

# Das Fenster

in der Kreissparkasse Köln · Thema 173 · Mai 2009

## Faszination Arktis

Die Eroberung des Nordpols vor 100 Jahren und die Erforschung des Polargebietes auf Münzen und Medaillen



 **Kreissparkasse  
Köln**

 *Erbschlinge - Stationen international. systemat. Polarforschung.*

Breiten - Maßstab 1 : 25.000.000.



**Der Nordpol: ein Turm?**

**Schweden, Karl XII., 1697-1718**

Medaille 1700, wohl von Johann Reinhold Engelhart, Breslau, auf den durch Schweden erzwungenen Frieden von Traventhal mit Dänemark und Holstein-Gottorp.

Vs.: Sonne strahlt durch Unwetter hindurch auf die nördliche Erdhalbkugel.

Deutlich sichtbar Skandinavien, Novaja Semlja, Spitzbergen sowie der Nordpol als Turm oder Nadel.  
„Sie (die Sonne = Karl XII.) bricht die Wolken auf“.

Rs.: Sternbilder des Großen und Kleinen Bären, an Stelle des Polarsterns das strahlende Wort „Jehova“.

Der Nordpol übte auf Abenteurer wie auf Wissenschaftler seit jeher eine wahrlich magnetische Anziehung aus. Bis zum 20. Jh. wusste man nicht viel über diesen magischen Punkt, um den sich die Erde wie um eine Achse drehte. 1714 wird auf einer Medaille die Erdachse noch als Stange dargestellt, die in den Himmel ragt. Alte Karten verzeichnen im Nordpolarmeer, rund um den Pol, vier große Inseln. Andere Vorstellungen gingen von gewaltigen Landmassen aus, die sich von Grönland oder Sibirien nach Norden erstrecken. Bis Ende des 19. Jh. hielt sich auch die Theorie, der Nordpol sei von offenem Wasser umgeben, man müsse nur den Packeisgürtel überwinden und habe dann freie Fahrt.

Viele Expeditionen Richtung Norden scheiterten, viele Menschen verloren in Nacht und Eis ihr Leben. Aber im Herbst 1909 kehrte der amerikanische Marineoffizier **Robert Edwin Peary** (1856 – 1920) von einer Polarexpedition zurück mit der Behauptung, am 6. April 1909 den Nordpol erreicht zu haben. Damit er die Ehre nicht teilen musste, hatte Peary den übrigen Mitgliedern seiner Expedition untersagt, ihn auf der letzten Etappe zu begleiten – er nahm nur vier Eskimos und seinen schwarzen Diener und ausgezeichneten Schlittenführer **Matthew Alexander Henson** (1866 – 1955) mit. Keiner von ihnen kannte sich mit Positionsbestimmung aus.

Kurze Zeit später kehrte auch sein



**Robert E. Peary nimmt den Nordpol für die USA in Besitz**

Medaille um 1975, aus der 200 Medaillen umfassenden Serie

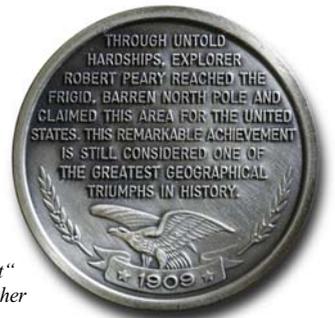
„History Of The United States“

der privaten „Danbury Connecticut Mint“

Vs.: Peary, dahinter sein afro-amerikanischer Diener Matthew Henson

Rs.: „... AND CLAIMED THIS AREA FOR THE UNITED STATES.“

Hier wird sogar ein US-amerikanischer territorialer Anspruch auf das Gebiet des Nordpols angemeldet!



**Matthew Henson (1866-1955), Pearys schwarzer Begleiter**  
 Silbermedaille 1968, ausgegeben durch „The American Negro Commemorative Society“ und die Franklin Mint (private Medaillen-prägeanstalt)

Vs.: Büste des Begleiters

von Peary in Polarkleidung

Rs.: Henson und die vier begleitenden Eskimos vor Nordpol-Denkmal



Landsmann, der amerikanische Arzt und Sohn eines deutschen Einwanderers, **Frederik Albert Cook (1865 – 1940)**, von einer Expedition zurück und verkündete, er habe bereits am 21. April 1908, ein Jahr vor Peary, mit zwei Eskimo-Begleitern und 26 Hunden am nördlichsten Punkt der Erde gestanden. Wegen schwieriger Eisdriften musste er auf dem Rückweg bei Kap Sparbo, auf einer Insel gegenüber Nordwestgrönland, überwintern und die Rückkehr des Sonnenlichtes abwarten, bevor er über Grönland nach Kopenhagen gelangen konnte.

Peary und Cook fingen einen unschönen Streit an, sie prozessierten sogar um die Ehre, der Erste am Pol gewesen zu sein. Die Popularität spielte bald eine größere Rolle als sachliche Argumente, und Peary ging als vorläufiger Sieger aus



**Frederik Albert Cook, der Kontrahent (1865-1940)**  
 Geprägte Anstecknadel, 1908

Vs.: Büste von Cook mit seinem Schiff, auf dem Spruchband APRIL - DR. COOK - 1908

Vielleicht anlässlich einer Vortragsveranstaltung ausgegeben.

dem Zwist hervor. Moderne Medaillen feiern ihn als Nordpol-Entdecker und Helden, Kritik ist nicht erwünscht.

Nach heutigen Erkenntnissen hat wahrscheinlich keiner von beiden den Nordpol erreicht, zu viel spricht dagegen: Eine genaue Ortsbestimmung war mit den damaligen Instrumenten bei dem flachen Sonnenstand im April kaum möglich, Cook hatte nicht einmal genaue Messinstrumente dabei. Pearys Angabe gilt als unglaubwürdig, da er in nur 36 Tagen 1532 km zurückgelegt haben müsste, davon die letzten 500 km in sechs oder sieben Tagen! Seine Marschleistung hätte damit auf schwierigem Eis täglich durchschnittlich 35 km betragen müssen. Andere Polarforscher wie Fridtjof Nansen hatten an manchen Tagen kaum 5 km geschafft.

Trotz aller Zweifel endete jedenfalls mit Cook und Peary der Wettlauf zum Nordpol.

Heute sind sich die Wissenschaftler einig über die Bedeutung der beiden eisigen Polkappen, insbesondere für das Klima und seine Erforschung; sie haben daher 2007/08 zum Internationalen Polarjahr erklärt.

In der Vergangenheit gab es bereits drei groß angelegte internationale Initiativen, die Polarregionen zu untersuchen: Das 1. Internationale Polarjahr 1882/83, das 2. Internationale Polarjahr 1932/33 und das Internationale Geophysikali-



**Dänemark.** 1000 Kronen Gold 2008

zum Internationalen Polarjahr 2007/08, zweites Motiv. Auf Weltkugel Grönlandkarte, bei der der Nordosten, das Gebiet der Schlittenpatrouille Sirius, hervorgehoben ist, unten Schlitten.

Ein winziger Eisbär neben der Wertbezeichnung weist auf die Herkunft des Goldes hin: Nalunaq, eine Goldmine bei Nanortalik in Süd-Grönland. Bisher arbeitet sie ohne Gewinn; 2006/07 betrug die Ausbeute ca. 2.350 kg Gold.



**Armenien**

100 Dram Silber-Gedenkmünze Nansen und sein Polarschiff Fram, darüber farbig eingelegt das Emblem des Internationalen Polarjahres.

sche Jahr 1957/58. Diese wissenschaftlichen Ereignisse erbrachten mit einer Vielzahl von Expeditionen, der Errichtung neuer Forschungsstationen und international koordinierten Beobachtungsprogrammen entscheidende Fortschritte in der Kenntnis über die Polarregionen. Das Internationale Polarjahr 2007/08 knüpfte an diese Tradition an. Es wurde getragen durch den **International Council for Science (ICSU)** und die **World Meteorological Organisa-**

**tion (WMO).**

Den Boden für die heutigen Forschungsaufgaben bereiteten jedoch seit 500 Jahren zahllose Abenteurer, Wissenschaftler und Entdecker. Durch Publicity und Vortragsreisen dieser Polarforscher und Medaillen, aber vorwiegend durch ihre Berichte und Bücher wurden die Polargebiete vor 100 Jahren auch dem Laien und der „interessierten reiferen Jugend“ spannend näher gebracht.



**Erstes Internationales Polarjahr 1882/83**

Ehrenmedaille des Institut de France, verliehen an Jean Pélissier, Erster Mechaniker auf der Romanche und Teilnehmer der wissenschaftlichen Expedition nach Kap Hoorn.

Zu den Aufgaben der Forschungsstationen gehörten stündliche Messungen des Erdmagnetismus und der Wetterverhältnisse.



### **Eisbär Knut als Sympathieträger**

*Medaille 2007 der Staatlichen Münze Berlin.*

*Anhand des Schicksals von Eisbären lässt sich eindrucksvoll die Klimaveränderung und das Abschmelzen der Polkappen verdeutlichen.*

*Eisbär Knut (geb. 5. 12. 2006 in Berlin) hat vielleicht mehr zum allgemeinen Umweltbewusstsein beigetragen als mancher Wissenschaftler.*

### **Frühe Geschichte**

Vom Nordpolargebiet herrschten in der Antike und im Mittelalter nur sehr vage Vorstellungen. **Ottar**, ein reicher Kaufmann der Wikingerzeit, besucht 890 König Alfred den Großen von Wessex und berichtet ihm, er sei nördlich um Norwegen herum gefahren und zum Weißen Meer gelangt. Ottar betrieb Handel mit den Samen (Lappen), die ihm tributpflichtig waren. Als Tribut und Tauschmittel dienten Daunenfedern, Otter-, Marder-, Rentier- und Bärenfelle sowie Schiffstaupe, die aus Robben- und Walrossleder gedreht wurden.

Hundert Jahre später, 985, gründet **Erich der Rote** mit 700 Normannen (Norwegern) von Island aus *Brattahlíð* in Südwesten eines Landes, das er, um weitere Siedler anzuwerben, „Grönland“ nannte. Tatsächlich war das Klima zu

dieser Zeit dort wärmer als heute, so dass Viehhaltung und begrenzter Ackerbau möglich war; Bäume konnten allerdings auch damals in Grönland nicht wachsen.

1261 unterstellten sich die Grönländer der norwegischen Krone und bekamen dafür die Zusicherung regelmäßiger Schiffsverbindungen. Die Kolonie in Grönland existierte mit zeitweise fünf- bis sechstausend Bewohnern fast 500 Jahre lang. Allerdings war sie abhängig von Handelsbeziehungen mit Norwegen. Als „Geld“ und Tauschwaren dienten dabei Wolle, Felle und besonders Elfenbein von den Zähnen der Walrosse und Narwale. Da man sich in Europa die Träger dieser langen gedrehten Spieße nicht vorstellen konnte, entstand hier die Fabel vom wunderbaren Einhorn.

Anfang des 15. Jhs. ging die Kolonie in Grönland vermutlich wegen eines Temperaturrückgangs unter.

### **Die ersten Polarreisenden: Die Wikinger in Grönland**

*Grönländischer Runenstein um 1300 (Kopie des Nationalmuseums Kopenhagen).*

*„Erling Sigvatsson, Bjarne Thordarson und Enride Oddson Samstag vor Gangtag (wohl im April) errichteten diese Steinhügel und ...“ (Erlingr Sighvats son ok Bjarni þórðar son ok Eindriði Odds sonr laugardagin fyrir gagn dag hlóðu varða þe[ss]a) ok ...)*

*Gefunden 1824 nördlich von Upernavik in Nordwest-Grönland in der Nähe von drei Steinwarten. Die drei Männer haben hier, auf 73°N und mehr als 1000 km nördlich der damals bewohnten Gebiete, wahrscheinlich unfreiwillig überwintert. (L.: 10 cm).*





**Die Walfänger,  
Wegbereiter der Polarforscher**  
Schweden. Gustaf III., 1771-1792

Medaille 1774 von Gustav Ljungberger auf die Verleihung eines königlichen Monopols zum Fangen von Walen vor der Grönländischen Küste.

**Rs.:** GAZA PER UNDas (Reichtümer [des Perserkönigs Darius] auf den Wellen ...), im Abschnitt: ... CAPTURA BALAENAR. 1. JUNII MDCCCLXXIV (... durch das Fangen von Walen ...)  
Mit diesem Privileg verließ König Gustaf III. 1774 Pehr Samuel Bagge und anderen Göteborger Kaufleuten ein zehnjähriges Walfangmonopol. Die Grönlandskompagnie in Göteborg war eine der kurzlebigen europäischen Walfanginitiativen im letzten Drittel des 18. Jh. Sie ließ mehrere Schiffe im Ausland ausrüsten, die auf arktischen, vielleicht auch auf südatlantischen Fanggründen operierten. Trotz einer staatlichen Subvention in Höhe von 25% auf die jeweilige Ausbeute stellte die Reederei ihren Betrieb 1780 wieder ein.  
Die Aktivitäten der Grönlandskompagnie waren Wegbereiter der Polarforschung.

### **Walfänger in der Arktis**

In den Jahrhunderten nach der Wiederentdeckung Amerikas um 1500 kamen fabelhafte Nachrichten über die arktischen Gebiete insbesondere von Seeleuten, die Walfang betrieben. Sie drangen auf der Jagd nach dem zur Beleuchtung dringend benötigten, wertvollen Tran weit in bisher unbekannte Gewässer vor. Allerdings hielten sie oftmals ihre Fahrtrouten und Entdeckungen aus Angst vor der Konkurrenz geheim.

### **Die Suche nach dem nördlichen Seeweg nach Indien**

Viele der heutigen Ortsnamen legen Zeugnis ab von den frühen Expeditionen, deren Ziel die geografische Erforschung der arktischen Gebiete war. Es ging dabei nicht um Ruhm oder sportlichen Ehrgeiz, sondern um handfeste wirtschaftliche Interessen eines Landes. Schon früh stand im Mittelpunkt die Entdeckung eines neuen Seeweges nach Asien, mit dem die lange und gefährliche Route rund um Afrika oder um das berühmte Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas vermieden werden

konnte – die Pläne zum Bau des Suezkanals oder des Panamakanals lagen noch in weiter Ferne. Es mussten sich doch Strecken finden lassen, die entlang der Küste nördlich des amerikanischen Kontinents oder nördlich Russlands führten: die so genannte Nordwest- und Nordost-Passage. Von der Lage, der Länge oder überhaupt der Existenz dieses Wasserweges hatte man jedoch keine Ahnung. Man wusste nicht einmal, ob Amerika und Asien eine geschlossene Landmasse bildeten, oder ob sie durch einen Wasserweg getrennt sind.

Heute kennen wir die Meerenge zwischen dem Osten Russlands und Alaskas als Beringstraße und wissen, dass die Nordwest-Passage entlang der kanadischen Küste zwar kürzer ist als die Nordost-Passage, aber in ihrem östlichen Teil durch ein Gewirr von Inseln und Sunden geprägt, die kaum zu finden und häufig durch Eismassen verstopft sind. Besonders für die schwer manövrierbaren Segelschiffe früherer Zeiten hatte das Eindringen in dieses Labyrinth meist fatale Folgen.

## Englische und niederländische Expeditionen im 16. und 17. Jh.

Der erste Seefahrer auf der Suche nach einem nördlichen Seeweg nach Indien war ein Venezianer, zunächst in spanischen, später in englischen Diensten: **Giovanni Caboto** (um 1450 – 1498), auch unter den Namen **John Cabot** bekannt. Er erreichte schon vier Jahre nach Columbus Amerika auf der Höhe von Neufundland, Neuengland und Labrador. Einige weitere Versuche folgten, nach Westen vorzustoßen. Berühmt als Beispiel von Wagemut und Abenteuerertum jener Zeit wurde insbesondere der englische Seefahrer, Entdecker und Abenteurer **Martin Frobisher** (um 1535 – 1594). Er galt als einer der verwegentesten und skrupellosesten Piraten des Ärmelkanals.

Schon seit etwa 1560 arbeitete er an einem Plan zur Entdeckung der Nordwest-Passage. Frobisher trieb Geld auf, rüstete drei Schiffe aus und segelte nach Süd-Grönland, von dort nach Norden.

An der heute kanadischen Küste entdeckte er u. a. die Hudson-Straße und die Frobisher-Bay. Auf seiner Rückkehr brachte er schwarze Steine mit; es verbreitete sich das Gerücht, dass sie Gold



**Martin Frobisher (um 1535-1594)**  
*Isle of Man. Crown 2001, CuNi*  
 Unten Landkarte mit der Frobisher-Bay.  
 (Rückseite Elisabeth II.)

enthielten. Eine Aktiengesellschaft wurde gegründet, wodurch das Geld für eine zweite Expedition 1577 zusammen kam. Die Aktionäre ernannten Frobisher zum „Großadmiral von Kathai (China) und anderer neu zu entdeckender Gewässer“. Zurück brachte er neben drei Eskimos 200 Tonnen wertloses „Goldzerz“.

Ebenfalls aus England stammte **John Davis** (1550 – 1605). Er erkundete 1585 bis 1587 die nach ihm benannte Davisstraße zwischen Grönland und dem amerikanischen Kontinent, entdeckte die Hudson Bay und gelangte nördlich bis 73°, wo ihn die Eisverhältnisse zur Umkehr zwangen.

Seewege in km (ca.)	Von Europa nach Süd-China (Hongkong)	Von New York nach San Francisco	Von New York nach Hongkong
Um die Südspitze Südamerikas ( <i>Kap Hoorn</i> )	33.000	25.500	30.400
Um die Südspitze Südafrikas ( <i>Kap der Guten Hoffnung</i> )	24.700	–	26.000
Durch den Panamakanal ( <i>fertig gestellt 1914</i> )	26.900	10.300	22.400
Durch den Suez-Kanal ( <i>fertig gestellt 1869</i> )	19.400	–	21.700
Durch die Nordwest-Passage ( <i>nördlich des amerikanischen Kontinents</i> )	18.400	13.700	18.000
Durch die Nordost-Passage ( <i>nördlich des asiatischen Kontinents</i> )	17.500	17.500	20.500



**John Davis (1550-1605)**

Medaille 1974 aus der Serie „Erforschung Kanadas“ der Franklin Mint Canada.

Diese umfangreiche Serie stellt auch wesentlich weniger bekannte Polarforscher vor. (Rs.: Schrift).

Der Niederländer **Willem Barentsz** (Barents, 1550 – 1597) versuchte sich mit der Nordost-Passage, dem Seeweg entlang der russischen Nordküste. Er segelte 1594 in die westsibirische See, musste aber wegen der riesigen Eismassen auf 77° N in Sichtweite von Nowaja Semlja („Neue Erde“) umkehren. Dieser Teil des Eismeereres wurde nach ihm Barents-See benannt.

1596 segelte er eine noch nördlichere Route, entdeckte dabei die Bäreninsel und Spitzbergen und erreichte wiederum Nowaja Semlja, wo sein Schiff einfror und er gezwungenermaßen mit seiner Mannschaft in einem Haus aus Treibholz überwinterte. Dies war die erste Überwinterung in so hohen nördlichen Breiten. Das Eis gab das Schiff auch im nächsten Sommer nicht frei, so dass die Mannschaft in zwei offenen Booten zurücksegeln musste. Barents starb auf der Rückfahrt und wurde auf Nowaja Semlja begraben.

1607-1611 führte der Engländer **Henry Hudson** (um 1565 – um 1611) vier Entdeckungsreisen durch. Auf der ersten versuchte er 1607 mit nur einem Schiff, die Nordwest-Passage nordöstlich von Grönland zu erreichen. Es war ja noch nicht bekannt, dass Grönland eine Insel ist, der Anfang der Nordwest-Passage daher im Norden des amerikanischen Kontinents zwischen Grönland und den kanadischen Inseln zu suchen war.

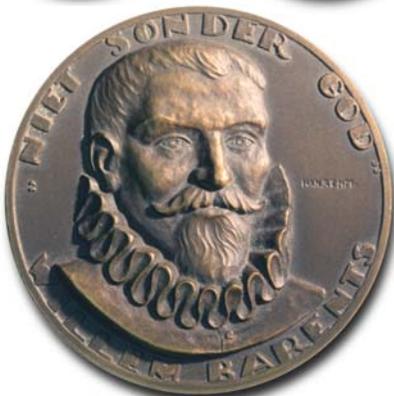


**Wilhelm Barents (1550-1597)**

Niederlande, 10 „Euro“ 1996 (private Ausgabe, Bimetall). Entwurf: Willem Vis.

Vor der Einführung des Euro wurden privat viele Pseudo-Münzen mit ECU- und Euro-„Wertangabe“ geprägt.

Bronzemedaille 1944 von Ham Rehm, auf die 350-Jahrfeier seiner Abreise. „Nicht ohne Gott“.





**Die russische Große  
Nordische Expedition 1733-1743**

Russland, 3 Rubel 1995, Silber-Gedenkmünze

*Schiff, Hundeschlitten, Teile der nordsibirischen Küste. Die Büsten sind bezeichnet mit den Namen: Leutnant Owzyn (erforschte den Weg vom Ob zum Jenissei), Malugin (erforschte den Abschnitt vom Weißen Meer bis zur Obmündung), Tscheljuskin (Zweiter Steuermann, erforschte die Gegend von der Lenamündung nach Westen, gelangte dann zur Ostküste der Taimir- Halbinsel; danach wurde die Gruppe von Leutnant Chariton Laptew angeführt), Dimitri und Charion Laptew. Dimitri kam zur Mündung des Charaulach- Flusses, erreichte 1740 nach fünf Überwinterungen das Bolschoi- Baranow- Kap östlich der Kolymanmündung.*

Seine nächste Fahrt galt der Nordost-Passage, er scheiterte jedoch wie Barents an den Eismassen bei Nowaja Semlja. Die dritte Expedition unternahm er 1609 im Dienst der Niederländischen Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC). Wieder scheiterte er nördlich von Russland am Eis. Er wendete, segelte um die Südspitze Grönlands herum und erreichte Amerika auf 41° N. In einer breiten Meeresstraße vermeinte er den Anfang der ersehnten Nordwest-Passage entdeckt zu haben, musste aber bald erkennen, dass es sich nur um die Mündung eines Flusses handelte, der später nach ihm Hudson River genannt wird. 19 Jahre später sollte hier Neu Amsterdam gegründet werden, das heutige New York. Hudsons letzte Reise führte ihn 1610 im Auftrag von drei englischen Geschäftsleuten wieder um die Südspitze Grönlands herum. Er erreichte die ebenfalls nach ihm benannte Hudson Bay, wo er überwinterte. Er glaubte, jetzt den Eingang zur Nordwest-Passage gefunden zu haben. Aber die Beschäftigungslosigkeit, die Kälte und Lebensmittelknappheit lösten unter seinen Matrosen eine Meuterei aus. Hudson, sein Sohn und sieben seiner treuen Mitglieder wurden

in einer Schaluppe ausgesetzt, sie blieben verschollen. Nur wenigen der Mannschaft gelang die Rückkehr nach England, wo sie wegen dieses Vergehens ins Gefängnis geworfen wurden.

Hudson hat sich durch sehr exakte wissenschaftliche Beobachtungen ausgezeichnet, seine Logbücher waren seinen Nachfolgern eine große Hilfe.

**Russische Polarforschung  
im 17. und 18. Jh. und die  
„Große Nordische Expedition“**

War die Forschungstätigkeit anfangs in den Händen der großen seefahrenden Nationen, der Niederlande und England, stießen im 17. und 18. Jh. die Russen hinzu. Ab 1633 begannen russische Kosaken, den Norden Sibiriens zu erforschten. **Semjon Iwanowitsch Deschnjow** (1606 – 1673) umsegelte 1648 gemeinsam mit Fedor Alexejewitsch Popow die Tschuktschen-Halbinsel und entdeckte das später nach ihm benannte asiatische Nordost-Kap und das Beringmeer. Mit seiner Fahrt durch die Beringstraße widerlegte er die verbreitete Auffassung, dass zwischen Amerika und Asien eine Landverbindung bestehe. Sein Bericht wurde aller-



**Vitus Bering (1681-1741)**

*Von dem dänischen Medailleur Jan Petersen gestaltete Silber-Medaille 1991*

**Vs.:** Ein Mann fällt einen Baum, zwei andere tragen einen Stamm.

*Der Wald ähnelt Segeln - die Segel ähneln dem Wald.*

**Rs.:** „Das Meer ist groß, und beim geringsten Seegang wird der Horizont nicht mehr als waagrecht empfunden“ (aus dem Begleitzettel).

dings erst 1736 bekannt: Der damalige Gouverneur hatte ihn nicht weitergeleitet. Deschnjow hatte also bereits 80 Jahre vor Bering und 130 Jahre vor Cook die Meerenge zwischen Alaska und Sibirien, die heutige Beringstraße, nachgewiesen. Sie wurde schließlich benannt nach dem ebenfalls in russischen Diensten stehenden Dänen **Vitus Jonassen Bering** (1681 – 1741). 1725 übertrug ihm Zar Peter die Leitung der ersten Kamtschatka-Expedition, die das Vorhandensein der Meerenge zwischen Russland und Asien nachweisen und kartographieren sollte. Bering erreichte nach zwei Jahren auf dem Landweg die

Halbinsel Kamtschatka im äußersten Osten Russlands, er baute dort eine 18 m lange Schaluppe und drang mit ihr ins Nordpolarmeer vor. Auf 67° N musste er aber wegen heftiger Stürme umkehren.

Die zweite Kamtschatka-Expedition wurde auch als „Große Nordische Expedition“ bezeichnet. Die Vorbereitungen liefen 1732 an. Mit mehr als 3.000 direkt und indirekt beteiligten Personen und Gesamtkosten von 1,5 Millionen Rubel (das entsprach etwa einem Sechstel der Einnahmen Russlands im Jahr 1724) gilt diese Expedition als eines der größten Expeditionsvorhaben der Geschichte. Aufgabe war die Kartierung der nördlichen Küsten des Russischen Reiches, die Suche nach Seewegen von Europa nach Nordamerika und Japan und die Expansion und Absicherung der russischen Herrschaft im östlichen Asien.

Die Aufgabe der nördlichen von drei Gruppen bestand in der Vermessung und kartografischen Erfassung der nördlichen Küste Russlands als Grundlage für die Frage nach der Nordost-Passage als Verbindung Europas mit dem Pazifik. Die Nordgruppe der „Großen Nordischen



**250 Jahre Russisch-Amerika und die internationale Polarexpedition**

*Russische Bronzemedaille 1991.*

*Karte mit Berings Route von Kamtschatka nach Alaska.*

Expedition“ verlor viele ihrer Mitglieder. Erst nach mehreren Anläufen gelang es Kapitän **Chariton Laptew** († 1763), die Taimyrhalbinsel zu umrunden. Sie schiebt sich wie ein Keil vom russischen Festland nach Norden und bildet eine natürliche Barriere, an dem sich das driftende Polareis staut. Auch Laptews Schiff wurde vom Eis zerdrückt. Trotzdem nahmen er und sein Steuermann **Semjon Tscheljuskin** (ca. 1700 – ca. 1764) zu Fuß monatelang Vermessungen durch, nur um zu dem Schluss zu kommen, dass die Seeroute um die Halbinsel wegen des Packeises nicht geeignet sei. Damit war auch hier der wirtschaftlichen Nutzung der Nordost-Passage offensichtlich ein Riegel vorgeschoben.

Ein weiteres Schiff sollte 1735 von der Lena-Mündung aus ostwärts aufbrechen. Es blieb schon dort im Eis stecken, bei der Überwinterung verloren 42 der 52 Teilnehmer ihr Leben. Bering entsandte eine neue Gruppe unter **Dimitri Laptew** (1701 – 1771), einem Cousin von Chariton Laptew, um die Expedition fortzusetzen. Auch er musste überwintern und sein Schiff verlassen; ihm gelang es, sich auf dem Landweg nach Süden durchzuschlagen und dabei wertvolle Kartierungsarbeit zu leisten.

Damit war die Nordküste Russlands kartografisch erfasst, aber auch diese Expedition stellte klar, dass ein Bezwingen der Nordost-Passage nicht möglich war. Die pazifische Gruppe wurde von Vitus Bering selbst geleitet. Sie sollte die Halbinsel Kamtschatka erkunden und anschließend weiter nach Osten bis zur Küste Nordamerikas vordringen. Bering erreichte in ihrem Verlauf 1741 die Aläuten und Alaska. Von Skorbut und Stürmen geschwächt musste Bering mit seiner Mannschaft auf der Awatscha-Insel, die später in Beringinsel umbenannt

wurde, überwintern. Bering starb hier; von den 76 Teilnehmern der Expedition kehrten nur 46 nach Petropawlowsk zurück.

Bemerkenswert war Berings Leistung in der kartografischen Erfassung des nordöstlichen Teils von Asien. Nach Bering sind neben der Beringstraße und dem Beringmeer noch neun geographische Orte benannt.

### Englische Polarforschung im 18. und 19. Jh.

---

Auch der berühmte britische Seefahrer und besonders in der Südsee erfolgreiche Entdecker **James Cook** (1728 – 1779) versuchte sein Glück in der Beringsee, um von Westen aus die Nordwest-Passage zu bezwingen. Der Handel mit dem Fernen Osten hatte inzwischen stark zugenommen, und der Ruf nach einem schnellen und vor allem sicheren Verbindungsweg war weiter gestiegen. Dies zeigt auch das enorme Preisgeld von 20.000 Pfund, das 1743 die Britische Admiralität ausgesetzt hatte für das erste Schiff, das die Nordwest-Passage durchfahren sollte. 20.000 Pfund entsprachen einem Gegenwert von rund 150 kg Gold.

Cook segelte 1776 mit der 34 m langen Dreimastbark *Resolution* (= *Entschlossenheit*) rund um das Kap der Guten Hoffnung. Er erreichte über Neuseeland und Hawaii Alaska und die Aläuten, stieß allerdings im Sommer 1778 in der Beringstraße auf Packeis, das ihm die Weiterfahrt versperrte. Auf dem Rückweg segelte Cook nach Hawaii, um auf der Insel den Winter zu verbringen. Dort wurde er am 14. Februar 1779 erschlagen. Leutnant Charles Clerke übernahm das Kommando, um die Expedition zur Nordwest-Passage fortzusetzen. Aber auch in diesem Jahr scheiterte die *Resolution* am Packeis.

Indirekt erwarb sich Cook einen unschätzbaren Verdienst für die Arktisforschung, indem er mit Zitronensaft, Zwiebeln u. Ä. wirksame Mittel gegen die gefürchtete Mangel-Krankheit Skorbut fand und propagierte, anfangs gegen den erbitterten Widerstand seiner eigenen Seeleute, die nur an Pökelfleisch und Rum glaubten ...

Der Sieg über Napoleon hinterließ England nach 1815 eine gewaltige Flotte, die beschäftigt sein wollte. Daher erneuerte die Admiralität den Preis für die erste Durchfahrt durch die Nordwest-Passage. Ein neuer Vorstoß schien sinnvoll, da Walfänger über das stellenweise Aufbrechen des Eises berichteten – offensichtlich handelte es sich um eine Klimaerwärmung, die eine Möglichkeit der Durchfahrt erhoffen ließ. Dies gab den Anstoß für eine Welle neuer Polar-Expeditionen.

1818 brach der Schotte **John Ross** (1777 – 1856 ) im Auftrag der britischen Admiralität mit der *Isabella* auf, begleitet von der *Alexander* unter dem Ersten Maat **William Edward Parry** (1790 – 1855). Im Lancaster-Sund beschloss Ross, umzudrehen, da er wegen einer Luftspiegelung glaubte, der Sund sei durch ein Bergmassiv versperrt, was später eine bittere Kontroverse mit Parry auslösen sollte.

Tatsächlich sollte Parry eine entschei-

dende Rolle bei der Erforschung der Nordwest-Passage und insbesondere der nordkanadischen Inselwelt spielen, als er im nächsten Jahr seine erste eigene Expedition mit der *Hecla* und der *Griper* leitete. Begleitet wurde er auf seinen Fahrten von einem Neffen von John Ross, **James Clark Ross** (1800 – 1862), der schon bei der ersten Fahrt dabei war und später eigene wichtige Fahrten im Südpolargebiet unternahm – nach ihm ist dort ein riesiges Eisschelf benannt.

Parry kam weit über den Wendepunkt von John Ross hinaus, weiter als bisher irgendein Schiff, mussten aber auf Melville Island überwintern – 10 lange, kalte, meist dunkle Monate, durch die seine Mannschaft bei Laune gehalten werden musste. Um keine weitere Überwinterung zu riskieren, segelte Parry im Sommer 1820 zurück.

Auch bei seiner zweiten Expedition 1821 wurden Parrys Schiffe – diesmal die *Hecla* und die *Fury* – vom Eis eingeschlossen. Mit Theaterspielen („The Royal Arctic Theater“), Schulunterricht für die Seeleute, der Herausgabe einer eigenen Zeitung und mit wissenschaftlichen Beobachtungen vertrieb man sich die neun Monate bis zum Sommer, nur um bald darauf wiederum für einen zweiten Winter vom Eis eingeschlossen zu werden. Es staute sich in den engen Sunden und türmte sich zu unüberwind-



*John Ross (1777-1856),  
William Edward Parry  
(1790-1855)  
Medaillen 1975  
aus der Serie  
„Erforschung Kanadas“  
der Franklin Mint Canada.  
(Rs.: Schrift)*



**John Franklin (1786-1847)**

*Australische Medaille 1987 der Tasmanian Numismatic Society  
 Lady Jane Franklin (1791-1875) als Unterstützerin der Kunst in Van Diemens-Land.  
 Geprägt von der Hafner Mint Melbourne in 40 Exemplaren.  
 Lady Franklin trug durch die Finanzierung von Suchexpeditionen nach ihrem Mann  
 wesentlich zur Erforschung der nordamerikanischen Arktis bei.*

lichen Barrieren auf, die auch im Sommer nicht abschmolzen. Mangels Proviant wagte Parry keine dritte Überwinterung, obwohl hinter den Eisfeldern im Westen offenes Wasser zu sehen war, und kehrte 1823 nach London zurück. Später versuchte er, bei Spitzbergen den Nordpol zu erreichen. Er kam bis auf 82° 45' N, ein Rekord, der erst 49 Jahre später gebrochen wurde.

**Die Tragödie der Franklin-Expedition und ihre Auswirkungen**

Zur gleichen Zeit wurde **John Franklin** (1786 – 1847) von der Admiralität beauftragt, auf dem Landweg die Küste östlich

des in das kanadische Eismeer mündenden Coppermine River zu erforschen. Die Expedition wurde 1819 mit zwanzig Teilnehmern und zwei Kanus gestartet. Schlecht vorbereitet und falsch ausgerüstet endete sie in einem Desaster, das viel Raum für spätere Nachforschungen und Spekulationen gab.

Die Gruppe teilte sich mangels ausreichender Lebensmittel auf. Es kam zum Mord und wahrscheinlich auch zu Kannibalismus. Franklin und seine Gruppe überlebten nur, weil sie nicht nur Flechten und alte Knochen aßen, sondern auch ihre Schuhe, bevor sie durch Indianer

**Tattannoeuck („Augustus“, † 1834)**  
*Inuit (Eskimo), von der Hudson's Bay Co. ausgebildeter Übersetzer, begleitete Franklin auf seiner ersten (1819 – 1821) und zweiten Reise (1825 – 1827) durch Nordkanada.  
 Bei dem Versuch, dem verschollenen John Ross zur Hilfe zu eilen, kam Tattannoeuck in schlechtem Wetter um. (Rs.: Schrift).*





**Die Franklin-Tragödie: 129 Tote**

*Kanada. 100 Dollar 2000, Gold,  
gestaltet von John Mardon.*

*Mitglieder der Franklin-Expedition verlassen  
das sinkende Schiff.*

gerettet wurden. Von zwanzig Teilnehmern überlebten nur neun, aber Franklin wurde trotzdem 1822 bei seiner Rückkehr nach England als Held gefeiert. Er hatte das, was die Engländer von einem Forscher erwarteten: die außerordentliche Kraft, schier unüberwindliche Hindernisse zu meistern.

1825 brach er wieder auf, diesmal hatte er aus den Fehlern gelernt. In zwei Gruppen konnte die Expedition fast 2.000 km der nordamerikanischen polaren Küste und den Mackenzie River kartieren.

Vom englischen König 1828 in den Adelsstand versetzt, ernannte man Franklin 1836 zum Gouverneur von Tasmanien – 1843 wurde er jedoch des Amtes enthoben, da er versucht hatte,

die Strafkolonie zu reformieren.

Endgültig berühmt wurde der inzwischen 59-jährige durch seine dritte und letzte Expedition, bei der alle 129 Teilnehmer den Tod fanden. 1845 brach er mit zwei Schiffen, der *Terror* und der *Erebus*, auf, um die letzten 500 km unerforschte Küste zu bezwingen. Die Ausrüstung mit Lebensmitteln war für drei Jahre geplant. Neben den üblichen Vorräten wie Zitronensaft gegen Skorbut befanden sich darunter neu entwickelte Konservendosen mit frischem Fleisch.

Als man über Jahre keinerlei Lebenszeichen von Franklin und seinen Männern hörte, entschloss sich 1848 die Admiralität, die enorme Summe von 20.000 Pfund für sein Auffinden und die Rettung auszusetzen.

In den nächsten 20 Jahren beteiligten sich insgesamt mehr als 40 weitere Expeditionen an der Suche. 1850 fand man auf Beechy-Island das erste Winterlager mit drei Gräbern, aber nichts, was weitere Aufschlüsse bieten konnte. Der amerikanische Reeder **Henry Grinnell** (1799 – 1874) sandte 1853 zum zweiten Mal die Brigg *USS Advance* als Suchschiff

**Elisha Kent Kane (1820-1857)**

*Bronze-Medaille um 1870? von F. Key. Rs.: „Commander of the Grinnell Arctic Expedition“, und Lebensdaten.*

**Rechts:** Einlass-Marke für Besucher der Freimaurer-Loge „Kane F. & A.M. (Free and Accepted Masons) No. 454“

*In einem Kettenrand sitzt der Polarfahrer Kane im Pelzmantel und winkt mit dem Sternenbanner einem Segelschiff zu; rechts die Freimaurersymbole Zirkel und Winkelmaß.*

*Die Kane-Loge Nr. 454 besteht noch heute, sie wurde von einer Gruppe an Expeditionen interessierten Freimaurern gegründet. Greely und Peary zählten zu den prominenten Mitgliedern.  
5858 A.L. (Anno Lucis) entsprach 1858, dem Gründungsjahr der Loge.*



aus, diesmal unter der Leitung des Mediziners **Elisha Kent Kane** (1820 – 1857), der die erste Expedition schon als Oberarzt begleitet hatte. Auch er blieb erfolglos, trug aber wie viele der anderen Rettungsexpeditionen wesentlich zur Erforschung der kanadischen Arktis und Nordgrönlands bei. Kane war der erste US-Amerikaner, der sich nennenswert an einer Polarexpedition beteiligt hatte.

Später erzählten dort siedelnde Inuit von Franklins völlig entkräfteten Männern, die hungrig nach Süden wanderten und nach und nach gestorben seien. Berichten, insbesondere denen über den Kannibalismus, wurde in England lange kein Glauben geschenkt: So tief sinken christliche – und dazu britische – Seeleute nicht.

Eine weitere auf Betreiben der Witwe Franklins durch Spenden finanzierte Expedition unter Kapitän **Francis Leopold MacClintock** (1819 – 1907) fand dann 1857 – 1859 auf der King-William-Insel die letzten Beweise für den Untergang der Franklin-Expedition: Die Überreste der Seeleute, die sich verzweifelt zu Fuß nach Süden aufgemacht hatten, zum Teil verstümmelte Leichen, ein viel zu schweres, zum Schlitten umfunktioniertes Beiboot, aber auch Tee, Schokolade und sinnlose Dinge wie Silberbesteck. Der wichtigste Fund war eine schriftliche Nachricht, aus der hervorging, dass Franklin selbst schon vor Auslaufen der ersten Suchexpedition gestorben war. Als MacClintock im September 1859 nach England zurückkehrte, wurde er mit Ehrungen überhäuft. Seine Methode, wie die Eskimo zur Erkundung und Überwindung langer Strecken Hundeschlitten einzusetzen und Zwischenlager zu errichten, wurde für spätere Polarexpeditionen richtungweisend.



**Der Biber, das wichtigste Pelztier Kanadas**

*St. Roch, Quebec. Token (Privatmünze) zu 1 Cent, um 1860.*

*Der Franzose Jacques Cartier (1491-1557) wurde 1534 vom französischen König ausgeschickt, die Nordwestpassage zu suchen. Auf seiner zweiten Fahrt fand er statt dessen den St. Lawrence-Strom und die Indianerdörfer Quebec und Montreal. Viele Orte sind heute nach ihm benannt.*

**Der Pelzhandel, Handelsgesellschaften und die Erschließung Nord-Kanadas auf dem Landweg**

Wenn die Suche nach neuen Verkehrswegen zwangsläufig in erster Linie von Schiffen aus stattfand, bildeten Expeditionen auf dem Landweg wichtige Vorreiter für die Erschließung des Kontinents und nicht zuletzt für die Kolonialisierung und Staatenbildung, wenngleich wirtschaftliche Interessen Einzelner im Vordergrund standen.

Der nördlichste Teil des nordamerikanischen Kontinents wurde in erster Linie durch Pelztierfang und Pelzhandel erschlossen. Der Engländer **Samuel Hearne** (1745 – 1792) bereiste 1770 – 1772 auf dem Landweg die heute kanadischen Polargebiete, ausgehend vom Fort Prince of Wales (Churchill) an der Hudson Bay. Als Mitarbeiter der Hudson's Bay Company sollte er Gerüchten der Indianer über Kupfervorkommen nachgehen.

Der Schotte **Alexander MacKenzie** (1764 – 1820) brach 1789 von Fort Chipewyan zu seiner ersten Expedition in den Nordwesten Kanadas auf und entdeckte den mächtigen Mackenzie River. Vier Jahre später brach er zu seiner zweiten Expedition auf und erreichte den Pazifik. Damit war er der erste Mensch, der den nordamerikanischen Kontinent



**Samuel Hearnes Expedition von der Hudson's Bay zum Coppermine River**

Reinickel-Werbemarke 1969 der kanadischen Fa. Sherritt Gordon (heute Westaim), Fort Saskatchewan, Alberta.

**Vs.:** Büste von Samuel Hearne unter Nordlicht, **Rs.:** Karte Nord-Kanadas mit Route der Expedition. Die Firma entwickelt und produziert Schrötlinge für die Münzprägung.

nördlich von Mexiko durchquert hatte. Später wurde er Direktor der *North West Company*, wodurch er großen Einfluss auf die Expansion Kanadas bekam. Er trieb die Vereinigung dieser Handelsgesellschaft mit der *Hudson's Bay Company* voran, sie wurde 1821 vollzogen.

1670 war mit einer Urkunde des englischen Königs die **Hudson's Bay Company** (HBC) gegründet worden. Die HBC kontrollierte von ihrem Hauptsitz in Fort Nelson (späterer Name: *York Factory*) an der Hudson Bay aus den Pelzhandel. Die königliche Urkunde garantierte das

Monopol für den Handel mit den Indianern, besonders des Pelzhandels, in einem Gebiet, das mehr als ein Drittel des heutigen Kanada umfasst.

Die eingeborenen Händler kamen im Sommer zu den Niederlassungen der *Hudson's Bay Company* und tauschten ihre Felle gegen Waffen und Werkzeuge, die oftmals aus Deutschland stammten. Zum Zahlungsmittel und zur Recheneinheit wurde der Biberpelz, hoch begehrt als Rohmaterial zur Herstellung von Zylinderhüten. Mitte des 19. Jh. gab die HBC sogar eigene Münzen aus, deren Wertseinheit auf Biberfelle lautete.

Erst 1870 wurde das Handelsmonopol abgeschafft. Aus den Handelsstützpunkten der *Hudson's Bay Company* entwickelten sich Geschäfte, heute bilden in Kanada die Warenhäuser „*The Bay*“ den einzigen verbleibenden Teil der Aktivitäten der Gesellschaft.

**Endlich bezwungen: die Nordost-Passage**

Anders als die Nordwest-Passage war der Weg der rund 6.500 km langen Nordost-Passage seit den russischen Expeditionen durchgängig erforscht und kartiert. Dank dieser Vorarbeit gelang es 1878 – 1880 endlich einem Schiff, sie zu durchfahren. Der in Helsinki geborene finnisch-schwedische Baron **Adolf Erik Freiherr von Nordenskiöld** (1832 – 1901), Professor in Stockholm und Leiter der mineralogischen Sammlung, hatte bereits zwischen 1858 und 1876 acht Expeditionen nach Spitzbergen, Grönland und Sibirien durchgeführt.

Nordenskiöld und sein Kapitän, **Adolf Arnold Louis Palander** (1842 – 1920), fuhren 1878 von Göteborg aus mit der 43 m langen, als Walfänger gebauten Dreimastbark *Vega*, die mit einer 60 PS starken Dampfmaschine bestückt war, unter vielen Schwierigkeiten und Gefah-



**Hudson's Bay Company**

Privatmünze um 1854 mit Wertbezeichnung 1/2 Biberpelz

**Vs.:** Hudson's Bay East Main 1/2 NB (fälschlich für MB, Made Beaver, zugerichtetes Fell).

**Rs.:** Wappen der Hudson's Bay Company: im Schild zwischen zwei Hirschen vier Biber, oben Fuchs, auf Band darunter: PRO PELLE CUTEM, „Fairer Wert im Tausch für Pelze“.

Bei den Indianern und Trappern Kanadas wurde der Biberpelz zur Wert- und Währungseinheit. Es gibt Werte von 1/8 bis 1 Biberfell.

**Den Bezwingern der Nordost-Passage**

Schwedische Medaille 1879  
von Lea Ahlborn.

**Vs.:** Die Vega bei der Passage von Kap Deschnew (Ostkap der Beringstraße).

**Rs.:** Erdabschnitt mit der Nordost-Passage unter Nordlicht.

Diese Medaille wurde an die Besatzung aus-  
gegeben, in dieses Exemplar ist am Rand eingepunzt: 1A KL. SJÖMAN HANDTVERKSKOMPANI S. ANDERSSON.



ren von Norwegen entlang der Nordküste Sibiriens nach Osten. Im September fror die Vega kurz vor Erreichen der Beringstraße ein. Erst im Juli des nächsten Jahres kam sie wieder frei und konnte durch die Beringstraße nach Japan weiterfahren, von dort ging es durch den Suezkanal nach Schweden zurück: Europa und Asien waren zum ersten mal mit einem Schiff umrundet.

**Die erste Durchfahrt der Nordwest-Passage**

Erst 1903 – 1906 gelingt auch erstmals die komplette Durchfahrt der 5.780 km langen Nordwest-Passage. Der Norweger **Roald Amundsen** (1872 – 1928) bezwang sie mit der Gjøa, einem nur 21 m langen, 30 Jahre alten ehemaligen Fischerboot und fünf Mann Besatzung. Längst war klar, dass die Nordwest-Passage keine Alternativroute für die kom-

merzielle Schifffahrt bilden konnte, zumal der neu gebaute Panamakanal schon eine große Abkürzung bot. Amundsen erforschte bei seiner Reise auch den magnetischen Nordpol, der im Norden Kanadas liegt und ständig seine Position ändert.

Die Gjøa wird seit 1972 vor dem Fram-Museum in Oslo ausgestellt.

**Die Gjøa**  
Miniatur-Plakette der Franklin Mint, 1985.



Amundsen wurde für die nächsten Jahrzehnte einer der führenden Polarforscher und wie Nansen ein Nationalheld des gerade selbständig gewordenen Königreichs Norwegen. Im Dezember 1911 erreichte er als erster Mensch den Südpol.



**Roald Amundsen (1872-1928), der Bezwingern der Nordwest-Passage**  
Von Wenche Gulbrandsen modern gestaltete norwegische Medaille, 1978.



**Die Grönland, das Expeditionsschiff von Koldewey**  
Medaille zum 6. Numismatiker-Treffen in Bonn, 1981.

*Die Grönland ist heute weltweit das älteste  
noch segelnde Schiff.*

*Numismatiker beschäftigen sich mit Münzen  
und Medaillen mit Schiffsmotiven.*

## Die wissenschaftliche Erforschung der Arktis

War die Polarforschung bis zur Mitte des 19. Jh. fest in den Händen der Engländer und Russen und durch die Suche nach Franklin auch der US-Amerikaner, traten jetzt andere Nationen auf den Plan. Nicht mehr wirtschaftliche Interessen durch neue Handelswege stehen im Vordergrund, sondern wissenschaftliche Ergebnisse botanischer, geologischer und meteorologischer Natur.

## Die deutsche und österreichische Arktis-Forschung

Auch Deutschland versuchte, den Anschluss nicht zu verlieren. Unter Leitung des Kapitäns **Carl Christian Koldewey** (1837 – 1908) werden 1868 und 1869 – 1870 zwei Nordpolarexpeditionen ausgerüstet, um zwischen Spitzbergen und der Ostküste Grönlands so weit wie möglich nordwärts zu gelangen. Auf der „Ersten Deutschen Nordpolarexpedition“ 1868 segelt die *Grönland*, ein kleiner, umgebauter Robbenfänger, bis 81° 5' N. Dies blieb die höchste nördliche Breite, die je ein Segelschiff erreichte. Die „Grönland“ segelt noch heute – als Museumsschiff des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven.

1869 – 1870 leitete Koldewey als Kapitän des 30-PS-Schraubendampfers „Germania“ die „Zweite Deutsche Nordpolarexpedition“. Ziel war wieder die Nordostküste Grönlands. Auf zahlreichen Schlittenreisen drangen die sechs Wissenschaftler – Astronomen, Physiker, Zoologe, Mediziner und Botaniker – tief ins Innere Grönlands vor. Unter ihnen befand sich auch der damalige Leutnant **Julius Payer** (1841 – 1915) als Topograph, Alpinist und Experte für Landreisen.

Drei Jahre später, 1873, startete die österreichisch-ungarische Polarexpedition mit der *Admiral Tegetthoff*, einem Segelschiff mit Hilfsmotor. Die Expedition war durch die Hilfe des polarbegeisterten Grafen **Hans Wilczek** (1837 – 1922) zustande gekommen. Er gab Geld und organisierte weiteres, so dass diese große, 222.600 Gulden teure Expedition ohne staatliche Zuschüsse nur durch Spenden finanziert werden konnte.

Als Expeditionsleiter wurden der wissenschaftlich hochbegabte Linienschiffsleutnant **Carl Weyprecht** (1838 – 1881) und **Julius Payer**, ehemaliger Generalstabsoffizier im militärgeografischen



**Carl Weyprecht („Weyprecht“, 1838-1881)  
und Julius Payer (1841-1915)**

*Vergoldete Bronze-Medaille 1874 von Hans Strobel  
Eine der ersten Arbeiten der neu gegründeten  
Wiener Prägeanstalt Christlbauer.*

## Österreich

Silber-Sondermünze zu 20 Euro 2005

Vs.: Das Polarschiff „Admiral Tegetthoff“ zu Beginn der Expedition.

Rs.: Die beiden Leiter der Expedition verlassen das Schiff.



Institut in Wien, beauftragt, ersterer mit Kommando zur See, letzterer zu Land. Die *Tegetthoff* sollte über Nowaja Semlja zum Nordpol, wurde aber vom Treibeis eingeschlossen. Zweimal musste die Besatzung auf dem engen Schiff überwintern. Während der Drift sichteten sie die vorher nur durch einige norwegische Fischer bekannte Inselgruppe und taufte sie nach dem österreichischen Kaiser Franz-Josef-Land. 1874 verließ die Besatzung das vom Eis eingeschlossene Schiff und zog mit den Beibooten und Schlitten übers Eis nach Süden. Nach etwa vier Monaten erreichten sie das offene Meer und wurden von russischen Fischern – allerdings erst nach zähen Verhandlungen und gegen Versprechen einer stattlichen Summe Geldes – nach Vardø in Nord-Norwegen gebracht.

Die Polarforscher wurden in Wien enthusiastisch gefeiert, Medaillen wurden geprägt, Eduard Strauß schrieb einen Weyprecht-Payer-Marsch, und J. Olser eine Polka „Die lustigen Nordpolfahrer“. Carl Weyprecht widmete sich nach seiner Rückkehr den Plänen und Vorbereitungen für ein internationales Polarjahr, dessen Durchführung er 1882 – 1883 nicht mehr erlebte. Mit diesem Ersten Internationalen Polarjahr wurde der Weg zu weltweiter wissenschaftlicher Zusammenarbeit bei der Erforschung der Polargebiete gewiesen.

1931 fand eine deutsch-russisch-amerikanische Expedition statt, diesmal mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln: Die Russen drangen mit dem Eisbrecher *Malygin* nach Franz-Josef-Land



### Die Karl-Weyprecht-Medaille der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung

Erstmals geprägt 1967 im Bayerischen Hauptmünzamt, bis 2005 an acht besonders verdiente Personen verliehen.

S. Francisco

# Nordpolargebiet

0 500 1000 1500 km



Portland  
Seattle

Vancouver

Edmonton

Regina

Winnipeg

Ottawa  
Montreal

Quebec

Halifax

Neufundland

Neufundland-Bank

Anchorage

Bethel

Nome

Providentia

Alaska (USA)

Fairbanks

Dawson

Umiat

Aklavik

Beaufort-See

Kap Barrow

Mackenzie

Gr. Sklaven-See

Gr. Bären-See

Coppermine

Banks I.

Victoria I.

Montebay

Berry I.

Arket

Maguelpa

Isachsen

Seedorp I.

Resolute

Baruka

Alert

K. Morris-tesp

Brönlundfjord

Churchill

Baker Lake

Frühshagen

Spernavik

Thule

Wagner

Teck Bay

Davis Str.

Søndre Strømfjord

Godthåb

K. Farvel

Angmagssalik

Dänemark-Str.

Reykjavik

Island

Gvinland-See

Jach Mayen

70°

66°

Shetland I.

36°

4

3

2

1

2

2

3





tungsaktion gelingt 1933/34, als der Eisbrecher *Tscheljuskin* durch das Packeis zum Sinken gebracht wird und die Expeditionsteilnehmer erstmals durch Flugzeuge gerettet werden können.

1937 setzen russische Transportflugzeuge vier Wissenschaftler auf dem Eis nahe dem Nordpol ab. **Iwan Dmitrijewitsch Papanin** (1894 – 1986) trieb dann mit seinen drei Gefährten auf einer Eisscholle von 89° 26' N bis vor die grönländische Küste auf 71° N. Die Station arbeitet 133 Tage lang, es wurden wichtige geophysikalische Erkenntnisse gesammelt.

Bis heute leistet Russland als Anrainerstaat einen großen Beitrag zur wissenschaftlichen Erkundung der Arktis.

### Spitzbergen-Forschung

Zwischen 1858 und 1908 erforschten 24 schwedische Expeditionen die zwischen dem norwegischen Nordkap und dem Nordpol gelegene Inselgruppe Svalbard mit der Hauptinsel Spitzbergen. Sie war 1596 von Willem Barents entdeckt worden und diente bis ins 19. Jh. den Holländern als Anlaufstation für Walfänger. Hier wurden die erlegten Wale zu Tran verkocht. Allein in den rund hundert Jahren zwischen 1669 und 1778 liefen mehr als 14.000 holländische Schiffe die Inselgruppe an. Sie erlegten fast 60.000 Wale, d. h. durchschnittlich etwa 500 pro Jahr.

Anfang des 20. Jh. errichteten die Amerikaner in Spitzbergen eine Kohlegrube. 1920 wurde daraufhin in Paris ein internationales Abkommen über Svalbard geschlossen, das die friedliche Nutzung der Inselgruppe vorsah. 1925 trat es in Kraft, Svalbard wurde von Norwegen übernommen, andere unterzeichnende Nationen dürfen jedoch die Bodenschätze ausbeuten. In schwedischen und norwegischen Steinkohle-Gruben



#### Spitzbergen

Privatmünzen der russischen Kohlengrubengesellschaft Arktikugol Spitzbergen zu 10 Kopeken 1946, 100 Rubel 1993 und 50 Kopeken 1998.

Messing und Aluminium.

Die 1946 datierten Münzen wurden 1957 durch Papiergeld ersetzt. Die Serien 1993 und 1998 kamen nicht in Umlauf, da das norwegische Außenministerium in der Umschrift russische Territorialansprüche sah. Sie wurden daraufhin an Sammler verkauft.

#### 50-Jahrfeier des Svalbard-Vertrages

Bronzemedaille 1975 von Folke Truedsson.

Bergmann in Kohlegrube/Felslandschaft.

Herausgegeben von Anders Nyborg (70 mm).





richtete auch Dänemark 1776 eine staatliche Handelsgesellschaft für seine grönländischen Kolonien ein. „Den Kongelige Grønlandske Handel“ (KGH) kontrollierte bis in unsere Zeit den gesamten Handel mit der Insel, setzte Preise fest und verhinderte damit die Ausbeutung grönländischer Fänger durch skrupellose Händler.

Der Königlich Grönländische Handel gab 1803 für die Kolonie Julianehåb (Qaqortoq) eigene Geldscheine in dänischer Währung aus, im nächsten Jahr solche „für die Handelsstätten in Grönland“. Grönland sollte von nun an bis

1967 eigenes Papiergeld verwenden, das neben den dänischen Banknoten und Münzen umlief. 1926 gab die grönländische Selbstverwaltung und der KGH auch eigene Münzen aus, die bis in die 60er Jahre in Gebrauch waren. Die Wertmarken einzelner Gruben und Handelsstationen besaßen nur lokale Umlauffähigkeit.

Von Dänemark gingen etliche Expeditionen zur systematischen Erforschung Grönlands aus. Der Schriftsteller **Ludvig Mylius-Erichsen** (1872 – 1907) führte 1902 – 1904 die „Literarische Grönland-Expedition“ an die Nordwestküste Grön-



**Grönländische Privatmünzen**

**A. Gibbs & Sons**, englische Firma, die in Ostgrönland Handel und Bergbau betrieb. 1 (dänischer) Skilling 1863. **Angmagssalik**, Ost-Grönland. 1 Öre nach 1894, Zink. Ausgegeben vom Königlich Grönländischen Handel, daher die Königskrone. Die 1-Öre-Münze, genannt *mikinerpák*, „die kleinste“, ist die seltenste von Angmagssalik: Als die Münzen 1920/21 eingezogen und zum Umtausch nach Dänemark geschickt wurden, überließ der Leiter der Kolonie den Behälter mit den 1-Öre-Münzen seinen zehn Kindern zum Spielen.

**Grønlands Minedrift**, 100 Øre 1911. Zink, vernickelt; geprägt bei Ludwig Chr. Lauer, Nürnberg.

Die Bergwerksgesellschaft betrieb u. A. die Josva-Kupfergrube in Alangorssuaq im südgrönländischen Julianehaab-Distrikt.

**West-Grönland. Øresund**, 1 Riksdaler 1859-65 einer dänischen Firma, die in Ivigtut (Øresund) Kryolith abbauen durfte. Zinkblech, eingeschlagene Buchstaben.

**Ivigtut**, 1 Öre nach 1892, Zinkblech.

**Ivigtut, Kryolit-Grube**, 10 Kronen 1922, Aluminium-Bronze. Gestaltet vom königlichen Hofmedailleur, Gunnar Jensen. **Rs.:** Eisbär im Wappen zwischen Bergwerksgeräten, Helm etc.

Die goldfarbene Münze (Auflage 7.018 Ex.) wurde wegen Verwechslungsgefahr mit dem dänischen 2-Kronen-Stück bald wieder eingezogen und durch ein silbernes Kupfernickelstück ersetzt.

Kryolit (Na<sub>3</sub>AlF<sub>6</sub>, Natrium-Aluminium-Fluorid) diente damals als Flussmittel für die Schmelzflusselektrolyse von Aluminium. Das Gestein mit würfelförmigen, meist weißen Kristallen kommt abbaufähig nur in Südgrönland vor. Heute ist die Lagerstätte ausgebeutet





**Königlich  
Grönländischer  
Handel**  
100 Kronen 1953  
Vs.: Knud Rasmussen  
vor Landschaft mit  
dem Thule-Berg, unten  
seine Handelsstation.

lands. Neben dem Maler und Zeichner **Graf Harald Moltke** (1871 – 1960) und dem grönländischen Lehrer **Jørgen Brønlund** (1877 – 1907) war ein junger Däne mit von der Partie, der als Sohn eines Missionars in Jakobshavn (heute Ilulissat in Westgrönland) geboren war: **Knud Rasmussen** (1879 – 1933). Er hatte grönländisches Blut, war mit Grönländern aufgewachsen, beherrschte ihre Sprache, Sitten und Gebräuche und verstand es, wie sie mit Gewehr, Hundeschlitten und Kajak in der Arktis zu überleben. „Gib mir Schnee, gib mir Hunde, den Rest kannst du behalten“ wurde ein bekanntes Zitat von ihm.

Auf der Expedition lernte er die Polareskimo kennen und gründete 1910 zusammen mit seinem Freund, dem Schriftsteller, Abenteurer und Polarreisenden **Peter Freuchen** (1886 – 1957),

auf eigene Faust in Thule eine Handelsstation. Dies führte später dazu, dass Nordgrönland 1933 beim internationalen Gerichtshof in Den Haag Dänemark zugesprochen wurde, nicht Norwegen. Um Bargeld zu sparen, gaben Rasmussen und Freuchen eigene Münzen aus, die sie in Dänemark aus Aluminium prägen ließen. „30.000 Kronen kosteten nur 120 Kronen“ schrieb Peter Freuchen später darüber. Von dem Erlös der Handelsstation und dem Honorar für ihre Bücher finanzierten sie ihre insgesamt sieben Expeditionen, als bekannteste 1921 – 1925 die „Große Schlittenreise“ quer durch den nordamerikanischen Kontinent. Dabei sammelte er ethnologische Objekte der Inuit für das dänische Nationalmuseum und schrieb Sagen und Geschichten der Eskimo auf.

1906 – 1908 leitete Ludvig Mylius-Eriksen die nach dem Expeditionsschiff benannte „Danmark-Expedition“ mit 27 weiteren Teilnehmern in das weitgehend unbekannte Nordost-Grönland und Pearyland. Zwei Gruppen mit Hundeschlitten und je drei Teilnehmern erkundeten und vermaßen die Küstenlinie.

Die Expedition nahm ein tragisches Ende. Die Gruppe mit Ludvig Mylius-Eriksen, Jørgen Brønlund als Schlittenführer und Jäger und **Peter Høeg Hagen** (1877 – 1907) als Kartograph kam ums Leben.



*Privatmünze für die 1910 gegründete  
Handelsstation Thule*

500 Öre, 1913 bei L. Chr. Lauer in Nürnberg geprägt.

**100. Geburtstag von Knud Rasmussen und Einrichtung der grönländischen Hjemmestyre (Selbstverwaltung).**

Medaille 1979 von Barry Lereng Wilmont, einem 1936 in Kanada geborenen, in Kopenhagen wohnenden Künstler.

**Rs.:** Grönländischer Trommeltänzer.

Geprägt von der Fa. Sporrang.



Einer der Teilnehmer der „Danmark-Expedition 1906 – 1908“ war der deutsche Meteorologe, Geowissenschaftler und Polarforscher **Alfred Wegener** (1880 – 1930). Er sollte noch an drei weiteren Grönland-Expeditionen teilnehmen. Erstmals überwinterte er 1912/13 mit drei weiteren Teilnehmern auf dem Inlandeis, sie überquerten es dann im Sommer von Ost nach West und wurden nur durch Zufall bei Upernavik vor dem Hungertod gerettet.

1929 unternahm Wegener seine dritte Reise nach Grönland, sie diente zur Vorbereitung einer vierten großen Expedition, bei der die Mächtigkeit des Inlandeises gemessen und ganzjährige Wetterbeobachtungen durchgeführt werden sollten. Auf dem Rückweg von der ins Eis gegrabenen Forschungsstation *Eismitte* zur Küste starb Alfred Wegener im November 1930 vermutlich an Herzversagen. Sein sorgfältig angelegtes Grab im Eis fand man im nächsten Mai. Wegeners grönländischer Begleiter Ras-

mus Villumsen blieb jedoch verschollen, und mit ihm Wegeners Tagebuch.

Wegeners Name wird besonders mit der Theorie der Kontinentalverschiebung verbunden bleiben, die zu einer der wichtigsten Grundlagen für die heutige Plattentektonik werden sollte. 1980 wurde zu Ehren dieses bedeutenden Wissenschaftlers das **Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung** (AWI) in Bremerhaven gegründet.

Als der letzte der traditionellen Polarforscher und „Nestor der dänischen Polarforscher“ wird der dänische Bildhauer und Archäologe **Graf Eigil Knuth** (1903 – 1996) beschrieben. Sein Vorbild war Fridtjof Nansen, dessen Expedition über das grönländische Inlandeis 1888 von Eigil Knuths Großvater finanziert worden war.

1936 nahm Eigil Knuth an einer Expedition des Franzosen **Paul-Emile Victor** (1907 – 1995) teil und überquerte wie sein Vorbild Nansen das Grönländische Inlandeis. 1938 – 1939 führte er zusam-



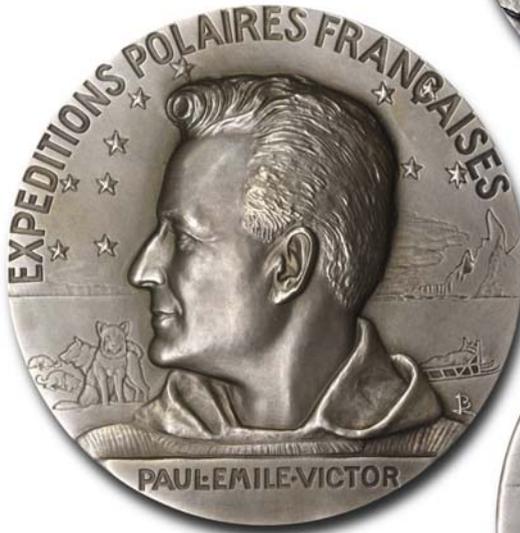
**25-Jahre Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung**  
Medaille 2005.



**Französische Polarforschung**

Medaille 1953 von Florentine Brigaud.

**Rs.:** Namen von französischen Polarexpeditionen: de Blossville 1833; duc d'Orléans 1905; J. B. Charcot 1925 1936; Mission Polaire 1932-1933 und Paul-Emile Victor 1934-1937/1948-1952.



**Paul-Emile Victor (1907-1995)**

Medaille 1956 von Lucien Bazor; Graveur général der Münze Paris

**Rs.:** Transportmittel der modernen Polarforscher





*Teilnahme des  
dänischen Kronprinzen  
Frederik an der  
Sirius-Schlittenpatrouille  
in Nordost-Grönland  
Gussmedaille 2000  
von Jan Petersen.*

*Sledepatruljen SIRIUS ist  
eine Hundeschlitten-Einheit  
der dänischen Streitkräfte mit 26  
Soldaten und 80 selbst gezüch-  
teten Grönland-Hunden. Sie über-  
nimmt die militärische Überwachung  
sowie die polizeilichen Aufgaben im  
Nordost-Grönland-Nationalpark.  
Die Patrouillen operieren in 2-Mann-Trupps  
mit je 11 Hunden, die einen Schlitten  
mit einer Last von 400 kg und mehr ziehen.*



**Eigel Knuth (1903-1996)**  
 Gussmedaille 1992 von Hugo Erich Maurer, Bonn.  
 Rs.: Moschusochsen, „Im Eis bewährt“.  
 (Kommentar des Porträtierten:  
 So sehe ich also aus?)

men mit seinem Freund, dem Journalisten und Grönlandforscher **Ebbe Munck** (1905 – 1974) die Dänische Nordost-Grönland-Expedition zu Ehren der Danmark-Expedition durch. Es war die erste dänische Expedition, die ein Flugzeug einsetzte.

Ab 1950 setzte er seine Untersuchungen in Nordost-Grönland fort und wies Einwanderungswellen der Paläo-Eskimo sowie eine Besiedlung des Nordens von Grönland vor rund 4.000 Jahren bis etwa 600 v. Chr. nach.

Graf Eigel Knuth wurde zum Ritter des Danebrog-Ordens geschlagen und erhielt hohe Auszeichnungen in Form von Medaillen, wie 1951 die Hans-Egede-Medaille der Königlich Dänischen Geographischen Gesellschaft, 1953 die Goldenen Patron's Medal der Königlich Britischen Geographischen Gesellschaft oder die grönländische Nersornaat-(Verdienst-) Medaille in Silber und Gold.

### **Der Wettlauf zum Nordpol**

Wenn die Suche nach Handelswegen die Triebfeder der frühen Polarforschung war, blieb der Pol im 19. und frü-



hen 20. Jh. das spannendste Ziel. Auch auf dem Weg dorthin wurde wichtige wissenschaftliche Arbeit geleistet.

Anlässlich des 1. Internationalen Polarjahres wollte der amerikanische Offizier **Adolphus Washington Greely** (1844 – 1935) 1881 zum Nordpol vorstoßen, kam aber nicht so weit. Er errichtete jedoch in Fort Conger im nördlichen Ellsmere-Land eine meteorologische Station, die von 1881 bis 1883 arbeitete. Mit 82° N war dies die nördlichste wissenschaftliche Station dieser Zeit. Wegen starken Eises konnten die Nachschubschiffe nicht weit genug nach Norden fahren. Als ihnen nach eineinhalb Jahren endlich der Vorstoß gelang, lebten von den 26 Männern nur noch sieben.



**Royal Geographical Society, London**

*Royal Patron's Medal, Gold, verliehen 1952 an Graf Eigil Knuth. Diese hohe Auszeichnung wird jährlich an zwei verdiente Forscher verliehen, die Namen werden in den Rand graviert.*

**Grönländische Verdienstmedaille NERSORNAAT („Verdienst“)**

*KALAALLIT NUNAAT („Land der Grönländer“), Seit 1989 offizielle Verdienstmedaille der Grönländischen Selbstverwaltung, wie ein Orden zu tragen. Sie wurde in 63 Exemplaren aus Silber aus Maamorilik in Grönland geprägt, hier das Exemplar des Forschers Graf Eigil Knuth. Zum 90. Geburtstag bekam er auch eine der zehn Goldmedaillen verliehen, diese musste nach seinem Tod an Grönlands Hjemmestyre zurückgegeben werden. Maamorilik, 50 km nördlich Uummannaq, ist seit 1991 verlassen.*



1888 machte erstmals ein Norweger von sich reden: **Fridtjof Nansen** (1861 – 1930). Er wurde zur Idollfigur mehrerer Generationen abenteuerbesessener Jungen.

Nansen studierte Biologie und promovierte 1888. Noch im gleichen Jahr brach er zu seiner ersten Expedition auf, um auf Skiern das grönländische Inlandeis von Ost nach West erstmals zu durchqueren. Auf seiner zweimonatigen Tour bewies er, dass auch das Innere von Grönland mit Eis bedeckt ist. Auf den 560 km mussten er und seine Begleiter bis auf eine Höhe von 2.700 m ansteigen.

Wenige Jahre später schloss Nansen aus Resten eines verlassenen Expeditionsschiffes, die in Grönland angespült wurden, auf Strömungen im Eismeerbecken. Diese Strömungen wollte er ausnutzen, um sich mit einem eigens dafür gebauten Schiff, der 39 m langen *Fram* (norwegisch für „Vorwärts!“), vom Eis einschließen und zum Nordpol treiben zu lassen. 1893 fuhr er nach monatelanger gründlicher Vorbereitung von Oslo am Nordkap vorbei nach Osten in die Kara-See, wo das Schiff vor dem Kap Tscheljuskin in den Eismassen stecken



**Fridtjof Nansen (1861-1939)  
und die erste Durchquerung Grönlands**

*Kleine Tragemedaille 1889 von Ivar Thronsen, Chef-graveur an der Kgl. Norwegischen Münze in Kongsberg.*

**Rs.:** Umschrift mit Namen der Teilnehmer.

*Neben 13 Medaillen in Gold für die Expeditionsteilnehmer wurden 30.000 Exemplare in Bronze geprägt – ein Zeichen für die enorme Popularität Nansens schon zu Beginn seiner Entdecker-Karriere.*



**Nansen in Chicago**

*USA, Tragemedaille, ausgegeben oder verkauft anlässlich eines Vortrags von Nansen in Chicago am 27. November 1897. Bronze, vergoldet.*

*Publikumsträchtige und nicht zuletzt finanzielle Erfolge spiegeln sich im Absatz von Büchern und in Besucherzahlen bei den zahlreichen Vorträgen in aller Welt wider.*

blieb und planmäßig in nordwestliche Richtung trieb. Als absehbar war, dass sie am Nordpol vorbei drifteten, verließ Nansen mit seinem Begleiter **Hjalmar Johansen** (1867 – 1913) und fast 600 kg Ausrüstung, drei Schlitten und 28 Hunden, auf der Höhe von Franz-Josef-Land die *Fram* und versuchte, zu Fuß zum Nordpol zu kommen. Auf 86° 4' N mussten sie jedoch umkehren – es war der nördlichste Punkt, an dem bis dahin je ein Mensch gestanden hat. Nansen und Johansen erreichten das fast ganz unbekannte Franz-Josef-Land und mussten dort unter primitivsten Bedingungen überwintern. Im nächsten Frühjahr machten sie sich auf den Weg nach Spitzbergen, trafen aber im Juni 1896 im Süden von Franz-Josef-Land auf die Expedition des Briten **Frederick George**

**Jackson** (1860 – 1938), der sie nach Vardø in Nord-Norwegen mitnahm. Nur sieben Tage später bekamen sie die Nachricht, dass die *Fram* wohlbehalten in Tromsø eingelaufen sei.

In Bezug auf das Ziel, den Nordpol zu erreichen, war die Expedition gescheitert. Nansen konnte aber die ost-westliche Polarströmung nachweisen, außerdem, dass es sich bei dem Polarmeer um ein Tiefseebecken mit Tiefen über 3.500 m handelt, nicht um ein Flachmeer mit Inseln.

**Die „Fram“**

*Silber-Medaille 1896 eines unbekanntenen Medailleurs.*

*Es gibt mindestens 75 Münzen und Medaillen auf Nansen, weit mehr als auf einen anderen Polarfahrer.*





**Nordische Spiele in Mürzzuschlag  
(Steiermark, Österreich)**

Preismedaille von Franz Xaver Pawlik 1906  
(geändert aus 1904), gestiftet durch den Besitzer  
der Phönix-Stahlwerke

Die Ski-Durchquerung Südgrönlands durch Fridtjof  
Nansen und sein darauf basierendes Buch  
„Auf Schneeschuhen durch Grönland“ löste um 1890  
ein regelrechtes „Nansen-Fieber“ aus und machte  
den „Sport auf Holzlatten“ populär. Der Ort Mürz-  
zuschlag, wo es 1893 das erste Skirennen in Mittel-  
europa gab, wurde Vorreiter der Skibewegung. 1904  
organisierte man dort Nordische Spiele, die Sieger  
bekamen die Nansenmedaille in Gold, Silber oder  
Bronze. 1906 sollten sich die Spiele wiederholen, sie  
mussten wegen schlechtem Wetter mehrmals verschoben  
werden. Neue Preismedaillen wurden nicht  
geprägt, sondern auf den noch vorhandenen die  
Jahreszahl mit einer Punze abgeändert.

Nansen erlangte später noch große  
Berühmtheit durch seine politischen  
und humanitären Werke. Er wurde spä-  
ter Hochkommissar des Völkerbundes  
für Flüchtlingsfragen. In diesem Amt  
organisierte er die „Nansen-Hilfe“, mit  
der innerhalb von 18 Monaten mehr als  
eine halbe Million Kriegsgefangene aus  
26 Nationen in ihre Heimat zurückkeh-  
ren konnten. 1921 organisierte er mit  
privaten Mitteln Hilfe für die hungernde  
Bevölkerung der Sowjetunion, er konnte  
mehrere Millionen Menschen mit Nah-  
rungsmitteln versorgen. Der von ihm  
1922 geschaffene „Nansenpass“ ermög-  
lichte die Umsiedlung und Ansiedlung  
mehrerer hunderttausend Flüchtlinge,  
die ihre Staatsangehörigkeit verloren  
hatten. Er wurde von 52 Staaten aner-  
kannt.

Nansen wurde am 10. Dezember 1922  
der Friedensnobelpreis verliehen. Er  
spendete das gesamte Preisgeld der  
Flüchtlingshilfe.

**100-Jahrfeier der Rückkehr Nansens  
von seiner Polarfahrt**

Norwegen, 5 Kronen 1996  
von Ingrid Austlid Rise, Kongsberg. CuNi.

Die *Fram*, die drei Jahre Eisdrift unbe-  
schadet überstanden hatte, wurde bis  
1914 auch anderen Polarforschern zur  
Verfügung gestellt. Kein aus Holz  
gebautes Schiff war je weiter nördlich  
oder weiter südlich unterwegs. Kapitän  
**Otto Sverdrup** (1854 – 1930) setzte sie  
1898 – 1902 ein, um Nordwest-Grön-  
land und die gegenüber liegenden  
kanadischen Inseln zu erforschen und  
(vergeblich) für Norwegen zu beanspru-  
chen, und Roald Amundsen ließ sie als  
erstes Schiff der Welt mit einem Dieselmotor  
versehen und fuhr mit ihr 1910  
zur Antarktis, um den Südpol zu  
erobern.

Heute liegt die *Fram* als das wohl  
berühmteste Polarschiff in einem eigens  
für sie gebauten Museum in Oslo.

**Andrée - mit dem Ballon zum Nordpol**

Nansen hatte bei seinem Vorstoß zum  
Pol auf sportliche Ausdauer gesetzt  
sowie auf die Erfahrungen der Men-  
schen, die an das Leben in der unwirt-  
lichen Arktis angepasst waren – der Eskimo.  
Zur gleichen Zeit wie Nansen ver-  
suchte ein Schwede, den Nordpol mit  
den damals modernsten Techniken zu  
bezingen: aus der Luft. **Samuel  
August Andrée** (1854 – 1897) war Zivil-  
ingenieur am Stockholmer Patentamt  
und als solcher glaubte er naturgemäß  
an die Überlegenheit der Technik über  
die Natur. Andrée rüstete seinen in  
Frankreich gebauten Wasserstoff-Ballon



mit Schleppseilen aus, die ihn bedingt lenkfähig machten. 1896 wollte er von Spitzbergen aus starten, aber die Winde bliesen aus der falschen Richtung. Eine im gleichen Jahr privat geprägte Medaille zeigt auf der einen Seite die Fram, auf der anderen Andrées Ballon *Örnen*, „der Adler“. Sie wurde in einer Pappschachtel verkauft, die die schwedische und die norwegische Flagge zeigt, sowie die Inschrift *Wer wird gewinnen?* Der Wettlauf zum Pol wurde zum nationalen Ereignis des zur Selbständigkeit strebenden Norwegen, das noch in Personalunion mit Schweden verbunden war.

Andrée konnte endlich 1897 mit seinen beiden Begleitern, dem 25-jährigen

**Samuel August Andrée (1854-1897),**  
*der erste (abgebrochene) Start und der Wettlauf*  
*gegen Nansen zum Pol*

*Silbermedaille 1896 von August Högel.*

*Vs.: Der Ballon „Örnen“ („der Adler“),*

*Rs.: Nansen und die „Fram“.*

*Außer diesem Exemplar in Silber ist die Medaille nur in wenigen Bronzeexemplaren und in Zinn bekannt.*

*In Zinn wurde sie 1896 für 1 Krone in einer Pappschachtel verkauft mit der Aufschrift „Wer wird gewinnen?“ und der schwedischen und norwegischen Fahne.*

**Nils Strindberg** und dem 27-jährigen **Knut Fraenkel**, starten, doch schon der Start gelang nur bedingt: Eine Windböe drückte den Ballonkorb aufs Wasser, wichtige Schleppseile gingen verloren. Die letzte Nachricht vom „Adler“ erreichte die bewohnte Welt per Brieftaube, die sich erschöpft auf einem Schiff niederließ. Die Jahre gingen ins Land, über die drei arktischen Ballonfahrer senkte sich der Schleier des Vergessens.

Erst 33 Jahre später wurde er gelüftet. Ein Robbenfangschiff mit einer Gruppe von Wissenschaftlern besuchte in dem besonders eisarmen Sommer 1930 Vitø, eine kleine Insel im Osten Spitzbergens. Dort fanden sie nicht nur die drei Leichen, sondern auch voll funktionsfähige Ausrüstungsgegenstände, Vorräte an Bärenfleisch, das Zelt, die Tagebücher und sogar die fotografischen Negative. Sie legen Zeugnis ab von der Fahrt und dem Vereisen des Ballons, der Landung nach 65 Stunden und dem folgenden



**Die Auffindung der Leichen auf Vitö nach 33 Jahren**

Medaille 1930 von Alfred Ohlson.

Vs.: S. A. Andrée, Nils Strindberg und Knut Fränkel

Rs.: Adler über der Fahrtroute des Ballons Örnen, mit Teilen des nördlichen Spitzbergen.

dreimonatigen Marsch über das Eis, das ständig in die falsche Richtung driftete – die Drift, die sich Nansen zunutze gemacht hatte. Untersuchungen ergaben, dass die Männer an mit Trichinen verseuchtem Eisbärenfleisch zugrunde gegangen waren.

Die Rückführung der Gebeine und die Trauerfeierlichkeiten fanden unter großer Anteilnahme der Bevölkerung statt. Andrée und seine Begleiter waren trotz ihres Scheiterns zu Helden geworden.

Nur 72 Jahre nach Andrées Start landeten die ersten Menschen auf dem Mond – in einer Weltraumfähre, die ebenfalls „Adler“ (Eagle) hieß.

**Mit Flugzeug und Luftschiff zum Nordpol**

Schon früh erkannte Amundsen die Bedeutung der Luftfahrt, um die ungeheuren Weiten der Arktis zu überwinden. Am 11. Juni 1914 erhielt er den ersten zivilen Pilotenschein Norwegens. Die damaligen Flugzeuge waren jedoch nicht zuverlässig genug für eine Polarexpedition. Erst 1925, nachdem er in dem reichen amerikanischen Kohlegru-

benbesitzer und Abenteurer **Lincoln Ellsworth** (1880 – 1951) einen Sponsor gefunden hatte, startete Amundsen von Spitzbergen aus mit zwei Dornier Wal-Flugbooten, der N-24 und der N-25, um den Nordpol zu erreichen. Lincoln Ellsworth nahm selbst als Navigator an dem Flug teil. Nach acht Stunden Flug versetzten sie in einer eisfreien Stelle, um die genaue Position bestimmen zu können: Sie befanden sich noch 251 km südlich des Nordpols. Bei der Landung



**Roald Amundsens Polfahrten**

Mit den Flugbooten N 25 und N 26 Richtung Nordpol, dessen erstmalige Überfliegung mit der Norge sowie mit der Fram zum Südpol. Russland, 3 Rubel 1995. Silber-Gedenkmünze.



*Der angeblich erste Flug  
über den Nordpol  
durch Richard E. Byrd  
Große Bronzemedaille 1926  
der Wright Aeronautical Corporation.  
Vs.: Die Josephine Ford über dem Pol,  
unten Hundeschlitten  
Rs.: Sternmotor, Erdsicht mit Nordgrönland,  
rechts Spitzbergen und die Flugroute zum Nordpol.*



**Die erstmalige Überfliegung des Nordpols**

Vergoldete Silbermedaille der Franklin Mint aus der französischen Serie Musée de l'air, 1976.

Das Luftschiff Norge, darunter Büsten von Amundsen, Lincoln Ellsworth und Umberto Nobile.

Es gibt diese Medaille auch mit englischer Inschrift auf der Rückseite.

wurde die N-24 so stark beschädigt, dass sie zurückgelassen werden musste. Das Wasserloch schloss sich schnell durch das Treibeis. Die sechs Männer konnten das verbleibende Flugboot auf eine Eisscholle ziehen. Mehr als drei Wochen brauchten sie, um eine Startbahn von 500 m Länge zu planieren – dabei verfügten sie nur über eine Nahrungsration von täglich 400 g.

Im nächsten Jahr, am 12. Mai 1926, überflog Amundsen gemeinsam mit dem italienischen Ingenieur **Umberto Nobile** (1885 – 1978) und dem amerikanischen Sponsor Ellsworth den Nordpol – nach den heutigen Erkenntnissen

über Peary und Cook war Amundsen damit der erste Mensch, der den Nordpol wirklich sah, und ohne Zweifel der erste, der am Nord- und am Südpol war. Er benutzte diesmal kein Flugzeug, sondern die *Norge*, ein 106 m langes halbstarres Luftschiff des italienischen Luftschiff-Pioniers Umberto Nobile, mit 16 Mann Besatzung. Es benötigte für die Fahrt von Spitzbergen nach Teller in der Nähe von Nome (Alaska) 70 Stunden; insgesamt legte es eine Strecke von 12.500 km in 171 Stunden zurück. Die zum Anlegen errichteten Luftschiffmasten in Vadsø (Nord-Norwegen) und Ny Ålesund (Spitzbergen) stehen noch heute.

Auch diesmal gab es einen Wettlauf und unschöne Begleitumstände: Der Amerikaner **Richard Evelyn Byrd** (1888 – 1957) behauptete, mit seinem Flugzeug, einer dreimotorigen Fokker, und seinem Copiloten **Floyd Bennett** (1890 – 1928) drei Tage zuvor den Nordpol erreicht zu haben. Bennett berichtete später, sie seien 14 Stunden lang nur in der Nähe Spitzbergens umhergefliegen, da sie ein Leck im Öltank hatten.

Byrd sollte später einer der bedeutendsten Südpolforscher werden.

Zusätzlich gab es einen erbitterten Zwist zwischen Amundsen und Nobile über ihre Rolle als Expeditionsleiter und wem die Ehre zustünde.

**Der angebliche Nordpolflug von Richard Evelyn Byrd und Floyd Bennett**

Medaille 1976 der Franklin Mint aus der Serie American Aviation Historical Society.

Die dreimotorige Fokker BA-1 „Josephine Ford“.

Bis heute wird nicht nur auf Medaillen behauptet, Byrd und Bennett hätten den Nordpol als erste überflogen, obwohl das Flugzeug die Strecke in der angegebenen Zeit angeblich nicht bewältigen konnte.





**Umberto Nobile (1885-1978)  
und der erste Flug über den Nordpol**  
Kleine Tragemedaille 1926.

„Norge“ über Eisbären.

*Es gibt nur sehr wenige Medaillen auf Nobile,  
denn schon zwei Jahre später verunglückte sein  
eigenes Luftschiff und er fiel in Ungnade.*

### **Rettung aus dem Eis**

1928 startete Nobile, nunmehr zum General aufgestiegen, mit einem ähnlich konstruierten Luftschiff, der *Italia*, erneut zum Nordpol, den er am 23. Mai erreichte. Einen Tag später stürzte die *Italia* auf dem Rückweg nördlich von Spitzbergen in einem Schneesturm ab. Zehn Mann der Besatzung, darunter Nobile, konnten sich mit Teilen der Gondel auf eine Eisscholle retten, während die Luftschiffhülle mit den restlichen sechs Mitgliedern der Besatzung auf Nimmerwiedersehen davonflog.

Erst am 2. Juni empfing ein russischer Funkamateure einen Notruf. Es folgte eine der größten internationalen Rettungsversuche im Polargebiet, mit dramatischen Situationen. Amundsen ließ sich vom französischen Staat ein Flugboot, eine Latham 47, um seinem Rivalen zu Hilfe zu kommen. Die Latham startete mit ihrer Besatzung aus sechs

**Aktion zur Rettung Nobiles**  
Schwedische Bronzemedaille 1928  
von Axel Wallenberg.

**Rs.:** „Zur Erinnerung an den Einsatz  
der schwedischen Flieger“.

*Schweden beteiligten sich mit mehreren Flugzeugen  
an der internationalen Suche. Bei der abgebildeten  
Maschine scheint es sich um die Fokker zu handeln,  
mit welcher Leutnant Einar Lundborg am 24. Juni  
bei seinem zweiten Anflug auf die Eisscholle  
selbst verunglückte.*

Franzosen und Norwegern in Tromsø in Nord-Norwegen, kam aber nie in Spitzbergen an. So hatte Nobile indirekt auch noch den norwegischen Nationalhelden auf dem Gewissen.

Ein schwedischer Pilot mit seinem Kleinflugzeug fand Nobiles Gruppe schließlich auf dem Eis und flog nur den verletzten Nobile aus. Angeblich hatte er vor dem Start den strikten Auftrag erhalten, aber Nobile fiel hierdurch in Ungnade – ein Expeditionsleiter lässt sich nicht zuerst retten. Er wurde angefeindet, degradiert und unehrenhaft aus der Armee entlassen. Er zog in die Sowjetunion, nach Amerika und Spanien, und



wurde erst 1945 in Italien rehabilitiert. Der Rest der überlebenden Besatzung wurde nach sechs Wochen, am 12. Juli 1928, von dem russischen Eisbrecher *Krassin* geborgen.

### Der Nordpol - nach der Eroberung

Ob vor 100 Jahren Peary oder Cook wirklich am Nordpol standen, wird nie eindeutig geklärt werden. Erst die Überfliegung im Jahr 1926 durch Umberto Nobile, Roald Amundsen und Lincoln Ellsworth an Bord der Norge ist wissenschaftlich einwandfrei gesichert. Zweifelsfrei nachgewiesen ist ferner 1937 der Flug einer Gruppe sowjetischer Wissenschaftler unter der Leitung von **Iwan Dmitrijewitsch Papanin** (1894 – 1986), sie betreten dabei tatsächlich das Umfeld des Pols. Der erste Mensch, der zu Fuß den Pol erreichte, war 1969 der Schotte Sir **Wally Herbert** (1934 – 2007). Seine Expedition dauerte 467 Tage.



Das nukleargetriebene U-Boot *USS Nautilus* erreichte am 3. August 1958 als erstes Schiff den geographischen Nordpol. Am 17. August 1977 folgte der sowjetische Atomeisbrecher *Arktika* als erstes über Wasser fahrendes Schiff. 1991 konnten nach schwerer Eisfahrt die beiden ersten konventionell ange-

#### **„Eine Arktis, eine Zukunft“**

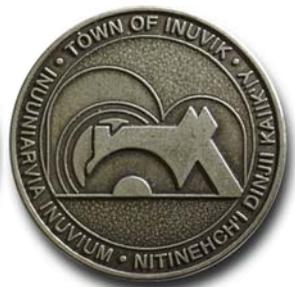
*Medaille 1992 der Inuit Circumpolar Conference in Inuvik und Tuktoyaktuk im Nordwesten Kanadas.*

*Die Tagung von Inuit aus Kanada, Grönland, Alaska und Russland stand unter dem Motto „Eine Arktis, eine Zukunft“. Sie zeigte jedoch weniger die Einheit, sondern eher die Unterschiede in linguistischer, kultureller und politischer Hinsicht sowie die unterschiedlichen Vorstellungen für eine Zukunft der arktischen Völker.*

triebenen Schiffe bis zum Nordpol vordringen: Der schwedische Eisbrecher *Oden* und das deutsche Forschungsschiff *Polarstern* des Alfred-Wegener-Instituts erreichten den Pol während einer dreimonatigen Expedition. Am 2. August 2007 landeten zwei russische Mir-Tauchboote in 4261 m Tiefe am Nordpol auf dem Meeresgrund und setzten dort eine Titankapsel mit der russischen Flagge ab – eine heftig umstrittene politische Demonstration mit angeblichen Territorialansprüchen.

Der Pol ist endgültig bezwungen. Die modernen Expeditionen dienen wissenschaftlichen Erkenntnissen, gelegentlich auch sportlichem Ehrgeiz oder touristischer Neugierde. Die Natur und ihre Gefahren sind jedoch die gleichen geblieben. Die einzelnen Forscher werden nicht mehr als Helden gefeiert, die sich durch Nacht und Eis kämpften oder Geld für ihre Expeditionen durch das Schreiben von Büchern verdienen müssen. Es sind hochspezialisierte und -motivierte Wissenschaftler, die in internationalen Teams ihren wichtigen Beitrag leisten zur Erforschung besonders des Erdklimas und der Aussichten für die Menschheit, auf unserem Planeten überleben zu können. Viele von ihnen wurden und werden durch Medaillen geehrt.

Die meisten sind sich jedoch in einem Punkt einig: Wer die Arktis einmal erlebt hat, für den wird sie ihre Faszination nie mehr verlieren. *Thomas Lutz*





**Die Ausstellung zeigt Objekte eines privaten Sammlers.**

**Titel:** Die Vega im Eis. Die Erstbefahrung der Nordost-Passage 1878-79.

**Silbermedaille 1973** von dem finnischen Künstler Kauko Räsänen. Ø 45 mm.

**Rückseite:** Bronzemedaille 1879 der Schwedischen Akademie der Wissenschaften auf die Rückkehr der Vega, von Lea Ahlborn. Ø 48 mm.

Diese Broschüre wird kostenlos abgegeben.

Geldgeschichtliche Sammlung  
Kreissparkasse Köln  
Neumarkt 18 – 24  
D-50667 Köln  
[www.geldgeschichte.de](http://www.geldgeschichte.de)