

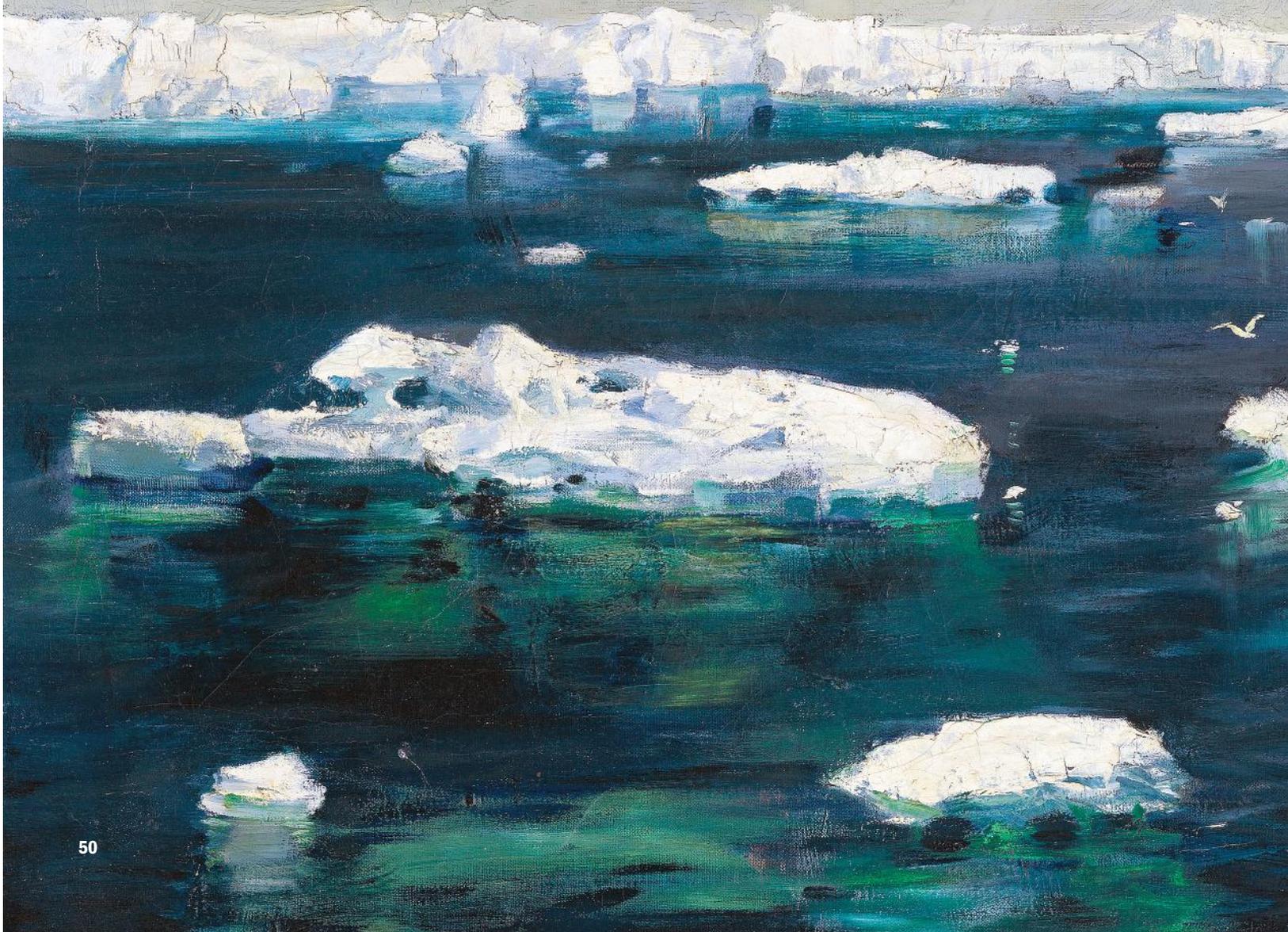
PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

Polartourismus: Von Hamburg nach Spitzbergen

Kurs Nord!

Kreuzfahrten in die Arktis und in die Antarktis liegen im Trend, die Branche erfährt gerade einen gewaltigen Wachstumsschub. Angefangen hat alles vor über 120 Jahren mit dem Norddeutschen Wilhelm Bade. Eine Spurensuche

Von Sandra Walser





NÖRDLICH VON SPITZBERGEN:
Die *Erling Jarl* erreichte am 25. Juli 1896 die rekordverdächtige Position 81° 32,8' N und 13° 20'. Sie war jedoch kein Forschungsschiff, sondern ein Touristendampfer!

Foto: SKKG; Reproduktion: Philipp Hitz/SIK-ISEA



PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN



VISIONÄR: Die Nordlandfahrenden mit ihrem Leiter Wilhelm Bade (oberste Reihe stehend, Erster von links) an Bord der Erling Jarl

Foto: SKKG;
Reproduktion: Zoe Tempest

URGEWALTIG: Die hochalpin anmutende Landschaft im Norden Spitzbergens, aufgenommen 1896

Foto: Grenna Museum



Am 14. Juli 1896 um 22 Uhr heißt es an den St. Pauli-Landungsbrücken in Hamburg „Leinen los“! Das kleine Dampfschiff *Erling Jarl* nimmt Kurs auf den Rand der damals bekannten Welt. Sein Ziel ist die hocharktische Inselgruppe Spitzbergen, die ungefähr auf halber Strecke zwischen dem norwegischen Festland und dem Nordpol liegt.

An Bord befinden sich 52 Passagiere – 45 Männer und sieben Frauen –, die meisten in heller Aufregung. Unter ihnen ist auch der junge Schweizer Künstler Hans Beat Wieland, der so gar nicht in die illustre Gesellschaft passt. Ihm liegt wenig an Champagner, Frack und Dekolleté. Sein Interesse gilt vielmehr den faszinierenden Landschaften des Nordens, die er wandernd,

malend und schreibend erkunden will. An der überaus kostspieligen Reise kann der 29-Jährige, der stets knapp bei Kasse ist, nur teilnehmen, weil er in Spitzbergen für die renommierte Leipziger *Illustrierte Zeitung* Zeichnungen anfertigen soll.

Neue Welten

Wielands Reisetagebuch ist unlängst in einem Archiv entdeckt worden und lässt erstmals eine detaillierte Rekonstruktion der visionären Fahrt der Erling Jarl zu. Daneben gibt es auch aufschlussreiche, bisweilen unterhaltsame Einblicke in den Geist der vom Aufbruch geprägten Belle Époque, die in verschiedenster Hinsicht bis heute nachwirkt. „Unerobertes Erobern“ war eine Art Leitmotiv, im Kleinen wie im Großen.

Dass die Goldenen Zeitalter des Alpinismus und der Polarforschung in diese Periode fallen, ist kein Zufall. Ebenso passt es, dass der Tourismus genau dann groß geworden ist und man bald begann, periphere Gebiete zu erschließen. In den Alpen etwa stammen viele der Grand Hotels und Bergbahnen aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert. Auch rief man 1893 in Norwegen die legendären Hurtigruten ins Leben, eine regelmäßige, schnelle und vor allem ganzjährige Seeverbindung entlang der extrem zerklüfteten Küste des Landes.

1896 nahm die verantwortliche Reederei sogar das „exotische“ Spitzbergen in den Sommerfahrplan auf und errichtete ungefähr dort, wo sich heute der internationale Flughafen der Inselgruppe befindet, ein klei-

TECHNISCHE DATEN DS Erling Jarl

Einsatz	1895–1943 (1942/43 unter dem Namen DS Bodø)
Erbauerin	Trondhjems Mekaniske Værksted (TMV)
Reederei	Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS)
Länge über alles	57,8 m
Breite über alles	8,2 m
Tiefgang beladen	4,6 m
Gewicht	677 BRT
Maschine	Dampf, 3 Expansionszylinder, 835 angezeigte PS
Geschwindigkeit	12 kn
Passagiere	Max. 200 (1907)
Besatzung	Max. 27 (1907)
Besonderes	Für den Einsatz auf den Hurtigruten gebautes Schiff; lief mehrmals auf Grund; Anfang 1943 im Sognefjord gesunken, 1960 gehoben und verschrottet



SALOMON A. ANDRÉE (Mitte, mit Mütze) auf Danskøya im Gespräch mit einigen Gästen der Erling Jarl

Foto: Grenna Museum



nes Hotel. Das inoffizielle Einweihungsfest veranstalteten übrigens die sehr unternehmungslustigen Passagiere der *Erling Jarl*, deren 34-tägige Fahrt der Wismarer Wilhelm Bade veranstaltete. Er liebte die Arktis, obwohl er ihre Tücken aus eigener Erfahrung kannte. 1869/70 hatte er als Zweiter Steueremann an der zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition teilgenommen.

Sein Schiff, die *Hansa*, war vor Nordostgrönland in die Zangen des Packeises geraten und sank, wobei sich die 14-köpfige Mannschaft gerade noch rechtzeitig auf einer Eisscholle einrichten konnte. Diese driftete dann während über 200 Tagen 1.200 Seemeilen in Richtung Süden und schrumpfte dabei auf wenige Quadratmeter zusammen. Erst kurz vor der endgültigen Katastrophe gelang es,

die Schiffbrüchigen zu retten. Mit vielen Orden an seiner Brust und den Geschichten zu seinen Abenteuern tingelte Bade danach während fast einer Dekade als Vortragsredner durch die Lande. Er war auch als Kapitän und Inhaber einer Fischhandlung tätig, und irgendwann reifte in ihm die Idee, „sein“ Eis zahlenden Passagieren zu zeigen.

Expertenwissen

Nach zwei Vorspielen 1891 und 1893 initiierte der umtriebige Polarheld ab 1894 im Jahresrhythmus eine oder zwei touristische Schiffsreisen nach Norwegen – und weiter Richtung Eismeer. Sie starteten jeweils in Deutschland und beinhalteten maßgeschneiderte Programmpunkte. Als der Pionier im Jahr 1903 unerwartet starb, führten seine

Söhne das Unternehmen noch fünf Jahre weiter. Bade war aber weder der Erste noch der Einzige, der Schiffsreisen in die hohe Arktis organisierte.

Schon für 1881 und 1884 sind zwei ähnliche Fahrten anderer Anbieter belegt, und praktisch von Anfang an hatte Bade – in sehr überschaubarem Ausmaß – direkte Konkurrenz, hauptsächlich durch die Hamburg-Amerika-Linie und die Orient-Line. Nichtsdestotrotz darf man ihn als Begründer der Polartouristik bezeichnen: Er war der Erste, der Arktisfahrten regelmäßig veranstaltete und ihren Abenteuercharakter herausstrich. Außerdem plante er mehr als nur eine Stippvisite von zwei oder drei Tagen ein, um die polare Welt zu erkunden, und legte ferner großen Wert darauf, Expertenwissen zu vermitteln. Dieses Gesamtkonzept entpuppte sich als so gut, dass die heutigen Expeditionskreuzfahrten immer noch danach funktionieren.

1896 fand das für uns so geläufige Wort „Tourist“ gerade erst Eingang in den allgemeinen Sprachgebrauch – der kommerzialisierte Fremdenverkehr war noch relativ jung. Eine tragende Rolle spielte hier Thomas Cook, der Namensgeber eines der heute weltweit größten Tourismuskonzerne: Ab 1841 veranstaltete der Engländer Pauschal- und Gruppenreisen. Mit diesen zwei völlig neuartigen, erfolgreichen Konzepten ebnete er indirekt auch den Weg für Kreuzfahrten, mehr oder minder luxuriöse Schiffsreisen zum reinen Vergnügen.

Noch in den 1880er-Jahren hatte die Aufgabe von Schiffen darin bestanden, Passagiere und Fracht möglichst schnell von A nach B zu bringen. Weil in den stürmischen Win-



LEGENDÄRE EXPEDITION: Basislager von Salomon Andrée auf Danskøya im Nordwesten Spitzbergens: Das angeschnittene Schiff ist die *Erling Jarl* (mit der Wieland gereist ist), das andere die *Virgo* (Expeditionsschiff Andrées)

Foto: Privatbesitz; Reproduktion: Dobiaschofsky Auktionen



PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

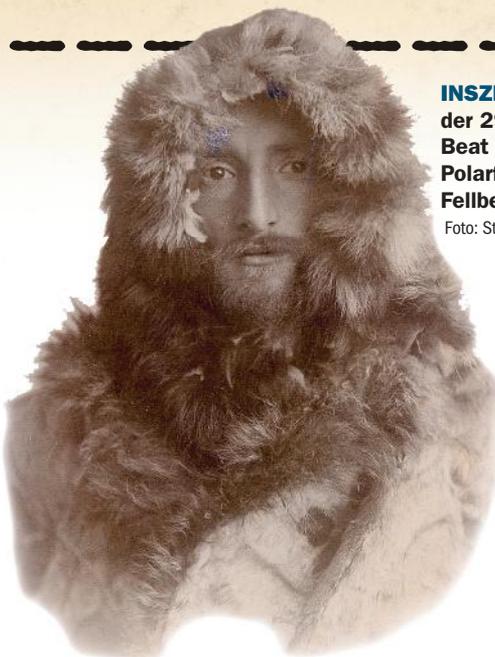
termonaten aber viele Kabinen leer blieben, suchten die Reedereien nach Lösungen. So organisierte 1891 die Hamburg-Amerika-Linie (auch: Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, Hapag) versuchsweise eine Reise in wärmere Gewässer.

Erstes Kreuzfahrtschiff

Rund zwei Monate dauerte die Fahrt der *Augusta Victoria* von Cuxhaven bis nach Syrien und Ägypten. Sie wurde als „Exkursion“ oder „Lustfahrt“ betitelt – von „Kreuzfahrt“ sollte noch lange niemand sprechen – und schlug an. 1901 stellte die Hapag schließlich mit der *Prinzessin Victoria Luise* das erste echte Kreuzfahrtschiff der Welt in Dienst. 1970 fusionierte die Traditionsreederei mit dem Norddeutschen Lloyd und ist seither als Hapag-Lloyd tätig, unter anderem nach wie vor in den Polargebieten.

Sogenannte Nordlandfahrten, Schiffsreisen von Deutschland nach Norwegen, standen im ausgehenden 19. Jahrhundert hoch im Kurs. Der im Volksmund als „Reise- und Medienkaiser“ bekannte Wilhelm II. (siehe Seiten 56 bis 61) war diesbezüglich ein mächtiger Katalysator: Mit seiner Yacht *Hohenzollern* unternahm er zwischen 1889 und 1914 jeweils in den Sommermonaten öffentlichkeitswirksam inszenierte Norwegenreisen, und wer konnte, wollte auf den Spuren des Monarchen wandeln.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs führten deutsche Passagierschiffe rund 150 Nordlandfahrten durch, wobei der Kai-



INSZENIERUNG: 1896 ließ sich der 29-jährige Künstler Hans Beat Wieland im Fotostudio als Polarforscher ablichten; seine Fellbekleidung war ein Kostüm

Foto: Staatsarchiv Uri; Reproduktion: Zoe Tempest

PER BALLON: Das Polarmeer blieb ungeachtet des Tourismus ein gefährlicher Ort. So mussten der Polarforscher Andrée und seine Begleiter im Juli 1897 auf dem Packeis notlanden – ihre Leichen fand man erst 33 Jahre später auf Kvitøya im Nordosten Spitzbergens

Foto: Tekniska Museet



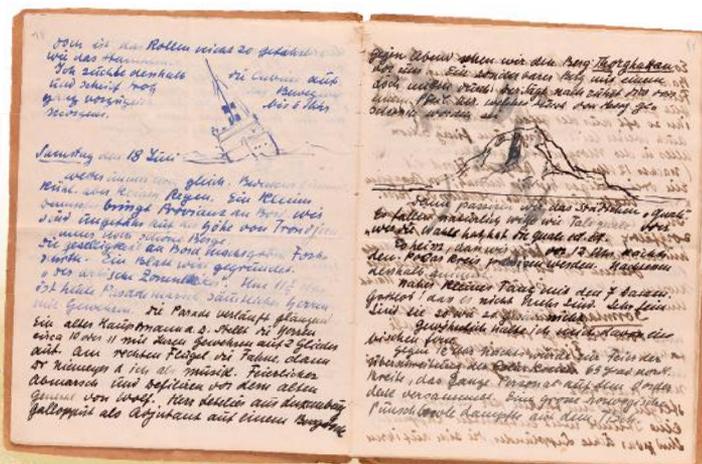
ser für das Gros der Reisenden die Hauptattraktion gewesen zu sein scheint: Als Seine Majestät 1890 und 1906 früher als geplant zurückkehrte beziehungsweise eine andere Route befuhr als üblich, stornierten so viele Gäste ihre Buchung, dass die Reedereien Fahrten ausfallen lassen mussten. Der findige Wilhelm Bade traf mit seiner Idee, eine

Norwegen-Schiffsreise mit Spitzbergen zu kombinieren, wo die Möglichkeit bestand, Polarforscher im Feld zu besuchen, den Nerv der Zeit. Seine Unternehmungen dauerten in der Regel rund vier Wochen und kosteten, je nach gewünschtem Komfort, 800 bis 1.800 Mark, was das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Arbeiterhaushalts um ein

FÜR DIE NACHWELT: Eine Doppelseite aus Hans Beat Wielands Reisetagebuch

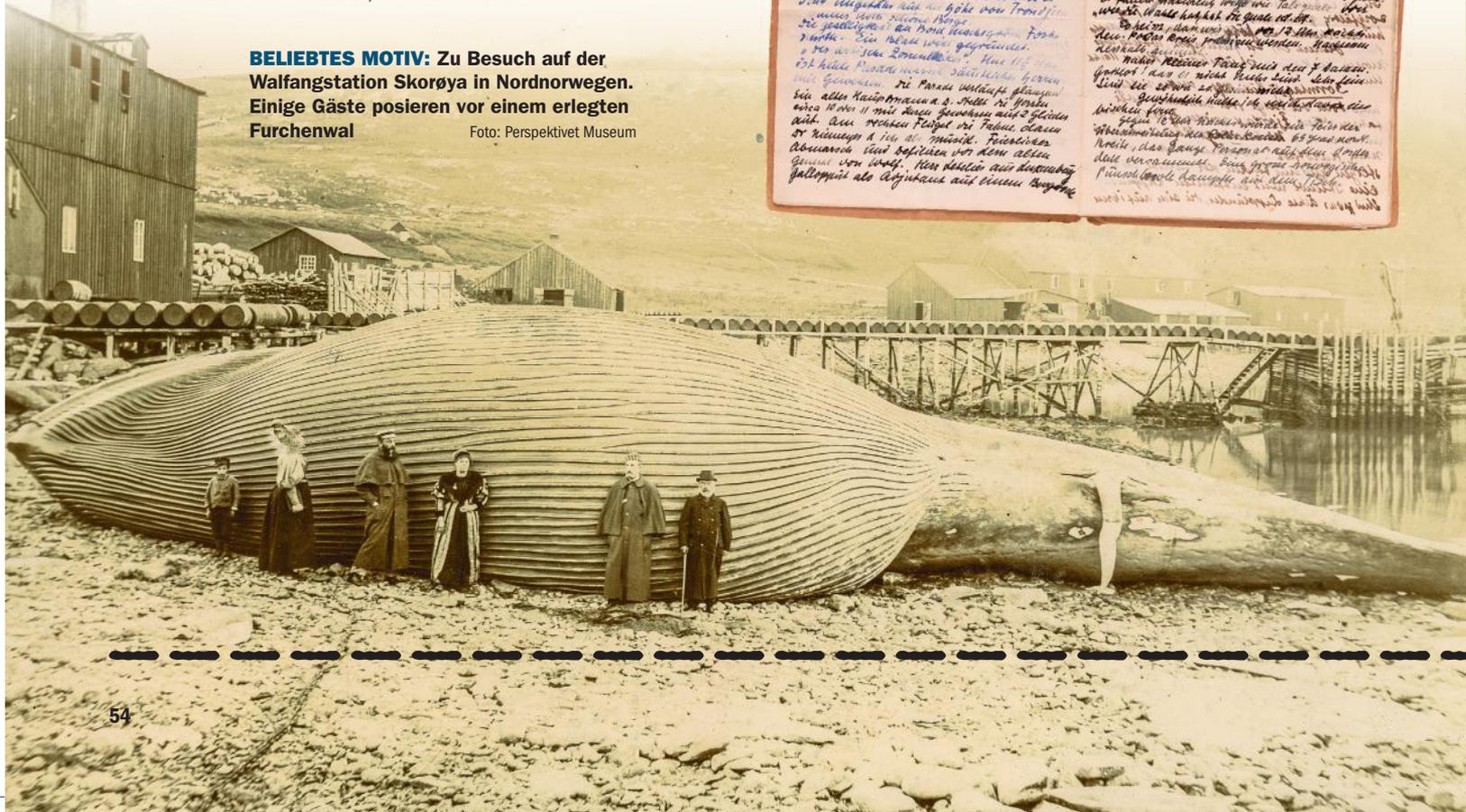
Foto: SKKG;

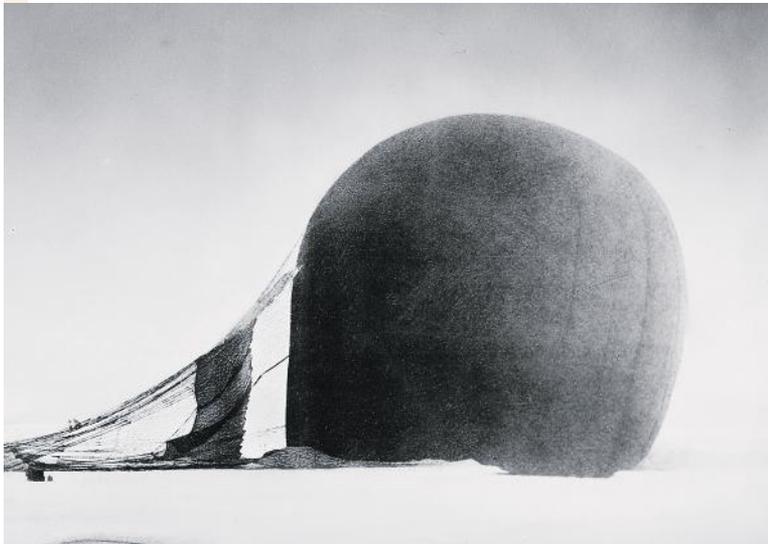
Reproduktion: Zoe Tempest



BELIEBTES MOTIV: Zu Besuch auf der Walfangstation Skorøya in Nordnorwegen. Einige Gäste posieren vor einem erlegten Furchenwal

Foto: Perspektivet Museum





RICHTUNGWEISEND: Hans Beat Wieland (links, mit Skizzenblock im Jackett) im Sommer 1896 auf Nordlandfahrt
Foto: SKKG; Reproduktion: Zoe Tempest

Vielfaches überstieg. Man war in angenehm eingerichteten Kabinen untergebracht, das Essen wird als üppig und abwechslungsreich beschrieben. Die Gäste genossen die familiäre Atmosphäre an Bord der vergleichsweise kleinen Schiffe und auch den Umstand, dass Bade mit ihnen in einige der noch ungenau oder gar nicht geloteten hocharktischen Buchten hineinfuhr.

Spitzbergen war damals durchaus bekannt, aber nur unzureichend kartiert. Bis dahin hatten praktisch ausschließlich Wal- und Robbenfänger sowie Trapper die Inselgruppe angesteuert. Hinzu kamen privat oder staatlich finanzierte Expeditionen, die jedoch meist den Nordpol im Visier hatten. Exakt vier Jahrhunderte, nachdem der Holländer Willem Barentsz das Archipel entdeckt hatte, stellte der Sommer 1896 einen Wendepunkt dar.

Praktisch das gesamte Who is Who der damaligen Polarforschung versammelte sich im Gebiet und betrieb unter anderem wertvolle Vermessungsarbeit. Die Passagiere der *Erling Jarl* trafen auf ihrer Reise mit mehreren dieser Schlüsselpersonen zusammen. Es war ein von gegenseitigem Interesse geprägter

Austausch zwischen Polartourismus und -forschung, der sich in dieser konzentrierten Form nie mehr wiederholen dürfte.

Die Fahrt der *Erling Jarl* war eine Reise der Superlative. Nicht nur gelangten Wilhelm Bades Gäste auf eine der damals höchsten je mit einem Schiff erreichten nördlichen Breiten. Zudem verbrachten sie einige Tage im Basislager des schwedischen Polarforschers Salomon August Andrée, dem Leiter der wohl tollkühnsten Expedition des 19. Jahrhunderts: Von Spitzbergen aus, so der Plan, wollte Andrée den noch nicht eroberten Nordpol auf dem Luftweg bezwingen – in einem Gasballon! In Norwegen fädelte er zudem den Besuch einer Walfang-

station ein, in der auch Wilhelm II. verkehrte. Als fulminanter Abschluss konnten seine Gäste sogar noch eine totale Sonnenfinsternis beobachten – zusammen mit Astronomiegrößen aus aller Welt.

Hans Beat Wieland kehrt mit „gewaltigen Eindrücken“ nach Hause zurück. In den (Berg-) Landschaften des hohen Nordens hat er eine ganz neue Welt für sich entdeckt. „So lange ich lebe, wird sie mir unvergesslich bleiben“, schreibt er. In Spitzbergen sieht er „das Touristenland der Zukunft“.

Die Zeit sollte ihm recht geben: 1896 besuchten ein paar Hundert Touristinnen und Touristen den Archipel, kurz nach der Jahrhundertwende kamen bereits etwa 5.000 pro Jahr. 2018 waren es allein auf dem Seeweg fast 63.000 Menschen – und die Wachstumskurve zeigt steil nach oben.



DIE AUTORIN: Sandra Walser ist Historikerin und seit 2009 als Guide auf touristisch genutzten Expeditionsschiffen in den Polargebieten unterwegs. Ihre Heimat ist Zürich
Foto: Nicolas Gildemeister

BUCHTIPP

Diese sorgfältig recherchierte, lebendig geschriebene und prachtvoll bebilderte Publikation lässt die Fahrt der *Erling Jarl* wiederaufleben. 176 S., 64 Abb., NZZ Libro 2018, 39 Euro, www.aufnordlandfahrt.de



Herausforderung

Zurzeit befinden sich über 20 Expeditionsschiffe im Bau, aber es laufen auch immer mehr „normale“ Passagierschiffe das hocharktische Archipel an. Diese lassen sich weder in Bezug auf die Bauart noch auf die Passagier-Kapazitäten vergleichen mit Expeditionsschiffen, die in der Regel zwischen 50 und 200 Personen befördern und für die „eisigen“ Fahrtgebiete speziell ausgerüstet sind. Im Sommer 2018 machte das bislang größte Schiff im Hafen des Verwaltungszentrums Longyearbyen Halt: die *MSC Meraviglia* mit mehr als 6.500 Menschen an Bord.

Der Polartourismus, der während der Nordlandfahrt der *Erling Jarl* noch in seiner Anfangsphase steckte, steht heute vor der größten Herausforderung seiner erst kurzen, aber bewegten Geschichte. ⚓

