

1. CHERIE or BEAR ISLAND, bearing E.S.E. distant 10 Miles.

*Die Bäreninsel („Cherie Island“) nach Scoresby (1820).*

nicht für Naturbeobachtungen oder sie betrachteten ihr Wissen als Betriebsgeheimnis, das es zu hüten und nicht zu veröffentlichen galt.

Die Darstellung der Regionen spielt bei Scoresby im Vergleich etwa zu der des Eises zwar nur eine untergeordnete Rolle, aber in seinem Buch von 1820 findet sich auf zwei Seiten eine der frühesten Beschreibungen der Bäreninsel einschließlich einer Erwähnung der verschiedenen Bodenschätze. Nur bei der Zeichnung der Südostküste ist dem guten Scoresby wohl etwas der Bleistift ausgerutscht: Die drei Gipfel des Miseryfjellet sind derartig übertrieben dargestellt, dass man sie anhand der Zeichnung nur mit einigem guten Willen identifizieren kann – andererseits ist die Auswahl an Bergen auch wieder so spärlich, dass der kleine Ausflug des walfangenden Wissenschaftlers in die Romantik die Orientierung nicht behindern sollte und das ehrende Gedenken an den so begabten Zeichner nicht schmälern wird.

### **Erster Tourist, erster Forscher: Von Löwenigh und Keilhau (1827)**

Bartho von Löwenigh (?-1853) war seit 1825 Bürgermeister von Burtscheid bei Aachen und entstammte einer Familie, die es in der Textilindustrie zu gewissem Wohlstand gebracht hatte. Das ermöglichte dem jungen von Löwenigh 1827 eine Nordlandreise, die eigentlich ausschließlich dazu dienen sollte, seinen Drang nach Abenteuer und fremden Ländern zu befriedigen. Möglicherweise spielte auch der Wunsch nach kommunalpolitischem Erfahrungsaustausch eine Rolle, aber diesbezüglich stellt sich die Frage, ob das nördliche Norwegen des frühen 19. Jahrhundert ein lohnendes Exkursionsziel war.

Bartho von Löwenigh berichtete nur in einigen Briefen über seine Sommerfahrt nach Spitzbergen, wobei die Passage über den Besuch der Bäreninsel nicht mehr als knapp drei Seiten einnimmt. Sein kurzfristig zugestiegener wissenschaftlicher Begleiter, der Norweger **Balthazar Matthias Keilhau**, beschrieb diese Reise ausführlicher in einem 1831 erschienenen Buch. Bei einem Brand der Druckerei in Christiania (heute Oslo) wurde jedoch fast die gesamte Auflage zerstört. Keilhaus Beobachtungen wurden 1847 von Leopold von Buch in seiner Abhandlung „Die Bären-Insel“ noch einmal wiedergegeben.

In Trondheim stieß von Löwenigh auf den gerade 30-jährigen norwegischen Geologen Dr. Balthazar Matthias Keilhau (1797-1858). Die beiden verstanden sich gut und es wurde beschlossen, die Reise gemeinsam fortzusetzen.

Keilhau wurde später bekannt als Pionier der norwegischen Geologie. Echte Pionierarbeit konnte Keilhau aber vor allem 1827 leisten, als er zusammen mit von Löwenigh die Bäreninsel und Teile Spitzbergens besuchte und dort als Erster wissenschaftliche Beobachtungen anstellte, während sein Reisekamerad sich touristisch umhertrieb – anders gesagt, unterwegs taten sie beide in etwa das Gleiche, nur dass Keilhau mit geologisch gebildetem Auge sowie wissenschaftlicher Neugier und Genauigkeit hinschaute, um seine Beobachtungen später mit ebendiesen Eigenschaften zu veröffentlichen.

Damit war die Frühphase der wissenschaftlichen Erkundung der Bäreninsel eingeläutet.

In Hammerfest charterte von Löwenigh das Eismeerschiffchen *Haabet* („Die Hoffnung“), die sonst zu Jagdfahrten in die Arktis fuhr und im betreffenden Sommer bereits zweimal bei Spitzbergen gewesen war. Neben von Löwenigh und Keilhau befand sich eine siebenköpfige, norwegische Besatzung an Bord. Zunächst waren wohl noch zwei Engländer mit von der Partie, die beim Anblick der „Hoffnung“ ebendiese aber fahren ließen und umgehend das Weite suchten.

Am 16. August 1827 wurde der Anker gelichtet. Die Fahrt nach Norden begann ohne größere Schwierigkeiten, brachte jedoch den Landratten Keilhau und von Löwenigh die üblichen Leiden einer Seereise ein: „Ich befand mich sehr unwohl, die Luft in unserer Kajüte war so schlecht, dass alle silbernen Sachen in wenigen Stunden gelb anliefen“, und Keilhau, Verfasser jener Zeilen, tat das gleiche wie sein Tafelsilber, vermutlich mit einem Stich ins Grünliche.

Wenige Tage später erreichte die *Haabet* die Bäreninsel. Der Kapitän hatte dort bereits zweimal überwintert (1823/24 und 1825/26). Somit konnten die beiden Forscher von ihrer Mannschaft auch Angaben über den Witterungsverlauf während des Winters auf der Bäreninsel erhalten. Dieser war deutlich milder, als sie so weit im Norden, auf etwa 75°N, erwartet hatten: Selbst zu Weihnachten hatte es noch geregnet, und stärkere Kälte und Eis gab es erst ab März.

Von Löwenigh und Keilhau ließen sich, mit „Bettzeug“ und Proviant für einige Tage versehen, auf der Nordseite der Insel in Nordhamna an Land setzen. Nach einer näheren Betrachtung einer alten Siedlung russischer Jäger an der Landestelle und der nahegelegenen Hammerfest-Hütte von 1822 sowie – ganz Wissenschaftler – magnetischen Messungen wanderte Keilhau entlang der Küste, wo er eine Gruppe Walrosse am Ufer fand.

Keilhau, als Geologe (oder „Geognost“, wie es damals hieß) ohnehin wohl eher der unbelebten Umwelt zugetan, war offensichtlich kein Freund der Tiere: „Diese Gruppe hatte etwas sehr Ekelhaftes an sich. Wenn die nackten, runden Fettmassen, die fast ohne alle äußere Gliedmaßen zu sein schienen, sich zwischen einander bewegten, sah das Ganze aus wie ein Klumpen ungeheuer großer Maden.“

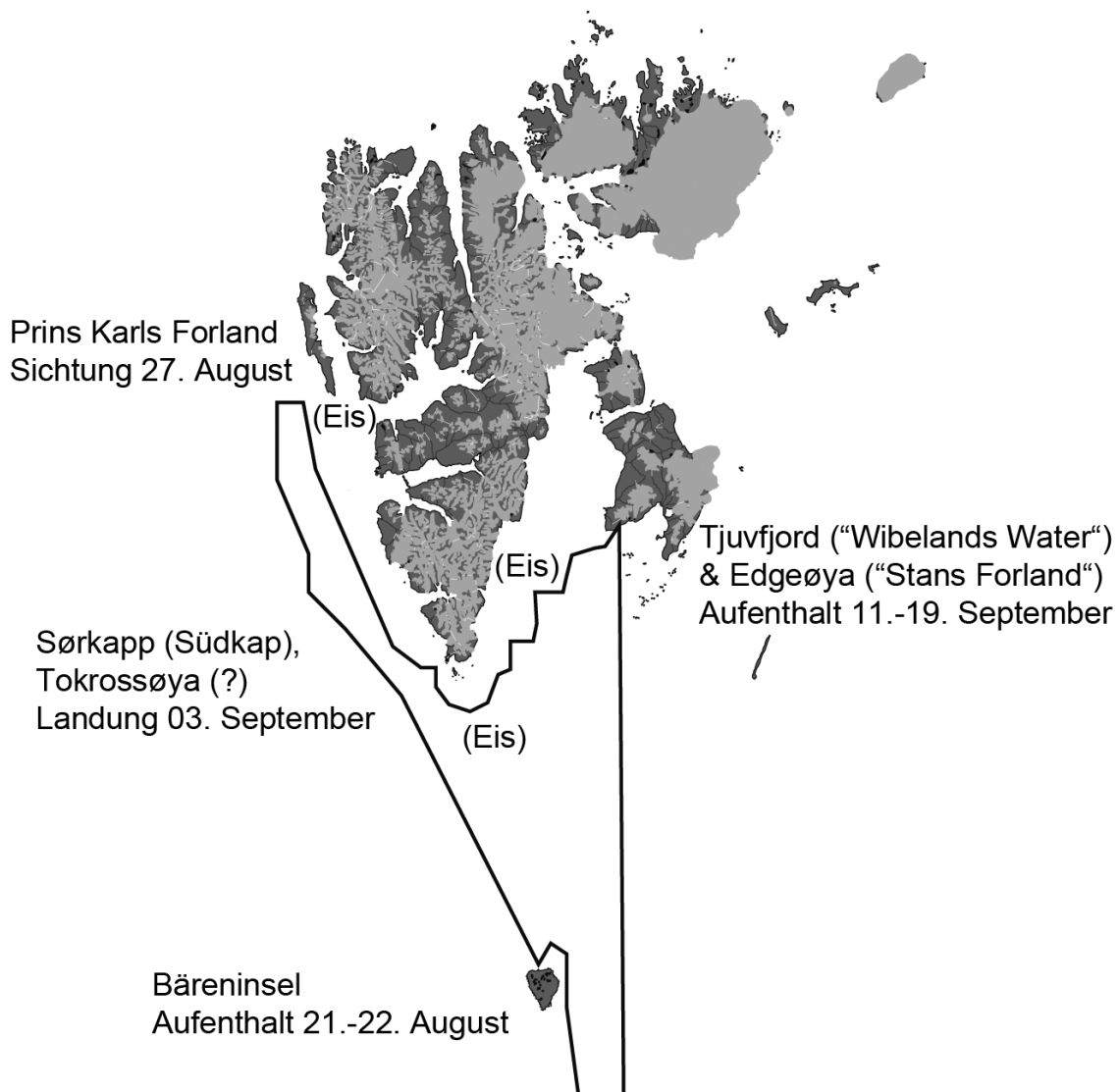
Offensichtlich eher beeindruckt von den Felsformationen, beschrieb Keilhau die Küsten der Insel mit ihren gewaltigen Brandungspfeilern. Pflichtbewusst schleppte er einen Rucksack voller Fossilien und Gesteinsproben vom Miseryfjellet quer über die steinige Insel, während von Löwenigh sich im Nebel zwischen den vielen Seen verlief. Keilhau wunderte sich auch darüber, dass er auf mehrere Kohleflöze stieß, die allerdings schon länger bekannt waren; er konnte sich nicht erklären, wie sich auf einer so kargen Insel so große Mengen organischer Substanz ansammeln konnte, dass daraus Kohle werden konnte. Dass die Bäreninsel einmal viel weiter südlich gelegen hatte, wusste er natürlich nicht – bis zur Anerkennung der Plattentektonik sollte schließlich noch weit mehr als ein Jahrhundert vergehen. Letztlich hatte Keilhau aber genügend Beobachtungen angestellt und Material gesammelt, um später ein ganzes Buch über die Geologie der Insel schreiben zu können.

Als Keilhau und von Löwenigh schließlich am 22. August in der Hoffnung, bald abgeholt zu werden, erwartungsvoll am Strand der Bucht Nordhamna standen, war weit und breit kein Schiff in Sicht. Während einer früheren Jagdexpedition von Hammerfest aus wurden einmal einige Männer versehentlich auf der Bäreninsel zurückgelassen. Diese mussten schließlich die Überquerung der gefährlichen Barentssee zurück nach Norwegen im offenen Boot wagen – die beiden werden sich während ihrer Zwangspause sicherlich genüsslich solche Geschichten erzählt haben, bis das Schiff dann doch noch auftauchte.

Schließlich ging die Reise weiter nach Norden. Der Plan war, ein paar der Fjorde an der **Westküste Spitzbergens** anzulaufen, eventuell bis hoch zur Amsterdaminsel an der Nordwestecke Spitzbergens. Dort, bei der alten holländischen Walfangstation Smeerenburg, sollte das englische Schiff *Hecla* auf die Rückkehr der Nordpol-Expedition von Parry warten. Dass Parry es nicht bis zum Nordpol geschafft hatte und schon längst mit der *Hecla* wieder abgereist war, konnte von Löwenigh nicht wissen, aber das Eis verhinderte den Vorstoß in den Norden ohnehin: Auf der Höhe des Eissund (Isfjord) lag ein dichter Treibeisgürtel, der jeglichen Versuch einer Landung oder Weiterfahrt verhinderte.

Am 03. September befand sich die *Haabet* schließlich am **Südkap Spitzbergens**. Mit der Sichtung eines Grönlandwals war den Reisenden ein Erlebnis vergönnt, das heute kaum einer mehr in den Gewässern rund um Spitzbergens erleben kann: Bei dieser Art hatten die Walfänger im 17. und 18. Jahrhundert ganze Arbeit geleistet.

Nachdem die *Haabet* an einer großen Eisscholle in der Nähe des Südkaps verankert war, machten von Löwenigh und Keilhau sich trotz dichten Schneetreibens mit einem Ruderboot auf, um an Land zu gehen. Nachdem die Matrosen das Boot mittels einiger harter Arbeit durch einen dichten Eisgürtel manövriert hatten, zeigte sich plötzlich im Nebel ein dunkler Felsen, auf dem zwei orthodoxe Kreuze standen. Die Inseln am Südkap liegen in einer Meeresströmung, die viel Treibeis und somit auch Eisbären von Nordosten bringt, so dass russische Jäger hier ein bevorzugtes Jagdrevier hatten. Nach einem kurzen Besuch auf dem Inselchen mit den Kreuzen und einer mehrstündigen



*Die Reiseroute der Fahrt von Barto von Löwenigh und Balthazar Matthias Keilhau im Sommer 1827 (schematisch, eigene Darstellung).*

Wanderung auf dem Festland, wobei Keilhau vor allem die reiche Vogelwelt auffiel, begaben sich die beiden wieder zurück zum Schiff.

Wieder einmal aber erwies sich die „Hoffnung“ als trügerisch: Bald war die Eisscholle gefunden, an der das Schiffchen vertäut war, aber weit und breit nichts vom Schiff zu sehen – dafür begann der Nebel nun wieder, sich zu senken. Genau das, wovon man als Spitzbergenfahrer träumt!

Schließlich sichtete einer der Matrose hinter einigen Eisstücken den Mast. Das Schiff war vollständig zwischen Eisschollen eingeklemmt, und der Kapitän der „Hoffnung“ hatte diese bereits in doppelter Hinsicht aufgegeben und begonnen, Proviant und Ausrüstung auf das Eis verladen zu lassen. Von Löwenigh und Keilhau ließen sich aber nicht aus der Ruhe bringen, sondern begaben sich erst einmal zum Ausruhen auf ihre Kabine. Nach über zwanzig Stunden war schließlich die unmittelbare Gefahr vorbei, die „Hoffnung“ hatte dem Eis erfolgreich widerstanden und dieses Mal ihrem