

700

600

500

400

Nutzungsbedingungen

300



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Terms of use

200



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

100

100

200

300

400

500

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Uebelthätern ausgehend, gemacht worden und ein montenegrinischer Handelsmann seines mit Wolle beladenen Pferdes beraubt worden sei. Es ist eine traurige Wahrheit, daß das österreichische Gebiet gegenwärtig an Sicherheit der Strafsen dem Fürstenthume des schwarzen Berges nachsteht, wo die Executionen Danilo's, welcher in einem Jahre mehrere hundert Räuber hängen oder erschießen liefs, jetzt einen idealen Zustand herbeigeführt haben, so daß man in Cattaro sagt, man könne in Montenegro 1000 Napoleonsd'or auf einen Stein neben der Strafsen hinlegen und sicher sein, sie am folgenden Tage wieder zu finden.

In Risano rechneten wir, nachdem wir uns von dem freundlichen Prätor verabschiedet, mit Dimitri ab, was nicht ohne Streit vor sich ging, da er nach italienischer Sitte für drei volle Tage liquidirte, obwohl wir noch nicht 48 Stunden abwesend gewesen waren. Einige Gulden, die ich in Anerkennung seines durchaus zufriedenstellenden Betragens dem Vorausbedungenen zulegte, genügte indess seinen Forderungen und wir trennten uns in Frieden.

Der immer noch wehende Nordwind war uns für die Heimkehr günstig; die Barke, welcher wir uns mit unseren Schätzen anvertrauten, flog pfeilschnell über die blaugrüne Fläche der Bocche, und kurz nach 3 Uhr landeten wir wieder an der Marina von Cattaro.

XV.

Einige Worte zur Karte der Nordpolar-Regionen.

Von W. Koner.

(Hierzu eine Karte, Taf. V.)

Zwei Regionen unseres Erdballes sind es, denen sich in den letzten Decennien vorzugsweise die Forschungen zugewandt haben Afrika und das Nordpolarbecken. Während dort aber die Willenskraft der Forschungsreisenden den Wüstengürtel überwand, und ihre aufopfernden Bemühungen durch die wichtigsten geographischen Entdeckungen, freilich unter großen Opfern, gekrönt wurden, vereitelte hier ein Eisgürtel jedes Vordringen bis zum Centrum der polaren Regionen. Alle diese Bestrebungen zur Erreichung des Nordpols und die Resultate, welche aus denselben für die Kenntniss der arktischen Regionen

erwachsen, dürfen wir im Allgemeinen als bekannt voraussetzen, so daß eine Recapitulation dessen, was seit Franklin's Untergang für die Auffindung einer nordwestlichen Durchfahrt geleistet worden ist, die Entdeckungen Kane's und Hayes' in den die Westküste Grönlands bespülenden Meeresbecken, die Forschungsreisen der beiden Scoresby's, Graah's, Sabine's und Clavering's längs der Ostküste dieses Landes, Parry's kühnes Vordringen über Spitzbergen hinaus bis zum 82° 45' nördl. Br., die schwedischen Untersuchungen Spitzbergens, Wrangell's Fahrten längs Sibirien's Nordgestaden, und endlich das im vorigen Jahre durch Walfischfänger constatirte Vorhandensein eines allerdings erst in seinen südlichen Contouren erschaute Gebirgslandes im Nordwesten der Behringsstraße, hier unnöthig erscheint. Allen diesen Entdeckungen ist auf der beigelegten Karte (Taf. V) Rechnung getragen; wir haben es jedoch vermieden, ein Mehreres, als das durch die bisherigen Forschungen Constatirte, zu geben, wozu wir die von Dr. Petermann auf seiner neuesten Karte der arktischen Polarregionen (Mittheilungen. 1868. Taf. 12) conjeicirte Verlängerung des grönländischen Festlandes über den Nordpol hinaus bis zu jenem vor der Behringsstraße gelagerten Archipel rechnen, sowie die Annahme eines offenen Polarbeckens, eine Hypothese, welche bis jetzt noch auf sehr schwachen Füßen steht, wenn wir auch keinesweges dem Vorhandensein zeitweise offener oder eisfreier Meeresabschnitte in jenen hohen Breiten entgegengetreten wollen. Unsere Absicht ist es, für den Leserkreis unserer Zeitschrift, ohne uns jedoch in eine Kritik einzulassen, über die gegenwärtig bereits ausgerüsteten, sowie über die für spätere Zeiten beabsichtigten Nordpolarfahrten in kurzen Umrissen zu referiren und durch die beigelegte Karte ein Mittel an die Hand zu geben, den Entdeckungen, welche vielleicht die nächste Zukunft uns bringen wird, folgen zu können.

Wie bekannt, war es Dr. Petermann in Gotha, von dem schon seit mehreren Jahren die erneuerte Anregung zur Erforschung der Natur des Nordpolarbeckens unausgesetzt ausging. Seinem unermüdelichen, durch mancherlei fehlgeschlagene Hoffnungen keinesweges gelähmten Streben haben wir es zu verdanken, daß gegenwärtig nicht nur gleichzeitig von Frankreich, England und Schweden ein Wettkampf zur Lösung jener geographischen Probleme angebahnt ist, sondern daß auch von deutscher Seite eine, wenn auch nur mit bescheidenen Mitteln ausgerüstete Expedition in's Leben gerufen ist, welche bereits am 24. Mai Bergen verlassen hat und in diesem Augenblick wohl schon die grönländische Küste erreicht hat. Ueber die Ausrüstung dieser Expedition, über die Richtung, welche dieselbe einzuschlagen, sowie über die Zwecke, welche dieselbe zunächst zu verfolgen hat, spricht

sich Dr. Petermann auf S. 207 ff. seiner geographischen Mittheilungen (1868) ausführlich aus. Möge der nachfolgende Auszug aus dieser Arbeit dazu beitragen, das bis jetzt noch schwache Interesse für diese erste deutsche Nordpolarfahrt, der nächst ihrer geographischen und nautischen Bedeutsamkeit ein nationales gewifs nicht abzusprechen ist, zu fördern.

Nachdem es Dr. Petermann's Bemühungen gelungen war, in der Person des Obersteuermann's K. Koldewey, eines in der Steuermannschule Dr. Breusing's in Bremen und auf der Universität Göttingen gebildeten und im praktischen Seedienst bereits erprobten jungen Mannes, einen nicht nur tüchtigen, sondern auch für das Unternehmen begeisterten Führer zu finden, und demselben als zweiter Befehlshaber ein gleichfalls erfahrener junger Seemann, der Obersteuermann R. Hildebrandt zugesellt worden war, wurden beide Männer nach Bergen gesandt, um hier ein für die Expedition taugliches Schiff zu chartern. Am 9. April wurde bereits ein in diesem Hafen jüngst gebautes und für Polarreisen bestimmtes Schiff von 80 Tonnen angekauft, und schritt man nun unverzüglich dazu, dasselbe im Buge durch eine dreizöllige neue Haut und darüber gelegte Eisenplatten, sowie durch Anbringung von Querbalken im Innern in der Höhe der Wasserlinie für den bevorstehenden Kampf mit den Eismassen zu verstärken; gleichzeitig wurde eine zweckmäßige Einrichtung zur Herstellung von Logis, Kajüte und Proviandräumen getroffen. Wie schon gesagt, verlief das, wie wir hoffen, unter günstiger Vorbedeutung mit dem Namen „Germania“ getaufte Fahrzeug mit seiner aus 13 tüchtigen Seeleuten bestehenden Mannschaft bei einer frischen südlichen Kühle, am 24. Mai den Hafen von Bergen.

Aus der von Dr. Petermann dem Leiter der Expedition zugefertigten, aus 38 Paragraphen bestehenden Instruction heben wir folgende Punkte hervor: Das Schiff sucht zuerst in möglichst direkter Linie die an der Ostküste Grönlands in $74\frac{1}{4}^{\circ}$ nördl. Br. gelegene Sabine-Insel ¹⁾ zu erreichen, und haben von hier oder von der unter $75^{\circ} 14'$ gelegenen Shannon-Insel aus, als den höchsten erreichten und von Sabine im Jahre 1823 genau niedergelegten Punkten an dieser Küste die Arbeiten der Expedition zu beginnen, während das Anlaufen an einen südlicher gelegenen Theil der Küste zu vermeiden ist, da dieselbe bereits seit 46 Jahren durch englische und dänische Expeditionen erforscht und mit Ausnahme der Strecke zwischen dem 66. und 69. Grad genau aufgenommen ist. Sollte jedoch nördlich von

¹⁾ Mit dem Namen „Sabine-Insel“, der sich auf früheren Karten der Ostküste Grönlands nicht findet, hat Dr. Petermann das Andenken des Forschers ehren wollen, der hier sein Observatorium errichtet hatte.

Sabine Island eine Eiskante den Zugang zum festen Lande versperren, so hat das Schiff längs derselben seine Fahrt nordwärts etwa bis zum 80. Breitengrade fortzusetzen, wobei aber jeder in den Eisfeldern sich bietende Zugang zur Küste zum Betreten derselben zu benutzen ist. Da das Hauptziel der Expedition die Erreichung einer möglichst hohen Breite ist, so darf dieselbe bei großen Biegungen, Einschnitten und Fjorden der Küste nur eben so lange verweilen, als die Umstände es dringend verlangen, und muß eine nähere Untersuchung dieser Küsteneinschnitte einer späteren Zeit vorbehalten bleiben. Bestätigt sich Dr. Petermann's Vermuthung, daß die Ostküste Grönland's bis über das Centrum des Nordpolarbeckens hinaus sich verlängere und sich längs derselben, ebensowie an der Westseite, Fahrwasser vorfinde, so wird das Schiff mit verhältnismäßiger Leichtigkeit 10—20 Breitengrade bis in die Nähe des Poles oder darüber hinaus vordringen können. Sollten wiederholte Versuche, die Ostküste Grönlands zwischen dem 74. und 80. Grad nördl. Br. zu erreichen, bis zum Ende Juni sich als unausführbar erweisen, so sei es doch nicht ratsam, etwa im hohen Meere bei Spitzbergen über den 80. Grad hinaus in die arktische Centralregion vorzudringen, da hier, wie frühere Expeditionen bewiesen haben, auf eisfreies Meer nicht zu rechnen sei; vielmehr hätte sich alsdann die Expedition der Untersuchung des östlich von Spitzbergen gelegenen sogenannten Gillis-Landes zuzuwenden und sich mit allen Kräften der Erforschung dieser noch völlig unbekanntem Insel zu widmen. Eine solche Untersuchung würde aber keinesweges ausschließen, daß nicht einige Wochen später der Versuch, die Ostküste Grönlands zu erreichen, wahrscheinlich mit besserem Erfolge erreicht werden könnte. „Findet sich bei Erreichung einer hohen Breite das Polarbecken verhältnismäßig schiffbar oder eisfrei, so daß auf der Rückreise nach Süden der Weg auf dem hohen Meere nicht zu gewagt erschiene, so ist es dem Ermessen des Befehlshabers anheimgestellt, die Ostküste Grönlands oder dessen nördliche Fortsetzung zu verlassen, um einen beliebigen Kurs zur Rückreise einzuschlagen, vielleicht gegen die asiatische Küste hin und durch die breite Straße zwischen Spitzbergen und Nowaja Semla hindurch nach Süden zurück.“

Bekanntlich ist durch die Kane'sche (Morton) und Hayes'sche Expedition die Vermuthung aufgestellt worden, daß Grönland nur etwa bis zum 81. Breitengrade hinaufreiche. In den Instructionen Dr. Petermann's ist auch für den Fall der Bestätigung dieser Annahme die Bestimmung getroffen (§. 20), daß das Schiff es zu vermeiden habe, in den Kennedy Channel einzulaufen und etwa in den Bereich des stets mehr oder weniger zusammengefrorenen Insel-Labyrinthes der Englisch-Amerikanischen Expeditionen zu gerathen, sondern die Küste

von Grinnell-Land nach Norden verfolgen und unter allen Umständen immer wieder auf den weiten Nord-Atlantischen Ocean zurückkehren müsse. Ebenso sei ein Vordringen in dem nördlich von dem Parry-Archipel liegenden Meere zu vermeiden, um nicht zu einer Ueberwinterung gezwungen zu werden. Bei weitem mehr empfehlen würde sich hingegen auf dem Rückweg ein Besuch der Neu-Sibirischen Inseln oder der Küsten des Taimyr-Landes. — Endlich sind den Führern der Expedition Instructionen mitgegeben über die auszuführenden geographischen, meteorologischen, naturwissenschaftlichen und hydrographischen Beobachtungen. Die Dauer der Expedition ist vorläufig bis auf den Spätherbst bestimmt, doch hat das Schiff für alle Eventualitäten für 12 Monate Proviant an Bord.

Die von Dr. Petermann ausgegangene Anregung zur Erreichung des Nordpols fand aber auch bei einer Nation, welche an den Bestrebungen der nordischen Mächte zur Aufhellung jenes geographischen Problems bis jetzt noch keinen Antheil genommen hatte, lebhaften Anklang. Der französische Hydrograph Gust. Lambert, welcher bereits im Juli 1865, ganz unabhängig von der damals in Europa lebhaft ventilirten Nordpolarfrage, die der Behringsstraße zunächst gelegenen Theile des Polar-Meeres durchforscht hatte, wußte nach seiner Rückkehr zunächst die Mitglieder der Pariser geographischen Gesellschaft, sowie die bedeutendsten Capacitäten Frankreichs und durch diese den Kaiser Napoleon für seinen Plan, durch die Behringsstraße in das Centrum des Polarbeckens vorzudringen, zu gewinnen, und die reichlichen Beiträge, welche der Kaiser sowie Private für dieses Unternehmen beigesteuert haben, lassen hoffen, daß wenigstens die Ausrüstung des Schiffes eine genügende sein werde, um einen möglichst großen Erfolg zu erzielen. Lambert verwirft die Petermannsche Annahme, einer Verlängerung des Golfstroms zwischen Spitzbergen und Nowaja Semla bis zum Nordpol, sowie die Möglichkeit, unter Benutzung desselben die mysteriöse Polynja oder das den Pol umgebende offene Seebecken zu erreichen, verspricht sich aber einen ungleich größeren Erfolg von der Benutzung des längs der Küste von Kamtschatka durch die Behringsstraße gehenden japanesischen Stromes.

Wie weit aber diese Strömung in das Polarbecken sich hinein verlängert, darüber scheinen die Notizen des Herrn Lambert ebenso mangelhaft zu sein, wie über das Ende des Golfstroms; dafür aber weiß er seine große Zuhörerschaft durch Versprechung goldner Berge für seinen Plan zu entzücken (*je ne parle pas de fer, de charbon, d'or, de cuivre, ces minéraux abondent dans les terrains circumpolaires*), ohne freilich anzugeben, wie, selbst bei dem günstigsten Erfolge seiner Expedition, von vielleicht nicht so glücklichen Nachfolgern diese

Polarschätze, deren Vorhandensein nicht gerade unwahrscheinlich ist, gehoben, oder die ergiebigen Jagden in diesen hohen Breiten ausgebeutet werden können. Haben doch die Entdeckungen Kane's und Hayes' und vieler anderen kühnen Nordpolarfahrer dem Handel so gut wie gar keinen Nutzen gebracht, weil eben das, was dem Einzelnen nur unter großen Opfern und Gefahren im Dienste der Wissenschaft gelungen war, in der Praxis für die größere Menge sich vollständig unausführbar erwiesen hat. Auch wir halten jede neue Entdeckung, welche im hohen Norden gemacht wird, für die Kenntniss unseres Erdballs höchst wichtig und wollen uns herzlich freuen, wenn die gegenwärtig dorthin beabsichtigten Expeditionen ein, sei es auch noch so kleines Resultat, liefern, gehören aber nicht zu den Sanguinikern, welche von diesen Entdeckungen irgend einen Erfolg für die Hebung der nordischen Fischerei und Jagd erwarten. Man hatte eine nordwestliche Durchfahrt gefunden, aber sie bleibt der Schifffahrt ewig verschlossen, man wird vielleicht die Möglichkeit entdecken, vom Osten Grönlands, von Spitzbergen, oder durch die Behringsstraße den Pol zu erreichen; den Handelsverbindungen zwischen dem atlantischen und stillen Ocean werden aber dadurch nimmer neue Bahnen sich eröffnen.

Herr Lambert gedenkt für seine Expedition einen Dampfer zu benutzen, welcher wie unsere „Germania“ verstärkt werden soll, um die schwache (?) Eisbarriere zu durchbrechen, welche das offene Meer der Behringsstraße von dem offenen Polarbecken trennt (*pour briser ou scier la faible ligne de glace, qui sépare l'eau libre vers Béering de l'eau libre vers la Polynia*). Die Besatzung soll aus etwa 50 theilweise schon erprobten Walfischfängern bestehen, und soll außerdem das Schiff mit allen wissenschaftlichen Hilfsmitteln versehen werden. Zur Unterstützung des französischen Projects druckt Herr V. A. Maltebrun auf S. 151 ff. seines so eben erschienenen Werkes: *Les trois projets, anglais, allemand, français d'exploration au pôle nord*, Paris 1868, einen von dem russischen Marineofficier Baron Schilling im Morskoï Zbornik 1865 veröffentlichten beachtungswerthen Aufsatz ab. Thatsache ist, sagt Baron Schilling, dass ein arktischer Strom von NO. nach SW. zwischen Spitzbergen und Ost-Grönland herabkommt. Auf diesem Strome schwimmen die in hohen Breiten losgelösten Eismassen südwärts und häufen sich in gleicher Weise an der Ostküste von Grönland, wie an der Ostküste Spitzbergens und Nowaja Semla's und der ganzen Nordküste Sibiriens an. Fraglich bleibt es nun freilich, ob Spitzbergen allein im Stande ist, diese bis nach Nowaja Semla reichende Eisbarriere in derselben Lage festzuhalten, und ob man nicht zu dem Schluss berechtigt ist, auf das Vorhandensein eines noch unentdeckten Landes im Norden zu schliessen, welches als das Haupthinderniss für

die Bewegung der Eismassen zwischen jenen beiden Inseln zu betrachten sein müßte. Existirte ein solches Land nicht, so würde das Nordcap und Lapland, ebenso wie Sibirien, von einer ewigen Eiskruste eingeschlossen sein. — Es existirt aber nach Baron Schilling's Ansicht noch ein zweiter Polarstrom, welcher den nordamerikanischen Continent trifft. Während hier nämlich sämtliche nach N. und W. geöffneten Sunde jenes großen im Norden Amerika's gelegenen Archipels vom ewigen Eise bedeckt sind, stellt der nördliche Theil des Barrow- und Lancaster-Sundes der Schifffahrt geringere Hindernisse entgegen, und kann daher auf einen von NW. nach SO. gehenden arktischen Strom geschlossen werden. Für das Vorhandensein einer solchen Strömung kann u. A. auch der Umstand einen Beweis liefern, daß die vom Capt. Kellet im Mai 1854 bei Cap Cockburn verlassene „Resolute“ im September 1865 in der Davisstraße ($66^{\circ} 30' N. Br.$) aufgefunden worden ist. Eine solche Strömung von NW. nach SO. läßt sich aber wiederum nur dann erklären, wenn man annimmt, daß zwischen der Behringsstraße und dem Nordpol ein Land liegt, dessen Küste eine derartige Richtung hat, um den großen Polarstrom zurückzustößen und ihn ostwärts gegen die nördlichen Meerengen des nordamerikanischen Archipels zu lenken. Nach Baron Schilling's Vermuthung müßte sich die südöstliche Spitze dieses unbekanntes Landes bis in die Nähe von Banks-Land erstrecken, weil sonst die Dolphin- und Union-Straße von ewigem Eise bedeckt sein würden. Der Westen dieses Landes würde mithin der Schifffahrt dieselben Vortheile bieten, wie die Westküste Spitzbergens, Nowaja-Semla's und Grönlands. Die großen Polynjas, welche die Admirale Wrangell und Anjou im Nordwesten der Behringsstraße beobachtet haben, würden mithin diese Ansicht rechtfertigen und eine Expedition von der Behringsstraße aus in der Richtung zwischen Cap Jakan und dem in der Ferne gesehenen hohen Gebirgslande (Wrangells Land) verhältnißmäßig geringe Hindernisse zu überwinden haben.

Der dritte Weg, den Nordpol zu erreichen, würde der durch die Davis-Straße und den Smithsund sein, für welches Project Capt Sherard Osborn die öffentliche Meinung in England gewonnen hat, ein Weg, auf welchem ja Kane im Jahre 1853 bis $80^{\circ} 22'$ und Hayes im Jahre 1861 bis zum $81^{\circ} 35'$ nördl. Br. vorgedrungen waren. Cap Parry auf Grinnell-Land würde den Anfangspunkt für die neuen Erforschungen bilden, sei es, daß es gelinge, auf dem vom Matrosen Morton gesehenen offenen Seebecken oder auf ähnlichen an den Küsten von Grinnell-Land sich vielleicht vorfindenden offenen Stellen vorzudringen, sei es zu Schlitten über die, die dortige Inselwelt verbindenden Eisfelder. Herr Osborn verlangt, daß eine solche Expedition von der

Königlichen Marine aus geleitet werde, theils, um die Mannschaft einer straffen Disciplin zu unterwerfen, theils, weil die Königlichen Werfte ein sowohl für die seetüchtige als auch für die wissenschaftliche Ausrüstung der Schiffe hinreichendes Material zu bieten im Stande seien; ja er setzt sogar hinzu, daß der private Character einer solchen Expedition ihm kein rechtes Vertrauen auf den Erfolg einflößen könnte. Mit der Ausführung müßten, nach der Ansicht des Antragsstellers, zwei Schraubendampfer mit einer Schiffsequipage von 120 Mann betraut werden. Die nächste Aufgabe beider Schiffe würde dann zuförderst sein, im August Cap York zu erreichen, von wo aus das kleinere, mit 35 Mann bemannte Schiff bei Cap Isabella einen passenden Ankerplatz zu suchen hätte, während das grössere, mit 85 Mann besetzte Schiff bis Cap Parry segeln sollte. Ueberall sollten an der Küste Depôts angelegt werden, und im Frühjahr, nachdem beide Schiffe sich vereinigt hätten, die Entdeckungsreise nordwärts zu Schlitten oder in Böten angetreten werden. Zwei Winter und drei Sommer sind für die Dauer der Expedition bestimmt; wie weit aber bereits die Vorbereitungen für dieselbe gediehen sind, darüber fehlen uns bis jetzt die Nachrichten.

Eine vierte Expedition, der die Untersuchung des nördlichen Polarbeckens nördlich von Spitzbergen zur Aufgabe gestellt ist, ist von Schweden aus am 4. Juli in See gegangen. Die trefflichen Aufnahmen, sowie die reichen botanischen, zoologischen, geologischen und meteorologischen Untersuchungen, welche schwedische Gelehrte in den Jahren 1850 und 1861 auf Spitzbergen und auf dem im Osten dieser Insel gelegenen Archipel angestellt haben (vergl. *Map of Spitzbergen by Dunér and Nordenskiöld*; *Torell, Svenske Expedition till Spetsbergen år 1861 utförd*; *Sketsch of the Geology of Spitzbergen*), nehmen unstreitig die hervorragendste Stelle in den wissenschaftlichen Untersuchungen dieser Theile des Nordpolarbeckens ein.

Für diese neue Expedition haben Mitglieder der Göteborger Commune die Mittel aufgebracht, deren Leitung der durch seine Leistungen bei früheren schwedischen Polarreisen rühmlichst bekannte Prof. A. E. Nordenskiöld übernommen hat. Die schwedische Regierung, welche, gestützt auf das Gutachten der Akademie der Wissenschaften zu Stockholm, sich diesem Unternehmen sehr günstig zeigte, hat nicht nur den Postdampfer „Sofia“ den Unternehmern zur Disposition gestellt, sondern auch dafür Sorge getragen, daß derselbe aus den Vorräthen der Flotte ausgerüstet und verproviantirt wurde, gleichzeitig aber auch bestimmt, daß der Ober- und Unterbefehlshaber, sowie ein großer Theil der Besatzung aus Mannschaften der Königlichen Marine gewählt werden sollten, und daß von den wissenschaftlichen

Sammlungen, welche die Expedition heim bringen würde, die Akademie der Wissenschaften diejenigen Exemplare auswählen sollte, welche zur Vervollständigung der Sammlungen des Reichsmuseums erforderlich wären, während der übrige Theil der Sammlungen dem Göteborger Museum einverleibt werden sollte, doch so, daß das wissenschaftliche Bearbeitungsrecht derselben den an der Ausführung der Expedition theilnehmenden Gelehrten vorbehalten bleibt. Außerdem hat die Akademie der Wissenschaften sich bereit erklärt, die erforderlichen astronomischen und physikalischen Instrumente aus ihrer eigenen Instrumenten-Sammlung zur Disposition zu stellen. — Die schwedische Expedition wird mithin durch die Art und Weise ihrer Ausrüstung den halbamtlichen Character tragen, den, wie oben gesagt, Sherard Osborn als den für einen solchen Zweck allein erspriesslichen bezeichnet hat. Was die Hauptaufgaben betrifft, denen die Expedition vorzugsweise sich zuzuwenden hat, so sind dieselben folgende: Erforschung des geologischen Baues der Bären-Insel, combinirt mit der des Eisfjordes und des King's Bay auf Spitzbergen; Vervollständigung der von den früheren schwedischen Expeditionen bereits begonnenen Untersuchungen über die geognostischen Verhältnisse der Land- und Meeres-Fauna, der Flora, namentlich der Algen, Spitzbergens; Untersuchungen der erdmagnetischen Phänomene dieser Gegenden, vorzüglich in ihrem Zusammenhange mit dem Nordlicht; meteorologische Beobachtungen und Untersuchungen des Meeresgrundes mittelst des Baggernetzes; endlich genaue geographische Ortsbestimmungen aller von der Expedition berührten Punkte. — Eine in jeder Beziehung so trefflich und planmäßig ausgerüstete Expedition, wie die schwedische, wird jedenfalls im Stande sein, Tüchtiges zu leisten; wie weit dieselbe nordwärts von Spitzbergen vordringen wird, ist freilich eine Frage der Zukunft. Aber selbst im Falle des Mißlingens ihrer Bestrebungen, auf diesem Wege das Centrum des Polarbeckens zu erreichen, wird sie berufen sein, die bereits früher auf Spitzbergen und den Tausend Inseln begonnenen Untersuchungen zu einem für die Wissenschaft erspriesslichen Abschlufs zu bringen.
