



Klaus Mylius

Die Bedeutung der „Rurik“-Fahrt für die Geographie

Vor 200 Jahren startete die „Rurik“-Expedition

A. Die Vorgeschichte

Eine Einschätzung der geographischen Entdeckungen ist nur dann korrekt, wenn sie das jeweilige politische und ökonomische Umfeld angemessen berücksichtigt, denn die Entdeckungsgeschichte stand immer in Abhängigkeit von den ökonomischen und politischen Bedingungen.

Im 18. Jahrhundert hatte Russland an politischer Bedeutung und wirtschaftlicher Stärke bedeutend gewonnen. Die russische Pioniertätigkeit wuchs über den asiatischen Kontinent hinaus. Pelztierjäger aus Sibirien und Kamtschatka gelangten auf die Aleuten und an die Küsten Alaskas. 1799 wurde Sitka gegründet. Doch die Versorgung dieser weit vorgeschobenen Stützpunkte bereitete wegen der riesigen Entfernungen ernste Schwierigkeiten. Somit wurde die Erkundung der nordpazifischen Gewässer zur Notwendigkeit. Der russische Forschungseifer blieb aber nicht auf diesen Teil des Stillen Ozeans beschränkt. Die Revolution von 1789 hatte die Tätigkeit der Franzosen im tropischpazifischen Raum unterbrochen. Ein gleiches Schicksal traf die Engländer durch die Auswirkungen der napoleonischen Kriege. An ihre Stelle traten nun die Russen, die während der ersten drei Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts die Führung in der Pazifik-Forschung übernahmen.

Die Reihe der russischen See-Expeditionen eröffnete Adam Johann (Iwan Fedorowitsch) von Krusenstern (1770-1846). Am 7. August 1803 lief er mit den beiden Schiffen „Nadeshda“ und „Newa“ aus Kronstadt zur ersten russischen Weltumsegelung aus. Er besuchte zunächst Teneriffa und die brasilianische Insel Santa Catarina. Nach Umschiffung des Kap Hoorn wurden im Pazifik die Marquesas-Inseln kartographisch aufgenommen und 1804 Hawaii besucht. Zwar misslang der Versuch, mit Japan Handelsbeziehungen aufzunehmen; in Nagasaki musste Krusenstern sogar einen Landesverweis hinnehmen. Dafür war die Kartierung der Westküste von Hokkaido, der Ostküsten von Kamtschatka und Sachalin sowie der Küsten der Kurilen und Aleuten von umso größerer Bedeutung. Am 19. August 1806 liefen beide Schiffe wieder in Kronstadt ein.¹

Die Entdeckung der Suworow-Inseln ostwärts der Samoa-Gruppe durch M. P. Warsarjew (1814) nähert sich zeitlich der „Rurik“-Fahrt. Diese ist mit dem Namen von Nikolai Petrowitsch Rumjanzew (1754-1826), der von 1807 bis 1814 russischer Reichskanzler war, verbunden. Rumjanzew ließ nach seiner Pensionierung den „Rurik“ auf eigene Kosten bauen und für eine Reise um die Erde ausrüsten. Das Kommando erhielt auf Vorschlag Krusensterns Otto Astawitsch (Jestafjewitsch) von Kotzebue (1787-1846), ein Sohn des damals sehr bekannten Schriftstellers und Lustspieldichters August von Kotzebue. Er hatte bereits von 1803 bis 1806 als Sekretär Krusensterns an dessen Weltumsegelung teilgenommen. Seine Aufgaben waren jetzt die Südseeforschung und – als Hauptpunkt des Programms – die Erforschung der Umgebung der Beringstraße. Dabei ging es vor allem um die Suche nach einer Durchfahrt vom Pazifik in den Atlantik, also um die sogenannte nordwestliche Durchfahrt, jedoch nicht vom Lancastersund her, sondern von der Beringstraße aus.

¹ Krusenstern veröffentlichte seinen Reisebericht unter dem Titel „Reise um die Welt in den Jahren 1803, 1804, 1805 und 1806 auf Befehl Seiner Kaiserlichen Majestät Alexander des Ersten auf den Schiffen Nadeshda und Newa“ in drei Bänden (St. Petersburg 1810-1812). Beigegeben war ein Atlas mit 104 Kartentafeln.



Otto Astawitsch (Jestafjewitsch) von Kotzebue

Quelle:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Otto_von_Kotzebue_-_Forschungsreisender.jpg

Der „Rurik“ war eine aus Fichtenholz gebaute Zwei-Mast-Brigg mit einer Wasserverdrängung von nur 180 Tonnen. Da der Zar ihm den Status eines Kriegsschiffs zuerkannt hatte, führte er acht Kanonen mit sich. Die Mannschaft bestand aus zwei Unteroffizieren und 20 Matrosen. Die gesamte Besatzung (den Kapitän eingeschlossen) belief sich auf 33 Mann.

Eine besondere Bedeutung hat die „Rurik“-Fahrt durch die Teilnahme des deutschsprachigen Dichters französischer Herkunft Adelbert von Chamisso (1781 bis 1838). Schon damals war Chamisso als Dichter bekannt, besonders durch „Peter Schlemihls wundersame Geschichte“ (1814), in der Peter seinen Schatten dem Teufel verkauft, womit er sich aus der menschlichen Gesellschaft ausschloss. In „Die alte Waschfrau“ entwarf Chamisso das Porträt eines hart arbeitenden Menschen. Weniger bekannt ist, dass Chamisso ein hervorragender Naturwissenschaftler, ein wahrer Enzyklopädist seiner Zeit war und besonders als Botaniker, Geologe, aber auch als Linguist und Ethnologe Großes geleistet hat. Seine Reisebeschreibung gehört zu den besten des 19. Jahrhunderts; in ihr verbinden sich umfassende wissenschaftliche Kenntnisse mit künstlerischer Gestaltung und großartiger Beherrschung der Sprache.² Ursprünglich hatte Chamisso beabsichtigt, mit Maximilian Prinz zu Wied Brasilien zu durchqueren. Doch der Plan zerschlug sich; es gelang aber, als Naturforscher Teilnehmer an der „Rurik“-Expedition zu werden. Am 15. Juli 1815 verließ er Berlin und langte auf dem Weg über Hamburg und Kiel am 26. Juli in Kopenhagen an. Am 9. August ging er an Bord des „Rurik“.

Über die Position Chamissos auf dem „Rurik“ ist viel und kontrovers geschrieben worden. Angesichts des Zusammenlebens auf engem Raum und der Divergenz der Interessen (Kotzebue sah sich in erster Linie als Seemann und Kapitän, während Chamisso als Naturforscher mehr oder minder geduldeter Passagier war) waren Spannungen zwischen dem Kapitän und Chamisso nahezu unvermeidlich. Folgt man den Reiseberichten, so hat Chamisso – ein Dichter von sensiblem Charakter – unter diesen Spannungen mehr gelitten als der Kapitän. Chamisso, eine empfindsame Natur, musste sich an Bord an eine ihm völlig fremde Welt gewöhnen. Sehr erschwert wurde ihm das Sammeln naturwissen-

² Nach Chamissos Tagebuch entstand 1836 die „Beschreibung einer Reise um die Welt mit der Romanzoffschen Entdeckungs-Expedition in den Jahren 1815-1818 auf der Brigg Rurik, Kapitän Otto von Kotzebue“. Die wissenschaftlichen Ergebnisse seiner Reise hat Chamisso 1828 unter dem Titel „Bemerkungen und Ansichten auf einer Entdeckungsreise unter Kotzebue“ veröffentlicht. Beide Arbeiten erschienen vollständig in Band I und II seiner Gesammelten Werke 1836. Besonders verwiesen sei auf die von C. Coler besorgte gekürzte Ausgabe unter dem Titel „Reise um die Welt“, Berlin (Rütten & Loening) 1952 (3. Aufl. 1954).

schaftlicher Objekte. Dafür mangle es an Platz, hielt ihm der Kapitän vor; außerdem könne der Maler L. A. Choris alles Erforderliche zeichnen.³ In Unkenntnis des Bordzeremoniells unterliefen Chamisso sicherlich manche Patzer. So wusste er nicht, dass man ungerufen den Kapitän in seiner Kajüte nicht aufsuchen durfte. Chamisso musste nach Möglichkeit unbemerkt bleiben, denn an Bord eines Kriegsschiffs war man nicht gewohnt, Passagiere zu haben und noch weniger gewohnt, sie zu bedienen. Erschwerend kam hinzu, dass Chamisso während der ganzen Reise immer wieder von der Seerkrankheit heimgesucht wurde. Da mag es ihm nur ein schwacher Trost gewesen sein, dass selbst der Admiral Nelson zeitlebens dieser Plage unterworfen war. Auf dem Schiff gehörten Chamisso nur seine Koje und drei Schubladen; die Kojen waren als Schlafstellen eingerichtete Wandschränke. Zieht man die Länge der Fahrzeiten in Betracht, so muss die Reise ein Martyrium gewesen sein. So brauchte der „Rurik“ für die Fahrt von Chile nach Kamtschatka über ein Vierteljahr! Chamisso schrieb in seinen Reiseerinnerungen, dass zwei Autoritäten auf einem Schiff nicht zusammen bestehen können. Daraus schloss Brennecke (S. 43; auf ihn wird noch zurückzukommen sein), dass Chamisso „gerne ... wohl selbst Kommandant gewesen wäre.“ Diese Unterstellung ist jedoch abwegig, besaß Chamisso doch nicht die erforderlichen nautischen Kenntnisse und hatte ganz andere Interessen als die Seefahrt. Sehr geschmerzt haben muss ihn der Umstand, dass seine Pflanzensammlungen einmal von Matrosen gebündelt und als Kopfkissen genutzt wurden!



Adelbert von Chamisso

Quelle:

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/87/Chamisso.portrait.jpg>

Vor der Schilderung der „Rurik“-Fahrt müssen noch zwei Forschungsreisende von enormer Bedeutung erwähnt werden; sie beschließen die Reihe der großen russischen See-Expeditionen aus dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts. Als erster sei Graf Fedor Petrowitsch Litke (1797-1882) genannt. Von 1821 bis 1824 erforschte Litke Küstenabschnitte Kamtschatkas und Sibiriens. Er war es, der die Doppelinselform von Nowaja Semlja feststellte. Von 1826 bis 1829 leitete er eine russische Weltumsegelung. Hier kartierte er in vorbildlicher Weise die Bonin-Inseln und die Karolinengruppe.⁴ Schließlich ist Fabian Gottlieb (Faddej Faddejewitsch) von Bellingshausen (1778-1852) zu nennen, der be-

³ Auch der Maler Ludwig York Choris verfasste einen Reisebericht. Er wurde herausgegeben und kommentiert von Niklaus R. Schweizer (Bern 1999)

⁴ Über seine Forschungen im Nördlichen Eismeer veröffentlichte Graf Litke den Bericht „Viermalige Reise ins Nördliche Eismeer in den Jahren 1821 bis 1824“ (St. Petersburg 1828, russ.). Die Resultate seiner Weltreise publizierte Litke unter dem Titel „Reise um die Erde auf der Korvette Senjawin in den Jahren 1826 bis 1829“ (St. Petersburg 1835-1836, 4 Bände, russ.).

reits 1803 an Krusensterns Weltumsegelung teilgenommen hatte. Auch Bellingshausen erforschte die pazifische Inselwelt; er führte die erste genaue kartographische Aufnahme der Paumotu-Inseln durch. Später wandte er sich jedoch vorzugsweise der Erkundung der Antarktis zu.

Kotzebue selbst unternahm von 1823 bis 1826 noch eine dritte Weltreise.⁵

B. Die „Rurik“-Fahrt

Am 23. Mai 1815 verließ die Brigg den Hafen des finnischen Turku, erreichte am 26. Mai Reval, verließ den dortigen Hafen am 16. Juni und langte am 18. Juni in Kronstadt an. Am 30. Juli brach der „Rurik“ von Kronstadt auf und erreichte nach einem Zwischenstopp in Reval am 9. August Kopenhagen. Vom 19. August bis zum 17. September war die Brigg nach Plymouth unterwegs. Hier begann die eigentliche Überseereise.⁶ Kotzebue hatte bei der Ausfahrt aus Plymouth mit widrigen Winden und stürmischer See zu kämpfen und behauptete die See erst am 4. Oktober. Am 28. Oktober lief man in den Hafen von Santa Cruz auf Teneriffa ein, folgte also der Route von Krusenstern und berührte Madeira nicht (die österreichische Fregatte „Novara“, von der noch zu reden sein wird, verließ Europa über Gibraltar und Madeira; sie wollte Brasilien auf niedrigerer Breite erreichen als der „Rurik“). Dieser verließ am 1. November Santa Cruz und landete am 12. Dezember 1815 an der brasilianischen Insel Santa Catarina, also jenseits des Wendekreises auf 23° südlicher Breite, ging also nicht, wie man hätte erwarten sollen, in Rio de Janeiro an Land. Dort nahmen 40 Jahre später die Gelehrten der „Novara“ an einer Sitzung der Akademie der Wissenschaften teil, ein kleines, aber typisches Zeichen für die rasche Entwicklung auch in diesem Teil der Welt. Umso rückständiger waren die Verhältnisse auf Santa Catarina; Chamisso prangert in harten Worten den dortigen Sklavenhandel und die schändliche Ausbeutung der Sklaven an. Am 28. Dezember 1815 lichtete der „Rurik“ den Anker, steuerte aber nicht, wie später die „Novara“, die Kapregion an, sondern umfuhr das Kap Hoorn. Hier schlug Chamisso vor, höhere Breiten (über den 60.° hinaus) aufzusuchen. Doch der Kapitän wies Vorschläge einer „Landratte“ zur Navigation zurück. Hier machte Kotzebue einen Fehler: wäre er auf den Ratsschlag Chamissos eingegangen, hätte er der Entdecker der Süd-Shetland-Inseln und vielleicht sogar des antarktischen Graham-Landes werden können. Dennoch kam er noch einmal gut davon: am 30. Dezember spülte ihn eine riesige Welle ins Meer, doch verwickelte er sich im Tauwerk und konnte sich retten! Der „Rurik“ freilich wurde arg beschädigt, konnte die Fahrt aber fortsetzen. Am 12. Februar 1816 erreichte er Talcahuano an der Bucht von Concepción. Dass die Brigg nicht Valparaiso anlief, könnte mit dem Befreiungskampf der Chilenen **gegen** die spanische Kolonialmacht zusammenhängen; im Süden Chiles hielten sich die Kolonialherren bis 1820. Am 8. März 1816 wurde die Bucht von Concepción verlassen, und es begann die eigentliche Entdeckungsreise des „Rurik“. Am 25. März gewährte man die einsame Felseninsel Salas y Gomez, die Chamisso zu einem berühmten Gedicht inspirierte. Drei Tage später berührte man flüchtig die Osterinsel. Am 20. April wurde unter 14°57'20" südlicher Breite die Romanzow-Insel entdeckt. Am 30. April sichtete man die Penrhyn-Inseln und am 21. Mai einige nördliche Inseln der Ratak-Gruppe. Hier ging die Brigg auf Nordkurs und erreichte nach langer, die Besatzung ermüdender Fahrt am 19. Juni Petropawlowsk-Kamtschatski an der Awatscha-Bai, das aber – um die Sommermonate tunlichst zu nutzen – schon am 14. Juli 1816 wieder verlassen wurde. Am 27. Juli besuchte man kurz die St. Laurenz-Insel und gewährte am 1. August einen sich weit nach Osten erstreckenden Meeresarm. Die gesamte Besatzung geriet in freudige Erwartung, glaubte man doch, die lang gesuchte Durchfahrt vom Pazifik in den Atlantik gefun-

⁵ Der Bericht über diese dritte Weltreise Kotzebues erschien in deutscher Sprache unter dem Titel „Neue Reise um die Welt in den Jahren 1823 bis 1826“ in zwei Bänden (Weimar 1830).

⁶ Kotzebues Reisebericht (St. Petersburg 1821-1823) erschien deutsch (Weimar 1821) unter dem Titel „Entdeckungs-Reise in die Süd-See und nach der Bering- Straße zur Erforschung einer nordöstlichen Durchfahrt. Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818 auf Kosten Sr. Erlaucht des Herrn Reichs- Kanzlers Grafen Rumanzoff auf dem Schiffe „Rurik“ unter dem Befehle des Lieutenants der Russisch-Kaiserlichen Marine Otto von Kotzebue“ in zwei Bänden. Neue Ausgabe von Detlef Brennecke in der Edition Erdmann unter dem Titel „Zu Eisbergen und Palmenstränden“ (Lenningen 2004). Ebendort findet sich weiterführende Literatur über Kotzebue (S. 307-311).

den zu haben. Wie groß war die Enttäuschung, als nach drei Tagen die Ufer konvergierten! Immerhin hatte man einen Sund und darin eine Insel entdeckt. Der Sund erhielt den Namen von Kotzebue und die Insel den von Chamisso. Da auch die weitere Suche nach einer Durchfahrt erfolglos blieb, wandte man sich nach den Aleuten und weilte vom 7. bis zum 14. September auf Unalaska. Um dem Polarwinter zu entgehen, nahm man Kurs auf Kalifornien und erreichte am 12. Oktober San Francisco. Doch wer etwas leistet, wird auch nur zu oft von Neid und Missgunst begleitet. So erging es, wenn auch über 100 Jahre später, auch Kotzebue. In einem immerhin von der berühmten Stanford-Universität publizierten Aufsatz behauptete A.C. Mahr, dass die Russen Spanien aus Kalifornien verdrängen wollten und erklärte: „Kotzebue was nothing better than a secret agent.“⁷ Allerdings gab es russische Ambitionen, die aber nicht vom Zaren und schon gar nicht von Kotzebue, sondern von einem Handelsunternehmen ausgingen. Kuskow, ein Agent der Russisch-Amerikanischen Handelskompanie, hatte in Bodega, nördlich von San Francisco, auf spanischem Boden ein mit 12 Kanonen bestücktes Fort errichten lassen. (Bei Bodega gibt es heute noch einen Ort namens Sebastopol.) Den kalifornischen Behörden, die Kuskows Rückzug verlangt hatten, erklärte dieser immer wieder, er sei dazu bereit, benötige aber eine Anweisung seines Chefs Baranow. Da diese ausblieb, wandten sich die Behörden nunmehr an Kotzebue mit der Bitte, das Notwendige zu veranlassen. Kotzebue erklärte sich (mit Recht) für unzuständig und verwies zur Klärung dieser Territorialfrage an den Kaiser von Russland und den König von Spanien. In keiner Beziehung ist Kotzebue als russischer Agent in Erscheinung getreten. Vielmehr verließ er San Francisco am 1. November 1816 und kam am 24. November auf Hawaii an.

Am 27. November lief der „Rurik“ in den Hafen von Hana-ruru (Honolulu) auf Oahu ein. Am 14. Dezember wurde Oahu wieder verlassen. Chamisso beklagte die Kürze des Aufenthalts auf den Sandwich-Inseln (so hießen sie damals); es hätte viel mehr für die ethnographische Erforschung der Polynesier getan werden können und müssen.

Der „Rurik“ richtete seinen Lauf nunmehr nach Mikronesien, wobei die Marshall-Inseln einen Schwerpunkt bildeten. Diese 1788 von Marshall und Gilbert entdeckten Inseln bestehen aus 34 Atollen und Inseln, die insgesamt eine Fläche von 181,3 qkm umfassen. Die Atolle bilden zwei Reihen, die 200 km voneinander entfernt sind und von Südosten nach Nordwesten verlaufen. Die östliche Gruppe (16 Atolle) heißt Ratak, die westliche (18 Atolle) Ralik (auch Rālik). Die Marshall-Inseln gehörten seit 1947 zum (von den USA verwalteten) UN-Treuhandgebiet *Pazifische Inseln*. Wie die USA die „Verwaltung“ der Inseln handhabten, zeigt das Beispiel der nördlichsten Insel der Ralik-Gruppe, Bikini. Durch die von 1946 bis 1958 dort durchgeführten 67 Kernwaffentests ist Bikini für unabsehbare Zeiten unbewohnbar geworden. Dass die UNESCO am 21. Juli 2010 das Bikini-Atoll zum Weltkulturerbe erklärte, kann die atomare Verwüstung nicht rückgängig machen. Auf dem 170 km von Bikini entfernten Atoll Eniwetok ist am 1. November 1952 die erste Wasserstoffbombe gezündet worden. Entschädigungsklagen von Opfern der Atomtests wurden immer wieder, zuletzt vom Supreme Court der USA in letzter Instanz, abgewiesen. Es war nur folgerichtig, dass am 12. Dezember 1990 die *Republic of the Marshall Islands* ihre Unabhängigkeit proklamierte.

Die „Rurik-Expedition“ befasste sich vorwiegend mit der Ratak-Gruppe. Diese besteht aus 15 Atollen mit einer geschätzten Fläche von 130 qkm. Die wichtigsten sind von Süd nach Nord die folgenden: Aur, Kawen, Erikub, Wotje (= Otdia), Likieb, Ailuk, Utirik. Die Schmalheit und Gewundenheit des Fahrwassers, eine starke Strömung und die Korallenbänke und -riffe stellen an die Navigationskunst höchste Anforderungen. Erikub und Wotje fasst man auch als Chathaminseln zusammen; es sind aber zwei getrennte Atolle.

Der „Rurik“ langte am 2. Januar 1817 in der Ratak-Gruppe an und besuchte bis zum 7. Februar das Wotje-Atoll. Am 11. Februar wurde das Kawen-Atoll erreicht und am 23. Februar wieder verlassen. Von diesem Tag bis zum 27. Februar wurde das Aur-Atoll im Norden der Ratak-Gruppe besucht. Hier war es, dass am 23. Februar der Mikronesier Kadu aus Ulea an Bord kam. Mit diesem freundete sich

⁷ August Carl Mahr: The Visit of the „Rurik“ to San Francisco in 1816 = Stanford University Publications (Stanford 1932).

Chamisso an, so dass Kadu an Bord blieb und die Reise auf dem „Rurik“ eine Zeitlang mitmachte. Nach der Abreise von Aur wurde das reich mit Kokospalmen bestandene Likieb (9°45' bis 10°05') aufgesucht. Es folgte der Besuch der auch als Krusensterninseln bekannten Ailuk-Gruppe (10°10' bis 10°30') vom 1. bis zum 13. März 1817. Bei Utirik verließ man am 13. März den Marshall- Archipel und steuerte nach Norden mit Unalaska als Ziel. Aber unter 44°30' nördlicher Breite geriet der „Rurik“ in einen verheerenden Orkan. Bugspriet und Steuerrad wurden durch eine Welle zerschmettert, Kupferplatten vom Schiffsrumpf gelöst. Schlimmer noch war, dass Kapitän Kotzebue erheblich verletzt wurde. Trotz dieses Ereignisses am 13. April 1817 setzte der „Rurik“ die Fahrt fort und erreichte am 24. April Unalaska, wo man sich bis zum 29. Juni aufhielt. Am 3. und 4. Juli wurde die St. Paul-Insel besucht, am 10. Juli die St.Lorenz-Insel. Doch ging es Kotzebue dabei immer schlechter. Der 13.April, schrieb er, „war der schreckliche Tag, welcher meine schönsten Hoffnungen zerstörte.“ Eine Welle hatte den Kapitän so heftig gegen eine Kiste geschleudert, dass er zunächst ohnmächtig wurde, dann unter Brustschmerzen litt und Blut speien musste – Symptome, die sich bei Annäherung an eine Eisbarriere nördlich der Aleuten noch verschlimmerten. Am 12. Juli entschloss sich Kotzebue, die Reise abubrechen. Über diesen Entschluss ist viel und sehr kontrovers diskutiert worden. Chamisso reagierte „mit schmerzlicher Entrüstung“ und bemängelte, der Kapitän habe die Entscheidung ohne vorherige Einberufung eines Kriegsrats getroffen. Im Quarterly Review von 1822 (S. 341-346) schreibt ein Anonymus, es werde in England nicht geduldet, dass wegen der schlechten Gesundheit des kommandierenden Offiziers ein wichtiges Unternehmen abgebrochen wird, solange ein anderer Offizier dessen Stelle einnehmen kann. Aber damals gab es auf dem „Rurik“ außer Kotzebue nur einen dienstfähigen Offizier und zwei Untersteuerleute; zudem lag vor dem Schiff ein langer und teilweise gefährlicher Rückweg. Aus heutiger Sicht muss man daher die Entscheidung des Kapitäns respektieren. So hat später auch Graf Rumjanzow, der eigentliche Herr des Unternehmens, das Verhalten Kotzebues gebilligt.

Zunächst kam es aber darauf an, den brustkranken Kapitän dem Einfluss der arktischen Kaltluft zu entziehen. Daher verließ man Unalaska am 18. August und wandte sich nach Hawaii, das man am 27. September erreichte; am 1. Oktober lief der „Rurik“ in den nun schon bekannten Hafen von Hanaruru auf Oahu ein, der am 14. Oktober wieder verlassen wurde. Erneut ging es zum Marshall-Archipel: am 31. Oktober ging der „Rurik“ am Wotje-Atoll (= Otdia) vor Anker. Am 4. November wurde der Marshall-Archipel unter Verzicht auf einen Besuch der Ralik-Gruppe verlassen. Nun wurde Kurs auf die Marianen-Insel Guam genommen. Am 24. November lief der „Rurik“ in den Hafen von Agaña ein, wo er bis zum 29. November verweilte. Doch die so notwendigen Reparaturen konnten dort nicht durchgeführt werden; darum richtete die Brigg ihren Lauf nach den Philippinen (Ankunft in Manila am 17. Dezember 1817). Am 18. Dezember kam der „Rurik“ in Cavite ins Dock; die Reparaturarbeiten zogen sich dort bis zum 29. Januar 1818 hin. Mit neuen Kupferplatten und einem intakten Steuerruder versehen, machte sich die Brigg auf den langen Weg nach Kapstadt, wo man am 31.März 1818 ankam.

Am 8. April brach man von dort auf und erreichte Portsmouth am 16. Juni. Chamisso unternahm von dort einen Abstecher nach London und war am 27. Juni wieder in Portsmouth. Den dortigen Hafen verließ man am 30. Juni, hielt sich vom 23. bis zum 27. Juli in Reval auf. Am 31. Juli erreichte der „Rurik“ Kronstadt, verließ es noch am selben Tag und ankerte am 3. August 1818 wieder auf der Ne-wa.

C. Die Ergebnisse

Anlässlich des 200. Jahrestages der „Rurik“-Ausfahrt ist hervorzuheben, dass das Hauptverdienst der damaligen Forscher und Seeleute darin bestand, dass sie die in dem Namen James Cooks zusammengefassten Entdeckungen des 18. Jahrhunderts bewahrten und ausbauten. So ist denn die „Rurik“-Fahrt nicht als isoliertes Unternehmen anzusehen; vielmehr hat sie in der Entdeckungsgeschichte einen festen Platz. Hier wurde nicht nur Altes bewahrt und gefestigt; hier wurde auch das Fundament für die maritimen Großexpeditionen des 19. Jahrhunderts gelegt. Im Einzelnen war die größte Leistung der nur 33-köpfigen Besatzung des „Rurik“ neben der Entdeckung und Vermessung ver-

schiedener Koralleneilande in Mikronesien die Entdeckung des Kotzebue-Sundes an der Westküste von Alaska, auch wenn sie nicht zu der erstrebten Nordwestlichen Durchfahrt führte.

Bei der Beurteilung der **wissenschaftlichen** Resultate muss man berücksichtigen, dass solche nur von zwei Personen erzielt werden konnten, nämlich von Chamisso und Eschholtz. Nicht übergangen werden darf auch der Umstand, dass die Schiffsführung wissenschaftlichen Arbeiten gegenüber nicht gerade aufgeschlossen war.

Chamissos Schwerpunkt der wissenschaftlichen Arbeit war die **Botanik**. In diesem Fach hatte er 1812 das Studium an der Berliner Universität begonnen. In seiner ersten botanischen Studie „Über die Gattung Potamogeton“ zeichnete er die Blätter und Früchte selbst. Auf der „Rurik“-Reise entdeckte Chamisso neue Pilz- und zahlreiche Pflanzenarten, darunter den kalifornischen Mohn. Eine Veilchenart auf Hawaii und eine Insel im Kotzebuesund wurden nach ihm benannt. Von Kapstadt aus machte er eine Exkursion auf den Tafelberg und entdeckte auch hier neue Pflanzen. Am Strand sammelte er Tange. In der **Zoologie** erwarb sich Chamisso durch die Entdeckung des Generationswechsels bei den Salpen aus der Gruppe der Manteltiere neuen Ruhm. Aus Unalaska brachte er Kisten mit Vogelbälgen heim. Im Marshall-Archipel untersuchte er Korallen und Madreporen und entdeckte neue Korallen- und Muschelarten. J.F. Eschholtz (1793-1831) bereicherte die Zoologie durch neue Erkenntnisse über die Akalephen. Chamisso wiederum erwarb sich Verdienste auf dem Gebiet der **Orographie**. Im Oktober 1817 untersuchte er den Westteil von Oahu. Südöstlich von Manila machte er am Taal Studien über den **Vulkanismus**. Viel beigetragen haben beide Gelehrte auch zur **Völkerkunde** und zur **Linguistik**. So untersuchte Eschholtz die Sprache der Aleuten und erkannte ihre Verwandtschaft mit der Sprache der Inuit. Auf Anregung von Wilhelm von Humboldt versuchte Chamisso eine erste Erarbeitung einer Grammatik der polynesischen Sprache von Hawaii. Sie erschien bereits 1837 in Leipzig. In Manila durchforschte Chamisso Bibliotheken und Klöster zu ethnographischen und linguistischen Studien über die Philippinen und die Marianen und verwertete insbesondere das *Vocabulario de la lengua tagala*. Chamisso äußerte als erster die Vermutung von der südostasiatisch-malaiischen Abstammung der Polynesier und von der Besiedlung der pazifischen Inselwelt von Westen her.

In seinen Reiseberichten prangerte Chamisso mit scharfen Worten die Rückständigkeit der unter politisch-klerikalem Joch schmachenden spanischen Kolonien Amerikas (so in Chile und Kalifornien) an. Nachdrücklich wandte er sich gegen jegliche Schattierung von Rassendiskriminierung. Man bewundert die Entschiedenheit, mit der Chamisso die Bezeichnung „Wilde“ für Polynesier und Inuit zurückwies, auch wenn seine Begeisterung für die polynesischen Gesellschaft heute mitunter etwas schwärmerisch und romantisch anmutet.

Gegenüber den vielseitigen Leistungen Chamissos sind die Verdienste des Kapitäns Kotzebue von der Geschichtsschreibung zu Unrecht etwas in den Hintergrund gedrängt worden. Das Bild von der historischen Position Kotzebues bedarf also einer gewissen Korrektur. Bemerkenswert ist, dass Dietmar Henze in dem Standardwerk *Enzyklopädie der Entdecker und Erforscher der Erde* (Band 3, S. 63-69, Graz 1993) besonders die Verdienste Kotzebues um die Lokalisierung und Kartierung der Südsee-Archipel betont und feststellt, dass die von ihm „angestellten Beobachtungen als ganz neuer Gewinn für die Erdkunde angesehen werden konnten.“ Kein Geringerer als Krusenstern lobte Kotzebues Vermessungstätigkeit inmitten der gefährlichen Korallenriffe und -bänke der Marshall-Inseln. Auf Hawaii und Maui widmete sich der Kapitän der Vermessung von Berghöhen. Wenngleich Kotzebue die Polynesier und Inuit als „Wilde“ bezeichnete und dadurch mit Chamisso in Widerspruch geriet, prangerte er andererseits die schlechte Behandlung und Unterbringung der einheimischen Arbeiter durch die Missionare der Jesuiten und Franziskaner an. Dass der durch einen schweren Unfall erzwungene Abbruch der Reise gerechtfertigt war, wurde bereits weiter oben pointiert.

D. Expeditionen nach der „Rurik“-Fahrt

Nach seiner Reise mit Krusenstern und der „Rurik“-Fahrt unternahm Otto von Kotzebue von 1823 bis 1826 noch eine dritte Weltumsegelung, diesmal als Kapitän eines größeren Schiffes mit 144 Mann Besatzung. Neben verschiedenen pazifischen Inselgruppen wurde besonders die Nordwestküste von

Nordamerika erforscht. Auf seiner dritten Weltreise gelang es Kotzebue, das nördlichste Atoll der Ralik-Kette im Marshall-Archipel, Bigini (Bikini), genau zu bestimmen und zu vermessen. 120 Jahre später haben die USA bekanntlich Bikini atomar verwüstet.

Vom „Rurik“ geht der Blick hinaus auf die Fahrten der dänischen Korvette „Galathea“ (1845-1847), der österreichischen Fregatte „Novara“ (1857-1859) mit 352 Mann Besatzung und 2030 BRT Wasserverdrängung, der britischen Korvette „Challenger“ unter George Nares und Frank Thomson (1872-1876) und der deutschen „Gazelle“ unter dem Freiherrn von Schleinitz (1874-1876) und der amerikanischen „Tuscarora“ (1873-1878).⁸

Im Vergleich mit dieser Phalanx kann der „Rurik“ für sich in Anspruch nehmen, mit dem kleinsten Schiff und der geringsten Besatzungszahl ein Maximum an Resultaten auf den verschiedensten Gebieten der Geographie und anderer Disziplinen erreicht zu haben.

Adresse des Verfassers:
Prof.Dr.phil.habil. Dr.rer.nat. Klaus Mylius
Bergstraße 13, 79288 Gottenheim

⁸ Von diesen am besten dokumentiert und mit der reichsten wissenschaftlichen Ausbeute heimgekehrt, war die „Novara“ – kein Wunder, arbeitete ihr Team doch nach Instruktionen, die von keinem Geringeren als Alexander von Humboldt (1769-1859) verfasst worden waren. Der beschreibende Teil dieser unter dem Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair durchgeführten Expedition erschien in drei Bänden (Wien 1861 bis 1862).