher erwähnte [Ssawa] Loschkin gezeigt, der [um 1760?] eine zweimalige Überwinterung an der Ostküste von Nowaja Semlja an diesen Versuch setzen mußte. Dieser ausdauernde Mann ist auch, so viel mir bekannt, der einzige, welcher vor Pachtussow durch die Karische Pforte gedrungen war. Alle andern Expeditionen kehrten um, als sie einen Wall von Eis hier vorfanden. Pachtussow hat von neuem bestätigt, daß diese Pforte bisweilen sich öffnet, und daß man nur diese Momente abzuwarten hat, um durch sie zu dringen. [...]

Im Fortgange meiner Erkundigungen lernte ich bei Herrn Ziwolka eine neue, von ihm angefertigte Karte von Nowaja Semlja kennen, in welche er nicht allein das Resultat der geodätischen Arbeiten der beiden letzten nautischen Expeditionen eingetragen, sondern auch Zeichnungen einzelner Küstenstriche aus Karten eines Wallroßfängers [291] und nach mündlichen Nachrichten anderer Personen desselben Gewerbes aufgenommen hatte [Abb. 2.2]. Sie erregte ein lebhaftes Interesse bei mir, und da ich gestern durch die Gefälligkeit des Zeichners derselben eine Kopie erhalten habe, so glaube ich sie der Akademie mit einem kurzen Berichte über die oft erwähnten Expeditionen und die übrigen Nachrichten, die zum Zeichnen der Karte gedient haben, vorlegen zu müssen.

Es muß zuvörderst auffallen, daß Nowaja Semlja hier eine ganz andere Gestalt gewonnen hat, als auf der Lütke'schen Karte, der einzigen, auf wissenschaftliche Bestimmung gegründeten, welche seit der Reise der Holländer ins größere Publikum gekommen ist. Dieser Unterschied beruht erstens auf der Zeichnung der Ostküste, welche kunstgemäß aufgenommen ist, und daher volles Vertrauen verdient, zweitens in der Verkürzung des nordöstlichen Theiles, den Lütke zu erreichen vorn Eise gehindert wurde, und den er nur nach den Angaben der holländischen Entdecker aufnehmen konnte. Ziwolka hat ihn nach Angabe eines Wallroßfahrers Issakow aus [der russischen Hafenstadt] Kem [am Weißen Meer] gezeichnet. Die Form dieser Küste beruht also nur auf einer ungefähren Schätzung.

Aus diesem Grunde sind die einzelnen Theile der Küste nach den verschiedenen Quellen, auf denen die Zeichnung derselben beruht, mit verschiedenen Farben angelegt. Wir wollen diese Färbung einzeln durchgehen.

1. Mit Tusche sind diejenigen Küsten gezeichnet, welche unmittelbar aus Lütke's Karte aufgenommen sind. Hierzu gehören die Südküste, mit Ausnahme der Südost-Spitze, und

der größte Theil der Westküste. Daß der von Lütke gewählte Maaßstab zur bequemern Übertragung beibehalten ist, springt in die Augen.

2. Der grün bezeichnete Küstenstrich ist nach den Spezialkarten, die Pachtussow auf seiner ersten Reise nach Nowaja Semlja in den Jahren 1832 und 1833 seemännisch aufgenommen hat, gezeichnet. Die Geschichte dieser Expedition ist folgende. Der Kaufmann Brandt in Archangelsk, der gern wissenschaftliche Interessen mit Handelsspekulationen vereinte, hatte sich mit dem Oberforstmeister Klokow verbunden, um theils den alten Handelsweg durch das Karische Meer nach dem Ob-Busen wieder zu versuchen, theils die Ostküste von Nowaja Semlja aufnehmen zu lassen und daselbst künftig Wallroßfang einzuführen, wenn er ergiebig zu sein verspräche. Ich erinnere mich, gehört zu haben, daß die Kompagnie Brandt und Klokow ein Privilegium für den Wallroßfang an dieser Küste erhalten habe, und wenn ich nicht irre, auch ein Privilegium für den Seehandel nach der Mündung des Ob [292] und des Jenissei. – Fürs Erste aber sollte die Ostküste von Nowaja Semlja wissenschaftlich aufgenommen werden. Zu diesem Endzwecke erbat sich die Kompagnie Brandt und Klokow Offiziere von der Marine, und rüstete auf ihre Kosten drei Schiffe aus.

Das eine Schiff, geführt von dem Marine-Lieutenant Krotow, sollte an der Westküste von Nowaja Semlja bis zur Meerenge Matotschin-Schar hinaussegeln, dann durch dieselbe hindurchfahren, und, wenn es die Verhältnisse erlaubten, durch das Karische Meer nach der Mündung des Ob oder des Jenissei vordringen. Das zweite Schiff, geführt von dem Steuermann Pachtussow, sollte durch die Karische Pforte dringen, und an der Ostküste von Nowaja Semlja hinauf segeln, um dieselbe aufzunehmen. Das dritte Schiff, von einem gewöhnlichen Kormschtschik [= Schiffsführer] geführt, sollte an der Westküste von Nowaja Semlja hinauffahren, gelegentlich Wallroße erschlagen und wahrscheinlich [...] den Versuch machen, die Nordost-Spitze dieser Insel-Gruppe zu umsegeln, um vielleicht die andern Expeditionen zu erreichen. Dieser Wallroßfänger ist, mit Beute reichlich beladen, glücklich heimgekehrt, ohne das Nordostende von Nowaja Semlja erreicht zu haben. Krotow wurde schon im Weißen Meere von Pachtussow durch Nebel getrennt, beide vereinigten sich wieder bei Kanin-Noss und trennten sich dann, um zu ihren verschiedenen Bestimmungen abzugehen. Seitdem hat man von Krotow und seiner Mannschaft nichts mehr gehört. Leider kann aber über das Schicksal desselben kein Zweifel mehr obwalten, denn auf der zweiten Reise fand Pachtussow im Jahre 1834 in der Silberbucht (auf der Westküste, nahe am Matotschkin-Schar) die Trümmer eines großen Schiffes, in welchen man das Schiff Krotow's erkannte [...]. Die ganze Mannschaft muß in den Wellen ihr Grab gefunden haben, da von den zahlreichen Wallroßfängern, welche in den letzten Jahren Nowaja Semlja besuchten, nicht einmal ein Leichnam aufgefunden ist, so viel man erfahren hat.

Glücklicher war Pachtussow. Er hatte Archangelsk am 1. August verlassen, im Weißen Meere mit den gewöhnlichen Gefahren desselben, Nebeln und Untiefen, gekämpft, am 7. August sich nochmals bei Kanin-Noss mit Krotow vereinigt, wandte sich dann gegen die Südküste von Nowaja Semlja, und ankerte in der Bay Schyrotschicha. Dann weiter nach Osten segelnd, traf er bald



<http://www.springer.com/978-3-662-46275-1>

Aus allen Weltteilen Die Arktis

Demhardt, I.J.

2016, XII, 200 S. 62 Abb., 15 Abb. in Farbe., Hardcover

ISBN: 978-3-662-46275-1