

Von Bären und Bärten – Carl Vogt und die Nordlandreise des Dr. Georg Berna¹

ROLF HAASER

Vorbemerkung

Am 31. März 2017 fand das 15. Colloquium des Frankfurter Polarclubs statt. Den Gastvortrag hielt ein Physiker aus Berlin namens Dr. Marcus Hildebrandt über eine im Sommer vorangegangenen Jahres unternommene Exkursion auf die im Polarmeer zwischen Island und Spitzbergen nördlich des Polarkreises gelegene Vulkaninsel Jan Mayen. (Abb. 1)

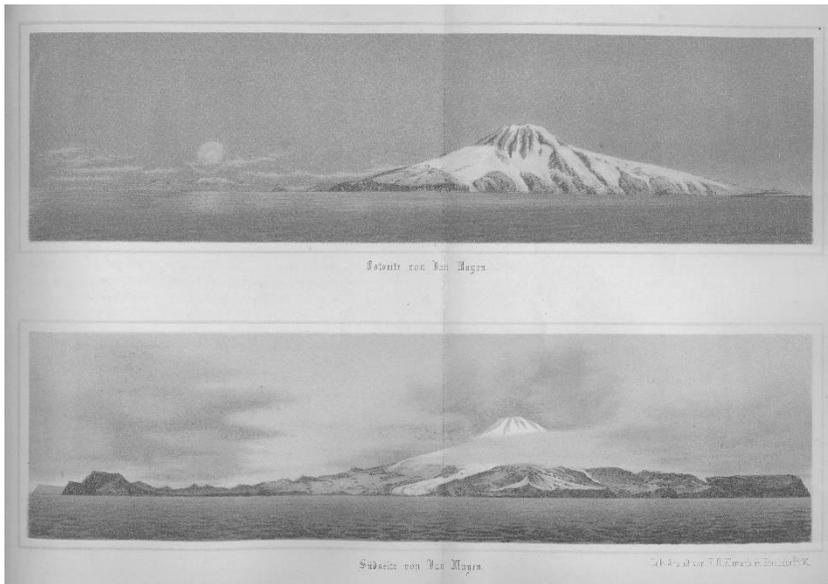


Abb. 1: Ansichten der Vulkaninsel Jan Mayen. Bildertafel nach J.H. Hasselhorst (aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, nach S. 274).

Die heute zum Königreich Norwegen gehörende, nach einem holländischen Walfänger des 17. Jahrhunderts benannte Insel wird von dem 2277 m hohen Beerenberg („Bärenberg“) beherrscht, „dem nördlichsten über dem Meeresspiegel gele-

1 Der vorliegende Beitrag basiert auf einem Vortrag, den der Verfasser am 15.9.2017 im Rahmen des Veranstaltungsprogrammes der Gemeinde Schöneck-Büdesheim „817-2017. 1200 Jahre Büdesheim“ gehalten hat. Ich danke Herrn Dr. Bernd Vielsmeier für die zuvorkommende logistische sowie inhaltlich kenntnisreiche Unterstützung nicht nur des Vortrages selbst, sondern auch der hier vorgelegten Ausarbeitung.

genen aktiven Vulkan der Erde,² dessen letzte Eruption 1985 stattfand.³ Es handelt sich um einen wahrhaften Lavakoloss, der vom Meeresgrund an gemessen in eine Höhe von etwa 5000 m aufsteigt und dessen sich in alle Himmelsrichtungen ergießende Gletscherströme an fünf Stellen das Meer erreichen.⁴

Dr. Frank Berger vom Historischen Museum der Stadt Frankfurt, Verfasser des 2007 erschienenen Ausstellungskataloges *Frankfurt und der Nordpol. Forscher und Entdecker im ewigen Eis*,⁵ hielt aus dem Anlass des Frankfurter Kolloquiums einen Einführungsvortrag. Darin berichtete Berger, wie er mit einer kleinen Gruppe Frankfurter Polarenthusiasten im Jahr 2009 die bis auf die kleine Besatzung einer meteorologischen Basisstation bis heute unbewohnte „Insel der blauen Füchse“, wie Jan Mayen gelegentlich genannt wurde, besuchte. Dieser Hinweis ist im Rahmen des vorliegenden Beitrages insofern von Interesse, als Berger und seine Vereinsfreunde vom Frankfurter Polarclub ihren Ausflug auf die Insel Jan Mayen gezielt auf den Spuren und bewusst in der Tradition einer historischen Polarexpedition des 19. Jahrhunderts – schon damals mit Frankfurter Beteiligung –, unternahmen.

In den Sommermonaten des Jahres 1861 veranstaltete nämlich der wohlhabende Frankfurter Kaufmann und Wissenschaftsliebhaber Dr. Georg Berna aus eigenem Antrieb heraus eine von ihm privat finanzierte Expedition ins nördliche Polarmeer. Der neben ihm wichtigste Protagonist dieser historischen Expedition war der aus Gießen stammende Genfer Professor Dr. Carl Vogt, eine der renommiertesten Naturforscherkapazitäten seiner Zeit, der den wissenschaftlichen Ertrag des riskanten Unternehmens garantieren und in Form eines Buches dokumentieren sollte. Die bedeutendste Leistung dieser beiden Herren war die Tatsache, dass sie die seit 1645 praktisch unbesuchte Vulkaninsel nicht nur angesteuert, sondern auch zweimal unter z.T. abenteuerlich anmutenden Umständen betreten hatten. Es ist faszinierend zu lesen, wie selbst so gestandene Hochgebirgsgeologen wie Carl Vogt und sein ebenfalls zum Expeditionsteam gehörender Kollege Amanz Gressly, die sich auf den hochalpinen Gletschergipfeln auskannten wie in der eigenen Westentasche, sich durch die schier unnahbare Erhabenheit des polaren Vulkangletschers beeindruckten ließen.

Die Wahrnehmung Carl Vogts sei hier kurz skizziert. Nachdem das Expeditionsschiff sich tagelang nahezu ohne optische Orientierung durch dichten Nebel

2 Siehe die Wikipedia-Artikel „Beerenberg (Jan Mayen)“ und „Jan Mayen“.

3 Vgl. die offizielle Web-Seite Jan Mayens: <http://www.jan-mayen.no>

4 Die Vulkaninsel Jan Mayen liegt im Arktischen Teil des Nordatlantischen Ozeans zwischen 70-72°N und 8-9°W, 550 km nordöstlich von Island und 500 km östlich von Grönland. Ihre Ausdehnung beträgt 53,6 km in der Länge und 2,5-15,8 km in der Breite. Der Kegel des Vulkangletschers liegt im nordöstlichen Teil der Insel. – Vgl. Krzysztow Birkenmajer: *Geology of Jan Mayen Island and Surroundings. An Overview*. In: Stig Skreslet (Hg.): *Jan Mayen Island in Scientific Focus*. Kluwer Academic Publishers, 2004, S. 13–26; hier S. 13.

5 Frank Berger, *Frankfurt und der Nordpol. Forscher und Entdecker im ewigen Eis*, [Ausstellung des Historischen Museums, Frankfurt am Main, 22. Dezember 2007 bis 9. März 2008]. (= Schriften des Historischen Museums Frankfurt am Main, Bd. 26. Hg. v. Jan Gerchow). Petersberg: Imhof, 2007. – Kapitel „Die Nordfahrt des Georg Berna 1861“, S. 32-51“.

vorwärtsgearbeitet hatte, tauchte plötzlich und erst nur für Sekunden, „eine gewaltige Schneekuppe in einer Lücke des Nebels, hoch am Himmel“ auf. Wenige Minuten darauf zeigte sich die Erscheinung noch einmal: „eine schräg aufsteigende Schneelinie mit einigen wenigen Felsgraten daran, etwa wie der linke Abhang des Mönchs von Interlaken aus gesehen – dann schließt sich wieder Alles in finsternen Nebel. Bald hebt sich der Vorhang ein wenig von der See aus und nun erscheint eine lange, dunkle Küste, etwa eine Meile von uns entfernt, an der hie und da die Brandung hoch wie kolossale Springbrunnen aufspritzt, und dann verschiedene Gletscher, die bis an das Meer herabgehen und in dem Nebel wie ungeheure Cascaden aussehen. [...] Jetzt, unmittelbar bevor ich schreibe, durch eine Nebellücke dritte Vorstellung der oberen Spitzen, vollständiger wie vorher, aber so schnell vorüber gleitend, wie ein Schattenbild in einer *camera obscura*. Das ist ein kolossales Gebirg.“⁶ Der wie eine archaische Naturgottheit scheinbar nach Lust und Laune sich spröde zeigende und dann wieder sich hinter einem Nebelvorhang verbergende Koloss fordert den Respekt seiner von der unberührten Natur ungerufenen Betrachter heraus, denn, – so das Fazit, das Vogt von dieser dreifachen Erscheinung zieht –, „es scheint eine Spezialität von Jan Mayen zu sein, diese Theatercoups im Nebel aufzuführen, und wir können nicht umhin, das anzuerkennen.“

Das ästhetische Gefühl des durch die Erhabenheit der Natur ausgelösten Schauers, das Vogt hier zumindest in Ansätzen evoziert, war im 18. Jahrhundert ein Topos der Naturschilderung, der sich in zahlreichen Beschreibungen von Alpenreisen fand.⁷ Vogts Text zeigt, dass auch im nachromantischen Zeitalter des naturwissenschaftlichen Materialismus die Kategorie des ästhetisch Erhabenen noch nicht völlig ausgedient hatte und zumindest an den Randbereichen der Zivilisation noch in einem gewissen Grade erlebbar bzw. erzählbar war. Jedenfalls zeigt die starke, Länder- und Sprachgrenzen übergreifende Rezeption der *Nord-Fahrt*, dass nicht zuletzt die Ästhetik der Landschaftsbeschreibungen und Naturschilderungen Vogts auf Resonanz und Akzeptanz stieß. Vogts Ansatz der Vermischung von exakter Wissenschaft mit Formen und Mitteln literarischer Belletristik war zweifellos zeitgemäß. Auch Jules Verne, der mit diesen beiden Polen narrativ spielte, kann beim Abfassen seiner *Voyage au centre de la terre* (*Die Reise zum Mittelpunkt der Erde*), in der Jan Mayen Erwähnung findet, Carl Vogts faszinierend geschriebenen Exkursionsbericht über eine ausführliche Nacherzählung des Buches in der *Revue de Deux Mondes* mittelbar zur Kenntnis genommen haben. Interessanter Weise erschien Jules Vernes Klassiker der Weltliteratur in seiner Erstfassung ein Jahr nach Carl Vogts *Nord-Fahrt*.

6 Carl Vogt, *Nord-Fahrt, entlang der Norwegischen Küste, nach dem Nordkap, den Inseln Jan Mayen und Island, auf dem Schooner Joachim Hinrich, unternommen während der Monate Mai bis Oktober 1861 von Dr. Georg Berna, in Begleitung von C. Vogt, H. Hasselborst, A. Gressly und A. Herzen. Erzählt von Carl Vogt. Mit einem wissenschaftlichen Anbange, drei Karten und fünfzig theils in Farben gedruckten, theils in Holz geschnittenen Illustrationen nach Originalzeichnungen von H. Hasselborst.* Frankfurt am Main: In Commission bei Carl Jügel, 1863, S. 269.

7 Carsten Zelle, Angenehmes Grauen. Literaturhistorische Beiträge zur Ästhetik des Schrecklichen im achtzehnten Jahrhundert. Hamburg: Felix Meiner Verlag, 2017.

begeben wollte.⁸ Der Zeitplan war aber in einer Weise auf den Kopf gestellt worden, dass man erst mit erheblicher Verspätung an der schottischen Küste anlangte, wo die Reise wegen der stürmischen Jahreszeit wohl oder übel für beendet erklärt werden musste. Statt des erhofften grandiosen Empfangs Ende September in Hamburg löste sich die Reisegesellschaft Anfang Oktober in dem westschottischen Küstenort Greenock in der Nähe von Glasgow mehr oder weniger sang- und klanglos auf. Lediglich der Betreuer der auf dem Schiff untergebrachten Sammlung machte die komplette Rundreise mit.

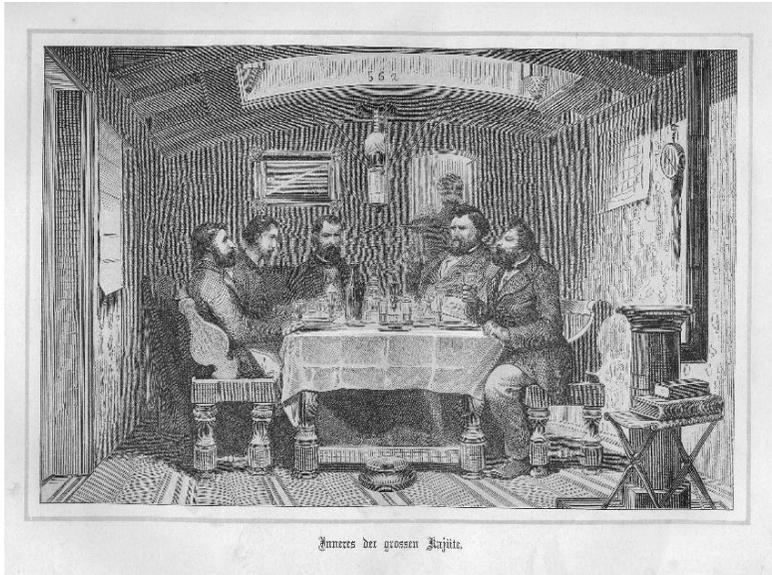


Abb. 3: „Inneres der großen Kajüte“. Buchillustration nach J.H. Hasselborst (aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, S. 6). Teilnehmer der Expedition v.l.n.r.: Hasselborst, Herzen, Berna, Vogt, Gressly.

8 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 26: „Wohl hätten wir sollen in den Hardanger Fjord einbiegen, um jene klassischen Gegenden zu besuchen, in welchen die Frithjofsage spielt und die zugleich in den Augen vieler Touristen die schönsten Ansichten der norwegischen Gebirgswelt bieten soll. Aber damals waren unsere Wünsche nur noch auf Norwegen allein gerichtet; wir waren fest überzeugt, daß wir von unserer Tour nach dem Norden nach Bergen zurückkehren würden, um dann von dort aus durch das Hardanger Stüft nach Christiania zu reisen.“ – Etwas ambitionierter lautet die zu demselben Zeitpunkt noch geplante Reiseroute in einem Briefe Gresslys an seinen Freund Franz Lang: „Wir gehen morgen ab nach Moldefjord und Drondheim. Denken von Hammerfest nach Nordcap und von da nach Island und über die Orcaden und Faroer wieder hierher zu kommen, dann zu Land nach Christiania, Stockholm, Copenhagen und heim. Alles wird vom Wetter u.s.f. abhängen.“ – Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 286.

Ein Holzstich nach einer Zeichnung Heinrich Hasselhorsts zeigt die Reisetilnehmer, die, um den Tisch im Schiffsalon versammelt, auf ihr Essen warten, das der soeben eintretende Stewart serviert. (Abb. 3) Die Darstellung entspricht ziemlich genau der Beschreibung Carl Vogts: „Im Fond des Salons eine Thüre, die nach dem Raume führt, den die Dienerschaft einnimmt, daneben ein Sopha [...], über dem ein Spiegel befestigt ist. Hier präsidiert der Commodore [Georg Berna], der das Amt des Familienvaters bei Tische versieht – hier kann auch noch ein Ehrengast Platz nehmen. Auf der Bank zur Linken des Präsidenten haben Vogt und Greßly – zur rechten Herzen und Hasselhorst ihre festen Plätze“.⁹

Bei der Betrachtung des Gruppenporträts der Expeditionsteilnehmer in der großen Kajüte des Schoners „Joachim Hinrich“ kann einem unwillkürlich das bekannte Seeräuberlied „Alle die mit uns auf Kaperfahrt fahren, müssen Männer mit Bärten sein“ einfallen.¹⁰ In der Zeit um 1850 war das Bartragen allerdings eher Ausdruck einer demokratischen oder radikalliberalen Gesinnung.¹¹ Die Runde der versammelten Barträger sei hier kurz vorgestellt.

Georg Berna (dritter von links)

Georg Berna war Jahrgang 1836 und feierte unterwegs seinen 25. Geburtstag.¹² Er entstammte einer gehobenen Frankfurter Kaufmannsfamilie, die es im Seiden- und Tuchhandel zu Ansehen und Reichtum gebracht hatte. Sein Vater, der bereits kurz nach seiner Geburt verstarb, hinterließ ihm ein beträchtliches Familienvermögen.¹³

9 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 5.

10 Tatsächlich erschien das alte flämische Volkslied „Al die willen te kapren varen“ aus dem Milieu der Dünkirchener Freibeuter fünf Jahre vor der Nordlandreise Vogts und Bernas erstmals im Druck. – Vgl. Edmond de Coussemaker, *Chants populaires des Flamands de France. Recueillis et publié avec les mélodies originales, une traduction française et des notes.* Gent 1856. S. 262.

11 Bekannt ist, dass Carl Vogt bei seiner Berufung nach Gießen im Jahre 1847 wegen seines damals verpönten Bartragens bei den vorgesetzten Behörden in Darmstadt und bei seinen Kollegen vor Ort in Gießen für Verstörung und Aufsehen sorgte. – Vgl. Gerhard Bernbeck, „Carl Vogt. Bekanntes, weniger Bekanntes und Neues aus seinem Leben“, in: *Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins* (Gießen). Bd. 62, (1977), S. 221-236; hier: S. 225.

12 Am 30. Juni 1861. Das von Vogt in der *Nord-Fahrt* S. 134-135 geschilderte Festmahl bei dem Kaufmann Hartmann in Trondheim, das laut Gresslys Tagebuch an diesem Datum stattfand, dürfte aus Anlass des Geburtstages Bernas gegeben worden sein.

13 Zur Herkunft Bernas vgl. Bernd Vielsmeier, „Das Budesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen.* Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 216: „Georg Berna stammte aus einer Familie, die sich nach *Pratto Valle Maggia* im Tessin, ihrem Herkunftsort, *Berna di Pratto* nannte. David Berna, der Großvater Georg Bernas, betrieb gemeinsam mit einem Bruder Johann Anton die Seidenwarenhandlung en gros *„Berna Gebrüder 66 & Co“* sowie in Lyon das Seidenkommissionsgeschäft *„Berna Frères & Co“*. Nach dem Tod Johann Anton Bernas 1819 wurde die Lyoner Niederlassung aufgegeben. David Berna blieb alleiniger Geschäftsinhaber des Mainzer und des Frankfurter Kontors. Sein einziger Sohn Johann Anton heiratete am 12. Mai 1835 Marie von Guaita, die Tochter des Frankfurter Bürgermeisters Georg von Guaita und dessen Frau Magdalene Brentano, die eine Schwester der Dichterin Bettine von Arnim und des Dichters Clemens Brentano war. Als einziges Kind dieser Ehe wurde Georg Friedrich David Anton Berna am 30. Juni 1836 in Frankfurt am Main geboren. Sein Vater starb knapp eine Woche

Er war u.a. im Besitz des Rödelheimer Schösschens, das er von seinem Onkel Georg Brentano geerbt hatte. Er galt als ein liebenswürdiger, außergewöhnlich talentvoller und vielversprechender junger Mann, der nicht allein wissenschaftlich interessiert war, sondern sich auch eine Ader für die schönen Künste bewahrt hatte.

Seit einem Jahr war er Besitzer des bescheidenen Landschösschens und Hofgutes in Büdesheim in der Wetterau, das er in ein landwirtschaftliches Mustergut umwandeln wollte.¹⁴ Doch bevor er daran ging, sich auf dieses mühselige Tagesgeschäft einzulassen, wollte er einen lange gehegten Jugendtraum erfüllen und noch einmal etwas ganz Außergewöhnliches unternehmen. Wenn es dabei noch abenteuerlich hergehen sollte, umso besser. Er hatte wohl schon als Jugendlicher die fesselnd geschriebenen Gletscherbücher und Ozeanbeschreibungen des Gießener Zoologieprofessors Carl Vogt gelesen.¹⁵ Wer wäre, so mag er sich gefragt haben, besser geeignet, eine letzte jugendliche Eskapade vor dem Erwachsenwerden bewerkstelligen zu helfen? In der von Georg Berna verfassten Einleitung zu Carl Vogts *Nord-Fahrt* legt er Rechenschaft über seine Reisemotivation ab:

Rasch schwinden die der Jugend vergönnten Jahre dahin und schnellen Schrittes rückt der Lebensabschnitt näher, wo das unstete Treiben in den engen Rahmen eines bestimmten Berufs eingezwängt und eine Bahn betreten werden soll, in welcher feste Normen die Richtschnur bilden, und nicht mehr vorübergehende Laune oder einzig momentanes Interesse an Diesem oder Jenem die Triebfeder sein darf. – Je mehr die wundervollen Tage der Jugend mir gezählt erscheinen, desto reger ward in mir der Wunsch, noch einmal recht weit von jenem gewiesenen Wege abzuschweifen, noch einmal aus den gegebenen Verhältnissen herauszutreten und die Welt von einer ganz anderen Seite anzusehen, als von der, die mir mein Schicksal bestimmt. – So entschloß ich mich, von Allem, was mir auf Erden lieb und theuer, mich zu trennen und in die weite Welt zu reisen. Der Entschluß stand fest; wie denselben aber ausführen, so daß er mir einen bleibenden Schatz gewähre, an dem ich zehren könnte, so lange ich lebe? – Hatte ich auch Freude an Allem, was von Interessantem und Schönem dem Geiste geboten ist, so glaubte ich mich doch nicht hinreichend vorbereitet, die Reise ausschließlich fremder Kunst, den Sitten und Gebräuchen fremder Völker und deren politischen Institutionen zuliebe zu machen. Es zog mich weit mehr an, bei meinem Vorhaben *auf die Natur* mein Augenmerk zu richten, und

nach der Geburt Georgs am 6. Juli 1836 im Alter von dreiundzwanzig Jahren. Da Georg Bernas Großvater bereits 1835 gestorben war, erbt er das beträchtliche Familienvermögen. Seine Mutter heiratete 1840 ihren Vetter Ludwig (Louis) Brentano.“

- 14 Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228.
- 15 Carl Vogt, *Im Gebirg und auf den Gletschern*. Solothurn: Jent u. Gaßmann, 1843. – Carl Vogt, *Ocean und Mittelmeer. Reisebriefe*. 2 Bde. Frankfurt a.M.: Literarische Anstalt, 1848.

besonders großartige Eindrücke der Schöpfung mir zu verschaffen. – Ich entschied mich daher zu Letzterem, als für das, was mir von jeher am meisten zusagte und wofür ich mich am empfänglichsten fühlte. – Zur Leitung und Anregung auf diesem Felde wandte ich mich Anfangs März 1861 an Herrn Professor *Carl Vogt*, dessen Anschauungs-Weise der Natur in seinen Schriften mich mannigfach erfreut hatte. – Wir kamen überein, unseren Himmelsstrich gänzlich zu verlassen und uns dem hohen Norden zuzuwenden, dessen wenig besuchte Gegenden längst meine Neugierde erregten und dessen Klima auch meiner Konstitution am zuträglichsten erschien.¹⁶

Um den vielbeschäftigten Carl Vogt für das Vorhaben zu gewinnen, hatte Berna zunächst die Bekanntschaft Amanz Gresslys, eines langjährigen Freundes und wissenschaftlichen Weggefährten Carl Vogts, gesucht und war dann mit diesem zusammen im Frühjahr 1861 nach Genf gereist, wo Carl Vogt inzwischen im Exil lebte.¹⁷ Eine Anekdote dieser ersten Begegnung zwischen Berna und Vogt schildert Carl Vogts Sohn William in der Biographie seines Vaters, wobei er irrtümlich als Datum „un jour de septembre 1860“ angibt. Der über sein Mikroskop gebeugte Vater habe, ohne aufzublicken, äußerst barsch auf die unwillkommene Störung reagiert. Als Gressly ihm Berna habe vorstellen wollen, habe sich folgender Dialog entsponnen:

- Professeur, répondit l'inconnu en continuant à rire, je suis le docteur Berna, de Francfort-sur-Main; j'adore vos livres et comme je suis riche et que je m'intéresse aux sciences naturelles et que par passe-temps j'étudie la géologie, je désirerais entreprendre en votre compagnie une expédition dans les régions arctiques, aller jusqu'au

16 Georg Berna, „Einleitung“, in: Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. [III]-IV.

17 Dies muss zu einem nicht näher bestimmbareren Zeitpunkt zwischen dem 23. Februar und dem 6. April 1861 stattgefunden haben. Denn aus Briefen Gresslys aus dieser Zeit geht hervor, dass sein für den Sommer des Jahres ursprünglich vorgesehenes Reiseziel Italien sich in diesem Zeitraum änderte: „Du vermuthest mich vielleicht schon jenseits der Alpen an den Ufern der herrlichen Lombardischen Seen oder an den Gestaden des Mittelmeeres - aber nein, meine Reisepole haben sich völlig umgedreht von vollem Süd nach vollem Nord - denn im nächsten Mai verreise ich mit Vogt nach dem Nordkap, und vielleicht auch nach Island - wenn mir nur der leidige Rhumatismus die Ganze Geschichte nicht verdirbt. Ich leide eben wieder daran, doch nicht so arg wie früher, ebenso an Schnuppen und Catarrh. Du siehst, dass der Winter mir überhaupt nicht am besten mitspielt. Und doch statt nach Italien, also nach dem hohen Norden? wirst Du verwundert fragen. Doch werde ich antworten, in Italien siehts zur Zeit kraus und bunt aus und es ist bald zu heiss, um meine Experimente fortzusetzen. Wenigstens wirds doch am Nordkap friedlich aussehen und die drei oder vier Sommermonate ordentlich warm genug machen bei mehrmonatlicher Tageshelle und über den Herbst bis Oktober um England es angenehm genug sein, um nicht lebens überdrüssig zu werden. – In den norwegischen Fiorden werde ich das dem Norden eigenthümliche Thier und Pflanzenleben erforschen können, zu Lande die nordische Flora und Thierwelt. Stoff genug zu tieferen zoologisch-geologischen Studien.“ – Gressly an Franz Lang, Neuchâtel, d. 6. April 1861. In: Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 281.

cap Nord et pousser jusqu'en Islande en essayant de mouiller à Jan Mayen ...

- Voilà qui est parfait, jeune homme, répondit Carl Vogt; nous prendrions Gressly avec nous, j'abandonnerai pendant six mois ma femme, mes enfants et mes étudiants pour aller courir les mers avec vous, sans m'occuper de la nourriture matérielle des uns et de l'intellectuelle des autres ... Vous êtes fou, ma parole d'honneur ...¹⁸

Vogt war derjenige der ehemaligen Paulskirchenlinken von 1848/49, der am deutlichsten von der politischen Kultur der Schweiz geprägt war. Er gehörte dem Führungskreis der radikalen Partei an, die im Kanton Genf das Heft fest in der Hand hatte. So war Vogt in einflussreiche politische Positionen und leitende Stellen in verschiedenen Wissenschaftsinstitutionen aufgestiegen. Für die Dauer der Nordlandfahrt musste Vogt sich von einer ganzen Reihe von laufenden Verpflichtungen freimachen; insbesondere für seine politischen Ämter waren Interims-Vertreter zu wählen usw.

Carl Vogt (zweiter von rechts)

Carl Vogt wurde vor genau zweihundert Jahren im Wartburgfestjahr 1817 in Gießen geboren.¹⁹ Er war ein Neffe der berühmt-berüchtigten Brüder Follen, die die legendäre radikale Studentengruppe der „Gießener Schwarzen“ ins Leben gerufen hatten und an der Gründung der nationalen Urburschenschaft beteiligt waren. Buchstäblich mit der Muttermilch hatte Vogt die politische Radikalität des hessischen Liberalismus aufgesogen. In seiner Gießener Schüler- und Studentenzeit entdeckte er für sich, dass wissenschaftlicher und politischer Fortschritt sich als eine Kette von Revolutionen äußerte, und dieser Gedanke prägte fortan sein Verhalten und seine Entscheidungen.

18 William Vogt, *La vie d'un homme. Carl Vogt*. Paris: Schleicher / Stuttgart: Nägele, 1896, S. 142-143. – „Professor“, antwortete der Fremde lachend, „ich bin Dr. Berna von Frankfurt a. M. Ich bewundere Ihre Bücher und, reich wie ich bin, interessiere ich mich für Naturwissenschaften, und zum Zeitvertreib studiere ich Geologie. Ich möchte in Ihrer Begleitung eine Expedition in die Arktis unternehmen - bis zum Nordkap, nach Island vorstoßen und vor der Insel Jan Mayen vor Anker gehen“. „Das trifft sich wunderbar zusammen, junger Mann!“ antwortete Carl Vogt. „Wir nähmen Gressly mit, ich ließe meine Frau, meine Kinder und meine Studenten für sechs Monate im Stich, um mit Ihnen auf den Meeren herumzuschippern, ohne mich um die materielle Nahrung der ersteren und die intellektuelle der letzteren zu scheren. Auf mein Ehrenwort, Sie sind verrückt.“ – Die von William Vogt überlieferte biographische Anekdote trägt starke Züge einer retrospektiven Stilisierung. Die narrative Triftigkeit ist besonders an der Stelle in Zweifel zu ziehen, wo Berna einen definitiven Plan der Reiseroute unterbreitet, und zwar so, wie er später auch tatsächlich verfolgt wurde. In Wirklichkeit war die Reiseroute im Vorhinein nur sehr vage und mit unterschiedlichen Optionen umrissen.

19 Zu den biographischen Eckdaten Carl Vogts vgl. Rolf Haaser, „Moriz Carriere und Carl Vogt. Eine Neubetrachtung. (Aus Anlass ihres 200. Geburtstages)“, in: *Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins*. 101. Band, Gießen 2016, S. 143-203, hier S. 144. – Der dort irrümlich angegebene Promotionsort Genf ist durch Bern zu ersetzen.

Wie sein berühmter Kommilitone Georg Büchner sah er sich gezwungen, sein Medizinstudium zu unterbrechen und sich den Nachstellungen des berüchtigten Universitätsrichters und Demagogenverfolgers Konrad Georgi (1799-1857) durch Flucht über Straßburg in die Schweiz zu entziehen. Vogts Eltern waren schon vorher mit dem Rest der kinderreichen Familie dorthin ausgewandert, weil sie sich wegen ihrer politischen Gesinnung in Gießen benachteiligt gefühlt hatten. Nach Beendigung seines Studiums in Bern schloss Carl Vogt sich in Neuchâtel einer Gruppe junger Geologen an, die sich um Louis Agassiz, einen der führenden Naturforscher der Schweiz, geschart hatten und dabei waren, die noch völlig neue und heftig umstrittene Eiszeittheorie zu begründen und offensiv nach außen zu vertreten. Aus diesem Grunde hielten sich die wissenschaftlichen Himmelstürmer Jahr für Jahr meist für mehrere Monate auf einer selbstgeschaffenen Forschungsbasis auf dem Unteraargletscher in der Hochgebirgsregion des Berner Oberlandes auf. Während eines mehrjährigen Studienaufenthaltes in Paris vertiefte Vogt dann seine geologischen, biologischen und zoologischen Kenntnisse. Nach langem Hin und Her wurde er im Jahr 1847 durch die Fürsprache einflussreicher Naturwissenschaftler, u.a. Justus Liebig und Alexander von Humboldts, auf den neu geschaffenen Lehrstuhl der Zoologie nach Gießen berufen. Die 1848er Revolution erlebte und prägte Vogt an der Seite Robert Blums als stimmungsgewaltiger Wortführer der Linken im Frankfurter Paulskirchenparlament. Nach der militärischen Niederschlagung der revolutionären Bestrebungen sah sich der steckbrieflich gesuchte Vogt erneut zur Flucht in die Schweiz genötigt. Über Exilaufenthalte in Bern und Nizza fand er schließlich seine zweite Heimat in Genf, wo er als Naturwissenschaftler und Politiker die bereits angedeutete bemerkenswerte Karriere hinlegte.

Bernas Bedürfnis, aus der Alltagswelt auszubrechen, traf bei Vogt auf fruchtbaren Boden. Im Februar war sein Vater in Bern gestorben, und eine Zeit der Abwechslung und der Besinnung fernab allen politischen und wissenschaftlichen Tagesgeschäftes mag ihm angebracht geschienen haben. Außerdem war er gerade in eine heftige Polemik mit Karl Marx verbohrt, der ihm seine Wortführerschaft als linker Radikaldemokrat beschneiden wollte.

Marx' Angriffe gegen Vogt gipfelten in dem Vorwurf, er sei ein bezahlter Agent Napoleons III. und habe damit seine demokratischen Grundsätze verraten. Eine Expedition in den Nordatlantik kam Vogt da gerade recht, denn er konnte damit zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Zum einen konnte er aller Welt vorführen, dass er vor allem ein leidenschaftlicher Naturforscher sei, der keine Gefahren für Leib und Leben scheute, um den Fortschritt der Wissenschaft voranzutreiben. Nicht das politische Tagesgeschäft in Genf und in Paris, – so die Botschaft dieser Geste, – sei sein Handlungsfeld, sondern entlegene Räume wie in diesem Falle das Meer an der Packeisgrenze und die kaum bekannten Gletscher und Vulkane der Arktis. Zum anderen ging es ihm darum, einen ganz konkreten Vorwurf praktisch zu entkräften. Weniger Karl Marx, als ein weiterer Exilgenosse Vogts, Jakob Venedey, hatte nämlich gezielt die Tatsache gegen Vogt auszuspielen versucht, dass er sich von dem Prinzen Napoleon, genannt Plon-Plon, zu einer Expedition in den Nordatlantik hatte anwerben lassen und damit seine, wie Venedey meinte, ohnehin dünnen demokratischen Prinzipien aufgegeben habe. Am deutlichsten

wurde die Unterstellung, Vogt habe durch seine Bereitschaft zur Teilnahme an der Nordfahrt Plon-Plons seine nicht mehr zu kaschierende Unterwerfung unter französische Großmachtinteressen besiegelt, von dem verantwortlichen Redakteur der Allgemeinen Zeitung Gustav Kolb formuliert.²⁰ Vogt begegnete diesen Vorwürfen mit einer öffentlichen Erklärung.²¹ Dass Carl Vogt sich gleichwohl der Brisanz

20 „[...] wie lässt es sich denken dass der Herr *Vogt*, der an der Gränze von Frankreich lebt, der ein Günstling von James Fazy ist, der bei Napoleon so gut angeschrieben steht, der schon zu der vom Prinzen Napoleon gemachten Fahrt nach der Nordsee eingeladen worden, und damals nur durch eine Krankheit abgehalten war – dass Karl *Vogt*, sagen wir, von dem französischen Kaiser und seiner Umgebung übersehen worden wäre? Es wurden damals alle Segel aufgespannt um Federn für die Politik Napoleons zu gewinnen [...]. Wir wissen nun allerdings nicht welcher Betrag dafür an Herrn *Vogt* ausbezahlt, in welche Formalitäten die Sache etwa eingewickelt worden ist, kurz die näheren Umstände dieses Handels sind uns unbekannt.“ – „Vertheidigungsschrift von Dr. G. Kolb. Allg. Zeitung No. 298 25 Oct.“ Abdruck in: Carl Vogt, *Mein Prozeß gegen die Allgemeine Zeitung*. Anhang Nr. 3, S. 5-16; hier S. 9.

21 Carl Vogt, „Erklärung“, in: *Schweizer Handels-Courier* (Biel), Nr. 162 (16.6.1859), Außerordentliche Beilage. – Wiederabdruck: Carl Vogt, *Mein Prozeß gegen die Allgemeine Zeitung*. Anhang Nr. 5. „Ausserordentliche Beilage zu Nro. 162 des Schweizerischen Handelscourir's vom 16. Juni 1859“, S. 20-25; hier S. 24-25: [...] In den Jahren 1850-1852 befand ich mich in Nizza mit manchen gleichgesinnten Freunden zusammen, Laien, welchen meine naturgeschichtlichen Untersuchungen ein Gegenstand des Staunens waren. Unter diesen befand sich ein Freund Proudhon's der später nach längerer Verbannung nach Frankreich zurückkehrte und in nähere Verhältnisse zum Prinzen Napoleon kam. Als die Idee einer temporären Verschickung des damals in Ungnade befindlichen Prinzen nach dem Norden auftauchte, sprach dieser Freund ohne mein Vorwissen mit Begeisterung von meinen Arbeiten in Nizza, welchen er beigewohnt, und drang wiederholt darauf, mich zur Theilnahme einzuladen. Dies geschah und nach Berathung mit Freunden nahm ich den ehrenvollen Ruf an, der mir die Aussicht gab, grossartige Hilfsmittel zu wissenschaftlichen Zwecken verwenden und Länder besuchen zu können, zu deren Bereisung meine Privatmittel niemals ausgereicht hätten. Leider warfen mich übermässige Anstrengungen und Vorbereitungsstudien auf ein lebensgefährliches Krankenlager, was meine Theilnahme an der Reise verhinderte. Der Prinz glaubte, meine Krankheit sei ein aus demokratischer Reflexion nachträglich entsprungener Vorwand gewesen. Als er im verflossenen Sommer nach Genf kam, wurde am vorletzten Tage seiner Anwesenheit eine Zusammenkunft veranstaltet, bei welcher ich Gelegenheit hatte, den Prinzen von dem Ungrunde seines Verdachtes zu überzeugen und ihn als einen lebenswürdigen Gesellschafter kennen zu lernen. Damit schliesst meine Beziehung zu dem Prinzen Napoleon.

Ich habe mich von jeher stark genug gefühlt in meinen Grundsätzen und Ueberzeugungen, um keine anderweitige Berührung zu scheuen. Seit Jahrzehnten bringt mich meine Wissenschaft in engen Umgang, in vielfache Berührung, in wiederholte Correspondenzen mit Männern, welche der meinigen vollkommen entgegengesetzte politische Ansichten haben. Ich glaube nicht, dass irgend einer behaupten könne, auf mich abgefärbt zu haben. Ich habe Jahre lang mit dem Prinzen von Canino in wissenschaftlichen Beziehungen gestanden und bin desshalb ebensowenig Bonapartist geworden, als ich habsburgisch geworden bin durch einige wissenschaftliche Beziehungen zum Erzherzog Johann.

Die Reise mit dem Prinzen Napoleon würde ebensowenig auf meine politische Gesinnung influirt haben, als die Reise der Fregatte Novara, für deren wissenschaftliche Commission ich von österreichischer Seite um Ausarbeitung von Instruktionen ersucht wurde und von der ich noch jetzt von Zeit zu Zeit Berichte über den Fortgang der auf meine Veranlassung unternommenen Untersuchungen erhalte, meine Gesinnungen gegen Habsburg hingelenkt

einer Teilnahme an der Polarexpedition des Prinzen durchaus bewusst gewesen zu sein scheint, lässt sich vermuten, denn er sprang im letzten Moment noch, angeblich aus gesundheitlichen Gründen, von diesem Projekt ab. Auch hier lautete die unausgesprochene Botschaft an Marx und Konsorten, dass es ihm schon damals, wie heute, um nichts anderes als um die unpolitische Erforschung der Polargegenden gegangen sei.

Alexander Alexandrowitsch Herzen (zweiter von links)

Als Expeditionsarzt hatte Vogt seinen wissenschaftlichen Schützling Alexander Herzen junior ausgesucht. Dessen Vater war der berühmte russische Sozialist und Schriftsteller Alexander Herzen, dessen enger Freund Carl Vogt war. Der junge Alexander Alexandrowitsch Herzen hatte im Frühjahr 1861 erst einundzwanzig-jährig in Bern sein Medizinstudium beendet. Er verfügte daher über keinerlei medizinische Erfahrung, als er sich der Gruppe um Georg Berna anschloss, und in der Tat zeichnete er sich auf der Reise eher als Jäger, denn als Arzt aus. Statt eines Arztkoffers hatte er nämlich nichts als einen Jagdbeutel als Gepäck mit an Bord gebracht.

Zweifellos hatte Carl Vogt diese unter dem Aspekt der Nützlichkeit für das Vorhaben eher fragwürdige Personalie bei Berna durchgesetzt. Der alte Alexander Herzen hatte gehofft, dass sein Sohn sich an seinen revolutionären Aktivitäten beteiligen werde. In diesen Erwartungen sah er sich aber getäuscht. Die Interessen seines Sohnes hatten sich nämlich in eine ganz andere Richtung entwickelt. Der junge Mann hatte sich in Carl Vogts Nichte, Emma Urich,²² verliebt, die damals in Zürich in einem Internat lebte. Jung und hübsch, wie sie war, war sie geprägt durch den begrenzten politischen Horizont und den kolonialistischen Lebensstil ihrer Eltern, die Besitzer einer Sklavenplantage in Trinidad waren. Begreiflicher Weise widersetzte sich der alte Herzen den Hochzeitsplänen seines Sohnes. Er betrachtete das junge Paar als zu unterschiedlich für eine ernste und dauerhafte Verbin-

hat. Ich bedaure noch heute, dass ein neidisches Geschick mich der Gelegenheit beraubte, die Nordpolreise zu machen und trotz aller Verdächtigungen würde ich noch heute eine Gelegenheit, der Wissenschaft dienen zu können, mit Freuden ergreifen, möge sie geboten werden, von wem sie wolle. Ich bin weit entfernt, mich mit Grösseren vergleichen zu wollen – aber hat man Humboldt, dem freisinnigen Bürger, der mit der Opposition stimmte, jemals einen Vorwurf daraus gemacht, auf Kosten des absoluten Czars eine wissenschaftliche Reise nach Sibirien gemacht zu haben?

Ich bin mir bewusst, stets auf derselben Linie gestanden zu haben: freie Selbstbestimmung der Individuen, wie der Völker. Auf diesem „dünnen Princip“ werden Sie mich stets finden, Herr Jakob Venedey. – Genf, den 10. Juni 1859. – C. Vogt.

22 Die Konturen der Biographie Emma Urichs und ihrer Familie lassen sich bei dem derzeitigen Forschungsstand nur sehr vage nachzeichnen. Emma Urich war eine Tochter von Carl Vogts Schwester Sophie. Sophie Vogt (Gießen 1825 - ?), lebte zeitweise bei ihrem Onkel August Follen in Zürich; verh. vor 1846 mit Wilhelm Urich aus Michelstadt, Plantagenbesitzer auf Trinidad; in den 1860er Jahren Rückkehr nach Europa mit wechselnden Wohnorten (Bern, Genf, Paris). Ein Bruder von Emma Urich war der Komponist John Urich.

dung.²³ Die Verlobte Sascha Herzens wird von Alexander Herzen senior einmal in einem Brief als Kreolin bezeichnet, Emma Urich scheint also eine illegitime Tochter aus einer Liaison der Schwester Carl Vogts mit einem der schwarzen Sklaven der Plantage gewesen zu sein. Die Vorbehalte Alexander Herzens gegen die ungleiche Verbindung müssen aber nicht unbedingt rassistisch motiviert gewesen sein. War er doch generell misstrauisch gegenüber der Beständigkeit von Saschas Gefühlen; denn immerhin waren ihm dessen zahlreiche Liebesabenteuer nur zu bekannt, insbesondere das amouröse Verhältnis mit einer Engländerin, mit der er einen unehelichen Sohn gezeugt hatte. Ein halbes Jahr Gefühlsabkühlung im Polarmeer dürfte dem alleinerziehenden Vater als die richtige Medizin für den hitzigen Liebhaber erschienen sein.

Heinrich Hasselhorst (erster von links)

Der als Expeditionsmaler angestellte Johann Heinrich Hasselhorst (1825-1904)²⁴ war rund 15 Jahre älter als Herzen und Berna. Man könnte ihn als den zeichnenden Berichterstatter der Nordlandreise bezeichnen. Vogt nennt ihn einmal treffend „das Auge der Expedition“. Neben den von Carl Vogt in die *Nord-Fahrt* eingerückten Illustrationen Hasselhorsts haben sich noch einige wenige weitere bildkünstlerische Objekte erhalten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Polarexpedition des Jahres 1861 stehen.

Hasselhorst stammte aus alteingessener Frankfurter Familie und hatte sich ab 1837 am Städelschen Kunstinstitut ausbilden lassen. 1841 hatte er sich bei einem Vetter Carl Vogts, dem bekannten Architektur- und Arabeskenmaler Friedrich Maximilian Hessemer, einem gebürtigen Darmstädter und zeitweiligen Gießener Studenten, dem Zeichnen architektonischer Verzierungen gewidmet. Weitere Lehrer am Institut waren Johann David Passavant und Philipp Veit. Bei dem Genre- und Landschaftsmaler Jakob Becker hatte Hasselhorst Privatstunden genommen.

23 Marc Vuilleumier, „Révolutionnaires de 1848 et exilés. Carl Vogt, Herzen et la Suisse. Introduction et édition des lettres“, in: Marc Vuilleumier, Michel Aucouturier, Sven Stelling-Michaud, Michel Cadot (Hg.), *Révolutionnaires et exilés du 19e siècle: Autour d'Alexandre Herzen*. Genève: Droz, 1973, S. 7-252; hier S. 209, S. 214

24 Maßgeblich zu Hasselhorst: Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986; besonders Kapitel 3: „Nordlandreise Mai bis Oktober 1861“, S. 106-126; sowie Werkverzeichnis „Nordlandfahrt“ (Ölgemälde), S. 425-429; Werkverzeichnis „Nordlandfahrt“ (Aquarelle und Zeichnungen) S. 538; Werkverzeichnis „Nord-Fahrt“ (Druckgraphiken) S. 634-636. Im Abbildungsteil: S. 681-686 (verschiedene Beispiele bezogen auf die Nordlandreise 1861). – Vgl. auch Gabriele Mendelssohn, *Johann Heinrich Hasselhorst (1825-1904). Gemälde, Aquarelle, Zeichnungen*. Katalog Gedächtnisausstellung vom 27.11. bis 29.12.1889 in der Galerie, Neue Mainzer Straße 47-53, Frankfurt am Main. Hg. v. der Frankfurter Sparkasse. Frankfurt am Main, 1989; besonders Kapitel „Nordlandreise 1861“, S. 25-29. – [kompakte Zusammenfassung der entsprechenden Abschnitte aus der Dissertation der Autorin aus dem Jahr 1986; mit Abbildung „Studium an Deck“ aus der *Nord-Fahrt* Carl Vogts. Lt. Ausstellungsverzeichnis befanden sich unter den Exponaten neben Buchillustrationen aus Carl Vogts *Nord-Fahrt* noch das Aquarell *Forschungsschiff „Joachim Hinrich“ aus Blankenese* aus dem Historischen Museum Frankfurt am Main und das Ölgemälde *Gebirgige Landschaft in Norwegen* aus Privatbesitz].

Während des Revolutionsjahres 1848/49 lithographierte er Porträts von Abgeordneten für das von dem Frankfurter Verleger Jügel veranstaltete Album der Paulskirchenparlamentarier. Für denselben Verlagsbuchhändler also bereits, der 1863 den von Vogt verfassten Expeditionsbericht in Verlag nehmen sollte. 1852 finden wir Hasselhorst in der Pariser Bohème und 1855 bis 1860 im geselligen Kreis der deutschen Künstler in Rom; u.a. in freundschaftlichem Verkehr mit dem Nazarener Peter von Cornelius und dem späteren Hauptvertreter des deutschen Symbolismus Arnold Böcklin.

Kurz bevor er sich der Expedition anschloss, war er von einem mehrjährigen Aufenthalt in Rom nach Frankfurt zurückgekehrt, um eine Stelle als Zeichenlehrer am Städel anzutreten.

Der Künstler stand noch ganz im Zeichen seiner in Italien geübten Malweise. Er hatte sich vor allem dem Sujet der intimen Landschaften gewidmet und war auf lauschige, schattige, verwinkelte Landschaftsausschnitte südlicher Provenienz spezialisiert. Auf der Nordfahrt hingegen sollte er sich in krassem Gegensatz dazu mit großen, erhabenen, ganz frei von jeglicher idyllischen Sentimentalität aufgefassten Natureindrücken und ästhetischen Erfahrungen befassen. Das bewog ihn u.a. dazu, extreme Quer- und Panoramaformate zu wählen. Nicht mehr die warmen, lichtdurchfluteten Landschaften des europäischen Südens mit den bunten und lebensfrohen Bewohnern des Mittelmeerraumes boten sich dem Künstler nun als Motive dar, sondern die kalten, unwirtlichen und vielfach trüben Bereiche des rauen und meist menschenleeren Nordens.²⁵

Amanz Gressly (erster von rechts)

Amanz Gressly, Jahrgang 1814 und mit 57 Jahren der Senior der Expeditionsgruppe, gehörte zu den erwähnten geologischen Himmelstürmern in Neuchâtel, denen auch Carl Vogt angehört hatte. Er war zu seiner Zeit derjenige, der sich in der Geologie des Schweizer Juragebirges am besten auskannte, und wurde insbesondere von Eisenbahngesellschaften zu Rate gezogen, wenn sich Probleme beim Tunnelbau ergaben. Er hatte Theologie studiert und daher keine Aussicht auf eine Universitätskarriere als Naturwissenschaftler. Nach Vogts Schilderungen war er ein in seine geologische und paläontologische Flächenforschung vertiefter Naturbursche und Mineraliensammler, der seine äußere Erscheinung vernachlässigte und sich gerne nach getaner Arbeit dem Alkoholgenuss hingab. Hasselhorst spielt in seinem Kajütenporträt auf diese Eigenschaft an. Ein Brief, den Gressly nach der Nordfahrt von Büdesheim an einen Freund in der Schweiz schrieb, scheint diesen Eindruck zu unterstreichen: „Mir könnte es hier [in Büdesheim] übrigens nicht besser gehen, ich werde von Herrn Berna auf Freundes Fuß gehalten, und auf

25 Bereits Gabriele Mendelssohn hat die Eckpunkte dieses Szenenwechsels benannt und damit unterstrichen, dass der Künstler während der Expedition Eindrücke sammelte und verarbeitete, „die in krassem Gegensatz zu denen der kurz vorher gemachten Italienreise standen“. Gabriele Mendelssohn, *Johann Heinrich Hasselhorst (1825-1904). Gemälde, Aquarelle, Zeichnungen*. Katalog Gedächtnisausstellung vom 27.11. bis 29.12.1989 in der Galerie, Neue Mainzer Straße 47-53, Frankfurt am Main. Hg. v. der Frankfurter Sparkasse. Frankfurt am Main, 1989; Kapitel „Nordlandreise 1861“, S. 25-29; hier S. 29.

seiner großartigen Meierei lebt es sich ganz behaglich. Wenn ich auch den feurigen Neuchâtelier vergessen muss, so korrigiere ich den Apfelwein tüchtig mit Cognac und Rum, habe aber zur weiteren Entschädigung reichlich Wildpret zur Disposition, und entschädige mich dann in Frankfurt zuweilen für den Rest.“²⁶ Carl Vogt weist seinem Freund Gressly in der *Nord-Fahrt* die Rolle des Expeditionsclowns zu, dessen tolpatschige Eskapaden ihm Anlass zu verschiedenen humorvollen Pointen liefern. Diese auf Kosten der persönlichen Integrität Gresslys gehende Stilisierung wird dem Jurageologen allerdings in keiner Weise gerecht,²⁷ wovon man sich anhand des kürzlich bekannt gewordenen Notizbuches überzeugen kann, das Gressly während der Expedition führte.²⁸

Das Schiff

Am 19. Mai 1861, es war Pfingstmorgen, konnten die Abonnenten der *Frankfurter Nachrichten* beim Frühstück sich über den Stand der Expeditionsvorbereitungen in Hamburg informieren:

In unserer Mitte, schreibt der ‚Hamburger Freischütz‘, weilt in diesem Augenblicke Carl Vogt, der im Begriff ist, eine Reise nach dem Nordcap anzutreten. Ein junger Frankfurter veranstaltet nämlich auf seine Kosten eine wissenschaftliche Expedition nach jenen nördlichen Gewässern [...]. Ein Blankeneser Schiff, eine Yacht von 150 Tonnen, ist dazu durch Vermittlung des hiesigen Hauses Merck gechartert. Bis zum 22. des Monats wird das Schiff bemannt und

26 Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 321.

27 Zur biographischen und wissenschaftlichen Bedeutung Gresslys vgl. zuletzt: Hannes Hänggi, „Amanz Gressly: Pionier der Geologie“, in: *Mitteilungen / Naturforschende Gesellschaft des Kantons Solothurn*. Bd. 43 (2017), S.10-35. – Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-681521>

28 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“. – Zu den handschriftlichen Notizbüchern Gresslys vgl.: Thomas Briner und Silvan Thüning, „Nie unversichert auf die Post: Notizbücher des bedeutenden Geologen Amanz Gressly neu digital zugänglich“, in: *Mitteilungen / Naturforschende Gesellschaft des Kantons Solothurn*. Bd. 43 (2017), S. 37-47. – Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-681522> - Die darin befindliche Beschreibung des für die Expedition des Jahres 1861 relevanten Notizbuches lautet: „Notizbuch IV, 1861, 380 S. 10,5x17cm, Ganzledereinband (Verzeichnis Grob Nr. 8). Das Notizbuch IV diente Gressly als Bootjournal während der Nordlandreise von Hamburg entlang der norwegischen Küste zum Nordkap, nach Jan Mayen und Island und über Schottland zurück nach Hamburg. An dieser Expedition nahm er auf Einladung von Carl Vogt teil. Nach vielen leeren Seiten folgen weitere Reisenotizen unter dem Titel «Reise nach Norwegen und Island im Jahre 1861». Die Reisenotizen beinhalten fast ausschliesslich Texte. Auf den letzten Seiten des Notizbuches finden sich einige kolorierte Zeichnungen von Gletschern (Island? Jan Mayen?), geologische Profile aus England und die Zeichnung eines isländischen Hauses.“ – Präzisierend zu dieser Beschreibung ist darauf hinzuweisen, dass der erste Teil des Notizbuches die Abschrift des Bordjournals des Steuermanns der „Joachim Hinrich“ in der Handschrift Gresslys beinhaltet. Die Gletscherabbildungen am Ende des Notizbuches geben zweifelsfrei den östlichen Küstenbereich des Beerenbergs auf der Insel Jan Mayen wieder. – Ich danke Silvan Thüning für die digitale Bereitstellung der Notizbücher IV und V.

ausgerüstet sein und dann sofort abgehen. Zu Anfang September denkt man heimzukehren.²⁹



Abb. 4: Heinrich Hasselhorst: *Das Forschungsschiff „Joachim Hinrich“*.
Aquarell, 1861, 20,5 × 25, 5 cm. Historisches Museum Frankfurt,
Inv. Nr. C 42469 (aus: Berger „Nordpol“, 2007, S. 38).

Von der Hand des für die Illustrationen der Expedition zuständigen Malers Hasselhorst ist ein Aquarell überliefert, das den unter dänischer Flagge segelnden Zweimaster unmittelbar vor dem 29. Mai fest vertäut mit eingeholten Segeln im Hamburger Hafen zeigt. (Abb. 4) Die für Hasselhorst untypische, sehr zurückhaltende Farbbigkeit dieses Werkes (blauer Schiffsrumpf, rote Flaggen, brauner Hintergrund) dürfte der Realität wenig entsprochen haben.³⁰ Vorausgesetzt man nimmt die Schilderung Vogts für bare Münze, nach der das Schiff so bunt angemalt gewesen sei, dass „Hasselhorst [...] einen Schrei des Entsetzens aus[stieß], als er den Schooner zum ersten Male erblickte“.³¹ Auch der offizielle königlich-dänische Marinemaler und Mitglied der Königlichen Akademie Kopenhagen Anton Melbye (1818-1875), den Vogt noch kurz vor der Abfahrt in einem Eisenbahnabteil auf der Fahrt zwischen Kiel und Hamburg kennengelernt hatte,³² sei mit der Bemalung

29 *Frankfurter Nachrichten. Extrabeilage zum Intelligenz-Blatt der freien Stadt Frankfurt für Tagesneuigkeiten, Politik, Literatur, Kunst, Theater und Gemeinnütziges*. Nr. 58 (19.5.1861), Pfingstmorgen, S. 458.

30 Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 106.

31 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 3.

32 Ausschnitt eines Briefes Carl Vogts an einen Bekannten Moritz Hartmanns o.O. [Hamburg], o.D. [Mai 1861]. Wienbibliothek I. N. 47799: „Sage Moritz, wir hätten seinen Freund Melbye hier getroffen. In Kiel steigen wir in ein Rauch-Coupé - Gressly, Herzen, Dr. Graefe, Maler

nicht zufrieden gewesen. Dieser habe gemeint, „man könne die Farben zwar abstimmen in einem Bilde, allein eine schwierige Aufgabe sei es immerhin.“³³

Es handelte sich um ein umgebautes, zweimastiges Kauffahrteischiff,³⁴ fünf- undneunzig Fuß lang und dreißig Fuß breit (ca. 28m x 10m), in dessen Frachtraum Kajüten und zur Bequemlichkeit der Reisenden ein Salon eingebaut wurden. Jeder Reiseteilnehmer hatte seinen eigenen Raum mit Bett und Waschtisch, fünf Fuß breit, sieben Fuß lang – gerade hoch genug, dass ein Hüne wie Carl Vogt aufrecht darin stehen konnte. Jeder richtete sich nach Bedarf und persönlicher Vorliebe ein. Ein unter der Decke hängendes Netz diente zum Aufbewahren kleinerer Gegenstände und ein Leuchter, der jedoch selten, etwa bei dichtem Nebel etc. benötigt wurde. Denn in die Kajütendecken waren Glasprismen eingelassen, welche das Tageslicht hereinließen, das nördlich des Polarkreises praktisch 24 Stunden am Tag verfügbar war.³⁵ Eine ganze Reihe spezieller und bislang unbekannter Schiffsdaten finden sich in Gresslys Notizbuch, angefangen von der Dicke und Höhe des Großmastes (18 Zoll bzw. 64 Fuß über Deck) sowie des Besanmastes (15 Zoll bzw. 54

Hasselhorst und ich - ein Unbekannter kommt noch hinein und setzt sich mir gegenüber. Ein Gespräch entspinnt sich - eine große Mappe droht oben herabzufallen - Sie sind wohl Künstler? - Zu dienen, Marinemaler von Kopenhagen - darf ich um Ihren Namen fragen? Melbye - Ich fixire ihn scharf, greife in die Tasche, ziehe Moritzens Karte heraus - der Mensch wird verlegen, bis sich meine Absicht ergab. Nun führen wir die 3 Stunden sehr vergnügt mit einander. Er läßt Moritz sehr grüßen und will, wenn möglich, ihm ein klein Bild von unserer Abfahrt auf dem Schiff schicken.“

33 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 3.

34 Den schnellen und schmucken Zweimastschoner hatte sich der erfahrene Schiffskapitän Hans Stehr fünf Jahre zuvor auf einer Blankeneser Werft bauen lassen. Außer dass Stehr noch in den 1870er Jahren mit dem Schiff um die westindischen Inseln, vor Brasilien und im La Plata Gebiet kreuzte, ist mir über das weitere Schicksal des Kapitäns und seines Bootes nichts bekannt geworden.

35 Eine detaillierte Beschreibung der Kajüten findet sich in: Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992. S. 229-254; hier S. 231-233: „Die Kabine des Commodore Berna war größer als die seiner Reisebegleiter, möbliert mit einem Bücherschrank, reich bestückt mit entsprechender Reise- und Fachliteratur, einem Sofa und einem Schreibtisch. Hier fanden die Besprechungen statt, und wer Ruhe suchte, konnte sich an diesen Ort zurückziehen. Alle Kabinen lagen um den Salon herum, der mit einem massiven Tisch und mit rotem Samt gepolsterten Bänken eingerichtet war. In diesem Raum wurden die gemeinschaftlichen Mahlzeiten eingenommen. Bei schlechtem Wetter traf man sich hier zum Schach- oder Whistspiel. Salon und Kabinen waren mit Baumwollstoff tapeziert und mit Teppichen ausgelegt, die Wände, an welchen die Betten standen, waren gepolstert. Schiffskenner bestätigten, daß ein Linienschiff nicht besser und komfortabler hätte ausgestattet sein können. Über den Raum der Dienerschaft gibt es keine Beschreibung. Auch die Wissenschaft brauchte Platz. In einem gesonderten Raum neben dem Salon stand außer dem Bett eines Bediensteten ein Tisch, beladen mit Mikroskopen, anatomischen und physikalischen Instrumenten und Körben voller Gläser. Unter dem Tisch lagen Schleppnetze, Brecheisen und Pickel. Bei schönem Wetter fand die wissenschaftliche Arbeit an Deck statt. Hier hatten auch die durch Körbe geschützten großen Glaskübel ihren Platz, in denen die gefangenen Seetiere aufbewahrt wurden. Für die anzulegenden Sammlungen war ein gesonderter Raum vorgesehen. Außer den speziell eingebauten Räumen gab es natürlich auch noch die für Kapitän und Mannschaft, Küche und Vorräte.“

Fuß über Deck), die Entfernung von dem Fockstag bis zur vorderen Kante des Fockmastes (30 Fuß), bis hin zu dem Abstand zwischen dem Schiffsende bis zu den sogenannten Judasohren³⁶ (100 Fuß). Das Topp des Großmastes betrug 9 Fuß, das des Besanmastes 7 Fuß.³⁷

Der im obigen Zeitungsbericht erwähnte Bankier Ernst Merck war eine geachtete Persönlichkeit der Hamburger Stadtgeschichte und ein alter Bekannter Vogts, der mit ihm zusammen auf den Abgeordnetenbänken der Frankfurter Paulskirche gesessen hatte. Als designierter Finanzminister einer ersten frei zu wählenden Reichsregierung verwaltete Merck u.a. die gesammelten Gelder für die Unterstützung flüchtiger Revolutionäre. Eine Beschreibung der Schiffsausstattung wäre unvollständig, wenn man nicht auf seine tätige Mithilfe rekurrierte. Solches unterlässt auch nicht Georg Berna in der bereits zitierten Einleitung zur *Nord-Fahrt*: „Zur Lösung meiner übernommenen Aufgabe stand mir Baron *Ernst Merck* in Hamburg wahrhaft als Freund zur Seite. Ihm habe ich's zu verdanken, und thue dies hiermit von ganzem Herzen, daß die Reise in jenen unwirthsamten Gegenden so genußreich und verhältnißmäßig in so angenehmer Weise von Statten gehen konnte.“³⁸ Merck hatte in Heidelberg Jura studiert und hatte berufliche und private Kontakte zu Frankfurt, seine Frau stammte aus der angesehenen Frankfurter Kaufmannsfamilie Borstnig und auch sein Schwiegersohn in spe entstammte dieser Familie. Inzwischen war er zum Baron und Genralkonsul Österreichs für Hamburg avanciert, was ihm in der Wirtschafts- und Bankenkrise des Jahres 1857 zu statten kam. Man vermutete in ihm wohl zu Recht den Strippenzieher hinter den Kulissen, als die österreichische Regierung die Hamburger Kaufmannschaft mit einem ansehnlichen Kredit ausstattete und auf diese Weise das wirtschaftliche Überleben manches Hauses ermöglichte.³⁹ Er war der typische Vertreter eines merchant banker, denn sein Haus nahm neben dem eigentlichen kaufmännischen Unternehmen auch Bankgeschäfte wahr. Es betrieb außerdem eine Dünger-Fabrik und war im Versicherungswesen stark verankert. Zusätzlich beteiligte es sich an dem Gründungsgeschäft von Eisenbahnen, Banken und Industrien.

Die Belegung des Schiffes

Die Belegung des Schiffes während der Nordlandreise gliederte sich in drei Gruppen. Neben den fünf Passagieren gab es eine vierköpfige Dienerschaft, die nicht zur regulären Schiffsmannschaft gehörte und eigens für die Expedition ausgewählt wurde. Eine Sonderstellung unter dieser Gruppe nahm der wohl aus Budesheim

36 Hölzer beiderseits des Vorstevens am Bug zur Stützung des Bugspriets, auch Ohrhölzer genannt.

37 Gressly „Schoner Joachim Hinrich“ in: Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 109; – vgl. auch die Zusammenstellung weiterer Schiffsdaten ebd. S. 204.

38 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. V.

39 Helmut Böhme, *Frankfurt und Hamburg. Des Deutschen Reiches Silber- und Goldloch und die allereinglichste Stadt des Kontinents*. Frankfurt a.M.: Europäische Verlagsanstalt, 1968, S. 266-268.

mitgebrachte,⁴⁰ ursprünglich aus Böhmen stammende Leibjäger Georg Bernas namens Hubert,⁴¹ der wie die Mitglieder des Expeditionsteams über eine eigene Kajüte verfügte. Auch ein zusätzlicher Koch aus Berlin, ein Steward aus Hamburg und ein Bäcker aus Mecklenburg gehörten zur „Luxusausstattung“ des Schoners. Offensichtlich wurde besonderer Wert daraufgelegt, dass Bequemlichkeit und leibliches Wohl an Bord einen gewissen gehobenen Standard nicht unterschritt. Bei besonderen Anlässen nahm auch der Kapitän an den Mahlzeiten der Reiseteilnehmer im Salon des Schiffes teil. Die eigentliche Schiffsmannschaft bestand aus acht Personen. Lediglich der Kapitän Hans Stehr aus Blankenese und der Steuermann Johann Heinz, Holsteiner, werden von Vogt mit vollem Namen genannt.⁴² Anhand des unveröffentlichten Notizbuches des Expeditionsteilnehmers Gressly, lassen sich die Daten Vogts ergänzen und in begrenztem Maße auch korrigieren.⁴³ Demnach hieß der Steuermann Joh. Hains bzw. Heins und stammte aus Neumühlen. Es kommen zwar mehrere örtliche Zuordnungen unter diesem Namen in Betracht, aber die Vermutung liegt nahe, dass es sich um einen Ort dieses Namens im damals dänischen Hoheitsgebiet handelte. Da das Schiff ein dänisches war, erscheint es plausibel, dass auch der Kommandostab aus dänischen Kräften bestand. Auch der bei Vogt als Jan bezeichnete zweite Matrose war Däne, nach Gressly hieß er Johann Nielsen und stammte von der dänischen Insel Rud Kioebing (heute: Rudkøbing). Zum dänischen Teil der Besatzung zählte weiterhin der Schiffskoch Hans Jansen von Kappel (Schleswig), bei Vogt „Hans, Koch, Holsteiner“. Bei dem von Gressly verwendeten Ortsnamen Kappel handelt es sich um die dänische Bezeichnung für Kappeln (Schleswig-Holstein); der Ort war bis 1867 dänisch. Holsteiner war auch der Jungmatrose Paul, der von Gressly als „Paul Thormählen aus den Kolmas bei Glückstadt Holstein“ identifiziert wird. Zweifellos handelt es sich um den Ort Kollmar, – der Plural bezöge sich dann auf die Güter Klein-Kollmar und Groß-Kollmar. Dieser Paul Thormählen war vielleicht ein Verwandter des ersten Matrosen Friedrich Thormählen, der ebenso wie der dritte Matrose Johann Jansen, von Gressly als Leichtmatrose eingestuft, aus dem norwegischen Bergen stammte. Ein von Vogt nicht erwähnter Leichtmatrose namens Heinrich wurde während der Fahrt durch einen versehentlich ausgelösten Gewehrschuss an der Hand verletzt⁴⁴ und musste in Bergen ins Spital gebracht werden. Er wurde

40 Ein Frankfurter Zeitungsbericht, der sich auf Nachrichten aus Tromsøe beruft, erwähnt u.a. einige Jagden, die Berna unternahm; „begleitet von seinem treuen Büchsenspanner, welcher die ganze Reise mitmachte“. – *Die Zeit. Beilage zu Nr. 120*. Frankfurt a/M. (22.8.1861), S. 1460.

41 Nicht identifiziert; Hubert scheint allerdings der Nachname gewesen zu sein.

42 Liste der „Insassen des Joachim Hinrich“, abgedruckt im Anschluss an das Inhaltsverzeichnis in Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), o. S.

43 Amanz Gressly, „Schiffsmannschaft“, in: Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 110.

44 Vgl. Amanz Gressly an Professor Dr. Franz Vinzenz Lang (1821-1899), „Auf dem Joachim-Hinrich, Cpt. Stehr, Bergen, den 9. Juni und 11. Juni 1861“: „Ein Unfall trübte unsere gute Laune. Ein Flintenschuss, von einer auf's Verdeck fallenden Büchse zerschmettert einem jungen Matrosen die linke Hand, doch geht es nun ausgezeichnet so dass er ohne grosse Folgen davon kömmt.“ – Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand*

durch einen anderen Matrosen, vielleicht den o.g. Paul Thormählen, ersetzt. Der Küchenjunge Eduard, von Vogt despektierlich als „Landratte aus Sachsen-Altenburg“ charakterisiert, desertierte laut Gressly nach einem schweren Äquinoktialsturm unmittelbar nach der Landung im schottischen Greenock, angeblich um sich nach Nordamerika abzusetzen.

Öffentliche Resonanz.

Diese Detailanalyse der Schiffsbelegung aufgrund der von Gressly in seinem Reisenotizbuch hinterlassenen Daten desavouiert zu einem gewissen Grade die Charakterisierung des Schiffes als ein „von Holz zu Mann“ deutsches Schiff, die mehr dem damaligen politischen Wunschdenken der von Vogt adressierten deutsch-nationalen Leserschaft entsprach als den oben analysierten Tatsachen. Diese zweifelsohne rein politisch motivierte Selbstapostrophe ist dadurch noch besonders akzentuiert, dass sie den Reisebericht eröffnet:

Am 29. Mai 1861 lichtete der Schooner Joachim Hinrich, von 57 dänischen Commerzlasten, unter dem Befehle des Kapitäns Hans Stehr, im inneren Hafen von Hamburg die Anker, um uns der norwegischen Küste entgegenzutragen. Zwar war es von Holz zu Mann ein deutsches Schiff; denn in Blankenese war der schucke Schooner gebaut, dessen Eigenthümer sämmtlich aus jenem wunderbaren Seefahrers-Dorfe stammten, und von Hamburg aus war er befrachtet. Nichts desto weniger flatterte über dem Hinterdeck eine gewaltige Flagge mit dem dänischen Kreuze, und an den Hauptbalken war das dänische Königszeichen mit der Krone darüber tief eingebrannt, so daß kaum der dicke Oelfarbenüberzug es verdecken konnte. Vor etwa zwölf Jahren, sagte uns der Kapitän, sei er auch wohl unter einer anderen Flagge gefahren, unter der schwarzrothgoldenen mit dem Nesselblatte, und in Italien sei alle Welt zusammengelaufen, um die herrliche Flagge zu bewundern, die man auch schön in die Ferne sehen könne. Das sei aber bald darauf abgestellt worden und jetzt müsse er wieder unter derselben Flagge segeln, vor welcher er damals sich in die Watten habe flüchten müssen, um nicht gekapert zu werden. Uebrigens sei die dänische Flagge auch eine sehr gute Flagge, wohl angesehen in allen Meeren, und überall fände man Konsuln, die sich lebhaft ihrer Schiffe annähmen, während im Jahre 1848 sich Niemand habe finden wollen, der in fremden Häfen die Berechtigung der schwarzrothgoldenen Flagge vertheidigt hätte. Gleichsam zur Neutralisierung des uns gerade

Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865). Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 286. – In seinem Notizbuch hielt Gressly den Vorfall ebenfalls fest. Demnach glitt Herzen oder der Jäger Hubert an Bord aus und stolperte über eine Eisenstange. Die zu Boden fallende geladene Jagdflinte entlud sich und traf den Matrosen konzentriert an der Daumenkehle der linken Hand. Einige Schrotkugeln trafen auch die Weichteile des jungen Mannes. Der von „H.“ verursachte Unfall habe ihn völlig niedergeschlagen.

nicht angenehmen Zeichens und zur Augenweide unserer patriotischen Herzen hatten wir dann auch auf dem Hauptmaste die Flagge der freien Reichsstadt Frankfurt und auf dem Vordermaste diejenige der schweizerischen Eidgenossenschaft aufgezogen, welche beide wohl zum ersten Male in den nordischen Meeren sich zeigten. Ein vollständiges Recht zu dem Mitgebrauche dieser Flaggen konnte man uns um so weniger abstreiten, als sämtliche Mitglieder der Expedition, die Einen durch Geburt, die Andern durch Einbürgerung, den beiden kontinentalen Republiken angehörten, die sich wohl schwerlich über den Besitz der einzigen herrenlosen Insel streiten werden, welche das Schiff auf seiner Fahrt berührte.⁴⁵

Es ist interessant nachzuverfolgen, wie Vogt diese multinationale Beflaggung rhetorisch umbiegt, um das Buch der damals wiederaufflammenden allgemeinen Nationaleuphorie kompatibel zu machen. Mit dem Thronwechsel in Preußen begann nämlich die sogenannte „Neue Ära“, die sich paradigmatisch an dem enormen Zulauf des Nationalvereins in dieser historischen Phase der deutschen Geschichte festmachen lässt.

De facto machte es aber gerade die Besonderheit der Expedition aus, dass es sich eben nicht um ein von einem einzelnen Nationalstaat in Anspruch genommenes Unternehmen von politisch loyalen Untertanen handelte, sondern um eine konzertierte Aktion staatlich unabhängiger, selbstbewusster Bürger. Dieser kosmopolitische Akzent entsprach ironischer Weise in hohem Maße den tatsächlichen Vorstellungen Vogts, der zeitlebens das Prinzip staatlicher Unabhängigkeit für Wissenschaft und Bildung verfocht und für eine Selbstorganisation von innovativen wissenschaftlichen Einrichtungen eintrat.⁴⁶ Historisch handelte es sich sogar um die letzte Polarmeeresexpedition, die nicht unter dem Imperativ nationaler Vereinnahmung und Interessenswahrnehmung stand.⁴⁷ Nur am Rande sei an dieser Stelle vermerkt, dass Vogt mit dem demonstrativ nationalpatriotischen Schlenker eingangs seines Expeditionsberichts ein deutliches Signal an die politische Öffentlichkeit aussenden wollte, die durch die Agitation Karl Marx' und seiner Mitstreiter verunsichert worden war und die politische Loyalität Vogts in Verruf gebracht sah. Dass Vogt die Polarexpedition nicht zuletzt zu Gunsten seiner persönlichen Ehrenrettung funktionalisierte, zeigt sich u.a. darin, dass er „unsere Expedition

45 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 1-2

46 Insofern lässt sich die Polarexpedition Vogts mit seinen Idealvorstellungen über die Einrichtung zoologischer Meeresstationen in einen Zusammenhang stellen. Unter dem Aspekt wissenschaftlicher Eigeninitiative der Frankfurter Bürgerschaft lässt sich Georg Bernas Nordfahrtprojekt neben die gleichzeitigen Projekte des zoologischen Gartens und des Senckenbergischen Naturkundemuseums stellen. Man darf daher die Polarexpedition in den Rahmen des wissenschaftlichen Engagements stellen, das langfristig zur Gründung der „Bürger“-Universität Frankfurt am Main führen sollte.

47 Dieser Sachverhalt erklärt auch die Schwierigkeiten, die die nationalistisch ausgerichteten Wissenschaftsgeschichten des späten 19. Jahrhunderts im Umgang mit dem Berna-Vogtschen Unternehmen hatten.

gewissermaßen als eine Ehrensache für ganz Deutschland und Hamburg insbesondere“ zu stilisieren versuchte.⁴⁸

Ob die Hamburger Öffentlichkeit die Blankeneser Jacht als einen multinationalen, bunt schillernden Eisvogel oder eher als stramm-nationalen Sturmvogel wahrnahm, muss dahingestellt bleiben. Eine Attraktion war das illustre Forschungsteam mit ihrem farbenfrohen Schoner zweifelsohne. Über das Aufsehen, das die Mitglieder der Polarexpedition in Hamburg erregten, berichtet einmal mehr Gressly in einem Brief an einen Freund in der Schweiz:

Ich traf bei meiner Ankunft in Hamburg Hr. Vogt, Dr. Herzen und den Maler Hasselhorst an. Vogt wurde mit einem Abendständchen (Musik und Reden) bewillkommt mehrere 1000 Teilnehmer, so dass der Platz gesperrt war. Überhaupt wechseln seit dem Dinners, Picnics, Theater und Ausflüge miteinander ab, dass wir kaum den Morgen zum Schreiben frei haben. Wir besuchen fast täglich unsere niedlich himmelblaue Segel Yacht Joachim Henrich [sic], die laut allen Kennern sich ausgezeichnet bewähren wird. Doch ist das Innere noch nicht völlig ausgebaut, ist aber nächster Tage zu unserer Aufnahme bereit, sobald nun Hr. *Berna*, den ein Todesfall in seiner Verwandtschaft verzögert, eintrifft.⁴⁹

Unter den Besuchern, denen Carl Vogt während dieser Wartezeit voller Stolz das Boot zeigte, befand sich auch ein alter Bekannter aus gemeinsamen Gießener Zeiten, der Theologe Gustav Baur, ein Vetter Vogts, der ihn 1835 auf seiner Flucht über Straßburg in die Schweiz unterstützt hatte und der nun von Gießen nach Hamburg gewechselt war, um das Amt als Pfarrer von St. Jakobi, einer der Hamburger Hauptkirchen, anzutreten.⁵⁰ Die öffentliche Resonanz, die das Forschungsvorhaben Vogts hervorrief war aber weder auf Hamburg noch auf den deutschen Sprachraum begrenzt, wie ein Zeitungsartikel in einer der führenden Zeitungen der französischen Schweiz belegt, in dem der Beginn der bevorstehenden Expedition angekündigt wird.⁵¹

48 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 2.

49 Gressly an Franz Lang, Hamburg, Streits Hotel, Alsterbassin, 24 Mai 1861. – Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 284.

50 Marie Baur, *Erinnerungen an unseren Vater Gustav Adolph Ludwig Baur. Als Manuskript für die Familie gedruckt*. o.O., o. J. [das Vorwort ist mit „Juni 1889“ datiert], S. 92: „Unter den alten Freunden, die den Vater in Hamburg aufsuchten war der erste Karl Vogt. [...] Vogt hatte damals eine Nordfahrt vor und lud die Eltern eines Morgens auf das zu dieser Expedition ausgerüstete Schiff, von dem sie uns dann mancherlei Interessantes zu erzählen wußten.“

51 *Gazette de Lausanne et Journal Suisse*. Nr. 116 (20.5.1861): „M. le professeur Ch. Vogt est sur le point de commencer son voyage pour les mers polaires. Il est accompagné d'un riche Francofortois, M. Berna, qui prend à sa charge les frais de l'expédition. Il emmène aussi le géologue neuchâtois Gressly et un étudiant de Berne, M. Herzen, fils de l'écrivain russe qui réside à Londres le *Kokokol* [recte: *Kolokol*].“

Das Buch.

Der maßgebliche Bericht über die Forschungsreise erschien anderthalb Jahre nach der Rückkehr in Form eines stattlichen Großoktavbandes mit dem etwas barock anmutenden Titel:

Nord-Fahrt, entlang der Norwegischen Küste, nach dem Nordkap, den Inseln Jan Mayen und Island, auf dem Schooner Joachim Hinrich, unternommen während der Monate Mai bis Oktober 1861 von Dr. Georg Berna, in Begleitung von C. Vogt, H. Hasselhorst, A. Gressly und A. Herzen. Erzählt von Carl Vogt. Mit einem wissenschaftlichen Anhang, drei Karten und fünfzig theils in Farben gedruckten, theils in Holz geschnittenen Illustrationen nach Originalzeichnungen von H. Hasselhorst.

Schon von seiner physischen Beschaffenheit her bestach der Band durch Größe und Gewicht. Buchhändlerisch und verlagstechnisch entsprach der Band einem eher gehobenen Standard. Mit seinem geprägten Leinwandeinband, Rückentitel und Deckelillustrationen in Gold, und mit seiner üppigen Illustrierung präsentierte sich das Buch haptisch wie optisch mit einer ansprechenden Ästhetik. Im Einzelnen enthielt es neben einem Frontispiz, 10 einfarbige Tafeln, 4 kolorierte Faltafeln (wovon 2 mehrfach gefaltet), 5 weitere kolorierte Tafeln, 3 kolorierte Karten (wovon 2 gefaltet) und 26 Textholzstiche (überwiegend Ansichten, Genreszenen und Tierportraits). Dank dieser vorzüglichen Ausstattung eignete es sich besonders als Weihnachts- oder Neujahrsgeschenk, was eine bei Erscheinen des Buches lancierte Verlagsanzeige auch ausdrücklich betont: „Das große Interesse, mit dem vorstehende Reiseschilderung aus der gewandten Feder des Professors Carl Vogt erwartet wurde, läßt wohl mit Recht vermuthen, daß die durch ihr nun gerade vor Weihnachten erfolgtes Erscheinen und in so künstlerischer Ausstattung, besonders vielen Frankfurter Familien, denen der Unternehmer dieser Nord-Fahrt bekannt ist, eine willkommene Festgabe wird.“ Nach dieser Anzeige, die just am 24.12.1862 im *Frankfurter Intelligenz-Blatt* abgedruckt war, wäre das Buch bereits vor dem auf dem Titelblatt abgedruckten Erscheinungsjahr auf dem Markt gewesen.⁵² Auch die Tatsache, dass Carl Vogt sein Vorwort mit „Genf, im Herbst 1862“ und Georg Berna seine Einleitung mit „Hofgut Büdesheim, im Herbst 1862“ datierte, spricht für diesen vorgezogenen Vermarktungstermin.

Obwohl der Verleger Jügel in Frankfurt das Buch mit einer Auflage von 400 Exemplaren⁵³ nur in Kommission übernommen hatte, was bedeutet, dass Berna das finanzielle Risiko für den Druck selbst trug, wurde es professionell vermarktet. Hier machte sich die Routine Carl Vogts im Umgang mit Verlagen und populären Zeitschriften bezahlt. Vogt war ein Vorreiter auf dem Gebiet der für die öffentliche Meinung in der zweiten Hälfte des 19. Jh. kaum zu überschätzenden semi-wissenschaftlichen Popularisierung der Naturwissenschaften. Wie kaum ein anderer verstand es Vogt, Ergebnisse seriöser Naturforschung mit angenehmer und faszinierender Unterhaltung zu verbinden. Ja, er war gewissermaßen der Matador auf

⁵² *Frankfurter Intelligenz-Blatt, Beilage*. Nr. 304 (24.12.1862).

⁵³ Auflagenhöhe nach Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 229-254; hier S. 253.

diesem Sektor des Buchmarktes. Insbesondere seine brillant geschriebenen populärwissenschaftlichen Reiseberichte über die Gletscher der Hochalpen und die Meerstrandstudien an der Bretagneküste und am Mittelmeer hatten bereits das mental mapping einer ganzen Generation von aufstrebenden Naturforschern und wissenschaftlichen Dilettanten geprägt. Die Liste der Klassiker auf diesem Gebiet wurde nun um die *Nord-Fahrt* des Dr. Berna verlängert.

Wie alle semi-populären Wissenschaftsstudien Carl Vogts zeichnet sich auch die *Nord-Fahrt* durch einen unverwechselbaren Konversationston aus, der durch einen augenzwinkernden Humor und eine vertrauensvolle, anvertrauende Verbindlichkeit gekennzeichnet ist. Eine gewissermaßen öffentliche Intimität wird u.a. dadurch hergestellt, dass er einen größeren Teil des Reiseberichtes in Form eines längeren Briefes an seine Frau⁵⁴ als Herzstück in den Text eingeflochten hat. Während auf diese Weise eine stärkere Bindung an ein weibliches Publikum erzeugt wird, dürften männliche Leser sich beispielsweise eher in der Atmosphäre der eingestreuten Stegreifgedichte⁵⁵ wiedergefunden haben, die, vermutlich in fröhlicher Runde entstanden, den Eindruck einer locker-gestimmten Herrengesellschaft vermitteln.

Bereits vor und gleichzeitig zu dem Erscheinen hatte Vogt mehrere Teilabdrucke in der periodischen Presse untergebracht; den wichtigsten davon in der vielgelesenen Familienzeitschrift *Die Gartenlaube*.⁵⁶ (Abb. 5) In einer redaktionellen Anmerkung postuliert das Blatt, dass es sich um einen Vorabdruck aus dem noch nicht erschienenen Werk handelt. Dieser Anspruch ist nicht völlig von der Hand zu weisen, denn die beigelegte Illustration „Bergsturz am Tu-Fjord (Nordcap). Nach der Natur aufgenommen von *Hasselbors*“ ist nicht identisch mit der entsprechenden Abbildung im Buch, wo nur ein Bildausschnitt berücksichtigt wurde. Ebenfalls als Vorabdruck deklariert, brachte die Frauenzeitschrift *Freya* den Abschnitt, der sich auf den Besuch in der Lappenkolonie bezog, versehen mit einem lesenswerten Vorwort aus der Feder des im Exil lebenden österreichischen Schriftstellers Moritz

54 Maria Anna (Marianne) Vogt, geb. Michel, aus Bönigen bei Interlaken (1827-1902); Hochzeitsdatum: 26.4.1854; Ort der Eheschließung unbekannt. Marianne Michel war eine Tochter des Berner Gastwirts und späteren Hoteliers in Bönigen, Peter Michel, dessen Lokaltäten wichtige Anlaufstellen für die politischen Flüchtlinge in der Schweiz („Michelei“) waren.

55 Dass die lyrischen Einschübe tatsächlich von Vogt verfasst wurden, ist durch Amanz Gressly belegt, der in einem Fall unter Verweis auf Vogts Verfasserschaft eine Abschrift einem seiner Briefe beilegte. Darüber hinaus findet sich auch die Abschrift eines unveröffentlichten Gelegenheitsgedichtes Vogts in Gresslys Notizbuch IV., das im Naturmuseum Solothurn aufbewahrt wird. Es scheint sich um eine gern geübte Praxis Vogts gehandelt zu haben, denn auch bei einem Aufenthalt in der Zoologischen Station in Neapel ist ein solches Produkt entstanden, das sogar unter Pseudonym als Broschüre gedruckt wurde. Christoph Veitel (d.i.: Carl Vogt), *Ajacës. (Manuskript) Parthenope, April 1884*. Genf, Buchdruckerei Carl Pfeffer, 1884. 8°. (13 S.) – [nicht in den Buchhandel gelangt]. [Auszüge in: William Vogt, *La vie d'un homme. Carl Vogt*. Paris: Schleicher / Stuttgart: Nägeli, 1896, S. 241-243.

56 „Zum Nordcap“, in: *Die Gartenlaube. Illustriertes Volksblatt* (Leipzig). Heft 1. (1863), S. 12-15; Heft 2. (1863), S. 22-24.

Hartmann, einem Freund Carl Vogts.⁵⁷ Eine umfassende, über drei Nummern verteilte Nacherzählung, eingebettet in einen kritischen fachwissenschaftlichen Diskurs, brachte die in Augsburg erscheinende Kulturzeitschrift *Das Ausland*.⁵⁸

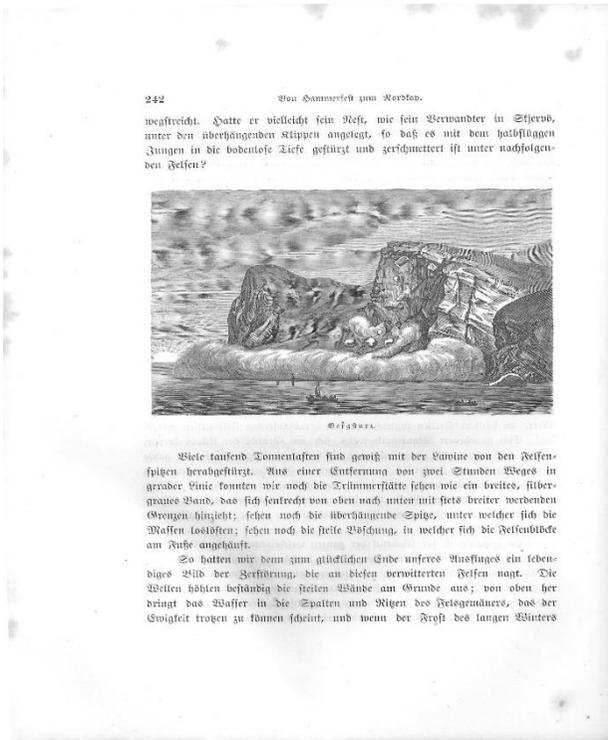


Abb. 5 a: „Bergsturz“. Buchillustration nach J.H. Hasselborst (aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, S. 242).

- 57 „Ein Besuch bei den Lappen“, in: *Freya. Illustrierte Blätter für die gebildete Welt. Ein Lese- und Kunst-Album zur Unterhaltung und Belehrung* (Stuttgart: Kraiss und Hoffmann). Jg. 3 (1863), H. 3: S. 73-76. – Dass Moritz Hartmann der Verfasser des anonymen Vorwortes ist, geht aus Briefen Vogts an Hartmann hervor, die in der Wienbibliothek aufbewahrt sind.
- 58 „Georg Berna's Fahrt nach dem höchsten Norden Europa's“, in: *Das Ausland. Eine Wochenschrift für Kunde des geistigen und sittlichen Lebens der Völker* (Augsburg). – „1. Das Nordcap.“ Nr. 27. (1. 7.1863), S. 625-628; – „2. Die Insel Jan Mayen.“ Nr. 28. (8.7.1863), S. 655-657); – „3. Geologische Untersuchungen.“ Nr. 29. (15.7.1863), S. 678-684. – Es handelt sich bei diesen Beiträgen um längere Auszüge aus der *Nord-Fahrt* mit überbrückenden, nacherzählenden und erläuternden Kommentaren. Besonders der 3. Teil belegt, dass es sich bei dem anonymen Verfasser um einen Fachmann auf dem Gebiet der Geologie handeln muss, denn dieser Abschnitt weitet sich zu einem kritischen Fachdiskurs über Carl Vogts wissenschaftlichen Anhang aus.

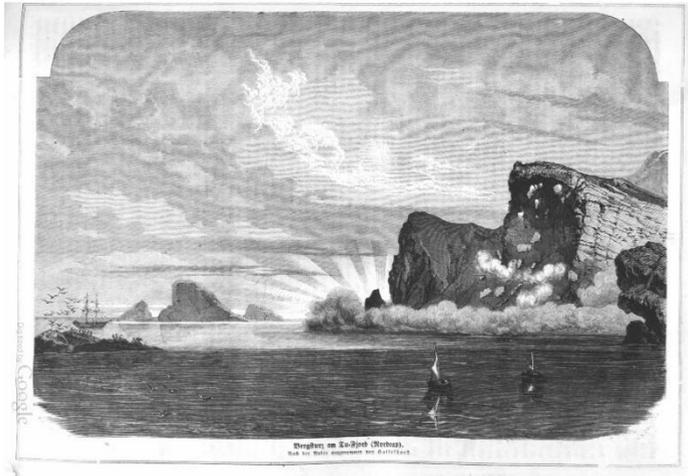


Abb. 5 b: „Bergsturz“. Illustration nach J.H. Hasselhorst aus der Zeitschrift „Die Gartenlaube“ (Nr. 1., 1863, S. 13).

Einen vermutlich illegalen Nachdruck einiger Auszüge aus der *Nord-Fahrt* konnten die Leser der in Wien erscheinenden *Jagd-Zeitung*⁵⁹ sich zu Gemüte führen. Unter dem Bemerken, dass Carl Vogt als Mann der Wissenschaft eine wohlverdienende Achtung genieße und seine *Nord-Fahrt* jedenfalls zu den besten Naturbeschreibungen zähle, die seit langer Zeit in deutscher Sprache erschienen seien, wovon einige sogar eine magische Anziehungskraft besäßen, wiederholte das Blatt einige der bereits in der Zeitschrift *Das Ausland* ausgezogenen Stellen aus dem Werk Vogts. Ebenso verfuhr das in Brünn erscheinende Unterhaltungsblatt *Lese-Stübchen*.⁶⁰ Sehr vorteilhafte Rezensionen, z.T. von Vogt selbst lanciert, machten das Werk europaweit bekannt und förderten den Verkauf. Beispielsweise brachte die in Paris erscheinende Revue des Deux Mondes eine vierzigseitige Nachzählung mit ausführlichen ins Französische übersetzten Zitaten.⁶¹ Für die Rezeption des Werkes in Frankreich sorgte auch ein alter Bekannter aus der Gießener Zeit, Georg Büchners Bruder Alexander nämlich, der mit einer Verwandten Georg Bernas verheiratet war.⁶² Eine kurze, aber äußerst lobende Rezension der *Nord-Fahrt* druckte das Pariser Journal Général ab, worin das Buch als Zeugnis für den wissenschaftlichen Enthusiasmus der Deutschen für die geographische Forschung

59 „Wasserjagden im Norden. (Das Nordcap.)“, in: *Jagd-Zeitung* (Wien) 15 (15.8.1863), S. 472-476.

60 „Ueber Norwegen“, in: *Lese-Stübchen. Illustrierte Unterhaltungs-Blätter für Familie und Haus*. Bd. 4. Brünn (1863), S. 438-440.

61 Charles Martins, „Un tour de naturalistes dans l'extrême nord“, in: *Revue des Deux Mondes* (Paris). Bd. 46 (Juli-August 1863). Lieferung: 15.8.1863, S. 814-843. – Der Verfasser, der selbst eine ähnliche Forschungsreise unternommen hatte, war ein enger Freund Carl Vogts.

62 Alexander Büchner, „Le voyage arctique du Docteur Berna“, in: *Mémoires de l'Académie Impériale des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Caen*. Caen: Le Blanc-Hardel, 1863, S. 151-163.

gefeiert wurde.⁶³ Eine englischsprachige Rezension brachte die in London erscheinende Wochenzeitung *The Saturday Review*, die sich vor allem am Stellenwert von Vogts Nord-Fahrt im Vergleich zu Lord Dufferins *Letters From High Latitudes* abarbeitete.⁶⁴ Wichtige Rezensionen im deutschsprachigen Raum erschienen u.a. in Stuttgart (*Schwäbischer Merkur*)⁶⁵ und in Leipzig (*Blätter für literarische Unterhaltung*).⁶⁶

Bereits beim Abfassen des populären Wissenschaftsberichtes hatte Vogt den lukrativen Feuilletonmarkt im Blick gehabt und passende kompakte, publikumswirksame Teilabschnitte eingestreut. Diese wurden dann tatsächlich in den entsprechenden Rubriken der Almanache, Magazine und Feuilletons der überregionalen Tageszeitungen wie *Gesteinsbrocken* aus einem Steinbruch herausgebroschen und redaktionell aufbereitet. Solche gewissermaßen ausgekoppelten Schmuckstücke erschienen nicht nur in deutscher, sondern auch in holländischer⁶⁷ und, wie bereits erwähnt, in französischer Sprache. Selbst im Zarenreich brachten die deutschsprachigen *Rigaschen Stadtblätter* bereits im April 1863, – mit acht Seiten, über zwei Nummern verteilt, – Vogts Exkurs über die Naturgeschichte des Herings aus dem ersten Teil der *Nord-Fahrt*.⁶⁸

Die Tatsache, dass der Sohn des berühmten Alexander Herzen mit von der Partie war, mag dazu beigetragen haben, dass das Buch auch in russischer Übersetzung auf den Markt geworfen wurde.⁶⁹

Bereits im Oktober 1861 konnte das maßgebliche britische Buchhandelsmagazin *The Bookseller* in London mit einer korrekten und kompakten Zusammen-

63 *Journal Général de l'Instruction Publique* (Paris). Bd. 32. Nr. 96 (2.12.1863), S. 105.

64 *The Saturday Review of Politics, Literature, Science, and Art* (London). No. 394 (May 16, 1863), S. 642.

65 *Schwäbischer Merkur* (Stuttgart). Nr. 42 (19.2.1863), Schwäbische Kronik., I. Blatt, S. 321.

66 *Blätter für literarische Unterhaltung* (Leipzig). Nr. 40 (1.10.1863), S. 731-732.

67 „Een bezoek bij de Lappen“, in: Johann Jacob Antonie Goeverneur (Hg.), *De Huisvriend. Gemengde Lectuur Voor Burgers In Stad En Land*. Leiden: Sijthoff, 1863, S. 182-185. – Übersetzung von „Ein Besuch bei den Lappen“ ins Holländische; J.J.A. Goeverneur verwertet den Text auch unter dem Titel „Eene Arendsjaacht op de Noorwegische Kust“, in: Johann Jacob Antonie Goeverneur (Hg.), *Shakspeare de Tijgerjager, Philippovitsch de Berenjager en andere Jachtavonturen voor de Jeugd*. Leiden: Noothoven van Goor, [1871], S. [70-78]. – [dasselbe in der Neuausgabe von 1889 unter dem Titel: *Shakspeare de tijgerjager en andere verhalen*. Leiden: Van Turnhout, 1889].

68 „Der Hering und sein Fang an den Küsten Norwegens“, in: *Rigasche Stadtblätter*. Nr. 17 (25.4.1863), S.152-156 und Nr. 18 (2.5.1863), S. 166-169.

69 Puteshestire na Siever vdol' norvezhskago berega na Eordkap [sic] Ostrov IAn-Maien i Islandiū, predprinīatōs s maiā po oktiābr' 1861 Georgom Berna v soprovozhdeniū K. Fogta [i dr.] i opisannoe Karlom Fogtom. S nauchnymi pribavleniūāmi i s politūpazhami ričzannymi na derevič's original'nykh risunkov A. Gassel'gorsta. Kukol'-Yasnopolski, 1867. Digitalisat: <https://books.google.de/books?id=fvIWAAAAAYAAJ&dq> – Für diese Ausgabe wurden für die ganzseitigen Abbildungen neue Vorlagen hergestellt, während die in den laufenden Text integrierten Graphiken weggelassen wurden. Für eine Rezeptionsanalyse des Werkes im russischen Sprachraum fehlen bis jetzt die Quellen.

fassung der Forschungsreise aufwarten.⁷⁰ Man darf wohl davon ausgehen, dass Vogt auf seiner Rückreise durch London dafür die Weichen gestellt hatte. Schließlich sei noch erwähnt, dass die Cambridge University Press noch im Jahr 2011 einen Reprint der deutschen Originalausgabe der *Nord-Fahrt* veranstaltet hat.

Damit ist bereits ein weiterer wichtiger Aspekt der Wissenszirkulation im Zusammenhang mit der Forschungsexpedition von 1861 berührt. Vogts Reisebericht ist zwar der maßgebliche, aber nicht der einzige, ja noch nicht einmal der erste Bericht über die Expedition. Völlig vergessen ist heute, dass der scheinbar so unscheinbare Expeditionsteilnehmer Amanz Gressly bereits während der Reise eine Serie von, wie er es nannte, „Briefen aus dem Norden“ an Freunde in der Schweiz geschickt hatte, die diese umgehend zur Veröffentlichung brachten. Das von dem ehemaligen Gießener Studenten Theodor Creizenach redigierte Kultur-Magazin *Neues Frankfurter Museum* hatte daraufhin die Gressly'schen Reisebriefe, wie sie in der Berner Zeitung *Der Bund* erschienen waren, wiederabgedruckt.⁷¹

Sie stellen eine willkommene Ergänzung und z.T. auch ein wichtiges Korrektiv des Vogtschen Buches dar. Unterzieht man Gresslys „Briefe aus dem Norden“ und Vogts *Nord-Fahrt* einem kritischen Vergleich so lässt sich das Resümee ziehen, dass die großartige Erfolgsgeschichte der Expedition, die Vogt narrativ ausbreitet, von Gressly wesentlich tiefer gehängt und mit größerer kritischer Distanz betrachtet wird. Von Anfang an konnte aus verschiedenen Gründen der Zeitplan nicht eingehalten werden; der Aufenthalt in Stavanger, der nicht beabsichtigt war, war nötig geworden, weil bis auf Gressly das komplette Team so seekrank war, dass eine Erholungsphase an Land notwendig wurde. In Tromsø rammte ein norwegischer Postdampfer die im Hafen vor Anker liegende „Joachim Hinrich“, woraufhin für die Dauer der Reparaturarbeiten adhoc eine nicht geplante ethnologische Exkursion zu einer Lappenkolonie eingeworfen wurde. Unfreiwillige Wartezeiten wurden u.a. auch dadurch überbrückt, dass man als Mitbringsel für den Frankfurter Zoo lebende Tiere fing oder käuflich erwarb, sodass der kleine Schoner, noch bevor das norwegische Festland verlassen wurde, mehr oder weniger einer Menagerie gleich und dann wie eine zweite Arche Noah durch das aufgewühlte Nordmeer schipperte. Spannungen mit Kapitän und Schiffscrew blieben begreiflicher Weise nicht aus.

Kaum weniger ernüchternd sind die Reiseaufzeichnungen von Alexander Herzen junior, der mit einer gewissen Zeitverzögerung einen längeren Auszug aus seinem während der Reise geführten Tagebuch veröffentlichte. Allerdings wurde die-

70 „Northern Adventure“, in: *The Bookseller. A Handbook of British and Foreign Literature* (London). Nr. 46 (28.10.1861), Trade Changes and Literary Gossip.

71 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 135 (8.9.1861), S. 1073-1075; Nr. 136 (10.9.1861), S. 1082-1083; Nr. 138 (12.9.1861), S. 1097-1099; Nr. 139 (13.9.1861), S. 1106-1108; Nr. 141 (15.9.1861), S. 1122-1124; Nr. 166 (15.10.1861), S. 1319-1322; Nr. 168 (17.10.1861), S. 1336-1338; Nr. 169 (18.10.1861), S. 1342-1344.

ser Augenzeugenbericht wenig rezipiert, weil er in italienischer Sprache und in einer in Florenz erscheinenden wissenschaftlichen Zeitschrift erschien.⁷²

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass Vogt selbst noch nach dem Erscheinen der *Nord-Fahrt* in gelegentlichen Reminiszenzen neue Textversatzstücke zu der Nordlandfahrt kreierte:

Heute noch, wo ich ruhig hinter meinem Schreibtische sitze, kommt mir manchmal bei dem Rauschen der Arve vor meinem Fenster plötzlich die Erinnerung an unseren fröhlichen Ritt durch Wüsten und Moore, durch reißende Ströme und murmelnde Bäche, durch Nebel, Regen und Schneegestöber, durch Sonnengluth und Mückenschwärme, über endlose Ebenen, auf denen der Wind den Dampf der heißen Quellen vor sich hertrieb, als wären es Eisenbahnzüge, und über fürchterliche Schlackenströme, deren scharfe Splitter unter dem Hufe unserer braven Rößlein klangen, als seien es Glocken, die sich loslösten aus dem Grunde. Heute noch sehe ich uns, civilisirte Nomaden, absitzen nach langem und scharfem Ritte in einem Grasplatze, am Ufer eines Bächleins, unser Zelt aufschlagen, einen Feuerplatz improvisiren mit einigen Lavaplatten und Rasenstücken und bis in die Nacht hinein plaudern an dem Feuer unseres Bivouacs, die frisch gefangene Forelle und das auf dem Wege geschossene Schneehuhn mit heißem Grog hinabspülend – denn Grog, sagte einer meiner Freunde, Grog und Talg sind zwei gute Dinge auf Reisen!⁷³

Jedenfalls war die Nordmeerfahrt unseres Expeditionsteams, darüber besteht kein Zweifel, ein internationales Medienereignis. Korrespondenzen, Telegramme, Augenzeugenberichte von anderen Seefahrern, kursierende Gerüchte etc. wurden besonders von Hamburger, Frankfurter und Schweizer Blättern begierig aufgegriffen und in der regionalen wie überregionalen Tagespresse kolportiert. Diese mediale Begleitmusik zu der Forschungsexpedition ist in ihrer ganzen Dimension bisher noch völlig unbekannt und harrt noch einer medienhistorischen Auswertung.

Was mit der Berichterstattung über die Vorbereitung der Expedition begonnen hatte, setzte sich während der Reise mit knappen Meldungen über einzelne Etappen bzw. den jeweils aktuellen Verlauf der Expedition fort. Am 7. August unterrichtete beispielsweise die in Graz erscheinende *Tagespost* ihre Leser über die Havarie der „Joachim Hinrich“, als sie in Tromsø vor Anker lag:

Aus *Tromsø* (in Finmarken), 17. Juli, wird gemeldet: „Am 14. d. ist der Schooner „Joachim“ und „Heinrich“, Capitän Stehr, mit dem deutschen Naturforscher Carl *Vogt* und seiner Begleitung an Bord in den hiesigen Hafen eingelaufen. Wie es heißt, wird derselbe sich von

72 Alexander Herzen, „Una Gita A Jan Mayen“, in: *Bollettino della Società Geografica Italiana* (Florenz). Fasc. 5. Teil 3 (15.11.1870), S. 97-107.

73 Carl Vogt, „Mitten im nordischen Lavastrom“, in: *Die Gartenlaube. Illustriertes Volksblatt* (Leipzig). Nr. 3 (1865), S. 44-47.

hier nach Island begeben; indeß kann in den nächsten Tagen von einer Weiterreise noch nicht die Rede sein, da dem Schiff gestern bei regnerischem und nebligem Wetter der Unfall begegnet ist, von dem Postdampfer „Nordcap“ angesegelt zu werden und sein Bugspriet zu verlieren.“⁷⁴

Wie komplex sich die Nachrichten-zirkulation im Einzelnen gestalten konnte, belegt folgendes Beispiel: Am 25. Oktober 1861 berichtete die *Warschauer Zeitung* unter Bezugnahme auf die *Allgemeine Preussische Zeitung* in Berlin über einen Korrespondentenbericht aus Kopenhagen, dass nach Nachrichten aus Reikjavik der diesjährige Sommer auf Island sehr mild gewesen und die Insel von einer Menge Reisender besucht worden sei. „Zuletzt“, so heißt es, „von der deutschen Expedition des Dr. Berna [...], die auf eine sehr kostspielige und beinahe prachtvolle Weise ausgerüstet war. Nach der Aussage dieser Expedition ist die Insel Jan Meyen eine große vulkanische Klippe, auf deren nordöstlicher Spitze sich ein gigantischer Vulkan von 6500 Fuß Höhe erhebt. Die Expedition hat das Polarmeer ungewöhnlich frei von Treibeis gefunden [...]“⁷⁵ Ganz offensichtlich hatte Carl Vogt auf medienwirksame Weise selbst im fernen Reykjavik die Journalisten mit Material über den aktuellen Stand der Reise bestückt, das dann von dort aus seinen Weg durch die europäische Medienlandschaft nahm.

Die Expeditionsteilnehmer gelangten durch die umfassende mediale Aufbereitung der Forschungsreise zu einer spezifischen Berühmtheit. Auch in späteren Zeitungsartikeln zu ganz anderen Zusammenhängen genügte häufig ein Hinweis auf ihre Teilnahme an der Nordlandexpedition zu ihrer Charakterisierung oder Identifizierung, etwa in Formulierungen wie „der von seiner Nordlandreise bekannte Dr. Berna aus Frankfurt“; oder „Alexander Herzen, der bekanntermaßen an der Berna’schen Forschungsreise ans Nordkap teilgenommen hat“ etc.

Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch bemerkt, dass die Namen Berna und Vogt auch umgehend in der Geographie der Insel Jan Mayen ihren Niederschlag fanden, insofern nämlich zwei von ihnen besuchte Krater nach ihnen benannt wurden.

Die Vorgänger

„Der Gelehrte sucht sich [...] ein neues und noch wenig erforschtes Stück Erde aus, wo er mit vollen Händen ernten kann, statt auf der Spur seiner Vorgänger Nachlese zu halten.“ Diese epistemologische Grundwahrheit formulierte der Professor für Naturgeschichte der medizinischen Fakultät zu Montpellier und Direktor des dortigen Botanischen Gartens Charles Martins mit Blick in einem von Carl Vogt bevorworteten Expeditionsbericht ins nördliche Polarmeer.⁷⁶ Der Briefpart-

74 *Tagespost* (Graz). Nr. 190 (7.8.1861), Abendblatt.

75 *Warschauer Zeitung*. Nr. 250 (25.10.1861), S. [3].

76 Charles Martins, *Von Spitzbergen zur Sahara. Stationen eines Naturforschers in Spitzbergen, Lappland, Schottland, der Schweiz, Frankreich, Italien, dem Orient, Aegypten und Algerien*. Mit einem Vorwort von Carl Vogt. Aus dem Französischen von A. Bartels. 2 Bde. Jena: Costenoble, 1868, S. 148. [frz. Original: *Du Spitzberg au Sahara. Etapes d'un naturaliste au Spitzberg, en Laponie, en*

ner und enge Freund Carl Vogts, hatte seine schon eine geraume Zeit zurückliegenden Erinnerungen an seine Forschungen im Eismeer und in Lappland veröffentlicht, nachdem er, wie bereits erwähnt, Vogts *Nord-Fahrt* in der *Revue des Deux Mondes* ausführlich besprochen hatte. Vogt verfasste übrigens nicht nur das Vorwort zur deutschen Übersetzung, sondern hatte den Band auch korrekturgelesen. Martins hatte seine Forschungsreise auf der französischen Korvette „Recherche“ unternommen, die Vogt sehr wahrscheinlich aus einem Buch kannte, das er wohl bereits zur Vorbereitung seiner eigenen Polarexpedition benutzt hatte.

Léonie d'Aunet

Durchmustert man nämlich die Reiseliteratur zwischen 1853 und 1863 nach Vergleichs- und Referenztexten⁷⁷ zu Carl Vogts *Nord-Fahrt*, so stößt man auf eine in manchen Punkten frappante Ähnlichkeit mit der Reisebeschreibung einer hübschen und entschlossenen jungen Dame aus Paris. Léonie d'Aunet, von der hier die Rede ist, hatte ihre einzigartige Reise ins Nordmeer 1852 in der literarischen Zeitschrift *Revue de Paris* beschrieben und dann 1854 in Buchform unter dem Titel *Voyage d'une femme au Spitzberg* (Reise einer Frau nach Spitzbergen) veröffentlicht.⁷⁸ Bis 1885 erschienen insgesamt zehn Auflagen; danach geriet das Buch in Vergessenheit und wurde erst in neuerer Zeit wiederentdeckt. Heute schätzt man d'Aunets Reisebeschreibung als eine frühe Darstellung von Spitzbergen, Nordnorwegen und Lappland; die erste aus diesem Bereich, die von einer Frau geschrieben wurde. Die Autorin hielt viele interessante Beobachtungen von Umgebungen und Menschen fest, aber auch sehr deprimierende Wahrnehmungen des Volkes der Sami, das pauschal als hässlich und faul abqualifiziert wird.

Die spätere Roman- und Theaterschriftstellerin Léonie Thévenot d'Aunet (1820-1879) war auf eine kuriose Weise Teilnehmerin der Forschungsreise geworden. Als ihr Verlobter François Biard 1839 als Zeichner und Maler an einer vom französischen Staat ausgerüsteten Polarexpedition unter Leitung des Botanikers Paul Gaimard teilnehmen sollte, hatte die gerade einmal 19-jährige Tochter eines Marineoffiziers und ehemaligen Geschwaderführers in Quebec auf einer Teilnahme an der Exkursion bestanden. An Bord der *La Recherche* befanden sich außer ihrem zukünftigen Ehemann ein Geologe, ein Sprachforscher, ein Astronom und Hydrograph, ein Meteorologe und verschiedene weitere Spezialisten. Das Forschungsinteresse war vorwiegend geographisch und sollte dem Auffinden einer möglichen Nord-Ost-Passage dienen. Der Kapitän stimmte ihrem Aufenthalt als einziger Frau an Bord seiner Korvette allerdings nur unter strikten Auflagen und einzig für die Überfahrt von Hammerfest nach Spitzbergen und zurück zu.

Écosse, en Suisse, en France, en Italie, en Orient, en Égypte et en Algérie. Paris: Baillière, 1866.] Vogt hatte bereits das frz. Original in der *Kölnischen Zeitung* besprochen: Carl Vogt, „Skizzen aus Paris III.“, in: *Kölnische Zeitung*, Nr. 257 (15.9.1866), Drittes Blatt., [S. 1].

77 Carl Vogt und die übrigen Mitglieder der Reisegruppe benutzten während der Fahrt vor allem ein englisches Reisehandbuch: John Murray, *A Hand-Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Iceland*. Third edition, revised and corrected. With maps and plans. London: John Murray, 1858.

78 Léonie d'Aunet, *Voyage d'une femme au Spitzberg*, Paris: Hachette, 1854.

Léonie d'Aunets Nordfahrt, die nach einer Anreise durch Belgien und Holland in Hamburg begann, führte daher vorerst ausschließlich auf dem Landweg, entlang der norwegischen Küste nach Trondheim, von wo es mit einem Dampfer nach Hammerfest ging. Nach einem Abstecher zum Nordkap nahm d'Aunet zusammen mit dem Forschungsteam an der Expedition nach Spitzbergen teil. Nach der Rückkehr verließ sie mit ihrem Verlobten das Team, um durch Lappland nach Süden zur Ostsee vorzustoßen. Über Stockholm und Ystad führte die Reise schließlich nach Berlin und Potsdam. Anfang 1840 traf das Paar wieder in Paris ein.

Einen im wahrsten Sinne des Wortes romantischen Anstrich erhielt das an sich schon bemerkenswerte Buch durch seine spezifische Entstehungsgeschichte. Im Juli des Jahres 1840 fand die Hochzeit statt. Léonie d'Aunet war die Attraktion der Pariser Salons. Sie ging eine geheime Liebesbeziehung mit Victor Hugo ein und wurde von ihrem eifersüchtigen Ehemann in einem Hotel in flagranti überrascht. Der im Schlepptau mitgebrachte Polizeikommissar verhaftete die Ehebrecherin auf der Stelle, während Hugo sich auf seine Immunität als Pair de France berufen konnte und straffrei blieb. Léonie d'Aunet verbrachte einige Zeit im Gefängnis und wurde nacheinander in verschiedene Klöster eingewiesen. Nach ihrer Entlassung nahm sie den Kontakt zu Victor Hugo wieder auf, der sie finanziell unterstützte und ihr, wie man munkelte, bei der Abfassung der Spitzbergen-Reise unter die Arme gegriffen haben soll.

Trotz der auffallenden Ähnlichkeiten erwähnt Vogt seine französische Vorläuferin mit keinem Wort. Allerdings dürfte das Buch und dessen Entstehungsbedingungen, romantisch und sentimental wie diese waren, ganz nach dem Geschmack seiner frischverliebten jüngeren Reisebegleiter gewesen sein. Das Buch könnte sich durchaus in der Kajütenbibliothek Bernas befunden haben, jedenfalls hatte sein Berater Graf Reinhard von Solms ihm die Lektüre als Reisevorbereitung anempfohlen.⁷⁹

Theodor Mügge

Anders liegt der Fall bei den Reisebildern aus dem hohen Norden des im Februar 1861 in Berlin verstorbenen Autors Theodor Mügge (1806-1861). Er wurde als engagierter liberaler Schriftsteller dem Umfeld der jungdeutschen Bewegung zugeordnet. Wie die Romane mit dem Hintergrund des nordischen Lebens Mügges beste poetische Leistungen waren, so ragten auch unter seinen Reisebildern die Schilderungen aus dem Norden besonders hervor, und bei glücklicher Auffassung der geographischen und ethnographischen Eigentümlichkeiten der durchstreiften Länder werden darin auch die politischen Verhältnisse mit Sachkenntnis besprochen. Mügge ist besonders der literarische Vertreter einer Norwegeneuphorie. Er forderte seine Leser auf, die Naturschönheiten Norwegens kennen zu lernen und sich dabei abseits der großen Poststraße zu halten. Denn vor allem dadurch erschließe sich dieses prächtige Land der Wasserfälle und Hochgebirge, der

79 Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992. S. 229-254; hier S. 231.

Gletscher und Schneelager und nur so sei es möglich, das Hirten- und Bauernleben in den einsamen wilden Tälern mit ihren schlichten, uralten Sitten und Gebräuchen kennenzulernen. Eine Schweiz des Nordens? Vogts Erwartungshaltung war stark durch die literarisierten Projektionen Mügges geprägt. Besonders dessen Reisebeschreibung *Skizzen aus dem Norden* aus dem Jahr 1844 diente Vogt als Folie für die eigene Annäherung an das Land,⁸⁰ aber auch Mügges dreibändiger Roman *Afraga* erscheint explizit als Referenztext in Vogts Norwegenschilderungen in der *Nord-Fahrt*. Unentwegt stellt Vogt, geologisch wie ästhetisch, Vergleiche zu der Schweizer Gebirgswelt an, lässt aber auch keinen Zweifel darüber aufkommen, dass das Land seinen Erwartungen kaum entsprach. An keiner Stelle ist der implizite Dialog zwischen Mügges *Skizzen* und Vogts *Nord-Fahrt* so mit Händen zu greifen, wie bei der Schilderung Bergens, wo Vogt die Stadt detailliert auf den Spuren Mügges durchwandert. Mügges Reisebilder waren es auch, die Vogt überhaupt erst veranlassten, die Stadt Molde zu besuchen:

Mehrere Reisebeschreibungen, namentlich aber diejenige von Mügge, sprechen mit so viel Begeisterung von den landschaftlichen Schönheiten des Moldefjords, daß schon dies allein hingereicht hätte, unsere Schritte dorthin zu lenken. Außerdem aber hatte Mügge dort ungeheure Schwärme von Quallen angetroffen und von diesen eine so abenteuerliche Beschreibung gemacht, daß ich nicht umhin konnte, auf einigen Reichthum an Seethieren in diesem Golfe zu schließen.⁸¹

Mügges Nordlandfahrt wurde von Vogt vornehmlich als Leitfaden für die eigene Reiseroute benutzt.⁸² An anderer Stelle findet man aber auch, dass der Referenztext als Folie für Kritik und Gegendarstellung erhalten musste. Namentlich Mügges naturhistorische Betrachtungen über den Hering und seine Ausführungen zu der Heringsfischerei, waren für Carl Vogt Anlass für polemische Abgrenzung und fachwissenschaftliche Richtigstellung.

Lord Dufferin

Von höherer Aktualität und aus verschiedenen Gründen inhaltlich relevanter war die gefeierte Reisebeschreibung eines prominenten anglo-irischen Aristokraten, die 1857 in London erschienen war. Mehrere explizite Bezugnahmen auf Lord Dufferins⁸³ *Letters From High Latitudes*⁸⁴ unterstreichen die Wichtigkeit des in kurzer

80 Theodor Mügge, *Reise durch Skandinavien. Skizzen aus dem Norden*. 2 Bde. Hannover: F. C. Kius, 1844. In Betracht zu ziehen auch: Theodor Mügge, *Nordisches Bilderbuch. Reisebilder*. 2. unveränderte Aufl. Frankfurt a. M.: Meidinger Sohn und Comp., 1858.

81 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 60.

82 Vgl. etwa: „Mehrere Reisebeschreibungen, namentlich aber diejenige von Mügge, sprechen mit so viel Begeisterung von den landschaftlichen Schönheiten des Moldefjords, daß schon dies allein hingereicht hätte, unsere Schritte dorthin zu lenken.“ Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 60.

83 Frederick Temple Blackwood Marquis of Dufferin and Ava (1826-1902).

84 Lord Dufferin, *Letters From High Latitudes. Being Some Account of a Voyage in the Schooner Yacht „Foam” 850 M. to Iceland, Jan Mayen, & Spitzbergen, in 1856*. London: Murray, 1857.

Zeit zu einem Klassiker der Reiseliteratur über die arktischen Regionen aufsteigenden und bis zum Jahrhundertende in 11 Auflagen erscheinenden Werkes für den Entstehungszusammenhang von Carl Vogts *Nord-Fahrt*. Vogt und seine Reisegefährten hatten während ihrer Expedition die 1860 bei Vogts Freund und Verleger Vieweg in Braunschweig erschienene deutsche Übersetzung zur Hand.⁸⁵ Insbesondere für die in Form eines Briefes an Vogts Frau Marianne stilisierte Beschreibung und Besichtigung der Insel Jan Mayen war Lord Dufferins Schrift, die ebenfalls in Briefform abgefasst war, der zentrale Referenztext:⁸⁶

Wenn Du nun das, was ich geschrieben, mit dem Buche von Lord Dufferin, „Briefe aus hohen Breitengraden“ vergleichst, so sieht es wahrlich fast aus, als hätten wir ihm die Nebelerscheinung von Jan Mayen abgeschrieben; denn ganz so, wie er, haben wir es jetzt auch gesehen, nur mit dem Unterschiede, daß uns die Formen des Bergs etwas anders erschienen, als er sie gezeichnet, und daß uns die Zugabe des Eises, die er in reichlichem Maße genossen, gänzlich abgeht. [...] Man disputierte hin und her, an welchem Orte wohl Lord Dufferin gelandet sei [...].⁸⁷

Lord Dufferins Reise ins Polarmeer hatte u.a. dadurch Aufsehen erregt, dass es unterwegs zu einer Begegnung mit dem Prinzen Napoleon gekommen war, der mit seiner dampfgetriebenen Luxusjacht in denselben Gewässern die französischen Farben der Polarmeerforschung hochhielt und der auf der Überfahrt von Island nach Jan Mayen Lord Dufferin in zuvorkommender Weise ins Schlepptau nahm. Will man Carl Vogt glauben, so handelte es sich um ein groteskes Katz-und-Maus-Spiel zwischen einem Mitglied des französischen Königshauses und einem aristokratischen Repräsentanten der britischen konstitutionellen Monarchie:

Der Lord war bekanntlich in Island zur Zeit, als Prinz Napoleon dort einen Besuch abstattete und, wie die Isländer wenigstens vermuthen, vertraulicher Weise von der englischen Regierung mit der Beaufsichtigung des Gebahrens des Prinzen beauftragt, dem man politische Zwecke unterschieben konnte, da die Franzosen seit langer Zeit gewohnt sind, in der Nähe Islands zu fischen. Die „Reine Hortense“, auf welcher sich der Prinz befand, nahm den Schooner Lord Dufferins ins Schlepptau und dampfte mit ihm bis in die Nähe Jan

85 Lord Dufferin, *Briefe aus hohen Breitengraden. Bericht über eine Reise des Yacht-Schooners „Foam“ nach Island, Jan Mayen und Spitzbergen im Jahre 1856*. Mit in den Text eingedruckten Holzstichen. Braunschweig: Vieweg, 1860.

86 Die Erreichung von Jan Mayen war uns jetzt schon ein Ehrenpunkt geworden und Lord Dufferins „Briefe aus hohen Breitengraden“, die einzige Quelle, welche wir über die ziemlich unbekannte Insel am Bord hatten, gingen von Hand zu Hand, während wir bei fast vollkommener Windstille nur äußerst langsam dem offenen Meere zusegelten. – Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 264.

87 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 270; S. 282.

Mayens, wo sie sich gezwungen sah, umzukehren, da ihr der Kohlenvorrath ausging.⁸⁸

Carl Vogt beharrte auch später noch auf seiner Auffassung bezüglich des konspirativen Hintergrundes der Nordmeerreise Lord Dufferins, den „die englische Regierung mit der Ueberwachung der Franzosen betraut hatte“. So zu lesen in Carl Vogts Erinnerungen an den Prinzen Napoleon, die er nach dessen Tod 1891 in der Wiener politischen Tageszeitung *Neue Freie Presse* veröffentlichte.⁸⁹

Charles Edmond / Prince Napoléon

Der französische General und zeitweise Vizepräsident des Geheimen Rats, *Napoléon* Joseph Charles Paul Bonaparte, genannt Prince *Napoléon* oder *Plon-Plon* (1822-1891), war Cousin des regierenden Kaisers der Franzosen Napoleon III. (1808-1873). Obwohl Thronprätendent hatte der Prinz Napoléon keine Gelegenheit, an die Macht zu kommen. Die Beziehungen zwischen den beiden Vettern waren nicht immer rosig, so auch im Jahre 1856, als der Kaiser seinen Cousin dadurch von Paris entfernt hielt, dass er ihn kurzerhand auf eine Expedition ins Eismeer schickte.

Im Gegensatz zu der Reisebeschreibung Lord Dufferins ist der Expeditionsbericht der französischen Forschungsgruppe um Plon Plon kein expliziter Referenztext, stattdessen aber ein in seiner Bedeutung kaum zu überschätzender impliziter Subtext. Verfasst wurde die 1857 in Paris erschienene *Voyage dans les Mers du Nord* der Korvette „La Reine Hortense“ von einem gewissen Charles Edmond (1822-1899).⁹⁰ Dieser exilierte polnische Schriftsteller und Journalist und einflussreiche Adjutant des Prinzen war ein Freund Carl Vogts, den er in den Jahren 1851-1852 im Kreise der nach Nizza verschlagenen Flüchtlinge, damals wohl noch unter seinem vollen polnischen Namen Edmund Franciszek Maurycy Chojecki, kennengelernt hatte.⁹¹ Nach den erwähnten Napoleon-Reminiszenzen Carl Vogts aus dem Jahr 1891 war es dieser Charles Edmond, der seinen Einfluss bei dem Prinzen Napoleon geltend gemacht und eine Berufung Carl Vogts in das Forschungsteam

88 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 296.

89 Carl Vogt, „Persönliche Erlebnisse mit dem Prinzen Napoleon. I.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 9555 (3.4.1891), Morgenblatt, S. [1]-2. – Carl Vogt, „Persönliche Erlebnisse mit dem Prinzen Napoleon. II.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 9556 (4.4.1891), Morgenblatt, S. [1]-3.

90 Charles Edmond (Chojecki), *Voyage dans les Mers du Nord a bord de la corvette La Reine Hortense*. Paris: Michel Lévy Frères, 1857. – Eine zweite Auflage erschien 1863, also im selben Jahr wie die *Nord-Fahrt* Carl Vogts.

91 Carl Vogt, „Persönliche Erlebnisse mit dem Prinzen Napoleon. I.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 9555 (3.4.1891), Morgenblatt, S. [1]: „In diesen Kreis trat bald nach unserer Ankunft ein Pole, Charles Edmond Chojecki, der als früherer Mitredacteur an Proudhon's *Voix du Peuple* von der Polizei verfolgt, sich anfangs nach Egypten gerettet, dort eine zeitlang als Reiterofficier gedient hatte, jetzt aber sich wieder dem Lande seines literarischen Wirkens zu nähern suchte. Sein Name ist vielleicht weniger durch seine Schriften und Dramen, als durch den Briefwechsel mit George Sand bekannt, mit welcher er eng befreundet war. Er lebt noch, hochbetagt, als Director der Bibliothek des Senats im [Palais du] Luxembourg.“

der „La Reine Hortense“ wenn nicht betrieben, so doch zumindest gefördert hatte. „Der Termin für die Abfahrt war so kurz bemessen,“ erinnerte sich Carl Vogt später, „daß ich kaum die nöthigsten Vorbereitungen treffen konnte. Im äußersten Maße überarbeitet, verfiel ich in einen schweren Typhus, während die „*Reine Hortense*“ [...] nach dem Norden dampfte.“⁹² Wie Vogt weiter berichtet, hatte er danach erhebliche Schwierigkeiten, das durch seine plötzliche Absage entstandene Misstrauen auf Seiten des Prinzen zu zerstreuen.

Im Text der *Nord-Fahrt* kommt Vogt an einer zentralen Stelle auf diese Nordmeer-Expedition des Prinzen Napoleon zu sprechen, und zwar in unmittelbarem Zusammenhang mit der gelungenen Landung auf Jan Mayen. Dabei findet er folgende bemerkenswerte und auch in den Buchbesprechungen stark beachtete Formulierung: „[...] wo der demokratische Imperialist Plonplon und der constitutionelle Monarchist Dufferin fast scheiterten, sind wir fünf Republikaner ohne Mühe durchgekommen [...]“⁹³ Die Tatsache, dass Carl Vogt sich hier auf das Siegerpodest des von ihm ex post reklamierten Wettbewerbs um die Landung auf Jan Mayen hebt, verhinderte freilich nicht, dass der Prinz ihn noch im Jahr 1870 ein weiteres Mal zur Teilnahme an einer Nordfahrt auf seiner Luxusjacht einlud.

Auch aus einer zweiten Seereise mit dem Prinzen sollte nichts werden. Im Sommer 1870 ging er wieder nach dem Norden, diesmal in Begleitung zweier Männer, wie sie mir nicht erwünschter hätten sein können, Charles Martins und Ernest Renan. Er kam von Prangins aus zu mir nach Genf und lud mich in dringendster Weise ein. Ich hatte schon alle Vorbereitungen zu einem längeren Sommeraufenthalte in den Berner Alpen gemacht, mit überseeischen Verwandten und Freunden Verabredung getroffen und mußte zu meinem Bedauern ablehnen. Vielleicht hatte ich auch ein vages Vorgefühl dessen, was da kommen sollte. Die telegraphische Depesche mit der Kunde von der Kriegserklärung erreichte die Reisegesellschaft nach kurzer Fahrt in Molde in Norwegen. Charles Martins hat mir es oft erzählt. Der Prinz war mit Martins und Renan auf Deck, als ihm die Depesche zugestellt wurde. Er las sie, strich mit der Hand über die Augen und gab sie Renan mit den Worten: „*Nous sommes f.....!*“ – „Niemand war besser vorbereitet,“ sagte Martins. „Er telegraphierte sofort in das Palais Royal, seine Wohnung, Alles was niet- und nagellos wäre, einzupacken und nach der Schweiz zu schicken. Nicht einen Augenblick war er über den Ausgang des Kampfes zweifelhaft.“⁹⁴

92 Carl Vogt, „Persönliche Erlebnisse mit dem Prinzen Napoleon. I.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 9555 (3.4.1891), Morgenblatt, S. 2.

93 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 279.

94 Carl Vogt, „Persönliche Erlebnisse mit dem Prinzen Napoleon. I.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 9555 (3.4.1891), Morgenblatt, S. 2. – William Vogt gibt den von Plon-Plon gebrauchten Ausdruck im vollen Wortlaut wieder: „*Nous sommes foutus!*“

Eduard Desor

Der vorstehende kleine Rundgang durch die Reisebibliothek des Expeditionsteams soll aber nicht abgeschlossen werden, ohne darauf hingewiesen zu haben, dass es sich bei der abgearbeiteten Titelliste nur um die Spitze des Eisberges handelt. Gressly allein hatte zur Vorbereitung seiner Reise eine Literaturliste von rund 30 meist fachwissenschaftlichen Titeln in seinem Notizbuch zusammengestellt.⁹⁵ Der Apparat, den Vogt für seine Bedürfnisse beanspruchte, dürfte schwerlich hinter der Wunschliste Gresslys zurückgefallen sein.

Nicht vergessen werden sollte der in Neuchâtel zurückgelassene Gletscher-Experte Eduard Desor⁹⁶ (1811-1882), gemeinsamer Freund und Kollege von Vogt und Gressly, der während einer im August und September 1846 nach Skandinavien unternommenen Forschungsreise Beweise für die Existenz der Eiszeit im Norden suchte. Dabei versuchte er die ehemalige Ausdehnung der noch vorhandenen Gletscher zu studieren und zu bestimmen. Seine Ergebnisse waren insofern von Bedeutung, als sie eine globale Vergletscherung der Erde während der Eiszeit nahelegten. Die Reise führte ihn von Hamburg nach Lund und Malmö über Kiel, Kopenhagen, Oslo und Göteborg durch das Landesinnere und endete in Stockholm. Unterwegs überzeugte er u.a. mehrere seiner skandinavischen Kollegen von der Theorie der Neuchâtelr Geologen über die ehemalige komplette Vergletscherung der Alpen. Wie Vogt kämpfte auch Desor seit etwa 1836 gegen die weitverbreitete Vorstellung, dass es sich bei ihrer „Gletscher-Theorie“ bestenfalls um eine bloße geologische Spekulation handele.⁹⁷

Vogts umfassende Kenntnis der Nordreise Desors ging aber weit über den Inhalt des von Desor veröffentlichten Rapports hinaus. Es gab nämlich hinlänglich Gelegenheit, sich mit Desor mündlich auszutauschen, da dieser nach der Rückkehr von seiner skandinavischen Exkursion bis zu seiner Übersiedelung in die Vereinigten Staaten bei Vogt in Paris wohnte. Während der Nordfahrt 1861 muss man sich den inzwischen in die Schweiz zurückgekehrten Eduard Desor als implizite Bezugsperson und kritische Instanz im Hintergrund denken. Aus Gresslys Tage-

95 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 1-4.

96 Die engen Beziehungen Eduard Desors zu der Familie Vogt gingen auf dessen Gießener Studienzeit zurück. Nachdem er Gießen aus politischen Gründen hatte verlassen müssen, schlug er sich eine Zeitlang im Exil in Paris durch und wechselte dann in die Schweiz. Während Carl Vogt in Bern studierte, wohnte Desor im Hause seiner Eltern. Erinnerungen Carl Vogts an Desor finden sich u.a. in seiner Autobiographie und in einem umfangreichen Nachruf, den Vogt seinem langjährigen Freund und Weggefährten widmete. – Vgl. Carl Vogt, „Eduard Desor, Lebensbild eines Naturforschers I. [und II.]“, in: *Nord und Süd*, 22. Bd. S. 108-127.

97 Edouard Desor, „Sur les rapports qui existent entre le phénomène erratique du Nord et les soulèvements de la Scandinavie“, in: *Bulletin de la Société des Sciences Naturelles de Neuchâtel*. 1846-1847, S. 36-45. - Der Text wurde vom Sekretär der Gesellschaft in der Sitzung vom 21.1.1847 verlesen.

buch beispielsweise geht hervor, dass er von unterwegs mit Desor korrespondierte, was vermutlich auch Carl Vogt tat.⁹⁸

Die Reise

Wartezeit in Hamburg

Die Reisegruppe traf sich im Laufe der zweiten Maihälfte in Hamburg. Vogt und Herzen waren die ersten, die eintrafen, sie scheinen gemeinsam angereist zu sein. Als Gressly am Morgen des 16. Mai ankam, hatten sie sich bereits im vornehmen Hotel Streit,⁹⁹ einquartiert, das am Jungfernstieg lag und von dem aus man einen herrlichen Blick über das Alsterbecken hatte.¹⁰⁰ Nachdem Gressly sich in demselben Hotel eingerichtet hatte, traf im Laufe des Tages auch Hasselhorst ein. Die erwartete Ankunft Bernas verzögerte sich jedoch, da dieser noch durch einen Todesfall in der Familie und die Teilnahme an der Beerdigung zurückgehalten wurde. Er langte erst am 24. Mai in Hamburg an.

Einen Tag vor der Ankunft Bernas war der Kapitän von seinem Wohnort Blankenese herübergekommen, um sich zusammen mit den anwesenden Expeditionsteilnehmern vom Stand der Umbauarbeiten an Bord zu unterrichten. Es erwies sich, dass mit einer weiteren Verzögerung der Abfahrt zu rechnen war.

Um die insgesamt zweiwöchige unwillkommene Wartezeit in Hamburg zu überbrücken, unternahm man u.a. an den Pfingstfeiertagen bei herrlichem Wetter einen Ausflug mit der Bahn nach dem damals noch dänischen Kiel,¹⁰¹ wo man im Villenvorort Bellevue die Nacht verbrachte, bevor man am folgenden Tag wiederum per Bahn nach Hamburg zurückkehrte. Mit von der Partie waren Heinrich Adolph Meyer (1822-1889), ein auch politisch engagierter Hamburger Fabrikant. Meyer war besonders für Vogt und Gressly ein interessanter Führer und Gesprächspartner, denn sein eigentliches Interesse galt der Meeresforschung, insbesondere dem Tierbestand der Kieler Bucht. Auch der junge Zoologe und Naturforscher Eduard Graeffe (1833-1916) aus Zürich machte den Abstecher nach Kiel mit. Meyer hatte mit Graeffe einen Studienaufenthalt in Nizza verbracht, wo man gemeinsam die dortigen Seetiere untersuchte; eine Erfahrung, die sie mit Vogt gemein hatten, der seinerseits bereits auf mehrere ausgedehnte Aufenthalte zur Erforschung der Meerestiere am Strand von Nizza zurückblicken konnte.

98 In den Archives de l'Etat de Neuchâtel gibt es, nach freundlicher Auskunft von Marc-Antoine Kaeser, nach eigener Zählung 363 Briefe von Carl Vogt an Eduard Desor, die, neben einer weiteren Anzahl (etwa 100) von ca. 10 anderen Mitgliedern der Vogt-Familie, noch der Auswertung harren.

99 Es handelte sich überhaupt um das bevorzugte Hotel Vogts, wenn er in Hamburg übernachten musste.

100 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 211.

101 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 213: „19. Mai Pfingsten. Ausflug nach Kiel mit Hn. H. Meier (Stockmeier) – Sehr schönes Wetter. Sehr angenehme Fahrt nach der ersten Festung Dänem[ark]s ohne Besetzung, nur einige Wachtleute. Sehr prächtiger Buchenwald zu Bellevue u. schöne Landhäuser an der reizenden Bucht von Kiel.“

Nach Graeffes Promotion im Jahr 1859 folgte er Meyer nach Hamburg, um die gemeinsame Forschungspartnerschaft fortzusetzen. Im April 1861, also unmittelbar vor dem hier geschilderten Pflingstausflug nach Kiel, hatte Graeffe ein Werk über die Haltung von Tieren in Süßwasseraquarien¹⁰² fertiggestellt, ein Thema, das besonders Gressly interessierte, der seinerseits mit der Herstellung von Aquarien beschäftigt war und auch nach der Polarexpedition von Berna mit der Erbauung eines Aquariums auf dessen Hofgut in Büdesheim beauftragt werden sollte.¹⁰³

Am 24. Mai besuchte man den Kopenhagener Marinemaler, Anton Melbye, den man im Zugabteil auf der Rückreise von Kiel kennengelernt hatte, in seiner Hamburger Zweitwohnung, einen Anhänger des Mesmerismus, wie Gressly kommentarlos in sein Notizbuch einträgt.¹⁰⁴ Am 25. Mai, einem Samstag, besuchte man das Museum und am darauffolgenden Sonntag führte man sich im Thalia-Theater, das damals nur eine beschränkte Spielerlaubnis für Lustspiele und Possen hatte, zwei Possenspiele zu Gemüte. Am nächsten Tag, dem 27. Mai, wurden die Effekten per Boot in den „Brandenburger Hafen“ überführt. Von dort aus machte man erneut einen Ausflug auf dänisches Hoheitsgebiet, diesmal nach Blankenese, um dem Kapitän Hans Stehr in seinem Heimatort zu besuchen.¹⁰⁵

Abreise

Am 29. Mai 1861 war es dann so weit, mit vierzehntägiger Verspätung im Vergleich zum ursprünglichen Zeitplan,¹⁰⁶ lichtete der Zweimastsegler „*Joachim Hinrich*“ die Anker und verließ den Hamburger Hafen. Zwei Dampfer schleppten das Schiff die Elbe hinab in Richtung offenes Meer. Aus den Parks am Elbufer sandten reiche Kaufleute Abschiedsgrüße durch Flaggen und Böllerschüsse.

In dem Bordjournal, das der Steuermann während der gesamten Fahrt führte, schlug sich die Abfahrt wie folgt nieder:

Mittwoch, d. 29. Mai 1861 holten [haulten] morgens 8 Uhr aus dem Hafen v. Hamburg, erhielten dann das Dampfboot Simson an die

102 Eduard Graeffe, *Das Süßwasser-Aquarium. Kurze Anleitung zur besten Konstruktion der Aquarien und Instandhaltung derselben, sowie Schilderung der Süßwasserthiere*. Hamburg: Otto Meißner, 1861.

103 Gressly und wohl auch Vogt hatten bereits vor dem Pflingstausflug die Aquarien Graeffes in Hamburg in Augenschein genommen. In einem Brief vom 24. Mai berichtete Gressly über diesen Besuch: „Hier sah ich bei Hrn. Dr. Gräfe, einem jungen Zürcher sehr schöne Meer- und Süßwasser Aquarien völlig ohne Bewegung und nur wenigen Pflanzen, worin seit 2 ½ Jahr das Wasser nicht geändert wurde. Es leben herrliche Actinien (*A. plumosa* besonders), Krebse, Seesterne, Muscheln und Schnecken, auch Fische in bestem Behagen darin. Wie viel eher würden sie in bewegtem Wasser und weiteren Behältern fortkommen!“ – Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 283.

104 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 213.

105 Gressly an Greppin, Bergen, 11.6.1861: „Nous avons visite le 19 Kiel sur la Baltique et les magnifiques forets de hêtre et des côteaux charmants, le 27 Blanggenese sur l'Elbe, d'ou est notre capitaine.“ – Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 287

106 Den 15. Mai als geplanten Abfahrtstermin nannte jedenfalls ein Artikel aus Frankfurt in einem im pfälzischen Speyer erscheinenden Blatt: *Palatina. Belletristisches Beiblatt zur Pfälzer Zeitung*. Nr. 59 (21.5.1861).

Seite, da nun alle Passagiere an Bord waren, schlepte das Dampfboot uns bis Glückstadt, das kleine Dampfboot Blancknese folgte bis Blangnese wo die Passagiere welche mit abgesegelt waren, wieder auf nach Hamburg giengen, um 1 ½ h. passirten Glückstadt, wo das Dampfboot uns verließ u. wir mit vollen Segeln weitersegelten, hatten eine leichte Brise von Osten, machten alles seefest wie es sich nach Seemannsgebrauch befinden muß, um 4 ½ h. passirten Brunsbüttel um 7 ½ ankerten bei Cuxhaven, machten alle Segel fest u. setzten die Wache mit 1. Mann auf, wo unser Koch auf seiner Wache schlief. Dann giengen morgens d. 30. Mai Anker auf [,] setzten alle dienstlichen Segel bei u. steuerten seewärts um 7 h. passirten das erste Feuerschiff Jacob-Hinrich, um 8 passirten das letzte Feuerschiff Casper [Caspar], peilten selbigen in Nord. Der Wind lief mehr nördlich u wurde flauer um 3 U. Nachmittags befanden wir uns auf 54°-24 N. B. u 7°-47 O.B. um 5 U. peilten Helgoland in S-O 18'. Abstand[,] steuerten dann nach folgendem Kurse [...].¹⁰⁷

Die Hamburger Herren, die als Passagiere bis Blanknese mitreisten, um dem Expeditionsteam das Geleit zu geben, waren der bereits erwähnte Hamburger Fabrikant und Meeresforscher Heinrich Adolph Meyer, der Bankier Ernst Merck und dessen zukünftiger Schwiegersohn Alexander Borgnis (1827-1914),¹⁰⁸ der, wie bereits erwähnt, aus derselben Frankfurter Kaufmannsfamilie stammte wie die Ehefrau Mercks.

Über den Beginn der Reise unterrichtete Gressly seinen Briefpartner Lang nach der Ankunft in Bergen:

Von Hamburg reisten wir erst den 29. Mai um halb 9 Uhr Morgens ab auf unserer niedlichen Yacht *Joachim Hinrich* und übernachteten vor Cuxhaven. Den 30 Mai giengs um Mittag an Helgoland vorbei, dragten Ophiuren und Nuculen etc., aus dem Sand-und Schlammgrund empor. Bald verloren wir alles Land ausser Sicht und nach zwei trüben, regnerischen Wittertagen und hochgehender See, wobei alle ausser mir und den Matrosen seekrank wurden, erblickten wir um 2 Uhr Morgens den 2ten Juni Norwegens Südküste mit ihren Vogesenartigen theilweise mit Schnee bedeckten Gebirgen.¹⁰⁹

Zwischen der Vorüberfahrt an der englischen Insel Helgoland, das die Reisegruppe nicht ohne nationales Sentiment links liegen ließ, und dem Aufkreuzen vor der

107 „Journal gehalten an Bord des Schiffes Joachim Hinrich, gehalten von Johann Heins. Reise von Hamburg nach Bergen, Molde, Throndheim, Tromsø.“ Erhalten in der Abschrift Gresslys in dessen Notizbuch IV. – Vgl. Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 9-101. – Anders als in der Überschrift Gresslys angekündigt, beziehen sich die Eintragungen auf die komplette Rundreise bis zur Rückkehr des Schiffes nach Blanknese am 17. Oktober 1861.

108 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 215.

109 Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 285.

norwegischen Küste beschäftigte sich das Team bei glatter See, schwachem Wind und langsamer Fahrt mit Dretsch, so der Fachausdruck für das Abgrasen des Meeresbodens bzw. der See in einer gewissen Tiefe mithilfe von Schleppnetzen. Verschiedene, meist niedere Meeresbewohner wie Seesterne, Seeigel, allerlei Gewürm und Quallen förderten die Netze herauf. In großen, wassergefüllten Glaskübeln wurden die Tiere aufbewahrt, um sie in Ruhe beobachten, zeichnen, untersuchen und bestimmen zu können. Die Hoffnung, eine neue Spezies zu entdecken, erfüllte sich jedoch nicht. Vogt schob in seinem Forschungsbericht an dieser Stelle einen kleinen gelehrten Exkurs über Quallen ein, ein Thema, in dem er sich hervorragend auskannte. Während der Reise hielt Vogt während dieses Reiseabschnitts diesen Diskurs offensichtlich in der Tat als Privatim für seine Reisebegleiter.¹¹⁰

Bereits als man den Skagerrak passierte und das Wetter sich verschlechterte, stellte sich heraus, dass die Expeditionsteilnehmer, mit Ausnahme Gresslys, alles andere als hochseetauglich waren. Besonders Berna, aber auch Vogt selbst, konnten die Schifffahrt über weite Strecken nur in der Koje liegend aushalten.

Stavanger

Am fünften Reisetag, erblickte man durch Regen und Nebel zum ersten Mal die norwegische Küste bei Stavanger.¹¹¹ Man benutzte die Gelegenheit, wieder einmal festen Boden unter die Füße zu bekommen. Ein Lotse kam an Bord und steuerte das Schiff durch ein Gewirr von Inseln und Inselchen in den Hafen dieser Stadt. Am dritten Juni war das Team immerhin so weit wiederhergestellt, dass man zum erstenmal wieder gemeinsam frühstückte. Danach gingen die Expeditionsmitglieder von Bord, und jeder erkundete nach seinem Interesse und nach seinen physischen Fähigkeiten, Landschaft, Flora oder Fauna der Stadt. Da der Expeditionsmaler seine Landschaftsaufnahmen von einem statischen Punkt aus durchführte, fungierte er gleichzeitig als natürlicher Treffpunkt für die sich zerstreuen übrigen Teilnehmer: „Bald waren sämtliche mitgebrachten Flaschen und Gläser mit Thieren aller Art gefüllt, und nun sammelte man sich um den Maler, der sich auf etwas erhöhtem Standpunkte unter einem Felsen angesiedelt und die Stadt mit der Umgebung zu skizziren begonnen hatte.“¹¹² Vogt schilderte diesen Landgang mit Blick auf die Lebensumstände der einheimischen Bevölkerung ganz traditionell im

110 „Vor d. Scharen über Quallen von Vogt explizirt“ – Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 217.

111 Die folgende akribische Rekonstruktion des Reiseverlaufs von Stavanger bis zum Verlassen des Festlandes in Hammerfest folgt mit wenigen Ausnahmen der ebenso umfassenden wie verdienstvollen Nacherzählung der Reise von Rosemary Golonsky. – Vgl. Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier brsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992. S. 229-254; hier S. 234-246. – Alle nicht anderweitig gekennzeichneten Abschnitte benutzen diesen Text als Quelle. Auf die ausgiebigen, im Wortlaut oft nur behutsam geänderten, gekürzten oder aktualisierten Ausführungen der Verfasserin wird nicht in jedem Einzelfall, sondern an dieser Stelle pauschal verwiesen.

112 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 16.

Sinne der zeitgenössischen Reisebeschreibungen ohne unmittelbar wissenschaftlichen Anspruch, - und gönnt damit nebenbei auch seinen Lesern eine Erholungspause von den Exkursen über das Dretschon und von den Extemporationen über die Zoologie der Quallen.

Den Charakter des Landes schilderte Vogt als monoton und einförmig. Abgerundete Granitfelsen mit abschüssigen Grasplätzen, kleinen, außerordentlich steinigten Feldern, die mit der Hacke bearbeitet und mit Gerste oder Kartoffeln bestellt wurden. Die Moorgründe hingegen waren voll von Kibitzen und Strandläufern; hie und da ein Holzhäuschen, mit roter oder weißer Ölfarbe angestrichen, von einem Zaune umgeben, hinter welchem Hühner und Enten sich herumtrieben. Das Städtchen selbst erschien Vogt eng und winklig, mit steil nach dem Hafen zu abfallenden Straßen. Obwohl die Stadt einst Bischofssitz war, hatte sie für Vogt nichts wirklich Interessantes zu bieten. Als virtuoser Erzähler behilft er sich mit der Aneinanderreihung einiger charakteristischer und z.T. amüsant geschilderter Genreszenen. Ein freundlicher Pfarrer zeigte seine Kirche,¹¹³ ein scheinbar hermetisches Gasthaus bot schließlich doch noch ein köstliches Frühstück mit Räucherlachs, Hummer und Beefsteak, dazu Bier und Bordeaux-Wein. Auf dem Telegrafenturm gab man eine Depesche nach Hamburg auf, und bereits am selben Abend wußten die Angehörigen in Frankfurt und Genf von der glücklichen Ankunft in Norwegen. Zurück auf dem Schiff bekam man Besuch von norwegischen Fischern. Dabei zeigte sich die ganze Armut des Landes, die sich vor allem im Mangel an Brot äußerte. Für altbackenes Brot und etwas Branntwein brachten die armen Leute eine verhältnismäßig große Menge an Fisch und auf Wunsch des Kapitäns Scheuersand auf das Schiff.

Etwas lebensfroher klingt die Schilderung des ersten Landgangs in Norwegen aus der Feder Gresslys: „Den 4^{ten} Juni zogen wir durch zahllose Klippen und dürre Scheeren-Inseln in den *Buggøfiord*, begleitet von Delphinen, einem riesigem Nordkaper und zahllosen Vögeln, und wanderten in der kleinen Bucht von *Dusavicker* eine starke Meile vom schön in einer Inselwelt am flussartigen Fiord gelegenen *Stavanger*. Wir jagten und fischten an den kahlen Klippeninseln bis um elf Uhr Abends.“¹¹⁴

Kurz vor der Weiterfahrt bekam Hasselhorst Gelegenheit, die einheimischen Küstenbewohner beim Heringsfang zu zeichnen. Ein der *Nord-Fahrt* beigegebener Holzstich gibt diese Szene wieder: „In der von Felsen gesäumten Bucht haben die Fischer von ihren Booten aus das Fangnetz halbkreisförmig ausgelegt. Links am Ufer ziehen Frauen und Männer mit Hilfe von Tauen das Netz an Land. Aus dem Hintergrund nähert sich ein Segelboot.“¹¹⁵ Hasselhorsts Behandlung des Motivs vermittelt einen Eindruck von der Mühseligkeit dieser Art des Fischens. Nach Aus-

113 Laut dem von Vogt benutzten Reisehandbuch immerhin eine gotische Kathedrale, was der religionsfeindliche Vorkämpfer des naturwissenschaftlichen Materialismus an dieser Stelle freilich geflissentlich verschweigt.

114 Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 285 f.

115 Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 108-109.

kunft Vogts zogen zehn Boote, besetzt mit ungefähr vierzig Männern und Frauen, mit einem riesigen Netz unter großen Anstrengungen nichts Brauchbares an Land.

Bergen

Eine frische Brise brachte den Segler nordwärts Richtung Bergen. Die Küste erschien den Reisenden niedrig und eher uninteressant. Die zahlreichen vorgelagerten Inseln fand man bevölkert mit Tausenden von Möwen, Kiebitzen, Schnepfen, Strandläufern, Austernfischern und Seeschwalben.

Auch Gressly schienen die Inseln beachtenswerter als das Festland: „Den 5^{ten} gelangten wir nach *Scaare* und *Hugesund* durch den *Carmesund* durch hübsche, hie und da etwas beholzte höhere Inselgruppen. Telegraphenlinie auf Wallfischrippen ruhend.“¹¹⁶ Der nächste Landgang erfolgte am 5. Juni bei Högesund (heute: Haugesund), wo teils zum Zwecke der Forschung, teils zum Zwecke der Bereicherung der Speisekarte Jagd auf Tiere gemacht wurde. Die Zufahrt nach Bergen erwies sich als schwierig. Dichter Nebel, kalter Wind aus Nordost und Wirbelströmungen zwangen den an Bord gekommenen Lotsen sechsendreißig Stunden ununterbrochen ans Ruder. In Sichtweite Bergens vollkommene Flaute. Der Segler *Joachim Hinrich* ließ sich schließlich von einem Dampfschiff in den Hafen schleppen.

Im Fjord wimmelte es von Booten mit sonntäglich gekleideten Menschen. Das Wetter hatte sich wieder zum Besseren gewendet; alles genoss Sonne und Wärme. Die Stadt dagegen wirkte wie ausgestorben. Die kleine Reisegruppe entschloss sich zu einem Spaziergang in die Umgebung, fand einen kleinen See, dessen Pflanzen- und Tierleben umgehend untersucht wurde. Die Landschaft hatte sich verändert: statt niedriger, runder Hügel bei Stavanger nun felsige, kahle Berge mit tiefen Schluchten, in den sanfteren Mulden saftige Wiesen und prächtige Bäume aller Art. Lebte Stavanger überwiegend vom Heringsfang, so Bergen in erster Linie von Stockfisch- und Holzhandel. Als alte Hanse-Niederlassung hatte es gute geschäftliche Beziehungen zu Hamburg. Hier wurden Vorräte ergänzt, Wäsche gewaschen und Gegenstände für den Reisebedarf eingekauft, an die man in Hamburg noch nicht gedacht hatte. Besonders letzteres gab Vogt Anlass zur Klage über die vergleichsweise völlig überhöhten Preise und ungünstigen Kaufbedingungen.

Als hilfreich für den Aufenthalt in Bergen erwiesen sich diverse Empfehlungsschreiben an Kaufleute, Konsuln und Naturforscher, von denen sie mit großer Zuverlässigkeit aufgenommen wurden. Unter den letzteren sind vor allem zwei Naturwissenschaftler von Interesse, nämlich der auch in Mitteleuropa geachtete Zoologe Johan Koren (1809-1885) und der norwegische Arzt und Zoologe Daniel Cornelius Danielssen (1814-1894).¹¹⁷

116 Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amand Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 286.

117 In Zusammenarbeit mit dem von Vogt ebenfalls erwähnten Michael Sars verfassten Koren und Danielssen das dreibändige Werk *Fauna littoralis Norvegiae*. Zwischen 1876 und 1878 nahmen sie ihrerseits an einer großangelegten norwegischen Nordmeerexpedition Teil, für die die *Nord-Fahrt* Vogts ein wichtiger Referenztext war.

Bei einem Besuch des örtlichen Museums zeigte Koren den Expeditionsteilnehmern die von ihm kuratierten Sammlungen, die von der Reisegesellschaft mit großem Interesse in Augenschein genommen wurden. Herzen studierte eine Sammlung ausgestopfter nordischer Vögel, während Gressly vornehmlich Muscheln seiner kritischen Prüfung unterwarf, welche mittels eines Schleppnetzes zu Tage gefördert worden waren; Berna vertiefte sich bei einigen Steinäxten und Bronzeringen in die Zeit der skandinavischen Urbewohner und Vogt bedauerte, dass er nicht Zeit genug hatte, eine einzigartige Kollektion von Walfischembryonen ausgiebig zu studieren. Hasselhorst erwies sich als gelehriger Schüler seines ehemaligen Städellehrers Friedrich Maximilian Hessemer und skizzierte die prächtigen Arabesken eines historischen Türpfastens sowie eine mächtige Armbrust, die ehemals dem Walfischfang gedient hatte.

Nach dem Besuch dieses sehr speziellen Naturkundemuseums war allen klar, dass eine einfache Nordlandfahrt, trotz allen wissenschaftlichen Sachverständes, nicht entfernt in der Lage sein konnte, an das Niveau und die systematische Gründlichkeit der Forschungen ihrer gastgebenden Kollegen heranzureichen:

Was mich selbst betrifft, so boten die wenigen Stunden, welche uns zum Besuche des Museums vergönnt waren, kaum Zeit genug zu einem flüchtigen Ueberblicke. Wie gerne hätte ich die zahlreichen Walfischembryonen untersucht, welche von der Länge eines Zolls bis zu derjenigen einiger Fuße die hauptsächlichsten Abstufungen der inneren Ausbildung dieser Geschöpfe vor Augen führten! Man fühlte vor dieser Reihe so recht, daß der reisende Naturforscher nicht im Stande ist, tiefer einzudringen, sondern es den Einheimischen überlassen muß, welche geduldig harrend Zeit und Gelegenheit erspähen können, die ihnen Seltenes bieten soll.¹¹⁸

Beinahe als wollte er diese eingestandene Unzulänglichkeit kompensieren, fügt er an dieser Stelle einen langen Exkurs über die Irrtümer im Verständnis der Verhaltensmuster der Heringspopulationen an und lieferte einen kritischen Bericht über Fang, Verarbeitung und Vertrieb im norwegischen Fischereiwesen.

Ein Schockerlebnis ganz anderer Art löste dagegen der Besuch des örtlichen Hospitals für Aussätzige aus, das unter der Leitung Dr. Danielssens stand. „Scheusliche Verstümmelungen durch die Krankheit“, notiert Gressly lapidar in sein Notizbuch,¹¹⁹ was Vogt in seinem Expeditionsbericht mit unbestechlichem empirischem Scharfblick klinisch rational ausführt. Aber selbst ein so kühler Rationalist wie Vogt zeigte beim Verlassen des Lazarets Wirkung: „[...] der Anblick der Kranken aber ist wirklich entsetzlich und trotzdem, daß einige von uns durch Studium und Diplom gegen Eindrücke dieser Art einigermaßen gepanzert sein sollten, konnten wir uns doch des Schauderns nicht erwehren, als wir aus diesen Räumen des Elends wieder in das Freie traten.“¹²⁰

118 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 40.

119 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 226.

120 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 51.

Die nächste Visite galt dem norwegischen Bildkünstler Johan Ludvig Lossing (1810-1876), dem Mallehrer Henrik Ibsens (1828-1906). Lossing war Konservator der kleinen Kunstsammlung Bergens, die den Gästen einen Einblick in das neuere Kunstschaffen der Norweger gewährte. In einem längeren Abschnitt seiner Reisebeschreibung setzt sich Carl Vogt mit der norwegischen Malerei auseinander:

Erst seit wenigen Jahren ist man einerseits durch deutsche Meister, andererseits durch norwegische, meist in der Düsseldorfer Schule gebildete Künstler auf das Land selbst als Objekt der Kunstthätigkeit hingewiesen worden. Man hat norwegische Küsten und Fjorde, Mitternachtssonnen und Mondscheine in ziemlicher Menge auf allen Ausstellungen umherwandern sehen [...]. Beschaut man aber das Land näher und mit der Absicht, schaffend hier aufzutreten, so muß man sich bald überzeugen daß unter allen bekannten europäischen Gebirgsländern Norwegen dasjenige ist, welches dem Künstler am wenigsten bietet, wo er am meisten suchen und am meisten von dem Eigenen hinzuthun muß, um etwas Tüchtiges zu leisten.¹²¹

Obwohl Vogt der Landschaftskunst in Norwegen insgesamt „keine große Zukunft“ voraussagt, erkennt er doch die Leistungen einzelner Maler an: „In der Landschaft glänzen die achtbarsten Namen wie, Gude und Morton Müller, [...] und eine unverhältnißmäßig große Menge der Kunstjünger treibt sich in Düsseldorf und Rom umher. Die großen außergewöhnlichen Talente werden sich wohl überall in jedem Lande Bahn brechen und Anerkennung verschaffen und wir sehen auch in der That, daß die bewährten Meister in dem Fache sich außerhalb des Landes aufhalten, dem sie großentheils ihre Studien entnommen haben.“¹²² Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen äußert sich Vogt über die norwegische Genremalerei: „Fast dünkt es mich, als müßte der Genremaler - denn nur dieser existirt ja noch in unserer Zeit - in ähnlicher Weise wie der Landschaftskünstler in Norwegen sich beengt fühlen.“¹²³ Er erwähnt Adolph Tidemand (1814-1876), dessen Genrebilder mit norwegischen Motiven „gewiß die allgemeine Anerkennung“ verdienten, stellt aber gleichzeitig fest, daß die sehr introvertierte Mentalität des norwegischen Volkes, die sich durch einen Mangel an großen Gefühlsäußerungen und –gebärden ausdrücke, ziemlich ungeeignet für die auf erzählerische Gestik angewiesene Genremalerei sei.¹²⁴

121 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 52-53.

122 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 54.

123 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 54.

124 Gabriele Mendelssohn kontextualisiert diese Ausführungen folgendermaßen: „Die Entwicklung einer nationalen norwegischen Kunst im neunzehnten Jahrhundert war durch die politischen Ereignisse begünstigt worden. 1814 hatte Dänemark Norwegen an Schweden abgetreten, das dem Land eine freiheitliche Sonderverfassung zugestand. Die dadurch gewonnene relative Autonomie stärkte das Nationalbewußtsein der Norweger. In der Malerei äußerte sich diese Tatsache in einer Bevorzugung von Sujets mit heimatlichen Motiven. Die norwegische Landschaft und das norwegische Volk waren für die Künstler interessant geworden. Dabei entwickelte sich die Malerei von Anfang an in enger Anlehnung an die deutsche Kunst, die in ähnlicher Weise von nationalen Ideen geprägt wurde. Ab

Aus der Perspektive eines kulinarischen Experten schildert Vogt das Abschiedsdiner, das ihnen zu Ehren von den Honoratioren der Stadt ausgerichtet wurde. Reich beladene Schüsseln und Platten wurden herumgereicht, die sich nie zu leeren schienen. Unaufhörlich umkreisten die Gastgeber den Tisch, um immer wieder zum Nachfassen zu ermuntern. Eine noch härtere Bewährungsprobe war jedoch beim Trinken zu bestehen. Schwere Bordeaux-Weine wurden kredenzt. Jeder musste mit jedem das Glas auf „gute Freundschaft“ leeren. Zuerst zurückhaltend, dann kapitulierend, zuletzt bei fortgeschrittener Stimmung angreifend, schlug man die Schlacht mit Bordeaux, Port, Sherry und Champagner. Einer kurzen Erholungspause bei Kaffee und Zigarre folgten Liköre, Branntwein, Grog und Punsch. Nurmehr schwankend fanden die Freunde wieder auf ihr Schiff, - jedenfalls war das alles was Vogt von dem Rückzug erinnerte. Nicht nur Regen und Wind sorgten dafür, daß selbst der sich als widerstandsfähig begreifende Vogt am nächsten Tag in der Kojen bleiben musste.

Molde

Bei wechselhaftem Wetter gelangte der Schoner am 14. Juni in die Nähe des Städtchens Molde. Die eintretende Windstille gab den Reisenden Gelegenheit, sich ausgiebig mit der unmittelbaren Umgebung zu befassen. Der Moldefjord zeigte erneut ein anderes Landschaftsbild als noch zuvor in Stavanger und in Bergen. Die Gebirgspartien wurden alpiner, erstmals fühlten Vogt und Gressly sich an die Schweiz erinnert. Erste Zeugen alter Gletscher in Form von rundhöckerigen Felsen, Gletscherschliffen am steinigen Gletschergrund und Moränen, durch Gletscher aufgeschobene Geröllhalden, tauchten zur Freude der beiden Wissenschaftler auf. Obwohl bereits Mitte Juni, lag in den Spalten der Berge noch Schnee, manchmal bis hinunter zum Meer. Die hohen Gipfel waren nicht nur schneebedeckt, sondern schienen auch Gletscher zu tragen. Die überwältigende Schönheit der Landschaft regte nicht nur den Maler, sondern auch die übrigen in der Bildkunst dilettierenden Reisetilnehmer zu Studien und Skizzen an. Das ebenso malerisch wie wohlhabend aussehende Molde grüßte aus der Ferne herüber. Auf den umliegenden Inseln wimmelte es von Vögeln, und die Jäger in der Gruppe wollten zu ihrem Recht kommen und gefielen sich in dem Gedanken, eine Mitternachtsjagd auf Vögel und anderes Wild zu veranstalten. Vogt, der an dem Jagdausflug nicht teilnahm, machte die rückkehrende Jagdgesellschaft darauf aufmerksam, dass die als Beute mitgebrachten Eidergänse unter einem verschärften Schutz standen und die Nichtachtung dessen gegebenenfalls eine schwere Geldstrafe nach sich ziehen könnte, womit die miternächtliche Jagdeuphorie der jüngeren Reisege-

Ende der dreißiger Jahre zog die als liberal geltende Düsseldorfer Akademie, wo sich Künstler zu dieser Zeit bereits der Schilderung des Volkstums und der einheimischen Landschaft angenommen hatten, viele norwegische Maler an. So blieb es schließlich nicht aus, daß sich gegenseitige Beeinflussungen ergaben und auch deutsche Künstler sich in zunehmendem Maße mit norwegischen Themen beschäftigten.“ - Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselborst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 110-111.

fährten ein schroffes Ende fand. Eilig wollte man den Liegeplatz verlassen, aber ungünstige Winde verzögerten die Abfahrt.

Schließlich ließ sich der Schooner von dem Dampfschiff „Romsdalen“ nach Näs schleppen.

Gresslys Schilderung weicht in einigen Punkten von der Vogts ab: „Den 17. d. Monats [Juni 1861] gingen wir von Molde ab, durch den Dampfer Jan Mayen nach Verblungsnäset (heute: Veblungsnes) einige Meilen weit geschleppt und dann durch günstigen Wind hingetrieben. [...] Bis zum 20. Juni blieben wir zu Verblungsnäset am Ende des Isfjords und untersuchten die Umgegend.“¹²⁵

Der Anblick des Romsdalsborns brachte den Gletscherforscher in Carl Vogt zum Schwärmen und veranlasste ihn zu einem Glanzstück seiner geologischen Beschreibungskunst:

Unser Ankerplatz war ein herrlicher Punkt. Vor uns lag die niedrige Landzunge, welche sich zu einem sanften, mit üppigem Gras bewachsenen Hügelland erhob und nur den Fuß der gewaltigen Bergkette verdeckte, aus welcher das finstere Romsdalshorn mit seinem zweizackigen Gipfel emporstarrte. Nach Osten hin weitete der Blick in eine ruhige Bucht, den Is-Fjord, in deren Hintergrund steile Gebirge in einem Thal sich zusammenschlossen, das von einem vielfach gewundenen Flüßchen durchströmt war, welches seinen Ursprung in Gletschern und Schneefeldern zu nehmen schien, die bis zu der Thalsohle hinabreichten. [...]

In der Nähe des Flusses selbst springt der nackte Fels weit vor und überdeckt einige Tümpel, in welche von oben herab über die Felsen beständig Wasser tröpfelt. Es ist eine frische, prächtig kühle Grotte, die in heißen Tagen eine ganz besondere Annehmlichkeit haben mag und, wie es scheint auch von dem Vieh gerne zum Ausruhen benutzt wird. Die überhängenden Zweige der Birken und Erlen, welche oben den Felsen krönen; die Wurzeln, welche über die nackte Felsfläche hinaus in die Luft nach einem Stützpunkte zu greifen und zu ranken scheinen; das lebhaftes Grün der Moose und Flechten, die wie ein Bart an dem Kinne des Felsens hängen; der tiefe Schatten, in welchem dies kleine Fleckchen ruht, während drüben Fluß und Berge im Sonnenglanze funkeln – all dies entzündet das künstlerische Feuer und man verabredet sich, morgen mit vereinten Kräften hierher zu ziehen, um im edlen Wettstreite der Pinsel und Bleistifte der Natur ihre Reize abzustehlen.

Jetzt aber lenken andere Erscheinungen uns von der Grotte hinweg. Einige nackte Felsplatten springen am Ufer der Rauma vor und verathen sogleich durch ihre Gestalt, daß hier für die Geologie etwas zu finden sei. Es sind in der That die schönsten Gletscherschliffe, die man sich denken kann; das Gestein, ein graulicher Gneiß mit

125 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise.“, in: *Nenes Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 135 (8.9.1861), S. 1073.

vielfach gewundenen Blättern, zwischen welchen Linsen von Hornblende und tombackfarbigem Glimmer eingebacken sind; die Platten selbst prächtig abgeschliffen, gleichmäßig gerundet, mit scharf eingegrabenen Ritzen und Streifen versehen, welche quer über Blättergefüge und Linsen hinlaufen und alle so parallel in ihrer Richtung orientiert sind, daß sie genau auf das Romsdalahorn hinweisen und auf die Schlucht, welche an seinem Fuße sich öffnet. [...] Wir sehen deutlich, daß die Schcliffe, Streifen und Hohlkehlen sich soweit unter das helle Wasser fortsetzen, als das Auge reicht, und überzeugen uns bei wiederholtem Besuche am nächsten Tage während der Ebbe, daß es unmöglich ist, die untere Grenze der Schcliffe zu finden und diese wahrscheinlich durch das ganze Flußbette sich hindurchziehen. [...] Das waren also die ersten, deutlichen, vollkommen charakteristischen Gletscherschliffe, welche wir in Norwegen sahen!¹²⁶

Anderntags machte sich Hasselhorst alleine auf den Weg zu der erwähnten Grotte, um eine Studie des Romsdalahorns anzufertigen, von wo er abends „bis auf die Knochen durchfrozen und von eisigem Winde erstarrt“¹²⁷ zurückkehrte. Auf einem der Holzstiche, die die *Nord-Fahrt* illustrieren, ist in der Mitte dieser markante Berg mit seinem doppelzackigen Gipfel abgebildet. Am Fuße des Gebirgsmassivs, im Bildvordergrund rechts, fließt die Rauma, deren Ufer mit spärlicher Vegetation bewachsen sind.¹²⁸ Von Näs nach Trondheim segelte das Schiff ohne seine Reisegesellschaft,¹²⁹ denn die Etappe nach Trondheim sollte über Land weitergehen. Die Reisegesellschaft wollte die Strecke mit Pferdekarren bewältigen, um das Landesinnere kennenzulernen. Nach zähem Feilschen um Pferde und Karren sowie der umständlichen Beseitigung einiger Unklarheiten im Mietvertrag konnten am 20. Juni vier Karren mit Reisesäcken, Proviantkisten und Jagdgewehren gepackt werden. Voller Humor schildert Gressly dieses Unterfangen:

Den 20. verließen wir unseren heiteren „Joachim Hinrich“ [...] und wurden auf vier einspännige Carriols gepackt, zu zweien auf eins; natürlich nahm aber Karl der Dicke [Vogt] einen eigenen ein und ragte noch nach den Seiten darüber hinaus, Hr. Berna und ich das zweite, dann Maler Hasselhorst und Herzen auf das dritte, und der Jäger [Hubert] und unser Norweger Lootse als Dollmetscher auf das vierte, und dann vorwärts ging's – aber wie? Mein Lebtag werde ich

126 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 75-77

127 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 83

128 Gabriele Mendelsohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 113.

129 Die Route, die das Schiff nahm, lässt sich anhand des Bordjournals des Steuermanns rekonstruieren. – Vgl. Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 17-18.

an die Fahrt von Verblungsnäset nach Trondjhem über den Sneehättan denken.¹³⁰

Die Route¹³¹ führte durch das großartige, schluchtenreiche Romsdalen hinauf zur kahlen Hochfläche des Dovrefjeld (heute: Dovrefjell) und zum alles überragenden, schneebedeckten Sneehättan (heute: Snøhetta), von dort zurück zur Küste nach Trondheim. Das Land stieg in Terrassen an. Nach steilen Anstiegen folgten weite Ebenen. Die streckenweise schauerhaften Wege führten über Sand und Geröll, vorbei an herrlichen Wasserfällen, schäumenden Flüssen, fischreichen Seen und dunklen Mooren. Riesige Steinlawinen und Felstrümer, magere Wiesen und armselige Birken- und Erlenwälder begleiteten die Wegstrecke. An kahlen Felsen konnten die Geologen eindeutige Gletscherspuren entdecken, und auch gewaltige Moränen deuteten auf alte Eisströme hin. Nur hin und wieder öffnete sich ein freundlicheres Tal mit saftigen Wiesen, bestellten Feldern und verstreut liegenden Wohnungen.

Zur weitgehenden Trostlosigkeit der Landschaft kamen die oft schlechten Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten. Die Pferdewechsel an den Stationen waren zeitraubend und für die Reisenden quälend, da die Wirte, wie Vogt beteuert, meist außer hartem Fladenbrot, versalzener Butter und schlecht schmeckendem Käse nichts zu bieten hatten. Vogt kam nicht umhin, die Trostlosigkeit der Landschaft, der schmutzigen Hütten und der abgemagerten Menschen und Tiere zu bedauern. Glücklicherweise hatte man auf dem Dovrefjell die Station Jerkind (heute: Hjerkind) gewählt. Hier herrschte eine vergleichsweise freundliche und gepflegte Atmosphäre. Doch schon kam neues Ungemach auf die Männer zu, als sie eine Exkursion in die nähere Umgebung unternahmen. Sonne und Wärme, an sich hoch erwünscht, lockte riesige Schwärme von Mücken, Schnaken und Bremsen aus Mooren und Sümpfen. Zerstothen, geschwollen und blutend kehrten die Ausflügler zur Unterkunft zurück. Hier konnten sie die Herstellung des Fladbröds vom Mahlen des Getreides bis zum fertigen Brot verfolgen. Vogt, der von den handwerklichen und industriellen Leistungen der Norweger ohnehin eine geringe Meinung hatte, fand diese selbst hier bestätigt.

Für den nächsten Tag wurde eine Tour zum Berg Snøhetta geplant. Berna, Herzen und Hubert wollten, geführt von einem einheimischen Jäger, Rentiere jagen, Hasselhorst, Gressly und Vogt malen und die Geologie studieren. Auf teils morastigen, teils steinigen Pfaden ging es über eine weite Ebene. Nur schwefelgelbe und weißliche Moose, graue Steine und schwärzliche Sumpfwasser – selten ein heller, klarer See – belebten die wie verbrannt aussehende Öde. Die Pferde versanken oft bis zu den Knien in Schlamm oder suchten vergeblich Halt an sandigen und kiesigen Abhängen. Es war sonnig und heiß, und auch die Insekten waren mit von der Partie.

130 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise.“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 135 (8.9.1861), S. 1074.

131 Vermutlich ohne es zu wissen, bewegte sich die Gruppe auf der Schlussetappe dieses Reiseabschnittes auf dem traditionellen Pilgrimsleden, der alten Pilgerstraße von Christiania zum Nidarosdom in Trondheim. Vgl.: <http://pilegrimsleden.no/de/>

Am Fuße des Berges trennten sich die Gruppen. Mehrere Stunden durchstreiften der Maler und die Geologen das Gelände. Sie fanden prachtvolle Gneise, Granate, Quarze und Glimmer. Allein, zu einer endgültigen Beurteilung der Geologie reichten weder Zeit noch Erkenntnisse. Die Jäger kamen erst lange nach Mitternacht müde und zerschlagen in der Station an. Bei drückender Hitze, durch aufgeweichten Schnee und über lose Felsblöcke hatten sie den Rentieren lange vergeblich nachgestellt und schließlich nur ein altersschwaches Exemplar zur Strecke gebracht. Man legte einen Ruhetag ein. Den Gipfel des Snøhetta wollte niemand mehr besteigen.

Die große Erleichterung, die die Reisegefährten verspürten, als man wieder in Küstennähe kam, spricht aus der Schilderung, die Gressly von der Schlussetappe der Landreise in seinen „Briefen aus dem Norden“ gibt:

Den 25. Juni überschritten wir den Gipfelpunkt der Christiania-Trondhjemer Straße und fuhren durch ähnliche Gegenden, wie diejenigen, durch welche wir hinaufstiegen. Zuerst traurige, unbewohnbare Haidewüsten mit Wasserflecken und Schneeresten, ganz an den St. Gotthard oder Daubensee erinnernd, nach Kongsvold über einen äußerst steilen Rand hinunter durch prächtige Klusen nach Drivestuen, wo die Birken wieder Wäldchen bilden, nach und nach mit Fichten und Erlen gemischt. Wiederum Wasserfälle, Rundhöcker, mit Schliften wie im Romsdal. Hier beginnt die neue Straße, sehr gut angelegt, längs dem brausenden Flusse prachtvolle Gneise und Schiefergebirge. So durch das ganze Fjeld hinunter in die weiten Täler, wo Tannenwälder noch den größten Raum einnehmen und überall tief in das angebaute Wiesen- und Haferland eingreifen.¹³²

Auf guter Straße rollte die Kolonne der Stadt zu. Die Fuhrwerke wurden zahlreicher, an den Talseiten lagen hübsche Landhäuser in gepflegten Gärten. Vom Fluß herauf grüßte der Dom. Die „Joachim Hinrich“ war noch nicht angekommen, weshalb die Freunde ein Hotel bezogen. Dann stürzten sie sich ins Meer, um Staub, Dreck und alle Strapazen der vergangenen Tage abzuspülen. Während der Überlandtour hatte sich die Reisegruppe vergrößert. Ein schwarzer Hund, der sich tagelang nicht hatte vertreiben lassen und auch jetzt nicht aufgab, war der neue Reisegefährte. Man taufte ihn „Freitag“.

Man nutzte die Wartezeit bis zur Ankunft des Schiffes u.a. dazu, den mächtigen Dom, die Krönungsstätte der norwegischen Könige, zu besichtigen. Weniger imposant wirkte das Museum. Als das Schiff eintraf, beschlossen die Freunde die baldige Weiterreise.

Polarkreis

Am Freitag, den 5. Juli passierte der Segler morgens um acht Uhr, nach Gressly um neun Uhr, auf offener See den Polarkreis. Anders als Gressly in seinem Notiz-

132 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 136 (10.9.1861), S. 1082-1083; hier S. 1082.

buch verliert Vogt kein Wort darüber, dass es auch gleichzeitig sein Geburtstag war. Bei prächtigem Wetter, aber anhaltendem hohen Seegang begab man sich in das Reich der Mitternachtssonne, ohne dass man sie wegen aufziehenden dichten Nebels zu Gesicht bekommen hätte.

Der Plan, durch ein allgemeines Fest die Überschreitung des Polarkreises zu feiern, eine Maskerade zu veranstalten, diejenigen zu taufen, welche zum ersten Male die geheimnisvolle Linie überschreiten, scheiterte, so berichtet Vogt, „an der allgemeinen seekranken Prostration, in welcher sich die Reisegesellschaft befindet.“¹³³ Gressly notierte, dass abends immerhin noch ein Wal zur Begrüßung auftauchte. Außerdem hielt Gressly ein Gelegenheitsgedicht aus der Feder Vogts fest, das vielleicht als Bestandteil der von Vogt erwähnten Geselligkeitsfeier gedacht war und das die grassierende Seekrankheit ironisch aufs Korn nahm:

Seekrankheit. Von Vogt. 5 Jul. 1861
Vanity Faire.
Der Commodore liegt in seiner Hängematte
Sein dunkles Auge heftet er das matte
Hin auf Poseidons stürmisch Reich,
Es biegen über ihm die Masten sich die schlanken
Die Taue reißen u. die Seegel schwanken
Den weiß beschwingten Möven gleich.
Er seufzt der Zeiten, wo in Binnenlanden
Auf festem Boden sicher er gestanden,
Es hebt sein Magen sich mit manchem Ach
Dieweil der Doktor auf der Bank gelagert
Vom häufigen Erbrechen abgemagert
Den Schlummer sucht in Leidens Ungemach
Die Hosen verstellt eben der Professor
Mit vieler Müh, es wird ihm drum nicht besser,
Die Küche schwankt ob seinem kühnen Griff.
Der Gressly jammert, dass es ihm passire
Viel mehr als wo bei Drontheims saurem Biere
Er jüngst mit schnödem Volke sich vergriff.
Der Maler taucht entschlossen aus der Tiefe
Wo er bisher gethan als ob er schlief
Der Bleistift zittert in der kalten Hand
Es schwindelt ihm u. die Ohren sausen
Gleich wie im Sturm die Wogen brausen
Wann zeigst du endlich dich, gesegnet Land!¹³⁴

Am 8. Juli, auf der Höhe der majestätischen Inselkette der Lofoten, deren Profil Hasselhorst und Vogt aufnahmen, erlebte man zum ersten Mal die Mitternachtssonne. Gespannt warteten die Reisegefährten an Deck, um zu erleben, wie die

133 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 141.

134 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 253.

Sonne zu ihrem Tageslauf aufsteigt, ohne vorher untergegangen zu sein. Nachdem sie lange Zeit matt über den Horizont geschlichen war, stand sie dann um Mitternacht ungefähr eine Stunde als dunkelrot glühender Ball über dem Meer, bevor der langsame Wiederanstieg begann. Mit Ausnahme Hasselhorsts schienen die Expeditionsteilnehmer einhellig eher enttäuscht ob des gebotenen Schauspiels. Der Maler aber schwelgte in Farben, probierte die gelben und roten Lichteffekte und die violetten und braunen Schatten. Zur Feier des Tages knallten die Champagnerkorken.

Von nun an ging die Sonne sechs Wochen lang nicht unter. Mit dem Wechsel von Tag und Nacht gingen auch die gewohnten Tagesabläufe verloren. Man schlief zu wenig und meist schlecht, fühlte sich abgespannt und war gereizt. Freudig sollte am Ende der Reise der Tag begrüßt werden, an dem es erstmals wieder Nacht wurde.

Vorbei an den Lofoten, die mit ihren schroffen Felsklippen herrliche Ausblicke und Zeichenobjekte boten, ging die Reise weiter nach Norden. Große Schwärme kleinerer Fische bewegten das Meer, und wo sie waren, fehlten die Tümmler, Delphine, Wale, Schwertfische und Haie nicht. Auf den Vogelinseln lebten neben den bereits früher angetroffenen Arten nun auch Kormorane und Papageientaucher. Die Jäger schossen auf Schneehühner, Goldregenpfeifer, Brachvögel und Raubmöwen.

Tromsø

Das nächste Ziel war die nördlich des Polarkreises gelegene Hafenstadt Tromsø. Wie überall traf man auf freundliche Gastgeber, von welchen die Fremden viel über Lappen und Rentierzucht erfahren konnten. Da das Schiff nach einer Carambolage mit einem Postdampfer repariert werden musste, wurde eine Landpartie zu einer Lappenfamilie und ihrer Herde organisiert. Ihr Quartier lag nahe der Stadt; denn im Sommer zogen die Lappen mit ihren Herden wegen der Hitze und der Mückenplage von der Hochebene in Küstennähe. Sie hatten ein festes Lager mit runden Pferchen für die Tiere und runden Hütten, Gammen genannt, für die Menschen. Drinnen am Boden nackte Erde, eine Feuerstelle aus Steinplatten, an den Wänden Schlafplätze aus Birkenreisern, bedeckt mit Rentierfellen. Von der Decke hingen Rentiermägen, gefüllt mit Milch oder Blut, zum Frischhalten. Die Besucher flüchteten aus dieser finsternen, verqualmten und stinkenden Behausung und bedauerten die Bewohner zutiefst. Allein, dies war insofern verfehlt, als die besuchte Lappenfamilie durchaus wohlhabend war. Zweitausend Tiere und ein zinsbringendes, jährlich wachsendes Bankguthaben waren ihr Eigentum. Die einzige Tochter galt als gute Partie. Die Reisegruppe nahm die Lappen als gewiefte Geschäftsleute wahr, die lesen, schreiben und rechnen konnten. Während ihres Küstenaufenthalts verkauften sie Felle und Geweihe und deckten sich mit dem Notwendigsten für den nächsten Winter ein. Hasselhorst wollte einige Charakterköpfe malen, doch nur gegen Bezahlung waren einige von ihnen dazu zu bewegen, auf das Schiff zu kommen, um sich portraitieren zu lassen. Auch sonst erwiesen sie sich als überaus geschäftstüchtig, denn sie brachten noch selbstgearbeitete Gebrauchsgegenstände mit, die sie den Reisenden zu nicht gerade billigen Preisen

zum Kauf anboten. „Wir haben verschiedene Lappländer Industrieartikel eingekauft,“ schreibt Gressly in seinen „Briefen aus dem Norden“, „Löffel aus Rennthiergeweih, Zwirn aus Rennthiersehne, Comagern (Schuhe) und werden wohl auch volle Kleidungen als ethnographische Merkwürdigkeiten anschaffen.“¹³⁵

Besser bedient fühlten sich die Reisegefährten von den Kaufleuten in Tromsø. Bei ihnen erstanden sie Rentierfelle und -geweihe, Eisbären- und Luchspelze, Fuchsbälge und Eiderdaunen. Der österreichische Konsul Agaard (Aagaard) schenkte seinen Gästen zum Abschied einen frischen Walrosskopf und eine Einladung auf seine nordwärts gelegene Insel Loppen (heute: Loppa), ein weit ins Meer hinausgeschobener Vorposten im Westen der Provinz Finmarken.

Der Seeweg dorthin führte vorbei an wilden, schroffen Felsinseln mit Gletschern in den Senken und Schneefeldern auf den Höhen, verzaubert durch das Farbspiel der Mitternachtssonne. Delphine und Schweinsfische umspielten das Schiff. Ein etwa einhundert Fuß langer Wal zeigte seine Wasserkünste in Form sprudelnder Fontänen.

Bei eintretender Windstille musste das Schiff vor Anker gehen. Vogt, Berna, Hasselhorst und Gressly beschlossen gemeinsam mit dem Kapitän einen Bootsausflug zum nächsten Gletscher, um Eis zur Kühlung der Vorräte zu suchen, das die Matrosen später schlagen und holen sollten. Ohne Verpflegung und ohne Matrosen ruderten die fünf Männer los. Zwei Stunden Rudern bis an Land, eine längere Fußtour zum Gletscher und weitere sieben Stunden harte Ruderarbeit bis zum Schiff forderten die letzten Kräfte.

Noch ein weiteres Abenteuer galt es, in diesen Tagen zu bestehen. Während eines zweiten Landausflugs hatten Berna und Hasselhorst in einer fast senkrechten Felswand einen Adlerhorst entdeckt und beschlossen, ihn auszuheben, da sie Junge darin vermuteten. (Abb. 6) Mühsam musste sich Georg Berna durch abbröckelnden Fels von Birkenstock zu Birkenstock hangeln, um nach einer Dreiviertelstunde die Höhe des Nestes zu erreichen, allerdings weit abseits. Nun wurde die Tour gefährlich. Drei Felsvorsprünge waren zu umgehen. Ein alter Adler erhob sich vom Rand des Horstes und umkreiste den an einem Bäumchen hängenden Kletterer. Zum Glück strich der Vogel bald ab. Berna atmete auf, aber ein Blick in die Tiefe ließ seinen Mut sinken. Hasselhorst jedoch feuerte ihn an, weiter zu steigen. Die Eitelkeit, ein solches Wagnis zu bestehen, siegte über Angst und Vernunft, und Berna schaffte sich weiter vorwärts, bis es an einem Felsvorsprung kurz vor dem Nest kein Weiterkommen mehr gab. Hasselhorst kam nach. Zu zweit versuchten sie nun, an das Nest zu kommen, aber ein gewaltiger Flügelschlag ließ sie zurückschrecken.

135 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 138 (12.9.1861), S. 1097-1099; hier S. 1099.



Abb. 6: „Adler-Jagd“, Buchillustration nach J.H. Hasselhorst
(aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, S. 198)

Die Nestplünderer zogen sich vorerst zurück und berieten sich, als plötzlich am Fuß des Felsens Alexander Herzen auftauchte. Dieser eilte zum Schiff zurück, um Leitern und Stricke herbeizuschaffen. Nach langem Warten in unbequemer Lage kamen schließlich Herzen, Hubert und der Kapitän zu Hilfe. Gemeinsam gelang es ihnen, das Adlerjunge aus dem Nest zu holen. Der junge Steinadler wurde, wie Gressly bemerkt, „in eine Kiste logirt und bildete den Beginn unserer Menagerie von warmblütigen Thieren.“¹³⁶

136 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 139 (13.9.1861), S. 1106-1108; hier: S. 1107.

Loppa

Nur langsam kam der Segler vorwärts. Zwei Tage brauchte die „Joachim Hinrich“ für die letzten acht Meilen nach Loppen (heute: Loppa). Diese Insel galt als die vogelreichste der ganzen Küste, und ihr Besitzer, der bereits erwähnte österreichische Konsul Aagaard aus Tromsø, hatte die Erlaubnis zur uneingeschränkten Jagd gegeben. Sein Verwalter war behilflich und führte die Gäste zu den besten Standplätzen.¹³⁷ Die Schützen erlaubten sich den Spaß eines Dauerfeuers und hielten ungezielt mitten in die dichten Vogelschwärme. Die Wirkung war für die Jäger sinnverwirrend und betäubend, für die Vögel katastrophal. Die Boote vollbeladen mit toten und verletzten Tieren, kehrte die Jagdgesellschaft zum Schiff zurück. Viele der Tiere wurden weggeworfen, andere dem Adler zum Fressen gegeben, einige abgalgt und zum Präparieren vorbereitet.

Hammerfest und Nordkap

Am übernächsten Tag erreichte das Schiff Hammerfest. Die verschiedensten Völker lebten nach Vogt in Hammerfest friedlich beieinander. Die Lappen arbeiteten als Fischer und Tagelöhner, die Finnen ernährten sich von Handwerk, Ackerbau und Viehzucht. Normannen, gemeint sind wohl Norweger, hatten die guten Handels- und Beamtenstellen inne. Für die Russen war hier ihr Haupthandelsplatz. Bald nach Einlaufen des Schiffes kaufte Georg Berna einen jungen Bären, der viele Neugierige, vor allem Russen, an Bord lockte. Wie waren sie überrascht, als Herzen sie in russischer Sprache begrüßte, und sie in ihm den Sohn des verehrten, russischen Publizisten Alexander Herzen erkannten! Von allen vor Anker liegenden russischen Schiffen kamen die Kapitäne und Händler, um dem Sohn des berühmten Mannes die Hände zu schütteln.

Von Hammerfest startete man am 2. August 1861 einen Ausflug zum Nordkap. Mit Schiff und Booten gelangten die Reisegefährten samt Führer an einen guten Ausgangspunkt für den Aufstieg. Nach einer Stunde erreichten sie das Hochplateau. Weite, nur schwach gewellte Flächen nach allen Richtungen, verwitterte, pflasterartige Steine, kümmerliches Gras und spärliches Moos bewiesen die Zerstörungskraft von Wind und Wetter. An diesem Tag aber schien die Sonne. Hitze und der schnelle Schritt der Führer brachten die Wanderer in Schweiß. Nach vier Stunden endlich die letzte Kuppe, und die Signalstange begrüßte die abgekämpften Männer.

In Gresslys Wahrnehmung stellte sich das Erreichen eines der Hauptziele der Expedition wie folgt dar:

So kamen wir [...] auf das Kap, das Nordende Europa's. Nichts bezeichnet dasselbe, als eine lustige, ganz zerfallene, aus Gneißblöcken und Schiefen roh zusammengehäufte, kaum klawerweite Hütte ohne Dach, kaum mehr einige Fuß über die fast ganz nackte Platte sich erhebend, und zu äußerst am Rande eine Holzstange zwi-

137 Zu der Vogeljagd auf Loppa vgl. die kritischen Ausführungen am Ende dieses Beitrages.

schen aufgehäufte Blöcke eingeklemmt, dicht mit Namen der Besucher bedeckt. Das ist alles, was dieses berühmte Kap bezeichnet. Da hielten wir Rast und Mahlzeit, mit Würsten und Schinken, Bier und Champagner, den wir dem fernen Vaterlande und allem Guten und Lieben darin zu Ehren in vergoldetem Pokale kreisen ließen. Endlich steckte man auf die Signalstange eine der geleerten Champagnerflaschen mit einer von Vogt verfaßten und von uns allen unterschriebenen Einladungskarte an die nächsten Besucher.¹³⁸

Die Aussicht vom Kap erlebten die Reisenden als scheinbar endlose Ausdehnung der Land- und Wasserflächen. Der Lärm der Brandung drang nur leise bis zum Plateau herauf. Himmel und Wolken spiegelten sich in der glatten See. In der Ferne segelten zwei Schooner.

Zurück in Hammerfest, besuchte die Gruppe noch das *Hammerfest-Monument*, eine Steinsäule, gekrönt von der Weltkugel, errichtet zur Erinnerung an die umfangreichste Gradmessung der Erde; nach Vogts Meinung eine der größten Taten menschlichen Geistes im 19. Jahrhundert. Wegen widriger Witterungsbedingungen steckte die Expedition noch über eine Woche in der Gegend von Hammerfest fest, bevor sie endlich am 10. August 1861 das europäische Festland in Richtung der Inseln Jan Mayen und Island fortsetzen konnte.



Abb. 7: Heinrich Hasselhorst: *Die Küste von Jan Mayen (Ausschnitt)*. Öl auf Leinwand, 1862, 58 x 237 cm. Historisches Museum Frankfurt, Inv. Nr. B 61:07. Ursprünglich als Supraporte für den Speisesaal im Schloss Büdesheim angefertigt (aus: Berger „Nordpol“, 2007, S. 41).

Jan Mayen

Wie bereits eingangs erwähnt, war die bedeutendste Leistung der Nordfahrtexpedition die Tatsache, dass es gelang, die wüste und verlassene Vulkaninsel Jan Mayen zweimal zu betreten und zu untersuchen. (Abb. 7) Am Morgen des 20. August wurde das große Beiboot zu Wasser gelassen, um zunächst einen Landungsversuch an der Ostküste der Insel zu wagen.

Obwohl Hasselhorst an diesem ersten Landungsversuch nicht teilgenommen hatte, stellte er die Ruderbootbesatzung dar, wie sie sich unverrichteter Dinge auf dem Rückweg zum Schiff von einem Vogelschwarm belästigt fühlte.

138 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 141 (15.9.1861), S. 1122-1124; hier S. 1122.

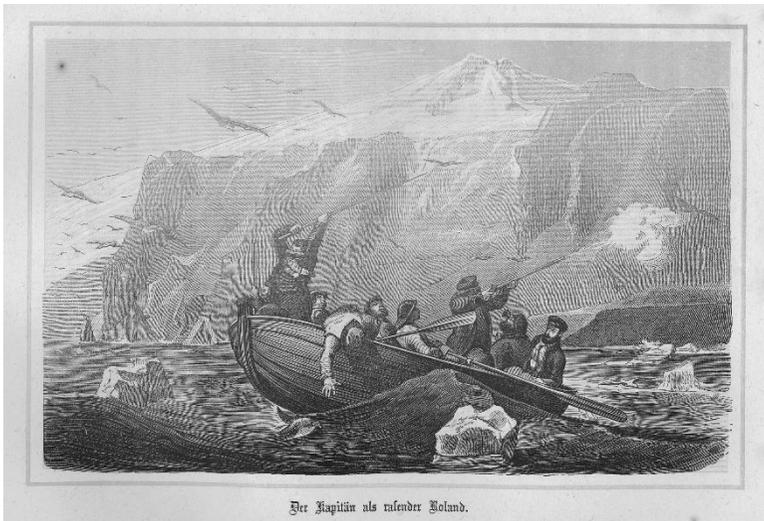


Abb. 8: „Der Kapitän als rasender Roland“. Buchillustration nach J.H. Hasselhorst (aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, S. 272).

Diese Textillustration, welcher die Unterschrift „Der Kapitän als rasender Roland“ beigegeben wurde, wirft die Frage auf, inwieweit Vogt auf die Illustrationen Hasselhorsts unmittelbar Einfluß genommen hat. (Abb. 8) Aus mehreren Bemerkungen Vogts geht hervor, dass er die Expeditionsmalerei Hasselhorsts aufmerksam verfolgte¹³⁹ und sich gelegentlich mit seinen eigenen Mal- und Zeichenversuchen vor demselben Motiv in eine Art kollegiales Konkurrenzverhältnis setzte¹⁴⁰ bzw. mit einer solchen Wettbewerbssituation kokettierte. In diesem Fall scheint eindeutig, dass der zugehörige narrative Textpassus vor der Illustration entstanden sein dürfte bzw. die Skizze zeitnah zu dem dargestellten Ereignis unter (möglicherweise sogar zeichnerischer) Anleitung Vogts in einer Gemeinschaftsarbeit erstellt wurde. Gabriele Mendelssohn begnügt sich bei ihrer Bildanalyse damit, darauf hinzuweisen, dass „Vogts Beschreibung des Geschehens [...] ziemlich genau mit der Abbildung überein[stimmt]“. Die Erzählung dieses Ruderbootabenteuers nimmt in der narrativen Logik des Jan Mayen-Kapitels eine bedeutende Stellung ein, da sie der eher statischen Monumentalität des Polarvulkans einen Akzent starker Bewegung optisch wie narrativ entgegensetzt.¹⁴¹

139 Vogts hohes Interesse an der Bildproduktion Hasselhorsts während der Expedition hat es Gabriele Mendelssohn gelegentlich erlaubt, heute verschollene Arbeiten des Expeditionsmalers anhand der Beschreibungen Vogts nachzuvollziehen. Vgl. etwa Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 115f.

140 Beispielweise berichtet Gressly in seinen „Briefen aus dem Norden“, dass Hasselhorst und Vogt zwei Prachtgemälde des Berenbergs angefertigt hätten. Von den bildkünstlerischen Arbeiten Vogts während der Nordreise hat sich allerdings bislang nichts auffinden lassen.

141 Einem ähnlichen narratologischen Bewegungsimperativ hatte Vogt sich bereits bei der Schilderung des miterlebten Bergsturzes im Kapitel über das Nordkap gebeugt.

Unterdessen aber wurde es spät und da der Nebel sich wieder zeigte, beschloß man zurückzukehren. Die Sturmvögel, die man auf der Herfahrt geschont hatte, weil man auf bessere Beute: Seehunde, weiße Füchse oder gar Eisbären am Lande Hoffnung sich machte, sollten nun für unsere Täuschung herhalten. Berna litt zu sehr an der Seekrankheit, als daß er hätte schießen können; ich bemächtigte mich also einer Flinte und mordete auch in der That einige dieser Stinkpeter, die meist kleine Krebse als Zugemüse zu den Fischen genießen und den Magen voll orangegebor, aashaft stinkender Flüssigkeit haben, die sie im Todeskampfe ausspritzen. Unserem Adler sind sie freilich ein gefundenes Fressen: er rupft sie mit wahrhafter Wollust und schlingt sie bis zum letzten Knochenreste hinab, nur Haut und Federn lassend. Die Menge der Vögel wird aber zu groß und ihre Unverschämtheit grenzt an das Unglaubliche. Der Kapitän wirft die Flinte weg, springt vorne in das Boot, faßt den zehn Fuß langen schweren Bootshaken und wüthet damit gegen die Sturmvögel, wie der rasende Roland gegen die Schafe, mit Hieb und Stich nach allen Seiten. In der That gelingt es ihm auch, vier der grauen Fiederlinge herabzuschmettern. Es war wirklich ein Bild malerischer Ausführung werth. In der Mitte die Matrosen emsig rudern, denn das Schiff schien sich immer weiter von uns zu entfernen; hinten am Steuer Berna über Bord gebeugt und krampfhaft dem Neptun Opfer heraufwürgend; vorn Herzen mit aufgerichtetem Kameelhalse und vorgequollenen Stielaugen, die Flinte am Backen und damit in der Luft fuchtelnd; auf der andern Seite Greßly, in beständiger Todesangst sich an seinen Sitz klammernd und vor Kälte und Emotion schnatternd, während er, Brust und Magen offen aufgeknüpft, eine Menge verwurstelter Kragen und Cache-nez um die Ohren geschlungen und den Operngucker beständig am Auge hat; ich in Pelzrock und Pelzstiefeln im Boote knieend, die Doppelflinte an der Schulter, und ganz vorn der Kapitän, gigantische Anstrengungen machend, um mit fürchterlichen Hieben die ängstlich flatternden Vögel zu vertilgen und dabei sein Gleichgewicht nicht zu verlieren und kopfüber in die See einen Purzelbaum zu schlagen.¹⁴²

Ein herausragendes Merkmal der Schreibweise Carl Vogts ist die rhetorische Eleganz über die er verfügt. Eine wichtige Grundlage dafür ist die stilsichere Verwendung von Metaphern, Beispielen und Querbezügen aus dem Bereich der belletristischen Literatur. Vogt verfügte über eine bemerkenswert breitgestreute Textkenntnis, die weit über seine eigentlichen Fachgebiete hinausging. Offensichtlich konnte er nach Belieben und Laune diese enorme Materialvielfalt jederzeit aus seinem Gedächtnisspeicher abrufen. Im Fall des „Rasenden Roland“ spielt Vogt auf Ludovico Ariostos (1474-1533) Epos *Orlando furioso* an, das erstmals im Jahre 1516 erschien. Bei der Szene, die Vogt vorschwebte, verwechselte er allerdings den

142 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 273.

wahnsinnig gewordenen Roland mit dem bornierten Don Quixote, der auf eine Schafherde losgehen wollte, weil er sie für eine feindliche Armee hielt. Möglicherweise schwebte Vogt Adolph Schroedters Arabeskengraphik „Don Quijote bekämpft die Schafherde“ aus dem Jahr 1839 vor.

Dem in der genüsslich ausgemalten Schilderung übel mitgenommenen Gressly war die Szene in seinen „Briefen aus dem Norden“ nur ein paar Zeilen wert: „Endlich fuhren wir zurück durch ungeheure Schwärme von Sturmvögeln, die auf den Lavafelsen nisteten. Man konnte sie fast mit den Händen greifen. Unser Kapitän fuhr leidlich mit dem Bootshaken drein und schlug über ein halbes Dutzend nieder. Wir kamen spät an Bord, da das Schiff hin und her kreuzte.“¹⁴³ Nur geringfügig ausführlicher hält Gressly das Erlebnis in dem handschriftlichen Notizbuch fest, das er während der Reise führte:

Die Felsen sind voll Sturmvögeln [...] Heere derselben mit einigen Möven u. Alken umflattern unser Boot, u. kommen uns so nahe daß man sie fast mit den Händen greifen kann. Man sticht mehrere, allein ihre Unzahl u. das Schwanken des Bootes hindert das richtige Zielen, da ergreift Cptn. Stehr den Bootshaken u. schlägt verzweifelt drauf los, u. es gelingt ihm nach halbstündiger Übung, u. nach dem er den Spieß umkehrt 4 Stücke niederzuschlagen, stürzt aber oft genug hinter sich ins Boot. Wir nehmen endlich Abschied nachdem wir einzelne Bais der Küste genommen u. kommen nach langer Irrfahrt wieder an Bord.¹⁴⁴

Trotz dieser Widrigkeiten gelang es Gressly allerdings, mehrere Skizzen von der Ostküste Jan Mayens mit den ins Meer herabreichenden Gletscherströmen in seinem mitgeführten Notizbuch festzuhalten. Insgesamt handelt es sich um fünf Ansichten, bei denen es sich um die einzigen authentischen Abbildungen Jan Mayens handelt, die das Team unmittelbar vor Ort aufgenommen hat.¹⁴⁵ (Abb. 9)

Erst beim zweiten Anlauf, diesmal an der Südküste und mit dem kleineren der beiden Beiboote, gelang Berna und Vogt die Landung. Als einziger Augenzeuge dieser erfolgreichen Unternehmung der beiden Expeditionsleiter war der Steuermann der „Joachim Hinrich“, der das Ereignis in seinem Bordjournal akribisch festhielt. Dank der Abschrift, die Gressly von diesem Logbuch nahm, steht nun neben der Erzählung Vogts eine unabhängige zweite Darstellung zur Verfügung:

143 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 166 (15.10.1861), S. 1319-1322; hier S. 1320.

144 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 291-292 – Das unveröffentlichte Logbuch des Steuermanns Johann Hains (nach Vogt: Heinz) und der 1870 gedruckte Auszug aus dem Tagebuch Alexander Herzens beziehen sich zwar auf die missglückte Landung, erwähnen aber den Zwischenfall mit dem Kapitän als „rasendem Roland“ nicht.

145 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 360-364.

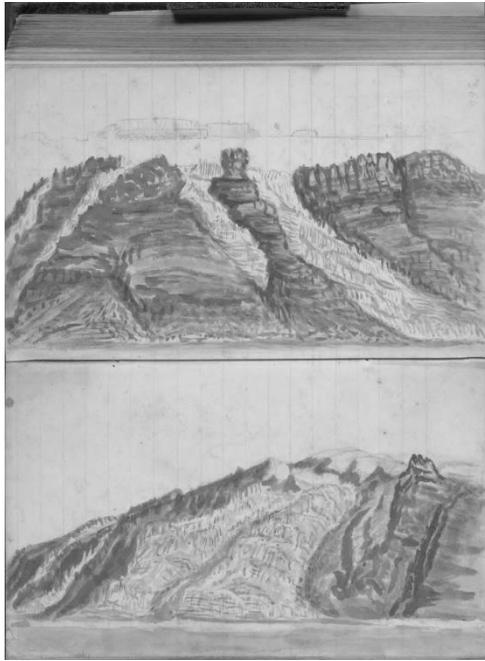


Abb. 9: Amanz Gressly: Gletscherströme des Beerenberg, Ostküste der Vulkaninsel Jan Mayen: Farbskizzen aus dem Notizbuch IV (1861), S. 360 (Doppelseite). Naturmuseum Solothurn.

Um 4 Uhr Morgens peilten den Bärenberg in N. per Compass 10' Abstand - indem Nebel aufhellte[.] Die Luft blieb dünnig, der Wind flau u. veränderlich, suchten uns der Küste zu nähern um noch einen Versuch zu landen zu machen. Mittag waren wir mit dem Schiffe an der Südseite der Insel auf 2 Meilen Entfernung, liessen dann unser Boot nieder, stiessen vom Schiffe ab u. ruderten dem Lande zu[.] Wir landeten an einem steilen sandigen Ufer, da eine hohe Brandung längs der Küste lief, die es uns unmöglich machte hier zu landen, ruderten dann längs der Küste nach Westen, wo wir dann eine kleine Bucht fanden, die durch eine hervorragende Fels Spitze vor der Brandung etwas geschützt war, hier gelang es unser Boot aufs Land zu ziehen; untersuchten dann die Insel, die nur aus ausgebrannter Lava, noch haben wir einen Fuchs gesehen als wäre derselbe Landsbewohner, suchten Verschiedenes von der Lava u. nahmen es mit an Bord. Um 7 h. Abends verliessen wir die Insel ruderten dem Schiffe zu; wie wir 2 Kabellängen vom Ufer entfernt waren liessen das Senkblei an Grunde u. fanden 4 Faden Tiefe, da wir ungefähr 6 Kabellängen entfernt waren, fanden wir 10 Faden Tiefe und ungefähr eine englische Meile entfernt 30 Faden tief. So wurde gefunden, daß es so allmähig vertiefte u. der Grund aus herabgeflossener feiner Lava

bestand[.] So wird es wohl einen vor Nordwinden geschützten Ankerplatz darbieten. Vier englische Meilen westwärts findet sich eine ziemlich grosse Bucht. Angekommen an Bord fischten wir unser Boot auf; Wind WSW. [...] schönes Wetter, ruhiges Wasser, [...] still die ganze Nacht. Gegen Morgen dicht von feuchtem Nebel; windstill; konnten das Land nicht sehen sonst wären wir heute noch einmal gelandet.

Donnerstag d. 22. August 1861

85 Tage von Hamburg

12 Tage von Hammerfest.¹⁴⁶

Diesen ersten Tag der Landung verbrachten die übrigen Expeditionsteilnehmer einschließlich des Kapitäns, am aktuellen Geschehen unbeteiligt, an Bord der „Joachim Hinrich“. Sie kamen erst bei der folgenden Landung zum Zuge. Da Vogt krankheitsbedingt diesmal passen musste¹⁴⁷ und der Steuermann mit dem Kapitän, war Georg Berna letztlich der einzige, der an beiden Landungen aktiv beteiligt war.¹⁴⁸ Alles was Vogt von dieser zweiten Landung in der *Nord-Fahrt* zu erzählen wusste, stammte aus zweiter Hand. Aus erster Hand ist aber der Bericht Gresslys, den er in seinen „Briefen aus dem Norden“ von Reykjavik aus im Rückblick schilderte:

Vogt selbst war unpaß und so ward auf Jan Mayen schon verzichtet; doch hellte sich das Wetter am 23. [August 1861] auf und die Küsten lichteten sich wieder; zudem war es windstill. Um 2 Uhr Nachmittags ward ein Seehund in unserer Nähe erblickt und darauf geschossen. Erst Hubert's Meisterschuß erlegte ihn zu unserem größten Jubel und wir erkannten darin die *Phoca barbata*. Um 3 Uhr gingen wir nach Jan Mayen und landeten auf einer steilen Düne von schwarzem Lavasand, trotz der argen Brandung, die mehr als einmal unser Boot zu füllen drohte. Leider war die Düne von der Insel durch eine lange, schmale Süßwasserlagune getrennt. Wir irrten lange hin und her auf der wenig interessanten, dicht mit Treibholz bedeckten Düne, bis Berna einen Uebergang ausfindig machte, auf dem wir erst Abends um 7 Uhr durch's Wasser an's Land wateten. Steile Kraterberge, oft von oben bis unten mit falbem gelbgrünen Moos bewachsen und wenigen Gletscherpflanzen, zogen sich längs der Insel hin. Wir schritten in einem Sattel über Sand, Geröll, faule Lavabrocken, die einen Gletscher ganz zu verhüllen schienen, über die schmale Landenge an's Westufer, ebenfalls von einer Sandebene, aber ohne Lagune gebildet, worauf Hr. Berna und der Kapitän wieder Treib-

146 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 63-65.

147 Nach einem Notizbucheintrag Gresslys verspürte Vogt nachts plötzlich Brand am Fuß und Rheumatismus. – Vgl. Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 294.

148 Abgesehen vielleicht von den Matrosen, denen die Aufgabe des Ruderns der Beiboote oblag, von denen aber nicht feststellbar ist, bei welchen Landungen sie jeweils beteiligt waren.

holz und fast eben so viel Wallfischknochen trafen, während ich ein groteskes Kraterprofil aufnahm, das einer zerfallenen Ritterburg mit Thürmen und Erkern gleicht und ebenfalls ganz übermoost war. Endlich kehrten wir zu unserm kolossalen Wachtfeuer zurück, tranken auf einer gestrandeten Bordeauxtonne unseren Champagner u.s.f. und vernahmen von den Matrosen, daß unterdessen mehrere Füchse das Feuer besuchten und nur durch Steinwürfe von unserm Proviant vertrieben werden konnten. Auch unserem Kapitän, der unterwegs seinen Rock auszog und auf einen Tannenstamm legte, spielten sie mit. Es fehlte bei der Rückkehr ein Stück des Kragens, doch ließen die Schelme eben nicht balsamische Andenken darauf zurück. Mit großer Mühe machten wir uns flott und kamen erst gegen Mitternacht an Bord.¹⁴⁹

Den ausführlichsten Bericht aus erster Hand hat aber Alexander Herzen hinterlassen, der sich über die Erlebnisse des 23. August aus einer ganz anderen Perspektive auslässt.¹⁵⁰ Auch er beginnt mit der unerwarteten Wetteränderung und erwähnt dann den rasch gefassten Entschluss, ohne Vogt an Land zu gehen. Da sie ganz in der Nähe der Küste gewesen seien, so habe man schon zehn Minuten später die Insel betreten. Sie seien über schweren, tiefen Sand gelaufen, der mit roten Kristallen besät und von großen Baumstämmen bedeckt gewesen sei, die einen weiteren Weg hinter sich gehabt hätten als das Expeditionsteam. Einige Balken, durch die ein großer Nagel getrieben war und sogar eine Schraube, einige Bretter hier und da mit einigen Farbfecken seien die einzigen Zeugnisse menschlicher Existenz gewesen. Auch Herzen erwähnt das später aufgefundene, noch verschlossene Bordeauxfass. Obwohl der Wein durch das beschädigte Holz ausgetreten war, hatte sich, wie Herzen versichert, der Weingeruch noch nicht verflüchtigt. Nachdem man die ca. 30 m breite und 2 km lange Süßwasserlagune hinter dem Damm, an dem man gelandet war, überquert habe, habe man sich getrennt, und jeder sei seinen individuellen Interessen und Aufgaben nachgegangen. Gressly habe nach Gesteinen Ausschau gehalten, Hasselhorst habe sich dem Malen gewidmet, Herzen selber habe sich mit Berna auf die Jagd nach allem begeben, was man vor die Flinte bekommen konnte, während eine andere Jagdgruppe, bestehend aus Hubert und dem Kapitän, gezielt auf Füchse gehen wollte, von denen sich zahlreiche und frische Spuren im Uferbereich gefunden hätten. Nachdem es Herzen nicht gelungen sei, eine bestimmte Art weißer Vögel, auf die sein besonderes Interesse gerichtet war, trotz ständig geladener Waffe in geeignete Schussweite zu bekommen, habe er sich auf die Suche nach Pflanzen und Steinen gemacht. Das Auf-

149 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna'sche Reise.“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 166 (15.10.1861), S.1320. – Eine ausführlichere Schilderung der zweiten Landung findet sich in Gresslys mitgeführten Notizbuch. – Vgl. Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 296-301. – Das Bordbuch des Steuermanns verzeichnet lediglich das Hin- und Herkreuzen des Schoners (mit Vogt an Bord) vor der Küste und die Rückkehr des Bootes um 11 Uhr abends.

150 Alexander Herzen, „Una Gita A Jan Mayen“, in: *Bollettino della Società Geografica Italiana* (Florenz). Fasc. 5. Teil 3 (15.11.1870), S. 97-107; hier S. 104-106.

kommen der Pflanzen sei aber äußerst spärlich gewesen; sie seien kaum durch Lavaritzen hervorgekrochen und hätten vertrocknete und vergilbte Blätter gehabt. Auf der Lava selbst sei lediglich eine Form violetten Mooses zu finden gewesen. Herzen schildert die Wirkung, die die bizarren Lavafelsen in der absoluten Stille der Insel auf ihn machten. Er fühlte sich, als durchwandere er eine fantastische, verlassene Stadt, erbaut von fabelhaften unbekanntem Wesen, bizarre versunkene Bauwerke einer vollkommen anderen Welt. Herzen imaginiert sich in der Rolle des Erzählers in Heinrich Heines *Atta Troll*, als dieser, in den Pyrenäen auf Bärenjagd, sich vor der Hütte der Hexe Uraka wiederfindet und in einer vollmondbeschiene- nen Schlucht während der Johannisnacht eine Wilde Jagd, einen vielgestaltigen Gespensterzug, zu Gesicht bekommt. Zur verabredeten Zeit sei Herzen zum Treffpunkt am Strand zurückgekehrt, wo die Matrosen inzwischen ein großes Feuer entfacht gehabt hätten. Dort sei eine Mahlzeit mit Brot, Schinken und Champagner eingenommen worden. Nach dem Essen habe man beschlossen, die Insel an der schmalsten Stelle zu überqueren. Auf einer erhöhten Position, von der aus man einen prächtigen Panoramablick über die Nordküste der Insel hatte, sei Herzen mit Hasselhorst zurückgeblieben, der dieses exzellente Motiv malte, während Gressly, Berna und der Kapitän den Weg zum nördlichen Uferstreifen zurücklegten. Die beiden Gruppen kehrten auch unabhängig voneinander zu den Matrosen an der Lagune zurück. Herzens Tagebuchnotizen dieser Exkursion enden mit der Erzählung der Fuchsbelästigungen, denen die Matrosen am Lagerfeuer ausgesetzt waren, und der Erwähnung der von Füchsen besudelten Schiffsjacke des Kapitäns, die in ähnlicher Weise auch von Gressly wiedergegeben wurden.

Reykjavik

Wenn die Expeditionsteilnehmer der Meinung gewesen sein sollten, dass mit der Erkundung Jan Mayens und der Änderung der Fahrtrichtung auf Südwestkurs die größten Schwierigkeiten der Expedition hinter ihnen lägen, so sahen sie sich bald getäuscht.¹⁵¹ Thermometer- und Barometerstände sanken. Ein Unwetter brach mit Platzregen, hartem Wind und hohen Wellen los. Carl Vogt schildert das bedrohliche Ereignis in der *Nord-Fahrt*, indem er einen vermutlich an seine Frau gerichteten Brief vom 30. August 1861 zitiert, den er unmittelbar vor der Ankunft in Island verfasste und dann in Reykjavik auf die Post gegeben haben dürfte:

Ich hatte mit meiner Prophezeiung von vorgestern Morgen gar nicht Unrecht. Wir können nun sagen, daß wir einen rechtschaffenen Sturm aus dem ff gehabt haben und uns fast glücklich schätzen müssen, mit einem blauen Auge davon gekommen zu sein. Ich hatte die letzten Zeilen geschrieben und melancholisch den Fetzen unseres großen Segels zugeschaut, die über die kochende Wasserfläche hinüberflogen, wie Papierschnitzel (es war für 400 Franken Lein-

151 An dieser Stelle folgt die Rekonstruktion des auf Island bezogenen Reiseabschnitts wieder der Nacherzählung von Rosemarie Golonsky. – Vgl. Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 246-251.

wand, die so zum Teufel ging), als der Wind zu stark wurde, um ferner schreiben zu können. Es tobte draußen fürchterlich: jede Welle ging über das Verdeck hinaus; wir mußten die Schlagbreter um die Glasfenster fest machen und saßen nun in dem kalten und dunkeln Salon; denn bei dem furchtbaren Schwanken konnte man weder Feuer noch Lampe brennen lassen. Von Zeit zu Zeit rasselte eine Schlagwelle über die Schutzbalken hinüber und uns ins Zimmer hinein, so daß bald der halbe Salon unter Wasser stand. Wir mußten in die Kojen hinein; aber auch da war übel sein, denn man hatte Mühe, sich in den Betten zu halten.¹⁵²

Als sich der Sturm ausgetobt hatte, besah man den Schaden. Beide Beiboote, und mit ihnen die darin aufbewahrten Sammlungen Gresslys, waren verloren, die Segel zerfetzt, die Stengen – Halterungen der Toppsegel am Mast – gebrochen. Das Deck war, außer Küche und Abtritt, leergefegt. Die Matrosen, erschöpft, durchnässt und halb erfroren, konnten sich nur noch mit Hilfe von Rum auf den Beinen halten. Derartig gefleddert lief die „Joachim Hinrich“ am 1. September in Reykjavik ein.

Der Tag, an dem man in Reykjavik vor Anker ging, war ein herrlicher Sonntag, dessen Stimmung sowohl durch die Schreibfeder Vogts als auch den Malerpinsel Hasselhorsts wiedergegeben wird:

Viele Bewohner des Städtchens hatten den schönen, warmen Sonntag, wie gebräuchlich, zu Ausflügen in die Umgegend benutzt. Alles trottete und galoppierte auf kleinen, meist scheckigen Pferdchen und ein reizendes Bild boten zwei Mädchen, die auf breitem Sattel neben einander sitzend, an den Erdhütten des Weges, der nach der Windmühle führt, vorbei trabten, während ein blonder, krausköpfiger Junge sich alle Mühe gab, den kleinen Pony durch Schreck in lebhafteren Gang zu bringen.¹⁵³

Gabriele Mendelssohn hat in ihrer Doktorarbeit darauf hingewiesen, dass es sich bei dem beige-fügten zweifarbigen Holzstich „Reitende Mädchen in Reikjavik“ um die Reproduktion eines Ölbildes Hasselhorsts handelt. Dieses, so die Kunsthistorikerin, sei das einzige überlieferte Gemälde mit Bezug auf die Nordlandreise, das als Genredarstellung einzustufen sei.¹⁵⁴

152 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 306-307.

153 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 315.

154 Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 121; Beschreibung S. 423: „Hintereinander auf einem Pony sitzend, reiten zwei isländische Mädchen durch den Ort. Das trabende Pferd läßt sich durch einen nebenher springenden, bellenden kleinen Hund und einen wild gestikulierenden Jungen, der seine Mütze schwenkt, nicht aus der Ruhe bringen. Rechts Schafe hinter einem Zaun. Im Hintergrund Blick über die weiter unten liegenden Häuser des Städtchens bis zum gebirgigen Horizont.“ – Das Ölgemälde, das in Bernas Büdesheimer Arbeitszimmer an der Wand über dem Arbeitstisch hing, wurde 1943 aus dem Schlossbesitz verkauft und ist heute verschollen.

Im Hause des Kaufmanns Siemsen¹⁵⁵ wurden die Reisenden freundlichst aufgenommen. Ein Bruder des Hausherrn hatte bereits alle Vorbereitungen für die geplante Inlandsreise getroffen, Pferde gemietet, Proviant, Decken und Bettzeug zusammengestellt. Vor allem aber hatte er einen der besten Führer engagiert, einen vielgewandten, blondhaarigen, kräftigen Mann, der geläufig englisch sprach und außer anderen Engländern auch schon Lord Dufferin auf seiner Reise durch das Innere begleitet hatte. Elf Reit- und sechs Packpferde, dazu die gleiche Anzahl an Ersatztieren, waren als nötig erachtet worden. Die Reitkünste der Teilnehmer waren von unterschiedlicher Qualität. Berna ritt vorzüglich, Herzen war schon zu Pferd in Londons Hydepark unterwegs gewesen. Hasselhorst erinnerte sich an einen rasanten Ritt bei Rom, und Vogt erinnerte sich, wie er als Oberst der Gießener Bürgergarde im März 1848 in kurzem Galopp die Front der angetretenen Gardisten entlangesprengt sei. Gressly hingegen hatte zwar nur Erfahrung mit Schusters Rappen, aber er wollte dennoch nicht die Gelegenheit versäumen, den „Großen Geysir“ in Augenschein zu nehmen.

In den Tagen bis zum Abmarsch erkundeten die Freunde heiße Quellen und beobachteten die Erscheinungen der Nordlichter. Die physikalischen und geologischen Sammlungen der Gelehrtenschule fand man in einem bejammernswerten Zustand. Die Bibliothek, von der man weitere Aufschlüsse über das Land erwartet hatte, war wegen der Ferienzeit geschlossen. Diese eher beiläufige Bemerkung Vogts ist nicht uninteressant, denn sie macht deutlich, dass der Aufenthalt in Island nicht so akribisch vorbereitet war wie die Reise nach Norwegen. Nur mit großen Schwierigkeiten konnten die Gruppe sich mit brauchbarem Kartenmaterial für die folgende Rundreise durch das Binnenland ausstatten.

Thingvalla (heute: Þingvellir)

Am 4. September setzte sich eine Karawane aus vierunddreißig Pferden in Bewegung, während die „Joachim Hinrich“ im Hafen wieder hochseetüchtig gemacht wurde. Thingvalla und der „Große Geysir“ waren als erste Ziele vorgesehen. Auch den Hekla, einen hohen Vulkan im Süden Islands, war man willens in den folgenden Tagen zu besuchen. Nicht weit hinter der Hauptstadt überquerte man den fischreichen Fluss Laxá, von wo an die gebahnten Wege endeten. Nur noch auf Pfaden ging es über zerklüftete Lavaströme und durch moorige Täler, beides gefährlich für Reiter und Pferde. Aus Lavablöcken aufgerichtete Pyramiden wiesen den Weg. Diese Art zu reisen war unbequem, aber abwechslungsreich. Die Ersatzpferde, freilaufend, strebten oft in andere Richtungen und mussten zusammengetrieben werden. Versank eines der Tiere im Morast, so hieß es für die Reiter absteigen und es herausziehen. Es gab so manchen Anlass für Neckereien und Scherze, und die Stimmung war allgemein gut. In einem kleinen Porträt des Islandponies, das Vogt an dieser Stelle in den Reisebericht einflacht, zeigt sich der Verfasser des Tierlobes voll:

155 Unter den „Adressen nach dem Norden“, die Gressly in seinem Notizbuch auflistete, findet sich ein „Carl Franz Siemsen, Island“, ergänzt durch dessen Adresse in Hamburg. – Vgl. Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 349.

Das isländische Pferd ist ein seltenes Geschöpf, in welches man sich nach wenigen Stunden genauerer Bekanntschaft förmlich verliebt und dessen Besitz man einem jeden Gebirgslande wünschen möchte. Sieht man sie freilich zum ersten Male, diese isländischen Ponies, so machen sie nicht den vortheilhaftesten Eindruck: der kurze Kopf, der dicke Hals mit der dichten, aufrecht stehenden Mähne, die gedrungene Gestalt lassen sie fast dem antiken Pferde gleichen, von welchem sie sich indessen durch feinere, wenn auch häufig ziegenartig gebogene Füße unterscheiden. In der Größe stehen die meist langhaarigen, ruppigen, gescheckten Thiere etwa in der Mitte zwischen unseren gewöhnlichen Reitpferden und den Shetländischen Ponies, so daß auch der schon etwas steif gewordene Reiter mit leichter Mühe in den Steigbügel und Sattel sich schwingen kann. Bewundernswürdig sind die Thiere hinsichtlich ihrer Intelligenz, ihrer Sicherheit im Tritt, ihrer Ausdauer und ihrer Genügsamkeit in Futter und Wartung. Wo es die Beschaffenheit des Terrains nur irgend zuläßt, setzt sich das isländische Pferd von selbst in schnellen Trab oder gestreckten Galopp, worin es Stunden lang ausdauert, ohne irgend Ermüdung oder kurzen Athem zu zeigen. Auf den halsbrechendsten Pfaden klettert es Abhänge hinauf oder hinab, deren Anblick selbst dem geübten Fußgänger Schwindel erregen könnte; mit bewundernswürdiger Klugheit findet es, mitten im unergründlichen Morast, im reißenden Strome den Punkt, wo es sicher seinen Fuß aufsetzen kann, und während es sonst dem Zügel leicht und willig folgt, setzt es an solchen Stellen mit hartnäckiger Festigkeit eine bessere Einsicht derjenigen des Reiters entgegen, der wohlthut, ihm dann die Entscheidung zu überlassen. In der Mitte des Tages nur macht man einen einzigen Halt, um die Pferde zu wechseln und einige Nahrung und Ruhe zu genießen; sonst aber geht es unaufhaltsam fortwährend 5 oder 6 Stunden, ohne den mindesten Aufenthalt, bis zu dem Orte, den man zum Nachtquartier ansehen hat.¹⁵⁶



*Abb. 10: „Thal von Thingyalla“. Bildertafel nach J.H. Hasselhorst
(aus: Carl Vogt, „Nord-Fabrt, 1863, nach S. 336).*

156 Carl Vogt, *Nord-Fabrt* (1863), S. 326-327.

Nach neunstündigem Ritt erreichte man endlich Thingvalla. (Abb. 10) Nach Überquerung des Flüsschens Oxaraa (heute: Öxará) erreichte man den für das Nachtlager vorbereiteten Ruheplatz. Neben einer kleinen Holzkirche fanden die Reiter ihr Zelt schon aufgerichtet, und am Rande des Weges prasselte ein lustiges Feuer, über welchem der Koch seine Pfannen bereits aufgestellt hatte. Nach dem langen Ritt hatte Vogt Schwierigkeiten, mit seinen langen, bis zu den Schenkeln reichenden Wasserstiefeln über den Sattel abzustiegen. Die von ihm adhoc erfundene Technik, das Problem zu lösen, entbehrt nicht der Komik, und deren Beschreibung zeigt, dass Carl Vogt durchaus auch die Fähigkeit zur Selbstkarikatur besaß. Aller Anstrengung vergeblichen Absteigens müde, ließ er endlich ein Rentierfell auf dem Boden ausbreiten und kollerte sich von dem Pferde herunter, „um in dem Duell der Ermüdung unzusammenhängende Betrachtungen über die Erschöpfung aller menschlichen Kräfte anzustellen.“¹⁵⁷ In der *Nord-Fahrt* würdigt Carl Vogt in einem kleinen historischen Exkurs das merkwürdige Tal, welches in der Geschichte Islands und im kulturellen Gedächtnis der Isländer eine bedeutende Rolle spielt:

Von den frühesten Zeiten an bis jetzt ruhte die Verfassung Islands, um die altgewohnte hofrätliche Phrase zu brauchen, auf breitester demokratischer Grundlage und wenn auch die norwegischen und dänischen Könige dort einen Statthalter, Amtmann oder Gouverneur unterhielten, so hatte dieser doch im Ganzen wenig zu sagen gegenüber den vom Volke selbst bestellten richterlichen und administrativen Behörden und mußte sich unter die Beschlüsse der Landsgemeinde, des Thing, unterordnen, der alljährlich seit dem 11. Jahrhundert bis in die neueste Zeit in Thingvalla abgehalten wurde. Dort strömte in der Mitte des Sommers das Volk aus allen Theilen der Insel zusammen: eine Zeltstadt erhob sich an dem Ufer des Flusses, ein weites Lager, wo eine Woche hindurch nicht nur die politischen Verhandlungen gepflogen, sondern auch Geschäfte aller Art, Tausch und Handel abgemacht wurden. Der Thing war zu gleicher Zeit die allgemeine Messe des Landes und viele Isländer glauben, daß seine Verlegung nach Reikjavik in die engen Räume des Amtshauses und in die Kaufläden der Stadt keinen günstigen Einfluß auf den Charakter des Volkes im Allgemeinen geübt habe. Wir können dies freilich nicht beurtheilen; allein jedenfalls will uns bedünken, daß eine Versammlung unter freiem Himmel, in dieser großartigen Natur, wo man Tage lang mit einander in ernstestn Geschäften, wie in Scherz, Spiel und Tanz verkehrte, einen weit belebenderen und erfrischeren Charakter haben mußte, als die jetzige Zusammenberufung der Deputierten aus den verschiedenen Landestheilen in dem dumpfigen Städtchen Reikjavik.¹⁵⁸

157 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 331.

158 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 332-333.

Von der Anwesenheit in Thingvalla zeugt auch die der *Nord-Fahrt* beigegebene sehr bunte Farblithographie, die eine Panoramaansicht des Tales bietet. Grundlage für diese Textillustration bildete ein Ölbild, das Berna für die Innenraumgestaltung seines Wohnhauses in Büdesheim in Auftrag gegeben hatte und das eine der beiden Supraporten ist, die sich noch erhalten haben. Nach Gabriele Mendelssohn entspricht die Farbigkeit des Gemäldes der des Pendants, das die zweite Landung auf Jan Mayen zum Thema hat und ein fast identisches Format besitzt. Das felsige, mit Moos bewachsene Land im Vorder- und die Berge im Hintergrund sind in Brauntönen ausgeführt, der Þingvallavatn (Thingvalla-See) links hinten und der wolkige Himmel in Weiß und Grau. An wenigen Stellen ist die Vegetation mit zartem Grün angedeutet.¹⁵⁹

Während man den ganzen Morgen hindurch mit Zeichnen, Steinklopfen und ähnlichen Untersuchungen beschäftigt war, vervollständigte sich die Karawane. Als Nachzügler stieß nämlich Professor Arnason¹⁶⁰ aus Reykjavik mit 5 Pferden zu der Gruppe, um sie auf der Reise zu den Geysirn zu begleiten.

Bei der Fortsetzung der Exkursion in östlicher Richtung zum „Großen Geysir“ streifte man merkwürdige Höhlen und schöne Seen. Aus prächtigen Forellen zauberte der Koch herrliche Mahlzeiten. Der Reitertrupp erreichte ein Gebiet mit heißen Quellen, über welchem aufsteigende schwefelige Dämpfe lagen. Heller, graublauer Ton, vermischt mit Gips, Schwefel und Salzkristallen verkrustete die Quellbecken und -öffnungen, aus denen das Wasser heiß und stinkend hervorquoll. Gestank herrschte auch in dem Bauernhof, den man besuchte. Niedrige, verschlammte Gänge verbanden höhlenartige Räume, in denen sich der Geruch von Kellermoder, ranziger Butter, angefaultem Fisch und Fleisch mit dem menschlicher Ausdünstungen mischte. Nichtsdestotrotz krönte ein wunderbarer Abend diesen Tag. Die Gefährten saßen vor ihren Zelten. In zauberhafter Beleuchtung grüßten die Eisberge Hekla, Tindfjalla (heute: Tindfjöll; bzw. Tindfjallajökull) und Eyjafjalla (heute: Eyjafjöll-Gletscher; bzw. Eyjafjallajökull) herüber. Die Sterne zogen auf, und Nordlichter schossen über den Himmel. Erst die bittere Kälte trieb die Freunde in ihre Zelte.

Am nächsten Tag erreichten die Reiter den „Großen Geysir“ und erlebten gerade noch das Ende eines vorbildlichen Ausbruchs. Klar und dampfend schoß das Wasser etwa fünfundzwanzig Fuß hoch. Noch bevor die Reiter von ihren Pferden steigen konnten, war der Zauber vorbei. Das Quellbecken - ein niederer Steinhügel mit flacher Schale - an dessen Grund sich blumenkohlartige Ablagerungen des Kieselsinters gebildet hatten. Der Wasserausstoß war unregelmäßig. Auf langsames Anschwellen und Absinken des Wasserspiegels folgten kleine Fontänen,

159 Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 122.

160 Jón Arnason (1819-1888), Bibliothekar an der Nationalbibliothek Islands in Reykjavik; Sammler isländischer Märchen und Sagen. Auch als Historiker ist er hervorgetreten, indem er eine Biographie über Martin Luther (1852) und eine Geschichte Karl des Großen (1853) verfasste. Heinrich Brockhaus berichtet, dass Carl Vogt ihm eine Empfehlung an Arnason auf seine Reise nach Island mitgegeben hatte. – Heinrich Brockhaus, *Reisetagebuch aus den Jahren 1867 und 1868*. Bd. 1. Leipzig: Brockhaus, 1873, S. 49.

begleitet von leisem Zittern der Erde, dann – alle drei bis vier Stunden - Donner schläge aus der Tiefe. Das Beben der Erde verstärkte sich und erhöhte die Erwartungen der Reisenden; aber nur ungefähr mannshohe Wasserstrahlen brachte die Quelle hervor. Mehr zeigte der „Große Geysir“ während der nächsten drei Tage nicht.

Anders der Strokkur (heute: Strokkur), eine weitere Springquelle ganz in der Nähe: er ließ sich herausfordern. Die Führer warfen größere Mengen Steine in seinen Schlund, und augenblicklich antwortete er mit einem musterhaften Ausbruch. Im Gegensatz zum „Großen Geysir“, der nur klares Wasser hervorbrachte, spie der Strokkur auch wahre Aschenraketen und Lavabomben aus, gehüllt in weiße Dampf Wolken.

Das Wetter hatte sich weiter verschlechtert. Regen, Wind und Kälte krochen in Zelte, Decken und Pelze. Am Morgen lag frischer Schnee auf den umliegenden Hügeln. Zum Glück konnten die Reisenden in der folgenden Nacht in einem freundlichen, gepflegten Pfarrhaus unterkommen. Auf Anraten der Führer strich man die Tour zum Berg Hekla und wandte sich dem „Kleinen Geysir“ zu, der zuverlässig alle vier Stunden seine Künste zeigen sollte. Die Fremden wurden belohnt mit einem dreiviertelstündigen Ausbruch. Wasserstrahl folgte auf Wasserstrahl; etwa vierzig Fuß hoch zischten die Wassermassen und zerstieben. Blendend weißer Dampf hüllte die Berghänge ein. Man hatte gesehen, was man sehen wollte, und kehrte nach Reykjavik zurück. Statt Proviant schleppten die fleißigen Packpferde nun Proben von Gestein, Lava und Mineralien.

In der Stadt gab es ein großes Abschiednehmen von einem schönen Land und seiner liebenswürdigen Bevölkerung. Ein Besuch jagte den anderen. Berna erwarb eine isländische Frauentracht, Fuchspelze und Edelfalken. Die Geologen erhielten wertvolle Felsarten aus Gegenden, die nicht besucht werden konnten, als Geschenk. Jeweils zu zweit unternahmen Vogt und Berna sowie Herzen und Hasselhorst kleinere Ausritte, um noch einmal ihren speziellen Neigungen nachzugehen. Gressly pflegte seinen Rheumatismus und seine vom Reiten herrührenden Wundstellen. Gern hätten alle den Aufenthalt verlängert, wäre es nur Juli statt September gewesen.

Die „*Joachim Hinrich*“ war inzwischen wieder seetüchtig gemacht und frisch gestrichen worden, so daß man am 16. September in See stechen konnte, um die Heimfahrt anzutreten. Der Schoner segelte zuerst in Richtung Irland, um von dort aus schließlich an der Schottischen Küste zu landen. Unterwegs schlug Poseidon noch einmal kräftig zu und schickte eine Woche lang Schlechtwetter, hohen Seegang und als Krönung einen verheerenden Äquinoktialsturm. Sturzwellen zerschlugen die Glasabdeckungen der Kojen und setzten alles unter Wasser. Ohne einen trockenen Faden am Leib, gepeinigt von Seekrankheit, verfiel das Expeditionsteam in einen heftigen Katzenjammer. Den geplanten Besuch der Faröer-, Orkney- und Shetland-Inseln gab man auf.

Jeder war froh über die glückliche Ankunft am 1. Oktober 1861 im Hafen von Greenock an der Westküste Schottlands. Hier löste sich die Reisegruppe auf. Die denkwürdige Nordfahrt fand ihren Abschluss. Ob Georg Bernas Jugendtraum in

der Weise in Erfüllung gegangen war, wie er es sich gewünscht hatte, wird man wohl in der Schweben halten müssen.

Nach der Reise Herzen

Das beherrschende Thema für Alexander Herzen unmittelbar nach der Rückkehr von der Nordlandreise war, dass der Freund der Familie und politische Weggefährte des Vaters Michail Alexandrowitsch Bakunin (1814-1876), den man für tot geglaubt hatte, ein Lebenszeichen gesendet hatte. Bakunin war nach dem Dresdener Maiaufstand 1849, an dem er an führender Stelle teilgenommen hatte, verhaftet worden, hatte acht Jahre in Gefängnissen und weitere vier Jahre in sibirischer Verbannung zugebracht. 1861 war ihm von dort die Flucht nach Nordamerika gelungen. Der auch mit der Familie Vogt eng verbundene Revolutionär hatte nun in einem Telegramm aus Kalifornien sein Kommen angekündigt. Es ist belegt, dass der junge Alexander Herzen nach der Rückkehr von der Nordfahrt noch mit Georg Berna in brieflichem Kontakt stand; allerdings hat sich nichts von dieser Korrespondenz erhalten.

Von einer Reise nach Trinidad oder der Verheiratung mit Vogts kreolischer Nichte war keine Rede mehr. Er zog zunächst nach Florenz, wo er durch Carl Vogts Vermittlung den Posten eines Assistenten am Institut für Physiologie und vergleichende Anatomie bekleidete. Seine berufliche Karriere beendete er als wissenschaftlich anerkannter Physiologieprofessor an der Universität in Lausanne.

Hasselhorst

Der Expeditionsmaler Heinrich Hasselhorst kehrte im Oktober 1861 nach Frankfurt zurück, um seine durch die Polarexpedition unterbrochene Tätigkeit als Zeichenlehrer am Städelschen Kunstinstitut wiederaufzunehmen. Die Frankfurter Künstlergesellschaft veranstaltete dem Künstler zu Ehren am 16. November ein Willkommensfest, das, wie es in einer zeitgenössischen Quelle heißt, „die Nordlands-Erlebnisse und Erfahrungen in drastischer Weise zum Ausdruck brachte“.¹⁶¹ Unmittelbar nach seiner Rückkehr befasste er sich in den Jahren 1861 und 1862 damit, den Speisesaal in Bernas Wohnhaus in Büdesheim mit Bildern aus der Nordlandreise auszumalen. Leider hat sich von dieser Innenraumausgestaltung bis auf zwei Supraporten nichts erhalten.¹⁶² Wir können ihm mittelbar noch einmal in einem unveröffentlichten Brief Carl Vogts vom November 1861 begegnen, in dem es heißt: „Nun eine Bitte. In der anliegenden Karte findest Du einiges Grünes. Es sind Pyroxen(Diopsil)Krystalle aus der vulkanischen Seele von Jan Mayen, die

161 Franz Rittweger, „Zum Jubiläum des Malers Heinrich Hasselhorst“, in: *Frankfurter Zeitung und Handelsblatt*. Nr. 312 (8.11.1885), Morgenblatt, S. [1]-2; hier S. [1].

162 Zu den Umbauarbeiten, die Georg Berna an dem von ihm vor der Nordlandreise erworbenen Büdesheimer Schloss vornahm, um es in sein Wohnhaus umzugestalten, vgl. Bernd Vielsmeier, „Das Neue Schloß Büdesheim. Besitzer – Baumeister – Besucher“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 255-274; hier S. 255.

mein sentimentaler Reisegefährte Maler Hasselhorst in einen Ring oder Busenadel gefasst haben möchte. Das heisst, einige davon – den Rest hebst Du mir auf. Er hat mir dagegen einen Kupferstich von etwa 50 fcs Werth versprochen, so dass ich denke, Ring oder Nadel dürfe etwa zu demselben Preise sich erheben.¹⁶³

Die künstlerische Ausbeute der Reise war eine sehr reiche, so dass Hasselhorst rechtzeitig zum Erscheinen des Buches in den Sälen des Städel eine Ausstellung seiner Skizzen und nach denselben ausgearbeiteten größeren Kartons veranstalten konnte, die damals sehr beachtet wurde. Ein Besucher der Ausstellung, der nicht ganz unbekannte Frankfurter Schriftsteller Franz Rittweger, beteuert, dass die Illustrationen in Vogts Reisebeschreibung wenig glücklich ausgefallen seien und das Charakteristische der Originale nicht erreichten.¹⁶⁴

Im Grunde berührt Rittweger mit solchen Äußerungen über Hasselhorsts Nord-Fahrt-Bilder ein wissenschaftsgeschichtlich wie kunsthistorisch gleichermaßen interessantes Thema, nämlich die Frage der Ästhetisierung der Natur in der Zeit des naturwissenschaftlichen Materialismus und des aufkommenden Darwinismus, mit der sich Christoph Kockerbeck intensiv auseinandergesetzt hat.¹⁶⁵ Der Blickwechsel von der gewohnten Wärme der mittel- und südeuropäischen Landschaftsmalerei hin zur Entdeckung in Kälte erstarrender polarer Regionen als Landschaftsmotiv scheint die neue Naturauffassung noch einmal in besonderer Schärfe vor Augen geführt zu haben. Vor demselben Problem stand auch Carl Vogt, als er nach seiner Rückkehr dem berühmten Schweizer Alpenmaler Diday in Genf die besondere Ästhetik der Polarlandschaften nahebringen wollte:

Als ich unseren, Alpenmaler Diday meine Aufnahmen, Zeichnungen und Studien aus Norwegen vorlegte, sagte er nach aufmerksamer Betrachtung: „Das sind ja keine Berge, mein Lieber, sondern Sarkophage, mehr oder minder ausgearbeitet und verziert, aber doch nur „Sarkophage“, alle von derselben Grundform! Das nennen Sie Alpen?“ — Aber er ließ schon ein Ah! hören, als er zu den „Hai-fischzähnen der Lofoten“ kam, wie Lord Dufferin in seinen köstlichen „Briefen aus hohen Breitengraden“ sie nennt, und nach einiger Betrachtung einer beim Scheine der Mitternachtssonne gemalten

163 Carl Vogt an Karl Mayer, Genf, 16.11.1861. Bundesarchiv Berlin; Nachlass Carl Vogt FSG 1/233

164 Franz Rittweger, „Zum Jubiläum des Malers Heinrich Hasselhorst“, in: *Frankfurter Zeitung und Handelsblatt*. Nr. 312 (8.11.1885), Morgenblatt, S. [1]-2; hier S. [1]. – Einen vermutlich ebenfalls von Franz Rittweger verfassten Artikel der *Frankfurter Reform* vom 24. August 1864 sowie eine Notiz über die Ausstellung in den *Frankfurter Hausblättern* vom 3. Juni 1882 zitiert Gabriele Mendelssohn in ihrer Dissertation über Hasselhorst: Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 124-125. – Über die Ausstellung in den Sälen des Städel berichten weiterhin die Frankfurter feuilletonistische Kulturzeitung *Didaskalia. Blätter für Geist, Gemüth und Publicität*. Nr. 18 (18.1.1863) und in einem gleichlautenden Artikel die *Frankfurter Nachrichten. Extrabeilage zum Intelligenz-Blatt der freien Stadt Frankfurt*. Nr. 8 (21.1.1863), S. 58.

165 Christoph Kockerbeck, *Die Schönheit des Lebendigen. Ästhetische Naturwahrnehmung im 19. Jahrhundert*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau, 1997. – [Vgl. Kapitel 2: „Die Meeresforschung am Beispiel von Carl Vogts Reisebriefen *Ocean und Mittelmeer* (1848)“].

Skizze des vergletscherten Massivs der Insel Kagen, die wie ein Montblanc gewaltig wirkend aus dem Meer aufsteigt, sagte Diday, aufathmend: „Das ist wohl aus einem anderen Lande? Das heimelt an!“ [...] Diday erging sich noch lange in solchen Betrachtungen, wie es so seine Art war, wenn er sich einen freien Tag gemacht und einem guten Mahle unter Freunden beigewohnt hatte. Ich verzichte auf ihre Wiedergabe.¹⁶⁶

Berna

Über Georg Bernas fast einmonatige Rückreise nach Hamburg bzw. Frankfurt ist derzeit kaum etwas bekannt. Nach einer brieflichen Äußerung Amanz Gresslys aus Glasgow vom 3. Oktober 1861 beabsichtigte Berna, zusammen mit Vogt, Hasselhorst und dem Jäger Hubert „noch einen Schritt durch einige Hochgelegenen Schottland’s“ zu unternehmen, er bezweifelte aber, dass die Gesellschaft wegen des schlechten Wetters ihren Zweck erreichen werde.¹⁶⁷ Aus einer späteren Reminiszenz Vogts wissen wir, dass Berna in der Tat noch mit Carl Vogt und Heinrich Hasselhorst quer durch Schottland nach Edinburgh reiste: „Ich habe nur Einen Sonntag in Edinburgh zugebracht und wundere mich noch, daß wir, drei Freunde, die eben aus den Einöden des Nordens zurückkamen, uns nicht gegenseitig selbstgemordet haben, um der bleiernnen Langweile zu entgehen, die auf der gänzlich ausgestorbenen Stadt lagerte. Kam doch bei einem Spaziergange durch die menschenleeren Straßen ein Policeman auf uns zu und bedeutete uns, leise zu sprechen, es sei heute Sonntag!“¹⁶⁸

Möglicherweise interessierte Georg Berna sich für die südschottischen, englischen und vielleicht auch belgischen Kohlevorkommen und deren Förderung, denn er stellte nach seiner Rückkehr Gressly u.a. mit dem Auftrag an, nach eventuellen Kohlelagern in der Wetterau zu suchen. Bei der Ankunft der „Joachim Hinrich“ in Hamburg am 29. Oktober scheint er zugegen gewesen zu sein, um die Sammlungen in Empfang zu nehmen.

Rosemarie Golonsky hat herausgefunden, dass Büdesheim Georg Berna bei seiner Rückkehr einen großen Empfang bereitete, und zitiert in ihrem Jubiläumsschriftaufsatz aus der Chronik der evangelischen Kirchengemeinde Büdesheim: „Am 30. October d. J. wurde Herr Berna, der nach glücklich zurückgelegter Nordlandsfahrt wieder zum ersten Male sein Hofgut dahier besuchte, von hiesiger Gemeinde an der ihm errichteten Ehrenpforte am Rathhause empfangen und ihm die Freude ausgesprochen, daß er wohlbehalten zurückgekehrt sey.“¹⁶⁹

166 „Harmlose Plaudereien über romanische Litteratur“, in: *Nord und Süd. Eine deutsche Monatschrift* (Berlin). Bd. 74., H. 221., (August 1895), S. 156-188; hier S. 178. – Der Text ist nach dem Tod Carl Vogts ohne Angabe des Entstehungsdatums erschienen.

167 Amanz Gressly, „Briefe aus dem Norden. Bericht über die Berna’sche Reise.“, in: *Neues Frankfurter Museum. Beiblatt der „Zeit“*. Nr. 169 (18.10.1861), S.1344.

168 Carl Vogt, „Ami Boué. I.“, in: *Neue Freie Presse* (Wien). Nr. 6287 (26.2.1882), Morgenblatt.

169 Rosemarie Golonsky, „Georg Bernas Nordfahrt erzählt nach Carl Vogt“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992. S. 229-254; hier S. 251.

Das Frankfurter Tageblatt *Die Zeit* wusste in ihrer Ausgabe vom 31. Oktober zu vermelden, dass Berna „von seiner unternommenen Reise nach dem nördlichen Skandinavien und Island wieder in Frankfurt eingetroffen“ sei und dass „die von ihm mitgebrachten Exemplare der nordischen Thierwelt zum Theil Eigenthum des Zoologischen Gartens“ werden sollen.¹⁷⁰

Unmittelbar nach seiner Rückkehr begann Berna mit der großangelegten Umgestaltung seiner Büdesheimer Besitzungen. Der Umbau des Schlosses zum Wohnhaus wurde bereits im Zusammenhang mit der Innenraumgestaltung Hasselhorsts erwähnt. Im Außenbereich legte Berna zwischen dem Wohnhaus und dem bereits vorhandenen Nutzgarten einen parkähnlichen Ziergarten an. Eine mit einer Pergola überdachte Kegelbahn markierte die Grenze zwischen den beiden Gartenteilen.¹⁷¹ Die zu dem Anwesen gehörende Gutswirtschaft baute er unter Aufwendung seines gesamten Vermögens zu einem für die Wetterau vorbildlichen Gutsbetrieb aus. Dabei war er bestrebt, verschiedene Neuerungen, die er in England als dem bewunderten Vorbild auf dem Gebiet der technischen Landwirtschaftsrationalisierung, kennengelernt hatte, in Büdesheim in Anwendung zu bringen. Nach Bernd Vielsmeiers Forschungen sollte das innovative Herzstück des Gutsbetriebes ein Maschinenhaus mit einer stationären Dampfmaschine bilden, die neben einer Dreschmaschine noch weitere landwirtschaftliche Maschinen antreiben sollte.¹⁷² Besondere Anstrengungen erforderte die Versorgung des gesamten Anwesens mit frischem Wasser. Berna hatte Gressly eingeladen, sich im Anschluss an die gemeinsame Nordlandreise mit ihm auf sein Landgut nach Büdesheim zu begeben, wo vor allem Fragen der Wasserversorgung der Beantwortung durch einen erfahrenen Geologen harrrten.¹⁷³ In einem Brief vom 2. Dezember 1861 an seinen Solothurner Freund, den *Professor* Dr. Franz Vinzenz Lang (1821-1899), erwähnt Gressly, dass er die letzte Woche in Büdesheim auf den Ländereien des Herrn Berna zugebracht habe, um das Problem der fehlenden Wasserversorgung lösen zu helfen. „Ich hoffe zuversichtlich,“ so führt er weiter aus, „meine Forschungen werden einen sehr günstigen Erfolg haben, doch muss ich vorerst einige Schächte und Stollen treiben lassen, was eben nicht an einem Tag geschehen kann. Daher könnte noch der Dezember vorbeigehen, ehe ich an eine definitive Rückkehr ins liebe Vaterland denken kann. Das wird aber mein Schaden nicht sein, da Hr. Berna sich aufs Freundlichste gegen mich benimmt und mir die glänzends-

170 *Die Zeit. Tageblatt für Politik, Handel und Wissenschaft* (Frankfurt a.M.). Nr. 180 (31.10.1861), S. 2179.

171 Bernd Vielsmeier, „Das Neue Schloß Büdesheim. Besitzer – Baumeister – Besucher“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 255-274; hier S. 255.

172 Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 216 ff.

173 Zu den Aufenthalten Gresslys in Büdesheim und weiteren Auftragsarbeiten für Georg Berna vgl. Gerald P. R. Martin, „Amanz Gressly (Zur Geschichte der geologischen Erforschung der Wetterau)“, in: *Jahresberichte der Wetterauischen Gesellschaft für die gesamte Naturkunde* (Hanau). Jg. 117-118 (1965), S. 9-24.

ten Vorschläge für die Zukunft macht.¹⁷⁴ Trotz Gresslys Sondierungsbohrungen plante Berna aber weiterhin den Bau einer Wasserleitung, die frisches Wasser aus mehreren gefaßten Quellen in der Gemarkung Kaichen quer durch die Büdesheimer Gemarkung zum Hof führte, als zentrale Wasserversorgung. Für die Durchführung dieses Plans musste der Teepavillon des Schlosses einem Wasserturm weichen. Dieses Reservoir speiste dann eine Wasserleitung, an die zwei Brunnen auf dem Hof, die Dampfmaschine, das Schloß und Georg Bernas neues Wohnhaus angeschlossen waren.¹⁷⁵

Auch außerhalb seiner Ländereien machte Berna von sich reden. In einem Frankfurter Korrespondentenartikel vom 28. Mai 1863 zieht die in Augsburg erscheinende *Allgemeine Zeitung* eine Art Zwischenbilanz der öffentlichen Wirksamkeit Bernas:

Der durch seine Nordlandsfahrt in weitem Kreisen bekannt gewordene hiesige Rentner Dr. Berna, welcher kürzlich von dem Kaiser Franz Joseph zum österreichischen Generalconsul im Großherzogthum Hessen ernannt wurde, hat in den jüngsten Tagen einen überaus erfreulichen Beweis ächt religiöser, allem exklusiven Confessionalismus abholder Gesinnung gegeben, indem er nicht allein seiner katholischen Pfarrgemeinde Heldenbergen 2500 fl. zur Erbauung einer Orgel, sondern zugleich der dortigen armen evangelischen Gemeinde 500 Gulden zur Anschaffung eines eigenen Geläutes gesendet hat.¹⁷⁶

Als gelegentlich einer im Jahr 1863 in Frankfurt a.M. stattfindenden Fürstenzusammenkunft zwei Pferderenttage ausgerichtet wurden, machte sich Berna zum Wortführer für die Einrichtung einer festen Pferderennbahn, und es gelang ihm, die anwesenden Fürsten für diese Idee zu begeistern. „Mit Recht“, schrieb das offizielle Organ sämtlicher deutscher Rennvereine aus Anlass des zehnjährigen Bestehens der Sportstätte, „konnte man also sagen, dass kaum ein anderer Rennplatz in Deutschland unter gleich begünstigenden Umständen aus der Wiege gehoben worden war.“¹⁷⁷

174 Amanz Gressly an Franz Lang, Frankfurt a.M., 2.12.1861, in: Louis Rollier (Hg.), *Amanz Gressly's Briefe. Lettres d'Amanz Gressly, le Géologue Jurassien (1814-1865)*. Moutier: Petit Jurassien, 1911, S. 298-299. – Im weiteren Verfolg des Briefes führt Gressly die Erwartungen Bernas bezüglich weiterer Mitarbeiterprojekte aus: „Er will vorerst eine spezielle geologische Statistik seiner vielen und weiten Gütercomplexe in Bezug auf landwirtschaftliche Anwendung; dann will er gleichfalls ein spezielles Studium der hiessigen Braun- und Steinkohlenformationen sowie entfernterer Bezirke am Rhein hinunter und sonst noch derartige Arbeiten; überhaupt wünscht er mich in seiner Nähe zu behalten und bietet mir desshalb alles erdenkliche an.“

175 Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 217.

176 *Allgemeine Zeitung* (Augsburg). Nr. 148 (28.5.1863), S. 2446.

177 *Der Sporn. Zentral-Blatt für die Gesamt-Interessen des Deutschen Sport*. Nr. 34 (22.8.1874).

Für die Durchführung einer Ende Mai 1865 in Frankfurt am Main stattfindenden „Fettvieh-Ausstellung mit Prämienverteilung“ zeichnete Berna als Präsident des Comités des Landwirthschaftlichen Vereins verantwortlich.¹⁷⁸ Bei dieser Gelegenheit veranlasste er auch eine Exkursion der Ausstellungsteilnehmer auf mehrere im Umkreis von Frankfurt gelegene Wirtschaftshöfe.

Im Mai 1863 wurde er zum k.u.k. Österreichischen Generalkonsul für das Großherzogtum Hessen ernannt. Im Juni 1864 heiratete er in Kesselstadt die erst 18jährige Marie Christ,¹⁷⁹ Tochter eines wohlhabenden New Yorker Kaufmanns. Die Ehefreuden hielten allerdings nicht lange an, denn anderthalb Jahre nach der Hochzeit, am Abend des 18. Oktober 1865 starb er in seinem Haus in Büdesheim im Alter von neunundzwanzig Jahren an Diphtherie. Mit seinem Tod fand nicht nur das Leben dieses bemerkenswerten Mannes ein vorzeitiges Ende, sondern auch sein beeindruckendes landwirtschaftliches Reformprojekt, das, obwohl er nur sechs Jahre in Büdesheim lebte, das Dorf und seine Gemarkung bis heute nachhaltig geprägt hat.¹⁸⁰

Bernd Vielsmeier hat einige Materialien zur Beerdigung Bernas zusammengestellt, die im folgenden zitiert werden.¹⁸¹ Demnach verzeichnete die Kirchenchronik der evangelischen Gemeinde Büdesheim unter dem 21. Oktober 1865, dass Georg Berna morgens „um 10 Uhr, [...] seinem eigenen Wunsche gemäß, obgleich Katholik, auf hiesigem Friedhofe unter Begleitung einer zahlreichen Menge Leidtragender aus allen Ständen in der eigens erbauten Gruft beigesetzt“ wurde. Der katholische Pfarrer von Heldenbergen, Georg Jacob Brentano, der Georg Berna ein Jahr zuvor auch getraut hatte, hielt am Grab die Trauerpredigt. In der Zeitung *Volksfreund für das Mittlere Deutschland* erschien Anfang November 1865 ein Nachruf mit dem Titel „Worte der Erinnerung an Dr. Georg Berna zu Büdesheim“. In diesem Artikel wurde nun nicht mehr nur eine Zwischenbilanz, sondern das Resümee eines ganzen Lebens gezogen:

Mit dem Feuer, womit er Alles ergriff, mit der Rastlosigkeit, womit er das Unternommene betrieb, widmete er sich dem neu gewählten Berufe. Die Entdeckungen der Wissenschaft, die Erfahrungen auf

178 *Bauernzeitung* (Freising). Nr. 19 (Mai 1865), S. 140.

179 Marie Anna Gräfin von Oriola, geb. Christ, verw. Berna, geb. am 18. April 1846 in New York, gest. am 31. Dezember 1915 in Büdesheim. Eltern: Georg Christ, Kaufmann in New York, und Cordelia Mortimer. – Daten nach Bernd Vielsmeier, „Böcklin – Berna – Büdesheim. Zur Entstehungsgeschichte der ‚Toteninsel‘ von Arnold Böcklin“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier brsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. S. 117-123; hier S. 117. – Zum weiteren Lebensweg Marie Bernas als Witwe vgl. Bernd Vielsmeier, „Das Neue Schloß Büdesheim. Besitzer – Baumeister – Besucher“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier brsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 255-274.

180 Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier brsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 209.

181 Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier brsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 209-210.

dem Gebiete der Landwirthschaft in anderen Ländern auch den Kreisen zu gut kommen zu lassen, die sein Einfluß berührte oder auf die er sich Einfluß verschaffen konnte, das war das Ziel, das er dabei im Auge hatte. Er schritt deßhalb alsbald zur Herstellung seiner obgenannten Musterwirthschaft zu Büdesheim. Großartige Bauten wurden aufgeführt, um den Nutzen der immer noch zu wenig beachteten Pflege der Hausthiere an schlagenden Beispielen zu zeigen. Daß Licht und Wasser das halbe Futter, daß Trockniß und Reinlichkeit die unumgänglichen Bedingungen des glücklichen Gedeihens bei den Thieren eben so gut seien, wie sie es anerkanntermaßen bei den Menschen sind, für diese oft vernommene und oft verspottete Predigt der rationellen Landwirthe sollte ein Beweis geliefert werden, von dem nur Starrsinn oder Unverstand sich nicht überzeugen ließe. Die Einführung und Verbreitung neuer Racen sollten den Viehstand veredeln und verbessern; zu dem Ende ließ Dr. Berna von anderwärts Zuchtthiere kommen, die er wiederum an Oekonomen unseres Kreises abgab. Das Gleiche suchte er durch öffentliche Aufführung und Auszeichnung vorzüglicher Exemplare zu erreichen. Mitglied des Renn-Vereins und Begründer der Fettvieh-Ausstellung zu Frankfurt begünstigte und unterstützte er ebenso auf das Angelegentlichste und freigiebigste den in diesem Jahre zum erstenmale abgehaltenen Viehmarkt zu Vilbel. Die Anschaffung und Benutzung der verschiedensten Maschinen sollte die erzielten Vortheile zu deren Verbreitung mitwirken, aber auch darthun, wie das wirksamste und vielleicht einzige Mittel gegen den Mangel an Arbeits-Kräften nicht heftige Klagen oder Gewaltmaßregeln seien, sondern möglichst ausgedehnte und allseitige Ausbeutung der Naturkräfte und der darauf basirenden Erfindungen des menschlichen Geistes.

Der Zusammenkauf und die Vereinigung größerer Ackerflächen, welche mit hohen Kosten und Hintansetzung der Frage nach der Bodenlage erfolgten, sollten das Widerstreben vieler Gemeinden gegen die Consolidirung überhaupt überwinden helfen. Der Gewinn an Boden durch den Wegfall einer Menge von Furchen, wie an Zeit und Kraft durch das Bleiben der Arbeitenden an einem und demselben Orte, die leichtere Beaufsichtigung der Arbeit, die zu jeder Zeit mögliche Zufuhr zu dem Gelände und die daraus sich ergebende Unabhängigkeit von den Nachbarn bei der Benutzung desselben, die Verhütung der Entartung der Bodenerzeugnisse, die bequeme Reinhaltung der Aecker von Unkraut - der Anblick und die Wahrnehmung dieser und ähnlicher Vortheile, welche die Zusammenlegung zerstreuter Ländereien zu einem Güter-Complexe

gewährt, sollte besser die Ungläubigen überzeugen, als es Reden und Gründe vermögen.¹⁸²

Gressly

Wenige Monate vor dem frühen Tod Georg Bernas starb in einem kleinen Ort des Schweizer Jura der unglückliche Amanz Gressly. In einem Nachruf auf seinen Freund und langjährigen Weggefährten erzählt Vogt folgendes bewegendes Detail aus seiner letzten Begegnung während eines Besuches bei ihm in der Nervenheilanstalt Waldau in der Nähe von Bern:

Dann kreischte er über seine Sünden – der finstere Geist kam über ihn, er sah Teufelsgestalten und das Gericht hereinbrechen, und einige Mal nahmen diese Hallucinationen so überhand, daß ärztliche Behandlung eingeleitet werden mußte. So fand ich ihn im Herbst letzten Jahres in der Irren-Anstalt Waldau bei Bern. Anfangs betrachtete er mich scheu, als fürchte er eine Strafrede – denn jeder Freund mußte bei ihm Ermahner und Erzieher sein –; als ich ihm aber von Geologie sprach, von den neuesten Untersuchungen im Jura, von dem Wunsche unseres gemeinschaftlichen Freundes Berna, dem er bei einem Vorwerke Wasser suchen sollte – da erheiterte sich sein Gesicht, sein Auge glänzte, und bald stand er vor der Tafel, zeichnend und erklärend und Aufschlüsse gebend über die geologischen Verhältnisse von Büdesheim und Umgegend. Dann erst fragte ich ihn über seine Krankheit. „Es sind Hallucinationen“, sagte er mir; „ich weiß es sehr wohl – Dummheiten, die mir mein krankes Gehirn vorspiegelt – aber es ist stärker, wie ich, und wenn ich auch von der Nicht-Existenz dieser Teufel und Hexen überzeugt bin, so sehe ich sie doch, und ich werde wirklich eine versteinerte Bestie aus der Jura-Zeit, ein Ichthyosaurus oder sonst was!“¹⁸³

Man kann nicht umhin zu bemerken, dass man eine vergleichbare Rücksichtnahme auf den Freund in Vogts *Nordland-Fahrt* vergeblich sucht, wo er Gressly gegenüber in hohem Grade autoritär, unduldsam und selbst ungerecht aufgetreten war. Von der Stilisierung zum Expeditionsclown und Forschungstolpatsch ist Vogt nun, zwei Jahre nach Erscheinen des Buches, weit entfernt. An einer anderen Stelle spricht Vogt in diesem Zusammenhang gar von „unseres Papa Greßly Tod“, womit er seine frühere paternalistische Haltung gegenüber seinem Freund nachgerade auf den Kopf stellt.¹⁸⁴ Fast wehmütig erinnert er sich in dem zitierten Gressly-

182 „Worte der Erinnerung an Dr. Georg Berna zu Büdesheim“, in: *Volksfreund für des Mittlere Deutschland* (Frankfurt a. M.). Nr. 134 (8.11.1865). – Zitiert nach Bernd Vielsmeier, „Das Büdesheimer Hofgut als Mustergut für die Wetterau. Wilhelm von Edelsheim und Georg Berna: Zwei fortschrittliche Landwirte“, in: *Büdesheim 817-1992. Zur 1175-Jahrfeier hrsg. von der Gemeinde Schöneck in Hessen*. Schöneck 1992, S. 209-228; hier S. 209-210.

183 Carl Vogt, „Amanz Greßly“, in: *Kölnische Zeitung*, Nr. 119 (30.4.1865), Erstes Blatt.

184 Carl Vogt, „Karl Rahl“, in: *Kölnische Zeitung*, Nr. 196 (17.7.1865), Zweites Blatt, S. [2].

Nachruf noch einmal an die mit dem ehemaligen Weggefährten gemeinsam unter-
nommene Schiffsreise ins Nordmeer:

Aber ein treuer und arbeitsamer Reisegefährte war er, so sehr man auch an ihm treiben und stupfen mußte, bis er fertig wurde. Am wohlsten war ihm, wenn er vor seinen unzähligen Schachteln, Büchsen, Cigarrenkisten und Gläsern sitzen, Steine betrachten, wilde Pflanzen einsetzen und besorgen und Seethiere in ihrem Treiben belauschen konnte. Wie eine Katze ihr Junges, schleppte er seine „Etablissements“ von Ort zu Ort, legte in Booten und Raaien hängende Hürten an, worin er Molte-Beeren cultivirte, die er auf den Tiefmooren des Jura einzubürgern gedachte, und wenn er seine Lieblinge vor dem Reinigungseifer der Matrosen und den Dienstbedürfnissen des Segelwerkes nicht mehr anders zu retten wußte, flüchtete er sie in seine Cabine, in der Alles und Nichts sich befand, denn Alles war darin und Nichts war darin zu finden. Aber auch auf dem Schiffe wußte er seinen demokratischen Neigungen zu genügen, und häufig stahl er sich aus unserer Gesellschaft, um mit der Dienerschaft und den Matrosen zu köcheln oder ihnen naturwissenschaftliche Erläuterungen über Dinge zu geben, von denen sie nie in ihrem Leben etwas gehört hatten.¹⁸⁵

Vogt

Vogt reiste von Edinburgh nach London, wo er vermutlich Alexander Herzen junior und senior besuchte, und nebenbei zweifellos bestrebt war, Karl Marx und seinem Emigrantenumfeld tunlichst aus dem Wege zu gehen. In Paris nahm Vogt an einem Festessen mit Ivan Turgenjew und einigen bekannten ungarischen Flüchtlingen teil. Auch versäumte er nicht, den Prinzen Napoleon in seinem Pariser Wohnsitz, dem Palais Royale, aufzusuchen, um mit ihm die aktuelle politische Lage zu besprechen und um ihm sicher auch von der Landung auf Jan Mayen zu erzählen; – der Prinz war ja fünf Jahre zuvor nicht dazu gekommen, einen eigenen Landungsversuch auf der Vulkaninsel zu unternehmen.

Die Ankunft Vogts in Genf lässt sich auf den 21. Oktober terminieren. Schon einen Tag später trat er sein ruhendes Abgeordnetenmandat wieder an und nahm an einer Sitzung des Großen Rates, des Parlaments des Kantons Genf, teil.

Die wissenschaftliche Auswertung der Reise verlief eher schleppend, allerdings stattete er im September 1862 auf der Versammlung der schweizerischen Naturforscher in Luzern einen ausführlichen Bericht über die Nordfahrt ab, der in Protokollform auch veröffentlicht wurde.¹⁸⁶ Auch in stark besuchten öffentlichen

185 Carl Vogt, „Amanz Grebly“, in: *Kölnische Zeitung*, Nr. 119 (30.4.1865), Erstes Blatt.

186 „Hr. Prof. Dr. C. Vogt v. Genf theilt der Gesellschaft einige geologische Beobachtungen mit, die er auf seiner Reise nach dem Norden Europas gesammelt hatte.“ [Incipit], in: *Verhandlungen der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft bei ihrer Versammlung zu Luzern den 23., 24. und 25. September 1862*. 46. *Versammlung*. Luzern: Schiffmann, 1862. - Protokoll der I. Generalversammlung (Sitzung im grossen Rathssaale des Regierungsgebäudes, den 23.

Vorträgen in Genf spielte die wissenschaftliche Ausbeute der Polarexpedition eine Rolle. Zu einem öffentlichen Vortrag in Lyon über Vulkane¹⁸⁷ nahm er Gesteinsproben von der Nordlandreise¹⁸⁸ als Anschauungsmaterial mit. Für den 1864 erschienenen ersten Band der von Carl Vogts Freund Daniel Dollfus-Ausset herausgegebenen kommentierten Gletscherbibliographie verfasste er einen langen Artikel über die *Nord-Fahrt*, der sich als wissenschaftlicher Abstract des Expeditionsberichtes versteht.¹⁸⁹

In einer Reihe von Publikationen zu Phänomenen der Vulkanologie spielen die Beobachtungen und Erfahrungen, die Carl Vogt auf Jan Mayen und in Island gemacht hat, eine zentrale Rolle. Seine Auffassungen zur Erdwärme haben ihren Platz im Kontext der geologischen Diskussion über diesen Gegenstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dabei vollzieht er eine Wandlung von plutonischen Ansichten, d.h. von der Vorstellung eines inneren Zentralfeuers und einer Gesteinsbildung überwiegend aus einem Prozess der Schmelze, hin zur Annahme einer Wärmeproduktion in den Erdschichten selbst. Die Polarexpedition von 1861 markiert den Wendepunkt in dieser Entwicklung hin zu der Verabschiedung von der Idee des Zentralfeuers. Von nun an erklärte Vogt den Vulkanismus mit Einsickern von Wasser in „chemisch aktive“ Gesteine und Gesteinsschichten.¹⁹⁰

Trotz dieser Tatsachen, und bei aller Elaboriertheit des wissenschaftlichen Anhangs der *Nord-Fahrt*, bleibt doch nicht zu übersehen, dass die Forschungsergebnisse sich eher bescheiden ausnahmen. Eine echte Bereicherung des wissenschaftlichen Diskurses lässt sich noch am ehesten für die Geographie der Insel Jan Mayen konstatieren, wo die von Vogt erstellte Karte als Orientierungshilfe für spätere Exkursionen eine Rolle spielte. Die Begrenztheit des eigenen Unternehmens war Vogt spätestens bei der Besichtigung der Sammlungen im naturkundlichen Museum in Bergen deutlich geworden. Der teilweise Verlust der Sammlungen während des ersten Seesturmes tat wohl ein Übriges, zumal Gressly wegen Arbeitsüberlastung und zunehmender geistiger Verwirrung als der Sachbe-

September, 10 ½ Uhr Morgens), S. 46-49. – Vgl. auch: Carl Vogt, „Observations géologiques faites durant son voyage dans le Nord et dans les régions polaires. Quarante-septième session de la Société helvétique des sciences naturelles réunie à Lucerne. Septembre 1862“, in: *Archives des sciences naturelles de Genève*. Bd. 15. Nr. 58 (20.10.1862), S. 126.

187 Carl Vogt, „Les volcans“, in: Association française pour l'avancement des sciences. Compt. Rend. de la 2^e sess., Lyon, S.1035-1055.

188 Inwieweit sich Objekte der Nordmeerexpedition, wie nachgewiesenermaßen in Frankfurt der Fall ist, noch heute in Genfer Sammlungen befinden, ist nicht erforscht.

189 Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, in: [Daniel] Dollfus-Ausset, *Matériaux pour l'étude des glaciers*. Tome I. Auteurs. Paris: Savy, 1864, S. 575-586. – [von Vogt verfasster Beitrag über die *Nord-Fahrt* (1863); mit umfangreichen Textexzerpten aus dem 12. Kapitel (Ältere und neuere Nachrichten von der Insel Jan Mayen) und aus dem wissenschaftlichen Anhang; mit einer von Dollfus-Ausset erstellten Liste der von Vogt zitierten Autoren]. Digitalisat: <https://books.google.de/books?id=wjQAAAAQAAJ&dq>

190 Zu den vulkanologischen Konsequenzen, die Carl Vogt aus der Nordmeer-Expedition zog vgl. Burkhard Sanner, „Carl Vogt (1817-1895) und seine Ansichten zu Erdwärme und vulkanischen Erscheinungen“, in: *Zeitschrift für geologische Wissenschaften* (Berlin). 21 (5/6), (1993), S. 719-726.

arbeiter, den Vogt sich erhofft haben dürfte, ausfiel. Eine pauschale Bemerkung Vogts im Vorwort des Bandes ist nicht nur als Bescheidenheitstopos zu werten, sondern sollte vor allem kritischen Rezensenten den Wind aus den Segeln nehmen:

Tiefer eingehende wissenschaftliche Untersuchungen wird man von einer Reise nicht verlangen, die während der kurzen Zeit eines nordischen Sommers fast nur im Fluge eine Menge von Küstenplätzen berührte und über mehr als tausend Stunden Weges sich ausdehnte. Möge man uns als Touristen betrachten, die vorzugsweise der Natur des Landes und des Meeres ihre Aufmerksamkeit zuwandten und so vielleicht Beobachtungen und Eindrücke sammelten, an denen andere Reisende mit andern Zwecken achtlos vorüber gegangen wären. Vielleicht ist es uns später gegönnt, einige der gesammelten Materialien einläßlicher zu bearbeiten und die Früchte dieser Bearbeitung einem anderen, kleineren Publikum zu bieten.¹⁹¹

Zehn Jahre später, als der Skaphander den Nordmeerschoner als Hilfsmittel der Meeresforschung ablöste, sollte Vogt sogar den wissenschaftlichen Wert von polaren Forschungsreisen generell in Abrede stellen. Folgender Passus aus einem Zeitungsartikel liest sich wie ein Abgesang auf die *Nord-Fahrt* und sei daher an dieser Stelle in extenso zitiert:

Es ist glücklicher Weise ein wenig stiller geworden um Nordpol-Expeditionen. Die Großmannssucht, die bei der Frage bedeutend mitgespielt hatte, mußte sich überzeugen, daß der Nordpol ebenso wenig Respect hat vor Bismarck und den Unterthanen des deutschen Reiches, als die Nil- oder Congo-Quellen und daß noch Jahre hindurch dauernde Anstrengungen gemacht werden müssen, um den Walfischfängern auf allgemeine Kosten neue Jagdgründe zu erspähen. Trotz aller Mühe sind auch die wissenschaftlichen Ernten, die man erhoffte, nicht so reich ausgefallen, als die beisteuernden Laien sich einbilden mochten, indem sie ihr Scherflein beitrugen. Daraus kann man denjenigen, die solche Reisen unternehmen, keinen Vorwurf machen. Es gehört ein gewisser Reichthum, eine gewisse Behäbigkeit des Lebens eines Volkes, wie eines Individuums dazu, um die edelsten Früchte der Civilisation, Kunst und Wissenschaft reifen zu lassen; sie wachsen nicht auf einem Felde, wo wie im hohen Norden, der Mensch Tag für Tag und Stunde für Stunde um das nackte Leben zu kämpfen hat und nur mit der letzten Aufopferung seiner Kräfte den wissenschaftlichen Aufgaben einige Stunden widmen kann. Ich sage das nur von den im hohen Norden unternommenen Expeditionen mit Ueberwinterungen, Eisstockungen und ähnlichem beinahe obligatorischem Beiwerk – denn in der Nordsee herumtummeln während einiger schönen Sommermonate, Nordkap, Jan Mayen und Island besuchen, wie ich vor jetzt zwölf

191 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863).

Jahren unter dem Oberbefehl meines ewig unvergeßlichen Freundes Dr. G. Berna, mit einigen Genossen gethan, das kann am Ende ein Jeder, der Zeit und Geld genug hat – wenn auch Herr J. Spörer in „Petermann’s Mittheilungen 1873“ in einer nur allzu und über Gebühr wohlwollenden Kritik der Reisebeschreibung, welche ich später verfaßte, die Behauptung aufstellt, nicht Jeder könne ein solches Buch über eine solche Reise schreiben.¹⁹²

Im Oktober 1862 kam es in Frankfurt zu einer Wiederbegegnung Vogts mit Georg Berna. Vogt hatte Berna gebeten, in Darmstadt zu sondieren, ob er dort ohne Gefahr der Verhaftung einen Zyklus wissenschaftlicher Vorträge halten dürfe. Diese Vorsichtsmaßnahme war nicht unbegründet, denn sein Haftbefehl aus dem Jahr 1849 war offiziell noch nicht aufgehoben. Daraufhin führte Berna zuerst ein Gespräch mit Reinhard Carl Friedrich Freiherr von Dalwigk zu Lichtenfels (1802-1880), Ministerpräsident sowie Minister des Auswärtigen im Großherzogtum Hessen-Darmstadt, der sich in seiner bis dahin zwölfjährigen Amtszeit als Vertreter der konservativen Reaktion und Gegner des Liberalismus profiliert hatte und daher alles andere als ein Freund Carl Vogts war. Bei dem an dieses Antechambrieren anschließenden Vorstoß bei dem Großherzog Ludwig III. von Hessen und bei Rhein (1806-1877), von Vogt mit ironischer Despektierlichkeit als königlicher Stallknecht bezeichnet, machte dieser dem Supplikanten Berna unmissverständlich deutlich, was er von Vogt hielt, nämlich dass er verrückt („mente captus“) sei. So jedenfalls die vorgeblich aus dem Mund Bernas vernommene Erzählung der diplomatischen Verhandlungen in der Angelegenheit bezüglich Vogts Vorlesungszyklus in Darmstadt. In einem unveröffentlichten Brief an seinen Exilgenossen Karl Mayer in Neuchâtel rekonstruiert Vogt die beiden stattgehabten Dialoge:

Gespräche Berna’s.

1. Mit G. [recte: R.] von Dalwigk, allmächtiger Minister.

B. [Berna:] Vogt hätte sehr nöthig, hierher zu kommen. Kann er es thun?

D. [Dalwigk:] Mein Gott, ja wohl. Ich würde mich sehr freuen, ihn bei Ihnen kennen zu lernen. Wenn er uns nur in Ruhe läßt, wir wollen ihn gewiss ruhig lassen.

B. [Berna:] Wollen Sie das schriftlich geben?

D. [Dalwigk:] Nicht gerne – aber ich gebe Ihnen mein Ehrenwort u. Sie können’s ihm schreiben. A Propos, Sie wollten sich zum Deputirten wählen lassen?

B. [Berna:] Ich wäre nicht abgeneigt – aber ich habe das Alter noch nicht.

D. [Dalwigk:] Ja so! Ich kann nur wenig dazu thun – aber, wissen Sie Etwas, lassen Sie sich von Ihrem Freunde Vogt empfehlen, dann werden Sie ohne Weiteres Landstand.

192 „Tiefsee-Untersuchungen“, in: *Frankfurter Zeitung und Handelsblatt*. Nr. 74 (15.3.1873), 2. Blatt, S. [1]-[2].

2. Mit dem Stallknecht, Kgl. Hoheit.

Der Grossherzog: Nun, Sie haben meinen alten Vogt mobil gemacht?

B. [Berna:] Ja wohl, Kgl. Hoheit! Sehr erfreut, sehr angenehme Reise – ausgezeichnete Naturforscher, vortrefflicher Gesellschafter!

Grossb. Kann schon sein! Aber mente captus, mente captus!¹⁹³

Aus Anlass eines unschönen Vorfalles während der Beerdigung Bernas in Büdesheim erschien ein Bericht im *Frankfurter Journal*, in dem die bereits erwähnte, von dem katholischen Dekan und Pfarrer von Heldenbergen Georg Jacob Brentano gestaltete Trauerfeier auf dem evangelischen Friedhof in Büdesheim mit einem polemischen Ausfall gegen religiöse Intoleranz gipfelte:

Heute Morgen gegen 10 Uhr fand zu Büdesheim das feierliche Leichenbegängniß des so plötzlich verstorbenen österreichischen Konsuls Dr. *Berna* statt. Obgleich Katholik, ward dennoch seine irdische Hülle nach seinem eigenen Wunsche auf dem evangelischen Kirchhofe daselbst der Erde wiedergegeben. Reicher Stoff zur Entfaltung eines schönen Lebensbildes bot sich gewiß an diesem Grabe dar, und die Anwesenden, die dem Verstorbenen ihre Hochachtung und Verehrung zu bezeugen, in so reicher Zahl erschienen waren, erwarteten ohne Zweifel Vertreter der verschiedenen Geistesgebiete, die er mit Vorliebe gepflegt, seine Verdienste um dieselben schildern zu hören. Allein der Zelotismus des katholischen Dekans zu Heldenbergen vereitelte dies gänzlich. Er verweigerte dem evangelischen Geistlichen zu Büdesheim, der von Dr. *Berna* seine Anstellung erhalten, der Beichtvater seiner Gemalin ist und mit der Familie im vertrautesten Verhältnisse stand, jede Betheiligung an den Leichenfeierlichkeiten, man höre, auf dessen eigenem Kirchhofe! Das Ersuchen anderer Redner, einige Worte ehrenden Nachrufes sprechen zu dürfen, wies er ebenso entschieden zurück. Die Hinterbliebenen wichen in ihrem Schmerze diesem Gebaren, und die Freunde befürchteten durch ein öffentliches Aergerniß das Andenken des Verbliebenen zu entweihen, und so feierte abermals Intoleranz einen freilich nicht beneidenswerthen Sieg: der katholische Dekan behauptete allein das Feld. Ob seine Rede aber des Verstorbenen würdig gewesen; ob er von seinem inneren Werth und eigentlichen Wesen auch nur eine Ahnung besessen, darüber blieb auch der schlichteste Zuhörer nicht in Zweifel. Wer die Nordpolfahrt unerwähnt ließ, weil Karl Vogt dabei gewesen; wer die schönsten Thaten verschweigt, weil ein Katholik sie Protestanten erwiesen, der sollte billig zurück-

193 Carl Vogt an Karl Mayer, Genf, 23.2.1862; Bundesarchiv Berlin; Nachlass Carl Vogt FSG 1/233

treten und Andere reden lassen, wenn man einen Mann wie Georg Berna begräbt.¹⁹⁴

Obwohl Carl Vogt diesen Artikel nicht geschrieben haben kann, da er sich zu diesem Zeitpunkt auf einer Italienreise in Neapel befand, wurde er in einem Kommentar einer katholischen Zeitung in Mainz als mutmaßlicher Verfasser insinuiert und implizit angegriffen.¹⁹⁵

Der Bär „Mutz“ und andere Tiere

Blicke zum Schluss noch ein Wort über die Tiere als immanente Akteure der Nordlandreise von 1861 zu verlieren, ohne den Vertretern des noch recht jungen, interdisziplinären Forschungsfeldes der Human-Animal Studies vorgreifen zu wollen. Deren Prämisse, dass Tiere nicht länger nur Statisten einer anthropozentrischen Geschichtsschreibung sein sollen, hätte Vogt vermutlich bis zu einem gewissen Grad akzeptiert. Es wäre interessant zu erfahren, welche Ergebnisse dieser neue Forschungsansatz bezogen auf das zoologische Gesamtwerk Vogts zeitigen würde. Was speziell die Repräsentation der Tiere in der *Nord-Fahrt* betrifft, so wäre bereits ein Register der vorkommenden Tiernamen hilfreich, das jedenfalls ein Personenregister an Umfang übersteigen dürfte. Leider fehlt beides. Wie zahlreiche andere Texte Carl Vogts bietet auch die *Nord-Fahrt* reichen Stoff zur Diskussion über die Anerkennung des Tieres als zu beachtendes Subjekt des historischen Mensch-Tier-Verhältnisses. Bereits unmittelbar vor der Polarmeereise hatte sich Vogt in einer öffentlichen Vorlesungsreihe mit Fragen der Rehabilitierung verachteter Tiere befasst.¹⁹⁶ Auch die literarische Technik des Schlüpfens in die Tierperspektive gehörte zu den von Vogt gern benutzten und virtuos gehandhabten narrativen Mustern.¹⁹⁷ Besonders die archäozoologische Fragestellung, in welcher stofflichen

194 „Man meldet aus *Frankfurt*, 21. Oktober“, in: *Fremden-Blatt* (Wien). Nr. 296 (26.10.1865), S. 5. – Einen Hinweis auf die Herkunft des Artikels aus dem *Frankfurter Journal* sucht man an dieser Stelle allerdings vergebens.

195 Folgender aus einem Artikel der Mainzer Abendzeitung kolportierter Passus dürfte mit einiger Sicherheit auf Carl Vogt gemünzt sein: „Aber alle diese Schmähungen wirken nichts bei denen, welche den Decan Brentano kennen, und dessen Liebe und Leutseligkeit gegen Jedermann, welchen Eigenschaften er so viele aufrichtige Freunde unter beiden Religionsbekenntnissen verdankt. Und schließlich muß doch jeder Vernünftige gestehen, daß derselbe auch hier wie billig und recht als katholischer Geistlicher gehandelt und intolerantes und tactloses Benehmen nicht auf seiner Seite zu finden ist. Leidenschaftliche Ausfälle einer bekannten Feder ändern an diesem Sachverhalte nichts, sondern constatiren nur die eigene Gehässigkeit.“ – „Aus Oberhessen 6. November [1865]. (*Wo sitzt die Intoleranz?*). Wiederabdruck eines Artikels der *Mainzer Abendzeitung* in: *Beilage zur Wiener Kirchenzeitung*, Nr. 46 (18.11.1865), S. 734-735. – Möglicherweise handelt es sich bei dem Verfasser um einen Gießener Gegner Carl Vogts.

196 Carl Vogt, „Vorlesungen über nützliche, verkannte und verleumdete Thiere. Gehalten in Genf während des Winters 1860–61“, in: *Die Gartenlaube. Illustriertes Familienblatt*. Nr. 7 ff. (1861).

197 Carl Vogt, „Geschichte einer Krabbe. Von ihr selbst erzählt“, in: *Westermann's Illustrierte Deutsche Monatshefte* (Braunschweig). Bd. 67., Nr. 401, (Februar 1890.), S. 595-612. Mit Abbildungen. – Belletristische Ich-Erzählung aus Tierperspektive; das Sujet wurde von Carl Vogt bereits 1881 in der *Frankfurter Zeitung* behandelt: Carl Vogt, „Geschichte eines Debb“,

Materialität körperliche Überreste von Tieren etwa in Form von Knochen, Federn oder Versteinerungen auftauchen, beschäftigten Vogt, seit er sich von der Medizin der Geologie zuwandte. Nach 1860 befasste er sich verstärkt, unter Darwinistischem Blickwinkel, mit der Erforschung der Urgeschichte des Menschen und der menschlichen Gesellschaften, die offensichtlich in engem Kontakt mit Tieren lebten. Sein Interesse an dem Wechselspiel zwischen den Bewegungen der Rentierherden und den Lebensbedingungen der norwegischen Lappen kann Vogt daher als ein Fenster in die prähistorische Periode der „Renntierzeit“, wie er sie nannte, wahrnehmen.¹⁹⁸ Dass eine Neubetrachtung des Tieres als Forschungsobjekt durchaus auch die soziale Ordnung menschlicher Gesellschaften demaskieren kann, hat Vogt an mehreren Texten vor Augen geführt.¹⁹⁹ Ansätze einer zukunftsweisenden Tiergeschichtsschreibung finden sich etwa in dem Exkurs über die Naturgeschichte des Herings im ersten Teil der *Nord-Fahrt*. Carl Vogts Expeditionsbericht im Ganzen ist in dieser Hinsicht allerdings eher ambivalent, wie die zahlreichen Beispiele eines scheinbar wahllosen und rücksichtslosen Umgangs mit den im wahrsten Sinne des Wortes ins Visier geratenden See- und Landtiere. Das wahllose Töten von einheimischen Tieren, vor allem von Vögeln, ist nicht immer der Logik des wissenschaftlichen Sammelns oder der unmittelbaren Nahrungsmittelversorgung geschuldet. Aufschlussreich in dieser Hinsicht ist die Schilderung der ganz und gar nicht weidgerechten Jagdszenen auf der norwegischen Insel Loppin [Loppa] im ersten Teil der *Nord-Fahrt*. Von dem Besitzer der Insel, dem österreichischen Konsul Aagaard,²⁰⁰ dessen Freundschaft man kurz zuvor in Tromsø erworben hatte, war die Reisegesellschaft mit einer unbeschränkten Lizenz zum Töten ausgestattet,²⁰¹ was auch die ansonsten gesetzlich besonders geschützten Eidergänse einschloss.

Auf einem vorspringenden Felskopfe saß eine Gesellschaft von Cormoranen in den possierlichten Stellungen, meist mit ausgebreiteten Flügeln, neugierig die Hälse reckend nach unseren Booten, die hart an dem Steinblocke vorübersegelten. Ein Schuß warf einige von ihnen ins Meer hinab, rief aber zu gleicher Zeit mittels eines vielfach

in: *Frankfurter Zeitung und Handelsblatt*. Nr. 229 (17.8.1881), Morgenblatt, S. [1]-3. – Vgl. auch Carl Vogt, „Fragment eines Thier-Dramas. Die Schöpfung der Sacculina. Ein Mysteriums-Schwank“, in: *Frankfurter Zeitung und Handelsblatt*. Nr. 1 (1.1.1883), Morgenblatt, S. [1]-3.

198 Carl Vogt, „Die Renntierzeit Mitteleuropas“, in: *Westermann's Illustrierte Deutsche Monatshefte* (Braunschweig). Bd. 21., Nr. 121 (Oktober 1866), S. 61-79.

199 Carl Vogt, *Untersuchungen über Thierstaaten*. Frankfurt a.M.: Literarische Anstalt, 1851.

200 Andreas (Zacharias) Aagaard (1817-1879), einflussreicher merchant banker und österreichischer Konsul in Tromsø. <https://www.geni.com/people/Andreas-Zacharias-Aagaard/6000000008633890869>.

201 „Freilich ist die Brütezeit längst vorbei, die jungen Vögel schon flügge oder wenigstens nahe daran, und die Erntezeit der Insel demnach verstrichen; allein nichts desto weniger sollen wir reichlich für die Mühe durch den Anblick der ungeheueren Schwärme entschädigt werden, welche auf den Felsen der Nord- und Ostseite horsten. Selbst die Eidergänse werden uns vollständig zur Verfügung gestellt: Konsul Aagaard [hatte] Befehl gegeben, uns rücksichtslos morden zu lassen, was nur irgend unseren Gewehren zu nahe käme.“ – Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 209.

wiederholten Echos Tausende von Vögeln auf, die sich von allen Seiten her ins Meer stürzten und die Schützen in solcher Weise in Verwirrung brachten, daß wirklich während der ersten Zeit weder an Zielen, noch an Treffen zu denken war. [...]

Die erwachsenen Alken und Lunde stürzten sich wie verzweifelt in das Meer, das von allen Seiten hoch aufspritzte, wie wenn ein Regenschauer von Meteorsteinen aus der Höhe gefallen wäre. Die jungen, noch nicht flüggen Vögel erhoben ein betäubendes Geschrei, eine Art von Gebell, wie wenn Tausende von jungen Hunden die Felswände vertheidigen wollten, und von dem Rande der Klippen erhoben sich die Möven und Seeschwalben in förmlichen Wolken, krächzend, schreiend, belferd, pfeifend, als wenn das ganze Felsgerüst der Insel zusammenstürzen wollte. Wir machten uns das Vergnügen, durch ein Rottenfeuer die Aufregung noch zu erhöhen, und als der Skandal am höchsten war, alle Felswände von dem betäubenden Geschrei widerhallten, erschienen plötzlich zwei große Adler, die mit ihren vollen Flügeln langsam einhersegelten, verfolgt von einem Schwarm von Krähen, Raben und Raubmöven, welche ihr zorniges Geschrei in das allgemeine Konzert mischten. Der Aufruhr, den so jeder Schuß hervorbrachte, war wirklich betäubend und sinnverwirrend, und unmöglich war es, in dem unzähligen Schwarme, der uns umschwirrte, diejenigen seltenen Formen herauszusuchen, die für uns einiges Interesse gehabt hätten.²⁰²

Das ebenso wahllose wie zwecklose Schießen in aufgeschreckte Vogelschwärme scheint als eine Art von Frustrationsabbau fungiert zu haben, mit dem man die Erkenntnis, dass die Vogelpopulationen des Nordmeeres nicht mit den zur Verfügung stehenden Mitteln auf eine sinnvolle Weise ornithologisch zu erforschen waren, zu kompensieren versuchte. Evolutionsbiologische Erkenntnisse dagegen, die die verwandtschaftliche Nähe von Mensch und Tier bewiesen, machte sich Vogt wie kaum ein anderer Naturforscher seiner Zeit zu eigen. Man braucht den in der Vogtforschung wie in der zeitgenössischen Vogtpolemik exzessiv gebrauchten Topos vom „Affenvogt“ nicht zu bemühen, um zu unterstreichen, dass Vogt als europäischer Wortführer der sich auf Darwin berufenden Anthropologie auftrat. Gerade Vogt war es, der die Grenzen zwischen Mensch und Tier auslotete und durchlässig machte. Ein bizarres Zerrbild dieses Prinzips stellt das von Vogt verfasste Groteskgedicht „Ein graues Rennthier“ dar, das sich auf ein konkretes Jagderlebnis während der Nordlandreise bezieht. Die ersten Zeilen mögen genügen, um den gemischten Eindruck zu vermitteln, den dieses merkwürdige Machwerk hinterlässt:

Ein graues Rennthier, altersschwach,
Sprach einst zu seinem Kinde:

202 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 210; S. 212.

„Es ist jetzt Zeit, daß ich in den Tod
 „Mich mit Ergebung finde.
 „Die Zähne sind mir abgenutzt
 „Bis zu den Wurzelstöcken,
 „Die Beine wollen nicht mehr fort,
 „Das Moos will nicht mehr schmecken.
 „Will mir der Himmel eine Bitt“
 „Vor meinem End‘ gewähren,
 „So stürb‘ ich gern durch einen Schuß
 „Wohl auf dem Felde der Ehren.
 „Und käme gar ein Jäger her
 „Aus fernen fremden Landen,
 „Der niemals noch auf einem Field
 „In Schnee und Moos gestanden –
 „So wollt‘ ich stürzen in die Kniee
 „Und bitten, daß er mich schieße,
 „Damit mein alter Schädel sich
 „Im Ausland sehen ließe. [...]”²⁰³

Kehren wir zu guter Letzt noch einmal auf das dem Beitragstitel vorangestellte Motto „Von Bären und Bärten“ zurück. Das wesentliche Manko der Expedition war der Umstand, dass die Expeditionsteilnehmer zwar allesamt Seeräuberbärte trugen, aber keine Seebärenmägen hatten, was sich schon bei dem geringsten Seegang bemerkbar machte. Man braucht wohl nicht eigens zu betonen, dass auch der junge Braunbär, der die Nordmeerreise ungewollt mitmachen musste, alles andere als ein Seebär war. Berna hatte ihn in der Nähe des Nordkaps erstanden und zusammen mit dem bereits erwähnten Hund namens Freitag in einem eilends zusammengezimmerten Holzverschlag an Bord verstaут.

Gressly schreibt in seinen „Briefen aus dem Norden“ unter dem 30. Juli: „Herr Berna vermehrte [...] die Menagerie mit einem 5 Monate alten Bären, Mutz genannt, den Vogt erzieht. Es ist ein drolliger Junge, der meist frei umherläuft, mit dem Hunde in einem Kasten haust und uns Allen viel Spaß durch seine Kampfspiele mit dem Hunde macht.“ Wie man aus diesem Zitat entnehmen kann, hatte Vogt nicht nur die Erziehung des Bären in seine Hände genommen, sondern ihm auch seinen eigenen Spitznamen abgetreten.²⁰⁴ Denn „Mutz“ wurde Vogt in Neuchâtel wegen seines damaligen Herkunftsortes Bern (und vermutlich auch

203 Carl Vogt, *Nord-Fahrt* (1863), S. 118-119.

204 Eine ähnliche identitätspsychologische Verschiebung zwischen dem Subjekt Mensch und dem Objekt Bär findet sich auch bei der Kraterbesteigung während der ersten Landung auf Jan Mayen, wo Vogt bei der Entdeckung des vermeintlichen Prankenabdruckes eines Eisbären genau an der Stelle, die man unmittelbar vorher passiert hatte, in helle Aufregung gerät, nur um hinterher festzustellen, dass es sich um einen Abdruck seiner eigenen Hand handelte. Diese triviale Banalität erschien Vogt offensichtlich so öffentlichkeitsrelevant, dass er diese Beinahebegegnung mit dem Alterego auch während seines Vortrages auf der Versammlung der schweizerischen naturforschenden Gesellschaft zum Besten gab.

wegen seiner Statur) nach dem dortigen mundartlichen Ausdruck für Bär von seinen Freunden genannt.²⁰⁵

Eine der von Hasselhorst entworfenen Abbildungen der *Nord-Fahrt* zeigt das Expeditionsteam an Deck des Schiffes, zum Teil mit wissenschaftlichen Studien beschäftigt. Unterhalb des Hauptmastes ist ein Klappisch angebracht, an dem links Vogt seine Aufzeichnungen macht, rechts Gressly mit der Lupe einen Seestern betrachtet. Ein darüber gespanntes Segeltuch schützt die Arbeitenden vor der Sonne. Im Hintergrund stehen Berna und Herzen, der eine ebenfalls mit Lupe, der andere mit einem Buch in der Hand. Rechts vorne lehnt der Maler lässtig an der Reling. Zu seinen Füßen spielen die zwei mitreisenden Vierbeiner.²⁰⁶ (Abb. 11)

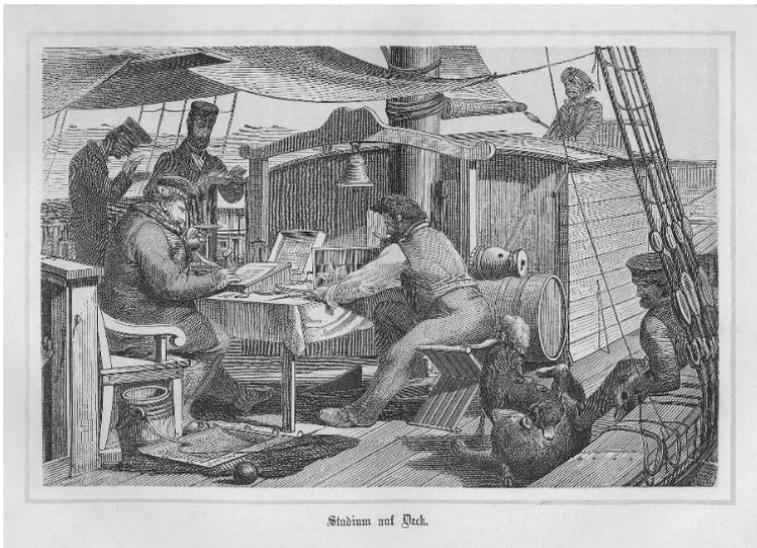


Abb. 11: „Stadium auf Deck“, Buchillustration nach J.H. Hasselhorst (aus: Carl Vogt, „Nord-Fahrt“, 1863, S. 8). Am rechten unteren Bildrand zu Füßen Hasselhorsts: Hund „Freitag“ und Bär „Mutz“.

In Gresslys Notizbuch findet der Bär eine kurze Erwähnung im Zusammenhang mit der Jagd auf eine Bartrobbe, die sich unvorsichtiger Weise dem Schiff genähert hatte. Das geschilderte Ereignis fand am frühen Nachmittag des 23. August unmittelbar vor der zweiten Landung auf Jan Mayen statt:

Um zwei Uhr [...] wird ein auf uns zukommender Seehund erblickt u. er kommt bald ganz nahe, bis auf wenige Schritte ans Schiff. Eilig wird auf Kugel geladen. Hr. Berna geht fehl – Bald wird das Boot nieder gelassen u. Hr. Berna u. Cpt. fahren demselben nach. Der

205 In seinen Briefen an Vogt redet Eduard Desor seinen Freund durchweg als „Lieber Mutz“ an.

206 Gabriele Mendelssohn, *Der Frankfurter Maler Johann Heinrich Hasselhorst 1825-1904*. Diss. phil. Mainz 1986, S. 107-108.

Seehund erscheint aber wieder dicht hinter dem Schiff u. Hubert erlegt ihn durch einen Kornschuß durch die Ohrgegend, u. er treibt bald sterbend in einem Blutsee. Unser Boot holt ihn bald ein u. er wird auf das Schiff geschafft u. als *Phoca barbata* erkannt. Er verliert noch eine ungeheure Blutmenge bis an den folgenden Morgen, in der sich der Bär besäuft.²⁰⁷

Nun, die Bärenspäße des Raufens und Saufens hatten jedenfalls ein Ende, als man später auf der Überfahrt von Jan Mayen nach Island in einen Seesturm geriet. Auf den Ruf des Kapitäns: „Der Bär ersäuft!“ habe man, wie Vogt schreibt, in der Tat den „Bärenkasten lose“ und den Bären selbst „in höchst ungemüthlichem Seelenzustande“ gefunden. Er wurde gepackt und, nass wie er war, in den Raum am Vordertheil des Schiffes hinabgeworfen, wo die Segel lagen. Auch den noch stärkeren Sturm auf der Heimreise zwischen Island und Schottland, einen heftigen Äquinoxtialsturm, überlebte die gebeutelte Kreatur, denn Vogt erwähnt das Tier noch einmal im Zusammenhang mit der Zollkontrolle in Greenock.

Was ist aus dem Bären danach geworden? Auf der ordentlichen Generalversammlung der Frankfurter Zoologischen Gesellschaft am 26. Mai 1862 legte der Präsident des Verwaltungsrates vor den versammelten Aktionären seinen jährlichen Rechenschaftsbericht ab. Dabei ließ er eine Liste mit Neuanschaffungen zirkulieren, die u.a. sechs Polarfüchse, einen Steinadler und einen braunen Bären aufführte, „welche Herr Dr. Berna hier, von seiner nordischen Reise mitgebracht“. Nicht auszuschließen also, dass in der heutigen Braunbärenpopulation des Frankfurter Zoos sich noch der eine oder andere Nachfahr unseres nordfahrt-erfahrenen Mutz befindet.

207 Naturmuseum Solothurn, „Notizbuch IV (1861); Amanz Gressly“, S. 295. – In Vogts Beschreibung der Episode kommt der Bär nicht vor. Auch sonst weicht die Erzählung Vogts von Gresslys Notizbucheintrag ab: „Es gelang Hubert, einen dieser Seehunde mit einem vortrefflichen Kugelschusse durch das Genick auf der Stelle zu tödten. Das große Thier wälzte sich nur einige Male krampfhaft auf der Oberfläche, schlug und zuckte gewaltig, trieb aber dann leblos in einer gewaltigen Blutlache, um welche sich augenblicklich die Sturmvögel sammelten. Es dauerte geraume Zeit bis das Boot herabgelassen, bemannt und die Robbe an Bord gebracht war, wo es sich herausstellte, daß es die Bartrobbe (*Phoca barbata*) sei. Es war ein großes, ausgewachsenes Männchen, das sogleich in Arbeit genommen wurde und bei der Untersuchung zeigte, daß es schon einmal Bekanntschaft mit Robbenjägern gemacht haben mußte, da es einige Schrotnarben in der Nähe der Augen hatte. Das Fett, welches den ganzen Körper einhüllte, war reichlich so dick als die Breite einer Hand, das Fleisch so grobfaserig und dunkelroth, daß selbst die Matrosen von der Absicht, es zuzubereiten, bei dem Anblicke zurückprallten. Leider verhinderte ein Zufall, den schönen Balg, um dessen Zubereitung sich Hubert eine unendliche Mühe gegeben hatte, mit nach Hause zu bringen. Er glitt später, als er zum Trocknen aufgehängt war, bei einer raschen Wendung des Schiffes in das Meer und blieb für uns auf immer verloren.“ – Vogt, *Nord-Fahrt*, (1863) S. 282.