

**Die Gründungsphase deutscher Polarforschung,  
1865-1875**

**The Period of Founding of the German Polar  
Research, 1865-1875**

---

**Reinhard A. Krause**

**Ber. Polarforsch. 114 (1992)  
ISSN 0176 - 5027**

**Reinhard A. Krause**

Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung  
Columbusstraße; D-2850 Bremerhaven; Bundesrepublik Deutschland

Die nachfolgende Arbeit ist die inhaltlich unveränderte Fassung einer Dissertation,  
die 1991 dem Fachbereich Mathematik der Universität Hamburg vorgelegt wurde.

## INHALTSVERZEICHNIS

|   |      |
|---|------|
| Zusammenfassung/Abstract  | III  |
| Abkürzungsverzeichnis   | VIII |
| Bemerkungen zur Quellenlage und Erläuterungen zum Aufbau der Arbeit   | IX   |
| Einleitung  | 1    |
| Kap. 1: Polarforschungspläne in England und die Petermannschen Hypothesen zur Geographie der Polargebiete                               | 3    |
| Kap. 2: Versuch einer deutschen Nordfahrt im Jahre 1865   | 6    |
| Kap. 3: Bemühungen um eine großdeutsche Polarexpedition, 1865   | 31   |
| Kap. 4: Die Pläne einer Nordpolarexpedition vor einer preußischen Marinekommission  | 48   |
| Kap. 5: Frühjahr 1866, König Wilhelms Befehl zur sofortigen Einleitung einer preußischen Polarexpedition                                | 62   |
| Kap. 6: Diskussionsbeitrag zu den Bemühungen um eine deutsche Polarexpedition 1865/66   | 71   |
| Kap. 7: Beginn der Polarforschungsaktivitäten in Bremen   | 81   |
| Kap. 8: Zur 1. deutschen Nordpolarfahrt   | 128  |
| Kap. 9: Die Vorbereitungen zur 2. deutschen Nordpolarfahrt  | 151  |
| Kap. 10: Zu den Ereignissen und Ergebnissen der 2. deutschen Nordpolarfahrt   | 187  |
| Kap. 11: Die Bemühungen des Bremer Comités um die Finanzierung der 2. deutschen Nordpolarfahrt  | 196  |
| Kap. 12: Entwicklung des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt nach der Rückkehr der deutschen Ostgrönland-Expedition bis 1871 | 205  |
| Kap. 13: Nordfahrten während der Jahre 1869-1871  | 225  |

|  |        |
|--|--------|
| Kap. 14: Zur österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition<br>1872/74  | 241    |
| Kap. 15 : Entwicklung des Vereins für die deutsche Nordpolar-<br>fahrt 1871-1875. Erste Initiative zu einer neuen deutschen<br>Expedition nach Ostgrönland | 256    |
| Kap. 16: Zu den Bemühungen um eine 3. deutsche Nordpolar-<br>expedition ab 1874/75   | 269    |
| Kap. 17: Bemerkungen zu Wechselwirkungen der deutschen<br>Polarforschung mit verschiedenen Wissenschafts<br>gebieten                                       | 309    |
| Biographisches Verzeichnis   | 324    |
| Literatur- und Quellenverzeichnis  | 354    |
| Index  | 364    |
| Danksagung   | 373    |
| Anhangverzeichnis  | 375    |
| Anhang   | A1-A64 |

## Zusammenfassung

Vorliegende Arbeit versucht die Gründungsphase der deutschen Polarforschung im Zeitraum 1865-1875 im Spannungsfeld zwischen Politik, Wissenschaft und Wirtschaft auszuleuchten.

Dabei wurden neben den 1954 von Herbert Abel und Hans Jessen primär benutzten Akten der Geographischen Gesellschaft in Bremen auch Akten aus den Bundesarchiven in Potsdam und Merseburg, sowie das Archiv der Hermann Haak Verlagsgesellschaft (vorm. Perthes Verlag) in Gotha genutzt. Die Arbeit verfolgt drei thematische Linien:

1. eine institutsgeschichtliche, d.h. die Bemühungen um die Finanzierung und Zuordnung der Polarforschung werden dargestellt.
2. eine speziell geographiehistorische, d.h. Hypothesen und Theorien zur Natur der Polargebiete werden dargelegt.
3. eine wissenschaftshistorische, die, wesentlich gestützt auf die Fächer Meteorologie, Geophysik, Geologie und Biologie, den wissenschaftlichen und ggf. auch den wirtschaftlichen Nutzeffekt der Polarforschungsvorhaben erläutert.

Der Geograph und Publizist August Petermann (1822-1878) begann 1865 seine Bemühungen für die Etablierung einer deutschen Polarforschung in einer innenpolitisch äußerst virulenten Zeit. Seine Agitation stützte er auf geographische Hypothesen, die verkürzt lauten: Es existiert ein offenes, d.h. schiffbares Nordpolarmeer, das von einem Eisgürtel umgeben ist. Grönland erstreckt sich durch zentralarktisches Gebiet bis 72°N nordwestlich der Beringstraße. Der Südpol liegt in einem "Antarktischen Ozean". Diese Thesen, die Petermann ausschließlich durch Schiffsexpeditionen zu verifizieren gedachte, fanden in Deutschland zunächst keine fundierte Kritik.

Es konnte gezeigt werden, daß 1865 die preußische Regierung unter Otto v. Bismarck (1815-1898) durch die Einschaltung Petermanns der österreichischen Regierung ein Angebot zur Durchführung einer gemeinsamen, einer "großdeutschen", Nordpolarexpedition zukommen ließ, ein Angebot, das seitens Österreichs nicht aufgegriffen wurde.

Diese Entwicklung zeitigte aber dennoch die Einsetzung einer preußischen Expertenkommission mit Petermann als Sachverständigem (Jan. 1866), die allerdings zu dem Urteil kam, daß Polarforschung keine Aufgabe der Marine sei. (Lediglich der Korvettenkapitän Reinhold Werner, 1825-1909, vertrat die entgegengesetzte Ansicht.) Desungeachtet befahl der preußische König Wilhelm I. (1797-1888) die schnellstmögliche Durchführung einer Expedition mit der ausdrücklichen Hinzufügung, daß er durch ein einzuholendes Gutachten der königlich preußischen Akademie der Wissenschaften nicht umzustimmen sei, ein Befehl, der sich infolge des deutschen Krieges 1866 aber im Sande verlief. Arthur Breusings (1816-1892) und Petermanns Versuch, sich durch Einwerbung der Flottengelder des Nationalvereins von der regierungsamtlichen Förderung zu befreien, mißlang, so daß Petermann 1868 auf eigenes

Risiko eine kleine Expedition ausrüstete, die im vermuteten Landwasser unter der ostgrönländischen Küste in zentralarktisches Gebiet vorstoßen sollte. Die Erfahrungen und Erfolge dieser Expedition und die mit ihr verbundenen Geldsammlungen bildeten den Grundstein für die 2. deutsche Nordpolarfahrt, zu deren Finanzierung sich zunächst der Bremer Großkaufmann H.H. Meier (1809-1898) bereit erklärt hatte. Diese Expedition, die Teile der ostgrönländische Küste explorierte, wurde logistisch und finanziell wesentlich durch das Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt getragen, das auch die Auswertung der gewonnenen Proben und Daten vorbildlich durchführte und damit die Abkehr von der explorativen Polarforschung zur experimentell-wissenschaftlichen Polarforschung einleitete.

Bereits 1871 wurden zwischen der Berliner Geographenprominenz und den Bremer Förderern Pläne zur Schaffung einer "deutschen Polar-gesellschaft" ausgetauscht und von dem Führer der vorangegangenen Expeditionen, Carl Koldewey (1837-1908), ein Plan für die weitere wissenschaftliche Be- und Erforschung Nordostgrönlands vorgelegt.

Petermann, der Initiator der deutschen Polarforschung, hatte sich aber bereits 1870, rational unbegreiflich, von den Bremern abgewandt und versuchte mit der Unterstützung des Bremerhavener Reeders Albert Rosenthal (1828-1882) und mit österreichischen Sympathisanten, eine andere Idee durchzusetzen, die explorative Erforschung der Seegebiete östlich von Spitzbergen, wo nach seiner Vorstellung die Golfstromeinwirkung einen Vorstoß in die Zentralarktis ermöglichen sollte. Nachdem hier von Carl Weyprecht (1838-1881) und Julius Payer (1841-1915) 1871 die Breite von 78°43'N erreicht wurde, kam es zur Aussendung der legendären österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition 1872/74, an der Petermann praktisch aber kaum noch Anteil hatte. Das Ergebnis dieser Expedition muß als die endgültige Falsifizierung der These vom offenen Polarmeer gelten.

1874/75 stellte der Bremer Polarverein unter der Federführung von Moritz Lindeman (1823-1908) einen Antrag auf Förderung einer 3. deutschen Nordpolarfahrt an die Reichsregierung, erneut mit dem Ziel der Erforschung Ostgrönlands. Trotz der Ablehnung des Bremer Senats, diesen Antrag durch seinen Beauftragten beim Bundesrat einbringen zu lassen und trotz des Widerstrebens der einflußreichen Berliner Protagonisten der Geographie, die speziell um Mittelkürzungen bei der von ihnen favorisierten Afrikaforschung fürchteten, wurde infolge dieses Antrages eine hochrangig besetzte wissenschaftliche Kommission zur Begutachtung der Polarforschung vom Reichskanzleramt berufen. Diese Kommission tagte vom 4.-12. Okt. 1875. Ihre Bewertung war insofern bahnbrechend, als sie befand, daß die Teilnahme an der Polarforschung von eminenter Wichtigkeit für den Fortschritt der Wissenschaft sei, und konkret für die verschiedenen Wissenschaftszweige eine Reihe von Forschungsprogrammen benannte.

Das Gutachten/Programm enthielt auch die Empfehlung, den arktischen Sektor zwischen Ostgrönland und Spitzbergen als deutsches Forschungsgebiet festzulegen, wobei man plante, die Forschungsaufgaben durch ein System von Land- und Seexpeditionen und durch die Besetzung verschiedener Basisstationen zu bewältigen. Dieses System wich deutlich von der Vorstellung ab, die Carl Weyprecht (1868-1881) seit 1875 propagierte. Zur Erledigung der anstehenden wissenschaftlichen Fragen hielt er die international verabredete Besetzung zirkumpolar verteilter Beobachtungsstationen für hinreichend.

Das Gutachten der Reichskommission hatte allerdings auch eine international abgestimmte Beteiligung an der Polarforschung zum Inhalt. Die entsprechenden Passagen wurden aber vom Reichskanzleramt unrichtig als *Conditio sine qua non* interpretiert, wodurch die staatliche Förderung einer eigenständigen deutschen Polarforschung verhindert wurde. Georg von Neumayers (1826-1909) Engagement für das Erste Internationale Polarjahr 1882/83, dessen Konzept auf den Vorschlägen Weyprechts beruhte, war eine Konsequenz aus dieser Situation.

## Summary

This dissertation is an attempt to elucidate the quandary between politics, science and economics during the founding period of German polar research from 1865 to 1875.

The material researched included documents of the Geographical Society in Bremen which were also used by Herbert Abel and Hans Jessen, as well as documents from the federal archives in Potsdam and Merseburg. The archives of the "Herman Haak Verlagsgesellschaft" in Gotha, formerly "Perthes Verlag" were also consulted.

The study pursues three main themes:

1. A historical development of institutions in the light of efforts to finance and establish polar research and its affiliation.
2. A geographical component dealing with hypotheses and theories on the constitution of the polar regions.
3. The history of polar research, emphasizing meteorology, geophysics, geology and biology in the light of their economic and scientific significance.

In 1865 the geographer and publicist August Petermann (1822-1878) began his efforts to establish German polar research during a period of extreme political unrest. His commitment was based on geographical hypotheses briefly outlined in the following: He promulgated the existence of an open navigable North Polar Sea surrounded by an icebelt; that Greenland extended past the central Arctic up to 72°N north west of the Bering Strait; that the South Pole lies in the "Antarctic

Ocean". These postulations, which Petermann intended to verify by ship expeditions, did not receive any sound criticism in Germany.

In 1865, the Prussian government under the rule of Otto v. Bismarck (1815-1898), and following the advice of Petermann, proposed to the Austrian government, a joint "großdeutsche" North polar expedition. The proposition, however, was declined. This development resulted in the induction of a commission of naval experts which Petermann joined as a scientific adviser (January 1866). The commission concluded that polar research was not the responsibility of the navy. (The naval commander Reinhold Werner, 1829-1909, was the only one to disagree with this decision). Despite this decision, the Prussian King Wilhelm I (1797-1888) ordered the prompt execution of an expedition and that furthermore, this order could not be overruled by an opinion of the Prussian Academy of Sciences. This ordinance, however, was not implemented as a result of the German war of 1866. The efforts of Arthur Breusings (1816-1892) and Petermann to extricate themselves from the governmental support were unsuccessful. Petermann then decided to plan an expedition of his own. This expedition was to go as far north as the central Arctic area, following a route along the coast of East Greenland. The experience and success of this expedition together with the financial gains, laid the foundation for the 2nd German northpolar expedition. The Bremen merchant H.H. Meier (1809-1908) had indicated his intention to support this expedition. The expedition which explored areas of the East Greenland coast, was logistically and financially supported primarily by the "Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt". The committee also analyzed the data and samples in an exemplary manner, which initiated the change, from a more exploratory nature to a more scientific and experimental type of polar research.

As early as 1871, prominent geographers in Berlin as well as Bremer promoters, contrived plans to create a German "Polargesellschaft". These plans which were to investigate north east Greenland, were rendered by the leader of the previous expeditions, Carl Koldewey (1837-1908). However, Petermann who already in 1870 had inexplicably turned his back on the Bremer committee, endeavoured to gain the support of a Bremerhaven shipowner Albert Rosenthal (1828-1882) and interested Austrians, to follow another idea. He wanted to carry out exploratory research of the seas east of Spitzbergen where, according to him, the influence of the Gulfstream would allow a passage to the central Arctic. On this expedition Carl Weyprecht (1838-1881) and Julius Payer (1841-1915) succeeded in crossing the 78°43'N latitude which led to the legendary Austro-hungarian northpole expedition (1872/74). However, Petermann at this stage was barely involved. This expedition can be regarded as having finally negated the theory on the existence of an open arctic sea. During 1874/75, under the secretaryship of Moritz Lindeman (1823-1908) the "Bremer Polarverein" submitted a proposal to the "Reichsregierung" to subsidize a 3rd Polar expedition to again

explore East Greenland. Despite opposition from the Senate of Bremen which did not permit this bill to be presented at the "Bundesrat", as well as by the influential geographical protagonists in Berlin, who were afraid that funds designated for their favoured research in Africa would be cut, the "Reichskanzleramt" called for the induction of a high ranking committee to assess the future of polar research. This committee convened from 4-12 October 1875. The result was trailblazing since they concluded that polar expeditions were eminently important for the progress of science and proposed a series of research programmes for the various scientific disciplines. The proposal also included the recommendation to proclaim the arctic sector between East Greenland and Spitzbergen as a German research area. It was planned to coordinate and carry out the research programmes via a system of land bases, land expeditions as well as sea going expeditions. This system was different to the one promulgated by Carl Weyprecht (1868-1881) since 1875. He maintained that a system of internationally occupied circum-polar stations would suffice to fulfil scientific aspirations. However, the proposal of the "Reichskommission" had also entailed the inclusion of an internationally nominated group of participants which was incorrectly interpreted by the "Reichskanzleramt" to mean "Conditio sine qua non" and which prevented the initiation of an independent German polar research programme. A result of this situation was the commitment and subsequent initiation, by Georg von Neumayer (1826-1909), of the First International Polar Year 1882/83 based on the concepts of Weyprecht.

## Abkürzungsverzeichnis

(Soweit die Abkürzungen sich auf Bibliographisches beziehen, finden sich weitere Angaben im Literaturverzeichnis.)

ADB: Allgemeine Deutsche Biographie  
AfS: Archiv für Seewesen, nautische Fachzeitschrift, Wien  
AHHVGG: Archiv Hermann Haak Verlagsgesellschaft Gotha  
BA PO: Bundesarchiv Potsdam  
BB: Bremische Biographie, 1912  
DGB: Deutsche Geographische Blätter  
DSM : Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven  
dt. : deutsch  
EDNFG: Erste Deutsche Nordsee Fischerei Gesellschaft  
FDH: Freies Deutsches Hochstift, Frankfurt a.M.  
GStA MB: Geheimes Staatsarchiv Merseburg  
HANSA: Nautische Fachzeitschrift, Hamburg  
IPY: 1. Internationales Polarjahr  
KKpt.: Korvettenkapitän  
Kpt.: Kapitän  
NDL: Norddeutscher Lloyd, Reederei in Bremen  
Npf.: Nordpolarfahrt  
PGM: Petermanns Geographische Mittheilungen  
PGM EH: PGM Ergänzungsheft  
RGS: Royal Geographic Society  
RKA: Reichskanzleramt  
RS: Royal Society  
sm: Seemeile, entspricht 1,852 km  
StA HB: Staatsarchiv Bremen  
StA HH: Staatsarchiv Hamburg

Das Kürzel rak wird benutzt, wenn Kommentare des Verfassers in Zitate eingeschoben werden.

Das Kürzel zwh (zweifelhaft) erscheint in transkribierten Texten unmittelbar hinter nicht eindeutig zu bestimmenden Wörtern.

Als problematisch erwies sich die Benutzung eines Kürzels für das Zahlungsmittel Taler (Thaler). Verschiedene Briefschreiber bedienen sich abweichender Zeichen. Es wurden als Kurzzeichen für Thaler preußisch Courant (Reichsthaler preußisch Courant, Taler preußisch Kurant) benutzt: rthl, rtl, rtc, rt, rc. Auffallend war, daß, wenn es sich um Thaler Gold handelte, dieses meist explizit erwähnt wurde (Der Goldtaler war rund 10% wertvoller als der Couranttaler.); gleiches gilt für den Species Thaler (Speziestaler). 1868 war das Verhältnis Species Thaler zu Thaler preußisch Courant gleich 1,54. Für die Banco Mark wurde die Abkürzung Bm und Bcq benutzt.

Eine Aufklärung über das Währungschaos in Deutschland um die Mitte des vorigen Jahrhundert vermittelt HANDB. DWS, Band 2, S. 934-942.

## **Bemerkungen zur Quellenlage und Erläuterungen zum Aufbau der Arbeit**

Ein großer Teil der Arbeit, Kapitel 3 bis 16, stützt sich im wesentlichen auf handschriftliche Notizen und Briefe, die aus Archiven in Potsdam, Merseburg, Gotha, Hamburg und Bremen stammen. Über 1000 Dokumente wurden bearbeitet. In Zitaten gelegentlich auftretende Textlücken sind überwiegend durch den Zustand oder die Bindung der Archivalien begründet.

Zitate wurden hinsichtlich der Zeichensetzung und der Orthographie ungeändert übernommen, nur bei ganz offensichtlichen, sinnentstellenden Fehlern wurden Korrekturen gemacht. Besonders bei Briefzitatzen fällt auf, daß gleiche Verfasser sich nicht immer der gleichen Schreibweise (auch nicht für Eigennamen) bedienen. In Briefzitatzen auftretende Unstimmigkeiten wurden in der Regel nicht "weginterpretiert", sondern übernommen. Bei vollständigen Transkriptionen von Briefen und Protokollen werden die Brief- bzw. Manuskriptseiten angegeben. Einrückungen, Absätze und Unterstreichungen werden berücksichtigt und Anrede und Grußformel sind, dem Original ähnlich, mittig gesetzt (um dem Briefcharakter etwas äußerliche Unterstützung zu geben). Allerdings sind diese Texte im allgemeinen nicht zeilentreu wiedergegeben.

Monographien wurden grundsätzlich zeitnah gewählt. Verweise auf Literatur, die nach 1900 erschien, sind daher in der Minderzahl.

Der Arbeit ist ein biographisches Verzeichnis beigegeben, in dem sich Daten zu den meisten der in der Arbeit aufgeführten Personen befinden. Dieser Informationsverlagerung auf verschiedene Ebenen lag der Gedanke zugrunde, daß dadurch die Übersichtlichkeit und Sachlichkeit der Ausarbeitung verbessert wird.

Diese Idee wurde auch bei der Einrichtung des relativ großen Fußnotenapparates verfolgt. Allerdings haben die Fußnoten keine homogene Qualität. Überwiegend geben sie Zusatzinformationen im Sinne einer Stützung des Textes. Gelegentlich greifen sie jedoch Fäden auf, die eine deutliche thematische Erweiterung des Textes darstellen. Der Leser findet hier zusätzliche Anregungen und bibliographische Verweise. Selbstverständlich sind diese Textfäden, die häufig nur aus einem einzigen Begriff bestehen, nicht willkürlich aufgegriffen worden (auch wenn dieses bisweilen vermutet werden könnte), sondern sollen den Text abrunden, also nicht in erster Linie wissensvertiefend, sondern verständnisvertiefend sein. Ein Beispiel hierfür stellt die Fußnote 1-2 dar. Ohne die Kenntnis der Gründe, die zur Vision vom offenen Polarmeer führten, bliebe das Agitationsmotiv ihres Hauptprotagonisten August Petermann unverständlich.

Einen Sonderfall stellt die Fußnote 7-6 dar. Sie ist praktisch eine kleine Edition von Briefen zwischen August Petermann (1822-1878) und Carl Koldewey (1837-1908) für den Zeitraum März bis Mai 1868. Koldewey war in die Vorplanungen zur 1. deutschen Nordpolarfahrt nicht involviert. Er beginnt bezüglich der Polarfahrt erst eine Rolle zu spielen, als das grundsätzliche Ja zu dieser Expedition bereits gesprochen war, hatte mithin zunächst überwiegend eine ausführende Funktion. Die Briefedition ist damit zur Stützung des Textes dienlich, soweit er sich mit dem praktischen Teil der Expeditionsvorbereitung befaßt.

Anders liegt der Sachverhalt bei der Vorbereitung zur 2. deutschen Nordpolarfahrt, bei der sich Koldewey als der eigentliche Motor und Planer erweist. Dementsprechend bildet hier (Kap. 9) der Schriftwechsel zwischen ihm und Petermann einen wichtigen Teil des Textes.

## Einleitung

Die Erforschung von Gebieten in hohen Breiten ist zunächst untrennbar mit der allgemeinen Erforschung der Erde verbunden. Der Begriff Polarforschung wird erst im 19. Jahrhundert gebräuchlich. Während andere Begriffe, die zu der gleichen Zeit entstanden sind, und ebenfalls eine Verknüpfung zwischen dem Wort Forschung und einem Teil der Erde herstellten, wie z.B. Afrikaforschung, Asienforschung usw., längst nur noch als Fachbegriff verwendet werden, hat sich der Begriff Polarforschung bis heute im allgemeinen Sprachgebrauch gehalten. Das Ergebnis einer Befragung von Zeitgenossen zum Inhalt dieses Begriffes, würde deutlich von dem abweichen, was die Menschen vor 150 Jahren auf dieselbe Frage geantwortet hätten. War die Polarforschung bis ins letzte Viertel des vorigen Jahrhunderts von den Bemühungen geprägt, die weißen Flecken auf den Karten der Polgebiete zu verkleinern, so kennzeichnet sie heute ein Arbeitsfeld der unterschiedlichsten naturwissenschaftlichen Disziplinen, die sich bei ihren Fragestellungen auf die Besonderheiten der polaren Gebiete spezialisiert haben.

Was nach den Entdeckungsexpeditionen im ausgehenden 18. Jahrhundert bezüglich der gemäßigten Breiten unseres Globus weitgehend erledigt war, etwa die grobe Festlegung der Küstenlinien, war in den Polargebieten um 1860 noch nicht geleistet. Während die Größe der unbekannt Gebiete z.B. im Inneren Afrikas und Australiens infolge anhaltender Expeditionstätigkeiten rapide abnahm, lagen für einen großen Teil der Polargebiete nicht die elementarsten topographischen Daten vor. Im Rahmen der Polargeographie gab es noch wirkliches Neuland zu entdecken. Nicht von ungefähr hat sich der Vater der deutschen Polarforschung, der Kartograph und Geograph Prof. Dr. August Petermann, der zunächst als Agitator und Förderer für die Erforschung Innerafrikas bekannt geworden ist, der Polargeographie zugewandt.

Analog zu den historischen Begebenheiten bei der Erforschung des Inneren der großen Kontinente, hat auch der Polarforschung die Suche nach einer verschollenen Expedition großen Auftrieb gegeben. Die zahlreichen Versuche, das Schicksal der mit 2 Schiffen und 138 Mann (Zahl nach BRANDES, 1854, S. 25 Fußnote, wo die Offiziere der Schiffe namentlich aufgeführt sind) verschollenen englischen Polarexpedition unter John Franklin und Francis Crozier aufzuklären, führten in den Jahren zwischen 1848 und 1860 zu Erforschung der geographisch topographischen Verhältnisse großer Teile des nördlichen kanadischen Archipels. Dabei wurde u.a. die Existenz der über Jahrhunderte gesuchten Northwest-Durchfahrt, der Wasserweg zwischen Atlantik und Pazifik nördlich des amerikanischen Doppelkontinentes, eindeutig 1853 von Robert M'Clure nachgewiesen. Gleichzeitig stellte sich aber heraus, daß

mit einer verkehrswirtschaftlichen Nutzung dieser Durchfahrt nicht zu rechnen war, wodurch ein starkes Motiv für Polarforschungsaktivitäten entfiel.

Die vorliegende Arbeit beschränkt sich auf die deutsche Polarforschung. Damit finden im wesentlichen Tätigkeiten und Ideen Berücksichtigung, die aus dem deutschsprachigen Raum hervorgegangen sind. In geographisch politischen Kategorien ausgedrückt bedeutet das, daß sich der Begriff deutsch, so wie er im Titel der Arbeit verwendet wird, nicht auf die Reichsgrenzen von 1871 beschränkt, sondern eher auf die Umgrenzung aller Länder des Deutschen Bundes von 1848.

Die hier dem Begriff deutsch unterlegte Bedeutung ist nicht willkürlich, sondern sie spiegelt die historische Entwicklung. Die "deutsche Polarforschung" wird in ihrer Gründungsphase nicht von nationalen Institutionen getragen. Es gibt somit in diesem Zusammenhang keinen Grund den Begriff "deutsch" nationalstaatlich einzugrenzen. Insbesondere waren es Österreicher, die einen wesentlichen Teil der Leistungen bei der Gründung der deutschen Polarforschung erbracht haben.

Daß die *Weyprecht-Payersche-Expedition* von 1872/74 die österreichisch-ungarische Expedition genannt wurde, hat seine Ursache in der politischen Konstellation nach 1871. Diese Expedition ist aber durch viele Umstände und Personen mit den vorangegangenen, deutsch genannten Expeditionen verknüpft, und wird daher im Rahmen der vorliegenden Arbeit ebenfalls berücksichtigt.

## Kapitel 1

### Polarforschungspläne in England und die Petermannschen Hypothesen zur Geographie der Polargebiete

Zu Beginn des Jahres 1865 wurde in England der Plan einer neuen Nordpolarexpedition zur Erforschung der arktischen Zentralregion diskutiert. Wesentliches Ziel dieser Expedition sollte die Erreichung des Nordpols selbst sein. Eine derartige Zielsetzung hatte es seit 38 Jahren nicht mehr gegeben. Die *Parry-Expedition*, 1827, eine kombinierte Schiff/Schlitten-Expedition mit Spitzbergen als Ausgangsbasis, war die letzte Expedition mit diesem Ziel. Ihr ernüchterndes Ergebnis (höchste erreichte Breite 82°45'N) hatte ihre abschreckende Wirkung noch nicht verloren.

Der Hauptverfechter für die Wiederaufnahme der Polarforschung unter dem Dache der britischen Royal Navy, war der Kapitän und Polarfahrer Sherard Osborn. In einem Sammlungsvortrag der Royal Geographic Society (RGS) am 23.1.1865 in London stellte er detaillierte Pläne zur Durchführung einer neuen Expedition vor (Auszüge dazu s. PGM, 1865, S. 95). Der Text beweist nicht nur die profunde Kenntnis Osborns bezüglich der praktischen Probleme der Arktisreisen, sondern dokumentiert auch beachtliche Kenntnisse in bezug auf die zu erwartende wissenschaftliche Ausbeute. Wirtschaftliche Argumente bemüht Osborn hier nicht, führt aber sehr eindrucksvoll aus, daß das Personal der Marine zu Besseren geboren sei, als zu töten und getötet zu werden, nämlich die Durchführung wichtiger mariner Forschungsvorhaben zu ermöglichen. Er suggeriert seinen Kollegen der RGS geradezu, sie möchten ihren Einfluß dahingehend bei der Admiralität geltend machen. Ob diese humane Intention der alleinige Grund für Osborns Polarforschungsagitation war, kann nicht mehr eindeutig entschieden werden. Als Motiv käme auch eine Reaktion auf Erfolge zweier amerikanischer Expeditionen in Betracht.

1853/55 bzw. 1860/61 hatten die Amerikaner Dr. Elisha Kent Kane und Dr. J.J. Hayes (beides Mediziner) bei ihren Vorstößen durch den Smith Sound (Wasserstraße zwischen Westgrönland und dem kanadischen Ellesmere Island) angeblich das offene (im wesentlichen eisfreie) Polarmeer gesehen (KANE, 1861, S. 182-183 und S. 497 Mortons Expeditionsbericht; HAYES, 1868, z.B. S. 299-310, 312, 360). Osborn erwähnt die unzulänglich ausgerüstete, privat finanzierte Expedition Kanes mehrfach, die von Hayes merkwürdigerweise gar nicht. Das kann seinen Grund nur darin haben, daß Hayes seine Expeditionserzählung mit dem suggestiven Titel *The open Polar Sea* .... erst 1867 herausbringen konnte, denn er hatte sich unmittelbar nach seiner Rückkehr von Nordgrönland zum Staatsdienst gemeldet und war zum Leiter eines Militärhospitals bestellt worden (HAYES, 1868, S. 386). Es ist verständlich, daß diese

Aufgabe angesichts der Bürgerkriegsverwundeten seine Arbeitskraft absorbierte. Eine erste Veröffentlichung zu der Reise in den Annual Reports des Smithsonian Institut in Washington, 1861 (CHAVANNE 1878, No. 478) könnte der Aufmerksamkeit Osborns entgangen sein. Herauszustellen bleibt folgendes: Osborn mißt zumindest den Berichten Kanes über das offene Polarmeer keine besondere Bedeutung zu. Er bringt vielmehr diesbezüglich sein Mißtrauen sehr deutlich zum Ausdruck (Aus der geographischen Monatszeitschrift "Mittheilungen aus Julius Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie", in vorliegender Arbeit stets mit PGM zitiert und abgekürzt, Jahrgang 1865, S. 96.)

Osborns Plan, der sich durch Nüchternheit und zurückhaltende Erwartungen auszeichnet, wurde in der RGS in mehreren Sitzungen diskutiert. (Sitzungsdaten und Anmerkungen siehe Fußnote 1-1.)

Der aus dem Harz stammende Kartograph, Geograph und seit 1855 Gründer und Herausgeber der PGM Prof. Dr. August Petermann (1822-1878), hatte als korrespondierendes Ehrenmitglied der RGS stets Kenntnis vom aktuellen Diskussionsstand der englischen Pläne. Petermann hatte nach seiner Ausbildung als Kartograph bei Prof. Heinrich Berghaus in Potsdam zwischen 1845 und 1854 in Schottland und England gearbeitet. Seine zweifellos umfassenden Kenntnisse der Polarographie erwarb er sich zunächst zwischen 1851 und 1854, als er sich engagiert an den Diskussionen über das Schicksal der englischen *Franklin/Crozier-Expedition* beteiligte, die mit 2 Schiffen in der Arktis verschollen blieb. (Vergl. Einleitung.) Chavanne nennt 4 größere Arbeiten Petermanns zu diesem Thema, die alle 1852 in London erschienen (CHAVANNE, 1878, S. 64). Petermann selbst beanspruchte für nicht weniger als 15 englischsprachige Arbeiten aus dem Zeitraum zwischen 1852 und 1855 die Autorenschaft (PGM, 1865, S. 99).

Auf den besagten Sitzungen der RGS spielte die Diskussion um den Zugangsweg in die arktische Zentralregion eine wesentliche Rolle. Sherard Osborn, der Kapitän der *Pioneer* während der groß angelegten *Franklin/Crozier-Suchexpedition* unter Sir Edward Belcher, 1852/53, gewesen war, trat, vermutlich auch beeinflusst durch die amerikanischen Erfolge, für einen Weg über den Smith Sound ein. Immerhin hatten auch Briten in diesem Gebiet schon Erfahrungen gesammelt. Hervorzuheben ist der problemlose Vorstoß in den Sound von E.A. Inglefield mit dem kleinen "Schrauben-Dampfschooner" *Isabel* im Jahre 1852. (Eine anschauliche Darstellung der Entdeckungsgeschichte des Meeres zwischen Westgrönland und Devon Island-Ellesmere Island bis zum Jahre 1867 präsentierte Petermann auf 5 Karten; PGM, 1867, Tafel 6.)

1865 verschickte Petermann zwei sogenannte Sendschreiben an Sir Roderick Murchison, den Vorsitzenden der RGS (PGM 1865, S. 99-104 und S.137-142). In diesen Schreiben übt er Kritik an den Osbornschen Expeditionsplänen. Er behauptet, daß der ins Auge gefaßte Expedi-

tionweg via Smith Sound-Kennedy Channel völlig ungeeignet zur Erreichung des gesetzten Zieles sei. Den von Osborn eingeplanten Einsatz von Schlitten lehnt er kategorisch ab. Gleichzeitig dient er eindringlich seinen Vorschlag an, daß nämlich ausschließlich eine reine Schiffsexpedition durch die See um Spitzbergen eine sichere Erreichung des Poles ermöglicht. Den Vorschlag begründet er im wesentlichen damit, daß er hier eine Unterstützung des warmen Golfstromwassers erwartet.

Sucht man in den umfangreichen veröffentlichten Petermannschen Texten nach konkreteren, widerspruchsfrei begründeten Aussagen über den richtigen Zugangsweg in die Zentralarktis, so stößt man allerdings auf erhebliche Schwierigkeiten. Das Problem löst sich auch nicht durch die Einbeziehung seiner unveröffentlichten Arbeiten zu diesem Themenkreis (s. z.B. Kap. 3, Petermann- Hochstetter 5. Nov. 1865; oder Kap. 4, Protokollzitate zu Petermanns Äußerungen auf der Sitzung der Marinekommission im Jan. 1866). Seine erste und einzige Arbeit, die dieses Thema unter Einbeziehung von ozeanographischen und meteorologischen Daten beleuchtet, erschien erst 1870. (Vergl. Kap. 6, Fußnote 6-2.)

Glücklicherweise sind den 3 großen Aufsätzen zu den Polarregionen in den PGM 1865 2 Karten der Nord- und Südkalotte beigelegt. Diese Karten sind in Polarprojektion ausgeführt und reichen bis zu den Wendekreisen. Projektionstechnische Angaben sind nicht vorhanden. Die Abbildungen der Meeresoberflächen sind mit Strömungslinien und Strompfeilen durchsetzt. Die technisch sehr sorgfältig ausgeführten, ansprechenden Karten geben unzweideutig Aufschluß über viele der Petermannschen Vorstellungen. (PGM, 1865, Tafel 5, eine Photokopie der Karten siehe Anhang 1; eine Variante der Karten mit dem Zweck entdeckungsgeschichtliche Tatbestände zu illustrieren, siehe PGM, 1868, Tafel 12.) Die Insel Grönland durchschneidet das gesamte arktische Becken und zwar derart, daß der Pol rund 130 sm östlich der angenommenen grönländischen Ostküste liegt. soll an dieser Stelle eine Breite von etwa 240 sm aufweisen. Die 2. Südspitze Grönlands liegt an einer Stelle nordwestlich der Beringstraße, ungefähr in dem Gebiet auf dem sich Ostrov Vrangelya (Wrangell Island) befindet. Petermanns fiktives Grönland zerteilt das arktische Becken in zwei ungleiche Teile. Der kleinere, von Petermann namenlos belassene Teil, befindet sich vor der Nordküste des amerikanischen Kontinents und wird ausschließlich von kalten Stömungen durchsetzt. Dieses westliche Becken, das durch starke Südströmungen sowohl durch die Baffin Bay als auch durch die Bering Straße entleert wird, hat als einzigen Zufluß den Mackenzie River! Die quantitative Diskrepanz dieser Konstruktion, auch unter dem Aspekt der damals zugänglichen Daten, ist auffällig. Verschiedene Recherchen ergaben keinen Hinweis auf die Existenz einer wissenschaftlichen Publikation, die diese Petermannsche Konstruktion fachlich diskutiert.

Den größeren, östlich von Grönland gelegenen Teil des arktischen Beckens bezeichnet Petermann als den *Arktischen Ocean*. In diesem liegt der Pol, der somit entsprechend der Wunschvorstellung, diesen per Schiff erreichen zu können, plaziert ist.

Daß Petermann keine klare Empfehlung darüber aussprechen kann, ob nun östlich oder westlich Spitzbergens zum Pol vorzustoßen sei, wird durch seine Karte auch verständlich. Denn östlich von Spitzbergen, wo Petermann den Zugang favorisiert, u.a. deswegen weil "man noch nie versucht hat von dort zum Pol hin vorzudringen" (PGM, 1865, S. 157) und weil er hier den stärksten Einfluß des warmen Golfstromes vermutet, liegt zunächst die "Packedis-Grenze" südlicher als im Westen. Diese "Packedis-Grenze" verläuft aber nach gut 100 sm östlich von Spitzbergen auf 80°N, 40°E im Nichts, d.h. der Golfstrom schlägt gewissermaßen eine Gasse in die "Packedisgrenze", während sich die "Treibeis-Grenze" kontinuierlich zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja mit einem eleganten Nordbogen zwischen 74°N und 76°N erstreckt. Es stellt sich die Frage, liegt weiter östlich von Spitzbergen kein Packedis? Wenn ja, woher kommt dann das Treibeis? Dafür bleibt Petermann die Erklärung schuldig. Eine Treibeisgrenze zeichnet er sonst überall südlich des Packedises ein. Er treibt das Mysterium sogar noch weiter. Vor die sibirische Küste legt er eine unbeschriftete Eislinie. Da nördlich dieser Linie als Fortsetzung des Golfstromes die "Polynja der Russen" liegt, bleibt die einzig mögliche Interpretation, daß es sich um eine Eisgrenze handelt, die das südlich liegende Eis (das "Fluß- und Baieneis") gegen das "offene Polarmeer" abgrenzt. Petermann propagiert somit ein weitgehend eisfreies Meer (das rund 150 sm nördlich der sibirischen Küste beginnt), d.h. ein Meer das nach seiner eigenen Interpretation mit den damaligen Schiffen ohne größere Probleme befahrbar ist. Er untermauert diese Hypothese also implizit mit physikalischen und geographischen Theorien aus der Mitte des 18. Jahrhunderts. Kernpunkt dieser Theorien war, daß das Seewasser des offenen Meeres nicht gefriert und somit eine wesentliche Eisbildung nur in Küstennähe stattfinden kann. (ENGEL, 1777; BARRINGTON, 1818; weitere bibliographische Angaben und Erläuterungen zu diesem Thema s. Fußnote 1-2.)

Anmerkung: Die Petermannschen Vorstellungen in Bezug auf die Herkunft und die Bewegung des Eises sind derart vage und mehrdeutig, daß der oben verwendete Begriff "physikalische Theorien" nur mit Vorbehalten auf seine Texte angewendet werden darf. Petermann vermeidet wissenschaftliche Analysen; er gibt eher Anschauungen und Hypothesen ohne wissenschaftliche Basis wieder. Nicht ohne Zynismus charakterisiert ein zeitgenössischer englischer Journalist Petermann als jemand, "welcher aus der Tiefe seines inneren Bewußtseins sich ein vollständiges System der arktischen Schifffahrt und eine Vision des Nordpols konstruiert hat". (Aus "Globus, Illustrierte Zeitschrift für Länder und Völkerkunde", 1865, S. 118, im folgenden stets mit GLOBUS zitiert und abgekürzt.)

Im beachtlichen Widerspruch zu der Vorstellung vom eisfreien Polar-  
meer steht Petermanns ureigene Hypothese zur Form und Lage Grön-  
lands. Mit keinem Wort diskutiert Petermann einen möglichen Einfluß  
dieser riesigen Landzunge auf Klima und Eisbildung im arktischen  
Becken. Dieser Einfluß hätte aber, gemäß seinen Vorstellungen zur  
Eisbildung, eher für ein von Eis erfülltes, denn für ein eisfreies Meer  
gesprochen.

Warum man nicht an der Westseite Grönlands entlang segeln sollte, um  
zum Pol zu gelangen, darüber gibt die Petermannsche Karte mit einem  
Blick Auskunft. Der Smith Sound-Kennedy Channel wird dargestellt als  
Ausfluß eines innergrönländischen Beckens, das sich bis 87°N erstreckt.  
Der Vorstoß durch den Smith Sound wäre also nach Petermanns  
Vorstellung der Weg in eine Sackgasse gewesen. Unter Beachtung der  
damaligen Kenntnis über die ozeanographischen Verhältnisse im Smith  
Sound (starker Südstrom, offenes Wasser; KANE, 1861; HAYES, 1868,  
Petermann hatte 1865 Kenntnis von dessen Expeditionsergebnissen),  
war dieses hypothetische Meeresbecken einer der unsinnigsten Phan-  
tasiegebilde, die die jüngere Geographie hervorgebracht hat, um in  
Petermanns Stil über einen unzeitgemäßen Irrtum zu urteilen.

Petermann wußte, daß auch in neuerer Zeit Expeditionen, die von der  
See um Spitzbergen ausgehend den Pol erreichen wollten, kläglich ge-  
scheitert waren. Er wußte nicht nur von der *Parry-Expedition*, 1827,  
sondern auch die Ergebnisse der *Phipps/Lutwidge-Expedition*, 1773 und  
der *Buchan/Franklin-Expedition*, 1818 waren ihm bekannt (PGM, 1865,  
S. 100, 137, 143, 149, Fußnote 1-3). Zur Erklärung dieser Mißerfolge  
hatte Petermann allerdings eine weitere Hypothese zur Hand. Nach  
Petermann befindet sich um die Pole herum eine Eiszone, deren mehr  
oder weniger leichter Durchbruch die einzige bedeutende Aufgabe der  
Polarreichung darstellt. Im Originaltext liest sich das folgendermaßen:

"Das gesammte Eis, sei es in der Form von Treibeis, Eisbergen oder  
Packeis -nämlich zusammenhängende größere Eismassen-, bildet einen  
beweglichen Gürtel von 2 bis 6 Meridiangraden Breite, auf dessen po-  
larer Seite das Meer keineswegs, wie man gewöhnlich glaubt, in fort-  
schreitendem Maasse mit Eis angefüllt, sondern mehr oder weniger frei  
davon ist. Schiffe, welchen diesen Eis-Gürtel durchbrechen, werden ein  
schiffbares Meer in den höchsten Breiten und bis zum Pol selbst finden,  
überall da, wo eine nur irgend ausgedehnte und tiefe Meeresfläche sich  
bis zu diesem Punkt erstreckt.

In gleicher Weise werden Schiffe, welche durch das Treibeis bei  
Spitzbergen dringen, ein freies, schiffbares Meer vor sich sehen bis zum  
Nordpol hin. .... " (PGM, 1865, S. 103).

Als Begründung für diese Auffassung bediente Petermann sich eines  
Beispiels aus der Geographie der Antarktis, das er zu einer Analogie für  
die Situation in der Arktis auszubauen bestrebt war. Das Beispiel war  
die 2malige Durchsegelung des Eises vor der Ross See durch die Schiffe  
*Erebus* und *Terror* der *Ross/Crozier-Expedition* (1839/43). Im Wissen

um die hohe, von James Weddell (1824) mit den Schiffen *Jane* und *Beaufoy* erreichte Südbreite (74°15'S, 34°17'W; nach WEDDELL, 1827), interpretierte er alle weiteren Ergebnisse, wie z.B. die von James Cook (1772/75), Fabian von Bellingshausen (1819/21), Dumont d'Urville (1837/40), John Balleny (1838/39), Charles Wilkes (1838/40) derart, daß diese die Existenz eines "Antarktischen Oceans" oder eines "Südlichen Eismeereres" bestätigen, eine See, die atollartig von Inseln umgeben ist (PGM, 1865, Tafel 5 u. Anh. 1, die hier präsentierte Karte ist in ihrer Grundform mit 15 Nebenkarten erstmals 1863 in der 26. Ausgabe von Stieler's Handatlas erschienen. Eine Neufassung dieser Karte wurde 1875 herausgegeben, in diese waren die Entdeckungen des Bremer Kapitäns Eduard Dallmann 1873/74 im Gebiet der antarktischen Halbinsel eingearbeitet. In den PGM, 1863, S. 407-428 findet man unter dem Titel "Neue Karte der Süd-Polar-Regionen von A. Petermann" einen Aufsatz, der sowohl entdeckungsgeschichtliches, ozeanographisches, meteorologisches und kartographisches Material verarbeitet als auch über die zukünftige Erforschung der antarktischen Regionen reflektiert. In Bezug auf die von James Cook vertretene Ansicht, daß die zentrale antarktische Polarregion aus einem Kontinent bestehen müsse, bietet dieser Aufsatz keine ernsthafte Diskussion, sondern nur Polemik.)

Petermann beließ es nicht bei dem internen, fachlichen Austausch zwischen Kollegen, sondern er publizierte die Sendschreiben an die RGS in seinen "Geographischen Mittheilungen". Außerdem fertigte er noch Sonderdrucke, sogenannte Separatabzüge an, die er an Geographen, Journalisten und Personen des öffentlichen Lebens verschickte.

Die Petermannschen Pläne wurden in den Sitzungen der RGS ausführlich diskutiert, konnten aber keine Mehrheit finden (GLOBUS, 1865, S. 118; PGM, 1865, S. 137 u. 143). Erst 10 Jahre später (1875/76) kam eine englische Expedition unter George S. Nares und Albert H. Markham zustande; diese wurde durch den Smith Sound geführt.

Die höhnischen Bemerkungen von Sir George Back auf der RGS Sitzung am 27.3.1865 über den deutschen Professor, der in Berlin in seiner gemütlichen Bibliothek sitzt und dort "herrlich schiffbares Wasser" in seine Karten einzeichnet, wo er mit der *Dorothea* im Packeis fast zerquetscht wurde (GLOBUS, 1865, S. 118), stützt die Vermutung, daß die plakative und ungebetene Einmischung Petermanns in den englischen Fachkreisen auch eine emotionale Ablehnung herausgefordert hat, die leider einer fachlichen Diskussion seiner Pläne entgegenstand.

Deutlich erkennbar durchzieht ein Prioritätsanspruch die Petermannschen Schriften. (Dieser ist zumindest bezüglich der Hypothese vom offenen Polarmeer nicht gerechtfertigt, wie in Fußnote 1-2 gezeigt wird.) Expeditionen scheint er eher als Erfüllungsinstrument seiner Ideen anzusehen. Schrieb er zunächst noch an den RGS Vorsitzenden Murchison: "... es ist meine Überzeugung, dass die Englische Nation vor allen

anderen am leichtesten im Stande wäre, diesen großen Triumph, welcher den Entdeckungen auf unserem Planeten die Krone aufsetzen wird, zu erringen ..." (PGM, 1865, S. 99), scheut er sich später nicht auszusprechen, daß er bei Nichtberücksichtigung seiner Vorstellungen in der Lage sei, eine deutsche, skandinavische, russische oder französische Expedition, die nach seinen Vorstellungen vorgeht, ins Leben zu rufen (PGM, 1865, S. 142).

## Zusammenfassung des 1. Kapitels

Der in Gotha ansässige Kartograph, Geograph und Herausgeber Prof. A. Petermann widmete sich während seines mehrjährigen Aufenthaltes in England, beeinflusst durch die Publikationen zu den zahlreichen "Franklin-Suchexpeditionen", dem Studium der Polargeographie. Durch seine Mitgliedschaft in der Royal Geographical Society (RGS) war er stets gut über den aktuellen Forschungs- und Planungsstand der englischen Kollegen informiert, und als mehrere Mitglieder der RGS Anfang 1865 versuchten, die britische Regierung für eine neuerliche Polarforschungsexpedition zu gewinnen, schaltete Petermann sich mit eigenen Vorstellungen in die Diskussion in England ein. Aus bis einschließlich 1865 veröffentlichten Schriften ergeben sich seine folgenden Hypothesen zur Geographie der Polargebiete:

1. Es existiert ein offenes d.h. schiffbares Nordpolarmeer ("Arktischer Ocean"). Der Nordpol liegt innerhalb dieses Meeres.
2. Der "Arktische Ocean" ist von einem "Eis-Gürtel" umgeben. Lage und Ausdehnung dieses "Eis-Gürtels" sind variabel. Der beste Weg, um das zentrale arktische Becken zu erreichen, führt über Kurse östlich oder westlich Spitzbergens. Östlich Spitzbergens erzeugt der Golfstrom eine Lücke oder Verdünnung in der "Packedisgrenze". (Seine einzige Erklärung für diese Eisgürtelhypothese ist eine Analogie zu vermeintlichen Verhältnissen in der Antarktis.)
3. Grönland erstreckt sich fingerähnlich nahezu meridional durch zentralarktisches Gebiet bis zu einer Breite von  $72^{\circ}\text{N}$ , nordwestlich der Bering Straße.
4. Der Südpol liegt in einem "Antarktischen Ocean".

Die bis damals erfahrenen Mißerfolge beim Vordringen in die Zentralarktis per Schiff erklärte Petermann damit, daß es keine ausreichend energischen Versuche gegeben hatte, den oben postulierten "Packedisgürtel" zu durchdringen. Petermann, der keinerlei Expeditionserfahrung aufweisen konnte, favorisierte die reine Seexpedition, wobei er im bewußten Widerspruch zur Auffassung der meisten der britischen Experten stand.

## Fußnoten zu Kapitel 1

### Fußnote 1-1:

Aus PGM, 1865, S. 387 entnimmt man folgende Sitzungsdaten : 23.1.65, 27.2.65, 27.3.65, 10.4.65.

Der Sitzung vom 27.3. kommt u.a. deswegen eine besondere Bedeutung zu, da sie in der Londoner "Times" vom 30.3. für einen Leitartikel sorgte. Der Originalartikel war leider nicht verfügbar. Vorgelegen hat eine auszugsweise deutsche Übersetzung (GLOBUS, 1865, S. 118-120). In einem Stil, der an die politische Berichterstattung des "Spiegel" erinnert, legt der Verfasser des Artikels die Schwächen der Expeditionsgrundlagen (und auch die der Diskussionsteilnehmer) bloß.

### Fußnote 1-2:

Kane schreibt auf S. 182 seines Expeditionsberichtes von der 2. Grinnel-Expedition zur Aufsuchung von Sir John Franklin 1853/55 (KANE, 1861): "An open Sea near the Pole, or even an open polar basin, has been a topic of theory for a long time....". Diese Worte beschreiben durchaus den Sachverhalt, wenngleich Kane auch in seinem folgenden Text keine relevanten Zitate liefern kann. Zweifelsfrei hat der Schweizer Landvogt und Laien-Geograph Samuel Engel (1702-1784) einiges dazu beigetragen, die These vom offenen Polarmeer wieder neu zu beleben (ENGEL, 1765, 1772, 1777). Woher Engel den Anstoß zur Beschäftigung mit diesem Thema bekam, liegt bisher im Unklaren. Für die Vermutung, daß in irgend einer Form die Ansichten des renommierten französischen Geographen Philippe Buache (1700-1773) und dessen Bericht über die (apokrypte) Reise des Portugiesen David Melguer, 1660, von Japan nach Europa dabei eine Rolle spielte (BUACHE, 1753, S. 138, 139) fand sich keine Bestätigung. Im folgenden Engels eigene Darstellung (ENGEL, 1777, Einleitung S. 3), die auch eine authentische Quelle für die Verbreitung seiner Vorstellungen in England darstellt: "In 1745 fand mich in beunruhigenden Umstaenden; ich suchte mich zu zerstreuen, durch eine mir angenehme Arbeit: ich waehlte hierzu die Untersuchung der N. O. Durchfahrt. Ein studierender Jüngling allhier, Hr. V., den ich wegen seines vorzüglichen Fleisses und untadelhafter Aufführung von andern unterscheidete und begünstigte, hatte mir, weil er, in Hofnung seiner Zeit einen nuezlichen Gebrauch davon machen zu können, die englische Sprache erlernt, verschiedenes aus Büchern in dieser Sprach uebersez; auch in gleichen Gedanken, wegen der Lage der nördlichen Laendern, mit mir stunde, befande sich selbiger Zeiten, studierens halb, auf der Genfer Akademie: ich sende ihm diese Schrift mit dem Beding, solche niemand mitzutheilen: bey der Zuruecksendung sagte er, daß sie ihm ungemein gefallen; daß er mit einigen daselbst sich aufhaltenden vornehmen Engellaendern davon geredt, welche ihm sehr angelegen, daß er ihnen solche Schrift mittheile, weil ich es ihm aber untersagt, so habe er nicht dawider handeln wollen, sende sie also zuruek. Hr.V. ließe sich bey einem vornehmen Grafen als Hofmeister gebrauchen; nach Endigung der Zeit begeben er sich in 1752 nach London, schriebe mir, daß er wiedermahl verschiedenen Herren davon gesprochen, welche denn sehnlich wuenschten die Schrift zu sehen, und er mich angelegentlich dafuer ersuche. Ich sende sie mit zwey Charten, die ich aber sinther oft verbessert: er übersezte alles ins Englische, und uebergabe sie an die Vornehmsten zu London, so daß schon in 1752 Hr. Ritter Schaub, der lange Jahre in vielen koeniglichen Verrichtungen gebraucht worden, mich durch einen Brief vom 12ten Junii anfrischete, an diesem Entwurf ferners zu arbeiten. Die nuezlichste Bekanntschaft, die Hr. V. fuer dieses allda gemacht, ware die von Hrn. Robert Crammond,.....; dieser Hr. Cr. ließe sich meinen Entwurf ungemein gefallen; er machte ihn auch bei vielen Ministern und Gliedern der Admiralitaet, sonderlich Lord Halifax und Lord Anson beliebt; und zwar bey diesem so stark, daß er Hrn. Cr. versprochen ..... im Fruehling 1754 denselben durch 2 Schiffe ausfuehren zu lassen...."

Engel gibt im weiteren Text Gründe dafür an, weshalb es nicht zur Ausführung der Expedition kam. U.a. wird der von ihm als einflußreich vermutete Einspruch eines Herrn Dobbs erwähnt. Gemeint ist offensichtlich Arthur Dobbs, der Bearbeiter und Initiator der Reise Middleton's in die Hudson Bay (1746), der die Erforschung der N.W.-Passage bevorzugte. (Dazu vergl. auch FORSTER, J.R., 1784, S.450-455.) Ferner wird die Kriegserklärung zwischen England und Frankreich angeführt. 1765, so schreibt Engel, nachdem er inzwischen seine "Sammlung" (an Material zur Arktis, rak) noch ziemlich stark vermehrt hatte, gab er endlich dem Begehren seiner Freunde nach und gab sein Werk in Druck (er gibt nicht an um welches Werk es sich handelt, gemeint ist offensichtlich ENGEL, 1765).

1772 soll sich nach Engels Angaben der inzwischen 80jährige Crammond erneut bei der britischen Admiralität für seine Pläne verwendet haben. Wie es dann zu der von ihm so sehnlich erhofften Nordpolexpedition kam, schildert Engel folgendermaßen: "...; ward der würdige Hr. Daines Barrington, an den König (Georg III, rak) abgeordnet; welcher dann um so viel gnaediger willfahret, als Ihro Majestaet selbst viele Wissenschaft besitzt, solche hoechstens begünstigt, auch eine vorzuegliche Neigung zu der Geographie und Entdeckung aeussert. Sobald solches bekannt ware, thate sich Hr. John Phips hervor, und wünschete, zum Commodor dieses kleinen Geschwaders ernennet zu werden: da er nun selbst in Ansehn stehet, damals ein Parlamentsmitglied war, der aeltere Sohn von Mylord Mullgrave ist, wie er dann 1775 seinen Titel ererbt hat, viele Kenntniß in verschiedenen Wissenschaften durch fleißiges Lesen erworben, auch der Schifffahrt nicht unkundig, anbey seine Wißbegierde zu mehreren Entdeckungen antriebe, so erhielt er seinen Zweck;....." Weiter erklärt Engel daß er mit Phipps über einen gemeinsamen Freund verbunden war. Daher war ihm bekannt, daß Phipps seinen Vorschlag, zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja nach Norden vorzustoßen, nicht annahm. Engel suggeriert durchaus, daß das der Grund war, weshalb Phipps sein Ziel nicht erreichte. Allerdings räumt er dann ein, daß dieser sich offensichtlich an höhere Order gehalten hatte, als er auf direktem Kurs auf den Pol zuhielt.

Die Idee "den Pol zu durchschiffen" geht nach Engels Vermutung auf alte Vorschläge des Dr. McLaurin zurück, die Lord Pringle, der damalige Vorsitzende der Royal Society (RS), höher einstufte als die seinigen. Anschließend an diese Mutmaßung, beginnt Engel mit der Diskussion darüber, ob die Überfahrung des Pols überhaupt physikalisch möglich ist. Zunächst lesen wir: "Ich gestehe, daß gleichwie M.L. (McLaurin, rak) selbst hat wollen die Reise dahin unternehmen (zum Pol, rak), ich in juengeren Jahren die nach meinem System eingerichtete, mit Freuden würde angetreten haben, mit eben so weniger Forcht, als ob ich z.B. auf dem Harlemer Meer schiffen sollte; allein unter und durch den Pol zu schiffen, dahin wuerde niemals Lust bezeigt haben, sondern der Meinung von Capitain Clucni gewesen sein, daß dort entweder Strudel, oder Magnetberg befindlich, wodurch man in einen unvermeidlichen Untergang gesetzt werden doerfte." (ENGEL, 1777, Einleitung S. 15).

An dieser Stelle ist zu bemerken, daß derartige Aussagen, weder der Form noch dem Inhalt nach, dem wissenschaftlichen Standard der Zeit entsprachen. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die Ratschläge Engels hinsichtlich dessen, was im Falle einer Polannäherung zu tun wäre (ENGEL, 1777, S. 16, 17).

Die physikalischen Kernthesen der Engelschen Publikationen von 1765, 1772 u. 1777 waren: Reines Seewasser kann nicht gefrieren (sonst gäbe es ja salziges Eis); und Eis kann nicht auf dem freien Ozean entstehen (in einem Gefäß in die Kälte gebrachtes Wasser, beginnt stets am Gefäßrand zu gefrieren). Eis kann sich daher nur in Landnähe bilden, wo Süßwasser durch die Flüsse geliefert wird. Unter der Voraussetzung, daß das arktische Becken im wesentlichen ein tiefes Meer ist, ergibt sich dann eine zunehmende Eisfreiheit nördlich der eurasischen und amerikanischen Küsten.

Die Texte Engels könnten, wie die obigen Zitate nahelegen, ein impliziter Teil der wissenschaftliche Grundlage für die Bemühungen von Daines Barrington (1727-1800, ab Dez. 1772 Vizepräsident der Royal Society) zur Durchführung einer Nordpolarexpedition zu See über einen Kurs westlich von Spitzbergen gewesen sein. (Zwischen Barrington und Engel bestanden zumindest ab 1774 direkte Kontakte.) Auf Anordnung des Königs Georg III. wurde 1773 die Expedition unter Constantine John Phipps (1744-1792) und Skeffington Lutwidge (1737-1814) ins Werk gesetzt. Die Schiffe waren *Race Horse* und *Carcass*.

In einem ganz hervorragenden Artikel hat Ann Savours die Geschichte dieser durchaus bedeutenden wissenschaftlichen Expedition dargestellt. (SAVOURS, 1984; den Hinweis auf die Forschungen von Savours erhielt Verf. durch William Barr, Canada.) Frau Savours schätzt den Einfluß der in französischer Sprache verfaßten Engelschen Publikation von 1765 auf die Entscheidung zur Durchführung der *Phipps-Lutwidge-Expedition*, 1773, sehr hoch ein. (Obige Fassung lag nicht vor. Alle verwendeten Zitate und Angaben stammen aus den erweiterten deutschsprachigen Fassungen von 1772 und 1777; diese enthalten offenbar keine Modifikationen der physikalisch-geographischen Thesen.) Sie verwendet besondere Mühe darauf, eine direkte Verbindung der ausgedehnten Polarforschungspläne des französischen Weltumseglers Bougainville und der britischen *Phipps-Lutwidge-Expedition* herzustellen, kann aber solche nicht belegen. Ihr Optimismus, daß genauere Archivstudien den Fall erhellen werden, kann bislang nicht geteilt werden. Zu offensichtlich ist die französisch-englische Rivalität auf dem Gebiet der geographischen Entdeckungen zum fraglichen Zeitpunkt. Daß das Vorhaben Bougainvilles die englische Expedition initiiert hat, kann in französischen Archiven ruhig behauptet werden, aber kein englisches Archiv wird die kompromittierende Notiz enthalten, daß die *Phipps-Lutwidge-Expedition* nur deswegen so schnell durchgeführt wurde, um dem großen Bougainville zuvorzukommen. Einen Hinweis gibt allerdings Engel in seiner Publikation von 1777. Aus dieser geht hervor, daß er mit Bougainville im Briefkontakt stand! Außerdem zitiert Engel eine Schrift Barringtons an die RS vom Dezember 1774, also 1 Jahr nach der Beendigung der *Phipps-Lutwidge-Expedition*, in der dieser eine bevorstehende Nordpolarreise Bougainvilles ankündigt (ENGEL 1777, S. 217 u. 218).

Der "Mißerfolg" der *Phipps-Lutwidge-Expedition* (höchste erreichte Breite 80°48'N) konnte sich letztlich nicht als Falsifizierung der Basisthese vom offenen Polarmeer durchsetzen, u.a. deswegen, weil Engel und Barrington hartnäckig und fleißig weiter für diese These agierten. Ihrer Meinung nach war man bei der Expedition 1773 lediglich an ungünstiger Stelle zu einem ungünstigen Zeitpunkt gewesen. Allerdings behinderten die folgenden politischen Ereignisse in Europa weitere großzügige Forschungsexpeditionen, und es dauerte bis 1818, bis man in England erneut eine Expedition via Spitzbergen zum Nordpol entsandte. Zweifelsfrei war John Barrow (1764-1848; Sekretär der Admiralität von 1804-1848) der Motor dieser Unternehmung, die mit der *John Ross-Expedition* des gleichen Jahres in die Baffin Bay korreliert war. Dieses Mal versuchten Buchan und Franklin mit den Schiffen *Dorothea* und *Trent* via Spitzbergen direkt per Schiff zum Pol vorzustoßen. Auch sie erreichten nur eine Breite von 80°34'N (BEECHY, 1843, S. 109; aus Beechy's Erzählung, der 6 wunderschöne Kupfer nach eigenen Skizzen beigelegt sind, kann man wohl eine stille Bewunderung für John Franklin entnehmen, aber keine Kritik an Buchan. Eher ist er bemüht, dessen Entscheidungen zu rechtfertigen). Auch die Ross-Parry-Gruppe mit den Schiffen *Alexander* und *Isabell* war wenig erfolgreich. Besonders hier ließ sich aber der Mißerfolg der Unternehmung an den Fehlentscheidungen von John Ross festmachen; offenbar war aber auch Buchans Entscheidung zur Umkehr nicht kritiklos geblieben (MOUNTFIELD, 1978, S. 71-73, DNB unter Franklin). Erneut wurden die geographischen Ergebnisse der Expeditionen nicht als allgemeingültig angesehen und als Beweis für die Unrichtigkeit der geographischen Hypothesen akzeptiert, sondern die geringen Erfolge wurden der Unfähigkeit ihrer Führer angelastet. Jetzt war offenbar die Situation derart, das die Royal Navy

die Scharte der Unfähigkeit ausweiten mußte. Schon im folgenden Jahr wurde Edward Parry (1790-1855), der Teilnehmer und Kritiker der 1. *John Ross-Expedition* gewesen war, zur Auffindung der Nordwest-Passage ausgeschiedt, und ihm gelang auf Antrieb der legendäre Vorstoß durch den Lancaster Sound bis in den Viscount Melville Sound über 112°W hinaus (wodurch er eine Regierungsprämie von 5000 Pfund gewann). 1827 wollte Parry nun auch Klarheit in die "Spitzbergenroute" zur Erreichung des Nordpols bringen, nachdem seine 2. und 3. Expedition zur Auffindung der Nordwest-Passage nicht mehr so auffallende Erfolge wie die 1. aufweisen konnte. : "In April 1826, I proposed to.....to attempt to reach the North Pole, by means of travelling with sledge-boats over the ice, or through any spaces of open water that might occur". Diese Expedition Parrys (mit J.C. Ross und Francis Crozier an Bord), die nördlich von Spitzbergen bis zur Breite 82°45'N kam (PARRY, 1828, S. 104; BEECHY, 1843, S. 198), nimmt eine Schlüsselstellung in der moderneren Polarforschungsgeschichte ein. Der im Text erwähnte deutsche Geograph August Petermann beispielsweise, zitiert Parry's Spitzbergen-Expedition sehr oft. (Die *Phipps/Lutwidge*- und die *Buchan/Franklin-Expeditionen* sind "vergessen". Leonid Breitfuss, 1864-1950, einer der hervorragendsten Kenner der Geschichte der arktischen Entdeckungen, erwähnt die *Buchan/Franklin-Expedition* gar nicht, der *Phipps/Lutwidge-Expedition* widmet er nur 2 Zeilen; BREITFUSS, 1939. Die *Buchan/Franklin-Expedition* ist kürzlich in der Erzählung "Die Entdeckung der Langsamkeit" von Stan Nadolny verarbeitet worden.)

Petermanns häufig wiederkehrende Zitate der *Parry-Expedition* haben aber nicht den Sinn, die Hypothese vom offenen Polarmeer abzulehnen. Im Gegenteil, sie werden von ihm zur Untermauerung derselben verwendet! Tatsächlich war Parrys Vorstoß zum Pol nicht durch nach Norden hin zunehmende Eismassen, sondern durch die Tatsache, daß man keine größeren zusammenhängenden Eisfelder antraf, auf deren Vorhandensein die Expeditionslogistik gegründet war, behindert worden. Dafür daß die Schlittenboote bis zu 17 mal täglich mit Ausrüstung und Proviant von Wasserrinnen auf das Eis befördert werden mußten, waren diese offensichtlich zu schwer. Hinzu kam, daß das Eis mit Tauwasser und weichem Schnee und Eishindernissen (hummocks) bedeckt war, so daß von einer harten ebenen Eisfläche, wie sie für das Ziehen der Schlittenboote notwendig gewesen wäre, nie die Rede sein konnte. Der Hauptgrund für die Umkehr war allerdings die Süddrift des Eises und des Wassers, die im Vergleich zu dem langsamen Vorankommen des Expeditionscorps so stark wurde, daß sie zuletzt jeden Fortschritt nach Norden kompensierte (PARRY, 1828, S. 103; BEECHY, 1843, S. 196).

Petermann interpretierte die Expeditionsergebnisse derart, daß er annahm daß Parry den "Packeisgürtel" praktisch überwunden hatte und der Seeweg zum Pol frei gewesen war. Diese Interpretation stützte er durch die von ihm konstruierte, im Text erläuterte Analogie aus dem Südpolargebiet, der Durchsegelung des Packeisgürtels vor dem Ross Meer durch James Clark Ross (1800-1862) im Jahre 1841.

Die Petermannsche Interpretation der Texte Parrys ist sachlich nicht gerechtfertigt, wenngleich sich hier Textstellen finden lassen, die aus dem Zusammenhang gerissen hervorragend geeignet sind, um ein offenes Polarmeer zu proklamieren: "... The farther we proceeded, the more the ice was broken; indeed, it was much more so here than we had found it since first entering the "pack" (auf der Breite 81°45'N nördlich von Spitzbergen, Parry, 1828, S. 73). Ein Auszug aus den Petermannschen Texten sei zitiert: "...Durchstößt man diesen Gürtel, so findet man dahinter eine offenere See, ja ein völlig eisfreies Meer. Diese Erfahrung machten Weddell und Sir James C. Ross in der Südsee, Sir E. Parry auf einer Schlittenbootreise in der Grönland- See" (PGM, 1865, S. 145); oder: "... bleibt doch Sir E. Parry's Position unter 82°45'N. Br., in einem vollkommen schiffbaren Meere, ein unangreifbares und nicht wegzuläugnendes Faktum..." Diese Behauptung entspricht nicht der Quelle. Zu Petermanns Entschuldigung könnte man den letzten Satz aus Parry's Erzählung anführen: "...I may add, in conclusion, that, before the middle of August, when we left the ice in our boats, a ship might have sailed to the

latitude of 82°, almost without touching a piece of ice; and it was the general opinion among us that, by the end of the month, it would probably have been no very difficult matter to reach the parallel of 83°, about the meridian of the Seven Islands."

Wie schon im Text dargelegt, war Petermann durchaus nicht der einzige zeitgenössische Verfechter der Hypothese vom offenen Polarmeer, und es gab neben Kane, Morton und Hayes noch weitere prominente Anhänger dieser Idee. In GLOBUS, 1865, S. 96 kommt der bekannte dänische Grönlandforscher Hinrich Rink (1819-1893) zu Wort. Dieser hat allerdings nichts übrig für die Hypothese eines offenen Polarmeeres; diese "geographisch poetische Sünde".

Auch wenn in vielen neueren Publikationen der Eindruck erweckt wird, Petermann sei der Urheber dieser These, so trifft dieses, wie oben gezeigt, nicht annähernd zu. Tatsache ist aber, daß viele der Petermannschen Zeitgenossen ausschließlich ihm die Urheberschaft der These vom offenen Polarmeer zuschrieben, wie die Reaktionen auf seine "epochemachende Schriften" deutlich zeigen. Petermann selbst tat allerdings auch nichts, was zur Erschütterung dieses Nimbus hätte führen können. Erstaunlicherweise findet man in den Petermannschen Schriften keinen Hinweis auf die Publikationen von Landvogt Engel oder Zitate von Ph. Buache, woraus allerdings nicht geschlossen werden darf, daß ihm diese beiden Verfasser nicht bekannt waren, vielmehr legen viele Gemeinsamkeiten in den Publikationen den gegenteiligen Schluß nahe.

Bemerkenswert scheint auch, daß Petermann nie Bezug auf die von Johann Reinhold Forster (1729-1798) verfasste "Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden" nahm. Forster, der Daines Barrington persönlich gut kannte (Barrington hatte ihn und seinen Sohn Georg während ihres Aufenthaltes in England zeitweise gefördert\*), kritisierte dessen Festhalten an der These von der Ungefrierbarkeit des Seewassers wiederholt und mit Nachdruck (FORSTER J.R., 1784, z.B. S. 74, 402, auch S. 330, wo er behauptet, daß ein Herr Nairne, 1776, eindeutig die Gefrierbarkeit des Seewassers nachgewiesen hätte; in FORSTER, G., 1778/80, Repr. 1983, S. 950 Fußnote, wird als Quelle dieser Behauptung angegeben: "LXVI. Band philosophical Transactions, 1. Theil").

Hingewiesen sei auf eine Karte von M. Buache, Paris 1763, auf der die Antarktis völlig konträr zur damals verbreiteten Vorstellung, durch ein großes Binnenmeer gebildet wird (offenbar stark verkleinerter Abdruck bei ANDRIST, 1963, S. 84)

Nach dem oben Dargelegtem ist es durchaus nicht als Kuriosum anzusehen, daß auch Jule Verne in seiner zweibändigen Erzählung, "20 000 Meilen unter dem Meer", von einem, mit einer Eisbarriere umgebenen warmen antarktischen Binnenmeer ausgeht, in dem ein reiches Tierleben herrscht.

\*Die Teilnahme der Forsters an der Cookschen Reise 1772-1775 dürfte wesentlich auf die Fürsprache Barringtons zurückzuführen sein. Zu Barringtons Einfluß auf die Regierung und auch zu Hinweisen seiner Verbindung mit den Forsters vergl. DNB, 1908, Vol. 1, S. 1206-1208.

#### **Fußnote 1-3:**

Von der französischen *La Recherche-Expedition*, 1838/40, die u.a. nach Spitzbergen führte, erhielt Petermann durch ein Schreiben von Charles Martins (Montpellier) am 20. Juni 1865 Kenntnis. Aus diesem Brief veröffentlichte er das folgende Zitat (PGM, 1866, S. 28): " Mit großem Interesse lese ich Ihre Aufsätze über den Nordpol und die besten Mittel, ihn zu erreichen. Ich bin ganz Ihrer Meinung, Spitzbergen's Meer ist der rechte Weg. Im J. 1839 war ich mit der Recherche unter dem 80° N. Br. und wir sahen kaum einige verirrte Eisschollen. Mit einem Schraubendampfer wäre es vielleicht gelungen, aber die Recherche war ein Segelschiff, nur vorn gepanzert und der Kapitän wagte es nicht."

MARTINS, 1868, in der von dieser Expedition berichtet wird, gibt keine schlüssige Aufklärung über die Eisverhältnisse. Offensichtlich ist aber, daß die *L a*

*Recherche-Expedition* weder 1838 noch 1839 ernsthaft versuchte in hohe Breiten vorzustoßen.

Petermann erwähnte 1865 MARTENS, 1675, und hatte Kenntnis von den Ergebnissen der schwedischen Expeditionen 1858 und 1861. (Vergl. z.B. PGM, 1865, S. 150/151, dort Fußnote und den Artikel über die Steinkohlenlager auf Spitzbergen S. 191.)

## Kapitel 2

### Versuch einer deutschen Nordfahrt im Jahre 1865

Die Zitate am Schluß des 1. Kapitels zeigen, daß zunächst kein national deutscher Bezug in der Petermannschen Agitation für die Polarforschung vorhanden gewesen ist. Offenbar war Petermanns Motiv überwiegend persönlicher Natur, nämlich als Wegbereiter und Theoretiker der Polargeographie Anerkennung zu finden. Diese Vision stand sicher auch in gutem Einklang mit seiner verlegerischen Tätigkeit. Die deutsch-nationale Saite brachte er erst zum Klingen, nachdem die abwartende und skeptische Haltung der Autoritäten in England keine schnelle Überprüfung seiner Ideen durch eine britische Expedition mehr erwarten ließ. (Zum Ausdruck "deutsch-national" siehe Fußnote 2-1.) Dabei kam ihm die zustimmende Reaktion zweier Persönlichkeiten zur Hilfe: Die begeisterte Zuschrift des österreichischen Admirals von Wüllerstorff, also des Mannes, der die *Novara-Expedition* um die Welt geführt hatte, sowie der Vorschlag Otto Volgers, unter dem Dach des Freien Deutschen Hochstifts (FDH) eine "geographische Versammlung" in Frankfurt einzuberufen.

Am 23. Juli 1865 kam diese "geographische Versammlung" zustande. In der Einladung hierzu wird kein Zweifel gelassen, daß in der Hauptsache darüber diskutiert werden soll, wie "die Veranstaltung einer Deutschen Nordfahrt" zu realisieren ist. Als zweiter wesentlicher Diskussionspunkt wird die Idee zur Gründung einer wissenschaftlichen "Deutschen Seewarte" genannt. Die besagte Versammlung findet in der Literatur zur deutschen Polarforschung überwiegend sehr kurze Erwähnung. Etwas ausführlicher ist nur die Arbeit WELLER, 1911, die jedoch durchgehend bemüht ist, Petermann als eine Art Nationalheld zu charakterisieren, was besonders im Zusammenhang mit den Geschehnissen um die Frankfurter Versammlung zu Verzerrungen führt. In dem Buch von Fritz Adler zur Geschichte des Freien Deutschen Hochstifts findet die "historische" Sitzung vom 23. Juli 1865 keine Erwähnung (ADLER, 1959). Die Publikation "Amtlicher Bericht über die erste Versammlung deutscher Meister und Freunde der Erdkunde, 1865" im folgenden stets mit AB zitiert, stellt nicht nur ein Sitzungsprotokoll dar, sondern widmet 14 klein bedruckte Folienseiten allein der Vorgeschichte der Versammlung.

In den PGM 1865, S. 419 werden unter der Überschrift "Die Deutsche Nordfahrt, Stimmen für und wider", 8 große Zeitungsbeiträge aus allen Teilen des Deutschen Bundes zitiert. Alle Beiträge beziehen sich mittelbar auf diese Versammlung, indem sie im wesentlichen den Sinn von Polarexpeditionen diskutieren. Nur einer der Beiträge spricht sich gegen die Durchführung einer Nordfahrt aus und übt Kritik an den von Petermann in Frankfurt gemachten Ausführungen. Man fragt sich, wie

diese massive Presseresonanz zustande kam, denn nur einer der zitierten Artikelschreiber war selbst bei der Versammlung zugegen (Oberleutnant Woldemar Schultz). Der Grund lag darin, daß Petermanns vielzitierte Frankfurter Rede, auf die im weiteren Text und in Fußnote 2-4 eingegangen wird, nicht nur in den PGM veröffentlicht wurde, sondern auch schon Anfang August als Sonderdruck im Buchhandel erhältlich war. (Die "Hamburger Nachrichten" berichten in der Ausgabe vom 17. August 1865, daß Petermanns Vortrag über eine deutsche Erforschungsreise in die arktische Zentralregion "als Manuskript gedruckt und zur Vertheilung gelangt ist.") Daß Petermann den Redetext, ähnlich wie zuvor die Separatabzüge seiner "Sendschreiben", an Journalisten und Redaktionen verschickte, ist naheliegend.

Bei der Suche nach Artikeln, die sich unmittelbar auf die Versammlung beziehen, fanden sich Beiträge in 6 Frankfurter Zeitungen. Keiner der Beiträge enthält kritische Kommentare oder läßt einen Rückschluß auf die Versammlungsatmosphäre zu (Fußnote 2-2). Das 70seitige gedruckte Protokoll der Versammlung (AB, 1865), bleibt somit auch diesbezüglich die wichtigste Quelle:

Man erkennt, die Versammlung wurde überhastet einberufen. Zwischen dem Abgang der Einladung und dem Versammlungsbeginn lagen nur 14 Tage. Von den 71 Personen die die Teilnehmerliste namentlich aufführt, waren der überwiegende Teil interessierte Laien aus Frankfurt und Umgebung.

Dennoch war die Versammlung gerade personell interessant. Es trafen hier nämlich erstmals 4 Männer zusammen, die im weiteren Verlauf der Geschichte Bedeutendes für die Polarforschung geleistet haben: Wilhelm von Freeden, Dr. Georg Neumayer, August Petermann und der Geologe Ritter Prof. Dr. Ferdinand von Hochstetter aus Wien. Petermann und Hochstetter waren allerdings schon seit Jahren im regen Kontakt miteinander (Fußnote 2-3).

Petermann war als Referent zu dem Tagesordnungspunkt Nordfahrt geladen. In einem langen Vortrag forderte er die Aussendung einer Nordfahrt noch im Jahre 1865. (Fußnote 2-4 gibt eine Vortragsgliederung. Eine zeitgenössische Interpretation des Vortrages findet man in der HANSA, No. 44 vom 27.8.1865.)

Die Rede hat, wie schon oben angedeutet, später in der Presse eine breite, auffallend positive und unkritische Resonanz gefunden. Auf dem Geographentag indes regte sich eine Opposition gegen die Petermannschen Ausführungen. Während Freeden in einer ersten Stellungnahme nur vorsichtige Kritik übte und andeutete, daß er eine 6wöchige Reise (statt der von Petermann vorgeschlagenen Dreimonatsreise) trotz sicher auftretender Organisations- und Personalschwierigkeiten für durchführbar hielt, lehnte Hochstetter die Idee der sofortigen Durchführung einer "vorläufigen Spähefahrt" ab. Neumayer folgte Hochstetters Auffassung. Eine schlecht ausgerüstete und unvorbereitete Expedition würde der Sache mehr schaden als nützen; "wir sollten im nächsten

Frühjahr im Felde" sein, so seine Meinung. (Zitat aus seiner nachgereichten schriftlichen Begründung in AB, 1865, S. 48/50; Details siehe auch in der Fußnote 2-9.) Petermann zog daraufhin seinen Antrag auf eine "vorläufige Pionierfahrt" (im Jahre 1865) zurück!

Somit war es für die Versammlung nur noch eine Formsache, dem Antrag Petermanns auf Veranstaltung einer "Deutschen Nordfahrt" (im Jahre 1866) zuzustimmen. Neumayer wiederum faßte den Stand der Sache sehr treffend zusammen, indem er bat, daß sich das FDH deutlich zur Annahme des Antrags erklären möge, und gleichzeitig vorschlug, einen Ausschuß zur Verwirklichung der Nordfahrt zu bestellen. Von Freedens präzisierte den Ausschußgedanken. Nicht nur "Gelehrte", sondern auch "Rheder und Kaufleute" sollten diesem angehören. Die Beschaffung der Geldmittel, er spricht von 150.000 Talern, sollte nach seiner Auffassung den "Erwägungen des Ausschusses" vorbehalten bleiben. Der Ausschuß wird "gewählt". Die benannten Ausschußmitglieder sind im wesentlichen durchaus sachkompetent, und die meisten der gewählten Personen haben in der Tat später eine Rolle bei der Durchführung der 1. und 2. deutschen Nordpolarfahrt gespielt. (Liste der Ausschußmitglieder siehe Fußnote 2-5.) Ansonsten scheint die Wahl eines (Exekutiv!) Ausschusses durch eine Vereinigung, der die meisten gewählten Ausschußmitglieder nicht angehören und die auch bei der Wahl nicht anwesend sind, eher als ein Kuriosum. Es fand sich kein Hinweis darauf, daß dieser Exekutivausschuß jemals getagt, geschweige denn Beschlüsse gefaßt und verwirklicht hat.

Es ist hinlänglich verbreitet, daß die Durchführung einer "Rekognoscirungsfahrt" im Jahre 1865 von Petermann betrieben wurde. Soweit bekannt, hat aber noch nie ein Autor darauf aufmerksam gemacht, daß diese Handlung im krassen Widerspruch zu den Beschlüssen des Frankfurter Geographentages stand. Was bewog Petermann zu solchem Tun? Quellen zur Beantwortung dieser Frage sind u.a. die in Österreich erschienene Fachzeitschrift "Archiv für Seewesen", im folgenden stets mit AfS zitiert und abgekürzt, 1865; GLOBUS, 1865; HANSA, 1865; PGM, 1865 und 1866; WELLER, 1911, S. 80; ABEL/JESSEN, 1954, S. 6.

Petermanns eigene Schilderung (PGM, EH 16, 1865, S. 12-25) beginnt mit einer Lüge, indem er sagt, daß die geringe Aussicht, einen geeigneten Schraubendampfer an der deutschen Nordseeküste aufzutreiben, der Grund für die Zurücknahme seines Antrages auf der Frankfurter Geographenversammlung gewesen ist. Diese Version wird sowohl in WELLER, 1911, als auch von ABEL/JESSEN, 1954, übernommen. AB, 1865, und den verschiedenen Pressestimmen zufolge, war von dem Problem, ein geeignetes Schiff zu beschaffen, in Frankfurt nie die Rede gewesen. Vielmehr beweist die in AB, 1865, protokollierte Stellungnahme Freedens, daß die Durchführung einer sofortigen Fahrt als machbar angesehen wurde. Petermanns Rücknahme des Antrages erfolgte auf Grund der sachlichen Einwände Neumayers und Hochstetters! Bezeich-

nenderweise erwähnt Petermann in seiner Darstellung die Namen Freeden, Hochstetter und Neumayer nicht.

Petermanns Vorgehen war ein die Intentionen und Beschlüsse der Geographenversammlung ignorierender Alleingang. Demjenigen deutschen Seemann, der noch 1865 von Hammerfest in nordöstliche Richtung vorstößt (möglichst bis 80°N) und die Strömungsverhältnisse zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja "rekognoscirt", verspricht er einen Preis von 1000 bis 2000 Thalern. (Diese Preisauslobung ist im PGM, EH 16, 1865, im Fettdruck ausgeführt.) Das ganze Unternehmen wurde von Petermann als eine "kleine Segelfahrt" bezeichnet. (Man fragt sich, wofür dann dieses hohe Preisgeld ausgelobt wurde; das Jahresgehalt eines 1. Steuermannes betrug zum damaligen Zeitpunkt weniger als 500 Taler.)

Die ausführlichste Schilderung der ganzen Vorgeschichte liefert die HANSA in ihrer Beilage zum Heft 44. Auch dieser Artikel erwähnt weder Freeden noch Neumayer. Er dichtet sogar zu der Petermannschen Lüge eine weitere hinzu, indem er die Unmöglichkeit der Geldbeschaffung als ein Ablehnungsgrund der Versammlung in Frankfurt anführt. Das ganze birgt schon den Keim einer Legendenbildung, wenn behauptet wird, daß die irrigen Gründe zur Ablehnung der Fahrt kostbare 3 Wochen Zeit gekostet haben. Der Artikel ist mit "Th." unterzeichnet, was mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Georg Thaulow, den Mitherausgeber der HANSA hindeutet. Thaulow stellt die Aktivitäten des preußischen Korvettenkapitäns Reinhold Werner in den Mittelpunkt seines Artikels. (Weitere Details siehe Fußnote 2-6.)

Tatsächlich lief am 31. August 1865 die *Queen of the Isles* aus Hamburg aus. Die erste deutsche Nordpolarfahrt hatte begonnen. Petermann berichtete später nur oberflächlich darüber wie diese Fahrt zustande kam (PGM, EH 16, 1865, S. 14-23). Ausführlich hingegen schildert er den "Reiseverlauf". Nach seiner Darstellung nahm KKpt. Werner unter Verzicht auf das Preisgeld die Angelegenheit in die Hand. Dieser konnte allerdings kurzfristig keinen Diensturloab erwirken, so daß er das Expeditionskommando auf Kapitän Hagemann aus Bremen übertragen mußte. (Weitere Teilnehmer siehe Fußnote 2-7.)

Das Expeditionsschiff, der britische, eiserne Schraubendampfer *Queen of the Isles*, 200 Tonnen, 40 PS, wurde durch Bemühungen Werners in London gechartert. Die Charter wurde unter Einschaltung und mit Garantien der Hamburger Firmen Ross Vidal, Schön, Laeisz und Herz Söhne bewerkstelligt. Der Hamburger Bürgermeister Sieveking konnte am 18. August die Bewilligung eines Senatszuschusses zu der Expedition in Höhe von maximal 2000 Taler verkünden (StA HH, Senatsprotokolle, 1865, No. 3), und in Bremen wurde privat auf Initiative von Joh. Carl Vietor in kurzer Zeit die gleiche Summe gesammelt, so daß vor Expeditionbeginn 4000 Taler zur Verfügung standen. (Die Angaben zur

Bremer Sammlung aus PGM, EH 16, S. 23, Einzelheiten zur Initiative des Hamburger Senats siehe Fußnote 2-8.)

Die Geschichte dieser Fahrt ist schnell erzählt. Nach verschiedenen Verzögerungen verließ das Expeditionsschiff am 31. August 1865 um 06.30 Uhr den Hamburger Hafen. Unweit Otterndorf mußte um 15.20 Uhr wegen eines Maschinenproblems auf der Elbe geankert werden. Der Defekt ließ sich nicht kurzfristig mit Bordmitteln beheben. "Capitain" Hagemann konnte mit dem englischen Steamer *Berlin* nach Hamburg zurückkehren, von wo er der *Queen of the Isles* einen Schleppdampfer entgegen schickte (u.a. Hamburger Nachrichten, Montag 4. Sept. 1865). Da mindestens 8 Tage zur Reparatur veranschlagt wurden (nach HANSA, 1865, No. 45, 14 Tage), wuchs die Einsicht, daß die Jahreszeit für eine Nordpolarfahrt viel zu weit fortgeschritten war. Es wurde auf die Fahrt verzichtet.

Man fragt sich, wer hatte die Einsichten, wer verzichtete? Wer stand für die erheblichen Kosten aus dem Chartervertrag ein? Offenbar wurden alle diese Fragen durch KKpt. Werner geregelt. Dieser hatte das Unternehmen betrieben und mußte jetzt für die Folgen einstehen. Als Quelle dieser Vermutung diente der Artikel "Die deutsche Nordfahrt" AfS, 1865, S. 331, die schon oben erwähnte HANSA No. 44, sowie die HANSA No. 52 vom Dez. 1865. In der letzterwähnten Publikation ist ein Vortrag des "Corvetten-Capitains" Werner, den dieser auf der Sitzung der "Geographischen Gesellschaft in Berlin" am 2. Dez. 1865 hielt, vollständig abgedruckt. In diesem Vortrag stellt sich Werner ohne Einschränkung in die Verantwortung für die mißlungene Nordfahrt. Er erneuert sogar seinen Anspruch auf Führung einer im Jahre 1866 auszuführenden Fahrt. Er macht konkrete Angaben zu den Kosten und zu den seiner Meinung nach geeigneten Schiffen. (Diese Angaben decken sich weitgehend mit einem unsignierten HANSA Artikel im Heft 45 "Das Scheitern der diesjährigen Recognoscirungsfahrt nach Norden".) Zusammenfassend kann man sagen, daß Werners Ausführungen den Sinn hatten, die preußische Regierung in die Pflicht zu nehmen:

"Meine Ansicht ist daher, dass eine Regierung das ganze Unternehmen leitet, und zwar unsere Preussische. Sie ist die Vertreterin der maritimen Interessen Deutschlands, sie besitzt die Mittel um die Ausführung energisch zu fördern, und unter ihren Auspicien dürfen wir der Nordfahrt ein gutes Prognosticon stellen. Durch das Vorgehen der Regierung wird dem Volke keineswegs die Gelegenheit genommen, ebenfalls sein Interesse für die wichtige nationale Sache zu bethätigen. Es kann immerhin Summen aufbringen um die ganzen oder theilweisen Kosten zu decken, und es kann fernerhin durch Beschaffung von Ausrüstungsgegenständen, Instrumenten und Comfortartikeln hinlänglich seine Theilnahme für das Unternehmen an den Tag legen. Wenn uns nicht andere Länder zuvorkommen und uns die schöne Gelegenheit, unseren nationalen Werth auf dem Meere zu zeigen, verloren sein soll, dann muß schleunigst ans Werk gegangen werden. Ich habe, soviel in

meinen schwachen Kräften steht, gethan, um die Ausführung zu fördern. Die Ansichten eines einzelnen Seemannes können jedoch in den maassgebenden Kreisen immer nur einen sehr bedingten Wert haben. Erst wenn sie von den Vertretern der Wissenschaft, von einer Versammlung, wie die Ihre, gebilligt sind, werden sie soviel Gewicht erhalten, um dem vorhandenen Interesse durch die That Ausdruck zu geben. ..." (HANSA No. 52, 1865, weiteres Kurzzitat und Kommentar siehe Fußnote 2-9.)

Werners Hoffnung, daß der preussische Adler bald in den Nordpolarregionen seine Schwingen entfalten möge, sollte nicht in Erfüllung gehen. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß Werner mit dem ersten mißlungenen Versuch einer Nordfahrt aus der deutschen Polarliteratur verschwindet. Bezeichnend ist die einzige winzige Erwähnung Werners in der Dissertation von Hermann Rüdiger, München 1912, "Deutschlands Anteil an der Lösung der polaren Probleme". Rüdiger schreibt im Zusammenhang mit einer Würdigung der Verdienste Petermanns für die Polarforschung: "... Sehen wir ab von der völlig gescheiterten Vorberaufahrt des Jahres 1865 unter Kapitän Werner, so dürfen wir 7 deutsche Expeditionen als sein Werk bezeichnen. ..." (RÜDIGER, 1912, S. 16; Bemerkung zu RÜDIGER, 1912 siehe Fußnote 2-10.)

Im Anhang 2-3 findet sich nach dem Titelblatt des "Amtlichen Berichtes" der Petermannsche, 5 Punkte umfassende Plan für eine Recognoscierungsfahrt im Spätsommer 1865. (Vergl. Fußnote 2-4 unter Punkt 31.) Der dann in Anhang 3-6 folgende "Vortrag des Herrn Dr. Georg Neumayer" beschäftigt sich im wesentlichen mit der Idee einer Gründung für eine deutsche Seewarte, steht also nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vorstehenden Kapitel. Allerdings besteht insofern ein enger Zusammenhang mit der vorliegenden Arbeit, da der zitierte Vortrag auch den ersten öffentlichen Aufruf zu einer deutschen Südpolarforschung darstellt.

## Zusammenfassung des 2. Kapitels

Auf Initiative Otto Volgers kam es am 23. Juli 1865 kurzfristig zu der sogenannten "Geographenversammlung" in Frankfurt, wo August Petermann seine Polarforschungspläne zur Diskussion stellte. Infolge einer sehr starken Presseresonanz auf dieses Ereignis wurde die "Polarfrage" dem breiten Publikum in Deutschland bekannt und die Möglichkeit ihrer Lösung durch deutsche Seeleute und Wissenschaftler erwogen.

Auf der Versammlung wurde beschlossen, alle Kräfte auf eine Polarexpedition im Jahre 1866 zu fokussieren.

In einem Alleingang versuchte Petermann dennoch eine sofortige Polarfahrt zu initiieren. Spontane Hilfe wurde ihm zuteil durch die hamburgische und bremische Kaufmannschaft, die noch im Jahre 1865 Geld aufbrachte, um eine Erkundigungsexpedition durchführen zu können. Hervorzuheben ist das Engagement des preußischen Korvettenkapitäns Reinhold Werner, der unter Einsatz seines privaten Vermögens noch Ende August 1865 ein gechartertes Schiff nach Norden absandte, welches jedoch wegen technischer Defekte nicht weiter als bis zur Elbmündung gelangte.

Werner war nicht auf der "Geographenversammlung" anwesend gewesen. Es ist deutlich erkennbar, daß ihm die wirklichen Gründe für die Ablehnung einer Nordfahrt im Jahre 1865, speziell die von Dr. Georg Neumayer vorgebrachten, nicht bekannt oder nicht verständlich waren. Die ihm zugetragenen verzerrten Begründungen, "keine qualifizierten Männer, keine geeigneten Schiffe", haben vermutlich seinen Ehrgeiz als Seemann getroffen und dadurch seine umfangreichen Aktivitäten ausgelöst.

## Fußnoten zu Kapitel 2

### Fußnote 2-1:

Zu dem Ausdruck deutsch-national, um Mißverständnissen vorzubeugen, folgende Erläuterungen: Im Juli 1865 existierte bekanntlich kein deutscher Nationalstaat. Die Vereinigung der deutschen Staaten, der Deutsche Bund, war praktisch und politisch zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Dies bedeutete, daß der Bundestag in Frankfurt weder legislative noch exekutive Gewalt hatte. Jede Vorlage blieb im Gestrüpp der unterschiedlichen Einzelinteressen der verschiedenen Königreiche, Fürstentümer und Freistädte hängen. Zeitungsartikel aus jener Zeit kennzeichnen die Situation mit solchen Worten wie "Possenspiel" und "Narretei". Allerdings belegt die Sichtung der Zeitungen und sonstiger Publikationen aus jenem Zeitabschnitt auch einen anderen bekannten Sachverhalt, das ist der brennende Wunsch großer Teile der deutschen Bevölkerung nach einer nationalstaatlichen Vereinigung. "Man wünscht sich Deutschland", und zwar energischer als jemals zuvor seit dem Bestehen des Deutschen Bundes. Das neuerliche Aufflammen dieses Wunsches hatte seinen Ursprung wesentlich in der letzten (halbwegs) gemeinsamen Aktion des Deutschen Bundes, der "Bundesexekution" gegen Dänemark (1864). Zweifelsfrei war diese Lösung der "Schleswig-Holsteinfrage" das Werk Preußens. Die Einbeziehung Österreichs und anderer deutscher Staaten verwischte jedoch den Eindruck einer preußischen Annexion. Das Ideal des deutschen Staates, die "großdeutsche Lösung", ein Deutschland mit Preußen und Österreich, schien zumindest zwischenzeitlich in erreichbare Nähe gerückt zu sein. Der Ausdruck deutsch-national, so wie er im Zusammenhang mit Petermanns Plänen zur Durchführung einer Nordpolarexpedition verwendet wird, bedeutet also, daß Petermann die Expedition unter Beteiligung aller Staaten des Deutschen Bundes durchzuführen gedachte. Da im Jahre 1865 kein Nationaldeutschland existierte, hätte eine solche Expedition einen nicht zu übersehenden Symbolcharakter gehabt. (Dazu siehe z.B. den Schriftwechsel zwischen Hochstetter und Petermann Kap. 3.)

Man beachte aber, daß der Ausdruck "deutsch-national" häufig als Terminus gebraucht wurde. Die "Deutsch-Nationalen" waren die Anhänger der "Nationalvereins" die einen deutschen Nationalstaat (zunächst) ohne Österreich anstrebten, die kleindeutsche Lösung der Vereinigung. Petermann war Mitglied des Nationalvereins, wie u.a. aus seiner Korrespondenz mit Arthur Breusing implizit hervorgeht (s. auch WELLER, 1911, S. 87). Daß Petermann andererseits eine "großdeutsche" Expedition anstrebte, mag als Widerspruch empfunden werden. Zur Erklärung mag folgendes dienen: Die Begriffe großdeutsch, kleindeutsch waren mit der Hegemonie Österreichs bzw. Preußens verknüpft. Petermann, Volger u.a. dachten offenbar weder an das eine noch an das andere, sondern an ein paritätisch geführtes Großdeutschland. Man beachte auch, daß es bereits 1863 zu einer Annäherung zwischen dem "Nationalverein" und dem "Reformverein" kam.

### Fußnote 2-2:

Auf der Versammlung waren mindestens 4 Herausgeber/Journalisten anwesend:

Becker, Heinrich; Herausgeber des "Arbeitgeber" in Frankfurt

Hadermann, Nikolaus; Herausgeber des "Volksfreundes" in Frankfurt

Müller-Renz, Friedrich; Berichterstatter in Frankfurt

Stay, Philipp, Dr. phil.; Herausgeber der "Neuen Nachrichten" in Frankfurt

An Franfurter Blättern lagen vor:

"Didaskalia", Hrsg. Hammeran,

"Frankfurter Journal", Hrsg. Hammeran,

"Frankfurter Nachrichten", Redakteur u. Verleger, J.G. Holtzwardt,

"Frankfurter Postzeitung",

"Frankfurter Tageblatt", Redakteur u. Verleger, Jacob Wohlfahrt Jun.,

"Volksfreund", Hrsg. N. Hadermann, Redakteur G. Umpfenbach.

In den "Hamburger Nachrichten" erschien am Sa., dem 29. Juli 1865 ein kenntnisreicher Artikel zu den Vorgängen auf der Frankfurter Versammlung. In diesem wird deutlich zum Ausdruck gebracht, daß der Vorschlag, eine Nordfahrt noch im Jahre 1865 auszuführen, durch von Hochstetter und Neumayer abgelehnt wurde. Im weiteren beschäftigt sich der Artikel mit Neumayers Versammlungsvortrag. Der Artikelverfasser läßt Neumayer die Frage aufwerfen, wie und auf welche Weise die maritime Stellung Deutschlands am besten gesichert werden kann. "Redner glaubt nur durch Gründung einer wissenschaftlichen Autorität für Nautik und wissenschaftliche Expeditionen dieses Ziel erreichen zu können. Die Versammlung erklärt nach Anhörung des Vortrages die Gründung einer deutschen Seewarte für ein dringendes Erfordernis."

Auch der Hansa-Artikel zur Frankfurter Versammlung (HANSA 44, 27. Aug. 1865) läßt tiefere Kenntnisse des anonymen Schreibers von dem Versammlungsergang erahnen, was indes nicht von der Beilage derselben Nummer behauptet werden kann. Es liegt die Vermutung nahe, daß Freeden, der einzige norddeutsche Teilnehmer der Versammlung, bei der Abfassung des ersten der beiden oben genannten Artikel beteiligt war.

#### **Fußnote 2-3:**

Der früheste bekannte Brief Hochstetters an Petermann stammt vom 15. August 1861 und bezieht sich u.a. auf den Plan der Herausgabe eines Atlas von "New Zealand" (AHHVGG).

Es sei noch erwähnt, daß Prinz Adalbert von Preußen, Theodor von Heuglin und Admiral von Wüllerstorff von der Presse als Teilnehmer und Referenten angekündigt wurden. Tatsächlich war jedoch keiner dieser Prominenten auf der Versammlung anwesend. Ein Entschuldigungsschreiben Prinz Adalberts, der als Ehrenpräsident der Versammlung eingeladen worden war, wurde verlesen. Dieses Schreiben läßt die Interpretation zu, daß sich Prinz Adalbert mündlich mit Otto Volger verständigt hatte (AB, 1865, S. 23/24).

#### **Fußnote 2-4:**

Die Rede ist abgedruckt im "Amtlichen Bericht zur ersten Versammlung der Freunde und Meister der Erdkunde des Freien Deutschen Hochstifts", Frankfurt, 1865, ferner in PGM Ergänzungsheft 16, 1865, "Spitzbergen und die arktische Zentralregion". Sie hebt vorrangig auf die nationale Bedeutung der Nordfahrt ab. Wohl werden die wissenschaftlichen Disziplinen aufgezählt, die von der Polarforschung erheblich profitieren sollen, allein, es wird nicht ein einziger wissenschaftlicher Grund angegeben! Auf der Suche nach der in der Rede enthaltenen Botschaften wurde versucht, eine Linie oder Struktur herauszuarbeiten. Im folgenden findet man die Hauptpunkte in der Reihenfolge des Redetextes:

1. Feuilletonistische Einleitung;
2. Zitate aus Briefen von Wüllerstorff und Werner an Petermann;
3. Hochloben der Versammlung und der Versammelten; besondere Erwähnung der Namen Neumayer, von Freeden und von Hochstetter;
4. Aufzählung der Begriffe Geographie (Topographie), Meteorologie, Geologie, Hydrographie, Meeresströmungen, Erdmagnetismus, Zoologie, Botanik und Ethnographie als die Wissenschaften, deren Kern und Schlüssel im Nordpolargebiet liegen soll;
5. lange Erläuterungen zu den "Mamuththieren" in Sibirien und Abschweifungen hieraus;
6. Hebung des deutschen Seewesens allgemein; speziell werden 3 Punkte herausgestellt;
  - a) Eignung der Expedition zur Hebung des Seewesens;

- b) Deutsche sind ebensogut geeignet wie andere, eine arktische Expedition auszuführen;
- c) Deutsche sind ebenso befähigt, Forschungsreisen zur See auszuführen wie zu Lande;
7. über den Walfischfang zwecks Hebung der seemännischen Ausbildung;
  8. wissenschaftliche Fahrten und Entdeckungsfahrten sind von größter Wichtigkeit für den Ausbau der Marine;
  9. Verfall der deutschen Hanse, Francis Drake, Einführung der Kartoffel;
  10. österreichische *Novara-Expedition* und die preußische Expedition nach Ostasien;
  11. Verdienste der Engländer, Russen, Franzosen, Amerikaner, Holländer, Schweden, Norweger und Dänen um die Polarforschung;
  12. besondere Würdigung Bellingshausens;
  13. zur *Spitzbergen Route*
  14. englische *Baffin Bay Route*, auf diesem Wege entdecktes Gebiet, Kosten-schätzung bezogen auf das entdeckte Areal;
  15. Vorteile des Einsatzes von Dampfkraft bzw. Schraubendampfern;
  16. Erneuter Exkurs in die Entdeckungsgeschichte der Erde (Römer, Araber, Columbus, Magellan, Drake, Cook);
  17. Erwähnung der Eisbarriere im Nordpolarmeer (Packeisgürtel);
  18. Erwähnung der "Roßschen Eiswand" (Schelfeiskante der Antarktis): "... aber diese ruht nach meiner Überzeugung auf niedrigem Lande ...";
  19. Interpretationen zu Scoresby's und Clavering's Reisebeschreibungen;
  20. Ausdehnung Grönlands, Erforschung der Ostküste Grönlands als Aufgabe einer deutschen Nordfahrt;
  21. Berufung der Deutschen als Forscher;
  22. Erwähnung des Begriffes "Geographic des Meeres";
  23. Vergleich der Pensionen deutscher und englischer Forscherwitwen;
  24. "Deutschland hat Schraubenschiffe aller Art, ... Mannschaften genug ... für eine Sommer-Expedition nach Norden";
  25. Kosten: 50.000-150.000 Thaler (für eine Hauptexpedition);
  26. Schweden als Vorbild der Arktisforschung;
  27. Erwähnung des Prinzen Adalbert von Preußen und dessen lebhaftes Interesse;
  28. Hamburger mit ihrem immensen Reichtum (namentlich genannt wird der "Hamburger Crösus" Carl Heine);
  29. Weitere Tiraden bezüglich reicher Privatleute;
  30. Antrag auf Beschlußfassung zur sofortigen Ausrüstung einer "Deutschen Nordfahrt";
  31. 5 Punkte Plan der ersten Fahrt (Text siehe Anhang 3);
  32. Erörterungen darüber, wie diese Fahrt zustande zu bringen ist;
  33. Erläuterung des Vorteils einer "Rekognoscirungsfahrt", die sich in der völlig allein stehenden Aussage erschöpft, "daß dadurch viel, sehr viel erreicht und gewonnen werden würde";
  34. Spende von 100 Gulden und Zusage für weitere 5.000 Gulden;
  35. Zum Thema Übung für Seeleute: Die Nordfahrt als "direktes Mittel zur Hebung unseres Deutschen Seewesens".

Herbert Abel und Hans Jessen bezeichnen die Rede als geschickt formuliert (ABEL/JESSEN, 1954, S. 5). Festzuhalten ist, daß sie in der zeitgenössischen Presse offenbar überwiegend Zustimmung fand. Verfasser ist bis dato nur die eine kritische Stellungnahme von Franz Maurer in der Rheinischen Zeitung vom 29. Oktober 1865 bekannt, die in den PGM, 1865, S. 421 abgedruckt ist.

#### **Fußnote 2-5:**

In der Druckschrift "Amtlicher Bericht über die erste Versammlung Deutscher Meister und Freunde der Erdkunde in Frankfurt a. M. im Heumonat 1865" findet man auf Seite 51 folgende wörtlich übernommene Liste:

"Gräfe,.....Dr, gewesener Schiffskapitän in Hamburg.

Godefroy, Gustav, Senator in Hamburg.

Freeden, Wilhelm von, Dr. phil., Rector der Großh. Oldenb. Navigationsschule in Elsfleth.

Haase,.....Kriegsrath in Hannover.

Hartlaub,.....Senator in Bremen.

Herz, John E., Kaufmann in Hamburg.

Hochstetter, Ferdinand Ritter von, Professor Dr. in Wien.

Liévin,.....Dr. ....in Danzig.

Meyer, H.H, Kaufmann in Bremen.

Neumayer, Georg, Dr. phil., gewesener Direktor des Flagstaff=Observatory in Melbourne, d. Z. in München.

Petermann, August, Professor Dr. in Gotha.

Rüppell, Eduard, Dr. med., Naturforscher in Frankfurt a. M.

Schaub,.....Direktor d. hydrographischen Anstalt d. Kais. Kriegsmarine in Triest.

Schuirmann, Gerad Franz, Vorsteher der Deutschen Seemannsschule in Hamburg.

Soetbeer,.....Dr. ...., Präsident des Commerziums in Hamburg.

Thaulow, Georg Philipp, Vorsteher der Deutschen Seemannsschule in Hamburg.

Volger, G. H. Otto, Dr. phil., Lehrer der Bergwissenschaften und Grubenvorstand, d. Z. Obmann des F.D.H. in Frankfurt a. M.

Werner, Reinhold Siegmund Heinrich, K. Preuß. Corvetten=Kapitän, d. Z. Commandant der Fregatte Gefion in Swinemünde.

Wüllerstorff und Urbair, Bernhard Freiherr von, K.K. Admiral in Gratz.

Herr Kriegsrat Haase bevorwortet, daß sein Eintritt als thätiges Mitglied erst dann erfolgen könne, wenn sein dermaliger Auftrag am Sitze des hohen Bundestages ihm gestatte wieder an seinen Wohnort Hannover zurückzukehren.

Derselbe beantragt die Zuziehung der Präsidenten der bestehenden Vereine für Erdkunde."

Nach kurzer Diskussion wird beschlossen: "die Vorsitzenden sämtlicher in Deutschland bestehenden Gesellschaften und Vereine für Erdkunde, in Wien, Berlin, Dresden, Leipzig, Darmstadt und Frankfurt a. M. zu Mitgliedern des Ausschusses zu wählen."

#### **Fußnote 2-6:**

Petermann reiste, nach Herausgabe seines Aufrufs und nach anfänglicher Korrespondenz mit Werner in den Urlaub in die Schweiz (HANSA, 1865, S. 357).

Weller, 1911 schreibt (S. 80/81): "Nach seinen eigenen Worten glaubte er (Petermann, rak) selbst nicht mehr an das Zustandekommen einer Ausfahrt in dem noch laufenden Jahr, doch wollte er sein Möglichstes dazu beitragen, das Interesse wach zu halten ... "

Unterstützung für eine Recognoscirungsfahrt noch im Jahre 1865 wurde Petermann auch durch den Direktor der Bremer Steuermannsschule Dr. A. Breusing zu teil. Mit Brief vom 15. Aug. 1865 berichtet dieser, daß Korvettenkapitän Werner vergeblich versuchte, ihn an seinem Urlaubsort in St. Magnus aufzusuchen, daß Werner aber auch ohne seine Hilfe an der Bremer Börse erfolgreich war. Ferner bemühte er sich um tüchtige Seeleute für die Fahrt: "... da die tüchtigsten Seeleute die gesuchtesten sind, so darf man immerhin voraussetzen, daß die, die sich ohne Beschäftigung am Lande sich längere Zeit aufhalten, nicht gerade Empfehlung verdienen. Dazu weiß ich unter den zu dem Unternehmen geeigneten Leuten Niemanden, der nicht in der Lage wäre, für Frau und Kind durch pecuniären Lohn bringende Beschäftigung sorgen zu müssen. Die bremischen Seeleute wenigstens gehören sämtlich den unbemittelten Ständen an. Erst nach Jahren

glücklicher Fahrt bringen sie es dahin, soviel zurück gelegt zu haben, um im Alter einigermaßen sorgenfrei von den Ersparnissen leben zu können. Ich glaube deshalb schwerlich, daß sich ein deutscher Seemann dazu verstünde, die Ausrüstung für die fragliche Fahrt mit eigenen Mitteln zu bestreiten. Handelt es sich dagegen nur um ein Opfer von Zeit und Arbeit, so ist ein von mir sehr wertgeschätzter Mann, der hiesige Kapitän Hagemann bereit, sofort die Reise zu unternehmen und sich dem Corvettenkapitän Werner der die Absicht hat, persönlich die Fahrt zu leiten, als Gehilfen anzuschließen. Hagemann, einer der tüchtigsten Schüler, die ich je gehabt, baut hier gerade ein Schiff, aber sein Rheder würde ihm gerne auf drei Monate Urlaub geben, und mittlerweile die Aufsicht über den Bau des Schiffes einem Anderen übertragen. Er ist ein Mann von höchstem persönlichen Muth und der kräftigsten Ausdauer, wie es für eine solche Recognoscirungsfahrt nöthig ist und vom größten Inbrunste für Ihren Plan besetzt. Er verzichtet auf den Preis, wenn er nur nicht gezwungen ist, pecuniäre Opfer zu bringen. An den Kapitän Werner, der hier einen Begleiter gesucht hat, ist auch schon geschrieben. Da ich voraussetze, daß Werner sich mit Ihnen bereits in Verbindung gesetzt hat, so wollte ich nicht verfehlen, Sie gleich von hier aus zu benachrichtigen.

Kann ich Ihrem Plane, der für mich von der größten Bedeutung ist, in irgend einer Weise nützlich sein, so wird es mir Pflicht und Ehre sein, Ihnen alle meine Kräfte zu Verfügung zu stellen. ...."

**Fußnote 2-7:**

Bernard, Hamburg (2. Kapitän).

Berdrow, Bremen; Vehsemeyer, Hamburg (Steuerleute).

Fischer-Benzon, Kiel (Geolog, Zoolog und Botaniker).

Wiebel, Dr. Ferd., Hamburg (Geolog und Chemiker).

Angaben aus HANSA 44, Beilage und PGM, EH 16, 1865, S. 15.

**Fußnote 2-8:**

Der Hamburger Senat befaßte sich auf 5 Sitzungen unter Vorsitz von Bürgermeister Sieveking mit der Nordfahrt. Wichtige Entscheidungen zu diesem Thema wurden auf den Senatssitzungen No. 90. und 91 getroffen. Der Sachverhalt kann nicht besser wiedergegeben werden als durch die entsprechenden Protokolleintragungen:

90. Sitzung, Mittwoch 16. August 1865

"10. Nordfahrt. Auf ein vom Praesidium producirtes Gesuch verschiedener hiesiger Schiffsrheder betr: Bewilligung eines Beitrags von 4000 rc (Thaler Courant) zu den Kosten eines auf Veranlassung des Dr. A. Petermann zu Gotha durch ein schleunigst unter Kommando des königlic. preuss. Marine Officiers Werner zu expedirendes Dampfboot zu bewerkstelligenden Erforschung des Polarbeckens beschließt der Senat vorgangig Einsetzung einer Kommission zu deren Mitgliedern präsidialseitig ernannt werden S. Magnificenz Bürgermeister Sieveking und die Herren Senatoren Kirchenpauer, Haller und Godeffroy, und ermächtigt, auf den noch in heutiger Sitzung erstatteten Bericht dieser Kommission, diesselbe, nach von ihr einzuziehenden Erkundigungen diese Angelegenheit nomine des Senats zu entscheiden, und eventualiter die Mitgenehmigung des Bürgerausschusses zur Verwendung von 4000 rc aus dem diesjährigen Budgetposten für unvorhergesehene Ausgaben für obigen Zweck nachzusuchen.

91. Sitzung

Freitag 18. August 1865

1. Nordfahrt des Kapit. Werner

S. Magnificenz Herr Bürgermeister Sieveking berichtet, daß die in voriger Sitzung eingesetzte Kommission beschlossen habe, zu den Kosten der vorbereitenden Nordpolarexpedition die Mitbewilligung eines Beitrags von 2/5 im Betrage von pro maximo Pr Ctrtl 2000 aus dem diesjährigen Budgetposten für unvorhergesehene Ausgaben für den königl. preuss. Korvetten Kapitän Werner unter der Bedingung einer nachträglichen Rechnungsablage und Berichterstattung an den hamburgischen Staat beim Bürgerausschusse zu beantragen und produciert Beschluß des Bürgerausschusses vom gestrigen Tage welcher diesen Antrag genehmigt. Der Senat beauftragt Herrn Senator Haller, als Präses der Finanz Deputation, denselben mitzuteilen, daß die obige Bewilligung geschehen sei, ohne daß der Kürze der Zeit halber eine vorrangige Mittheilung an die Finanz-Deputation erfolgen konnte."

Übrigens schrieb Petermann in seinem Artikel "Kapitän R. Werners vereitelte Recognoscirungsfahrt nach Norden", PGM, 1865, Ergänzungsheft 16, S. 23 : "der Hohe Senat von Hamburg bewilligte auf energischen Antrag des Herrn Senators Gustav Godeffroy sofort die Summe von 2000 Thaler". Falls Petermann den namentlich Genannten auf diese Weise zu umschmeicheln gedachte, befand er sich mit Sicherheit in einem (verhängnisvollen) Irrtum. Über seine Unkenntnis in Bezug auf hanseatische Gepflogenheiten wird Petermann bei der späteren Zusammenarbeit mit Bremer Kaufleuten noch mehrfach Zeugnis ablegen.

Ein Beleg für die Auszahlung der 2.000 Taler konnte nach genauer Recherche nicht ermittelt werden. (Schreiben des StA HH an Verfasser, 2.9.1991).

Erwähnenswert ist, daß das Verlagshaus Justus Perthes zu den Kosten der mißlungenen Fahrt offenbar 1.000 Taler beigesteuert hat. (Vergl. die implizite Erwähnung am Schluß des Briefes Petermann-Breusing v. 8.5.1868. Eine gedruckte Erwähnung dieses Sachverhaltes findet sich erst in KOLDFEWY, 1871 im Vorwort Petermanns auf Seite VIII.

#### Fußnote 2-9:

Werner gibt einen Grund für seine außerordentlichen Bemühungen zur Durchführung einer Nordfahrt im Spätsommer 1865: "Als Professor Petermann in der am 23. Juli zu Frankfurt tagenden Geographenversammlung den Vorschlag machte, noch in diesem Jahre eine Recognoscirungsfahrt zu unternehmen und sofort die notwendigen Mittel dazu zusammenzubringen, fiel der Vorschlag hauptsächlich durch den Einwand, dass keine geeigneten Männer zu ihrer Führung in so kurzer Zeit zu finden seien.

Leider war ich durch dienstliche Verhältnisse verhindert, der auch an mich ergangenen Einladung zu jener Versammlung nachzukommen, sonst würde ich vielleicht im Stande gewesen sein, jenen Einwand mit Worten zu widerlegen. Da mir dies versagt war, so wollte ich es practisch thun, und dies war das Hauptmotiv, welches mich bei der Ausrüstung jener Expedition leitete ...." (Zitat aus einer Rede Werners am 2. Dez. 1865 vor der Geographischen Gesellschaft in Berlin, vollständig abgedruckt in der Beilage zur HANSA 52, 1865).

Tatsächlich hatten sowohl Hochstetter als auch Neumayer diesen Punkt, das Personalproblem, angesprochen: "Herr Dr. Neumayer spricht die Hoffnung aus, daß, zum Frommen der Sache selbst, Herr Prof. Petermann seinen Vorschlag, soweit derselbe die vorläufige Kundschaftsfahrt betreffe, ändern werde. Es fehle uns vor allen Dingen an Leuten, die in so kurzer Zeit sich befähigen könnten eine solche Fahrt auszuführen. Selbst eine bloße Recognoscirungsfahrt nämlich erfordere eine gründliche Aneignung des schon gewonnenen Wissens, eine gründliche Benutzung des schon Vorhandenen -er frage nun, ob es denn denkbar und möglich sei, dies in so kurzer Zeit zu leisten, denn vorbereitet sei bei uns Niemand. Wenn aber eine solche vorbereitende Fahrt unternommen wird und

dieselbe nicht wesentlich gelingt, so würde ein solcher Erfolg sehr nachtheilig sein für weitere Unternehmungen. Man solle also die Kraft nicht zersplittern, alle Mittel allein auf die Hauptunternehmung zu wenden suchen und Herr Dr. Petermann möge also ersucht werden, seinen Antrag auf eine Pionierfahrt zurückzuziehen." Es folgt jetzt Neumayers detaillierte schriftliche Begründung seiner Ansicht. Um zu erkennen in welche Richtung die Argumentation geht, genügt es fast den ersten Halbsatz dieser 2 Seiten langen Erklärung zu zitieren: "Das Unternehmen einer Recognoscirungsfahrt nach Spitzbergen ist einfach um deßwillen zu verwerfen, weil es bei der vorgerückten Jahreszeit und bei einer unzureichenden Ausrüstung zwecklos ist; ..." (Zitat aus A.B., 1865, S. 47-49).

Es erscheint zulässig, die schriftliche Argumentation Neumayers die einige Tage nach der Sitzung eingereicht wurde, so zu zitieren, als handelte es sich um Äußerungen die auf der Sitzung selbst gemacht wurden. Eine Rechtfertigung hierfür kann man dem "Amtlichen Bericht" selbst entnehmen. Der Bericht zitiert Neumayer zunächst nur mit dem Personalargument. Erst dann folgt der Abdruck seiner schriftlichen Begründung der Ablehnung, und anschließend die Erwiderung Petermanns mit der Antragsrücknahme: "Beweggrund zu seinem Antrage sei nur der lebhafteste Wunsch gewesen, daß überhaupt Etwas geschehe, obwohl er die gemachten Einwürfe sehr wohl anerkenne. Auch nehme er alle Belehrung mit vollkommenstem Danke an. Durch die Aussprüche der verschiedenen Redner habe er nun die Überzeugung gewonnen, daß diese Versammlung..... So wolle er denn seinen Antrag auf eine vorläufige Pionierfahrt zurückziehen in der Meinung, um so größeren Nachdruck auf die Hauptunternehmung zu legen, und so wolle er denn hoffen, dass man alles aufbieten werde, um für nächstes Jahr eine Deutsche Nordfahrt zu stande zu bringen und so vorzubereiten, daß bis zum 1. März 1866 ein gehörig ausgerüstetes Schiff auslaufen könne" (AB, S. 50).

Unzweifelhaft erkennt man, daß sich Petermanns Erwiderung auf mehrere Einwürfe und Belehrungen bezieht. Es ist nicht nur die Erwiderung auf Neumayers "Personalargument". Somit ist es naheliegend, daß der von Neumayer nachgereichte Text eine Art Zusammenfassung der auf der Sitzung gefallenen Ablehnungsargumente darstellt.

#### **Fußnote 2-10:**

In Bezug auf die Beurteilung der Petermannschen Verdienste für die deutsche Polarforschung, teilweise auch im Bezug auf die Petermannschen Theorien zur Geographie der Polargebiete, zeigt Rüdiger mehrfach auffallende Unkenntnis. Andererseits ist die Vollständigkeit, mit der er die Beteiligung Deutscher an den verschiedensten Polarexpeditionen würdigt, bemerkenswert.

### Kapitel 3

## Bemühungen um eine großdeutsche Polarexpedition, 1865

#### Vorbemerkungen zur Quellenlage:

Ausnahmslos werden in diesem Kapitel Archivalien aus dem Archiv der Hermann Haak Verlagsgesellschaft, Gotha (AHHVGG), vormals Justus Perthes geographische Anstalt, zitiert. Die Archivalien befanden sich durchgehend in hervorragendem Zustand. Eine Ordnung der Archivalien besteht insofern, als die verschiedenen Briefwechsel in Taschen zusammengefaßt sind.

Nach dem gescheiterten Versuch Korvettenkapitän Werners, noch im Spätsommer 1865 eine Vorexpedition in hochnordische Gewässer auszusenden, resignierte Petermann, der Anstifter dieser Fahrt, keineswegs. Im Gegenteil, er entwickelte ausgeprägte Aktivitäten. (Bemerkungen zum Bekanntheitsgrad Werners u. Petermanns s. Fußnote 3-1.)

Zunächst reiste er nach Kiel, wo er am 23. Sept. mit Contre Admiral Jachmann und Kkpt. Werner zu einer Besprechung zusammentraf. Leider ist über Gesprächsinhalt und Ergebnis nichts Explizites in Erfahrung zu bringen gewesen. Interessant ist, daß 2 Herren der "Berliner Geographischen Gesellschaft", General Gärtner und Stabsarzt Rothe, kurz zuvor am Ort waren, um sich zum Thema Nordpolarexpedition zu informieren. Auf wessen Initiative diese Besuch stattfand, ließ sich nicht ermitteln. Jedenfalls wird berichtet, daß besagte Herren auf der ersten Sitzung der Saison der "Berliner Geographischen Gesellschaft" am 7. Oktober die Nordpolsache auf die Tagesordnung bringen wollten. Petermann beschäftigte sich am 14. Oktober mit dem Gedanken, auf der 2. Sitzung der Gesellschaft die auf den 4. November anberaumt war, persönlich vorzutragen. Sein Nordpolar-Poster, der "Wandkarton" den er in Frankfurt benutzt hatte, bot er zwar Hochstetter an, wollte diesen aber bis zum 1. November zwecks einer eventuellen Nutzung in Berlin zurückhaben. (Alle obigen Angaben stammen aus dem Brief Petermann an Hochstetter, 14.11.1865. Petermanns Besuch in Kiel wird u.a. auch im Schriftwechsel zwischen ihm und Werner erwähnt, später auch in der Kostenrechnung, die er dem Bremer Polarverein vorlegte.)

Petermann setzte zu diesem Zeitpunkt aber nicht alles auf die preußische Karte. Ende September, nach seinem Besuch in Kiel, nahm er mit Admiral Wüllerstorff in Wien Briefkontakt auf. Seinem Schreiben waren 5 Briefe Werners beigelegt. Dieses Schreiben beantwortete Wüllerstorff nicht persönlich. Er ließ Werners Briefe durch Hochstetters dankend an Petermann zurücküberweisen. An Hochstetter schrieb Petermann im Anschluß an die Frankfurter Versammlung zunächst nicht mehr.

Die Korrespondenz zwischen den beiden Herren wird durch einen Brief Hochstetters wieder aufgenommen, offensichtlich auf Zuspruch Wüllerstorffs. Dieser Brief enthält eine klare Schilderung der Vorstellungen und

der geplanten Vorgehensweise in betreff auf die österreichische Beteiligung an einer Polarexpedition:

"Wien den 10. Okt. 1865

Verehrter Freund!

Sie haben die für Österreich frohe Botschaft gehört, daß Admiral Wüllerstorff zum Handelsminister ernannt wurde. Dadurch ist nun freilich jede Hoffnung auf eine persönliche Betheiligung des von uns so hochgeschätzten Führers an der deutschen Nordfahrt entschwunden, allein um so wichtiger ist es, daß wir dessen maßgebende Stimme nun an einflußreicher Stelle haben, und auf eine Unterstützung des nationalen Unternehmens von seiten der österr. Regierung mit Sicherheit rechnen dürfen. Nach einer Besprechung mit Adm. W. ist nun Folgendes der Plan, für dessen Durchführung ich die geographische Gesellschaft hier bei ihrer ersten diesjährigen Zusammenkunft im Laufe der nächsten 14 Tage zu engagieren hoffe, u. den ich Ihnen noch vorher mittheile, um in betreff desselben Ihre Ansicht zu haben, und zu wissen, wie weit derselbe sich mit den Schritten verträgt, welche Sie bei der preuß. Regierung gethan haben.

Nachdem es eine Gasteiner Konvention gibt, die bis dato noch in Wirksamkeit, und infolge derselben einen deutschen Hafen Kiel mit einer deutschen Flotte in derselben, die gegenwärtig durch österreich. und preußische Schiffe repräsentiert ist, so darf man sich der Hoffnung hingeben, daß die deutsche Nordfahrt im Jahre 1866 als erste friedliche That der alliirten deutschen Flotte von dem ersten deutschen Bundeshafen, von Kiel aus, durch ein österreichisches und ein preußisches Schiff unter der alliirten Flagge ausgeführt werde.

In diesem Sinne soll sich die Geographische Gesellschaft in Wien an die k.k. Regierung wenden, mit der direkten Bitte um die Ausrüstung der in Kiel liegenden Corvette Friedrich für die deutsche Nordfahrt, und mit der weiteren Bitte, beim deutschen Bund die Flüssigmachung der in Frankfurt liegenden deutschen Flottengelder zum Zweck der Ausrüstung und Ausführung der deutschen Nordfahrt zu beantragen. Könnten wir in unserem Antrag an die k.k. Regierung gleichzeitig bemerken, daß Preußen bereit sein werde, das 2. Schiff für die Expedition zu stellen, uns auch seinerseits die Bewilligung obiger Gelder für den gemeinschaftlichen Nationalen Zweck zu befürworten, so wäre an dem raschen Zustandekommen der Nordfahrt nicht mehr zu zweifeln. Das Unternehmen wäre dann auszuführen ohne der österreichischen Regierung, Geldopfer die sie jetzt nicht bringen kann, zuzumuthen, und ohne zu einer allgemeinen Sammlung schreiten zu müssen, die die Sache nur verzögern würde, und die in ihrem Ergebnisse höchst zweifelhaft wäre.

Adm. W. theilte mir mit, daß Sie bis Ende Okt. die Zusammenberufung einer Versammlung in Gotha beabsichtigen, ich kann nicht beurtheilen, wie weit ihre energischen Schritte bei den Hansestädten und bei der preußischen Regierung bereits geführt haben, welche Zusicherungen Sie von der preußischen Regierung haben, aber das glaube ich versichern zu

können, daß zu einem gemeinsamen Unternehmen, wozu Preußen 1 Schiff stellen und der Bund die Flottengelder hergeben würde, auch Österreich mit Vergnügen Schiff, Instrumente, Mannschaft und Naturforscher stellen würde, und das eben in dieser Richtung auf der bevorstehenden Versammlung die entscheidenden Anträge gleichzeitig an den deutschen Bund, an die österr. und preuß. Regierung gestellt werden müßten, und zwar dringend, damit die Nordfahrt im Frühjahr 65 (offensichtl. Schreibfehler, soll 66 heißen; rak) unternommen werden kann. Wer von hier aus zu der Versammlung nach Gotha kommen wird, kann ich noch nicht sagen, da der Nordfahrtausschuß leider erst in der nächsten Woche zusammenkommen kann, in jedem Falle aber möchte ich Sie um freundlichste Übersendung von wenigstens 6 Exemplaren Ihrer neuesten umfassenden Publikationen die Nordfahrt betreffend bitten, um dieselbe an maßgebende Persönlichkeiten zur Vertheilung zu bringen, und zugleich als Beilage dem Antrag der geograph. Gesellschaft beizulegen.

11. Okt.

Ich habe diesen Brief heute früh Adm. W. vorgelesen, er war vollständig einverstanden, läßt sich Ihnen freundlichst empfehlen, und sagen, daß die Schiffe, mit welchen am 1. März 66 eine Nordfahrt unternommen werden soll, jetzt schon zur Ausrüstung kommen müßten, daß er deshalb an der Möglichkeit des Zustandekommens des Unternehmens bis zu obigen Datum zweifle. In jedem Falle solle ja nichts übereilt werden.

W. hat mir auch 5 Schreiben von Capt. Werner übergeben, die er Ihnen hiermit dankbarst zurücksendet, mit Entschuldigung, daß er dieselben solange zurückhielt, und nicht dazu kam, Ihnen persönlich zu schreiben.

Mit freundlichsten Grüßen

Ihr ergebener F. Hochstetter"

Auf diese Schilderung antwortete Petermann umgehend mit 2 Briefen, die am 14. und 16. Oktober von Gotha abgingen. Der erste der Briefe gibt gleichfalls einen Lagebericht:

"Hochverehrter Freund.

Wie ich schon am 30. Sept. an den hochverehrten Ad. von Wüllerstorff schrieb ist alles eingeleitet, um von Preußen die Medusa und den Adler, zwei Schraubendampfer und die nötigen Geldmittel, zu der Nordfahrt zu erhalten. Allein Werner ist auf 2 Monate bis zum 1. Dez. von Kiel nach dem ... zu Schießübungen gegangen, und (für, rak) die hohen Herren in Berlin jetzt noch nicht zu haben, dagegen bestimmt, daß ich Anfang November selbst nach Berlin gehe, um als dann diese Sache zu betreiben, wenn nicht schon zu erledigen. Es ist alle Hoffnung vorhanden, daß Preußen alles Gewünschte bewilligt, und nach den Regierungsorganen zu schließen, Preuß. Staatsanzeiger, Kreuzzeitung und besonders Nordd. allg. Zeitung (Bismarcks Organ), ist die Sache in den maaßgebenden Kreisen hinlänglich geläufig & ventilirt, um auf eine wünschenswerte rasche Genehmigung rechnen zu dürfen. Das ist der augenblickliche Stand der Sache in Bezug auf die Preußische Regierung,

und es freut mich ganz außerordentlich, daß nun auch Sie in der nächsten Sitzung Ihrer Geog. Ges. die Angelegenheit in die Hand nehmen und bei Ihrer Regierung beantragen wollen, daß

die Corvette Friedrich

Instrumente

Mannschaft

Naturforscher

hergegeben werden.

Bedienen Sie sich meiner obigen Angaben wie Sie möchten, veranlassen Sie Ihre Regierung ihren Entschluß doch nicht von der Berliner Entscheidung abhängig zu machen. Bewilligt Ihre Regierung zuerst etwas, dann um so erfreulicher für Österreich und den dortigen Stand der Wissenschaft und Bildung ....."

Die geplante Versammlung, von der er in seinem Brief an Wüllerstorff geredet hatte, will Petermann nun nicht mehr durchführen:

" .... Da Sie die Sache an Alle offiziell durch Ihre verehrte Gesellschaft vornehmen wollen, so denke ich, können wir von einer Berufung dieses Ausschusses hierher nach Gotha vor der Hand ganz absehen. Die thatkräftige und energische Auffassung durch Sie und die kaiserliche Gesellschaft in Wien ist mir jedenfalls viel lieber als eine Besprechung .... in Gotha, obgleich ich mit dem Ausschuß eine allgemeine Versammlung sich aller dafür Interessierenden hatte zusammen berufen wollen. ...."

In seinem Brief vom 16. Okt. an Hochstetter, äußert Petermann sich zur Pressearbeit. Da dieser Brief ferner viele situationsrelevante Einzelheiten enthält, zudem den Briefstil des Verfassers gut erkennen läßt, sei dieser hier größtenteils wiedergegeben:

" ... Ich bin leider noch nicht dazu gekommen, an alle die hochverehrten Wiener Coryphäen zu schreiben und ihnen zu danken für das warme Interesse für unsere Sache, H. v. Hauslob, Ex., Scherzer, Direktor Schaub, Steinhauser u. a., bitte bei allen diesen Herren sobald Sie sie sehen mich gütigst zu empfehlen und meinen tiefsten Dank zu sagen, ich bin in den letzten Monaten geradezu schauderhaft überhäuft gewesen mit Arbeiten, nicht einmal an den innigst verehrten Admiral habe ich schreiben und ihm gratulieren können. Sehr freue ich mich über seine Erhebung und das unsere Sache in ihm einen so hohen und einflußreichen Fürsprecher hat, aber ich bedaure aufs Tiefste, daß wir seine persönliche Theilnahme verloren haben, da es aber meine feste Überzeugung ist, daß der Admiral der gediegenste unter allen deutschen Seeoffizieren ist. Admiral v. Tegetthof und Capt. Werner mögen gute und muthige Seeleute zum Drauflosgehen sein, aber der Admiral hatte sich eben schon bei einem wissenschaftlichen Seeunternehmen in jeder Beziehung aufs Glänzendste bewährt. Außerordentlich freue ich mich, daß er der Sache nach wie vor sein Interesse schenkt.

Bezüglich Ihrer Vorstellung in Ihrer geographischen Versammlung möchte ich Ihnen ganz besonders ans Herz legen, dafür sich zu

verwenden, daß die Wiener Zeitungen sich nun auch der Sache annehmen. Ich habe sie mehrmals direkt und jovial darum angegangen, aber vergebens, als ob sie keinen Sinn für das Unternehmen hätten, oder hier geradzu entgegen wären. Ich habe es allmählig bald satt, daß ich immer wieder öffentlich ins Feuer muß, weil ich fürchte, daß es endlich dem Publikum scheinen muß, als ob mir persönlich und nur mir allein so sehr viel auf die Sache ankäme, und das sehr wenig andere sich dafür .... interessieren. Auch hier in diesen nördlicheren Breiten hat sich die Presse noch keineswegs sehr um die Angelegenheit verdient gemacht, aber hervorheben muß ich ganz besonders, daß die preußischen Regierungsorgane und besonders Bismarcks Organ "Die Norddeutsche Allgemeine Z." sich in sehr hervorragender Weise für die Sache ins Zeug geworfen haben. In der "Rheinischen Ztg." vom 13. Okt. erläßt Friedrich Harkort, Mitglied des P. Abgeordnetenhauses, einen breiten Aufruf an das deutsche Volk und die Presse, die Expedition zu einem deutschen National-Unternehmen zu machen, und fordert auf sämtliche Flottengelder dazu zu bestimmen und Vereine zur Beschaffung der noch etwa nöthigen Summen zu creiren. Bitte suchen Sie dafür zu sorgen, daß die Wiener Blätter, wo möglich, gleich am ersten Tag nach der Versammlung ausführliche Berichte bringen, und schicken Sie mir gefälligst eins dieser Blätter.

Die so schmäählich vereitelte Recognoscirungsfahrt Werners hat wenigstens manchen Nutzen gestiftet. Auch die Engländer sprechen jetzt ganz anders. Vorher rissen Sie ihre Witze über den ganzen Gedanken, daß die Germans nach da hinauf sollten oder wollten, was ja bei der "Zerrissenheit" of Germany gar nicht ginge, jetzt aber heißt es, die Germans würden im nächsten Jahre bestimmt eine Expedition zum Nordpol schicken und die route by Spitzbergen was herefore preoccupied. Möge der Himmel verhüten daß wir uns alsdann nicht doppelt lächerlich machen.

Fernerer güthigen Mittheilungen von Ihrer hohen Hand, besonders in nächster Woche Meldung der Resultate Ihrer Versammlung, werden mich außerordentlich zum Dank verpflichten.

Ihr treu ergebener

A. Petermann

In seinem Antwortschreiben vom 20. Oktober, das Petermann am 22. vorlag, bittet Hochstetter eindringlich um Petermanns Besuch in Wien und gibt eine neuerliche Situationsschilderung aus der österreichischen Hauptstadt. Man beachte seine konträre Meinung in bezug auf die Nützlichkeit der Presse und seine politische Naivität bezüglich der Verwendbarkeit der "Flottengelder". Nachdem er festgestellt hat, daß Erzherzog Leopold, "der gegenwärtige Marine Inspektor", die Zielperson der Agitation sein muß, heißt es wörtlich weiter:

" .... Sie als Urheber des Gedankens der deutschen Nordfahrt können an einem Tag und bei einer Audienz hier mehr bewirken als wir durch alle

unsere Bemühungen. Sie müssen der Sache dieses Opfer bringen, und wie Sie nach Berlin wollen, so auch hierher kommen, wo möglich noch bevor Sie nach Berlin reisen. Feldzeugm. v. Hanslab hat es unternommen, bei der kais. Hoheit anfragen zu lassen, wann Sie ihm die Sache der Nordfahrt vortragen können, und ich schreibe Ihnen heute schon, um Sie eben im Voraus davon zu verständigen. Wenn es gut geht, so kann die Sache hier in kürzester Zeit ins Reine gebracht werden, aber nur durch Ihre persönliche Intervention, wir werden Sie natürlich aufs kräftigste sekundiren, und Alles vorbereiten. Was man hier fürchtet, ist hauptsächlich, daß die preußische Regierung für sich allein die Sache unternehmen wird, und nicht geneigt sein dürfte, seinen Allirten mitzunehmen, oder daß bis zum Frühjahr die politischen Beziehungen zw. Preußen und Österr. derart sich verschlechtert haben werden, daß an ein gemeinsames Vorgehen nicht zu denken.

Soeben erhalte ich Ihr geehrtes v. 16ten, und danke Ihnen bestens für die gütige Übersendung. Die Wiener Presse hat allerdings noch nichts gethan, jedoch ist dies viel eher gut, als das Gegentheil. Die Presse müßte sich ins Zeug legen, wenn wir eine allgemeine Sammlung in Österreich beabsichtigen. Allein das geht nach unser aller Ueberzeugung nicht. Der Erfolg einer Sammlung würde überaus unbedeutend sein, zumal bei der gegenwärtigen allgemeinen Geldnoth, und wo jedes Interesse nach außen paralysirt ist durch unsere quälenden (zwh, rak) inneren Verhältnisse. Soll aber, wie wir hoffen und wünschen, die Regierung etwas thun, so ist es besser, die Presse schweigt vorderhand, dann haben die Herren aber die Ehre der Initiative. Wohl aber ist (es, rak), wenn Österr. bestimmt werden soll, Schiff und Equipage herzugeben, nothwendig, daß man Österr. aus den Flottengeldern das Geld zur Ausrüstung gebe. Wo liegen die Flottengelder? Darüber sind wir hier nicht orientirt. Ich schreibe Ihnen nach der geogr. Vers. jedenfalls wieder; bis dahin Gott befohlen. .... "

Petermann reagierte auf dieses Schreiben erst 14 Tage später, nachdem er zuvor einen weiteren Brief Hochstetters erhalten hatte. Hochstetter berichtete in diesem Schreiben vom 2. November nur flüchtig über die am 24. Oktober abgehaltene Versammlung der Geographischen Gesellschaft in Wien (diesbezügliche Einzelheiten enthält der Brief eines Herrn Schworella an "Justus Perthes").

Er führte aus, daß die geogr. Versammlung äußerst zufriedenstellend verlaufen sei, der Antrag des Vorstandes, man möge namens der geographischen Gesellschaft beschließen die k.k. Regierung um Unterstützung für die "Erforschung der arktischen Polarregionen" zu bitten, sei einstimmig befürwortet worden; von definitiven regierungsamtlichen Stellungnahmen konnte er indes nicht berichten (Fußnote 3-2).

Das Manuskript des Vortrages, den Hochstetter auf der Versammlung gehalten hatte, war dem Brief befügt. Die wesentliche Passage, der

Wortlaut des Unterstützungsantrages an die k.k. Regierung, lautet: ".....  
Diese Unterstützung werden wir daran erkennen,

1.) Daß die kaiserliche Regierung einen für eine Fahrt in die nördlichen Eismeere geeignet erscheinenden Kriegsdampfer ausrüsten und demselben drei mit den nöthigen Instrumenten versehene Naturforscher beigebe, einen Physiker, einen Geologen u. einen Zoologen.

2.) Daß die kaiserliche Regierung mit der königlich preußischen Regierung diejenigen Schritte vereinbare, welche die Ausführung der Nordfahrt durch ein österreichisches und ein preußisches Kriegsschiff, wenn irgend thunlich, schon im Frühjahr 1866 möglich machen und zu diesem Zwecke vor allem beim Deutschen Bunde dahin wirke, daß die noch erliegenden Flottengelder alsbald für das nationale Unternehmen flüssig gemacht werden. ... " (Fußnote 3-3).

Petermann beantwortete diesen Brief aus Wien jetzt umgehend (6. November). Sein Schreiben, in dem er neue Ideen darlegt, lautet in den wesentlichen Passagen:

"Hochverehrter Freund, .... Was Sie gethan haben und noch vor haben ist vortrefflich. Doch lassen Sie mich offen aussprechen zu Ihnen, -wie ich auch schon in meinem vom 14. alt. (Sept., rak) andeutete-, daß ich an Ihrer, an österreichischer Stelle, nicht auf Preußen warten, und österreichisches Vorgehen nicht von preußischen Maßregeln abhängig machen würde. Österreich sieht auf Preußen, und Preußen auf Österreich, (wie Ihnen beiliegender Brief Werners sagt, glaubt derselbe, daß österr. Absichten H. v. Roon zur Thätigkeit anspornen werden) , das ist ganz natürlich, und ganz gut könnte die Expedition zusammen, mit gemeinschaftlichen Kräften gemacht werden; allein an Ihrer Stelle würde ich von Anfang an, ob viel oder wenig Mittel von Ihrer Regierung bewilligt würden, mich auf einen ganz unabhängigen Standpunkt stellen, so daß unter allen Umständen das, was Österreich bewilligt, eine eigene Expedition bilden könnte. Anstatt daher die Fregatte Friedrich auf die 8 Monate März bis Oktober hergeben und ausrüsten, und dabei auf Preußen und Mittel aus den Flottengeldern rechnen, würde ich lieber das Schiff auf die 3 Monate August, Sept., Okt. haben und selbständig dastehen.

Wie Sie aus Werners Brief sehen, ist derselbe in höchstem Grade erfreut in dem Gedanken, daß ein österr. Schiff wie der Friedrich, & ein österr. Seefahrer wie Tegetthoff sich bei dem Unternehmen beteiligte; aber ich kann mir ein gemeinschaftliches Vorgehen, auf ein und demselben Wege nicht denken, sondern nur, daß sie auf verschiedenen Wegen ein und dasselbe Ziel zu erreichen suchten. Der Ocean ist weit. Wenn Preußen etwas bewilligt, so bewilligt es alles, das Schiff und die dazu nöthigen Summen. Wie aber u. wenn Österreich auch die Corvette hergeben wollte, und nicht die dazu nöthigen Fonds?

Wenn die Expedition bloß eine Sommerfahrt werden soll im weitesten Sinne, so wäre der Abgang derselben allerdings zum 1. März wün-

schenswert; allein zur Erledigung der Hauptfragen und zur Erreichung des Nordpols wären die 3 besagten Monate völlig hinreichend.

Eine getrennte Expedition in 2 Schiffen könnte das eine östlich, das andere westlich von Spitzbergen hinaufschicken. Ich bin jetzt dabei, die Geographie von ganz Ostgrönland zu verarbeiten, und hoffe es sehr gründlich und eingehend zu thun und bin schon jetzt zu der festen Überzeugung gekommen, daß Ostgrönland im Herbst ebenfalls sehr leicht erreicht werden kann. Ganz Ostgrönland steht das ganze Jahr über, meist in den Sommermonaten, unter dem überwiegenden und dauernden ameliorating Einfluß des Golfstromes, ebenso gut und mehr, als die Nord- & Nordwestküste Islands. Wenn man aber Island wegen seines Küsten Seises (zweifelhaft, rak) zu den eisigen Polarländern zählt, so denkt man nicht daran, daß Reikiavik einen milderen Januar hat als Mailand! (Dove in Berl. Monatsberichte 1840 I p. 109)

Bei dem Vordringen östl. v. Spitzbergen, würde dort, selbst nach Erreichung des Nordpols, der nach allgemeiner Annahme, im Wasser liegt, die Erreichung & Entdeckung von Land jenseits derselben die Hauptsache bilden. Wenn ich nun eines von 2 Schiffen zu führen hätte, würde ich (in Folge meiner neuesten Untersuchungen) ebenso gern westlich von Spitzbergen & zwar direkt auf die nördlichsten bisher nachgewiesenen Küsten Ostgrönlands (etwa 75° N. B.) halten und die verfolgen; wenn von Land verfolgt ist natürlich jeder Schritt eine neue Entdeckung. (die ungewöhnliche Ausdrucksweise entspricht dem Original, rak).

Summa summarum: gehen 2 Schiffe, würde ich entschieden vorschlagen, daß eine möge östlich, das andere westl. von Spitzbergen halten, um doppelt so viele Resultate zu erlangen. Dadurch würde auch von vornherein, betheiligen sich Österreich und Preußen zusammen, alle etwaigen Eifersüchteleien abgeschnitten und das unabhängige Verdienst jedes Theils im vollsten Maaße vermehrt.

Könnte Österreich nur ganz wenig Fonds bewilligen, so dürften selbst in 2 oder 3 Monaten große Resultate zu erlangen sein, besonders wenn die wissenschaftliche Abtheilung zur Überwinterung irgendwo gelandet, zurückgelassen und im nächsten Sommer abgeholt werden würde. Dies gerade würde nur ganz Unbedeutendes kosten und von höchstem Werth für die Wissenschaft sein.

Ich wollte in meinem letzten Brief ausführlich darauf eingehen, daß wir auf die Flottengelder nicht rechnen dürfen, zu meiner Verwunderung sehe ich nachher, daß ich übersehen Ihnen darüber zu schreiben. Inzwischen haben Sie die Frankfurter Verhandlungen (Nationalverein) erfahren. Sehr gerne würde ich auch nach Wien kommen wenn meine Verhältnisse anders wären; aber es wird absolut nicht gehen, so schmerzlich es mir wäre, Ihren Wunsch nicht zu erfüllen. Ich sehe wohl, Sie können ein gewisses Anrecht darauf geltend machen, falls ich nach Berlin gehe. Wann und ob ich dahin komme, weiß ich übrigens noch nicht einmal bestimmt, und Ihre so dringende Einladung nach Wien hat mir gewissermaßen die beabsichtigte (kleinere, 6stündige) Reise nach

Berlin verleidet, da ich- wollte ich meine persönlichen Wünsche besorgen, viel lieber zu Ihnen nach Wien kommen würde, anstatt nach Berlin, wo ich noch gar nicht weiß, wie ich werde empfangen werden. Aber auch die jetzigen pekuniären Verhältnisse in Wien lassen mich den Erfolg meiner etwaigen persönlichen Bestrebungen daselbst etwas zweifelhaft erscheinen.\* .....

Ihr treu ergebener

A. Petermann

\* Wo die größten Coryphäen der Wissenschaft so einsichtig für die Sache sind, wie in Wien, bin ich entbehrlich. In Berlin ist das eben ganz anders.

Obigen Brief beantwortete Hochstetter mit spürbarer Resignation mit Datum Wien, 11. Nov. 1865. Auf die geographischen und organisatorischen Ausführungen in Petermanns Schreiben "... welches soviel Anregendes wieder enthielt. ..." ging er nicht weiter ein:

"... Baron Wüllerstorff ist so über und über mit den Handelsverträgen beschäftigt, daß er noch nicht mit dem Erzherzog über die Nordpolexpedition sprach. Die Finanznot bei uns ist übrigens so groß, das Österreich wie ich glaube, gar nicht daran denken kann auf eigene Kosten eine Expedition zu unternehmen ..."

Immerhin hoffte Hochstetter, daß die Regierung einen Ausweg findet:

"... einschlafen werde ich die Sache auf keinen Fall lassen."

14 Tage später, mit Datum Wien, 25. Nov., konnte Hochstetter aber Erfreuliches vermelden:

" Verehrter Freund! Ihre Bemühungen für eine Deutsche Nordfahrt sind, wie ich annehmen zu dürfen glaube, mit glänzendem Erfolge gekrönt. Nicht nur, daß gestern unsere Blätter die telegr. Nachricht brachten, das Preußen ein Schiff für die Nordfahrt bestimmt hat, sondern auch Österreich hat, wie mir Baron v. Wüllerstorff letzten Freitag mittheilte, ein Schiff bewilligt. ..."

Genaueres weiß Hochstetter noch nicht zu berichten. Das umgehende Erscheinen Petermanns in Wien hält er allerdings für unabdingbar. Es ist geradezu anrührend, wie auf mehr als einer Briefseite er immer wieder versucht, Petermann von der Notwendigkeit dieses Besuches zu überzeugen. Der letzte Brieffatz, mit großzügiger Hand geschrieben, lautet: "Wenn Sie hierher kommen, werden sie sagen können: Veni, vidi, vici !" (Originalbrief Anhang 7 und 8).

Gemäß Petermanns eigenhändigem Vermerk erreichte ihn der Brief am 29. November. Er antwortete am selben Tag, wobei ihm offensichtlich nicht nach Siegen zumute war. Nicht zuletzt deswegen, weil dieser Brief eine längere Schilderung seiner Besuche bei Bismarck und Roon enthält, sei dieser in den wesentlichen Passagen zitiert. (Anm. zu den Besuchen in Fußnote 3-4, Originalbrief siehe Anhang 9 und 10.):

"Hochverehrter Freund,

daß Preußen ein Schiff für die Nordfahrt bestimmt habe, ist eine Zeitungsente, die ich leider in der Lage bin widerlegen zu können, weil ich am 15. Nov. den H. v. Roon und H. v. Bismarck in Berlin getroffen habe. Der Pr. Minister=Präsident für seine Person sprach sich für eine deutsche Nordfahrt aus, meinte aber, dafür wäre zunächst der Kriegs= u. Marineminister zu gewinnen, zu dessen Resort die Sache gehöre. Dieser meinte, er sei auch für die Sache, allein von der k. Preuß. Marine könne dafür kein Schiff hergegeben werden, ja die Marine könne sich überhaupt nicht direkt daran betheiligen, weil ein Mißlingen sehr nachtheilig auf das junge Institut zurückwirken würde. Er schien überhaupt voller Bedenken und höchstens eine Geld=Unterstützung in Aussicht stellen zu wollen.

Die ganze fest in Aussicht stehende Unterstützung von preußischer Seite schien mir bis zu diesem Augenblick so wenig der Rede werth & so dubios, daß ich es eben noch nicht der Mühe werth hielt, Ihnen darüber zu schreiben.

Wenn nun aber Österreich bereits 1 Schiff gegeben, & Preußen Geld geben will, so wäre ja die Sache gemacht! wenn eben beide Mächte brüderlich zusammengehen wollen.

Ich werde heute an Roon schreiben, & ihm dies offen sagen & ihn fragen, was sie thun wollen.

Mein Kommen nach Wien scheint deßhalb annoch indifferent, in diesem Augenblick vielleicht gerade unzeitgemäß. Außerordentlich freuen würde ich mich aber, das kann ich Sie versichern, wenn ein triftiger Beweggrund vorkommt, der mich nolens volens nach der Kaiserstadt führt, damit ich "ehe ich sterbe" das Glück habe, meine allzu gütigen Wiener Gönner & Freunde von Angesicht zu Angesicht zu sehen. (Wenn Leute im nämlichen Alter, wie Barth, um Einen rum sterben, ist es gut, daß man auch zuweilen an diesen Schlußact denkt) Wollen Sie mich baldigst wissen lassen, welches Schiff Österreich für die Nordfahrt bestimmt hat!

Was I.C.H. in der Presse sagte (welcher Autorenname sich hinter diesem Kürzel verbirgt, konnte nicht ermittelt werden, rak), ist ganz recht & vernünftig. Nur mußte er nicht überspringen, zu sagen, daß Österreich & Österreicher ununterbrochen für die Kenntnis der Türkei arbeiten, .... . Eine einigermaßen ordentliche Aufnahme der Türkei, wie der Autor zu wünschen scheint, würde viele Millionen kosten. Bei der Nordfahrt kommt es ja zunächst nur darauf an: daß ein kleiner Theil unserer in den Häfen verstreuten Marinen und in Unthätigkeit versumpfenden Seeleute ein kleiner Theil in Thätigkeit gebracht werden. (die Unstimmigkeit in diesem Satz entspricht dem Original, rak)

Der K.K. Öster. Schiffsfähnrich Karl Weyprecht in Pola interessiert sich außerordentlich für die Sache & scheint mir tüchtig darüber studiert zu haben. Er sprach von einer Versetzung nach Triest, um sich daselbst auf der Sternwarte im Gebrauch der feineren Messinstrumente auszubilden etc. Es scheint mir gut, wenn diesem Wunsche entsprochen werden

könnte. W. scheint mir tüchtig & strebsam & auch Schaub empfiehlt ihn warm.

In aller Eile Ihr treu ergebenster A. Petermann

Wenn sich was von Belang ereignen sollte, schreibe ich Ihnen natürlich gleich."

Petermanns nächster Brief an Hochstetter, eine Woche später (8. Dezember), zeigt ihn aber wieder in seinem Element:

"Vertraulich !"

Hochverehrter Freund,

soeben erhalte ich vom Preußischen Marine Minister ein Schreiben, von welchem ich Ihnen ... eine Copie zum diskreten Gebrauch schicke. Sie sorgen wohl dafür, daß von diesem & ähnlichen Ihnen etwa in Zukunft mitzuteilenden Sachen absolut nichts in die Zeitungen kommt. Die verdammten Zeitungsschreiber habe ich sehr im Magen, wenn sie etwas bringen sinds gewöhnlich lauter Lügen, und derartige Lügen die auch eine gute Sache mit ... gegründesten Hoffnungen zu Fall zu bringen geeignet wären." .... " Meine einzige Sorge ist immer noch: kann und darf ich die Österr. Regierung unter den jetzigen Finanz=Verhältnissen dazu nöthigen Gelder für die Ausrüstung eines Schiffes herzugeben? ...."

Die schleunigste Zusammenkunft eines Ausschusses in Gotha ist ihm jetzt wieder von größter Bedeutung, geplantes Datum 17.12.1865.

"..... Das wäre eine Gelegenheit, um Leute wie Harkort, die auf Betheiligung der Nation rechnen, zu veranlassen, daß sie dafür sorgen, daß die Flottensammlungen flüssig gemacht und Österreich übergeben werden zur Ausrüstung des von ihnen gestellten Schiffes etc. Auf diese Weise einigten sich alle Partheien, die Regierungen und das Volk. Und das allein wäre eine große Sache, abgesehen von der Expedition selbst.

Nach diesen wohltonenden, aber wie man erkennt, wenig konstruktiven Ausführungen, folgt das Wichtigste, die Aufforderung an Hochstetter:

".... daß Sie mit Ihren Freunden und Gönnern unverzüglich dafür wirken, da die besagte Aufforderung der Österr. Reg. an die Preußische zur Betheiligung so schleunig als möglich geschehe."

(Zur Kondition der Petermannschen Autographen siehe Fußnote 3-5.)

Von dem resignierten Ton seines vorangegangenen Briefes ist hier nichts mehr zu spüren. Der Grund für das Wiedererwachen seines Selbstbewußtseins ergibt sich aus dem Inhalt des eingangs erwähnten Briefes von Roon. Die Kernaussage dieses Schreibens ist:

" ... Der sicherste Weg eine Expedition in Gang zu bringen wäre ..., daß die kaiserliche Regierung die unsere zu der Betheiligung aufforderte, ...."

Beachtlich ist, daß Roon auch den umgekehrten Weg betrachtet und Petermann hier eine Mission zutraut:

" ... Ob eine von hier ausgehende Bewegung in W. gleichen Anklang finden würde, darüber traue ich mir kein sicheres Urteil zu; das würden Sie vielleicht, falls Sie dorthin gehen, ermitteln können ..."

Der Brief enthält in der Einleitung die Feststellung, daß man dem Unternehmen, außer der evidenten wissenschaftlichen Bedeutung, eine politische Bedeutung, "die hier nicht unterschätzt wird", beimißt.

Am 16. Dezember 1865 erhielt Petermann von Hochstetter aus Wien die Nachricht, daß mit einer Beteiligung der österreichischen Marine an einer deutschen Polarexpedition nicht mehr zu rechnen sei. Dem Briefe folgend, entstammte die Ablehnung aus dem unmittelbaren Kreis des Erzherzogs Leopold, während sich zuvor der "Sectionschef der Marine-Angelegenheiten" Admiral Fautz nach Kenntnisnahme des Roonschen Briefes offenbar völlig sicher war, daß die Sache nun klappen würde. Den hier erwähnten Beschwichtigungsversuchen Wüllerstorfs, nach dessen Meinung immer noch eine Chance für die gemeinsame Nordfahrt besteht, kann Hochstetter nichts Positives abgewinnen und er konstatiert: "... und somit stehen wir wieder auf dem selben Punkte, wie bei unserer Zusammenkunft in Frankfurt ..."; was offensichtlich nicht richtig ist, hatte man doch damals noch die Hoffnung auf eine Regierungsbeteiligung.

Der Briefwechsel zwischen Petermann und Hochstetter bleibt vom 16. Dezember 1865 bis zum Mai 1867 unterbrochen.

Auch wenn sich am 21. Dezember ein Brief Roons an Petermann noch reflektierend mit der Möglichkeit einer preußisch-österreichischen Nordfahrt befaßt: " ... Eine Mittheilung .... hat mich nicht überrascht aber auch im Interesse der Sache nicht erfreut: ich meine das Zurückziehen der von der Donau her in Aussicht gestellten Mitwirkung. ...", so sind mit dem 16. Dezember 1865 die Bemühungen um eine Kooperation zwischen Preußen und Österreich um eine großdeutsche Polarexpedition beendet. (Der 3seitige Originalbrief, Roon an Petermann vom 21. Dezember 1865, findet sich im Anhang 11-13.)

Das Verständnis der vorliegenden Arbeit stützend, eine kurze erläuternde Diskussion des bisher in Kapitel 3 Dargelegten:

Der Einsatz der k.k. Geographischen Gesellschaft in Wien, für die Ausrichtung einer Nordpolarexpedition, war formal und sachlich dem Ziel entsprechend. Hier stellte eine etablierte wissenschaftliche Corporation geschlossen einen Forschungsantrag an die Regierung; und offenbar hat die k.k. Regierung nicht im entferntesten daran gedacht, diesen Antrag von der wissenschaftlichen Seite her als prüfungsbedürftig anzusehen. (Es wäre sicher auch schwer gefallen, prominente sachkundige Mitglieder für eine Prüfungskommission zu finden, die nicht gleichzeitig der k.k. Geographischen Gesellschaft angehörten.) Zu betonen ist, daß der Antrag auch eine politische Forderung enthielt: die Vereinbarung von kooperativen Schritten mit der preußischen Regierung. Aber auch unter Einbeziehung dieser Forderung, bei der es sich nicht um eine *conditio sine qua non* handelte, bleibt dieser Antrag vergleichsweise unver-

fänglich. Politisch hätte seine Annahme eine vertrauensbildende Maßnahme auf relativ hoher Ebene zur Folge haben können. Auch militär-diplomatisch war der Antrag unverfänglich; Österreich war die anerkannte Großmacht und besaß eine bedeutende Kriegsmarine. Preußens Marine war im Vergleich dazu ein Juniorpartner. Es wäre somit ein zwangloser Weg gewesen, wenn von österreichischer Seite das "Angebot" an Preußen ergangen wäre, sich an einer Polarforschungsaktion zu beteiligen. (Die Angst vor einem Mißerfolg hätte Roon bei diesem Verfahren sicher nicht als Verweigerungsargument anführen können.)

Daß preußische "Regierungsorgane" positiv über eine preußische Beteiligung an einer Polarexpedition diskutierten, war in Wien bekannt. Der Antrag der Wiener geographischen Gesellschaft war Ende Oktober in die k.k. Regierungskanäle eingeschleust worden. Ende November hatten noch keinerlei regierungsamtliche Reaktionen stattgefunden, weder in Richtung geographische Gesellschaft, noch in Richtung Preußen. (Allerdings hatte Wüllerstorff im Vorbeigehen Hochstetter am Freitag den 22. November mitgeteilt, daß ein Schiff für die Expedition zur Verfügung stehen werde; Hochstetter an Petermann 25. November 1865.)

Anfang November schaltet sich nun Roon aus Berlin in das Geschehen ein, nachdem er von Petermann sowohl schriftlich als auch mündlich von den Vorstellungen und Aktivitäten der Geogr. Ges. in Wien und Ihrer prominenten Träger und Förderer informiert worden war. Sein Brief vom 7. Dezember, der unmißverständlich ausdrückt, daß sich Preußen paritätisch an einer österreichisch-preußischen Polarexpedition beteiligen würde, wurde schnellstens "durchgereicht"; belegbar bis zum Erzherzog Leopold, und es wäre zumindest merkwürdig, wenn nicht weitere höchste Repräsentanten der Donaumonarchie von diesem Schreiben umgehend in Kenntnis gesetzt worden wären. Die lange verzögerte Reaktion der k.k. Regierung erfolgte jetzt prompt. Eine Ablehnung der Nordpolexpedition, mit der Begründung, da 2 Schiffe zu einer Handelsmission nach Japan geschickt werden sollten, wären keine "disponiblen Mittel" mehr vorhanden.

Der einzige Schluß, der sich aus diesem Vorgehen ziehen läßt, ist der, daß man seitens der österreichischen Regierung keinen ausgleichenden friedlichen wissenschaftlichen Kontakt zwischen den Seestreitkräften Preußens und Österreichs wünschte, geschweige denn die Verhandlungen über Fragen einer gemeinschaftlichen Polarexpedition zum Gegenstand höchster militärischer und ziviler Dienststellen machen wollte (z.B. um das Finanzierungsproblem zu lösen). Ein Angebot der Österreicher, eventuell Instrumente und Offiziere zur Verfügung zu stellen, war in diesem Zusammenhang offensichtlich indiskutabel.

Die Art, wie Roon sich der Nordpolar-sache annahm, läßt den Verdacht zu, daß es sich hier um einen politischen Alleingang handelte. Roon könnte, unterstellt daß er mit Vorstellungen Bismarcks die Politik

gegenüber Österreich betreffend nicht konform ging, hier die Möglichkeit zu einer Friedensmission gesehen haben.

Zur Beleuchtung dieses Verdachtes wurde Prof. Real, Universität Bonn, um eine Bewertung der Roonschen Briefe gebeten.

Dieser äußerte sich dahingehend, daß 1865 das Kabinett Bismarck so diszipliniert war, daß keiner der Minister an einen so heiklen Alleingang auch nur gedacht hätte. Hinzu kommt, daß grundsätzlich ein weitgehendes Einvernehmen zwischen Roon und Bismarck bestand (diesbezüglich ist sich die Wissenschaft einig).

Die Folgerung hieraus ist, daß das von Roon über Petermann an die österreichische Regierung ausgesprochene Angebot zur Durchführung einer gemeinsamen Polarexpedition, mit Bismarck ausdrücklich abgestimmt war.

Petermann hatte diesen Punkt betreffend den richtigen Eindruck, wenn er in Briefen und Artikeln auf das Einverständnis des "Grafen B." hinweist. Völlig verkannt hat er allerdings die Bereitschaft Roons, die Nordfahrt allein durch die preußische Marine ausführen zu lassen.

Da in den obigen Briefzitate mehrfach Petermannsche Reminiszenzen bezüglich seinem Verhältnis zur Presse enthalten sind, ist es im Rahmen dieser Diskussion angebracht, auf dieses Thema kurz einzugehen. Die Methode, Pressemitteilungen, Sendschreiben, Sonderdrucke, Aufsätze etc. an Publizisten und Redaktionen zu verschicken, um dann daraus resultierende Artikel als unabhängige Meinung in den PGM zu zitieren, ist Petermann geläufig und vielfach nachweisbar. Daß hinter den Artikeln in den "preußischen Regierungsorganen" die in auffälliger Koinzidenz Ende September 1865 erschienen, eine Petermannsche Pressekampagne steckte, konnte hier nicht belegt werden. Die Wahrscheinlichkeit, daß Petermann nicht wußte, wem diese Artikel zu verdanken sind, ist allerdings gering; zu sehr war zu diesem Zeitpunkt die Idee der Nordpolexpedition auf Petermann und auf das Verlagshaus Perthes zentriert. Auffallend ist, daß in den besagten Artikeln keine offiziellen Quellen zitiert wurden. Es ist naheliegend, daß Kkpt. Werner, der nachweisbar gute Pressekontakte hatte, der Initiator der Meldungen war (Fußnote 3-6).

Daß das Aufschwimmen der "Zeitungssente" Ende November 1865, die sich undementiert auch in Wiener Blättern tummelte und die die Bereitstellung eines preußischen Kriegsschiffes zu einer Polarfahrt als beschlossen meldete, mit der Rückkehr Werners nach einer zweimonatigen Schießübung mit der *Gefion* zusammenhing, darf vermutet werden. (Pressezitat aus dem AfS siehe Fußnote 3-7.)

### Zusammenfassung des 3. Kapitels.

Aus dem Briefwechsel des Jahres 1865 zwischen August Petermann und Ferdinand Hochstetter in Wien, dem Repräsentanten der dortigen Geographischen Gesellschaft, wurde deutlich, daß beide Briefpartner auf eine gemeinsame Polarexpedition der Kriegsmarine Preußens und Österreichs, auf eine großdeutsche Expedition, hinarbeiteten. Beachtlich ist, daß Hochstetter den unmittelbaren Einfluß Petermanns auf die österreichische Regierung als sehr bedeutend einschätzte und mehrfach dringend Petermann zu einem Besuch in Wien aufforderte (zuletzt am 25. Nov. 1865), zu dem sich der Letztere aber nicht bereit fand.

Petermann war am 15. und 16. November in Berlin gewesen und hatte sowohl mit Kriegs- und Marineminister Roon, als auch mit Ministerpräsident Bismarck gesprochen. Diese Gespräche waren so wenig ermutigend, daß er erst 14 Tage später eine Schilderung seiner Eindrücke an Hochstetter schickte. Auch Hochstetters Agitation in Wien war bis dahin definitiv nicht erfolgreich gewesen. Ein von ihm initiiertes Antrag auf Ausrichtung einer großdeutschen Polarexpedition, der von der einflußreichen Geographischen Gesellschaft an die österreichische Regierung gestellt worden war, hatte noch keine offizielle Reaktion gezeitigt. Eine Wende trat erst ein, als Petermann am 8. Dezember ein Schreiben Roons erhielt, in dem unverhohlen eine preußische Beteiligung an einer großdeutschen Polarexpedition angeboten wurde. Es wurde gezeigt, daß dieses einem Angebot Bismarcks an die österreichische Regierung gleichkam, über ein gemeinsam durchzuführendes, publikumswirksames und prestigeträchtiges, wissenschaftlich-geographisches Projekt zu verhandeln.

Petermann leitete diesen Brief Roons unverzüglich an Hochstetter weiter, der ihn der österreichischen Regierung zugänglich machte. Die Reaktion der Regierung erfolgte jetzt prompt. Die Durchführung einer Polarexpedition wurde abgelehnt.

Offen bleibt letztlich, ob eine rechtzeitige Intervention Petermanns in Wien, die von seinen österreichischen Korrespondenten so eindringlich gewünscht wurde, die "Entscheidung des Erzherzogs" gegen eine großdeutsche Polarexpedition hätte beeinflussen können.

## Fußnoten zu Kapitel 3

### Fußnote 3-1:

Sowohl Werner als auch Petermann waren seinerzeit durchaus prominente Personen. Petermanns Popularität als Publizist und Geograph gründete sich wesentlich auf seine breitgefächerte Agitationstätigkeit zur Ermöglichung von geographischen Entdeckungsreisen. Werner war, neben seinem allgemeinen Engagement für das deutsche Seewesen, Kapitän der Schulfregatte *Gefion*, die den Dänen am 5. April 1849 in der Eckernförder Bucht durch schleswig-holsteinische Truppen weggenommen worden war. (Weitere Angaben siehe biographisches Verzeichnis.)

### Fußnote 3-2:

Hochstetter erwähnt in seinem Brief als Kuriosum das "Amendement des Quarnero-Lorenz". Dr. Joseph R. Lorenz hatte beantragt, der Meeresforschung im adriatischen Meer Vorrang vor einem Polarforschungsunternehmen einzuräumen.

Aus einem Brief, den ein Herr Schworella an Justus Perthes adressierte (Schworella war von Hochstetter beauftragt worden, für Petermann einen Bericht über die Versammlung zu verfassen), geht hervor, daß von den nach Schätzung 80 anwesenden Personen 6 dagegen stimmten, einen Antrag namens der Wiener geographischen Gesellschaft auf Durchführung einer Polarfahrt an die k.k. Regierung zu schicken.

Die Rede des Oppositionssprechers wird hier folgendermaßen geschildert:

"... Zuerst erhob sich der Ihnen bekannte parallelchromat: Dr. Lorenz, um mit weitläufiger Rede darzuthun, daß die deutschen Kleinstaaten wie Hessen, Baden, Schwaben, Frankfurt pp, die keinen Quadrat Fuß Meeresfläche zu eigen besitzen, sich allerdings für die Ausführung eines solchen Unternehmens zu begeistern Grund hätten, daß aber Oesterreich ein eigenes Meer und in demselben nacherliegende Interessen zu verfolgen habe, daß es in diesem -dem Adriatischen Meere, noch ganze Küsten gaebe, die so wenig bekannt wie die Nordpolarländer seien ... "

Um Lorenz hier nicht in ein falsches Licht zu rücken, sei auf dessen bedeutende wissenschaftliche Leistung als Meeresökologe verwiesen (PAFFEN/KORTUM, 1984, S. 71).

### Fußnote 3-3:

"Die Nordpolfrage und die Wiener Geographische Gesellschaft", unter dieser Überschrift veröffentlichte Petermann in Heft 10 seiner Mittheilungen nach kurzer Einleitung einen Artikel der Wiener "Neuen Freien Presse", der im wesentlichen den Hochstetterschen Vortrag vom 24. Oktober mit dem Antrag auf Regierungsunterstützung für eine großdeutsche Nordfahrt enthält (PGM, 1865, S. 388).

### Fußnote 3-4:

Es soll nicht verschwiegen werden, daß ein ungewöhnliches Dokument gefunden wurde. Es handelt sich um 2 dünne Blätter mit 3 von Petermanns Hand eng beschriebenen Seiten. Petermann hat hier detaillierte Aufzeichnungen seiner Erlebnisse in Berlin am 15. und 16. November 1865 hinterlassen. Zum Thema der Arbeit bieten diese Aufzeichnungen jedoch wenig Aspekte, um so interessanter sind die Schilderungen seiner Eindrücke von Bismarck und Roon.

Ein Sachverhalt scheint aus den Aufzeichnungen erkennbar. Bismarck konnte sich durchaus für die Idee der Nordpolarfahrt begeistern, und er wollte diese auch unterstützen, z.B. indem er König Wilhelm von der Sache zu unterrichten

versprach. Andererseits scheint es deutlich, daß er für das Zustandekommen einer Expedition unbedingt das Interesse und die Initiative der königlichen Marine voraussetzte.

**Fußnote 3-5:**

Die Briefe an Hochstetter lagen alle auf einem hauchdünnen Papier vor. Es handelt sich dabei um eine Art Pausen der Originale. Der mit Tinte (Spezialtinte?) geschriebene Originalbrief, wurde auf das befeuchtete dünne Papier ("Fließpapier") mittels einer Briefkopierpresse mit Rollen abgedruckt. Dadurch geraten die Pausen deutlich unschärfer als die Originale. Da die Petermannsche Handschrift ungewöhnlich klein (Höhe der Kleinbuchstaben um 1mm) und mitunter konturenarm ist, geht jeder Schärfeverlust stark zu Lasten der Lesbarkeit. (Siehe Petermanns Brief im Anhang.9-10) Der oben zitierte Brief v. 8.12.1865 wies Textverluste auf.

Der im Anhang 9-10 beiliegende Brief vom 29. November ist ein Beispiel für die Maximalqualität der Pausen.

Das oben beschriebene Kopierverfahren geht auf James Watt (1736-1819) zurück, der dafür 1780 ein Patent erhielt. (Vergl. MEYER, 1905, unter Watt, J.; auch F.M. Feldhaus, 1979, "Die Technik", Spalte 584 unter Kopierpresse. Hier findet sich angedeutet, daß bei dem Kopierverfahren eine Spezialtinte benutzt wurde.)

In der Sammlung des DSM ist eine tragbare Kopierpresse aus dem Ende des 18. Jahrhunderts ausgestellt. (Hinweise zum oben beschriebenen Kopierverfahren erhielt Verfasser von Dr. Lars U. Scholl, DSM.)

**Fußnote 3-6:**

Andere hohe preußische Marineoffiziere, die sich in die Agitation für die Polarforschung gestellt hätten, sind nicht bekannt.

**Fußnote 3-7:**

In der Dezemberausgabe der AfS, in der sich ein größerer Artikel "Die deutsche Nordfahrt" befindet, taucht auch die Notiz auf: "Das königl. preußische Marineministerium hat dem Corvettenkapitän Werner zur Nordpolfahrt ein preußisches Kriegsschiff zur Verfügung gestellt. Capitän Werner, Dr. Aug. Petermann, und der Direktor der Hamburger Seemannsschule, Thaulow, arrangiren das Weitere." Daß ein derartig plumpes Zitat in der österreichischen Fachzeitschrift abgedruckt wurde, verwundert.

## Kapitel 4

### Die Pläne einer Nordpolarexpedition vor einer preußischen Marinekommission

Am 17. Dezember 1865, einen Tag nachdem die Mitteilung Hochstetters mit der definitiven Absage einer österreichischen Beteiligung an einer großdeutschen Polarexpedition in Gotha eintraf, hatte Petermann hier seinen "Nordfahrtausschuß" versammelt. Dieser Ausschuß hatte wenig gemein mit dem von der Frankfurter Versammlung bestimmten Experten Ausschuß. Hatte der Frankfurter Ausschuß durch den breiten Konsens des "Geographentages" doch eine gewisse Legitimation, handelte es sich hier um allein von Petermann benannte Mitglieder. Freeden, Neumayer, Hochstetter, Breusing, Werner und andere Schiffahrts- und Expeditions-Experten fehlten vollständig. (Die Namen der Ausschußmitglieder siehe Fußnote 4-1.)

Der Grund für das Treffen wird nicht erkennbar. Insbesondere ist kein Expeditionsplan oder ein wissenschaftliches Programm infolge dieses Treffens zustande gekommen. Naheliegend ist, daß wesentlich publizistisch-agitatorische Ziele diskutiert wurden. Dafür bezeichnend ist das einzige Ergebnis dieser Sitzung, ein kurzer Text, der "Resolution" genannt wird, der aber eher einer Grußadresse an die preußische Regierung ähnlich sieht: "Der Nordfahrt-Ausschuß begrüßt mit großer Freude die Nachricht, dass die Königl. Preussische Regierung geneigt sei, die Deutsche Nordfahrt aus Ihren Mitteln zur Ausführung zu bringen ..." (PGM, 1866, S. 145).

Petermann schickte diesen Text an Roon. Dieser antwortete mit eigener Hand (AHHVG; Originalbrief Anhang 11-13):

"Berlin 21.12.1865

Eur. Wohlgeboren gefällige letzte Mittheilung vom 18. des Monats veranlaßt mich Ihnen zu erwidern, daß der übrigens nur gute Vorsätze athmende Beschluß des Central Comites v. 17. des Monats mit den Ihnen meinerseits unter dem 7. d.M. gemachten Eröffnungen nicht in vollem Einklang steht, insofern das Comité meinen sollte, daß die Regierung zu der Expedition bereits definitiv entschlossen sei. Enttäuschungen sind immer unangenehm; ich verweise daher ausdrücklich auf den Inhalt jenes meines Schreibens. Übrigens theile ich Ihnen mit, daß sich mein Standpunkt zur Sache nicht geändert hat u. daß ich zu dem Behufe commissarische Ermittlungen zur Feststellung der Bedürfnisse der Expedition, in Betreff sowohl der Einrichtung, Ausstattung u. Bemannung des oder der Schiffe, der Kosten und der Zuschüsse, die sie überetatsmäßig veranlassen würde u.s.w. angeordnet habe. Sobald diese Vorarbeiten zu einer gewissen Entwicklung gelangt sein werden, beabsichtige ich den Hr. Kultus Minister zur Mitwirkung in Betreff der wissenschaftlichen Seite der Expedition aufzufordern und auch Sie zu ersuchen sich den commissarischen Berathungen anzuschließen. Da die finanzielle Frage

jedenfalls wesentlich mitbestimmend sein wird bei der Entscheidung über die Ausführbarkeit, so wird diese naturgemäß vorangestellt werden müssen. Eine Mittheilung in Ihrem gefälligem Schreiben hat mich nicht überrascht, aber auch im Interesse der Sache nicht erfreut: ich meine das Zurückziehen der von der Donau her in Aussicht gestellten Mitwirkung. Ich hatte wohl nicht Unrecht, wenn ich äußerte, der Minister v. W. würde nicht vermögen, was der Admiral v. W. (von Wüllerstorff, rak) gern gemacht hätte.

Welchen Nachtheil dieser Verzicht auch für andere Entschließungen haben kann, das brauche ich Ihnen nicht näher zu entwickeln. Es liegt auf der Hand, daß das Anerbieten von Officieren u. Instrumenten nur eben eine Bedeutung haben wird, wenn die Expedition von Privaten ausgeführt werden sollte.

Mit vollkommenster Hochachtung  
Ihr sehr ergebener v. Roon"

Die in dem Schreiben erwähnte "commissarische Ermittlung" zu Fragen einer Polarexpedition fand statt. Roon berief eine Marinekommission unter dem Vorsitz des stellvertretenden Oberbefehlshabers der preußischen Marine, Contre Admiral Jachmann. Ferner wurden benannt (zit. aus PGM, 1866, S. 146):

"Kapitän zur See Heldt, Chef des Stabes im Marine-Ober-Kommando, Berlin,  
Kapitän zur See Köhler (Decernat für Ausrüstung und Hydrographie im Marine-Ministerium),  
Korvetten-Kapitän Werner,  
Kapitän-Lieutenant v. Schleinitz (Marine Ministerium),  
Wirklicher Admiralitäts-Rath Elbertzhagen (Decernat für Schiffsbau im Marine-Ministerium),  
Prof. Dr. A. Petermann (als geographischer Sachverständiger)".

Das mit Zusätzen 122 Seiten starke reinschriftliche Protokoll der Versammlung liegt vor. (GSTA MB, Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medicinal-Angelegenheiten; Geistliche und Unterrichts-Abtheilung, Rep. 76 Vc. Sekt. 1. Tit. 11, Vol. I, Blatt 90-130. Bemerkungen zu den Protokollzusätzen siehe Fußnote 4-2.)

Der vollständige Titel des Schriftstückes lautet: Protokoll über die erste (zweite, dritte) Sitzung der Commission zur Berathung über die Art der Ausführung einer Expedition zur Explorierung der Arktischen Centralregion durch die königliche Marine am 18<sup>ten</sup> (20<sup>ten</sup>, 22<sup>ten</sup>) Januar 1866. Petermann war am ersten Tag die Zentralfigur der Versammlung. Mehrfach wurde an ihn die Frage nach der Aufgabe der Expedition gerichtet:

"... Der Herr Vorsitzende glaubt, daß bevor diese Mittel festgestellt wären (Petermann hatte die an ihn gerichtete Frage nach der Aufgabe der Expedition abgelenkt und wollte von den Mitteln der Expedition

sprechen, rak) .... erst der Zweck selbst genau präzisiert sein müsse und dies müsse er dem Herrn Prof. Petermann als dem moralischen Urheber des Expeditions=Projektos überlassen. Er wolle übrigens vorausschicken, daß er lebhaftes Interesse an der Erforschung der arktischen Central=Region nehme und für die Marine nur wünschen könne, daß die Verhältnisse ihr gestatten möchten, sich dabei zu betheiligen und Erfolge zu erringen.

Es käme nun vorerst auf eine präzise Darlegung der Aufgabe an und er müsse da die Frage stellen, ob Herr Prof. Petermann meine, daß mit allen Opfern bis an den Nordpol vorzudringen wäre oder nur eine Erforschung außerhalb des Eises, an seinen Öffnungen stattzufinden habe, wobei der Zufall dahingestellt bleibe, ob sich eine gefahrlose Gelegenheit biete, den Nordpol zu erreichen. Aus der Eingabe des Kapitän Werner habe er nicht ganz genau Ziel und Grenzen der Expedition entnehmen können und es bedürfe doch einer ganz genauen Feststellung dessen ...". (Die Eingabe Werners, die Jachmann hier erwähnt, ist der Plan zu einer deutschen Nordfahrt; vergl. Anhang 14-19.)

Petermann nahm erneut Stellung und näherte sich nach abschwefenden Ausführungen, die 1<sup>1/2</sup> Protokollseiten beanspruchten, der Frage nach dem Zugangsweg in die Zentralarktis:

"... Er habe übrigens nicht im Auge eine ganz feste Linie für das Vordringen nach Norden vorzuschreiben, wenngleich er speciell das Meer zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja .... für ... am geeignetsten halte. ... Ob nun aber der Zugang zu dem Nordpolarmeer etwas mehr östlich oder etwas mehr westlich gewählt werden möge, es komme nur darauf an daß ein solcher Zugang überhaupt vorhanden ....." usw.

Er führte weiter aus, daß er Grund zu der Annahme hat, daß sich Grönland bis zur Beringstraße erstreckt, und daß die topographische Aufgabe der Expedition darin besteht, die grönländische Ostküste oberhalb 75°N zu vermessen.

"Auf den Vortheil, welchen eine Expedition der Hydrographie bringen müsse .... glaube er nicht weiter eingehen zu brauchen. In Bezug auf die Wettervorhersagen wolle er nur erwähnen, daß Prof. Dove die Einrichtung einer Beobachtungsstation auf Spitzbergen von der äußersten Wichtigkeit für die Interessen der Schifffahrt erklärt habe. ...." Ein Blockhaus zur Überwinterung für Naturforscher in Spitzbergen hielt er für vollständig genügend (statt eines Schiffes). Ungenau verbreitete er sich über den Termin der Absendung der Expedition -März oder Juli(!). Zusammenfassend zu den protokollierten Petermannschen Ausführungen ist zu bemerken, daß diese einen konfusen Eindruck machen.

Als Jachmann wieder das Wort hatte, führte er aus: "... daß die hingestellte Aufgabe in keiner Weise die Kräfte und Hilfsmittel des deutschen Seewesens übersteigen möchte. ..."

An Petermann und Werner richtete er implizit Kritik, indem er bemerkte, daß "... die öffentliche Meinung in dieser Sache bereits in so bedeu-

tendem Maße angeregt wäre, daß man große Leistungen erwarte, namentlich sei der Anstoß zu einem rivalisiren mit anderen Nationen ... gegeben. ..." In der sich anschließenden Aussprache über technologische Probleme wird die spezielle Diskussion darüber, ob die neue "Schraubencorvette" *Medusa* ein geeignetes Expeditionsschiff wäre, kontrovers geführt.

Auch die Sachlichkeit des Protokolls kann nicht verhindern, daß die Gereiztheit in der Diskussion zwischen Jachmann und Petermann am 2. Sitzungstag erkennbar wird:

"... wobei der Herr Vorsitzende eine Differenz constatirt zwischen demjenigen was der Prof. Petermann nach dem Protokoll als die der Expedition zu stellende Aufgabe bezeichnet hätte und dem von dem Herrn Vorsitzenden selbst gegebenen Resumé dieser Aufgabe, gegen welches weder der Herr Prof. Petermann noch sonst jemand der Commission Einspruch erhoben habe. Da dieses Resumé dahin lautete, daß eine dem Vordringen nach dem Pol entgegenstehende Eisbarriere nicht zu durchdringen wäre und das ausdrückliche Unterlassen einer Überwinterung ein solches Eindringen in das Eis ausschloße, so dürfe im Protokoll die von Prof. Petermann präcisirte Aufgabe nicht richtig wiedergegeben sein. Prof. Petermann gibt dies nicht zu und glaubt das Mißverstehen der von ihm vorgezeichneten Aufgabe sei dadurch entstanden, daß im vorliegenden Falle, im Gegensatz zu den meisten Englischen Nordpol-Expeditionen, der Durchgang durch festes Eis seiner Überzeugung nach nicht zu erzwingen nöthig sein werde, weil er annehme, daß festes Eis im eigentlichen Centralgebiet nicht vorhanden, sondern nur an der sibirischen Küste. ("annehme" ist von alter Hand dick unterstrichen und mit Fragezeichen versehen, rak.)

Der eigentliche und Hauptzweck der Expedition werde aber sein: das Vordringen durch die ganze arktische Central=Region womöglich bis zur Bering-Straße. Der Herr Vorsitzende glaubt daß dies allerdings eine ganz andere Aufgabe sei als die in der vorigen Sitzung hingestellte, in welcher in das Treibeis nicht einzudringen wäre. Prof. Petermann gibt hierauf wörtlich zu Protokoll:

'Ich muß mich auf das Entschiedenste dagegen verwahren, als sei es meine Ansicht, daß eine solche Expedition nur bis an das Treibeis vordringen dürfe und dann zurückzukehren habe; wenn dies der Fall sein sollte, so sehe ich keinen Nutzen und keinen Zweck der Expedition, da die Grenze des Treibeises sich sogar bis zum 35° der Breite erstrecke.' Er fügt hinzu, daß er festes Eis, welches allein dem Vordringen Einhalt thun sollte, nur das nenne, auf welches Ross als feste Eisbarriere in der antarktischen Central=Region gestoßen sei, im Gegensatz zu demjenigen Eis, durch welches Cook sich von weiterem Vordringen abhalten ließ, und welches er nur Treibeis nenne. .... "

Als neues Expeditionsziel wurde jetzt ins Protokoll aufgenommen:

"... Das Schiff soll versuchen auf der Route über Spitzbergen nach dem Nordpol und evtl. bis zur Bering=Straße vorzudringen und sich von dieser Route nur dann abbringen lassen, wenn das Schiff auf festes Eis oder undurchdringliche Eismassen stößt. .... "

Jachmann folgerte hieraus, daß man sich auf Überwinterung und eine mehrjährige Expedition einzustellen habe.

Im weiteren folgen interessante Ausführungen über die "Kompetenzen" der Offiziere und der Mannschaft (doppelte Bezahlung ist definitiv), Unterbringung und Status der Wissenschaftler, wissenschaftliche Instrumentierung, Aufgaben der Wissenschaftler (die Akademie der Wissenschaften und das Unterrichts Ministerium sollen ggf. eingeschaltet werden).

Am Schluß der Verhandlungen bedankt Jachmann sich bei Petermann für dessen "Beiwohnen der Sitzung" und entläßt ihn mit dem Hinweis, daß er bei der Beantwortung der noch übrigen Frage nicht mehr beteiligt sei.

Diese Frage, die Nummer 13 des von Jachmann benutzten Fragenkataloges, bildet den Schwerpunkt der Diskussion des 3. Sitzungstages.

"... der Herr Kriegminister hat die ... Frage wie folgt formuliert:

'Würden durch solche Expedition keine näherliegenden Zwecke der Marine zum Nachtheil der Entwicklung derselben beeinträchtigt, würde dies namentlich nicht geschehen bei einem resultatlosen oder unglücklichen Verlauf der Expedition oder sind die möglichen Vortheile derselben so groß, daß das Risiko eines unglücklichen Verlaufes getragen werden muß? '"

Eine Antwort auf diese Frage wird von jedem Kommissionsmitglied abgefordert und wörtlich protokolliert. Obwohl eine eingehende Darstellung dieser Antworten z.B. unter militärhistorischen Aspekten sicher interessant wäre, muß in diesem Rahmen darauf verzichtet werden. Wiedergegeben wird unter Fußnote 4-3 die Antwort des v. Schleinitz (gekürzt), die insofern repräsentativ ist, als sie eine Ablehnung der Expedition begründet, sowie die Stellungnahme Werners (gekürzt), der als einziger eine bejahende Position einnimmt.

Das Ergebnis der dreitägigen Beratungen der Commission wird von Jachmann in einem Resumé dargelegt:

"Daß die Commission eine Polarfahrt seitens der königlichen Marine nicht als Aufgabe derselben betrachte, daß vielmehr die Marine näherliegende Zwecke zu verfolgen habe. Sie hält die Befragung der Akademie der Wissenschaften über die wissenschaftliche Notwendigkeit einer solchen Expedition und deren wahrscheinliche materielle Ergebnisse für nothwendig und hält es für angemessen, daß falls nach deren Ausspruch die königliche Regierung eine Polarfahrt befehlen sollte, die Ausführung derselben lediglich demjenigen zu überlassen sei, der das Unternehmen auf sich nehmen wolle, mit der nöthigen Unterstützung an Geld, sowie mit der Genehmigung, unter den Offizieren und Mannschaften der königlichen Flotte Freiwillige zur Betheiligung aufzufordern. Diesem

Beschluß der Commission tritt der Corvetten Capitain Werner in der von ihm ausgesprochenen Weise nicht bei, indem derselbe eine direktere Betheiligung der königlichen Marine im Interesse derselben hält."

In zeitlicher Nachbarschaft zur Sitzung der Marinekommission, steht eine Aktion, die auf der Versammlung der Mitglieder des "Nordfahrt-Ausschusses" am 17. Dezember in Gotha verabredet wurde. Es ist der erste offizielle Vorstoß, um die preußische Regierung zur Unterstützung einer Polarexpedition zu bewegen: Eine "Petition aus der Grafschaft Mark an das Hohe Haus der Abgeordneten in Berlin, überreicht vom Abgeordneten Fr. Harkort" (PGM, 1866, S. 77-79). Nach einem längeren, verwirrenden Text erfährt man endlich das Anliegen: "Wir erlauben uns deshalb den gehorsamsten Antrag zu stellen, dass ein Hohes Haus geruhen wolle, die Königl. Staatsregierung aufzufordern:

- a. die durch Petermann angeregte Nordfahrt im Interesse der Marine direkt in die Hand zu nehmen oder
- b. eventualiter eine zu diesem Zweck gebildete Privatgesellschaft kräftig zu unterstützen.

Haspe, Kreis Hagen, im Januar 1866."

Diese Petition stellt in ihrem erläuternden Text einen Sachverhalt unter Beweis, der sich in Deutschland bis über 1882 hinaus verfolgen läßt. Es ist dies die auffallende Argumentationsschwäche in bezug auf die Kernfrage: Worin liegt Sinn und Nutzen der Polarforschung. (Harkort spricht z.B. vom Mangel an Matrosen in der Kriegsmarine, allgemein vom Fischfang sowie vom Handelsvolumen Norwegens.)

Interessant ist in diesem Zusammenhang der Bericht der Kommission für Handel und Gewerbe (des Abgeordneten-Hauses) dem die oben erwähnte Petition zur Beratung vorgelegt wurde (PGM, 1866, S. 79/80). Dieser bringt die Gründe für die Durchführung einer Polarexpedition in eine den Petenten offenbar nicht möglich gewesene Form und Richtung: Petermanns Idee, eine Seexpedition zur Erreichung des Nordpols über Spitzbergen auszusenden, ist fundiert (u.a. deswegen weil sie auch in englischen Fachkreisen diskutiert wird).

Die Expedition ist eine deutsche Nationalfrage geworden, weil es sich hier um die Erreichung eines Jahrhunderte alten Zieles geht, das unter Annahme der Richtigkeit der Petermannschen Vorstellungen von einer deutschen Expedition erreicht werden könnte. Das deutsche Publikum nimmt regen, zustimmenden Anteil an der Sache. (Mit anderen Worten, die Expeditionsfinanzierung würde der Regierung sicher nicht als Verschwendung von Steuergeldern angelastet werden, Zustimmung ist von allen Fraktionen zu erwarten.)

Nach der Anhörung der Herren von Schleinitz (Marine-Ministerium) und Moser (Ministerium f. Handel und Gewerbe) durch die Kommission kann diese ein breites regierungsamtliches Interesse konstatieren. (Ein Vertreter des für die Wissenschaft zuständigen Ministeriums der

geistlichen, Unterrichts- etc. Angelegenheiten war nicht geladen worden.)

Offenbar möchte die Kommission etwas zum Thema des wissenschaftlichen Nutzens der Polarforschung sagen. Dazu muß sie auf Petermanns "Epoche machende Schriften" zurückgreifen, findet aber zwangsläufig nichts weiter als eine Aufzählung verschiedener Wissenschaftsgebiete.

Trotzdem dürfte dieser Bericht das beste bis dahin erschienene Plädoyer für die deutsche Polarforschungsidee sein. Allerdings konnte die Kommission sich nicht entschließen, das Nordpolprojekt zu einer Regierungsvorlage zu machen; angesichts anderer wichtigerer Probleme wurde an die Initiative der Regierung appelliert.

Die Reflexion der Vorgänge um die Bemühungen einer Polarexpedition ab Dezember 1865 in den PGM dürfte, nachdem oben überwiegend Primärquellen vorgestellt wurden, von Interesse sein.

In Heft 1 des Jahres 1866 (Redaktionsschluß 22. Januar) erschien der Artikel "Arktische Korrespondenz", in dem Petermann an ihn gerichtete Briefe publizierte. Die Eingangsdaten der meisten Briefe liegen zwischen dem 11. und 16. Dezember 1865. Der Grund für diese Häufung ist der, daß die meisten Briefe Reaktionen auf die Petermannsche Einladung nach Gotha am 17. Dezember waren. Auf diesen Sachverhalt wird aber nicht hingewiesen. Die Briefausschnitte sind in der Regel so gewählt, daß sie die Ablehnungsfloskel nicht enthalten. Eine Ausnahme macht hier nur der Brief Prof. Christian Ehrenbergs, den nach eigenen Worten eine schwere Krankheit hinderte, an den "Berathungen über die deutsche Nordpolfahrt" teilzunehmen.

Heft 2 bringt die schon oben erwähnte Petition an das preußische Abgeordneten-Haus, einschließlich der Stellungnahme der Kommission für Handel und Gewerbe. In einer klein gedruckten Fußnote findet sich ein mit A. P. gezeichneter, ausführlicher polemischer Kommentar. Die Sitzung der Marinekommission wird auch an dieser Stelle nicht erwähnt. (Textprobe siehe Fußnote 4-4; Redaktionsschluß des 2. Heftes war der 22. Februar 1866.)

In Heft 4 (Redaktionsschluß 23. April) wird unter der Überschrift: "Die Deutsche Nordfahrt, Aufruf an die deutsche Nation; 1. Stellung des Unternehmens zu Deutschen Regierungen im Allgemeinen und zur Preussischen Regierung im Besonderen" die Geschichte der Bemühungen um eine deutsche Polarexpedition ab Sommer 1865 geschildert, wobei der Artikel mit etlichen Zitaten bereichert wurde (PGM, 1866, S. 144-147). Der Artikel beginnt mit der Erwähnung der Frankfurter Versammlung vom 23.7.65, die Petermann hier als "eine allgemeine Versammlung Deutscher Geographen und Hydrographen" bezeichnet. Als nächster Punkt werden die Bemühungen in Wien geschildert: "Das Gesuch der K.K. Geographischen Gesellschaft erfuhr in den Kaiserl. Oesterreichischen Regierungskreisen eine gute Aufnahme."

Die mißlungene Nordfahrt Werners bleibt völlig unbeachtet. In diesen Vorgang waren aber die Regierungen der Hansestädte Hamburg und Bremen durchaus involviert (mit stattlichen Geldbeträgen, vergl. Kap. 2). Eine Verknüpfung zwischen dem Brief Roons vom 7. Dezember 1865, der betreffend Preußens Bereitschaft mit Österreich zusammen zu gehen kurz zitiert wird, und den Reaktionen in Österreich wird nicht hergestellt. Speziell wird ohne Angabe von Quellen und Namen aus "einem Schreiben aus Wien vom 14. Dezember" die Absage der österreichischen Regierung generiert.

"Es mussten sich daher nun die Hoffnungen auf vornehmlich einen Punkt konzentrieren, und das war Preussen", schreibt Petermann weiter, bevor er dann erstmals über die Sitzung in Gotha vom 17. Dezember berichtet.

Geradezu lapidar ist die erste Erwähnung der Sitzung der Marinekommission. Daß Petermann ihr angehörte, erfährt man nur, wenn man sorgfältig die kleingedruckte Teilnehmerliste studiert; hier taucht der Name Petermann an letzter Stelle auf.

Petermann erwähnt dann seine Anmahnungen an Roon und Bismarck, auf die in den ersten Apriltagen umgehend hinhaltende Antworten erfolgt waren, im vollen Wortlaut und schließt: "So scheint denn die Ausführung des Projektes Seitens der Preussischen oder irgend einer anderen Deutschen Regierung auch für dieses Jahr sehr in Frage gestellt."

Der darauf folgende dreispaltige Text (S. 146-147) läßt sich kaum in wenigen Worten zusammenfassen. (Eine allgemeine Bemerkung zur Interpretation der Petermannschen Texte siehe Fußnote 4-5.) Er zeigt die Distanzierung Petermanns von seinen Ambitionen, Regierungen zur Durchführung von Polarexpeditionen zu bewegen. Im Oktober 1866 versuchte er allerdings erneut, seine Polarforschungspläne mit Regierungsunterstützung durchzusetzen.

Das Kapitel 2 aus Heft 4 der PGM 1866: "Aufruf des Freien Deutschen Hochstiftes an die Deutsche Nation" stellt tatsächlich eine logische Fortsetzung des Petermannschen Artikels dar. Otto Volger hat hier einen Aufruf verfaßt, der durchaus Substanz hat. Er nennt die Kriegsgefahr beim Namen. Ungemein eindrucksvoll ist sein Plädoyer für die Durchführung einer Expedition als Zeichen des Willens zur Einigkeit der "Deutschen aller Lande". Volger läßt es nicht mit guten Worten bewenden. Er gibt rund 60, über ganz Deutschland verstreute z.T. prominente Adressen an, Geldsammelstellen, die gleichfalls als Kristallisationspunkte für Komitees angesehen werden können. (Bemerkungen siehe Fußnote 4-6; den Aufruf Volgers siehe Anhang 20.)

Die damalige Stimmung in Österreich reflektiert der Leitartikel "Die deutsche Nordfahrt trotz allem Kriegsgeschrei" im "Archiv für Seewesen", Heft 5 (AfS, 1866, S. 177). Dieser Artikel geht nach einem Über-

blick über die jüngste Entwicklung der Bemühungen um eine deutsche Polarexpedition auf den oben erwähnten Aufruf Otto Volgers ein. Der Herausgeber der AfS, Johannes Ziegler, konstatierte das endgültige Scheitern der Polarforschungspläne auf der Basis regierungsamtlicher Unterstützung, und hoffte genau wie Volger auf die Wirkung privater Initiativen. Allerdings sah er Österreich bereits in einer militärischen Verteidigungssituation (!), die nach seiner Meinung der Grund dafür war, daß man von den Österreichern zu dem Zeitpunkt (Mai 1866) nicht mehr verlangen konnte, daß sie das "schöne Unternehmen so kräftig wie in ruhigen Zeiten zu fördern vermöchten". Trotzdem will das "Triester Localcomité" weiterhin Geldbeiträge entgegennehmen.

#### Zusammenfassung des 4. Kapitels

Schon bevor ihm die Ablehnung einer Beteiligung der österreichischen Marine an einer Polarexpedition bekannt geworden war, hatte Petermann sehr kurzfristig zum 17. Dezember 1865 einen Nordfahrtausschuß nach Gotha einberufen; eine Einberufung, die vor dem Hintergrund verständlich wird, daß Petermann an die baldige Durchführung einer Expedition durch die Marine Preußens und Österreichs glaubte.

Das Treffen des Petermannschen Nordfahrtausschusses blieb allerdings erfolglos. Die einzige unmittelbare Aktion war eine Resolution. Mittelbar wurde eine Petition an das Preußische Abgeordnetenhaus durch F. Harkort bewirkt, die jedoch nicht in den Rang einer Regierungsvorlage gehoben werden konnte.

Eine von Roon eingesetzte Marinekommission zur Beratung von Fragen zur Durchführung einer Nordpolarexpedition durch die preußische Marine war hochrangig besetzt. Petermann war als geographischer Sachverständiger zu den Kommissionssitzungen geladen. Aus dem Protokoll der Sitzungen (18., 20., 22. Jan. 1866) wurden längere Passagen wiedergegeben, die speziell Diskussionsbeiträge Petermanns enthalten.

Quellenvergleichend wird die Reihenfolge der Publikationen zu Polarfragen ab Dezember 1865 in den PGM verfolgt: Erst Ende April 1866 gab Petermann seine Zurückhaltung auf und berichtete über seine Wechselwirkungen mit den Regierungen Preußens und Österreichs.

Die Erkenntnis, daß kurzfristig die Durchführung einer Polarfahrt nur durch eine allgemeine Geldsammlung zu erreichen sei, wurde durch einen "Aufruf an die Deutsche Nation", verfaßt von Otto Volger, umgesetzt. Petermann schloß sich diesem Aufruf nicht an, distanzierte sich aber dennoch von seinen Bemühungen um regierungsamtliche Unterstützung.

## Fußnoten zu Kapitel 4

### Fußnote 4-1:

Die aus PGM, 1866, S. 145 wörtlich übernommene Liste lautet:

Berlin (Prof. Dr. W. Koner, Herr Franz Maurer),  
Danzig (Dr. Liévin, vom dortigen Lokal-Comité),  
Dresden (Dr. Stübel, vom dortigen Lokal-Comité),  
Erfurt (Prof. Dr. Weissenborn),  
Frankfurt a.M. (Dr. Otto Volger),  
Hombroich (Herr Friedrich Harkort),  
Gotha (Dr. E. Behm, Dr. Henneberg, Herr Finanzrat Hopf, Herr Andreas Perthes,  
Herr J. Perthes, vertreten durch Herrn R. Besser, Dr. A. Petermann),  
Leipzig (Prof. Dr. Carus, Dr. H. Lange; beide vom dortigen Lokal-Comité)

Von Breusing und Werner liegen briefliche Absagen vor (14.12. und 12.12. 1865, AHHVGG). Breusing, grundsätzlich der Versammlungsidee zustimmend, kritisierte den schlecht gewählten kurzfristigen Termin.

Werner schrieb in klarer Einschätzung der Situation: " ... Wir hätten noch etwas warten müssen, bis wir einen Bescheid aus Berlin haben. ..."

### Fußnote 4-2:

Die Zusätze betreffen 1.) die Kalkulation der Umbau- und Rückrüstungskosten der neuen Schraubencorvette "Medusa" durch Elbertzhagen. Die Kosten werden auf 60.000 Thaler veranschlagt.

2.) Die Festschreibung der "Kompetenzen" (Bezahlung, Verpflegung, Unterbringung, Kleidung) und die Aufstellung spezieller Inventar- und Bedarfslisten.

### Fußnote 4-3:

Stellungnahmen aus dem handschriftlichen Protokoll der preußischen Marinekommission, Januar 1866:

"Capitain Lieutenant v. Schleinitz:

In dem von der Staatsregierung in den Grundzügen adaptirten vorjährigen Plan zur Erweiterung der Kriegsmarine sind die Aufgaben, welche sich eine preußische Marine zu stellen hat ausgesprochen und gehen dahin:

- 1.) Schutz und Vertretung des aufstrebenden Seehandels Preußens und Deutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und Beziehungen,
- 2.) Vertheidigung der Vaterländischen Küsten und Häfen der Ostsee und Nordsee,
- 3.) Entwicklung des eigenen Offensiv=Vermögens nicht bloß zur Störung des feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angriff feindlicher Flotten, Küsten und Häfen.

Diese Aufgaben sind sämmtlich kriegerischer Natur wie denn der Charakter einer Kriegsmarine selbstverständlich ein militärischer sein muß. Wenn nun gleich dieser Charakter die Lösung einer friedlichen, einer vorzugsweise wissenschaftlichen Aufgabe nicht ausschließt, so wird sie doch immer erst stattfinden können, wenn die eigentlichen Aufgaben erfüllt sind und die militärisch-maritime Ausbildung so weit gediehen und so fest ist, das eine von allem Kriegerischen so entfernte Beschäftigung der Marine dem militärischen Geiste derselben keinen Eintrag thun kann.

Unsere Marine ist in ihrer Entwicklung nun leider noch nicht soweit vorgeschritten, daß dies der Fall wäre. Den innerhalb der eigentlichen Aufgaben der Marine häufig gestellten Anforderungen vermochten wir bis jetzt nur sehr unvollkommen zu genügen. Gesandtschaften und Konsulate des Auslandes haben vergeblich mehrfach die Anwesenheit von preußischen Schiffen zum Schutz der preußischen Unterthanen in fremden Ländern und zum Schutze der Handelsinteressen gewünscht, wir haben in Ostasien mit 3 Reichen Verträge geschlossen

und sind nicht imstande denselben den Nachdruck zu verleihen, wie er nur durch beständiges Stationiren von Schiffen daselbst erreicht werden kann; wir vermögen nicht beständig Schiffe im Mittelmeer zu halten, wie es Preußens Stellung als Großmacht so wünschenswerth macht, ebensowenig an der West und Ostküste Süd=Americas, wo die Zeitverhältnisse es so dringend erforderlich erscheinen lassen. Ferner macht sich in unserer Marine der Mangel einer einheitlichen militairisch-maritimen Ausbildung fühlbar, wie es nur in einem größeren Übungsgeschwader vor sich gehen kann.... diese ungemein wichtigen Aufgaben, welche die Marine in erster Linie zu erfüllen hat, welche sie aber bis jetzt nicht hat erfüllen können, aus Mangel an Geld, Material, Personal, schließen meiner Ansicht nach die Ausführung einer Expedition seitens der Marine, welche fast nur wissenschaftlichen Zwecken dient ... aus."

Von Schleinitz schließt seine Ausführungen damit, daß er ausschließlich die Beteiligung einzelner geeigneter Persönlichkeiten befürworten kann.

"Corvetten=Capitain Werner:

Ich betrachte eine von Seiten der königlichen Regierung und mit Kriegsschiffen unternommene Nordfahrt, als eine Tatsache die den von der Regierung selbst aufgestellten Ansichten über die Zwecke der Marine vollständig entspricht. Eine dieser Zwecke ist der Schutz und die Vertretung des aufstrebenden Seehandels Preußens und Deutschlands auf allen Meeren, sowie Erweiterung seiner Rechte und Beziehungen. Nach meiner Ansicht wird eine der Hauptaufgaben der preußischen Nordfahrt die Auffindung von Fischereigründen sein und (es, rak) ist kaum zu bezweifeln, daß solche gefunden werden. Seefischerei und maritime Geltung eines Volkes stehen in engster wechselseitiger Beziehung, je größer die erstere, desto bedeutender ist auch die letztere, wie die Geschichte aller Seestaaten lehrt.

Ein Resultat der scheinbar unfruchtbaren Nordfahrten der Engländer und Amerikaner zur Auffindung Franklins war das nähere Bekanntwerden der früher für unfahrbar gehaltenen Beringstraße. Seit M'Clures und M'Clintocks Entdeckungsreisen, also in den letzten 10 Jahren, haben die Amerikaner für 50 Millionen Dollars Wallfischtran aus der Beringstraße geholt ..."

Derartige Erfolge hält er für vergleichsweise wichtiger als den durch von Schleinitz zitierten Schutz des Handels.

".... Ich bin ferner der Meinung, daß die Ausführung einer Nordfahrt insofern die günstigste Rückwirkung auf die Marine haben wird, als sie nothwendigerweise dazu beitragen muß, daß das Interesse für das Seewesen im Inland ganz bedeutend wächst, und eine Menge junger tüchtiger Leute bestimmen wird, sich der seemännischen Carriere zu widmen.(Randbemerkung von alter Hand: "Es fehlt schon jetzt nicht daran".)

... Ich betrachte ferner geographische Entdeckungen und wissenschaftliche Forschung als eine wesentliche Aufgabe der Marine im Frieden. ... Unsere Marine hat dadurch Gelegenheit, sich in dieser Beziehung vor anderen Nationen auszuzeichnen und zugleich der Welt Kenntnis von der Bildungsstufe und der fachlichen Tüchtigkeit unseres Personals zu geben. Ich habe weiterhin die Ueberzeugung, daß jede kräftige Action unbedingt dazu beitragen muß, die allgemeine Achtung vor dem Volke, welches sie unternimmt, zu erhöhen. ... Die der preußischen Nordfahrt zugrunde liegende Hypothese eines schiffbaren Meeres zwischen Spitzbergen und dem Pol welcher alle wissenschaftlichen und thatsächlichen Forschungen das Wort reden, gegen welche sich aber keine haltbaren Gründe anführen lassen, macht es wahrscheinlich, daß die preußische Nordfahrt hohe Breiten erreicht und größere Resultate erzielt, als die bedeutendste seefahrende Nation dies mit enormen Aufwande von Zeit und Kosten vermocht hat. Ein solch glücklicher Ausgang würde Preußen einen nationalen Triumph bereiten, der gar nicht hoch genug zu veranschlagen ist. Ich komme deshalb zu dem Schlusse, daß in Anbetracht der wahrscheinlich durch eine Nordfahrt zu erreichenden Ziele, das Risiko eines - nach meiner Ansicht jedoch kaum denkbaren resultatlosen Verlaufes der Expedition nicht in Rücksicht genommen

werden kann und selbst ein unglücklicher Ausgang sowie der Verlust des Schiffes und der Mannschaft vollständig dadurch aufgewogen wird."

**Fußnote 4-4:**

"Leider geht alles sehr langsam bei uns in Deutschland. (Bis heute, 22. Februar, ist wenigstens von der K. Preussischen Regierung noch kein Beschluss über ihre Betheiligung an der Sache gefasst worden, nachdem ich vor länger als 3 Monaten, am 15. Nov. 1865, die Angelegenheit den K. Preuss. Staatsministern Graf Bismarck und H. v. Roon persönlich unterbreitet hatte.) Während Volk und Regierung deliberirt und berathet, Versammlungen hält, Kommissionen, Comités und Ausschüsse bildet, viel spricht, schreibt, denkt und Protokolle macht, laufen uns andere Nationen, Grenznachbarn, die man nicht einmal ebenbürtig erachtet, den Rang ab ...." (PGM, 1866, S. 77).

**Fußnote 4-5:**

Petermanns Satzbau und Ausdrucksweise scheinen häufiger versteckte Botschaften zu enthalten. Falls entsprechende Sätze und Ausdrücke von ihm nicht als bewußtes Mittel eingesetzt wurden, was zu argwöhnen im heutigen Zeitalter durchaus nicht abwegig wäre, in diesem Falle aber nicht anzunehmen ist, so könnten sie eine zusätzliche Information über seine wirkliche Meinung enthalten. D.h. die Frage taucht auf, ob die impliziten, "versteckten Botschaften" wirklich vorhanden sind. Im Falle der Beschäftigung mit den Schriften eines Verfassers, die dieser über einen längeren Zeitraum zu einem Themenbereich erstellt hat, und die dann vom Leser chronologisch rezipiert werden, besteht allerdings eine gewisse Möglichkeit der Objektivierung. Es wird mehrfach vorkommen, daß ursprüngliche Vermutungen oder Ahnungen des Lesers später durch explizite Aussagen des Verfassers bestätigt werden. Man lernt also "seinen Mann" kennen, und kann sich dann unter stillschweigender Berufung auf die erworbene Expertenschaft an solche an sich vagen Aussagen, wie "ich glaube, oder "ich vermute", auch im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit heranwagen.

Zweifelsfrei birgt die Akzeptanz des oben Ausgeführten auch Gefahren. Der als Experte akzeptierte kann auch (bewußt) Falschaussagen äußern oder suggerieren, ohne daß diese ernstlich hinterfragt werden.

**Fußnote 4-6:**

In der Tat muß der Aufruf Petermann aus einiger Verlegenheit befreit haben. Mit welcher Begründung hätte dieser nach seiner uneingeschränkten Hinwendung an die preußische Regierung wieder an die Spendenwilligkeit aller Deutschen appellieren sollen? "Um irrigen Interpretationen zu begegnen," schreibt er in PGM 1866 auf S. 150, "möchte es hier am Platze sein, zu erwähnen, weshalb ich, der das Projekt angeregt, den obigen Aufruf nicht mit unterzeichnet habe. Es ist gerade deshalb, weil die Geographie der arktischen und antarktischen Regionen zu meinen eigenen Lebensaufgaben gehört, und ich diese Expedition der Aufmerksamkeit Deutschlands nahegelegt habe, dass ich auf die Theilnahme an Geldsammlungen für die Ausführung derselben verzichten zu müssen glaubte. ...." Unklarer und verwirrender kann man sich kaum ausdrücken. Geradezu eine Herausforderung für "irrigere Interpretationen": Petermann peinigte ein schlechtes Gewissen. Er sah sein Ziel, eine deutsche Nordpolexpedition, die seinen Ruhm als Wissenschaftler und seinen Erfolg als Verleger, d.h. auch als Geschäftsmann, vergrößern sollte, und zwar ohne nennenswertes eigenes Risiko. Er wollte sich nicht den Expeditionsgefahren aussetzen, die er häufig unsachlich verniedlichte oder als nicht existent angab. (Damit auf die Durchführenden nicht

allzuviel Ruhm fällt oder um nicht als Anstifter von waghalsigen Unternehmungen verurteilt zu werden?) Die Kosten des Unternehmens tragen andere. Er kann von der Sache ausschließlich profitieren; denn eines war Petermann mit Sicherheit klar, daß nämlich auch ein Mißerfolg oder Scheitern der Expedition für ihn noch lange kein Fiasko gewesen wäre. Nichts läßt sich journalistisch besser vermarkten als eine verschollene Expedition; wurde Barrow, der Förderer der Franklin-Expedition, je dafür verantwortlich gemacht, daß diese ihr Ziel nicht erreichte und zugrunde ging?

## Kapitel 5

### Frühjahr 1866, König Wilhelms Befehl zur sofortigen Einleitung einer preußischen Polarexpedition

#### Vorbemerkung zur Quellenlage:

Sofern nicht abweichend angegeben, werden Dokumente aus dem geheimen Staatsarchiv Merseburg (GStA MB) zitiert, und zwar Akten aus dem Geheimen Civil-Cabinet (Hist. Abt. II, 2.2.1., 213172, Vol. I) sowie aus dem Ministerium der geistlichen, Unterrichts- u. Medicinal-Angelegenheiten (Rep. 76 Vc. Sekt. 1. Tit. 11, Vol. I und II). Die Archivalien sind chronologisch geordnet und durchnummeriert.

Daß sich in den Akten des Unterrichtsministeriums fundamentale Dokumente befanden, liegt daran, daß dieses Ministerium ab April 1866 die Koordinationsstelle für eine geplante preußische Polarexpedition war.

Dieses ist im Zusammenhang mit der vorliegenden Arbeit insofern ein Glücksfall, als die entsprechenden Akten aus dem preußischen Marineministerium nach Auskunft des Archivpersonals durch Kriegseinwirkung vernichtet wurden.

Völlig unbemerkt von jeder Öffentlichkeit, insbesondere auch von Petermann, beschäftigten dessen Polarforschungspläne weiterhin die höchsten preußischen Regierungskreise. Auch keine Belege dafür, daß Petermann zumindest ahnte, was hier im Frühjahr 1866 vorging, ließen sich finden.

Das Schlüsseldokument für diese amtlichen Vorgänge ist ein sieben-seitiger Brief des Staatsministeriums (preußisches Kabinett) an König Wilhelm vom 28. Februar 1866 (GStA MB, Geheimes Zivilkabinet, 2.2.1. Nr. 21 372, Blatt I a-e).

Der Brief ist unterschrieben von (Gr.) v. Bismarck, v. Bodelschwingh, v. Roon, (Gr. von) Itzenplitz, v. Mühler, Gr. (zur) Lippe, v. Selchow, Gr. (zu) Eulenburg. Dem Brief beigegeben liegt ein vorformuliertes Papier, adressiert an das Staatsministerium, das mit Wilhelms Unterschrift zu einer "Allerhöchsten Ordre" des Königs wird. Dieses Papier ist bereits von allen Ministern gegengezeichnet.

Der Brief beginnt mit den Worten: "Ew. königliche Majestät haben von dem neuerlich angeregten Projekte einer Entdeckungs=Reise nach dem Nordpolarmeere huldreichst Kenntniß zu nehmen geruht, welches von dem Geographen Professor Dr. Petermann zu Gotha lebhaft verfolgt wird und dessen Zwecke darin bestehe, auf dem Wege über Spitzbergen in die arktischen Regionen vorzudringen, das Meer zwischen dieser Insel, Nowaja Semlja und Groenland, sowie die von demselben bespülten Küsten zu untersuchen und, wenn ein weiteres Vordringen nicht durch feste Eismassen unmöglich gemacht wird, die Fahrt bis zum Nordpol fortzusetzen. ..."

Aus dieser Einleitung wird deutlich, daß der Brief die Reaktion auf eine Anfrage Wilhelms ist. Schriftliche Dokumente diesbezüglich waren nicht

aufzufinden; auch die Quelle, aus der Wilhelm seine Information bezog, ist nicht bekannt. Das Schreiben berichtet in sehr sachlicher Form von der Tagung der Marinekommission und ihrer Ergebnisse. Das wörtliche Zitat: "daß eine Polarfahrt weder Aufgabe noch Ehrensache der Königlichen Flotte ist, daß die Entwicklung und militärische Tüchtigkeit derselben das nächste und alleinige Ziel sein muß, welches die Königliche Marine unbeirrt zu verfolgen hat," stammt allerdings nicht wie angegeben aus dem "Schlußprotokoll" (Vergl. Kap. 4, S. 49.), sondern aus dem persönlichen Plädoyer des Admirals Jachmann. Ferner werden die Ablehnungsgründe des Marineministers dargelegt, die alle bereits auf der Kommissionssitzung auftauchten. In Stichworten sind diese:

a) Kein geeignetes Schiff; speziell sei die Manövrierfähigkeit der *Medusa* der Aufgabe nicht angemessen, zudem die Umrüstung des Schiffes zu teuer.

b) Mangel an Erfahrung; die "Anwerbung von Wallfischfängern" wird als nötig erachtet.

c) Mangel an geeigneten "Etatsfonds".

d) Man fürchtet die Verpflichtung zu eventuellen Rettungsexpeditionen. Weiter heißt es: "Empfiehl sich dennoch aus wissenschaftlichen, volkswirtschaftlichen, oder politischen Motiven die Ausführung des Unternehmens, resp. eine gewisse Beteiligung der Kriegs=Marine: so hält es der Marine Minister für zweckmäßig, ..." Auch jetzt folgen Argumente und Angaben, die in ähnlicher Form bereits auf der Kommissionssitzung auftauchten. In Stichworten lauten diese:

a) Die Ausführung der Expedition nicht der Marine zu übertragen, sondern sie in die Hände der mit der Führung der Expedition zu betrauernden Persönlichkeit zu legen.

b) Für ca. 60 000 Thaler ein Schiff außerhalb der Marine zu besorgen.

c) Nur freiwillige Offiziere und Mannschaften zu nehmen und zusätzlich die Anwerbung von Matrosen und Walfischfängern zu betreiben.

d) Bei der Ausrüstung die Vorschläge der Kommission und des "Corvetten-Capitains" Werner zu berücksichtigen.

e) Einen Extraetat für Ausrüstung und erhöhte Heuer einzusetzen.

f) Die Reisedauer zu begrenzen auf den Zeitraum Mai bis November.

Der Aspekt, das "Projekt" durch die Akademie der Wissenschaften prüfen zu lassen, wird für so wichtig gehalten, daß er in der Schlußformel des Briefes erneut auftaucht:

" ... Das Staatsministerium hat sich diesen Ansichten des Marine=Ministers über die fernere Behandlung der Angelegenheit überall angeschlossen, hält indeß die in Rede stehende Frage für so interessant und die nähere Inbetrachtung derselben im Hinblick auf eine künftige Lösung für so wichtig, daß es als dazu unerläßliche Vorbereitung allerunterthänigst empfiehlt, zunächst über die wissenschaftliche Bedeutung und die Ausführbarkeit der projektirten Nordpol=Expedition das Gutachten der Akademie der Wissenschaften zu erfordern und von dem Inhalte desselben die weiteren Entschließungen über die dem Unter-

nehmen zu gewährende Unterstützung abhängig zu machen. Eine in diesem Sinne entworfene Ordre erlaubt sich das Staats=Ministerium Ewr. Königlichen Majestät hiebei zur allerhöchsten Vollziehung ehrfurchtsvoll vorzulegen."

Diese "Ordre" lautet: "Ich erkläre mich mit den in dem Berichte vom ...M entwickelten Ansichten und Vorschlägen über die projektierte Nordpolfahrt von seiten des Staats zu gewährenden Unterstützung einverstanden und überlasse dem Staatsministerium, hierauf die zur Vorbereitung Meiner weiteren Entschließungen erforderlichen Einleitungen zu treffen."

In diesem Papier hat Wilhelm mit nicht zu übersehendem Elan Streichungen und Zusätze angebracht. (Kopie des Originalbriefes siehe Anhang 21.) Von der Originalfassung etwas abweichend lautet die Textfassung der fertigen Ordre an das Kabinet:

" Berlin den 12. März 1866

An das Staatsministerium

### Cito

Ich erkläre mich mit den, in dem Berichte des Staatsministeriums vom 28. v.M. enthaltenen Ansichten und Vorschlägen über die der projektierten Nordpolfahrt von Seiten des Staats zu gewährende Unterstützung im allgemeinen einverstanden und will auch gewähren, daß das Projekt zunächst der Akademie der Wissenschaften zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt werde. Es ist jedoch nicht meine Absicht, die Ausführung und Beförderung des Unternehmens von dem Ausfalle dieses Gutachtens, welches hauptsächlich die dabei zu verfolgenden wissenschaftlichen Interessen zu erörtern haben wird, abhängig zu machen. Vielmehr will Ich, daß die für die Ausführung der Expedition erforderlichen Vorbereitungen unverzüglich von den beteiligten Ministerien getroffen werden und sehe einer Anzeige hierüber, sowie den nöthigen Vorschlägen über die für das Unternehmen aus der Staatskasse zu bewilligende Unterstützung baldigst entgegen.

Cito!

Wilhelm

Infolge dieses königlichen Befehls kam es zu umfangreichen Aktivitäten in den preußischen Ministerien, wie sich aus den Akten ergibt (GStA MB, Unterrichtsmin. Rep. 76 ... Vol. I; alle weiter unten zitierten Briefe entstammen dieser Akte). Beachtlich ist Bismarcks Brief, datiert Berlin den 13. März, an den "Königlichen Staats= und Minister der geistlichen, Unterrichts= und Medicinalangelegenheiten Herrn Dr. von Müler" (im weiteren wird dieser als Unterrichts- oder Kultusminister bezeichnet, das Ministerium als Unterrichts- oder Kultusministerium, Ausdrücke, die auch seinerzeit gebraucht wurden). Aus dem einfach unterstrichenem "Cito!" des Königs, wird hier schon ein doppelt unterstrichenem "Citissime!". Müler wird um schleunigstes Einholen des Gutachtens der Akademie und um sein persönliches Votum angehalten. Bismarck setzte ihn davon in Kenntnis, daß die Herren Marineminister und Handelsminister ebenfalls informiert sind.

Mühler forderte im Gegenzug einen, wie er mutmaßte von Petermann redigierten Plan des Projektes von Bismarck an, um Material für die Beauftragung der Akademie an der Hand zu haben. Diese Anfrage wurde in zwei Schreiben durch Roon beantwortet, der zunächst das Protokoll der Marinekommission und dann einen Expeditionsplan Werners nebst das Nordfahrt-Projekt betreffende Schriften Petermanns übersandte. Ausdrücklich wird bemerkt, "daß andere Schriftstücke des Dr. Petermann weder beim Marine-Ministerium noch beim Staats-Ministerium noch bei dem Unterzeichneten vorhanden sind" (21.3.1866).

Vom 27. März datiert das Schreiben des Kultusministers von Mühler an die Akademie der Wissenschaften. In klaren Worten wird der Stand des Projektes dargelegt und das Ersuchen ausgesprochen, die zu verfolgenden wissenschaftlichen Aufgaben "gehörig" zu präzisieren. Ferner wird nach "zu Beobachtungen geeigneten Fachmännern", sowie nach Instrumenten und deren Regulierung gefragt. Als Anlagen werden genannt: 4 Druckhefte (PGM, rak), das Protokoll der Marinekommission und der Plan Werners vom 2. November 1865. (Die Transkription dieses Planes findet sich im Anhang 14-19.)

Die Frage nach der Projektkoordination wird durch Roon in einem Brief an Mühler (24.3.) aufgeworfen. Indem er noch einmal die Punkte a bis f aus dem Brief des Staatsministeriums an den König aufzählt, die seiner Meinung nach die Ausführungsgrundlage der Expedition darstellen (vergl. S. 68), folgert er: "Hiernach erfolgt weder von der Marine die Ausführung der Expedition noch haben die Zwecke derselben ein vorwiegendes Interesse für die Marine". Wegen der vorzugsweise wissenschaftlichen Aufgabe der Expedition wird das Kultusministerium als "Ressort-Ministerium" vorgeschlagen. Mit einschränkenden Bemerkungen wird eine Unterstützung in Schiffbaufragen und bei der Bemanning der Expedition zugesagt. Besonders wichtig ist Roon die Klarstellung, daß sich die Marine nicht an der Expeditionsfinanzierung zu beteiligen gedenkt.

Das preußische "Polarforschungsinstitut" wird nach kurzer brieflicher Diskussion in das Kultusministerium verlegt, wo die beiden Geheimen Regierungsräte Dr. Olshausen und Knerk als Verantwortliche zeichnen. Das Marineministerium und das Handelsministerium (v. Itzenplitz) sagen ihre Unterstützung zu und benennen jeweils einen "Kommissarius"; Capt. Leutnant v. Schleinitz bzw. Oberregierungsrat Moser. Mühler hatte folgerichtig Roon darüber um Auskunft gebeten, ob KKpt. Werner als Expeditionsleiter anzusehen sei. Ohne Angabe von Gründen verweigert Roon die gewünschte Auskunft (19.4.). Er stellt auch keinen Termin in Aussicht, wann er sich zu dieser Frage zu äußern gedenkt.

Das 13seitige Gutachten der Akademie mit Abschlußdatum 20.4., das am 22.4. bereits in Abschriften kursierte, ist unterschrieben mit " Die Königliche Akademie der Wissenschaften

Haupt Ehrenberg Trendelenburg Kummer"

Unter Hinzuziehung des Geographen Dr. Kiepert war man nach zwei außerordentlichen- und einer "Gesammtsitzung" nach Auswertung der schriftlichen "Auslassungen" mehrerer Mitglieder zu einem Ergebnis gekommen:

"Wenn die Akademie der hohen Staatsregierung eine große Untersuchung vorschlagen sollte, von der es sich hoffen ließe, daß sie bedeutenden Aufwand durch wichtige Bereicherung der Naturwissenschaften und der Geographie vergüten würde, so müßte sie doch bedenken tragen eine Entdeckungsreise in das nördliche Polarmeer vorzugsweise zu empfehlen."

Dieses Kosten-Ergebnis Argument wird in Varianten noch zweimal wiederholt. Eine genaue Beantwortung der vorgelegten Fragen wird wiederholt verweigert mit dem Hinweis, daß Zweck und Ziel der Expedition nicht ausreichend bekannt sind. In diesem Zusammenhang der folgende Textauszug:

"Es ist in der Vorlage nicht ausgesprochen, daß die beabsichtigte Reise vorzüglich um physikalischer und naturwissenschaftlicher Forschung willen unternommen werde. Ob aber gelegentlich einer wesentlich wegen geographischer Recognoscierung unternommener Fahrt, für Geologie, Botanik, Geologie so bedeutende Bereicherung gewonnen werden könne, daß sie im richtigen Verhältnis zu den aufzuwendenden Kosten stehe, scheint zweifelhaft." (GStA MB, Unterrichtsmin. Rep. 76 ..., Vol. 1, Blatt 36-43. Zur Wirkung und zu weiteren Einzelheiten des Gutachtens sowie über seinen wissenschaftlichen Standard wird in Kapitel 6 und 17 Stellung genommen. Der Text des in einer sehr individuellen Handschrift verfaßten Papiers ist im Anhang 22-27 in einer Umschrift vollständig wiedergegeben.)

Mit einem an Mühler gerichteten Brief vom 2. Mai wurde der zentrale Punkt des Unternehmens, die Benennung des Expeditionsleiters geklärt. Werner wird in diesem Schreiben durch Roon für geeignet erklärt, diese Aufgabe zu übernehmen. Die Weitergabe dieser Benennung an Bismarck und an König Wilhelm ist auf dem Brief vermerkt.

Einen Hinweis darauf, warum die Benennung Werners um 20 Tage hinausgezögert wurde, ließ sich nicht finden. Mit dem Schreiben Roons wird ein Brief Werners weitergereicht. In diesem kann Werner eine gewisse Gereiztheit nicht verbergen; andererseits scheint er davon auszugehen, daß die Expedition zustande kommen wird. Da dieser Brief das einzige Dokument ist, das konkrete Angaben zur preußischen Nordpol-Expedition enthält, sei es hier in den wesentlichen Teilen wiedergegeben:

"Dem königlichen Commando (der Marine Station der Ostsee, rak) beehre ich mich auf das geneigte Schreiben vom 21. d. Mts. gehorsamst zu erwidern, daß ich bereit bin, die Leitung einer Nordpol Expedition zu übernehmen, unter der Voraussetzung daß mir die nöthigen Fahrzeuge

nebst den betreffenden Geldmitteln bis zum ersten Mai überwiesen werden.

Sollten formelle Schwierigkeiten diesen Termin noch einige Tage hinausrücken, so müßte ich wenigstens bis zum 1. Mai officiell autorisirt werden, die Vorarbeiten für den Aufbau pp. der Kanonenboote anordnen zu können. Der Aufbau resp. die Verstärkung und Ausrüstung der Fahrzeuge beansprucht sechs Wochen. Ich würde demgemäß gegen den 10. Juni nach Norden abgehen und mit dem längsten Tage von Hammerfest aus die Erforschungsreise antreten können. Eine fernere Verzögerung der Expedition würde nach meiner Ansicht die Resultate derselben in einer Weise beschränken, daß sie in keinem Verhältnis zu den aufgewendeten Mitteln stehen." (GStA MB, Unterrichtsmin., Rep. 76 .., Vol. 1, Blatt 151 und 152)

Die beiden vorzitierten Schreiben sind die letzten Dokumente über amtliche Aktivitäten, die sich auf eine preußische Polarexpedition im Jahre 1866 bezogen.

Die Mobilmachung der preußischen Truppen wegen der Diskrepanzen zwischen Österreich und Preußen wurde am 4. Mai begonnen. KKpt. Werner hat im Deutschen Krieg (15. Juni Kriegsbeginn, 3. Juli Schlacht bei Königgrätz, 23. August Friedensvertrag in Prag) eine Rolle gespielt. Er leitete die "Wegnahme" der hannoverschen Küstenbefestigungen (MEYER, 1905; BROCKHAUS, 1928).

Mit Datum Berlin 21. Juli 1866, also unmittelbar vor den oft zitierten Auseinandersetzungen Bismarcks mit Wilhelm und den preußischen Militärs über die Friedensbedingungen mit Österreich, richtete das Kabinett erneut ein Schreiben in Sachen Polarforschung an Wilhelm (Fußnote 5-1).

Dieses Schreiben verschweigt, daß in den einzelnen Ministerien bereits konkrete Handlungs- und Kommunikationsstrukturen im Aufbau begriffen waren. Es bemüht sich, das Gutachten der Akademie, vorzugsweise in den ablehnenden Passagen, sachlich darzustellen, und geht auch auf die Kosten des Unternehmens ein:

" ... Die Voraussetzungen, von denen der p. Werner ausgegangen war, erwiesen sich bei dem absoluten Mangel an Vorlagen über die Kosten der Expedition als durchaus unzutreffend; es war geradezu unmöglich, die Geldfrage binnen so kurzer Frist zum Abschluß zu bringen. Ueberdies machten es die Umstände inzwischen nothwendig, dem p. Werner das Commando einer von Ewr. königlichen Majestät Kriegsschiffen zu übertragen, und die Unausführbarkeit des Unternehmens im Laufe dieses Sommers lag klar vor Augen. Daß auf den Gegenstand noch keine Kosten verwandt worden sind, erscheint bei der gegenwärtigen Lage als ein Gewinn ...."

Die beigelegte, vorformulierte "Allerhöchste Ordre" bekommt dieses Mal die Unterschrift Wilhelms (8. August 1866), womit der Ansatz zu einer institutionalisierten preußisch-deutschen Polarforschung ad acta gelegt wurde:

"Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 21. v.M. genehmige Ich, daß die projectierte Expedition nach dem Nordpolarmeere für jetzt auf sich beruhe, und will anderweitigen Anträgen in Bezug auf diese Angelegenheit zu gelegener Zeit entgegensehen." (GStA MB, Geheimes Civilcabinet 2.2.1. Nr. 21372, auch GStA MB, Unterrichtsmin., Rep. 76 ..., Blatt 154, 155 und 156)

Petermann nahm mit Brief vom 3. Oktober 1866 wieder Kontakt mit Roon auf. Das Schreiben ist bemerkenswert; denn hier wird von Petermann der Plan einer Expedition mit zwei Schiffen dargelegt. Er erklärt, daß ein geeignetes Schiff zur Disposition steht und ein weiteres in Kürze die Bauwerft verlassen wird. (Es handelt sich um *Bienenkorb* und *Albert*, die Fangschiffe des Bremerhavener Reeders Albert Rosenthal.) Petermann gibt auch die Kauf- bzw. Charterkosten an. (Bemerkung zum Kontakt zwischen Petermann und Rosenthal siehe Fußnote 5-2.)

Offenkundig war Petermann darüber nicht im Bilde, daß das Marineministerium nicht mehr zuständig für sein Anliegen war. Aber sein Brief wird keineswegs kommentarlos an den zuständigen Kultusminister überwiesen. Ohne zu einer Stellungnahme veranlaßt worden zu sein, bemerkt Roon in seinem Anschreiben an Mühlner (28. Nov.), "daß die Verhältnisse nicht angethan sind die projektierte Nordpolar-Expedition ins Auge zu fassen und mit dem Ankauf oder Miethen geeigneter Schiffe schon vorzugehen... ." Gleichlautend wurde Petermann dann beschieden. Nach dieser Absage hat Petermann nicht mehr versucht, regierungsamtliche Unterstützung für seine Polarforschungspläne zu bekommen. (Vergl. auch PGM 1867, S. 81: Hier findet man Teile des weitschweifigen Petermannschen Briefes an Roon vom 3. Okt. abgedruckt. Die interessanten Ausführungen zu den Rosenthalschen Schiffen tauchen allerdings nicht auf. Das Schreiben des Kultusministeriums und ein Schreiben des Marineministeriums sind hier vollständig wiedergegeben.)

## Zusammenfassung des 5. Kapitels

Im März 1866 sah sich das preußische Staatsministerium veranlaßt, König Wilhelm Rechenschaft über die dahin erfolgten regierungsamtlichen Schritte in Sachen Polarforschung abzulegen. Das Kabinett erhoffte ein Placet Wilhelms, das eine weitere Nebenbeibehandlung der Sache gestattet hätte. Konträr zu dieser Vorstellung war jedoch Wilhelms Einlassung, alles zu unternehmen, um eine preußische Nordpolarexpedition schleunigst durchführen zu können. Ein Akademiegutachten hielt Wilhelm zwar für sinnvoll, betonte jedoch ausdrücklich, daß dieses seine Entscheidung für die Expedition nicht beeinflussen könne.

Innerhalb kurzer Zeit wurde eine Organisation zwischen Kultus-, Handels- und Marineministerium abgesprochen. Die zentrale Koordination war dem Kultusministerium zugefallen; Handels- und Marineministerium hatten beratende und unterstützende Aufgaben.

Die Benennung des Leiters der Expedition war ein zentraler Punkt, da dieser wesentlich die Organisation des Unternehmens übernehmen sollte. Die definitive Benennung des Kkpt. Werner für diese Aufgabe erfolgte aber erst in den ersten Maitagen 1866, unmittelbar vor der Mobilmachung preußischer Truppen.

Mit Allerhöchster Ordre vom 8.8.1866, die den ursprünglichen Befehl zur Durchführung einer Expedition zurücknimmt, indem sie fernere Aktivitäten dem Kabinett anheim stellt, wird die preußische Polarforschung de facto beendet.

Ein letztes Mal versuchte Petermann im Oktober 1866 erfolglos, die preußische Regierung zu einem Engagement in der Polarforschung zu bewegen. In diesem Zusammenhang schlug er die Verwendung der beiden Fangschiffe des Bremerhavener Reeders Albert Rosenthal vor.

## **Fußnoten zu Kapitel 5**

### **Fußnote 5-1:**

Folgt man Bismarcks Schilderung dieser Tage, kann man sich kaum vorstellen, daß diese Vorlage auf seine Initiative erfolgte (BISMARCK, 1898, Bd. 2, S. 43-48. Betr. das Insistieren der preuß. Militärs auf Weitermarsch bis zum Mittelmeer; hier findet sich auch die Schilderung seiner Selbstmordgedanken). Gestützt z.B. durch Texteinzelheiten der Vorlage, erhärtet sich der Verdacht, daß diese im Marineministerium entworfen wurde.

### **Fußnote 5-2:**

Über die näheren Umstände des Kontaktes zwischen Rosenthal und Petermann im Herbst 1866 fanden sich keine weiteren Quellen. Der zur Verfügung stehende umfangreiche und, wie es scheint, lückenlose Briefwechsel beginnt erst mit Datum Ende 1867. Zu diesem Zeitpunkt sind die beiden Herren jedoch schon sehr privatim.

## Kapitel 6

### Diskussionsbeitrag zu den Bemühungen um eine deutsche Polarexpedition 1865/66

Der deutsche Krieg hat eine einschneidende Wirkung auf die Entwicklung der deutschen Polarforschung gehabt. Zu dem Zeitpunkt, als die preußische Ministerialbürokratie auf höchsten Befehl hin sich mit dem Polarforschungsvorhaben zu befassen begann, als alle Weichen gestellt waren, um eine erste Nordpolarexpedition organisieren zu können, brachten die Kriegsvorbereitungen das Projekt abrupt zum Stehen. Eine Wiederaufnahme desselben wäre nach dem Kriege sicher leicht möglich gewesen, denn es bestand noch der alte Ausführungsbefehl. Allein, es wurde die "Gunst der Stunde", Ende Juli 1866, nicht genutzt um das Projekt zu konsolidieren, sondern um es zu torpedieren.

Mit diesem Vorgang geht ein bedeutender Abschnitt in der ersten Entwicklungsphase auf dem Weg zu einer deutschen Polarforschung zu Ende. Es ist daher sinnvoll, das diesbezüglich hier Dargestellte einer kurzen, wertenden Betrachtung zu unterwerfen.

Es soll hier nicht versucht werden, die Leistungen und Wirkungen der Zentralfigur Petermann in einen allgemeinen wissenschaftshistorischen Rahmen einzuordnen. Es ist aber angebracht, die Ambitionen Petermanns mit den bisher dargelegten Fakten in nähere Beziehungen zu setzen, wobei nicht wenige von diesen teilweise von ihm erzeugt oder beeinflußt wurden.

Die Ambitionen Petermanns spiegeln sich vorzüglich in den PGM. Ersichtlich hat er bei deren Herausgabe mehrere Ansprüche berücksichtigt. Zunächst seien Priorität, Authentizität und Aktualität genannt. Diesen Ansprüchen wurde Petermann dadurch gerecht, daß er sich selbst und sein Publikationsorgan aktiv in die Expeditionsförderung einbrachte. Der Kontakt mit den Reisenden, das ganze aktuelle Drumherum, die Geldprobleme etc., das alles war für ihn druckreif (und wurde offenbar gerne gelesen). Ein weiterer Vorteil erwuchs daraus, daß die so von ihm geförderten Reisenden vielfach Exklusivbeiträge lieferten. (Das ist im wesentlichen die Substanz, aus der die Mitteilungen der Geographischen Gesellschaften, Journals, Bulletins und Proceedings schöpfen. Petermanns Geographische Mitteilungen sind aber, indem sie unabhängig von den exklusiven Gesellschaften sind, von größerer Themenvielfalt und bieten einen besseren Überblick. Das Prinzip dieses Vorgehens, durch Förderung von Expeditionen Empfänger von Exklusivnachrichten zu werden, die dann in den Publikationsorganen des Förderers auflagensteigernd vermarktet werden, hat später vielfach Nachahmer in der amerikanischen Massen- und Sensationspresse gefunden und wird in Varianten auch heute noch benutzt. (Zu den deutschen geographischen Gesellschaften siehe Fußnote 6-1.)

Automatisch folgte, daß sich Petermann auch um eine Beratung der Reisenden betreffend die Zwecke und Ziele ihrer Expeditionen bemühte. Die Verarbeitung diesbezüglicher Texte berührt allerdings schon den wissenschaftlichen Anspruch der PGM. Dieser manifestiert sich zunächst unübersehbar in den Petermannschen Kartenwerken und die sie begleitenden Aufsätzen. Auffallend ist das stete Bemühen um die Verarbeitung von Primärquellen. Auch die technische und ästhetische Qualität der in den PGM publizierten Karten ist hervorragend. Auf einen Widerspruch sei allerdings hingewiesen, nämlich die Neigung Petermanns, die von ihm scharf kritisierten hypothetischen Gebilde der Geographie, die einer quellenkritischen Betrachtung nicht standhielten, durch eigene Hypothesen zu substituieren und an diesen nicht nur mit Beharrlichkeit festzuhalten, sondern diese auch mit allen Mitteln zu verteidigen. Ein Musterbeispiel für diesen Sachverhalt sind seine geographischen Hypothesen zu den Polargebieten. Nicht nur als ein nach wissenschaftlichen Methoden arbeitender Kartograph, sondern auch als theoretischer Geograph (als Geowissenschaftler) Anerkennung zu finden, war das Bestreben Petermanns, das sich in seinen Ambitionen deutlich manifestierte.

An dieser Stelle ist es hilfreich, sich etwas genauer mit den wissenschaftlichen Ambitionen Petermanns zu befassen. 1865/66 wäre es für ihn möglich gewesen, eine Menge von wissenschaftlichen Arbeitsprogrammen, auch solche von leicht einsichtiger allgemeiner Wichtigkeit, für Polarforschungsexpeditionen zu erkennen und zu benennen. Der Grund dafür, daß er keinen Gebrauch von dieser Möglichkeit machte, die die Akzeptanz des Unternehmens wesentlich gesteigert hätte, ist der, daß er sich selber in den von ihm aufgezählten Wissenschaftsgebieten nicht ausreichend auskannte und daß er die damals zugegebenermaßen häufig diffusen Argumente der Wissenschaftler nicht verstand und deshalb nicht popularisieren konnte. Die Frage, warum er sich nicht der Mitarbeit von Fachleuten bedient hat, kann man nur dahingehend beantworten, daß Petermann zu diesem Zeitpunkt noch kein ausreichendes Bewußtsein für diesen Mangel entwickelt hatte, oder diesen aus ganz persönlichen Gründen nicht wahrnehmen wollte. Immerhin ist zu bemerken, daß die PGM nach 1865 zunehmend wissenschaftliche Beiträge verschiedener Autoren mit Themen außerhalb der bis dahin vorherrschenden Reiseschilderungen bieten, wobei die stark divergierende Qualität der Artikel allerdings auffallend ist (was die obigen Bemerkungen über Petermanns Kenntnismängel stützt).

In bezug auf die Stützung seiner eigenen geographischen Hypothesen gerät Petermann später offenbar so unter "wissenschaftlichen Druck", daß er sich genötigt sieht, mit zwei großen Arbeiten hervorzutreten: "Der Golfstrom und Standpunkt der thermometrischen Kenntniss des Nord-Atlantischen Oceans und Landgebiets im Jahre 1870" (PGM 1870, S. 201-244 mit 2 Karten auf Tafel 12 und 13) und "Die Temperatur-Verhältnisse in den arktischen Regionen" (PGM 1870, S. 263 u. 264, mit

5 Karten auf Tafel 14). Auf Seite 202 schreibt er: "Wenn nun auch seit 1865 wichtige Stimmen gegen meine Ansicht von der Ausdehnung und Mächtigkeit des Golfstromes laut geworden sind, so halte ich dieselbe noch heute aufrecht und bringe nunmehr die Zahlen wirklicher Beobachtungen, auf die sie sich stützt und ohne welche man freilich der willkürlichsten Theorie und Hypothese preisgegeben ist." (Bemerkungen zu dieser Arbeit siehe Fußnote 6-2.)

Die aus Inhalt und Stil der Petermannschen Publikationen gefolgerte Auffassung, daß dieser sich erst ab 1869 (im Zusammenhang mit der 2. deutschen Nordpolarfahrt) mit den Naturwissenschaften und deren Methoden intensiver auseinandersetzte, soll nicht zu einem Mißverständnis führen. Die obigen Ausführungen sind nicht als allgemeine Kritik an Petermanns Verdienst als Geograph und Kartograph zu verstehen, auch nicht als Kritik an Petermann als Wissenschaftler seiner Zeit. Vielmehr ist es bewundernswert, was er in dieser Richtung zu leisten versuchte, trotz seiner sicherlich extrem beanspruchten Arbeitsleistung als Herausgeber. Es ist vielmehr eine Anmerkung zu seiner Rolle als Agitator für die Polarforschung. Er war ein Agitator ohne ausreichendes wissenschaftliches Fundament. In den Anfangsjahren seiner Agitation verstand er es nicht, die wissenschaftliche Bedeutung der Polarforschung stichhaltig herauszustellen, wobei diese Aussage ausdrücklich unter dem zeitgenössischen Blickwinkel zu verstehen ist. (Der emphatische Duktus, mit dem er z.B. 1869 die neueren ozeanographischen Meßergebnisse der Engländer beschrieb, steht keineswegs im Widerspruch zu dieser Sicht.) Petermann war zu sehr fixiert auf die klassisch-geographischen topographischen Fragen (Ausdehnung Grönlands, Vordringen in das zentralarktische Gebiet). Dieses waren offenbar die Fragen, von deren Beantwortung er sich die größten persönlichen Erfolge versprach. (Zu den Verdiensten Petermanns als Kartograph gibt es eine Reihe von Würdigungen. Hingewiesen sei hier auf STAMS, 1978, eine Publikation die anlässlich des 100. Todestages Petermanns erschien.)

Nach den obigen Ausführungen muß nicht mehr die Frage betrachtet werden, warum Petermann sich der Polarforschung oder besser der Polarfrage, widmete. Es sollen vielmehr einige speziellere Fragen aufgeworfen werden, die sich aus den vorangegangenen Kapiteln ergeben: Wie sind Petermanns Aktionen zur Anregung der Polarforschung nach dem gescheiterten Expeditionsversuch Werners zu verstehen?

Petermanns Reise nach Kiel dürfte der Versuch gewesen sein, mit KKpt. Werner ins Reine zu kommen, und offenbar haben die beiden sich damals verstanden, denn ihr Kontakt blieb bestehen. Daß Petermann auf dem Wege nach Kiel in Hamburg oder Bremen Station gemacht hätte, um sich bei dem jeweiligen Senat vorzustellen, um sich z.B. für die gehabte Unterstützung zu bedanken und für neue zu werben, ist nicht bekannt. Man erinnere sich, daß Petermann in Frankfurt noch auf die Unterstützung der reichen Reeder und Hansestädte reflektierte. Vielleicht sah

er zu diesem Zeitpunkt keine Notwendigkeit, die Hanseaten zu umwerben. (Zu dieser Bemerkung vergl. Fußnote 6-3.)

Jedenfalls kann 1865 von Kontakten Petermanns mit dem Hamburger und Bremer Senat zur Unterstützung einer "Nordpolexpedition", so wie es Hochstetter z.B. brieflich unterstellte, nicht die Rede sein. Auch von Bemühungen, sich der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin anzuschließen, die zwar wenig zur Expeditionsfinanzierung beitragen konnte, aber im Ernstfalle einen prominenten wissenschaftlichen Bürgen dargestellt hätte, ist nichts bekannt. Die vielbeachtete Rede vor der Gesellschaft für Erdkunde, am 2. Dezember 1865 in Berlin, hielt nicht Petermann, sondern Werner. (W. folgte der Einladung Barth's, gest. 25. Nov. 1865, der damals Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde war und der Petermann sehr gut kannte; hierzu vergl. z.B. BECK, 1973, S. 246-249.) Von einer Anwesenheit Petermanns in Berlin anlässlich dieses Ereignisses ist nichts bekannt. Petermann muß fest darauf gebaut haben, daß Werners Einfluß und Initiative ausreichend war, um ein Engagement der preußischen Marine zu erreichen. Am 2.11.1865 hatte Werner den Plan einer "Nordpolexpedition", der "in wissenschaftlicher Beziehung die Zustimmung des Professor Petermann besitzt", an Roon geschickt. Petermann wurde von seiner "Zustimmung" erst mit Brief vom 12.12. durch Werner in Kenntnis gesetzt. (AHHVGG; da der 11seitige handschriftliche Plan Werners nur mit einiger Übung lesbar ist, wurde im Anhang 14-19 eine Umschrift gegeben.) Er selber schaltete sich in das Geschehen erst am 28.11. mit einem Brief an Roon ein (AHHVGG).

Der Plan Werners ist insofern besonders interessant, als er in aller Deutlichkeit die Ansichten über das "offene Polarmeer" darlegt. Insbesondere gibt er eine Erklärung dafür, weshalb man schon im März die Nordpolarexpedition beginnen wollte: Da sich auf hoher See nie eine zusammenhängende Eisdecke bilden kann, das "Landeis" im März an der Küste aber noch fest verankert ist, muß entsprechend der Werner-Petermannschen Theorie das zentrale Polarmeer zu diesem Zeitpunkt gut schiffbar sein. Gelänge es also, den landgestützten Eisgürtel im Frühling zu überwinden, so könnte man dann mit einer besonders günstigen Möglichkeit zur Befahrung des zentralen arktischen Meeres rechnen.

Wie ist Petermanns Verhalten gegenüber den ihm so gewogenen Wiener Kreisen zu verstehen? Daß ganz private Gründe, wie eine nicht opportune Abwesenheit von den Geschäften in Gotha, bei seiner Reaktion eine Rolle gespielt haben, entbehrt der Stützung durch Quellen. Falls Petermann erkannt hatte, daß er mit dem Brief Roons vom 7. Dezember 1865 eine Zusage der preußische Regierung zur Durchführung einer Nordpolarfahrt in der Hand hielt, die an die Bedingung einer österreichischen Regierungszusagen geknüpft war, dann ist seine Passivität schwer verständlich, für die man ein politisches Motiv ausschließen kann. (Petermanns Briefe geben keinerlei Anhaltspunkte für die Existenz eines

solchen Motives.) Wahrscheinlich ist Petermann davon ausgegangen, daß Hochstetters drängende Forderungen nach seiner Anwesenheit übertrieben waren, und die österreichische Regierung auch ohne seine persönliche Intervention zu einem positiven Entschluß kommen würde. (Vergl. Kap. 3, die Klagen Petermanns darüber, daß er immer wieder "öffentlich ins Feuer muß", außerdem wollte er unbedingt vermeiden, daß das Publikum den Eindruck bekommen könnte, ausschließlich er - "persönlich"- sei an einer Polarexpedition interessiert.)

Von der sachlichen Seite betrachtet, was zu tun gewesen wäre, um die Durchführung einer deutschen Polarexpedition zu sichern, ist die Einberufung des "Nordfahrt Ausschusses" in Gotha am 17.12.1865 nicht verständlich. Aus Petermanns Schreiben an Hochstetter vom 8.12. (Vergl. Kap. 3.) geht eindeutig hervor, daß er mit der Planung für die Einberufung der Versammlung am 8. Dezember erst begann. Dieser Ausschuß war somit eine Wichtigtuerei, seine Konstituierung erst dann sinnvoll und publizistisch verwertbar, wenn die grundsätzliche Ausführung des Unternehmens schon gesichert gewesen wäre. Genau davon ging Petermann nach dem Erhalt des Roonschen Briefes vom 7. Dezember offenbar aus.

Wie erklärt sich der ablehnende Spruch der Marinekommission, obwohl zunächst alle Zeichen auf eine positive Einstellung der Kommissionsmitglieder hindeuten?

Petermann, als geographischer Sachverständiger bestellt, wurde der ihm gestellten Aufgabe nicht gerecht. Speziell entsprachen seine Ausführungen bezüglich der Eisverhältnisse im Polarmeer nicht dem, was man von einem wissenschaftlichen Sachverständigen billigerweise hätte erwarten können. Die Querung des arktischen Beckens bis zur Beringstraße (und zurück), wobei noch die ganze grönländische Ostküste, die sich bis fast dorthin erstrecken sollte, mit zu vermessen war, zuzüglich anderer diverser Arbeiten, als die Aufgabe einer kurzen Sommerexpedition zu bezeichnen, war außerhalb wissenschaftlicher Seriosität. (Weitere Bemerkungen siehe Fußnote 6-4.)

Unter diesem Aspekt ist auch die von den Marinekommission für dringend erachtete Einholung eines Gutachtens der Akademie der Wissenschaften kein Feigenblatt mehr. Die Angst der Marinerepräsentanten, man könnte sich durch die Annahme der durch Petermann gesteckten Ziele lächerlich machen, wird zwar nicht direkt verlautet, läßt sich aber zwischen den Zeilen des Kommissionsprotokolls leicht lesen. Ferner scheint das Auftreten Petermanns vor der Kommission ein Fiasko gewesen zu sein. Aus dieser Annahme ließe sich auch die im weiteren stets erkennbare Ablehnung der Person Petermann im Marineministerium erklären. Die spürbaren Ressentiments Roons könnten zusätzlich darin begründet sein, daß Petermann die ihm nahegelegte Mission betreffend einer Beteiligung Österreichs an der Polarforschung nicht wahrgenommen hatte, statt dessen mit dem publizistischen Trick einer

"Resolution", Roon zu Zusagen drängen wollte, die dieser a priori nicht zu geben bereit war.

An der Forderung der Marinekommission nach einem Gutachten werden auch zwei weitere Petermannsche Versäumnisse erkennbar: Zum einen hielt er es offenbar nicht für nötig, einen seriösen Expeditionsplan einschließlich der Darlegung der einzelnen wissenschaftlichen Aufgaben zu erstellen, zum anderen hatte er sich nicht der Rückendeckung des Projektes durch etablierte Wissenschaftler und wissenschaftliche Vereinigungen versichert (was auch durch die Art des Gutachtens der Kgl. Preuß. Akademie deutlich wird; vergl. S. 73 u. Anhang 22-27). Es ist nicht anzunehmen, daß Petermann diese Versäumnisse nicht erkannte. Naheliegender ist, daß er diese bewußt in Kauf nahm. (So wäre z.B. die Fortsetzung der durch Volger initiierten Frankfurter Versammlung vom Juli 1865 eine Basis gewesen, von der aus sowohl eine forschungspolitische als auch eine wissenschaftliche und logistisch-organisatorische Arbeit möglich gewesen wäre. Daß Petermann allerdings das ignorierte störte oder zerstörte, was zu der Erreichung seines erklärten Zieles nützlich gewesen wäre, zeigte sich nicht nur bei seinem Verhalten auf der Sitzung der Marinekommission, oder in seiner provokativen Passivität gegenüber den ihn verehrenden Wiener Kreisen, sondern es ist ein Verhaltensmuster, dem er bis zu seinem Freitod folgte. (Zu dieser Charaktereigenschaft vergl. Briefe Lindeman an Petermann, S. 199; Freeden an Koldewey/Hegemann, S. 207.)

Ein Punkt, der bisher im Text nur am Rande Erwähnung fand, in den Petermannschen Publikationen aber einen ziemlich breiten Raum einnimmt, die (teilweise phantastischen) Argumente, die den wirtschaftlichen Nutzen der Polarforschung betreffen, soll an dieser Stelle nicht in extenso diskutiert werden. Hingewiesen sei nur auf die z.B. von Werner prognostizierte Auffindung von Fischereigründen. (Vergl. Fußnote 4-3 u. Anhang 14-19.) Das Wort Fischereigründe meint hier Fangplätze für Wale und Robben (die Hochseefischerei auf Speisefische befand sich noch in den Kinderschuhen). Daß man solche sicher vermutete, hing in erster Linie auch mit den schon vorgestellten Hypothesen zur Polarographie zusammen. Die deutlich abnehmende Zahl der mit der damaligen Technik bejagbaren Wale erklärte man damit, daß sich diese hinter den Eisgürtel des Nordpolarmeeres zurückgezogen hätten, um der Verfolgung durch den Menschen zu entgehen. Die Überwindung dieses Hindernisses hätte somit neue Fanggründe auf Trantiere erschlossen. Anzumerken bleibt, daß es erst im Jahre 1898 zu einer ersten echten Expedition der deutschen Kriegsmarine in das Nordpolarmeer kam. Die Rede ist hier von der vorwiegend fischereiwissenschaftlich genutzten Expedition mit der *Olga*. (Hierzu vergl. DITTMER, 1901.)

Ein Blick sei noch auf das Gutachten der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaften geworfen (Anhang 22-27). Das Gutachten ist genaugenommen eine einzige Zurückweisung der geplanten Polarexpe-

dition, wobei am meisten verblüfft, daß selbst deren grundsätzliche geographische Bedeutung angezweifelt wird. In dem Gutachten wird widersinnigerweise das Fehlen dessen beklagt, das zu erbringen die Gutachter eigentlich aufgefordert waren, nämlich den wissenschaftlichen Zweck einer Polarexpedition darzulegen. Zwar benutzte das Anschreiben Mühlens vom 27.3. die Worte Prüfung und Begutachtung, zielte aber insgesamt eindeutig darauf, Vorschläge für die wissenschaftlichen Aufgaben einer Polarexpedition zu erhalten. Diese werden von der Akademie aber mit wenig stichhaltigen Gründen (Fragen zur Expeditionslogistik) weitgehend zurückgehalten.

Für dieses Verhalten der Akademie sind zumindest 3 Gründe denkbar.

1. Die Akademie fühlte sich durch eine Begutachtung bzw. Begründung der Polarforschung überfordert.

2. Man sah in der geplanten Expedition einen Konkurrenten um finanzielle Zuwendungen, die man selber für andere Projekte verwendet hätte.

3. Es ist möglich, daß der sperrigen Haltung der Akademie eine allgemeine emotionale Komponente der betroffenen Mitglieder zugrunde lag. Sich z.B. übergeben fühlte und nicht einsah, daß man das ausbauen und absegnen sollte, was andere, die man hier im Zweifel nicht als wissenschaftlich seriös ansah, angezettelt hatten.

Auffallend ist, daß die Akademie nicht einmal das Minimum ihrer Aufgabe erfüllte (erfüllen konnte?), sich nämlich seriös mit den dem Expeditionsplan zugrunde liegenden geographischen und geophysikalischen Hypothesen auseinander zu setzen. Dieser Umstand muß in der Tat als eine hervorragende Rechtfertigung der Petermannschen Agitation und der Wernerschen Bemühungen angesehen werden.

Ob Petermann von dem Gutachten Kenntnis erhielt, war nicht nachweisbar.

## Zusammenfassung des 6. Kapitels

Diskussionsweise wurde versucht, Petermanns verschiedene Ambitionen zu erkennen und diese zu den im wesentlichen von ihm selbst in Gang gebrachten Geschehnissen zur Ermöglichung einer deutschen Polarforschungsexpedition, soweit sie in Kapitel 1 bis 5 geschildert werden, in Beziehung zu setzen. Dabei wurde sein spezielles Interesse für die Geographie der Polargebiete auf 2 Motive reduziert; einmal durch aktuelle Berichte aus der Welt der geographischen Forschung die Beliebtheit der PGM auszubauen, aber zugleich sich auch als Wissenschaftler, vorzugsweise über eine Bestätigung seiner polargeographischen Hypothesen, einen unantastbaren Rang zu sichern.

Konstatiert wurde, daß Petermann sowohl versäumte, mit einem über die topographische Geographie hinausgehenden wissenschaftlichen Programm aufzuwarten, als auch sich der Unterstützung von Fachgelehrten für seine geographischen und wirtschaftlichen Hypothesen zu versichern. Daß er genauere Operationspläne oder Kostenkalkulationen erstellt hätte, ist nicht bekannt.

Als die preußische Marine sich ernstlich anschickte, die Polarfrage aufzugreifen, war Petermann als Gutachter gefordert. In dieser Aufgabe versagte er insofern, als es ihm nicht gelang, seine Vorstellungen der Kommission plausibel zu machen. Mitentscheidend für den zurückweisenden Beschluß der Kommission, der formell damit begründet wurde, daß Polarforschung keine Aufgabe der preußischen Marine sei, waren seine überzogenen und völlig unnötigen Einlassungen. Dieses Verhalten hatte zwar keine unmittelbaren Folgen (da eine Expedition befohlen wurde), hat sich aber bei späteren Bemühungen nachteilig für Petermann ausgewirkt.

Eine kurze Analyse wurde dem Gutachten der Königlich Preußischen Akademie der Wissenschaften vom 20. April 1866 gewidmet. Es erwies sich als eine mangelhaft begründete Zurückweisung der Polarforschungsbestrebungen.

## Fußnoten zu Kapitel 6

### Fußnote 6-1:

1855 im Gründungsjahr der PGM gab es in Deutschland zwei geographische Gesellschaften: in Berlin die Gesellschaft für Erdkunde und in Frankfurt am Main den Verein für Geographie und Statistik. Ihr geringes Budget erlaubte keine nennenswerten Expeditionsfinanzierungen. Die Berliner gaben die "Monatsberichte", ab 1853 "Zeitschrift für allgemeine Erdkunde", ab 1866 "Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin" heraus.

Neugründungen in Deutschland waren:

1856 - Wien, k.k. Geogr. Gesellschaft;

1861 - Leipzig, Verein von Freunden der Erdkunde;

1863 - Dresden, Verein für Erdkunde;

1867 - Kiel, Verein für Geographie und Naturwissenschaften (nach BEHM, 1866 und 1868).

### Fußnote 6-2:

Die Arbeit ist im wesentlichen eine (zumindest in der Zeitskala) grobe "Temperaturtopographie" des Nordatlantiks und der ihn umgebenden Landmassen. Das Arbeitsergebnis ist in zwei übersichtlichen Isothermenkarten dargelegt (Winter- und Sommer Isothermen). Die Karten enthalten auch einige sparsam ausgeführte Strompfeile ohne nähere Angaben. Das offensichtliche Ziel der Arbeit ist, eine starke Nordausdehnung des Golfstromes zu beweisen (zur Unterstützung der Hypothese vom offenen Polarmeer). Dazu werden im wesentlichen Werte der Oberflächentemperatur des Wassers und des Landes benutzt. Es werden auch Daten zum Salzgehalt des Meeres verwendet. Petermann argumentiert, daß das warme Golfstromwasser salzhaltiger als das kalte Polarwasser sei (der Salzgehalt wird gewissermaßen als Tracer benutzt). In situ Strommessungen spielen keine Rolle. Die "bottle charts" (Stromuntersuchungen mit Hilfe von treibenden Flaschen) werden stark kritisiert. Weitergehende physikalische Betrachtungen werden nicht angestellt. Insbesondere werden keine Fragen nach der treibenden Kraft des Stromes gestellt. Allerdings wird ausgeschlossen, daß der Golfstrom ein Driftstrom (windgetriebener Strom) ist. Interessanterweise liegen die *Porcupine*-Beobachtungen vor (*1. britische Tiefseeexpedition* im Nordatlantik, 1869), von denen Petermann behauptet, sie seien eine Bestätigung seiner Ansicht von der Ausdehnung des Golfstromes. Energieabschätzungen, Energiebilanzen, Leistungsbetrachtungen werden weder angestellt noch vorgeschlagen. (Es fehlen auch Betrachtungen zur Genauigkeit der verarbeiteten Meßwerte, offenbar werden die angezogenen Quellen gleich bewertet.)

Allein schon wegen der Fülle an Literaturhinweisen (und wegen der tendenziell aggressiven Auseinandersetzung mit der Monographie zur "Geschichte des Golfstroms ...", KOHL, 1868\*) ist Petermanns Arbeit, die im übrigen bezüglich der Idee eines sich bis in das arktische Becken erstreckenden Golfstromes unzweideutig auch einen Prioritätsanspruch verteidigt, von großem wissenschaftshistorischen Wert. Darüber, ob sie im Licht des zeitgenössischen Forschungsstandes als bedeutend gegolten hat, kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit unmöglich ein abschließendes Urteil abgegeben werden.

Eine Würdigung wird in PAFFEN/KORTUM, 1984 gegeben, wo es auf S. 69 heißt: "Als ein erstes bedeutsames Ergebnis der auf diesen Reisen bis 1870 (gemeint sind die deutschen Polarexpeditionen, rak) gemessenen und von zahlreichen meteorologischen Diensten gelieferten Daten der Luft- und Meerestemperaturen im Nordatlantik hat PETERMANN (1870) in einer quasimonographischen Darstellung des Golfstromes die bis dahin genauesten Karten der sommerlichen und winterlichen Temperaturverteilung im Nordatlantischen Ozean und auf den angrenzenden Landgebieten geliefert."

\*Anmerkung: U.a. zeigt Petermann, daß Ausführungen Kancs (1852/53) zur Golfstromausdehnung Plagiate seiner Arbeiten aus dem Jahre 1852 sind (PGM, 1870, S. 201).

**Fußnote 6-3:**

Diese Diskussionsbemerkung soll auf Resentiments der "Hamburger" gegenüber Petermann hinweisen. Ob er von diesen wußte, ist nicht bekannt. Immerhin konnte er die verschiedensten Gründe gehabt haben, zu damaligen Zeitpunkt auf den Besuch der Hansestädte zu verzichten. Möglicherweise glaubte er bereits so fest an die Ausrichtung einer Polarexpedition durch die preußische Marine, daß er die Umwerbung potentieller hanseatischen Gönner nicht mehr für nötig hielt. Außer mit Arthur Breusing und Arnold Duckwitz in Bremen sind zu der Zeit keine engeren Kontakte Petermanns mit hanseatischen Polarfahrtbefürwortern bekannt.

Um auf die "Hamburger" Ressentiments zurückzukommen die in zeitlich später liegenden Korrespondenzen z.B. zwischen den Reedern Johann C. Godeffroy und George Albrecht anklingen, so könnten diese den Grund gehabt haben, daß man hier erst nach der gescheiterten Fahrt im Spätsommer erfuhr, daß diese im krassen Widerspruch zu dem Beschluß in Frankfurt stand, somit auch speziell dem Rat Neumayers und Freedens widersprach. Neumayer und Freedens hatten beide enge Verbindungen nach Hamburg. So war Neumayer sowohl mit Georg Rümker als auch mit Godeffroy gut bekannt. (z.B. KRETZER, 1983). Ferner ist naheliegend, daß maßgebenden Personen hier die später bekannt gewordene Frankfurter Rede Petermanns weder dem Inhalt noch dem Stil nach gefiel.

Wenn Breusing am 14.12.1865 aus Bremen an Petermann schrieb (AHHVGG): "... das Mißlingen der diesjährigen Fahrt hat außerordentlich geschadet ...", bezog sich das sicher auch auf das, was man heute in Norddeutschland mit "Küstenklatsch" zu bezeichnen pflegt.

**Fußnote 6-4:**

Aus Admiral Jachmanns Äußerungen am 1. Sitzungstag läßt sich trotz aller Nüchternheit des Protokolltextes eine der Expedition zustimmende Haltung erkennen. Petermann Einlassungen am 2. Sitzungstag, Ziel der Expedition sei das Durchbrechen des "Eisgürtels" und die Querung des arktischen Beckens usw., war völlig unsachlich, insofern es hier um hypothetische Ziele und um Hypothesen ging, deren Erreichung bzw. Prüfung dem Verlauf der Expedition anheim gestellt werden sollte. Dieser Sachverhalt ist Petermann offenbar nicht bewußt gewesen. Hinzu kommt, daß er über die Angst Jachmanns vor einem Besetztwerden des Expeditionsschiffes (damals gebräuchlicher Terminus für das Einfrieren eines Schiffes im Polareis) nicht sachgerecht diskutieren konnte, z.B. mit dem Argument der lange bekannten, vorherrschend südwärts gerichteten Strömung nordwestlich Spitzbergens. Völlig unnötig erscheint die Diskussion, wenn man bedenkt, daß Werner als Expeditionsleiter fest eingeplant war, eine Persönlichkeit, von der Petermann zu glauben allen Grund hatte, daß sie nichts unversucht lassen würde, um erfolgreich zu sein.

## Kapitel 7

### Beginn der Polarforschungsaktivitäten in Bremen

#### Vorbemerkung zur Quellenlage:

Die im folgenden zitierten Briefe stammen, sofern diesen keine speziellen Verweise beigegeben sind, aus dem AHHVGG; insoweit gilt auch hier die Vorbemerkung zu Kapitel 3.

Ab 1867 beginnt eine Bremer Ära der deutschen Polarforschung dadurch, daß die Petermannsche Agitation in Bremen auf Personen trifft, die aus verschiedenen Gründen die Idee einer Nordfahrt unterstützen. Wie es zwischen Petermann und verschiedenen Bremer Persönlichkeiten zu einem Kontakt kam, kann nur in Umrissen belegt werden.

Daß schon im Sommer 1865 ein Briefwechsel zwischen Petermann und Dr. Arthur Breusing dem Direktor der Bremer Steuermannschule stattgefunden hatte, wurde in Fußnote 2-6 gezeigt. Es existiert auch ein ausführliches Schreiben Breusing vom 14.12.1865, das ersichtlich eine Antwort auf die Einladung Petermanns zur Teilnahme an der Sitzung seines "Nordfahrtausschusses" darstellt. In diesem Brief bietet Breusing, der sich an einer Sitzungsteilnahme verhindert sieht, weitere Unterstützung an und schlägt für den Fall, daß eine große Expedition nicht zustande kommt, eine "Voruntersuchungsfahrt" mit einem kleinen "Gaffelschuner" vor. (Teile dieses Briefes sind abgedruckt in PGM, 1866, S. 35.)

Über Petermanns Verbindung, 1866, mit dem Bremerhavener Kapitän, Schiffbauer, Werftbesitzer und Reeder, Albert Rosenthal, wegen der Beschaffung polarfahrtauglicher Schiffe wurde schon in Kapitel 5 berichtet. (Am 31. Januar 1867 erbat Rosenthal von Petermann Rückäußerung darüber, ob im Frühjahr 1867 noch mit der Ausrüstung einer Polarexpedition zu rechnen sei.)

In der Novemberausgabe der PGM, 1866, hatte Petermann einen emotionsbefrachteten, patriotischen Artikel unter der Überschrift "Nordseefischereien" publiziert. Dieser Artikel führt aus, daß die deutsche Seefischerei im Vergleich zur englischen und holländischen rückständig ist. Petermann weist unter anderem auf die große Bedeutung der See als Proteinressource für die Volksernährung hin. Er vergißt aber auch nicht darzulegen, daß die Fischerei für die sachkundigen Betreiber ein Geschäft von erheblichem ökonomischen Potential ist. (Sogar über Eßgewohnheiten der deutschen Bevölkerung und über die Fischvermarktung macht er sich Gedanken.) Im Laufe des Artikels berichtet er über die Gründung einer deutschen Fischerei-Gesellschaft mit Sitz in Bremen (EDNFG). Von den 12 namentlich aufgeführten Gründungsmitgliedern haben 8 später bei der Vorbereitung und Organisation der 2. deutschen Nordpolarfahrt eine z.T. wesentliche Rolle gespielt. Die PGM drucken das gesamte Statut des als Aktiengesellschaft geplanten Unternehmens

(PGM, 1866, S. 401-407). Fraglos war dieses im Hinblick auf die PGM Leserschaft eine effektive Werbung für die Gesellschaft. (Bem. zu weiterführender Literatur siehe Fußnote 7-1.)

Ein weiterer Beitrag im gleichen Heft der PGM beschäftigt sich auch mit einem Problem der norddeutschen Küstenregion, der Erschließung des ostfriesischen Hinterlandes. Insbesondere geht es um den Ausbau des Hafens von Emden. Auch hier wird für ein Unternehmen geworben, das (zunächst) eine Dampferlinie zwischen der Emsmündung und verschiedenen britischen Häfen betreiben will.

Der auf diesen Beitrag folgende Artikel: "Das Projekt einer neuen Geographischen Gesellschaft zur Unterstützung, Ausrüstung und Aussendung von Entdeckungs- und Erforschungs-Unternehmungen" steht ersichtlich wieder unmittelbar mit dem Thema der vorliegenden Arbeit in Verbindung. Petermann versucht hier, die Gründung einer Expeditions-Finanzierungsgesellschaft anzuregen. Die Einrückung des Gründungsaufufes an dieser Stelle des Heftes ist kaum zufällig. Petermann stellt nämlich implizit eine Verbindung her zwischen den neu zu gründenden kommerziellen Unternehmen und der "Geographischen Gesellschaft" zur Finanzierung von Expeditionen. Den "kleinen Unterschied" zwischen den Gesellschaften, daß nämlich die ersteren den Gründern und Mitgliedern Geld einbringen sollen, die letztere diese aber nur Geld kosten soll, scheint er zu übersehen. (Daß ein geographisches Verlagshaus durch die Arbeit einer solchen Gesellschaft gewinnen würde, ist allerdings naheliegend.) Es sei vorweg erwähnt, daß diesem Petermannschen Gründungsversuch kein Erfolg beschieden war.

Daß die oben erwähnte publizistische Offensive sich auf Petermanns Kontakte zu den Bremer Kaufleuten und Schiffahrtsexperten verbindend ausgewirkt hat, ist naheliegend, konnte aber im Detail nicht belegt werden. Zu dem in WELLER, 1911, S. 87 und in ABEL/JESSEN, 1954, S. 10 behaupteten Besuch Petermanns in Bremen, Mitte September 1867, konnten Primärquellen gefunden werden, wobei es sich u.a. um einen Brief Petermanns an Arthur Breusing (27. Sept. 1867) handelt, der auszugsweise wiedergegeben wird, da er gleichzeitig Aufschluß über neue Planungen gibt:

"Hochverehrter Gönner und Freund, (Die sonst gebräuchliche Anrede in Briefen an Breusing ist: hochverehrter Freund, rak.) Nachdem ich mit dankbarstem Gefühle für die viele Güte und Liebenswürdigkeit, mit der ich an der Unter=Weser überschüttet worden bin, nach Gotha zurückgekehrt bin und die dringendsten der aufgehäuften Sachen zu erledigen gesucht habe, wende ich mich unserer 'Bremer Nordfahrt' wieder zu, um dieselbe einen Schritt weitergebracht zu sehen. Von Herrn Rosenthal, der, wie Sie sich erinnern die Sache nun weiter, eingehender, und im Detail, in Erwägung ziehen, und zwischen dem 16. und 30. d. auf einem Ausfluge Gotha zu berühren trachten wollte, um mir neuerlich das Resultat dieser Erwägung mitzutheilen, habe ich bis dato nichts weiter

gehört..... Ich habe nun mit der nämlichen Post an 5 der hauptsächlichsten in Aussicht genommenen Fachleute geschrieben:

Dorst in Jülich (für die astronomischen, magn. & meteorol. Beobachtungen)

Dr. Kupffer in Kiel (Zoolog)

Dr. Buchholz in Greifswalde (Zoolog & Botaniker)

Dr. Giebelhausen in Halle (Geolog)

v. Falkenberg in Bonn (zwh) (Geolog)

um sie zu fragen, ob sie noch jetzt bereit wären, sich der Expedition anzuschließen, und in diesem Falle ob sie einer in Gotha zwischen dem 5. und 15. Oktober statt zu findenden Zusammenkunft nächster Interessenten des Unternehmens (wozu ich Sie, Herrn Rosenthal die Fachgelehrten selbst & meine Wenigkeit rechne) beizuwohnen geneigt sein würden. ... Zu den wichtigsten nur durch Sie und Herrn Rosenthal zu erledigenden Punkten würden u.a. gehören:

- 1, Wahl eines Dirigenten der Erforschungsgesellschaft
- 2, Kosten von 2 Booten
- 3, Kosten von 2 Blockhäusern
- 4, Kosten der Verproviantierung auf 2 Jahre .... "

Es ist wahrscheinlich, daß Petermann bei seinem Besuch in Bremen auch die Bekanntschaft Moritz Lindemans machte. (Dazu s. Fußnote 7-2, zu Petermanns Besuch in Bremen vergl. auch Fußnote 8-4 die Umschrift eines Briefes Petermann an Breusing.)

Obwohl Petermann bis zum 2.10.1867 von den 5 geladenen Fachgelehrten nur eine Zusage erhalten hatte, kam das angeregte Treffen nach einigem Hin und Her zustande. Am 11. und 12. Oktober 1867 traf man sich in Gotha, wobei die Herren Dorst und Buchholz als Vertreter der wissenschaftlichen Interessen an einer zukünftigen Polarfahrt beteiligt waren. (Daß der Wiener Geologe Dr. Laube an dem Treffen beteiligt war; wie in ABEL/JESSEN, 1954, S. 10; behauptet wird, konnte nicht bestätigt werden.)

Das Ergebnis der Sitzung war der Plan einer Expedition in die Zentralarktis, deren Kosten mit 60.000 Taler angegeben wurden. Erst Ende Juni 1868 (PGM, 1868, Heft 6), wurde dieser Plan im Zusammenhang mit dem Abgang der 1. deutschen Polarfahrt, veröffentlicht. Bruchstückweise ist der Plan allerdings in der Korrespondenz von 1867 zwischen Petermann und Breusing enthalten. Im wesentlichen beschäftigt sich diese Korrespondenz aber mit der Idee, die sog. Flottengelder des deutschen Nationalvereins zur Finanzierung für die Polarforschung umzuwidmen. (Weitere Bemerkungen zum Expeditionsplan vom Oktober 1867 siehe Fußnote 7-3; etwas zum Nationalverein vergl. Fußnote 7-4.)

Die Flottengelder des Nationalvereins, die schon mehrfach in Briefzitatzen Hochstetters und Petermanns im Text Erwähnung fanden, standen jetzt

tatsächlich zur Disposition, da der Nationalverein, bedingt durch die politischen Ereignisse 1866, zur Selbstaflösung schritt. Erstmals nahm Breusing ausführlich in einem Brief vom 6. Oktober, also noch bevor er mit Rosenthal nach Gotha reiste, zu diesem Thema Stellung." ..... Mit den Geldmitteln sieht es nach dem wunderbar glücklichen Gedanken, den Sie wieder gehabt haben, wie es scheint viel besser (aus, rak) als Sie einmal ahnen konnten. Ich habe nämlich auf Ihre Andeutung sofort mit Herrn Redakteur Lammers, einem Mitglied des Ausschusses des Nationalvereins, der wegen seiner Auflösung auch kürzlich nach Berlin gewesen ist, Rücksprache genommen und höre vom ihm, daß die vorhandenen Geldmittel 110 000 fl. (55 000 rtl Gold) betragen, das man nur höchst unwillig und faute de mieux auf den Gedanken gekommen, es der deutschen Kriegsflotte zu schenken; daß aber noch gar nichts deswegen beschlossen und seine (Lammers) Meinung ist, man würde mit Freuden diese andere Verwendung der Gelder zur Nordpolfahrt ergreifen, da dies ja ein eminent nationales Unternehmen sei; und eine solche Verwendung auch bei den Süddeutschen keinen Anstoß erregen werde. Er werde entschieden in diesem Sinne wirken, wenn über 14 Tage der Ausschuß wieder zusammen komme, ... aber daß vorher ein motivierter Antrag von Ihnen an die Ausschußmitglieder erfolgen muß (eventuell von der in Gotha zusammenkommenden Konferenz zu unterschreiben) denselben durch lithographischen Abdruck vervielfältigt in etwa 12 Exemplaren an: Herrn L. Nagel, Geschäftsführer des Nationalvereins in Frankfurt a.M. zur weiteren Besorgung an die Ausschußmitglieder zu senden. Er rathe, den Nationalverein um die ganzen Kosten der Expedition zu ersuchen. Wenn auch nicht die ganzen 55.000 rtl, da man auch dem Rettungsverein für Seeleute und auch der deutschen Seemannsschule eine Summe zuwenden wolle, so werde doch immer eine höchst bedeutende für das Unternehmen erlangt werden. (Die Satzkonstruktion entspricht dem Original, rak.) Ich bin mit R. v. Bennigsen, dem Präsidenten des Nationalvereins, von Göttingen sehr gut bekannt, und werde mich an diesen mit der Bitte um Unterstützung wenden. ... "

In dem oben zitierten Brief findet sich eine weitere Besonderheit. Auf einer ganzen Seite beschreibt Breusing die guten Qualitäten eines Kapitäns Stenzel, der ursprünglich von der Handelsmarine kommend, in der königlich preußischen Marine innerhalb eines Jahres zum "Corvettenkapitän" aufgestiegen war. Auch ein anderer Mann wird hier beschrieben, von dem es heißt, daß er sich von seinem Ersparten lebend mit dem Berufsziel Navigationslehrer an der Universität in Göttingen studierend aufhält. Es handelt sich hierbei zweifellos um Carl Koldewey, den späteren Leiter der 1. und 2. deutschen Polarfahrt. Stenzel betreffend schreibt Breusing: " ... Ich zweifle nicht daran, daß er den Befehl übernehmen wird, sobald die Expedition als ernsthaftes, wissenschaftliches Unternehmen in geeignetem Maßstabe ins Leben gerufen wird." Von Koldewey berichtet Breusing, daß dieser ihm eine Expeditionsteilnahme bereits fest zugesagt hat.

Die Reaktion Petermanns auf die vermeintlich gute Aussicht auf eine erfolgreiche Einwerbung der Gelder des Nationalvereins liest sich in einem Brief an Breusing vom 13. Oktober, also einen Tag nach der Beendigung des Treffens in Gotha, auszugsweise wie folgt: "... können Sie glauben, daß ich bis zu diesem Augenblick noch nicht an den Nationalverein geschrieben habe? Ich habe es noch nicht fertig bringen können, noch nicht das Herz gefaßt, noch nicht die Feder angesetzt.

Ich traue mir beim Nationalverein nichts zu. Dieser Verein steht unserem Unternehmen so fern, so fremd, daß ich das Gefühl habe, er würde, im günstigen Falle, vielleicht 1000 rthl (Ein Tausend rthl) für uns bewilligen. Es ist mir das erst zum Bewußtsein gekommen seit Sie von Gotha weg sind. Ich scheue mich gar nicht in allen möglichen Kreisen zu agitieren, aber ich halte es für sehr schwer, wenn nicht unmöglich, beim Nationalverein in so kurzer Zeit, so urplötzlich, mit unsern Ansuchen durchzudringen...."

Es folgen Klagen über die preußische Regierung ("nicht einmal v. Roon schien Interesse zu haben") und der Vorschlag, da die entscheidende Generalversammlung in Kassel stattfinden sollte, die dortige Presse um Unterstützung anzugehen. Man findet auch den Vorschlag, den Geschäftsführer des Nationalvereins zum Geschäftsführer für die Polarsache zu gewinnen und von Bennigsen als Präsidenten dazu (dieser Gedanke wurde später im Antrag an den Nationalverein tatsächlich ausgebreitet). Am 30. Oktober konnte Petermann aber an Breusing berichten, daß er den Antrag an den Nationalverein beendet hatte, und da die "Motivierung" dazu "doch etwas lang" geworden war, er das Ganze drucken ließ.

Diese Begründung des Antrages "auf geneigte Bewilligung der Flottengelder des Nationalvereins" erschien im Maiheft der PGM, 1868. Petermann diskutiert in dieser Schrift nicht nur die Bedeutung eines Polarforschungsunternehmens in geographischer und nautischer Hinsicht, sondern weist auch auf dessen kulturhistorische und nationalpolitische Bedeutung hin. Es handelt es sich bei der Begründung möglicherweise um Petermanns geschlossenstes Plädoyer für die Polarforschung, das insbesondere den damaligen politischen Bezug sehr gut erkannt und verwertet hat. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, daß der von Petermann, Rosenthal und Breusing am 11. und 12. Oktober in Gotha ausgearbeitete Expeditionsplan Bestandteil der Schrift war (Fußnote 7-3), ein Plan, der geeignet war, nicht nur bei Marineexperten Kopfschütteln hervorzurufen.

Ein Brief an Breusing vom 30. Oktober 1867, dem ein Andruck des oben erwähnten Antrages beigelegt war, zeigt Petermann in einer neuen Entschlossenheit: "... Wenn alle Stricke reißen", so schreibt er, "werde ich für 1868 wenigstens den Plan Weyprechts (s. Geogr. Mitth., 1866 p. 137; fehlerhafter Verweis, es muß Seite 36 heißen, rak) flott zu machen suchen, mit einer norwegischen Schaluppe von Tromsö oder Hammerfest aus nach der Ostküste von Grönland zu kommen. Wenn der "Bürgermei-

ster Löwenigh" auf dieselbe Weise nach Spitzbergen fuhr, und Graah, Parry, Lord Dufferin, Birckbek etc, etc auf ebensolche Fahrzeuge beschränkt waren, so wird es ein österreichischer Seemann gern versuchen. Wenn wir beim Nationalverein abblitzen, dann bin ich mit der nationalen Seite des Unternehmens fast überall abgeblitzt, und wird es für mich dann wohl verständlich sein, sie als eine rein geographische Angelegenheit zu betrachten, die man in kleiner Weise, wie jede andere, zu fördern sucht so gut man kann. ...."

Im weiteren Verlauf des Briefes fragt Petermann an, wieso H.H. Meier Schwierigkeiten und Hindernisse für eine Fahrt im Jahre 1867 sieht. Dies ist die erste Erwähnung H.H. Meiers im Briefwechsel mit Breusing. Weiter heißt es:

"... Ich habe mich vollkommen mit dem Gedanken vertraut gemacht, daß ich die Aussendung einer ordentlichen deutschen Nordpol=Expedition, wie wir sie im Auge haben, vielleicht nicht erlebe, aber das Geringe was ich dazu thun kann, schiebe ich nicht auf; und H.H. Meier würde das an meiner Stelle vielleicht ebenso machen. ..."

In einem kurzen Brief an Breusing vom 6. November gibt sich Petermann besorgt um die Vertretung ihres Anliegens auf der Generalversammlung des Nationalvereins:

"Wie steht die Sache in Bremen? ... Wird Herr Redakteur Lammers hingehen und sich der Sache energisch annehmen? ... Daß ich nach Kassel gehe, dafür sehe ich nach den ausführlichen Motivierungen keinen Grund,- ich würde persönlich auch nichts weiter nützen können. ...."

Breusing's Antwort vom 7. November gibt einige neue Einzelheiten. Nach seinen Auskünften ist die juristische Situation derart, daß der Nationalverein gar nicht anders kann, als die Flottengelder dem Marineministerium anheim zu stellen. Die Prozedur kann nur so ablaufen, berichtet er, daß mit der Überweisung des Geldes an die Marine gleichzeitig der Antrag gestellt wird, daß dieses anschließend zur Ausrüstung der von Dr. Petermann angeregten Nordfahrt verwendet wird. Weiter heißt es: "... Ich habe auch an Herrn Dr. Oetker in Cassel geschrieben, obgleich ich ihn nicht kenne, und habe ihn auf das wärmste und dringenste gebeten, unseren Plan zu unterstützen. Ich selbst bin schließlich noch Mitglied des Nationalvereins geworden, um nöthigenfalls nach Cassel gehen zu können ... ich weiß freilich nicht ob ich dazu komme; jedenfalls habe ich mir die Möglichkeit offen halten wollen. - Andererseits glaube ich es nur gutheißen zu können, wenn Sie sich als Antragsteller nicht persönlich betheiligen. ... Lammers geht jedenfalls hin, und wird sich der Sache auf das wärmste annehmen. ... Von Emden wird mein Bruder, der Director des dortigen Vereins für Rettung Schiffbrüchiger ... nach Cassel gehen, um Geld für diesen zu erlangen. Von hier geht in derselben Absicht Dr. Schumacher hin ... H.H. Meier ist nur 24 Stunden hier gewesen, so daß ich ihn gar nicht zu Gesicht bekam ... "

Letztlich waren beide Herren, sowohl Petermann als auch Breusing, auf der Generalversammlung am 11. November 1867 in Kassel anwesend. Letzterer schrieb am 28. November rückblickend an seinen Mitstreiter: "... Die bewegten Tage in Cassel haben zwar nicht unmittelbar zum Ziele geführt, uns demselben aber doch bedeutend genähert. Das Publikum hat erfahren, daß die Petermannsche Nordpolfahrt nicht aufgegeben sondern mit allem Ernste und allen Kräften betrieben wird; ... viele Persönlichkeiten, die vielleicht nicht das geringste Interesse dafür hatten, sind dafür erwärmt und so muß ich gestehen, daß ich unsere Bewerbungen bei dem Nationalverein keineswegs als verfehlt betrachte. Eine solche Zwischenstufe war vielleicht nöthig, um die erste übereilte, wirklich fast verrückt zu nennende Wernersche Expedition vergessen zu machen. ... " (Anmerkung: Die Flottengelder wurden Marineminister Roon übergeben, der sie einer Invalidenstiftung überweisen ließ. Trotz umfangreicher Bemühungen gelang es nicht, das Protokoll der 7. und letzten Generalversammlung des Nationalvereins zu ermitteln, wodurch die Mitteilung von Versammlungsdetails entfallen muß.)

Weiter folgen Kommentare zu verschiedenen Zeitungsmeldungen, bevor Breusing von H.H. Meier berichtet, der sich, seinen Worten nach, sehr für die Nordpolfahrt begeistert. Mit Meier an der Spitze, dem Noltenius kaufmännisch zur Seite steht, mit Kapt. Geerken und Rosenthal als seemännische Berater, Petermann als Redakteur der Wissenschaft und Lammers für die Presse muß seiner Meinung nach die Sache klappen. Offenbar ist Breusing mit Meier auf vertrautem Fuße wie die folgende Schilderung zeigt:

" ... Im Vertrauen teile ich Ihnen dann auch mit, daß Meier schon eine Unterredung mit Jachmann gehabt hat, um diesen darauf einzuweisen, daß man jedenfalls auf die Unterstützung der Kriegsmarine rechnen müsse. Jachmann hat sich eher zweifelnd darüber ausgesprochen, ob die junge Marine wohl eine geeignete Persönlichkeit habe, wahrscheinlich in der Furcht, daß man Werner im Auge habe. Darauf Meier: 'Ich könnte Ihnen schon einen geeigneten Mann nennen'. Jachmann: 'Und der wäre?' Meier: 'Stenzel'. Darauf klopfte Jachmann Meier auf die Schulter und sagt erfreut: 'Das wäre der rechte Mann!' - von dieser Seite sind wir also auch gesichert.

Daß wir schon im nächsten Jahre -wie Rosenthal immer noch hofft- zum Ziele gelangen, bezweifle ich. Daß uns aber das Jahr 1869 die Nordfahrt bringt, dafür hat sich H.H. Meier mir gegenüber verbürgt, und wenn ich überhaupt auf etwas hoffe, so ist mir diese Hoffnung wie vollständige Gewißheit. .... "

Ob der oben zitierten Personaldiskussion eine tiefere Bewandnis zugrunde lag, konnte nicht geklärt werden. Tatsache ist, daß nach Kriegsende 1866 weder Reinhold Werner noch der von Breusing hochgelobte KKpt. Alfred Stenzel an den Polarforschungsbestrebungen beteiligt waren.

Nicht übersehen werden sollte, daß obiger Brief ein offenbar recht gutes Verhältnis H.H. Meiers zu höchsten Marinekreisen zeigt. (Jachmann war nach Kriegs- und Marineminister Roon der nächst höchste Marine-repräsentant.)

Schwer verständlich bleibt nach den oben gegebenen Zitaten, wieso Breusing auf eine Bereitschaft der Marine schloß, die Nordpolarfahrt zu unterstützen.

Petermann beantwortete den detailreichen oben zitierten Brief Breusing's erst 2 1/2 Monate später, am 10.2.1868. Er berichtete, daß er mit dem österreichischen Marineoffizier Carl Weyprecht anlässlich dessen Besuch am 6.2. in Gotha, dahingehend einig geworden sei, im Frühjahr unter Weyprechts Leitung eine Expedition nach Ostgrönland abzuschicken. Die Reise sei mit Hilfe eines kleinen Bootes mit 4 Mann Besatzung und einem "icemaster" innerhalb von 5 Monaten auszuführen. Die in diesem Schreiben enthaltene Charakterisierung Weyprechts und die Begründung für das Expeditionsziel Ostgrönland übergehend, ein Zitat, das eine Art Rechtfertigung der zuvor mitgeteilten Entscheidungen darstellt:

"Da nun geogr. Bestrebungen und Polarerkundungen (zweite Worthälfte zweifelhaft, rak) keine Preußische Sache sind, und da zumal unsere Expedition in Nord=Deutschland von nationaler Seite aus vollständig über Bord geworfen ist z.B. von den Regierungskreisen und den Herren in Berlin & von dem Nationalverein, so kann es mir für meine Person völlig gleichgültig sein, ob ein norddeutscher Seemann, oder ein Amerikaner, oder endlich ein österreichischer Seeoffizier etwas für die arktische Region thut. Überdies ist Weyprecht ein Hesse .... Es scheint mir nicht, daß Weyprechts Expedition unserer größeren Expedition im Jahre 1869 in spe irgend etwas schaden könnte. ... " Völlig unzusammenhängend, so als ob ihm eben der Gedanken gekommen wäre, äußert er weiter unten: "... Einen großen Wunsch hätte ich: daß Weyprecht nicht allein mit seinem Kutter ginge, sondern daß ein zweites Fahrzeug von einem Ihrer Schüler commandiert, mitginge. ..."

Im weiteren berichtet Petermann daß er diesbezüglich mit Rosenthal korrespondiert hatte und daß dieser seinen *Bienenkorb* als 2. Schiff mitgehen lassen will. "... Nun das ist ausgezeichnet,- wenn wir nur erst das nötige Geld im Sacco hätten. ..." Fortfahrend wird ein Punkt angesprochen, der sich später als ein Petermannscher Ehrgeiz erweist: "... Ich halte besonders auch deshalb Weyprechts Expedition für so wichtig, weil sie erstmalig beweisen wird, daß mit wenig Mitteln auch was zu erreichen ist. ... " Wie sich diese Idee der Mittelminimierung mit seinem Wunsch nach einem Begleitschiff vereinbaren läßt, wird nicht erläutert.

In seiner Antwort (12.2.1868) bestätigt Breusing zunächst, daß auch er die geplante "Aufschließung" der Ostküste Grönlands für äußerst wichtig ansieht und daß er nichts gegen Weyprecht als Kommandant einer Expedition einzuwenden hat. Richtig konstatiert er den Schwachpunkt der

Petermannschen Auführungen, daß er aus ihnen nämlich die gesicherte Finanzierung des Unternehmens nicht entnehmen kann. Er weist dann die Idee, mit zwei schwach bemannten Kuttern loszusegeln, als nicht sachgerecht zurück. Mit der Begründung, daß neben der Navigation des Schiffes notwendigerweise ununterbrochene Beobachtungen und Messungen durchgeführt werden müssen, plädiert er für eine größere Besatzung mit mindestens drei Offizieren. In diesem Zusammenhang wird erstmals Carl Koldewey namentlich erwähnt: "... Wie wäre es wenn ich Koldewey in Göttingen ... veranlaßte, sich W. anzuschließen...?"

Indem Breusing auf die von Petermann geäußerten Vorstellungen über den Reichtum H.H. Meiers eingeht wird er sehr deutlich: "... Ich werde noch heute mit H.H. Meier und Noltenius sprechen, ohne mir indes viel zu versprechen. H.H. Meier hat mich ausdrücklich gebeten, ihn in diesem ersten Halbjahre zu Frieden zu lassen, es sei ihm nicht möglich, alles zu bewältigen. Und er hat in der That recht. Und Sie verehrter Freund überschätzen doch in der That unsere Kräfte, wenn Sie meinen, wir hätten hier einen Booth oder Peabody. Meier hat vielleicht 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> - 2 Millionen und dabei kann man keine Million verschenken wie Peabody, vorzugsweise dann nicht, wenn man Kinder hat. Ich habe Ihnen auch schon früher gesagt, daß man hier kein Interesse für die Wissenschaft hat, sondern nur für 'Ehre mit Geschäft verbinden'. .... Sie dürfen auch nicht soviel von Rosenthal sprechen, der allerdings ein sehr braver Kerl ist, aber an Opfer für die Wissenschaft gar nicht denkt. Was soll das Publikum davon denken, wenn ihm immer gesagt wird, R. stelle seinen Dampfer Albert zu Verfügung und dann aus dem Kostenanschlage (H.H. Meier hat ihn sich aufnehmen lassen und ich habe eine Kopie davon bekommen; haben Sie Kenntnis davon?) ersieht, daß er, ohne für Proviant, Kohlen usw. aufzukommen, die im Gegentheil noch besonders berechnet werden, allein für Benutzung des Dampfers 24.000 rthl (ohne Assekuranz) in Anspruch nimmt? Ich habe Ihnen gleich zu Anfang geschrieben, daß R. ein Geschäftsmann ist, der von seinen Schiffen leben muß. ...."

Petermanns Brief an Breusing vom 24.2. ist zu entnehmen, daß Weyprecht mit einem Rückfall seiner Sumpffiebererkrankung zu kämpfen hatte und auch dessen Marinekamerad Spaun für eine Unternehmung im Jahre 1868 nicht unterstützend zur Seite stehen kann, wie Weyprecht es ursprünglich gehofft hatte. Petermann schlägt nun Koldewey als Kommandant der geplanten Expedition vor, Weyprecht als zweiten Offizier, "denn anschließen würde er sich jedenfalls auch dieses Jahr..." (Ein Punkt, der im Briefwechsel Breusing-Petermann nicht wieder aufgegriffen wurde, aber in der Diskussion zwischen Koldewey und Petermann eine Rolle spielte. Weyprecht weilte damals auf Urlaub in seinem Elternhaus in König bei Darmstadt und es kam zwischen ihm und Koldewey in Bremen am 13.3. zu einem offensichtlich sehr einvernehmlichen Treffen; vergl. Fußn. 7-6, Brief Koldewey-Petermann vom 14.3.)

Petermann entwickelte nun einen Plan, der in seinen Grundzügen auch später verwirklicht wurde: Koldewey möge, nachdem er zuvor in Hamburg alle möglichen Vorbereitungen getroffen hat, schnellstens mit dem "Paquetboot" von dort nach Tromsö oder Hammerfest reisen und sich dort um ein geeignetes Schiff bemühen. (Ob an Kauf oder Charter gedacht ist, bleibt offen.) Auch ein "icemaster" sollte dort verpflichtet werden. Weiter heißt es: " ... Wenn das in wünschenswerter Weise erledigt, schreibe er nun Dorst, Weyprecht, Matrosen, Instrumente, Proviant, Ausrüstung etc nachkommen zu lassen, und dann zur rechten Zeit nach Norden abzugehen. ..."

Konkret erklärte Petermann zu den Kosten, daß er sofort, wenn Koldewey sich zur Durchführung der Fahrt bereit erklärt habe, diesem 500 Taler in "baar" geben könne; weitere 500 Taler sollten am 1. April folgen; für die Zahlung von weiteren 1000 Taler macht er sich bis zum 1. Juni verbindlich.

In seinem Antwortschreiben vom 26.2. ließ sich Breusing vernehmen:

" ... Ich schrieb Ihnen schon damals, daß ich mit den einflußreichsten und dem Plane der Nordfahrt am aller gewogensten Herren sprechen wolle, ohne mir und Ihnen das allerwenigste versprechen zu können. Und wie ich mirs dachte so wars. Alle waren einstimmig der Meinung, es sei eine durchaus ungeeignete Zeit etwas für das Unternehmen thun zu wollen. Hier in Bremen sind alle Tage Sammlungen für Nothleidende ... Wenn man mit Grönland käme würde man einfach ausgelacht. ... dazu komme, daß das Interesse des deutschen Volkes jetzt durch seine eigene Umgestaltung, durch Landtag, Reichstag und Zollparlament so in Anspruch genommen werde, daß man ihm in der That nicht zumuthen dürfe, auch noch geographische Unternehmungen die keine Eile hätten, sein Interesse zu zuwenden. Was aber von Meier und den anderen Herren vorzugweise betont wurde, das war die Besorgnis, eine so wenig vorbereitete Expedition würde gar zu leicht mißlingen. ..."

Nachdem er wiederum von dem schlechten Eindruck berichtet, den die "Wernersche Übereilung" seinerzeit in Bremen hinterlassen hat, versichert er, daß er selber in bezug auf Sinn und Nutzen einer Nordfahrt (der Ausdruck "Nordpolfahrt" wird zu diesem Zeitpunkt nur noch selten von Breusing verwendet) noch im Jahre 1868 anders denkt, als die zitierten Herren. Er übermittelt Koldeweys Adresse und empfiehlt Petermann die direkte Kontaktaufnahme für den Fall, daß in "pecuniärer Hinsicht" die Fahrt gesichert ist. Er spricht die Empfehlung aus, keinen Gelehrten mitzunehmen, der "jedem im Wege stehen und einem kräftigen Matrosen den Platz wegnehmen" würde.

Ohne eine Antwort Petermanns abzuwarten, folgte ein weiterer Brief Breusings (1. März 1868), in dem er berichtet, daß er erneut Anstrengungen gemacht hat, seine und Petermanns Idee zu verbreiten; daß er aber völlig erfolglos war. Er gibt zu, daß er widerstrebend zu der Überzeugung gelangt ist, es sei besser, das Projekt ganz fallen zu lassen. (Teile dieses Briefes, die sich auf Bedenken H.H. Meiers sowie des

Bremer Kapitans Geerken beziehen, hat Breusing mit Brief vom 3. März auch an Koldewey weitergegeben, der diese später in seinem Bericht über die 1. Expedition verarbeitet hat; KOLDEWEY, 1871, S. 1 u. 2.) Nachdenklich stimmt eine erneute Äußerung Breusings zur Person Rosenthals, die zur Vermeidung von Mißdeutungen vollständig zitiert wird:

"Aber eine Bitte, hochverehrter Freund, möchte ich Ihnen noch einmal wiederholen, wenn Sie mir deshalb auch böse würden. Lassen Sie doch Rosenthal fortan ganz aus dem Spiele. Ich lese im Athenaeum vom 22. Feb., im Bulletin de la Société de Geographic vom December, usw. immer wieder vom dem hochherzigen Rosenthal. Jeder der sich hier für die Nordpolfahrt interessiert, lacht bis jetzt nur über das sonderbare Verständnis, daß Sie 'Hochherzigkeit in einem Droschkenkutscher finden, weil der Kerl einen für sein gutes Geld fährt'. Ich theile Ihnen eine der krassesten Äußerungen mit, um Ihnen doch zu bemerken (Ausdrucksweise entspricht dem Original, rak), daß der Vergleich nicht ganz unrecht ist. Sie wissen, daß ich auf Rosenthal große Stücke halte, er interessiert sich auch von Herzen für die Nordpolfahrt und ich rechne es ihm hoch an, daß er bei dieser Gelegenheit nicht lucrieren will. Aber er wird sich jede Auslage ersetzen lassen, und zu kurz will er bei der Nordpolfahrt nicht kommen. Von Hochherzigkeit, Edelmuth, und alledem ist weiter nichts dabei. Ich würde über den unangenehmen Punkt gar nicht gesprochen haben, wenn ich nicht wüßte, daß diese Auffassung entschieden Anstoß gerade den Leuten gibt, die ein wirkliches Opfer für das Unternehmen bringen wollen. ..."

Petermanns Antwort vom 4. März läßt keinen Zweifel darüber, daß sein Treffen mit Koldewey, das nach Einladung Petermanns vom 28.2. am 1. März in Gotha stattfand (KOLDEWEY, 1871, S. 1; Fußn. 7-6), ungemein einvernehmlich war. Seiner Skepsis gegenüber der von Breusing stets betonten grundsätzlichen Bereitwilligkeit zur Unterstützung einer Expedition seitens Meier und anderer herausstellend, gibt er zu, "daß Werners Unternehmen ein unsinniges war." Er besteht jedoch darauf, daß das nun geplante Unternehmen nur Vorteile bringen kann, und sei es nur der, daß man für zukünftige größere Unternehmungen einen in der Eisfahrt erprobten Mann zu Verfügung hätte. Es hat den Anschein, als ob er sich selber Mut zusprechen will, wenn er sich fragt, ob im nächsten Jahr noch ein Mann wie Koldewey zu Verfügung stehen wird. Er sagt: "Koldewey glaubt die Kosten seiner Fahrt -10 Matrosen & 3 Offiziere 5 Monate lang- mit 5.000 rthl bestreiten zu können. Die bekomme ich zusammen, ohne auch nur auf 1 Pfennig von Bremen zu rechnen. Ich habe seit Sonntag allerdings den Anfang zu Sammlungen unter der Hand gemacht. Einen Beitrag erhielt ich schon, 500 rthl von Friedrich Oetker in Berlin.... " Nachdem er sagt, daß er es für seine Pflicht hält, die Sache mit Koldewey nicht umzuwerfen, kann er sich nicht der Frage enthalten: " ... Was garantieren H.H. Meier, Geerken etc. für 1869 Besseres?"

Nachdem er einen Operationsplan für das nächste Vorgehen skizziert hat, der im wesentlichen schon in den Zitaten seines Briefes vom 24.2. vorgestellt wurde, muß er seine Abhängigkeit von Breusing zugeben: " ... Wenn Sie aus Rücksicht auf H.H. Meier, Geerken etc. doch dagegen sind, so wird es Ihnen natürlich nur 1 Wort kosten, um Koldewey anders zu bestimmen; allein ich denke Sie werden mir zustimmen wenn ich der Ansicht bin: Koldeweys Fahrt würde die Sache in Gang bringen, ihn nicht gehen lassen gleichbedeutend sein mit ad acta legen."

Breusing berichtete in seinem Antwortschreiben vom 6. März, daß er Koldewey die Bedenken von Meier und anderen auseinandergesetzt hat, seine eigene Einstellung aber die sei, daß, wäre er ein wohlhabender Mann, er mit eigenen Mitteln das Unternehmen fördern würde. Ferner sagt er zu, daß, falls Koldewey das Wagnis der Expedition eingehen will, er diesem jede ihm mögliche Unterstützung gewähren will. Wieder insistiert er dahingehend, keine Gelehrten mitzunehmen. Andererseits, so führt er aus, falls Dorst darauf bestünde mitzugehen, "der ja ein reicher Mensch, ein Rentier ist", so solle der dafür 500 oder 1000 Taler bezahlen. Er verspricht auch, sich für Geldsammlungen stark zu machen, wobei er sich allerdings nur geringe Erfolge zutraut.

Petermanns Schreiben vom 12. März an Breusing kann berichten, daß trotz der Bedenken, die Koldewey seitens Breusing entgegengehalten wurden, letzterer fest entschlossen ist, die Nordfahrt durchzuführen. Er geht dann auf Breusings Ansinnen ein, Dorst nur auf die Expedition mitzunehmen, wenn dieser dafür zusätzlich bezahlen würde. Seine Meinung dazu ist, daß, da Dorst "die kostbarsten Instrumente aller Art" mitbrächte, er es billigen würde, wenn dieser mitgehen wolle. Immerhin "figurierten" in Koldeweys Kostenanschlag die Instrumente mit einem Betrag von 1000 Talern.

Mit der Geldsammlung in Bremen, die Breusing versprochen hatte, bittet er noch zu warten. Gleichzeitig erfragt er aber eine Adressenliste von Polarfahrtinteressierten aus dem Unterweserraum, bei denen man darauf hoffen kann, Beiträge einzuwerben. Ferner bittet er um Ratschläge betreffend Bremer Konsuln oder Agenten, die Koldewey bei seiner Arbeit in Norwegen unterstützen könnten. Daß er gleichentags Post an Dorst, Weyprecht und Koldewey absandte, wurde auch vermerkt.

Koldewey war in der Woche zwischen dem 14. und 21. März in Bremen, und Breusing konnte am 24.3.1868 an Petermann berichten, daß dieser in Bremen mit der "größten Bestimmtheit und Umsicht" gehandelt hatte. Von den seemännischen und organisatorischen Vorbereitungen, die hier in Bremen zu tätigen waren, hat Koldewey umfassend selbst berichtet (KOLDEWEY, 1871, S. 1-4; weitere Einzelheiten aus dem Brief Breusings an Petermann siehe Fußnote 7-5). Aus seinem Bericht sind die folgenden Einzelheiten herausgegriffen. (Weitere Details und ein Eindruck von den Problemen der Expeditionsvorbereitung ergibt sich aus dem Studium der Fußnote 7-6.)

Von der Charterung eines Expeditionsschiffes wurde abgeraten, statt dessen der Ankauf eines Schiffes angestrebt, da man sich von der Führung der norddeutschen Flagge verschiedene Vorteile versprach. Durch Breusings Vermittlung konnte Koldewey nicht nur die beiden Steuerleute Hildebrandt und Sengstacke verpflichten, sondern er machte auch die Bekanntschaft von Consul Gerdes, der ihn mit wertvollen Ratschlägen und mit einem Empfehlungsschreiben an eines der ersten Bergener Häuser, an Aug. C. Mohr & Sohn, versorgte. Bergen wurde ihm als der beste Platz zum Ankauf, zur Ausrüstung und zum Umbau eines Schiffes empfohlen.

Bei seinem anschließenden Besuch in Hamburg stieß Koldewey seinem Bericht zufolge auf eine gewisse Reserve, da dort noch immer die Wernersche Expedition in Erinnerung war, "von welcher Hamburger Häuser hauptsächlich die Kosten getragen hatten", wie Koldewey sich ausdrückte. Letztlich war er aber auch hier erfolgreich. Einmal weil Wilhelm von Freeden ihm bei der instrumentellen Ausrüstung mit Rat und Tat beiseite stand, und vor allem deshalb, weil er das Vertrauen des Schiffshändler Richers hatte, der die Proviantbestellung vorbildlich besorgte, später sogar die Reisekosten der Besatzung bevorschußte. In den letzten Märztagen reiste Koldewey noch zu einem abschließenden Gespräch mit Petermann nach Gotha und schiffte sich schon am 3.4. von Hamburg aus nach Bergen ein.

Aus dem bisherigen Verlauf des Kapitels, das sich eng an den Briefwechsel zwischen Petermann und Breusing anlehnt und aus diesem seinen wesentlichen Informationsgehalt gewinnt, wird nicht deutlich, was letztendlich den Ausschlag zu Petermanns Handeln gab. Woher nahm Petermann den Mut, gegen die Ansicht der Bremer Experten und trotz der damals herrschenden unsicheren Finanz- und Wirtschaftssituation das Risiko der Expeditionsfinanzierung einzugehen? Er berichtet darüber im Vorwort zu dem Koldeweyschen Expeditionsbericht der "1. deutschen Nordpolar-Expedition" (KOLDEWEY, 1871). Die 500 Taler Spende, über die er Breusing erstmals in seinem Brief vom 4. März berichtete, bekam er schon am 24. November 1867 zugestellt, ein Grundstock war also schon längere Zeit vorhanden. Dies waren die 500 Taler, die Koldewey kurz nach seinem Besuch am 1. März in Gotha von Petermann für Auslagen erhielt. Tatsächlich liefen größere Spendenbeiträge erst ab Ende April bei Petermann ein, so daß er gezwungen war, vor Koldeweys Abreise nach Bergen, wie er schrieb, 3000 Taler aufzunehmen.

Petermanns damalige Kreditwürdigkeit konnte nicht explizit eruiert werden. Aus Tatsachen, die erst später erkennbar werden, kann man jedoch schließen, daß zumindest die seine Vermögensverhältnisse nicht besonders gestellt waren. Die Vermutung, daß ihm das Verlagshaus Perthes stützend zur Seite stand, liegt nahe, wird aber in Petermanns Schriften nicht deutlich. Vielmehr stellt Petermann sein privates Kreditengagement heraus. (Eine erste Übersicht über die eingelaufenen

Spendengelder, PGM, Mai 1868, S. 228, zeigt keinen Beitrag von Perthes. Allerdings werden hier 665 Taler aus einer Sammlung in Gotha und 500 Taler von einem "Freund des deutschen Unternehmens zur See" ausgewiesen. Im Vorwort zu KOLDEWEY, 1871 heißt es auf S. VIII, die Verlagshandlung Justus Perthes hätte sich an der Expedition mit 500 Thlr. beteiligt.)

Eine merkwürdige Bewandnis hat es mit den 5.000 Talern, die von König Wilhelm als Zuwendung gegeben wurden. In den Akten des Geheimen Civil-Cabinetts fand sich kein Bittschreiben Petermanns. In einer Notiz vom 2. Mai 1868, die offensichtlich an die Registratur gerichtet war, wird lediglich "um schleunige Beifügung der sämtlichen .... vorhandenen Anteriora (Aktenvorgänge, rak) über die beabsichtigte deutsche Nordpol=Expedition " gebeten.

König Wilhelms Anweisung an den Finanzminister lautete:

"Für die Deutsche Nordpol=Expedition, welche nach den beifolgenden Drucksachen am 17. des Monats von Bremen aus mit dem Schraubendampfer *Albert* unternommen werden soll, will ich in Rücksicht auf die Wichtigkeit, welche das Unternehmen in wissenschaftlicher, nautischer und nationaler Beziehung hat, eine Beihülfe von fünftausend Thalern aus meinem Dispositions Fond bei der General=Staats=Kasse gewähren und beauftrage Sie, den Finanz=Minister, diese Summe so schleunig an den Dr. Petermann in Gotha zu übermitteln, daß dieselbe noch vor dem 17. d. Mts. in den Besitz des Adressaten gelangt. Berlin den 11. Mai 1868." (beide Zitate GStA MB, Geheimes Civil-Cabinet, 2.2.1., Nr. 21372).

Wie man erkennt, beruhte die Zuwendung auf falschen Voraussetzungen. Insbesondere war davon, die *Albert* als Expeditionsschiff zu nutzen, letztmalig in einem Kostenanschlag Rosenthals, den dieser an H.H. Meier geschickt hatte, die Rede gewesen. (Vergl. S. 89, Verfasser lag dieser Plan nicht vor.) Wie die Fehlinformationen an den König gelangten, bleibt unklar. Noch vor Wilhelm hatte Königin Augusta am 14. April 100 Taler zur Unterstützung der Nordfahrt überwiesen (Vorwort zu KOLDEWEY, 1871, S. VIII).

In einem Brief Petermanns an Rosenthal (20.3.), findet man einige Einzelheiten zur Geldsituation. Man erfährt, daß zuzüglich der von Oetker gespendeten 500 Taler schon weitere 230 Taler eingegangen sind, was bedeutet, daß der Spendenfluß vor der Abreise Koldeweys begonnen hatte. Rosenthal versicherte Petermann in seiner Antwort am 24.3., daß er ein erkleckliches in Bremerhaven für die Expedition zusammenbringen werde.

## Zusammenfassung des 7. Kapitels

In Anlehnung an den Briefwechsel zwischen Arthur Breusing und August Petermann wurde die Entwicklung der Planung der "Nordpolfahrt" von 1867 bis April 1868 dargelegt.

Hervorgehoben wurde Petermanns publizistisches Engagement für die Gründung zweier norddeutscher Unternehmungen, seine Besuche in Bremen und Bremerhaven. Seine Kontakte zu Breusing und Rosenthal wurden weiter vertieft auf einer Tagung in Gotha, wo auch die Wissenschaftler Reinhold Buchholz und F.J. Dorst anwesend waren. Hier wurde ein Plan verabschiedet, Explorierung der Ostküste Grönlands und des zentralarktischen Beckens und Überwinterung auf Spitzbergen, der große Finanzmittel erforderte. Um das Finanzproblem zu lösen, griff Breusing eine Idee Petermanns auf und bemühte sich intensiv, unter Einschaltung weitreichender Beziehungen, um das Vermögen des Nationalvereins. Dieses mußte jedoch auf Grund der Rechtslage zunächst dem Marineminister übergeben werden, der es dann einer Invalidenstiftung überweisen ließ.

Im Frühjahr 1868 kristallisierte sich heraus, daß seitens der Bremer Kaufmannschaft kurzfristig keine substantielle finanzielle Unterstützung zu erwarten war, daß diese zwar Interesse zeigte, aber als frühesten Zeitpunkt für ein größeres Expeditionsvorhaben das Frühjahr 1869 ansah.

Petermann überraschte mit der Nachricht, daß er eine Expedition im kleinsten Maßstab an die Ostküste Grönlands unter der Leitung des österreichischen Marineoffiziers Karl Weyprecht plante. Zu dieser Idee hatte er zwar die grundsätzliche Bejahung Breusings, mußte aber erkennen, daß für dieses Vorhaben auf weitere finanzielle Unterstützung aus Bremen nicht zu rechnen war. Da Weyprecht als Kapitän der Expedition nicht in Frage kam, machte Petermann in den ersten Märztagen 1868 die von Breusing vermittelte Bekanntschaft des Seemannes Carl Koldewey.

Koldewey, der fest entschlossen war, eine Fahrt nach Ostgrönland auszuführen, fand in Hamburg und Bremen gute Unterstützung für seine diesbezüglichen Erkundigungen und Vorbereitungen. Sein zielstrebiges, erfolgreiches Vorgehen und die Tatsache, daß eine Kostendeckung des Expeditionsvorhabens durch Sammlungen erreichbar schien, ermutigte Petermann zur Aufnahme eines großen Geldbetrages, so daß Koldewey mit 3.500 Taler in der Tasche schon am 3. April 1868 zum Ankauf eines Schiffes nach Norwegen abreisen konnte.

## Fußnoten zu Kapitel 7

### Fußnote 7-1:

Zu diesem Themenkomplex, Gründung der deutschen Fischereigesellschaften, gibt im Detail das Werk von Günther Rohdenburg "Hochseefischerei an der Unterweser", Auskunft (ROHDENBURG, 1975). Zur Begründung des modernen deutschen Walfanges (der mit den Anfängen der Hochseefischerei vielfach in Beziehung stand) siehe BARTHELMEß, 1989. Zur Geschichte des Walfanges bis 1868 siehe LINDEMAN, 1869.

### Fußnote 7-2;

Breusing erwähnte Lindeman, ohne ihn vorstellen zu müssen, erstmals in einem Brief an Petermann vom 7. Nov. 1867: "Auch Lindeman muß ich das höchste Lob spenden. Er läuft sich hier die Beine ab und correspondiert nach allen Seiten. ...." Ein weiteres Indiz ist die Tatsache, daß die PGM im Oktober 67 einen Artikel Lindemans nachdruckten, den dieser in 2 Teilen als Beitrag für die Weserzeitung geschrieben hatte. Der Artikel, "Der Walfischfang und die Robbenjagd im Europäischen Eismeere", befaßte sich mit dem Stand der aktuellen deutschen Walfangaktivitäten. Der in der Fachwelt hochgeschätzte walfanghistorische Beitrag Lindemans "Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868", wurde zeitlich weit vor dem Beginn des Engagements Lindemans für die 2. deutsche Nordpolarfahrt, die von Februar 1869 datiert, von Petermann zum Druck angenommen. (Abdruck des Lindemanschen Beitrages in PGM, EH No. 26, Mai 1869)

### Fußnote 7-3:

Der Plan, der Bestandteil der "Motivierung" eines Antrages an den Nationalverein war, sieht eine Landgruppe vor, die für die Sommermonate an der Ostküste Grönlands abgesetzt werden soll. Diese hat die Aufgabe, die Ostküste in die Nordrichtung zu verfolgen und zu explorieren. Das Expeditionsschiff soll nach dem Absetzen der Landexpeditiongruppe irgendwo zwischen Grönland und Nowaja Semlja seinen Weg über den Pol zur Beringstraße und zurück nehmen, anschließend die Landexpeditiongruppe an einer vereinbarten Stelle wieder aufnehmen und den Physiker Dorst mit Begleitern auf Spitzbergen zur Überwinterung absetzen, nachdem dort zuvor die Blockhäuser errichtet worden sind. Dieser Plan sticht nicht im Einklang mit den damals verfügbaren und sicheren Erkenntnissen zur Natur der hocharktischen Gebiete. Diese Diskrepanz betrifft die Kernpunkte: die Erreichung der grönländische Ostküste im Frühjahr, das Reisen in arktischen Gebieten im Sommer, und auch die zweimalige Querung des arktischen Beckens während einer Sommersaison. Daß Petermann später diesen Plan veröffentlichte, zu einem Zeitpunkt, als dieser keinerlei Aktualität mehr hatte, da man sich gerade anschickte, sich erstmals mit einem kleinen Segler nach Norden vorzutasten, mag ein nachsichtig urteilender Mensch als Maß für den Petermannschen Eifer bezeichnen.

### Fußnote 7-4:

Nationalverein (NV, ursprüngliche Schreibweise: "Der deutsche National-Verein"), gegr. 1859, aufgelöst 1867, zeitweise über 30 000 Mitglieder, Vorsitzender: Rudolf v. Bennigsen. Der NV war ein politischer Verein ("Koalition" zwischen Liberalen und Demokraten) zur Förderung der freiheitlichen Entwicklung eines vereinten deutschen Vaterlandes (deutscher Nationalstaat auf parlamentarischer Grundlage), wobei mit Vaterland ursprünglich ein Deutschland unter der Hegemonie Preußens und unter Ausschluß Österreichs gemeint war, d.h. der Verein

strebte die kleindeutsche Lösung einer deutschen Vereinigung an. 1863 kam es zu einer Annäherung an den "Reformverein", der eine großdeutsche Lösung zur deutschen Vereinigung als Programm hatte. Ein Bruch des NV's mit der preußischen Regierung hatte schon 1862 stattgefunden. Seitdem hatte der NV seine Geldsammlungen zur Schaffung einer deutschen Flotte (Flottengelder) nicht mehr an die preußische Regierung abgeführt. Dieses war der Grund, warum sich so bedeutende Summen in seinem Besitz befanden (BROCKHAUS, 1875; MEYER, 1905; DEUTSCHES HISTORISCHES MUSEUM, 1990; PGM, 1865).

**Fußnote 7-5:**

Breusing stellte an Petermann die Frage nach Zweck und Ziel der Expedition, und zwar mit der ganz offensichtlichen Absicht, letzteren diesbezüglich zu Mäßigung und Klarheit zu veranlassen. Breusing ist besonders die Stützung und Sicherung der Position Koldeweys wichtig. Einige Sätze mögen dieses belegen:

"Was soll bezweckt werden? Soll Koldewey eine Touristen=Nordfahrt machen, wie Löwenigh, Napoleon, Dufferin,...? Soll K. mit seiner Jacht zum Nordpol durchzudringen versuchen? Das hieße eine Tollheit von ihm verlangen. K. weiß selbst, daß er zum Gespötte aller Sachverständigen würde, und lehnt solche Zumutung ganz entschieden ab. ... Von einer Nordpolfahrt in einer Jacht, und wenn sie auch ganz neu wäre, kann also keine Rede sein, wenn man sich nicht lächerlich machen will. ... Habe ich Sie recht verstanden, so wird nichts weiter bezweckt, als eine Erforschungsfahrt nach der Ostküste Grönlands. ..."

Auch ein weiterer Brief Breusings an Petermann (26.3.1868) zeigt seine Besorgnis um Koldewey, obwohl er auch schreibt, er habe Koldewey darauf hingewiesen, sich nicht mit einem kleinen Resultate zufrieden zu geben, wenn ein größeres möglich ist. (Dieser Brief findet sich auszugweise abgedruckt in PGM, 1868, S. 225.)

**Fußnote 7-6:**

**Briefwechsel zwischen Petermann und Koldewey bis zum 8. Mai 1868 und je ein Brief Koldeweys an Freeden und an Breusing.**

**1 Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 27. Februar 1868, überschrieben mit "vertraulich!"**

Hochgeehrter Herr,

Schon im September vorigen Jahres, als ich in Angelegenheiten der Nordpol=Expedition in Bremen und Bremerhaven war, sprach Dr. Breusing von Ihrem großen Interesse für die Sache und empfahl Sie aufs Wärmste für ein hervorragendes Commando in einem derartigen von Deutschland auszusendenden Unternehmen. Als dann im Oktober eine Zusammenkunft hier in Gotha stattfand, wurden wiederum Sie und Kapitän=Lieutenant Stenzel zunächst als Führer oder doch hervorragende Theilnehmer vorgeschlagen und ins Auge gefaßt. Dr. Breusing wird wohl mit Ihnen schon früher Rücksprache genommen oder correspondirt haben.

Es ist der Wunsch einiger der hervorragendsten Freunde des Unternehmens, daß außer dem Dampfer "Albert" ein zweites Schiff, der "Bienenkorb" des Herrn Rosenthal, hinzugenommen werde, was ja in vieler (zwh) Beziehung wohl gut ist, in anderer aber die Kosten bedeutend vergrößert. Wie die Sachen jetzt stehen, so ist noch ungewiß, wie, wann und ob die nöthigen Summen selbst für die Expedition mit einem Schiff aufgebracht werden.

Da haben wir dann nun den einen und ersten Theil des Unternehmens, die Expedition nach Ost=Grönland von 75° N. Br. an für das laufende Jahr ins Auge gefaßt, und die nöthigen Einleitungen getroffen, so daß nunmehr zur Ausföhrung geschritten werden kann, im Augenblick, wo wir uns der Dienste eines

geeigneten Führers versichert haben. Mit vollstem Vertrauen wende ich mich nun an Sie mit der ergebensten Anfrage das Commando dieser ostgrönländischen Expedition zu übernehmen; wie mir Dr. Breusing in einem mit der letzten Post empfangenen Briefe vom gestrigen Datum schrieb, würden Sie

**Briefseite 2**

"fest (zwh) zur Verfügung sein" und ich freue mich herzlichst, daß in Ihnen (zwh) eine so tüchtige und geeignete Persönlichkeit gefunden ist, wie man sie sich für ein so nöthiges und ... Unternehmen nur wünschen kann.

Die Expedition würde aus einem in Tromsø oder Hammerfest zu miethenden Kutter oder ähnlichen Fahrzeug von 30 bis 40 Tonnen und 10 bis 12 Personen Besatzung bestehen. Die Abfahrt würde sobald als thunlich von einem dieser Orte direkt auf 75° N. Br. Ostgrönland, oder über Spitzbergen dahin, stattfinden und so lange in den Herbst hinein andauern, als die Jahreszeit und sonstigen Verhältnisse gestatten.

Ich gehe in diesen eiligen Zeilen auf keine Details ein, da es sich vor Allem um eine mündliche Besprechung zwischen Ihnen und mir handeln würde, zu welcher ich mir erlaube Sie zum nächsten Sonntag 1. März ergebenst nach Gotha einzuladen, in der Annahme, daß Sie an einem Sonntage weniger in Ihren Arbeiten gestört sein werden, als an anderen Tagen.

Kämen Sie mit dem Frühzug, der etwa gegen 9 Uhr hier eintrifft, so hätten wir den ganzen Tag vor uns und Sie könnten noch am nämlichen Tage zurückfahren.

Ich bitte recht sehr um gütige Benachrichtigung mit wo möglich umgehender Post: ob Sie geneigt und in der Lage sind, meine Bitte zu erfüllen und mit welchem Zuge Sie kommen werden, damit ich Sie schon am Bahnhofe empfangen kann.

Zur Erkennung lege ich meine Photographie bei und bitte um gef. Übersendung der Ihrigen.

Zu ihrer vorläufigen weiteren Orientirung lege ich ferner ein Schreiben an den Nationalverein bei und verweise auch auf frühere Bemerkungen in meiner Zeitschrift "Geographische Mittheilungen" (die Sie z.B. auf der Göttinger Bibliothek vorrätzig finden), die für unser Unternehmen des Nachlesens werth sind:

1. Ergänzungsheft N<sup>o</sup> 16 pp. 12-14
2. Jahrgang 1867 pp 154-158
3. Jahrgang 1868 ... Heft 1 pp 1-6.

Mit ausgezeichnetster Hochachtung  
Ihr ergebenster A. Petermann

**1. Brief Koldeweys an Petermann (Anhang 50)**

der Brief trägt kein Datum von der Hand des Absenders aber 2 Vermerke Petermanns:

Erh. 29. Febr. 1868

Bücken bei Hoya (Geburtsort Koldeweys; rak)  
31 J. (31 Jahre, das Alter Koldeweys; rak)  
13 J. gefahren (13 Jahre, die Seefahrtszeit Koldeweys; rak).

Hochgeehrter Herr Doctor

Mit großem Interesse habe ich Ihr geehrtes Schreiben gelesen und beeile mich, dasselbe Ihrer Bitte gemäß sofort zu beantworten.

Nach dem Mittheilungen, die mir Dr. Breusing im vorigen Weihnachten machte, wie aus dem Umstande, daß die Flottengelder von dem Nationalverein nicht bewilligt worden sind, glaubte ich schließen zu müssen, die Nordpolexpedition würde wohl einstweilen, wenigstens in diesem Jahre, gänzlich beiseite gelegt werden. Um so mehr freute es mich, daß dennoch Anstalten getroffen werden, wenigstens den einen Theil des Unternehmens in Ausführung zu bringen, und

bin ich willig und bereit ihr gütiges Anerbieten in betreff des Commandos anzunehmen. Die Sache bedarf natürlich einer näheren Besprechung und werde ich daher Ihrer Einladung nachkommen und am Sonntagmorgen mit dem ersten Zuge dort eintreffen. Es thut mir leid, Ihnen meine Photographie nicht schicken zu könne aus dem einfachen Grunde, weil ich seit einiger Zeit keine mehr vorrätig habe; doch werden Sie durchaus keine Schwierigkeiten finden, mich zu erkennen, wenn

**Briefseite 2**

Sie die Freundlichkeit haben würden, mich im Bahnhofe zu erwarten. Ich habe noch immer, obgleich schon einige Zeit an Land, das Aussehen eines Seemannes, bin mittlerer Statur und trage einen vollen rötlichen Bart. Auch werden Sie mich leicht an einem braunen Überzieher und grünem Filzhut herausfinden können.

Meine Ansichten über die ganze Expedition, sowie alles weitere werde ich die Ehre haben, Ihnen mündlich mitzuthemen.

Hochachtungsvoll u. ergebenst  
Carl Koldewey

**2. Brief Koldeweys an Petermann, datiert Göttingen den 4. März 1868**

Vermerke von Petermanns Hand:

Erh. 5. März 1868

5. März 1868 (+500 rth durch J. Perthes)

A. (Antwort, rak) 7. März 1868

Hochgeehrter Herr Doctor!

Einliegend schicke ich Ihnen einen wengleich nur rohen Kostenüberschlag über unsere Expedition. Derselbe kann allerdings nicht als durchaus maßgebend betrachtet werden, da mir einerseits die Preise nicht so genau bekannt sind, wodurch sich vielleicht manches billiger stellen würde, ich andererseits auch wohl noch verschiedenes vergessen und übersehen haben kann, was mir in Bremen oder an Bord eines Schiffes eher einfallen würde. Die Kosten decken sich indeß, wie sie sehen um die Summe von 5000 rthl, und denke ich wenn eine solche Summe vorhanden ist und zur Verfügung steht, so kann getrost der Anfang gemacht werden, da ein etwaiger noch eintretender Deficit aus den selben Quellen gedeckt werden könnte, aus denen die 5000 rthl geflossen wären.

Einen ausgezeichnet schönen Prismenkreis kann ich wohl von der Sternwarte mitbekommen, vorausgesetzt natürlich, daß die nötige Garantie dafür geleistet werden würde. Es wäre dies sehr wünschenswerth, da in jenen hohen Breiten es behufs der Zeitbestimmung auf sehr genaue Höhenbeobachtungen ankommen würde und mein eigenes Instrument wohl nicht die erforderliche Genauigkeit

**Briefseite 2**

liefern würde. Ebenso kann ich hier wahrscheinlich einen sehr zweckmäßigen Reise=Magnetometerapparat von Herrn Hofrath Weber bekommen.

Gestern sprach ich mit Herrn Dr. Mühry, der sich sehr für das Unternehmen interessiert und den Plan auch vollkommen billigt. Er ist indeß der Meinung, daß es besser sein würde, zunächst ganz nach Spitzbergen hinaufzufahren und von dort die Küste Grönlands in etwa 78° oder 79° zu erreichen suchen. Über die bezügliche Litteratur hat er mir manches Nützliche angegeben, und werde ich nicht ermangeln, mir dasselbe auf der Bibliothek geben zu lassen und tüchtig durchzuarbeiten. Ich werde die Zeit, die ich noch hier bin, lediglich dazu benutzen, mich noch so viel wie möglich mit Allem, was mir irgendwie für eine solche Reise von Nutzen sein kann, hinreichend bekannt zu machen.

Ich möchte Sie nur ganz ergebenst ersuchen, mir doch sobald wie möglich Nachricht zu geben, ob die nöthigen Gelder zusammen sind und die Sache definitiv vor sich gehen kann, da ich natürlich nicht gern eher mein Matrikel

aufgeben und meine Wohnung kündigen möchte. Sollten Sie es dann wünschenswerth finden, so bin ich gern bereit, nochmals zu einer Besprechung nach Gotha zu kommen, ehe ich nach Bremen abreise.

An Dr. Breusing habe ich sogleich am Montage geschrieben und ihm Alles mitgetheilt.

Hochachtungsvoll und ergebenst  
Carl Koldewey

|  |      |            |
|--|------|------------|
| Löhnung für die Mannschaft incl. Officiere   | 1590 | rthl       |
| Proviand für 12 Mann auf 6 Monate            | 1080 |            |
| Tauwerk, Eisengeschirr ectr.                 | 300  |            |
| Holz und Kohlen                              |      | 50         |
| Waffen                                       |      | 100        |
| Patentlogge, Lothe, ectr.                    | 100  |            |
| 1 Chronometer                                |      | 250        |
| 1 Schiffsbarometer                           |      | 50         |
| 1 Aneroidbarometer                           |      | 30         |
| 3 Steuerkomпасse                             | 90   |            |
| 2 Azimutkomпасse                             | 80   |            |
| 3 Thermometer                                |      | 15         |
| 1 künstlicher Glas- oder Quecksilberhorizont | 26   |            |
| Miethc für Schiff nebst Versicherungsprämie  | 500  |            |
| Etwaige Nebenkosten                          |      | 200        |
| Reisekosten                                  | 200  |            |
| Etwaige zu zahlende Prämien                  | 500  |            |
| 2 Walfischboote                              |      | <u>180</u> |
|  |      | 5341       |
| Außerdem wünschenswerth:                     |      |            |
| 1 Magnetometerapparat                        | 150  |            |
| 1 Inclinorium                                |      | 120        |

## 2. Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 7. März 1868

Dieses ist der 1. Brief Petermanns an Koldewey nach dessen Antrittsbesuch in Gotha am Sonntag den 1. März 1868 und eine Antwort auf Koldeweys Brief vom 4. März (mit Kostenanschlag) der am 5. März in Gotha eintraf.

Die auf Fliespapier vorliegende schlechte Briefkopie wies Textverluste am linkem Rand auf. In der Transkription werden Fehlwörter durch 3 Punkte ersetzt, Fehlstellen durch mehrere Punkte. Vermutete Fehlwörter sind mit (xxx?) gekennzeichnet.

Hochgeehrter Herr,

Ehe ich Ihnen auf Ihr gef. Schreiben vom 4. d. schrieb, wünschte ich erst von Dr. Breusing zu hören, der wie er Ihnen geschrieben, verschiedene Bedenken gegen unser Projekt hat. Mit der (heutigen?) Post habe ich nun einen Brief von ihm vom 5. d. erhalten dessen Inhalt (einer?) Zusicherung Ihrer Expedition nicht im Wege zu stehen scheint. ... aber möchte ich nun ihre jetzige Ansicht wo möglich mit umgehender Post ... Sie haben nun längere Zeit gehabt, Sich die Sache ernstlich nach ..... sie zu überlassen. Sie haben Dr. Breusings Mittheilung gehabt; (wie?) ist nun alle dem gegenüber Ihre jetzige Ansicht? Glauben Sie z.B. daß norwegische Fahrzeuge hinreichend brauchbar sind?

Den Leuten, bei denen ich Geld sammle, muß ich verbindlich sagen können daß die Expedition ganz bestimmt diesen Sommer von Ihnen ausgeführt wird; wir müssen deshalb auch schon jetzt ungünstige Verhältnisse (z.B. wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges) wohl in Rechnung ziehen.

Daß Sie erst nach Spitzbergen halten, billige ich vollständig. Es wäre wohl das Beste eine möglichst hohe Breite daselbst, vielleicht 80°, gewinnen & ... auch Ostgrönland in möglichst hoher Breite anfahren, höher als 75°, was die Passage kürzen würde. Auch sind die Norweger mit der Fahrt nach Spitzbergen ganz bekannt.

Daß gar keine Gelehrten mitgehen, billige ich auch. Sobald (zwh) ich von Ihnen höre, werde (zwh) ich an den österr. Schiffsführer Weyprecht & an Dr. Dorst schreiben.

Wann würden Sie Göttingen verlassen?

Schreiben Sie mir auch, wie, wann und in welchen Raten, Sie die nöthigen Geldsummen haben möchten. Ich schickte Ihnen durch die Firma Justus Perthes 500 rthl. am 5. d. zur etwaigen Bestreitung der ersten & vorläufigen Ausgaben.

Haben Sie den Geologen Prof. v. Seebach & den Botaniker Prof. Grisebach aufgesucht? Beide würden Ihnen für etwaige geologische & botanische Sammlungen Instruktionen geben.

In aller Eile

Ihr ergebenster A. Petermann

### 3. Brief Koldeweys an Petermann, datiert Göttingen den 8. März 1868

Vermerk Petermanns:

A. 12. März

2. A. 13. März

Hochgeehrter Herr Doctor!

Nach der Übersendung der 500 Thaler und den Mittheilungen, die Sie mir in Ihrem geehrten Schreiben vom gestrigen Datum machen, nehme ich an, daß die nöthigen Geldmittel zu unserer Expedition, wenn auch noch nicht vorhanden, so doch jedenfalls flüssig gemacht werden können und somit das Haupthindernis zur Ausführung des Planes beseitigt ist.

Trotzdem sich nun allerlei zum Theil ganz gerechte Bedenken gegen eine solche Expedition erheben und jetzt hohe Schwierigkeiten überwunden werden müssen ehe man nur in Hammerfest segelfertig werden kann, so bin ich doch nach der reiflichsten Überlegung vollständig entschlossen, die Sache auf alle Fälle zu riskiren. Die norwegischen Jachten sind allerdings keine Fahrzeuge die besonders für Fahrten im Eis gebaut sind; doch bin ich der Meinung, daß man immerhin an den am meisten ausgesetzten Theilen des Schiffe, also am Buge, einige Verstärkungen anbringen kann, vorausgesetzt, daß der Rheder des Schiffes dieses

**Briefseite 2**

erlauben würde. Was nun die Bedenken des Kapitän Geerken anbetriift, von denen Dr. Breusing mir schrieb, so sind dieselben nicht solcher Art, als daß sie nicht mit Muth und gutem Willen überwunden werden können. Sein erstes Bedenken, nämlich die unverschämten Preise, die die ich in Hammerfest für Alles und Jedes zu zahlen haben würde, läßt sich am Ende theilweise dadurch beseitigen, daß man vorher, etwa durch Hamburger Kaufleute, mit Hammerfest Verbindung anknüpfte, wenn nämlich nicht zuviel Zeit damit verloren geht. (Diese wenig logische Satzkonstruktion entspricht dem Original, rak.) Daß mir die norwegische Mannschaft Schwierigkeiten bereiten könnte, indem sie mir bei besonderen Fällen den Gehorsam kündigte, wie Kap. Geerken meint, glaube ich nicht; auch will ich ja den größten Theil der Mannschaft in Bremen nehmen, so daß von den Norwegern in dieser Beziehung nichts zu befürchten sein wird. Ist einmal Gefahr für die Sicherheit des Schiffes, so werden sie schon um ihrer selbst willen arbeiten so weit nur ihre Kräfte gehen. Daß die Herren H.H. Meier u. Noltinius meinen, es sei ebenso wahrscheinlich, daß diese kleine und mit unzureichenden Mitteln unternommene Expedition mißlinge, ist am Ende richtig; aber ich sehe wahrlich nicht ein, wie

**Briefseite 3**

die Consequenz davon ein gänzlichliches Aufgeben der großen Expedition sein kann. Wenn diese Herren mit ihren großen Mitteln die Sache ernstlich wollen, so haben sie das große Publikum nicht nöthig und können einige hundert tausend Thaler unter sich ganz wohl zusammenbringen.

Bedenken lassen sich überhaupt unzählige erheben und es ist immerhin möglich, daß gar nicht mal ein passendes Schiff zu bekommen ist, oder solche Preise dafür gefordert werden die zu bezahlen nicht in unsren Kräften stehen, und dann wären allerdings mehrere hunderte von Thalern umsonst ausgegeben. Komme ich endlich auch glücklich unter Segel, so ist es immerhin möglich, daß ich das Eis viel zu compact finde, um mit einem so schwachen Fahrzeuge dasselbe mit Erfolg durchdringen zu können. Alles dieses ist möglich und giebt es hundert andere Möglichkeiten des Mißlingens; doch will ich, wie gesagt, trotz alle dem jedes Risiko laufen. Mit gutem Willen Muth und Entschlossenheit läßt sich vieles erreichen, und wer sich zu lange bedenkt und nichts wagt, wird niemals zu etwas kommen. Wollen Sie also die Sache riskiren und sind die nöthigen Geldmittel vorhanden, wohlan, ich bin vollständig dazu bereit. Ich würde dann Göttingen zu Ende dieser Woche ver=

**Briefseite 4**

lassen, zu Hause reisen, um dort meine Angelegenheiten zu ordnen, und mich dann Anfang nächster Woche nach Bremen begeben, um die nöthigen Einleitungen zu treffen. Leute denke ich vorläufig noch nicht zu engagiren, da wir ja erst Gewißheit haben müßten, ob auch wirklich ein Schiff in Hammerfest zu bekommen ist; doch würde es am Ende ganz zweckmäßig sein, wenn ich von Bremen aus einen tüchtigen Zimmermann gleich nach Hammerfest mitnähme. Wegen der Ausrüstung an Instrumenten, Proviant ectr. müßte ich schon in Bremen oder Hamburg das Nöthige verabreden, damit Alles sofort abgeschickt werden kann, wenn ich in Hammerfest das Übrige in Bereitschaft hätte. Geld wäre vorläufig noch nicht weiter nöthig, wenigstens nicht bis zu meiner Abreise nach Hammerfest, da sich wohl alle vorläufigen Ausgaben mit den mir bereits übersandten 500 Thalern bestreiten lassen.

Die Herren v. Seebach und Grisebach habe ich noch nicht besucht, da ich erst weitere Gewißheit haben wollte, doch werde ich es jetzt nicht mehr versäumen und noch heute zu ihnen gehen.

Schließlich danke ich Ihnen noch herzlich für das mir geschenkte Vertrauen und sehe Ihren ferneren Instructionen entgegen.

Hochachtungsvoll u. ergebenst  
Carl Koldewey

**Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 12. März 1868**

Hochgehrter Herr,

Ich habe in unserer Sache vorgestern an Schiffsfähnrich Weyprecht, gestern an Dr. Dorst und nach Hamburg\*, heute an Dr. Breusing geschrieben. Falls von jenen beiden Herren Jemand mitgehen will, wollen wir es gern acceptiren, da uns durch beide Instrumente und andere Unterstützung zugehen würde. Ganz besonders besitzt Dr. Dorst die kostbarsten Instrumente aller Art, die er zur Verfügung stellen würde. Beide habe ich gebeten, im Fall ihres Mitgehens nicht bloß sofort an Sie zu schreiben, sondern Sie aufzusuchen, in Göttingen, Bücken oder Bremen, um mit Ihnen persönliche Rücksprache zu nehmen. Ich rechne ganz bestimmt darauf, daß wir alle nöthigen Instrumente kostenfrei irgend woher bekommen.

Auch werden in Bremen und Hamburg Leute zu finden sein, die Interesse genug haben, um sich dadurch zur Unterstützung bereit finden zu lassen, daß sie: Proviant, Instrumente, Eisengeschirr, Holz, Kohlen, Patentlogge, Lothe etc zur Verfügung stellen. In Amerika sind 3 große Expeditionen von Kane und Hayes auf diese Weise ausgerüstet; so viel Interesse wird auch wohl in unserem Deutschland

zu finden sein, um sich Gegenstände die in Ihren Anschlag mit bloß etw. 1500 rthl figurieren, zu beschaffen. Lassen Sie mich sobald als möglich eine specificirte Liste der oben benannten Gegenstände haben, damit ich sie beschaffen und widrigenfalls (zwh) einen öffentlichen Aufruf erlassen kann.

Auch freie Überfahrt nach Hammerfest will ich zu erwirken suchen.

Wenn Hofrath Weber den Prismenkreis & den Magnetometerapparat kostenfrei zur Verfügung stellen will, so ist es gut, sonst bekommen wir diesselben anderswo. Lassen Sie mich baldigst Ihre nächsten Bewegungen möglichst genau wissen: Abreise von Göttingen, Aufenthalt und Adresse in Bücken/Bremen/Hamburg.

Sofern Sie in Bücken, Bremen & Hamburg Alles erledigt & eingeleitet

#### **Briefseite 2**

haben, so bitte ich Sie, sodann (zwh) 2 Tage vor Ihrer Abreise von Hamburg nach Hammerfest erst noch einmal nach Gotha zu kommen zur mündlichen Besprechung und Feststellung der ganzen Angelegenheit.

... Dampfer nach Hammerfest wird wahrscheinlich erst am 3. April von Hamburg abgehen, ich habe auch darum gestern geschrieben. Sie haben alsdann noch 3 volle Wochen zu den Vorbereitungen in Deutschland.

Die Verbindungen nach Hammerfest etwa durch Hamburger (zwh) Kaufleute können nichts nützen. Dagegen ist die Ausfindigmachung eines deutschen Hauses oder Agenten in Trömsö oder Hammerfest für Ihre Vermittlung von der größten Wichtigkeit.

Daß Sie einen tüchtigen Zimmermann gleich mit nach Hammerfest nehmen, ist sehr gut und wichtig; derselbe müßte auch wohl die ganze Expedition begleiten.

Wenn Sie wiederschreiben, haben Sie die Güte mir ein kurzes curriculum vitae mitzutheilen.

Eiligst Ihr treu ergebener A. Petermann.

\* Es handelt sich um einen ausführlichen Brief an Wilhelm v. Freeden, mit dem Koldewey zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt war.

Nach einer Gratulation zur Gründung der Norddeutschen Seewarte erläutert Petermann die aktuellen Pläne zur Nordfahrt -die Verfolgung der Ostgrönlandküste nördlich von 75° N.

Er kündigt Koldeweys Besuch in Hamburg an, bittet diesen zu unterstützen und erfragt auch die Postdampferverbindungen nach Norwegen.

Aus dem Teil des Briefes, der sich mit der Finanzierung der Expedition befaßt, ein kurzes Zitat:

"Ich habe es unternommen, in aller Schnelligkeit die 6000 rthl zusammenzubringen, freilich wie & woher, das weiß der liebe Himmel. Doch habe ich bereits einen ... Beitrag erhalten, 500 rthl von Friedrich Oetker aus Cassel, jetzt Reichstagsmitglied (korrekt: Mitglied des Reichstages des Norddeutschen Bundes, rak) in Berlin. Der liebe Gott wird schon weiter helfen. ..."

#### **Brief Petermanns an Koldewey datiert Gotha den 13. März 1868**

Hochgeehrter Herr,

Gestern schrieb ich Ihnen; mit der letzten Post bekam ich 2 äußerst erfreuliche Briefe von Dorst und Weyprecht, welchen letzteren Sie heute gesprochen haben werden.

Wenn 3 so ausgezeichnete Männer wie Sie, D. & W. die Sache unternehmen, so kann man nichts Besseres wünschen und ist zu den besten Hoffnungen berechtigt.

Dr. Dorst wünscht sehr, daß W. mitgeht wegen der magnetischen Beobachtungen, zu den er einen sehr vollständigen magnetischen Apparat stellt. Er wollte auch mit Ihnen eine Zusammenkunft ....

Alles das ist sehr vortrefflich!

Für das nöthige Geld bürgere ich!

Wenn ich annehmen könnte, daß diese Zeilen H. Weyprecht noch bei Ihnen treffen, würde ich vieles für ihn zu sagen haben, besonders muß er so schleunig als möglich um Urlaub einkommen.

Schreiben Sie bald

Ihrem eiligen

A. Petermann.

#### **Brief Koldeweys an Petermann, datiert Göttingen den 14. März 1868**

Hochgeehrter Herr Doctor!

Hier in Göttingen bin ich jetzt vollkommen fertig und werde noch um keine Zeit zu verlieren, mit dem Nachtzuge um 12 Uhr fortreisen, damit ich schon morgen früh in Bücken sein kann. Am nächsten Dienstag oder spätestens Mittwoch würde ich mich dann nach Bremen begeben und unsere Angelegenheit mit allem Eifer und Energie zu fördern suchen.

Herr Weyprecht ist gestern Nachmittag bei mir gewesen und haben wir die Sache gehörig durchgesprochen und nach allen Seiten beleuchtet. Sobald er von mir hört, daß die nöthigen Gelder ganz bestimmt beisammen sind und die Expedition definitiv vor sich gehen kann, wird er um seinen Urlaub einkommen; doch glaubte er mir vor Anfang Mai keine endgültige Nachricht geben zu können. Das ist allerdings etwas spät, da wir ja im Falle seines Nichtmitgehens einen tüchtigen Stellvertreter haben müßten, der dann in der Geschwindigkeit vielleicht nicht zu bekommen sein würde. Ich werde mich deshalb auf alle Fälle

#### **Briefseite 2**

in Bremen nach einer geeigneten Persönlichkeit umsehen, ohne diese gerade für bestimmt zu engagiren und so könnte dem Übelstande abgeholfen werden. Am liebsten wäre es mir natürlich wenn Herr Weyprecht mitginge, da ich wohl schwerlich eine bessere Hülfe bekommen könnte. Er hat mir außerordentlich gut gefallen, und scheint ein tüchtiger Seemann zu sein und theilt auch im Ganzen genommen meine Ansichten über die Expedition und die Wahrscheinlichkeit des Erfolges. Wir haben noch eine kleine Modification unseres Planes besprochen. Nachdem er mir nämlich gezeigt hatte, daß eine Reise von Hamburg nach Hammerfest nahezu 3 Wochen dauern würde, was ich in der That nicht erwarten war (Die Unstimmigkeit des Satzes entspricht dem Original, rak.), fiel es mir ein, daß unter solchen Umständen, die ganze Ausrüstung sowie Mannschaft und alles aufs Gerathewohl nach Hammerfest geschickt werden müßte ohne irgend welche Sicherheit, ob ich ein Fahrzeug dort gefunden hätte. Ich wäre dann gezwungen Ehrenhalber irgend ein mir angebotenes Fahrzeug anzunehmen und mein Heil auf alle Fälle zu versuchen, was immerhin den

#### **Briefseite 3**

ganzen Erfolg des Unternehmens in Frage stellen würde. Nun schlage ich vor, lieber gar nicht nach Hammerfest zu gehen, sondern in Bergen oder Drontheim zu bleiben und von dort die ganze Expedition ausgehen zu lassen. Es ist jedenfalls telegraphische Verbindung zwischen Bergen und Deutschland, und habe ich dort am Ende auch mehr Aussicht, ein tüchtiges Fahrzeug zu bekommen, wie in Hammerfest, worauf ja wesentlich die Aussicht eines glücklichen Gelingens beruht. Es brauchte dann natürlich die ganze Ausrüstung nicht eher abgeschickt zu werden, als bis ich ein Fahrzeug wirklich engagirt und Nachricht darüber geschickt hätte. Ein Übelstand ist allerdings auch hier wieder mit verbunden, nämlich daß wir mit einem Segelschiffe 10 Grad Breite mehr zurückzulegen hätten, wie von Hammerfest aus, was unter ungünstigen Winden möglicherweise 14 Tage bis 3 Wochen dauern könnte; indeß ist dies im Monat Mai, wo Ostwinde vorherrschen, wohl kaum zu befürchten und würde ich ja auch wenigstens 14 Tage früher auslaufen können. Was sagen Sie dazu? Jedenfalls verdient die Sache Überlegung und werde ich auch Dr. Breusings Meinung über diesen

#### **Briefseite 4**

Punct befragen. So sehr wir eilen müssen, dürfen wir doch wiederum auch nichts versäumen, und müssen alle Umstände wohl berücksichtigen, wenn wir uns eines Erfolges versichern wollen.

Eine specificirte Liste der noch nöthigen Gegenstände werde ich Ihnen sofort von Bremen aus schicken, woselbst ich es genauer auszuführen im Stande sein werde. Wenn man nicht an einem Seeplatze und an Bord eines Schiffes selbst ist, vergißt man so leicht manche Kleinigkeiten, die oft von Belang sind, und werde ich dort auch über die Preise das genauere erfahren könne. Nachdem, was Dr. Dorst mir schreibt, wären nur noch einige speziellere nautische Instrumente, wie Compasse, Logge und Lothe zu beschaffen, die ich aber wohl in Bremen kostenfrei zu erhalten denke.

Ich bin hier zu allen den Professoren gewesen, die sich nur irgendwie für die Sache interessiren, wurde von allen sehr freundlich aufgenommen und hat mir besonders Prof. von Seebach sehr schätzenswerthe Instructionen in Bezug auf geologische Sammlungen mitgetheilt. Hofrath Weber meint, für magnetische Beobachtungen sei es wohl am zweckmäßigsten, sich derselben oder ähnlicher Instrumente zu bedienen, wie sie die Engländer bei ihren Reisen einge-

**Briefseite 5**

setzt. Bei der Eile, in der ich mich wegen meiner Abreise befinde, muß ich wegen des schlechten Schreibens und der gebrochenen Darstellung bestens um Entschuldigung bitten. Ich bin zwar bereit Ihnen bei Gelegenheit, wenn es Sie interessirt, näheres über mein Leben mitzuthellen. Auch meine verschiedenen Zeugnisse vom Gymnasium, Steuermannsschule und meinen verschiedenen Kapitänen stehen Ihnen gern zur Einsicht zu Gebote, und kann ich dieselben, falls Sie es wünschen, wohl mit nach Gotha bringen.

Sobald ich in Bremen die ersten Einleitungen getroffen habe, werde ich Sie sofort von allem benachrichtigen. Meine Adresse in Bremen wird sein "Caspars Hotel", Bahnhofstraße. In Bücken ist keine weitere Adresse nöthig, da mein Bruder die Post im Hause hat und also mein Name mit Bücken bei Hoya genügt. Übrigens werde ich jedenfalls schon am Mittwoch in Bremen sein.

Mit der Hoffnung, daß unser Unternehmen gelingen möge, schließe ich

Mit ausgezeichnete Hochachtung

Ihr ergebenster Carl Koldewey

p.s. Einliegend schicke ich Ihnen noch Dr. Dorsts Brief an mich wegen des Verzeichnisses seiner Instrumente.

Ich denke ihn in Bremen zu sehen.

#### **Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 16. März 1868**

Hochgeehrter Herr,

Ich war sehr erfreut Ihren Brief vom 14. d. zu erhalten; ob Sie meine Zeilen vom 12. d. noch erreicht., ersehe ich daraus nicht, es waren übrigens nur wenige unwichtige Zeilen.

Ich billige vollständig, das Hammerfest aufgegeben wird, es wird damit manches Risiko, manches Bedenkliche und unglückliche (zwh) vermieden, freilich auch die nächste Basis. Wenn Hammerfest aufgegeben wird, dann ist es auch nicht mehr der Mühe wert, Drontheim oder Bergen ins Auge zu fassen, sondern es müßte alsdann gesucht werden, die Expedition direkt von Bremerhaven oder Hamburg auszurüsten. Für die meisten(zwh) Beziehungen wäre das das Beste, noch besser wäre wenn einer der reichen Herren in Bremen Bremerhaven oder Hamburg dazu veranlaßt werden könnte, anspannen zu lassen und unser Schiffchen in spe bis Jan Mayen per Dampf zu bugsiren.

Von Bremerhaven oder Hamburg aus zu Sabine's Pendulum Inseln oder Shannon I. in 75° N.Br. ist übrigens auch nicht einmal doppelt so weit als von Hammerfest aus, und die 3 wöchentliche Überfahrt nach Hammerfest würde vor allem

vermieden. Es ist nur etwa 1400 Seemeilen, bis 75 ° Ostgrönland direkt 800, via Spitzbergen etwa 1100 Seem.

Die Bedenken der Herren H.H. Meier & Geerken werden durch diese neue Basis auch wegfällig, nun wollen wir sehen, ob wir an der Weser und Elbe honorire Leute finden als wir in Hammerfest gefunden hätten.

Mit den Geldsammlungen beeile ich mich nicht, es ist auch besser, wenn die Expedition nach allen Seiten hin festgestellt ist. Zunächst für die Höhe Ihrer Kostenanschlags stehe ich gut, und zwar jeden Augenblick wie sie es brauchen, und sollte ich den ganzen Betrag borgen müssen auf mein alleiniges Risiko.

Wenn Sie nach Bremen kommen, behalten Sie im Auge, daß ich gerade dort den Beginn der Geldsammlungen nicht zu überstürzen wünsche. Will man aber durchaus diese Frage berühren, so erwägen Sie, daß als Bremer Sohn, Gerhard Rohlf's, wegen Geld & Unterstützung sich an mich wandte er durch mich 2340 rthl von Gotha erhielt, außer verschiedenen wurden 1000 rthl. die durch meine Fürsprache ihm zugedacht wurden, und daß, falls ich gezwungen wäre, eventuell mich um Geld=Unterstützung nach Bremen zu wenden, ich jedenfalls auch auf eine anständige Unterstützung von dort rechnen würde, in einem nautischen Unternehmen, welches Bremen und die ganze Unterweser in so hohem Grade angeht.

Folgende Kosten Ihres Anschlages:

|                                   |       |      |
|-----------------------------------|-------|------|
| Proviant für 12 Mann und 6 Monate | 1080  | rthl |
| Tauwerk, Eisengeschirr, etc.      | 300   |      |
| Holz & Kohlen                     |       | 50   |
| Patentloggen, Lothe, etc.         | 100   |      |
| Miethe für Schiff & Versicherung  | 500   |      |
| Etwaige Reparaturkosten           |       | 200  |
| 2 Walfischboote                   |       | 180  |
| 3 Steuerkompass                   | 80    | rthl |
|                                   | <hr/> |      |
|                                   | 2490  | rthl |

hoffe ich durch Beträge in Natura zu bekommen, was Ihnen dann in Bremen, Bremerhaven zur Disposition (kostenfrei) werden möchte (zwh), ist gut, was nicht, werde ich suchen in Hamburg zu bekommen; ich habe mich schon dahin gewandt & hoffentlich nicht umsonst. Nötigenfalls reise ich selbst deshalb hin.

Ich habe heute an Wyprecht geschrieben, daß er .... um Urlaub einkommen soll.

Lassen Sie mich möglichst oft von Ihnen hören.

Ihr in großer Eile treu & ergebenster A. Petermann

Bei der neuen Basis an unser deutschen Küste direkt würde das Unternehmen ein ausschließlich deutsches, ohne norwegische Hilfe, was nicht gering anzuschlagen ist in nationaler Beziehung.

#### 4. Brief Koldeweys an Petermann, datiert Bremen den 19. März 1868

Hochgeehrter Herr Doctor!

Ihr geehrtes Schreiben vom 16<sup>ten</sup> dieses erhielt ich erst diesen morgen, da mich dasselbe nicht mehr in Bücken angetroffen hat und mir deshalb nachgeschickt werden mußte. Ich beeile mich, Ihnen zu antworten und theile Ihnen zunächst die im Verein mit Dr. Breusing unternommenen Schritte zur Förderung unseres Unternehmens mit. Nachdem ich am vorigen Dienstag nachmittag mit Dr. Breusing gesprochen hatte, ging ich zunächst noch auf dessen Anraten am selbigen Tage zum Senator Smidt, der sich sehr für die Nordpolfahrt und auch für mich persönlich interessirte. Er gab mir mehrere Adressen an hiesige einflußreiche Kaufleute, versprach mir Empfehlungsbriefe an die Kaufleute in Bergen und Drontheim und wollte auch so viel wie möglich und in seinen Kräften stände unsere Angelegenheit zu fördern suchen. Gestern und heute habe ich nun durch Vermittlung Dr. Breusing's die Bekanntschaft verschiedener reicher Kaufleute

gemacht und gesucht, überall Interesse für unsere Expedition zu erwecken. Unter anderem war ich auch bei dem schwedischen Konsul Gerdes, der als ein geborener Norweger sehr vertraut mit den dortigen Verhältnissen ist und mir deshalb manches Nützliche sagen konnte. Er war sehr für unseren Plan,

#### **Briefseite 2**

die Sache von Bergen aus zu unternehmen, da dort nicht allein eine größere und bessere Auswahl an geeigneten Fahrzeugen zu finden sei, sondern auch die ganze Ausrüstung an Proviant, Tauwerk ectr. dort reichlich so billig zu bekommen sei wie sie von hier mit Frachtkosten zu beschaffen wäre. Er wollte mir ... Empfehlungsschreiben an dortige ihm befreundete Häuser mitgeben, so daß ich nicht befürchten brauchte übervortheilt zu werden. Dr. Breusing hat heute früh H.H. Meier auch aufgesucht und mit ihm gesprochen; Derselbe wollte herzlich gern unsere Angelegenheit mit fördern helfen, wenn er nicht allzusehr mit Geschäften überhäuft wäre. Indeß ist schon viel gewonnen, daß er uns wenigstens hier nicht entgegenwirkt. Von Geldsammlungen ist hier noch nicht die Rede gewesen, da auch Dr. Breusing es unzweckmäßig findet, gleich damit herauszurücken. Morgen werde ich noch einige Besuche machen und dann am Sonnabend mit Dr. Breusing nach Vegesack reisen, um einige alte Grönlandscapitäne, die gerade jetzt dort sind, zu besuchen. Dieselben sind jedenfalls im Stande, mir manches Nützliche sowohl über die dortigen Verhältnisse, wie auch über die Ausrüstung zu sagen. Was die nöthigen astronomischen und nautischen Instrumente anbetrifft, so bin ich durch Dr. Breusing's Hilfe in den Stand gesetzt, dieselben sämmtlich kostenfrei bekommen zu können, so daß wir, falls auch Dr. Dorst

#### **Briefseite 3**

nicht mitginge, keinen Pfennig dafür auszugeben brauchten. Einen tüchtigen Steuermann habe ich gestern bereits für den Fall engagiert, daß Weyprecht sich nicht so schnell entschließen könnte, die Reise mitzumachen. Überhaupt scheint es mir, so angenehm und nützlich die Hilfe Weyprechts in mancher Beziehung auch sein mag, am Ende zweckmäßiger und besser wenn er die Reise nicht mitmache, und zwar einerseits weil er nach eigener Aussage nicht recht gesund ist und zweitens, weil er mir vor Anfang Mai keine Gewißheit geben konnte. Wenn ich aber von hier abreise, muß ich einen zuverlässigen Mann zurücklassen der die nöthige Mannschaft besorgt und für mich diejenigen Ausrüstungsgegenstände anschafft, die ich dort nicht oder nur zu sehr theuren Preisen bekommen kann. Ein Bremer Steuermann der die Verhältnisse hier durchaus kennt, ist jedenfalls besser im Stande Alles zu besorgen, wie ein österreichischer Marineoffizier der hier nur mit einem gewissen Mißtrauen angesehen würde. Ich werde noch heute an Weyprecht in diesem Sinne schreiben und mir eine bestimmte Antwort baldmöglichst erbitten.

Hier oder in Hamburg ein Schiff zu miethen ist aus dem Grund unmöglich, weil wir hier einfach keine geeigneten Fahrzeuge bekommen können. Die Schiffe sind zu groß und selbst die kleinsten, wie Gallioten und Kuffen erfordern immer unter gewöhnlichen Umständen eine Bemannung von wenigstens 6-7 Mann, so daß wir wenigstens 18 Mann für unseren Zweck nöthig hätten. Zudem segeln diese Fahrzeuge sehr schlecht beim Winde und sind so des=

#### **Briefseite 4**

halb nicht zu gebrauchen. Unsere Fischerfahrzeuge dagegen sind wiederum zu klein und schlecht und für eine Eisfahrt durchaus nicht zu gebrauchen. Am besten wäre es, wir bekämen soviel Geldmittel oder wenigstens Credit, um ein geeignetes Fahrzeug in Bergen oder Drontheim gänzlich kaufen zu können; dann könnten wir nicht allein unsere Norddeutsche Flagge aufziehen und dadurch dem Unternehmen trotz der zwar norwegischen Seeleute einen durchaus deutschen Character geben, sondern ich hätte auch Macht alle diejenigen Befestigungen und Reparaturen anzubringen, die mir nöthig und wünschenswerth erscheinen würden. Was die Ausrüstung an Proviant und dergleichen anbetrifft, so ist es meiner Ansicht nach immer besser dieselbe reell zu kaufen, wie dieselbe durch einzelne Beiträge zu beschaffen, da sie im letzteren Falle immer schlecht und mangelhaft ausfallen würde. Ich kenne das aus Erfahrung. Ich zweifle außerdem

gar nicht, daß wir hier und in Hamburg die noch etwa fehlenden paar tausend Thaler bekommen werden.

Was Herrn Dr. Dorst anbetrifft, so würde es mir, aufrichtig gesagt, nach gehöriger Überlegung und da wir die nöthigen Instrumente trotzdem bekommen, lieber, wenn er gar nicht mitginge. Ich weiß wie gräßlich unbeholfen Landleute auf See und vorzüglich auf kleinen Schiffen sind, und da wir uns schwerlich irgendwo am Lande aufhalten können, so sehe ich wahrlich nicht ein, inwiefern mir Herr Dr. Dorst besonders nützen könnte. Scheut es sich indeß nicht vor den Mühseligkeiten und Beschwerden, die ich ihm, wenn er hier kommt,

**Briefseite 5**

offen sagen werde und will er sich meinen Anordnungen unterwerfen, was ich mir nothwendig ausbedingen muß, da ich allein die ganze Verantwortung trage; nun gut, so habe ich nichts dagegen, und wird mir dann seine Gesellschaft und Unterstützung ganz angenehm sein. Ich habe nicht Lust, ein Unternehmen, bei der meine Ehre so sehr betheilig ist, durch eine noch so geringfügige Ursache scheitern zu sehen.

Herr Dr. Breusing wird Ihnen jedenfalls in den nächsten Tagen auch schreiben. Er ist durch den Unterricht in der Navigationsschule sehr in Anspruch genommen und kann daher nicht wie er gern wollte, fortwährend für unsere Sache thätig sein; indeß thut er Alles, was nur irgenwie in seinen Kräften steht und habe ich eine bedeutende Stütze in ihm.

Diesen Morgen las ich in der Weserzeitung zu meiner Freude daß der Prinz Napoleon bei ihnen gewesen ist und Ihnen 100 Thaler für unser Unternehmen gegeben hat. Immer schon etwas. Demzufolge wird nun auch wohl, da die Sache jetzt in die Öffentlichkeit tritt, der Redacteur Lammers (Handelsblatt), der sich sehr für das Unternehmen interessirt und den ich gestern besucht habe, vielleicht Artikel in Bezug darauf für die Weserzeitung oder das Handelsblatt schreiben, um das Interesse zu wecken. Ich habe ihm zwar durchaus nichts davon gesagt, im Gegentheil mich geäußert, die Sache sei noch nicht bekannt, doch glaube ich trotzdem, daß er jetzt etwas schreiben wird. Sobald ich von Ihnen weiter über die Nachrichten die Sie von Hamburg bekommen, höre, wie auch fernere Anweisungen

**Briefseite 6**

und Instructionen empfangen, werde ich selbst nach Hamburg reisen. Alles sonstige, was irgenwie von Bedeutung ist, theile ich Ihnen sofort mit

Mit ausgezeichnete Hochachtung  
Ihr ergebenster Carl Koldewey

**Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 21. März 1868**

Der Brief Petermann-Koldewey vom 20.3.1868 auf den im folgenden transkribierten Schreiben Bezug genommen wird, konnte leider nicht beigebracht werden! Jeweils 3 Auslassungspunkte stehen, wenn nicht anders vermerkt, für Wörter, die nicht gelesen werden konnten.

Hochgeehrter Herr,

Ich schrieb Ihnen gestern. Heute Mittag erhielt ich Nachricht von Weyprecht, daß er Urlaub bekommen und gegen den 10. April von König aufbrechen wird, um zu Ihnen zu fahren, falls " seine Gesundheit so bleibt wie sie jetzt ist."

Heute Morgen sah ich in der Kreuz-Zeitung ein Telegramm aus Bremen 20. März folgenden Inhalts: "Von unterrichteter Seite wird gemeldet, daß die .... Nordpol-fahrt .... (Die Auslassungspunkte dieses Satzes entsprechend dem Original, rak) nur eine vorläufige Recognoscirungsfahrt sein wird, welche unter Führung eines Herrn Koldewey von einem norw. Hafen ausgehen soll."-... ist das von irgend so einem Juden, der sich für unterrichtet aus giebt und mit einem ... Telegramm was verdienen will, oder was einem Feinde auswischen (zwh), der Verhalte ins falsche Licht zu stellen od. lächerlich zu machen sucht. Warum "eines Herrn Erklärung",

warum nicht "der Obersteuermann Karl K.!" da Sie doch gerade in Bremen gut genug bekannt sind. Besser ist ein offener Feind als ein falscher Freund; vielleicht erfahren Sie den Urheber dieses Telegramms. Wir dürfen uns durch solche Gehässigkeiten und Injurien nicht irre machen lassen. Ich habe auch sofort an die Kreuz-Zeitung telegraphirt um das an betreff (die vorstehenden zwei Wörter zwh) Ihnen mitgeteilte Telegramm, die diesjährige deutsche Nordpolfahrt sei "bloß eine vorläufige Recognoscierungsfahrt" ist unwahr. Sie ist im Gegentheil bestimmt, die Entdeckungen von Graah, Scoresby, Clavering und Sabine weiter zu führen, und das von noch niemand erreichte arktische Centralgebiet zu erforschen. Zur ...ung der Unwahrheit bitte ich dieses Telegramm mit meiner Unterschrift zu publiciren. Dr. Schumm. bedrängen (zwh) Sie doch auch gleich (wegen, rak) einer Widerlegung in den Bremer Blättern auch sonst in der Presse, so weit Sie Gelegenheit haben. Herr Lindeman dessen Besuch ich Ihnen gestern empfahl, ist begeistert für unsere Sache & würde gern Alles thun.

Schreiben Sie mir gefälligst in Ihrem nächsten Briefe:

1, wann Sie glauben,- nach jetzt möglicher ohngefährer Berechnung,- etwa nach Gotha kommen zu können (wo ich Ihnen u.a. das Kartenmaterial zu übergeben habe).

2, Wann Sie von Hamburg nach Bergen abreisen würden.

3, Wann Sie glauben von Bergen zum Abgang nach Norden fertig zu sein. Nachdrücklich uns zur vorläufigen rohen Orientierung.

#### Briefseite 2

Was den Ankauf eines Fahrzeugs anlangt, so wäre dafür natürlich das Beste, wenn sich eine Reihe vermögender Leute, Kaufleute, Rheder in Bremen & Hamburg vereinigten, um das zu ermöglichen oder wenigstens den Credit zu schaffen, oder: wenn man vielleicht in Berlin schließlich noch dafür einträte. Jedenfalls können wir ins Auge fassen, daß Sie von Gotha aus auch vor Ihrer Abreise nach Norden nach Berlin gingen: zu Bismarck, dem König, Jachmann etc. Sogar zu den leitenden Gelehrten, denn wenn diese ... dort auch außerordentlich hochnäsiger sind, schadet es doch nichts ihnen dieses Compliment zu machen.

Was den Proviant anlangt, so stimme ich zwar mit Ihnen überein, daß ein reeller Ankauf das Beste sei, erinnere Sie aber daran, daß sehr viele Unternehmungen auf die von mir vorgeschlagene Weise zu Stande kamen, u.a. die letzte amerikanische Expedition unter Hayes, in einem Schooner von 133 Tonnen und 15 Mann die 18 Monate ausblieben.

Lassen Sie sich nur vor Allem nicht irre machen, besonders auch nicht durch wie (zwh) -... guten Ratschläge von Leuten die sich auf die Walfischfänger bei Jan Mayen berufen. Es giebt in der ganzen Welt nur 4 Autoritäten für uns, bezüglich der Erreichung von Ost=Grönland: Graah, Scoresby, Clavering & Sabine und den alten Kapitän Haak in Vegesack, der auch einmal, in etwa 74° N. Br. dort gelandet ist.

Freedens Adresse ist: 8. Alexanderstr., St. Georg, Hamburg.

Schreiben Sie bald

Ihrem treu ergebensten A. Petermann

#### Brief Koldeweys an Petermann, datiert Bremen den 23. März 1868

Hochgeehrter Herr Doctor!

Am vorigen Sonnabend war ich mit Dr. Breusing nach Vegesack und besuchte mit ihm den alten Kapitän Volkmann, der mir einen tüchtigen Zimmermann besorgen will. Darauf gingen wir zum alten Grönlandscommander Forstmann, um uns speciell nach den Eisverhältnissen, den Ausrüstungsgegenständen ectr. zu erkundigen. Forstmann hat mir manches werthvolle und Nützliche mitgetheilt. Unter anderem sagte er, daß südlich von 73° das Eis in den allermeisten Fällen viel zu compact sei, um irgendwie durchdringen zu können, er dagegen unter 74° und nördlicher öfter Land gesehen hätte, das Eis sei dort loser und mehr gestreut vorzüglich bei Westwinden. Ferner sagte er, daß je

östlicher man die Eisgrenze anträfe desto leichter wäre es, die Küste zu erreichen; mit Ostwinden wo die Eisgrenze ziemlich westlich läge, sei ein Erreichen der Küste selbst mit großen Schiffen kaum möglich. Er befürchtete, ich würde mit so einem kleinen Schiffe nicht Segeldruck genug haben, um das Eis durchbrechen zu können und rath dringend, wenigstens für ein Jahr Proviant mitzunehmen im Fall ich durchkäme, aber nicht wieder zurück könnte. Anfang Juni müßte ich im

#### **Briefseite 2**

Eise sein, das sei die günstigste Zeit. Eine Verstärkung des Schiffes vorn am Buge hält auch er für dringend nothwendig. Aus allem diesen geht hervor, daß eine Erreichung der Küste immer, selbst bei günstigen Jahren, mit Schwierigkeiten verknüpft ist, und daß wir bei der Ausrüstung vorsichtig und mit Umsicht zu Werke gehen müssen.

Der Werth einer norwegischen Jacht ist etwa 6000 Thaler, doch wird es beim Kauf nicht nöthig sein, die ganze Summe bar zu bezahlen. Ein kleiner Theil, etwa 500 Thaler ist vollkommen hinreichend, wenn man versichert und die Versicherungspolice in Händen des Verkäufers läßt. Die Versicherungsprämie wird zwar auch nicht gering sein, vielleicht 15 bis 20 p.C., so daß immerhin etwa 1500 Thaler herauskommt, wir müssen dann eben sehen, wie die Sache am besten zu machen ist und wie weit unsere Mittel reichen. Es wird jedenfalls hinreichend sein, wenn ich etwa 3000 Thaler in Wechseln oder Pfandbriefen mit nach Bergen nehme, mit welcher Summe ich das Nothwendigste und Hauptsächlichste zu bestreiten gedenke. Von den mir bereits übersandten 500 Thalern habe ich bis jetzt außer meinen Reisekosten noch nichts ausgegeben; vielleicht wende ich einen kleinen Theil davon an, um einige nothwendige Ausrüstungsgegenstände, wie etwaige noch fehlende Instrumente anzuschaffen.

Ich werde nun diesen Abend nach Hamburg reisen, um

#### **Briefseite 3**

Herrn v. Freeden aufzusuchen und auch dort weitere Verbindungen anzuknüpfen und das Nöthige zu verabreden. Es wird dies einige Tage in Anspruch nehmen, vielleicht bis Donnerstag, und muß ich dann wohl hier nach Bremen zurückkehren, die Empfehlungsbriefe von Geerdes u. Senator Smidt in Empfang nehmen und dann zu Ihnen nach Gotha kommen, um die Sache definitiv nach allen Seiten festzustellen und zu begründen.

So eben empfangen ich Ihr werthes Schreiben vom 21<sup>ten</sup> nebst einem Schreiben von Weyprecht. Die Ungewißheit mit Weyprecht will mir durchaus nicht gefallen. Einmal kann er vor dem 20ten April nicht von König fort und dann auch dieses nur mit der Bedingung, daß seine Gesundheit wieder hergestellt ist. Wer soll aber im letzteren Falle die nöthigen Besorgungen wegen Mannschaft und verschiedenen Ausrüstungsgegenständen übernehmen. Ich wäre gezwungen, wieder von Bergen zurückzukommen, da sich in dieser Beziehung brieflich wenig oder nichts ausrichten läßt. Wir würden auf diese Weise die beste Zeit verlieren und den Erfolg des ganzen Unternehmens in Frage stellen. Ich muß jedenfalls Mitte Mai von Bergen aus segeln, dies ist aber nur fertig zu bringen, wenn ich erstens am 3ten April von Hamburg abfahre, zweitens hier einen zuverlässigen Mann zurücklasse, der meiner Ordre unbedingt gehorcht und drittens die nöthigen Mittel in Händen hält (zwh) nebst Vollmacht darüber zu verfügen. Unter diesen Umständen nur kann ich die Verantwortung übernehmen. Mir wäre es ja äußerst lieb und angenehm, wenn Weyprecht mitginge und wäre

#### **Briefseite 4**

er gesund und stände so fest zur Verfügung und wollte er sich meinen Befehlen auf See unbedingt fügen, so würde er gewiß wesentlich zum Gelingen des Unternehmens beitragen; aber so wie die Sache liegt, ist es eine mißliche Geschichte. Der Steuermann Hildebrandt den ich hier gefunden habe, ist gerade ein Mann für unsere Sache. Er sowohl wie ich verlangen nicht den geringsten Lohn an Geld für unsere Bemühungen und setzten freudig unser Gut und Leben für dies Unternehmen ein, und daß ich hier außerdem ein halbes Dutzend Seelente bekomme, die ganze Männer sind und dem Tode ins Auge schauen können, dafür

stehe ich mit Hildebrandts Hülfe ein. Sie können versichert sein, geehrter Herr Doctor, daß das was irgend in Menschenkräften steht und von Seeleuten ausgeführt werden kann von uns auch ausgeführt werden wird; aber ich bitte Sie, nicht das Unmögliche zu verlangen. Es ist immerhin unter ungünstigen Verhältnissen denkbar, daß wir die Küste Grönlands nicht erreichen können, und müssen wir dieses wohl im Auge behalten.

Ich bitte Sie ganz ergebenst, mir meine Offenheit in dieser Hinsicht zu verzeihen, aber ich halte es jedenfalls für besser, zu wenig zu versprechen, wie zu viel.

Am Montag den 30ten werde ich persönlich bei Ihnen eintreffen, um die letzten definitiven Bestimmungen zu treffen.

Von Dr. Dorst höre ich gar nichts mehr, er kommt weder, noch schreibt er. Nun die nöthigen Instrumente bekomme ich ja ohnedies, und dann ist nichts daran verloren, da ich ja Ortsbestimmungen, wie auch magnetische Beobachtungen eben so gut ausführen kann, wie er. Könnte er nicht, da er ein

**Briefseite 5**

reicher Mann ist, einige hundert Thaler für unser Unternehmen hergeben?

Die Bekanntschaft des Herrn Lindeman habe ich gemacht; er weiß nicht von wem das Telegramm ausgegangen ist.

Ein gutes Chronometer von Kessels nehme ich von hier mit nach Hamburg, um dasselbe dort regulieren zu lassen.

Über die Resultate die ich in Hamburg erzielen werde, werde ich Ihnen sofortige Mittheilung zukommen lassen.

Mit Hochachtung

Ihr ergebenster Carl Koldewey

Meine Adr. in Hamburg wird sein Finks Hotel  
in Bremen ist sie Caspers Hotel

**Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 24. März 1868**

Hochgeehrter Herr,

Mit der letzten Post empfang ich Ihr gef. Schreiben vom 23. d. aus Bremen.

Sobald Sie Herrn v. Freeden sehen, machen Sie ihm meine schönsten Grüße & Danksagung für seinen gütigen Brief vom 16. März, Alles Interessante (zwh), was er mir darin gesagt hat, wird er Ihnen nun selbst sagen.

Wenn Sie mit Dr. Dorst Verabredung in Bremen hatten, und er ist weder gekommen noch hat Ihnen geschrieben, so müssen Sie ... annehmen, daß er darauf verzichtet habe, mit Ihnen zu gehen.

Die verschiedenen gewichtigen Gründe, die Sie und Dr. Breusing gegen Hr. Weyprechts Mitgehen anführen, erscheinen mir hinreichend, daß Sie ihm positiv abrathen und absagen. Da Sie die ganze Verantwortung auf sich nehmen, muß Ihnen verständlich die Wahl des Personals überlassen werden.

Gegen den Ankauf der Jacht scheint mir nun kein Bedenken mehr.

Ich schreibe mit selbiger Post auch an Dr. Breusing, von dem ich frühzeitig einen Brief erhielt.

Lassen Sie sich nicht von Ihren Collegen, auch wenn Sie ... auf der Walfischfahrt waren, bange machen. Bedenken Sie, daß Sie da oben einen weiten Spielraum haben, und was die früheren Seefahrer, wie Hudson, Barents etc.(zwh) vor hunderten vor Jahren mit kleinen Fahrzeugen ausgeführt. Bylot & Baffin z. B. hatten auch nur ein Fahrzeug von 55 Tonnen, segelten am 28. März 1616 von Grönland ab, kamen im August wieder zurück und hatten in diesen 5 Monaten die ganze Baffin Bai bis 79 1/2 N. Br. entdeckt & aufgenommen.

Der Bürgermeister von Löwenigh, eine miserable Landratte, fuhr am 16. August 1829 ... von Hammerfest noch nach Spitzbergen, & kam am 28. September zurück & hatte eine prächtige Fahrt, etc. etc..

Seien Sie so gut mir zu schreiben, mit welchem Zuge am Montag Sie in Gotha ankommen werden.

In aller Eile

Ihr treu ergebener A. Petermann

Mit größerem Segeldruck (als der mit solcher Jacht) kommt man im Eise auch nicht allein fort.

#### **Brief Koldeweys an Petermann, datiert Hamburg den 27. März 1868**

Vermerk von Petermanns Hand:

Erh. 28. März 1868

A. 2. April 1868

Sehr geehrter Herr Doctor!

Ihr geehrtes Schreiben vom 24ten empfang ich diesen Morgen, und freuet es mich, daß Sie bis so weit mit mir einverstanden sind. Ich habe die beste Hoffnung, trotz aller Schwierigkeiten die Unternehmung zu einem guten Ende zu führen und bin weit entfernt, mich irgendwie bange machen zu lassen; doch halte ich es für meine Pflicht und Schuldigkeit, alle mögliche Fälle zu berücksichtigen und auf Alles gefaßt zu sein. Ich weiß nur zu gut, wie sehr man auf See mit einem Segelschiff von den Witterungsverhältnissen abhängt und wie man oft mit dem besten Willen und der größten Geschicklichkeit in offenem Wasser nicht vorwärts kommen kann.

Hier in Hamburg ist das Interesse für unsere Expedition äußerst schwach, und glaube ich schwerlich, daß Sie in Hinsicht der Geldmittel besonders auf die Unterstützung der hiesigen Kaufleute rechnen können. Die verunglückte Wernersche Expedition hat ihnen gänzlich den Appetit verdorben und

#### **Briefseite 2**

haben die Hamburger im allgemeinen ihr Geld besonders lieb. Daß Jemand nur aus reinem Interesse für die Wissenschaft etwas thun und unternehmen könnte, ohne dafür tüchtig bezahlt zu werden, können sie gar nicht begreifen. Meine Bemühungen hier sind beinahe vergeblich gewesen und habe ich nirgends bei den Kaufleuten rechten Anklang gefunden.

Herr v. Freeden ist mir sehr behülflich gewesen und hat mir allen möglichen Beistand geleistet. Die meteorologischen Instrumente, wie Barometer, Thermometer ectr. bekomme ich von ihm.

Was die Ausrüstung an solchen Gegenständen anbetrifft, die ich in Bergen nicht bekommen kann, so habe ich mit einem hiesigen Lieferanten, der mir von früher her bekannt ist, vorläufige Unterhandlungen angeknüpft, und ist er erbötig, falls Sie mir nicht andere Quellen angeben, die Sachen zu niedrigen Preise zu liefern mit halbjährigem Credite.

Das Weitere werde ich das Vergnügen haben, Ihnen mündlich mitzutheilen. Da ich, um Zeit zu gewinnen, gern die Nachtzüge benutze, so werde ich am Montag morgens um 9 Uhr jedenfalls bei Ihnen in Gotha sein. Morgen

#### **Briefseite 3**

werde ich zu Hause reisen, um meine Sachen einzupacken und hierher nach Hamburg zu schicken, auch Abschied von den Meinigen zu nehmen.

Von Gotha aus werde ich dann wieder über Bremen zurückreisen, da ich von Bremen aus die Empfehlungsschreiben mitnehmen und noch die letzten Verbindungen mit Dr. Breusing und Hildebrandt machen muß.

Hochachtungsvoll

Ihr ergebenster Carl Koldewey

**Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 2. April 1868**

Hochgeehrter Herr,

Es ist mir zu meinem Bedauern absolut unmöglich gewesen, unser Übereinkommen, Instrumente etc. schriftlich aufzusetzen, um Sie Ihnen noch zeitig genug nach Hamburg zu senden. (Die Unstimmigkeit des Satzes entspricht dem Original, rak.) Ich muß Sie Ihnen dafür mit dem nächsten Dampfer nach Bergen nachsenden.

Da ich leider vergessen habe, nach Ihrer Adresse in Bergen zu fragen, so bitte ich, sie mir noch von Hamburg aus mitzuteilen auch ob Sie die 3000 rthl richtig erhalten.

Die Göttinger Sternwarte will von mir Garantie für den Reflexionskreis haben, 120 rthl, die Sternwarte könnte wohl soviel thun. Bitte um Nachricht, ob Sie den Reflexionskreis unbedingt nöthig gebrauchen.

In größter Eile

Ihr A. Petermann

**Auszüge eines Briefes Koldeweys an Petermann, datiert Hamburg den 3. April 1868**

Vermerk Petermanns:

Erh. 7. April 1868

"Hochgeehrter Herr Doctor!

Diesen Morgen empfang ich Ihre geehrten Zeilen vom gestrigen Datum und beeile mich, Ihnen noch vor meiner Abreise nach Bergen alles Nöthige in Bezug auf unsere Expedition mitzuteilen.

Die 3000 Thaler habe ich gestern richtig erhalten und zwar in folgender Form

Bm\* 3982 in kurzen Wechseln auf hiesige Häuser (6 Wechsel, rak)

Bm 423 fällige Coupons

Bm 1496 bei Vorzeigung zahlbares stempelfreies Accreditiv auf Paul Mendelsson Bartholdy."

**Briefseite 2**

Nach Schilderung der Schwierigkeiten bei der Liquidierung der Gelder heißt es dann weiter:

"Es bleibt mir danach an Cassa bis jetzt 3440 Thaler Courant, mit welcher Summe ich mein Heil in Bergen versuchen muß.

Nachts an Bord des Dampfers "Trondhjem"

Es war mir diesen Nachmittag bei allen Besorgungen und Laufereien unmöglich, den Brief zu beenden und abzuschicken, und muß ich jetzt dem Lootsen die Besorgung anvertrauen. Zugleich kann ich Ihnen Bericht geben, wie viel Speciesthaler ich für unser Courant erhalten habe. In beiliegender Nota des Banqueers finden Sie die ganze Rechnung. (6694 Banco Mark entsprechend 2237 Species Taler, rak.)

Ich war diesen Nachmittag noch bei Herrn Schön, dem Präsidenten der Handelskammer. Er meint, auf Privatunterstützung sei wohl schwerlich zu rechnen, da die Wernersche

**Briefseite 3**

Expedition den Herrn noch immer vor Augen stände, dagegen wollte er sehen was sich beim Senate und bei der Handelskammer machen ließ. Er fragte mich auch, ob ich in Bremen Unterstützung erhalten hätte, und schien es mir aus seinen Reden hervorzugehen, daß, wenn Bremen dazu beitrüge, Hamburg nicht zurückstehen würde. Kämen Sie persönlich hier her und verhandelten mit Schön und den übrigen Herren, so zweifle ich gar nicht an einem guten Erfolg. Es wäre am Ende das beste, Sie kämen selbst hierher und nach Bremen und zwar sobald wie möglich, falls ich nämlich in Bergen mehr Geld oder doch Sicherheit für Geld haben müßte, was immer (zwh) zu erwarten steht.

Den Reflectionskreis der Göttinger Sternwarte habe ich zwar nicht absolut nöthig, da ich ja einen Sextanten von Bremen bekommen; jedoch wäre mir das Instrument allerdings wünschenswerth.

Herrn Moor sprach ich in Bremen; er will mir den künstlichen Horizont und einen schönen Azimutkompaß zum Kostenpreise überlassen.

Wegen meiner Adresse in Bergen ist es wohl am besten, die Briefe an das Haus Aug. C. Mohr & Sohn zu schicken, da ich an dasselbe von Geerdes empfohlen bin.

Der norwegische Capitän des Dampfers scheint ein äußerst liebenswürdiger Mann und wird er

**Briefseite 4**

mir jedenfalls mit gutem Rath ... in manchen Dingen zur Seite stehen können.

Weiteres von Bergen aus entweder brieflich oder telegraphisch.

Mich mit großer Eile und Müdigkeit bestens entschuldigend,

zeichnet hochachtungsvoll

Ihr ergebenster Carl Koldewey

P.S. An Dr. Dorst zu schreiben, ist mir nicht möglich gewesen. Er war während meiner Abwesenheit in Bremen und hat Dr. Breusing ihm Alles auseinandergesetzt. Ich möchte Sie bitten, ihm einige Zeilen in meinem Namen zu schreiben und mich zu entschuldigen. Ich werde ihm sogleich von Bergen aus selbst schreiben.

\* Bm, in späteren Briefen benutzte Koldewey auch das Kürzel Bcq, bezeichnet die fiktive Währungseinheit Banco (Banko) Mark. (Die Banco Mark wurde als Verrechnungseinheit im Außenhandel benutzt.)

1 Speciestaler entsprach rund 3 Banco Mark.

Das Verhältnis Speciestaler zu preuß. Couranttaler betrug damals 1,54.

**Auszüge eines Briefes Koldeweys an Petermann, datiert Christiansand den 5. April 68**

Vermerk Petermanns:

Erh. 10. April 1868

Die Sätze des Briefes in denen Koldewey von seinen finanziellen Verhältnissen berichtet, vergl. auch PGM, 1868, S. 213, Fußnote; sie sind dort mit einem Zitat aus Koldeweys Brief vom 23.3., betreffend den Steuermann Hildebrandt, vermengt.

"Hochgeehrter Herr Doctor!

Da der Dampfer hier volle 24 Stunden liegt, so benutze ich die Zeit, Ihnen weitere Nachrichten von mir zu geben.

**Briefseite 2**

..... Unsere Reise von Hamburg war eine äußerst günstige; so oft ich in der Nordsee gewesen bin, habe ich niemals um diese Jahreszeit schöneres und günstigeres Wetter angetroffen. Die ganze Reise von Hamburg bis hierher hatte nur eine Dauer von 32 Stunden. Der Kapitän ist ein äußerst liebenswürdiger Mann und gefallen mir überhaupt die Norweger und ihre Dampfer sehr und werde ich ganz gut mit Ihnen auskommen. Die Passage ist etwas theuer: ich muß für Überfahrt allein 14 Species Thaler bezahlen und außerdem für Beköstigung 6 bis 7 Species, was immerhin wieder einen kleinen Riß in unser Geld macht. Es ist mir höchst unangenehm, so viel Geld allein für Reisen und Zehrung ausgeben zu müssen; doch ist dem nicht abzuweichen und müssen wir wohl oder übel uns darin fügen. Hätte ich selber auch nur das geringste Vermögen, ich würde mit Freuden meinen letzten Pfennig hergeben; ein einzelner Mann braucht ja, wenn er gesund und thätig ist, nicht für Unterhalt so ängstlich besorgt zu sein. Ich bin

aber leider so arm wie ein Mensch nur sein kann und besteht mein ganzes Vermögen in

**Briefseite 3**

meinen Kenntnissen. Von meinem 15ten Jahre an war ich genöthigt, mich selbst zu unterhalten, da ich meiner guten Mutter, deren Vermögen für meine Erziehung beinahe gänzlich verbraucht war, nicht länger zur Last fallen wollte. Ohne meine eigenen Ersparnisse und die Hülfe meines Bruders wäre es mir nicht möglich gewesen, die Steuermannsschule zu besuchen und später nach einer Universität zu gehen.

..... Sobald ich in Bergen die ersten Einleitungen getroffen habe, werde ich Sie sofort von allem in Kenntnis setzen.

Mit Hochachtung

Ihr ergebenster Carl Koldewey

**Auszüge des Briefes Koldeweys an Petermann, datiert Bergen den 8. April 1868**

Vermerk Petermanns: Erh 17. April 1868

Hochgeehrter Herr Doctor!

Diesen Morgen um 8 Uhr kam ich hier in Bergen an und bin ohne Verzug den ganzen Tag in Angelegenheiten der Expedition thätig gewesen. Meine kühnsten Erwartungen und Hoffnungen sind übertroffen, und wenn mir das Glück fernerhin so günstig ist, wie bisher, so können wir eines guten Erfolges sicher sein. Aus dem von mir soeben abgesandten Telegramm wird Ihnen das Hauptsächlichste bereits bekannt sein und lasse ich hier die näheren Erklärungen folgen.

Nachdem ich mir eine passende und billige Wohnung gesucht, ging ich sogleich zu den Herren Aug. C. Mohr & Sohn die bereits von unserem Unternehmen Kenntnis hatten und mich daher auch sehr freundlich aufnahmen. Nach einer näheren Auseinandersetzung unseres Planes sagte mir Herr Mohr, es sei zufälligerweise eine neue Jacht von 80 Tons Größe zum Verkauf angeboten und dafür 2600 Species gefordert; wenn ich diese beschen wollte, so sollte einer seiner alten Kapitäne mit mir gehen. Ich ging natürlich sogleich darauf ein, besichtigte mit besagtem Kapitän das

**Briefseite 2**

Fahrzeug, fand dasselbe wie gewünscht, und beschloß, dasselbe nicht so leicht wieder fahren zu lassen, doch wo möglich noch günstigere Bedingungen zu erzielen. Der Handel begann nun durch einen Makler, und bot ich zuerst 2000 Species, jedoch, wie sich leicht denken läßt, ohne Erfolg. Nach vielem hin und her laufen und Unterhandlungen sollten wir dann das Fahrzeug nebst Inventar für den Preis von 2500 Species gegen baare Bezahlung haben; ich erbot mir jedoch bis Sonnabend Bedenkzeit, um telegraphisch um Ihre Einwilligung nachzusuchen.

Ein Schiff chartern ist eine äußerst mißliche Sache: Außer einer hohen Charter, nicht unter 30 Species wöchentlich (inclusive Bemannung) liefern wir immer Gefahr, daß die Leute den Gehorsam kündigten und nicht ins Eis hineinwollten.

**Briefseite 3**

Der Zweck der Reise könnte dadurch scheitern und alles Geld wäre umsonst ausgegeben. Kaufen wir dagegen, so habe ich vollkommen freie Hand, kann mit dem Schiff machen was ich will und die Leute so verpflichten, daß sie hin müssen, wohin ich will. Mein anfänglicher Kostenanschlag wird allerdings um einige tausend Thaler überschritten. Ich bin durchaus nicht sicher, ob ich mit den 2000 Species mehr auch vollkommen auskommen werde, .....

**Briefseite 4**

Unser Schiff macht noch eine kleine Reise und wird am Dienstag hierher zurückkommen. Ich werde während der Zeit einen Contract mit einem

Zimmermeister wegen der Verstärkungen und Einrichtungen, die ich nothwendigerweise an dem Fahrzeug anbringen muß, machen, und werde ich wegen Ausrüstung und Mannschaft die nöthigen Schritte thun. Sobald ich von Ihnen höre, schreibe ich an Dr. Breusing und Hildebrandt und setze auch dort alle eingeleiteten Triebfedern unverzüglich in Bewegung. Es wird mir so hoffentlich gelingen, mein Versprechen zu halten und Mitte Mai segelfertig zu werden. Vergessen Sie nicht, daß auch Hildebrandt noch 600 bis 700 Thaler nöthig haben wird um Alles besorgen und zu mir stoßen zu können und daß Richers in Hamburg für etwa zu liefernden Proviant, wenn auch keine sofortige Bezahlung doch wenigstens Sicherheit verlangen wird. Jeder Schritt und jede Bewegung ist leider mit Geld verknüpft und thut außer denen, die persönlich bei der Sache interessiert sind, keiner etwas umsonst.

Nach Abzug der Reisekosten, die inclusive Beköstigung 21 Species betragen, besteht meine Kasse jetzt noch in 2237 Species. Sobald ich von Ihnen Vollmacht habe, werden mir die Herren Mohr & Sohn die nöthigen Gelder einstweilen vorschießen.

Meine Briefe von der Elbe und Christianssand

**Briefseite 5**

werden Sie hoffentlich bekommen haben. Weiteres mit der nächsten Post; für diesmal bitte ich, mich zu entschuldigen, da ich furchtbare Kopfschmerzen habe und der Ruhe bedürftig bin.

Hochachtungsvoll

Ihr ergebenster Carl Koldewey

P.S. Eine Jacht von 80 Tons kostet gewöhnlich wie Mohr mir sagt 3000 Species.

Für das Telegramm habe ich bezahlt: 3 Sp. 64 Schilling.

(120 Schilling=1 Species)

Das Inventar des Schiffes besteht in: 1 Stagfock, 1 Großsegel, 1 Klüver, 1 Jager, 1 Gaffeltopsegel, einige Raaen, 1 Kabeltau, 1 Pferdeleine, 1 Jagerleine, 2 Anker mit Ketten, 1 Boot, Laufendes Tauwerk, 1 Compaß, 1 Kajütsofen, Kombüse ...geschirr.

Dazu müßte ich noch haben:

1 Großsegel, 1 Trysegel, 1 Klüver, 1 Stagfock, einige Manillaleinen, einige Eisanker, einige Rollen Segeltuch, Reserveschieren (zwh) und Reserveblöcke, 1 Kompaß, ein Ofen. (Kosten etwa 300 Species)

**Telegramm von Koldewey aus Bergen an Petermann in Gotha.**

Das T. wurde vom "Deutsch-Oesterreichischem Telegraphen Verein" in Gotha am 9.4. um 720 Uhr aufgenommen.

Herrn Dr. A. Petermann Gotha Deutschland

Kann ein passendes ganz neues Schiff kaufen, Preis 2500 Species, jedoch baare Zahlung. Sehr günstiges Anerbieten, Verkäufer gebunden bis Sonnabend. Ein Schiff chartern würde mehr kosten, geht auch kaum. Frage kann ich abschließen und kann ich binnen 4 Wochen noch 2000 Species bekommen. Es ist mir sonst unmöglich etwas zu thun. Bitte um telegraphische Antwort. Näheres durch Brief Carl Koldewey

Der Vermerk von Petermanns Hand am unteren Ende des Telegrammformulars gibt u.a. den Text seines Antworttelegramms:

Ab Bergen 9. April 1868 Morgens 7 Uhr

Erh. Gotha 9. April 1868 Morgens 7 1/2 Uhr

Antwort 9. April 1868 Morgens 8 Uhr

Kaufen Sie das Schiff. Nehme Alles auf mich. Sollen binnen 4 Wochen noch 2000 Species erhalten. Petermann

**Auszüge eines Briefes Koldeweys an Breusing, datiert Bergen den 9. April 1868**

Das Schreiben befand sich unter dem Schriftwechsel Petermann/Koldewey

Nachdem Koldewey von den glücklichen Umständen des Schiffsankaufes berichtet hat, heißt es nach Erläuterung seiner Pläne zur Verstärkung des Schiffes auf Seite 2 des Briefes:

"Dr. Petermann wird sich wundern, wenn ich mit meiner langen Liste und Unkostenrechnung ankomme. Mir fällt täglich etwas Neues bisher Vergessenes ein und wenn es auch nur noch meistens Kleinigkeiten sind, so trägt doch Alles zu Vermehrung der Kosten bei. Sosehr ich auch auf Sparsamkeit bedacht nehmen werde und muß, so darf ich doch auch wiederum nicht die geringste Kleinigkeit vergessen, wenn ich mir einen günstigen Erfolg sichern will. Das Schiff werde ich so gut versehen und verstärken, daß es schon einen ordentlichen Stoß im Eis vertragen kann und hoffe dann mit einer guten Besatzung und Gottes Hüfe schon etwas zu erreichen.

Bitte, sagen Sie doch Hildebrandt, daß er sich unverzüglich wegen eines Zimmermannes und 4-5 Matrosen alle nur erdenkliche Mühe giebt. Wir können nöthigenfalls für einen Matrosen 18 Gold bieten und 2 Monate auf Hand geben, einen dort

**Briefseite 3**

und einen hier. Für einen Zimmermann, wenn er gut ist, wird wohl 23 Thaler nicht zuviel sein. Ich werde an Hildebrandt mit der nächsten Post schreiben und ihm die Gegenstände aufgeben die er mitbringen muß. Wir müssen es womöglich so einrichten, daß Hildebrandt mit den Leuten am 2. Mai von Hamburg abreisen kann. Wegen der dazu nöthigen Gelder muß Hildebrandt sich an Dr. Petermann wenden, dem ich schon darüber geschrieben habe.

Der Consul Mowinkel, den ich auch gestern besuchte, war sehr freundlich und wird mir nach besten Kräften in Hinsicht der nöthigen Schiffspapiere, Musterung der Mannschaft ectr. Beistand leisten. Wenn Sie die Herren Smidt und Geerdes sehen, so bitte, ihnen meinen verbindlichsten Dank für die warmen Empfehlungen abzustatten. Ohne die Herren Mohr könnte ich hier wenig ausrichten und müßte vielleicht das doppelte für Alles bezahlen.

Mitte Mai denke ich segelfertig zu sein.

Mit den herzlichsten Grüßen

Ihr ergebenster Carl Koldewey

**Brief Koldeweys an Petermann, datiert Bergen den 7. Mai 1868**

Hochgeehrter Herr Doctor!

Zu meiner großen Freude empfangen die Herren Mohr gestern ein Telegramm von Geerdes aus Bremen, wonach ich bei Ihnen Credit bis zum Betrage von 4500 Goldthaler habe. Diese Summe ist vollständig hinreichend alle Ausgaben hier zu decken, und da auch die Mannschaft vollzählig ist, so sind alle Schwierigkeiten überwunden und dem Unternehmen steht jetzt keinerlei Hindernis mehr im Wege. Die Zimmerung des Schiffes nähert sich ihrem Ende und habe ich nur noch 4 Leute in Arbeit, die das Logis fertig machen und einige Reparaturen auf dem Deck anbringen. Senkstake\* mit 4 Matrosen und einem Zimmermann ist hier angekommen. Die Leute sind bereits in voller Arbeit, nehmen heute den Ballast ein, holen Spieren und laufendes Tauwerk an Bord und thun andere nöthige Dinge. Kohlen, Holz, Proviant, Wasser und alle übrigen Ausrüstungsgegenstände werde ich in nächster Woche an Bord nehmen und überhaupt Alles segelfertig machen, so daß ich mit Anfang der folgenden Woche, d. i. am 18ten oder 19ten vollkommen bereit zum Auslaufen sein werde. Vor dem 24ten komme ich indeß nicht fort, da die

**Briefseite 2**

Leute, die ich von Tromsö verschrieben habe (tüchtige Leute, die schon auf Spitzbergen überwintert haben sollen) nicht vor dem 24ten hier sein können. Der Aufenthalt bis dahin ist allerdings unangenehm; da ich ich tatsächlich einige Tage früher fertig werde, und war ich auch erst zweifelhaft ob ich die mir angebotenen Leute von Tromsö nehmen sollte oder nicht. Indeß "Eile mit Weile", sagt ein gutes Sprichwort, und vorzüglich soll man nicht die Ausrüstung einer solchen Expedition übereilen, bei der oft das Leben von den größten Kleinigkeiten abhängt. Ich kann auch in den letzten Tagen das Schiff einmal hier auf dem Fjord probiren, Segelkraft und Manövrirfähigkeit prüfen, um nöthigenfalls an der Steuerung noch etwas verbessern zu können. Außerdem möchte ich noch gern die Lokal=Attraction des Kompasses an Bord vorher bestimmen, ehe ich in See gehe.

Ich habe einen neuen Mast fertig geliefert zum Preis von 50 Species gekauft. Der alte Mast war zwar gesund, doch einmal reichlich dünn und dann gerade oberhalb der sogenannten Backenstücke, auf denen die Wanten liegen, gelascht (angestückt), so daß Klüverleiter und alle Fallen sich an dem angesetzten Stücke befanden. Ich wollte allerdings erst nicht die Ausgabe für einen neuen Mast machen; doch da ich an dem alten dann einige eiserne Schienen hätte anbringen müssen und außerdem eine Spiere als Nothmast nöthig geworden wäre, was immerhin auch etwa 35 bis 40 Species

#### **Briefseite 3**

gekostet hätte, so entschloß ich mich am Ende zu dem ganz neuen Mast und behalte den alten als Reservespiere. Die Mehrausgabe werde ich durch Verminderung von einem Faß Fleisch decken. Ich will lieber auf See ein Stück Fleisch weniger essen, als ewig besorgt zu sein bei schwerem Segeln jeden Augenblick den Mast von oben kommen zu sehen. Ein gutes, starkes Schiff unter den Füßen, Mast, Segel und Takelung im besten Zustande und der Seemann fühlt sich auf offenem Meere so sicher, wie in Abrahams Schoß und kann dann auch etwas ausrichten.

Von Dr. Breusing bekam ich gestern durch Senkstake auch einen Brief, aus dem ich zu meinem größten Bedauern gesehen habe, daß ihn ein großes Familienunglück durch den Tod seines einen Sohnes getroffen hat. Es thut mir unendlich leid, da ich aus eigener Erfahrung weiß, wie schmerzlich es ist, etwas Liebes durch den Tod zu verlieren. Daß er unter solchen Umständen sich in einer etwas gereizten Stimmung befindet und sich unserer Expedition nicht mehr mit dem früheren Eifer und der Energie widmen kann, ist selbstverständlich. Übrigens hat er bereits nach Kräften gewirkt und ohne seine Hülfe wäre es mir schwerlich gelungen, ein solches Interesse für die Expedition in Bremen zu erwerben, wie tatsächlich vorhanden ist. Wenn die Herren Kaufleute noch etwa kein Geld gegeben haben sollten, so hängt es lediglich daran,

#### **Briefseite 4**

daß sie noch nicht darum angegangen sind. Sind die Herren der Meinung, die Gelder kämen ohnedies zusammen so hüten sie sich natürlich etwas zu geben; doch bin ich der festen Überzeugung, daß sie die Expedition unter keiner Bedingung an einigen tausend Thalern scheitern lassen würden. Daß Ed. Mohr den mir so wichtigen Azimutkompaß nebst Quecksilberhorizont nicht unentgeltlich hergeben will, wußte ich im Voraus; man kann es auch in der That nicht verlangen, da er ja so schon seinen Beitrag für die Expedition gegeben hatte.

Wegen der Versicherung telegraphirte Herr Geerdes gestern, daß dieselbe ausführbar sei. Es hängt nun natürlich von Ihnen ab, ob Sie das Schiff versichern wollen oder nicht und werden Sie auch wohl schon Hildebrandt die nöthigen Instructionen ertheilt haben. Die Versicherung muß auf den Namen "Grönland" geschehen, welcher Name einmal im Bielbriefe steht und in Christiania registriert ist. Es thut mir leid, daß ich Ihre Meinung über den Namen nicht eher gewußt habe, sonst hätte ich ja eben so gut den Namen "Germania" einsetzen lassen können. Jetzt läßt sich ohne große Umstände der Name nicht mehr ändern und müssen wir nolens volens die Benennung "Grönland"

beibehalten. Auch muß ich diesen Namen im Seepaß und in der Musterrolle aufführen lassen.

**Briefseite 5**

Richers in Hamburg hat mir den von ihm verlangten Proviant geschickt und ist derselbe bereits in unseren Händen. Der Betrag seiner Rechnung beträgt 1322 M. Cour., dazu kommt noch Kasse die er an Senkstake gegeben hat, 227 1/2 Mark Courant, wovon die Passage der Leute bezahlt ist. Senkstake hat mir noch 6 Species und 45 Thaler Courant ausgehändigt, die ich mir notirt habe. Richers bittet mich in seinem Briefe, ihm einen Anhaltspunkt anzugeben, wo er das Geld demnächst bekommen könnte. Es ist dieses natürlich nicht mehr als billig, da er als ein durchaus nicht reicher Geschäftsmann nicht ohne Weiteres solche Geldauslagen machen kann, ohne Sicherheit dafür zu bekommen. Er hat sich in der That viele Mühe gegeben und ist auch seine Rechnung wirklich etwas billiger ausgefallen wie ich nach meinen Aufträgen erwarten war. (Die Unstimmigkeit des Satzes entspricht dem Original, rak.) Daß der Proviant gut ist, daran zweifle ich gar nicht, da ich aus eigener Erfahrung weiß, daß niemals Schiffe schlechten Proviant von ihm bekommen. Auf diesem Proviant hat er natürlich noch ganz besondere Sorgfalt verwandt. Soll ich ihm nun eine Anweisung auf Ihren Namen schicken, oder wie? Sie werden mir gütigst Ihre Instructionen darüber sobald wie möglich zukommen lassen.

Die Leute die Senkstake mitgebracht hat, gefallen mir gut, scheinen mir alle tüchtige abgehärtete Seeleute und ganze Männer zu sein, bis auf einen, der mir etwas reichlich jung vorkommt.

**Briefseite 6**

Der Zimmermann ist leider verheiratet, scheint aber sonst ein tüchtiger und geschickter Mann zu sein. Er wünschte gern zu wissen, wo seine Frau, im Falle wir diesen Herbst nicht zurückkommen vielleicht etwas Geld bekommen könnte. Ich versprach ihm darüber zu schreiben und möchte Sie deshalb bitten mir doch anzugeben, bei welchem Hause in Bremen diese Frau denn das Monatsgeld ihres Mannes haben kann, natürlich in dem Falle, daß wir diesen Herbst nicht wieder zurückkommen.

Mit der besten Hoffnung, daß die Expedition einen guten Erfolg habe bleibe ich

Hochachtungsvoll

Ihr ergebenster Carl Koldewey

\* Koldewey schreibt hier durchgehend "Senkstake". Richtig muß es heißen "Sengstacke"

**Auszüge aus dem Brief Petermanns an Koldewey, datiert Gotha den 8. Mai 1868**

Hochgeehrter Herr Koldewey,

Ich bin die ganze letzte Zeit so wie ein gehetztes Thier gewesen, daß ich die Instructionen (unten) habe diese Nacht aufsetzen müssen und nicht eher Zeit gehabt.

Sobald Sie dieselben gelesen haben werden und sich mir telegraphisch bereit erklärt, daß Sie dieselben acceptiren, können Sie in See gehen. Ich bitte dann gleich um ein Privat=Telegramm, dahin lautend, daß Sie acceptiren, daß sonst Alles in Ordnung, und an welchem Tage Sie in See zu gehen gedenken.

Unmittelbar bevor Sie in See gehen, schicken Sie ein enthusiastisches hoffnungsreiches für das deutsche Publikum berechnetes Telegramm mit der Tatsache daß Sie in See gegangen sind, und sonstigen interessanten Angaben. Das Telegramm kann doppelt, 40 Worte, sein.

Hr. Hildebrandt, der vorige Woche hier war, wird Ihnen Mancherlei erzählen. Die Hauptsachen aller Ihrer Briefe habe ich telegraphisch erledigt.

Ich hoffe Sie sind mit mir ebenso zufrieden, wie ich es mit Ihnen bin.

Beiträge habe ich erst nur ganz wenige erhalten ..... im Ganzen gegen 2000 Thaler Courant.

Von Bremen bis jetzt noch nicht 1 Pfennig.

Sie können sich daher denken, daß es für mich nicht minder als für Sie eine erregte Sache ist und noch sein wird.

Es versteht sich wohl von selbst, daß ich mir an Ihren zukünftigen Berichten, Karten etc. der Expedition zu meiner freien u. ausschließlichen Verwendung ausbedingen muß. (Die Unstimmigkeit im Satzbau entspricht dem Original, rak.)

Ebenso die Hauptstimme über die Verwendung der mitzubringenden Sammlungen, Jagdergebnisse etc.

Daß ich beides zu unserem gemeinschaftlichen Besten und dem des Unternehmens verwendet wissen werde, werden Sie mir zutrauen. (Die Unstimmigkeit im Satzbau entspricht dem Original, rak.)

## 2. Seite

Ich bitte aber vor Ihrem Abgange von Bergen aus Ihre ausdrückliche telegraphische und schriftliche (briefliche) Acceptirung meines Vorschlages.

Die Anfertigung der Karte und Namensgebung, natürlich Alles unter eventueller gemeinschaftlicher Berathung und Besprechung gehört dazu.

Die letzte Ihnen gemachte Geldsendung habe ich auf 4500 Goldthaler gestellt, in der Annahme, daß diese Summe alles decken würde. Wenn nicht, telegraphiren Sie. Wenn Sie Etwas davon nicht zu glauben brauchen (Dreher, rak) können Sie es vielleicht von Bergen aus remittiren, um unnötige Zinsen zu vermeiden.

Die Ihnen bezeichneten Namen können Sie alle kleineren Objekten beilegen, da ich hoffentlich noch größere und wichtigere Freunde gewinnen, nachdem Sie in See gegangen sein werden.

Wollen Sie von meinem Namen irgend nur Gebrauch machen, dann an dem Fernsten von Ihnen erreichten Punkte, sei es ein Berg, Bucht oder Insel; ich kann das gern gestatten aus ....ischem Rücksichten & Gründen, weil sie soweit unter meiner Betheiligung kamen.

Erstreckt sich Grönland nördlicher als 81° N. Br., dann mögen Sie auch das Land von diesem Breitengrad an nach mir taufen, aus deutsch=nationalen Gründen, weil man mich im Auslande wegen dieser Annahme öffentlich lächerlich zu machen gesucht hat.

Sie werden mich auch natürlich noch mit ausführlichen brieflichen Nachrichten über alles Mögliche erfreuen, ehe Sie in See gehen, da jedes Wort von Ihnen nun von höchstem Interesse ist dem von der ganzen Welt mit Begierde entgegengesehen werden wird.

Erwähnen Sie auch aufrichtig, wie Ihnen meine Instruktion im Ganzen und Einzelnen gefällt.

Im Übrigen kann ich nur auf die Instruktion verweisen & ein inbrünstiges Gebet zum Himmel schicken, daß er uns alle in Schutz nehmen möge.

Ihr treu ergebener Freund

A. Petermann

Zur größeren Sicherheit werde ich ein 2. Exemplar der Instruktion & dieser Zeilen mit einer anderen Post & via Copenhagen (!) absenden.

## Brief Koldeweys an Petermann, datiert Bergen den 19. Mai 1868

Auszüge finden sich publiziert in PGM, 1868, S. 332, wobei diese z.T. vom Original abweichen.

Hochgeehrter Herr Doctor

Endlich nach vieler Mühe und Arbeit bin ich mit der Ausrüstung des Schiffes vollständig zu Stande gekommen und werde am Mittwoch vollkommen segelfertig sein. Ich freue mich sehr über das Schiff; Dasselbe ist nicht allein so stark und fest gebaut, daß es schon einen tüchtigen Anprall im Eise vertragen kann, sondern es gewährt auch den Anblick des schönen und liegt auf dem Wasser wie

eine Möve. Ein gutes tüchtiges Seeboot ist es jedenfalls. Unsere stolze norddeutsche Flagge weht jetzt jeden Tag am Top unseres Mastes im Hafen; ich hoffe zuversichtlich, derselben Ehre zu machen und sie auf einem sehr nördlichen Punkte Grönlands aufschlagen zu können. Mit der Mannschaft, die Hildebrandt von Bremen mitgebracht hat, bin ich so weit sehr zufrieden; sie scheinen alle ohne Ausnahme ordentliche Leute und tüchtige Matrosen zu sein und sind dabei Kerls wie die Hünen, mit denen sich schon ein Stück Arbeit ausführen läßt. Ich halte es für ein Glück, daß nicht Weyprecht, so tüchtig er auch sein mag, an Stelle Hildebrandts ist. Dem ersteren wäre es wahrscheinlich ganz unmöglich gewesen nur irgend wie tüchtige Leute in Bremen oder

#### **Briefseite 2**

Hamburg zu engagieren. Ich kenne unsere Seeleute, sie haben eine gewisse Mißachtung und kein rechtes Vertrauen zu allen Marineoffizieren und gehen bei Weitem lieber mit Kauffahrtheioffizieren. Meine Leute habe ich durch Unterzeichnung einer besonders für unseren Zweck abgefaßten Musterrolle so verpflichtet, daß ich in keinem Falle eine Widersetzlichkeit gegen meine Befehle zu fürchten haben werde. Zu dem wissen sie genau worum es sich handelt, sind also auf eine etwaige Überwinterung gefaßt und haben mich bereits hinlänglich kennen gelernt, um zu wissen, daß Sie mit mir nicht spaßen können und ich das Äußerste von ihnen verlangen werde.

Ich bin jetzt mit Allem nur irgend Nöthigen und Wünschenwerten so vollständig ausgerüstet, daß ich wahrlich keinen Grund zum Klagen habe und ganz ohne Sorge die Verantwortung zu übernehmen im Stande bin. Einiges sehr Werthvolle und Wichtige, wie Reservesteuerruder, 45 Faden Ankerkette, Reserveanker, Eisenplatten etc. habe ich noch kürzlich hinzugenommen, da aus Ihren Telegrammen und den Zeitungen hervorzugehen schien, daß die Gelder bis zur Summe von 15000 Thaler aufgebracht werden könnten.

Ich hoffe auch zuversichtlich, daß Ihre Vorschüsse in kurzer Zeit vollständig gedeckt werden; die deutsche Nation wird sich doch keinesfalls mit diesem ungeheuren Schimpf belasten, einen ihrer aus=

#### **Briefseite 3**

zeichnesten Gelehrten und uneigennützigsten Beförderer der Wissenschaft auf eine so schmerzliche Weise im Stiche zu lassen. Daß Sie werter Herr Doctor, schon sehr viel Mühe und Arbeit von dieser Expedition gehabt haben und noch haben werden, auch viel Kummer und Verdruß haben ertragen müssen, glaube ich gern; es ist auch kaum anders zu erwarten. Doch hege ich die feste Hoffnung, daß demnächst ein schöner Lohn Ihrer wartet. An uns, nämlich meinen Steuerleuten und mir, soll es wahrlich nicht liegen. Schon allein die Dankbarkeit und Liebe gegen Sie ist eine mehr wie hinreichende Triebfeder für mich, alle meine Kräfte und mein ganzes Leben für die Expedition einzusetzen. Zudem hängt ja meine ganze Zukunft von dem Erfolge dieser Reise ab, und meine Ehre ist zu sehr dabei beteiligt. Nicht um Alles in der Welt möchte ich mich wieder in Deutschland blicken lassen, um sagen zu müssen, ich hätte nichts erreicht. Doch befürchte ich nicht im mindesten einen Mißerfolg und zweifle meinerseits gar nicht mehr daran, mit meinem kleinen aber starken Fahrzeuge in guter Zeit Sabine Insel zu erreichen und wenigstens einige werthvolle Entdeckungen zu machen. An Willenskraft fehlt es mir nicht und habe ich mich in der ganzen Zeit von mehr als 2 Monaten mit allem zu meiner Aufgabe Erforderlichen und Nöthigen so vertraut gemacht, daß ich dreist behaupten kann, den mir gestellten Anforderungen in jeder Beziehung gewachsen zu sein. Die Ausrüstung des Schiffes habe ich nach bestem Wissen und Gewissen und den sorgfältigsten Erkundigungen

#### **Briefseite 4**

ausgeführt und für zweckmäßige und bequeme Einrichtung des Schiffes gehörig Sorge getragen, so daß ich mit der größten Befriedigung und Genugthuung auf meine Arbeit blicken kann. Bei der Verstärkung und Einrichtung des Schiffes, wie bei allen Besorgungen und Verhandlungen mit den Handwerkern ist mir ein alter erfahrener Schiffskapitän, Bentzon mit Namen, der lange für das Haus Mohr mit Geschick und Glück gefahren hat und vorzüglich große Kenntnisse im

Schiffsbau besitzt, außerordentlich behülflich gewesen. Er hat sich allerdings für seine Mühe gut bezahlen lassen, doch habe ich die 30 Sp., die ich ihm geben mußte, reichlich durch seine Hülfe wieder eingebracht, da er vortrefflich mit den Handwerkern zu unterhandeln verstand und überall billige Preise erzielte. Die Rechnungen betragen bei alledem mehr, wie ich ich Anfangs veranschlagt hatte; das liegt aber lediglich daran, daß einem nachher noch hundert Kleinigkeiten einfallen, an die man vorher nicht gedacht hat und daß auch völlig unvorhergesehene Ausgaben hinzukommen. Allein für Beköstigung und Logis für mich und die Leute habe ich 80 Species ausgegeben, und für die beiden Leute aus Tromsö habe ich noch wenigstens mit Passage und Monatsgeld 50 Species zu bezahlen. Von allen Seiten laufen die Rechnungen ein und das eine hundert Species reiht sich an das andere

#### **Briefseite 5**

in erschreckender Weise. Die Rechnung beim Schiffsbaumeister Decke (zwh) beträgt mit Mast und Reserveruder 826 Species, was mir in der That etwas exorbitant erscheint und was ich auf höchstens 600 veranschlagt hatte. Ich sah diese Rechnung heute genau durch; es hatte seine Richtigkeit und konnte ich bei den einzelnen Posten allerdings nichts besonders Unverschämtes bemerken. Er hatte mir versprochen alles so billig wie möglich zu liefern und hat er hier den Ruf eines reellen Mannes und besten Baumeisters. Sei dem wie ihm wolle, ich muß bezahlen, dagegen läßt sich nichts machen. Theuer sind Reparaturen an Schiffen immer, das weiß ich aus Erfahrung und sagten mir die Herren Mohr, sie müßten starke Preise bei den Zimmerungen ihrer Schiffe bezahlen. Mit den übrigen Rechnungen bin ich zufrieden; die Preise sind mäßig und theilweise billiger wie bei uns. Sämmtliche Rechnungen und Belege über meine Ausgaben werde ich Ihnen natürlich noch vor meiner Abreise einschicken. und soweit vollständige Rechenschaft über alle mir anvertrauten Gelder ablegen. Behalte ich Geld über, so werde ich es leicht remittiren können. Viel, sehr viel Geld kostet die Expedition allerdings, doch wenn ich diesen Herbst glücklich zurückkehre, so können wir sicher die Hälfte aller gemachten Ausgaben wieder durch den Verkauf von Proviant und wenn nöthig des Schiffes selbst decken. Meinen Leuten habe ich 2 Monate auf Hand geben müssen, da Sie selber noch verschiedene Kleidungsstücke nöthig hatten.

#### **Briefseite 6**

Mit den mir übersandten Instructionen bin ich im Ganzen wie im Einzelnen vollkommen zufrieden; sie geben mir wichtige Anhaltspunkte, lassen mir einen weiten Spielraum und geben mir hinreichende Freiheit, nach den Umständen und Verhältnissen zu handeln. Einige kleine Änderungen, die ich etwa wünschen möchte, kommen gar nicht in Betracht und haben mit den eigentlichen Instructionen für die Reise auch gar nichts zu thun, so daß es mir ziemlich einerlei sein kann, ob Sie diese Änderungen treffen wollen oder nicht. In § 36 steht: "bei der Rückreise ist wünschenswerth, zuerst Bergen anzulaufen"; ich möchte gern den Zusatz machen: wünschenswerth, sobald es sich ohne großen Zeitverlust bewerkstelligen läßt". Man kann oft tagelang vor einem Loche kreuzen, ohne einlaufen zu können und wäre es unter Umständen möglich, daß ich ebenso schnell die Weser wie Bergen haben könnte. Natürlich werde ich bei der Rückreise Ihrem Wunsche alle Berücksichtigung wiederfahren lassen und Bergen anlaufen, falls ich es gut kann. Ich theile Ihnen obiges nur mit, damit mich kein Vorwurf trifft, falls ich wider Erwarten direkt nach der Weser komme. In § 1 möchte ich statt "des Herrn Obersteuermann Koldewey" der "Führer K." gesetzt haben und ebenso könnte in § 4 der "Obersteuermann" ja ganz fortbleiben oder wenigstens "bisherige Obersteuermann" stehen. Es ist in Bremen und überall nicht Gebrauch den Führer eines Schiffes noch Steuermann zu nennen, und bin

#### **Briefseite 7**

ich nach Bremer Gesetzen vollkommen berechtigt den Titel "Schiffer" oder "Kapitän" anzunehmen, da ich mein Obersteuermannsexamen gemacht und über 2 Jahre als Steuermann im Dienst gestanden habe. Ein weiteres Examen ist nämlich nicht nöthig und wird ein Steuermann nach den 2 Jahren Dienstzeit ohne Weite-

res Kapitän, sobald ein Rheder ihm ein Schiff anvertraut. Mir kann es persönlich vollkommen einerlei sein, ob ich bei der Veröffentlichung Ihrer Instructionen so oder so geführt werde. Wer und was ich bin, ist hinreichend bekannt und daß ich noch kein Schiff selbständig geführt habe, weiß ebenfalls ein Jeder; ich habe Sie nur auf den gewöhnlichen Gebrauch aufmerksam machen wollen, weshalb Sie mir Obiges hoffentlich nicht übel deuten werden. Meinerseits bin ich vollständig zufrieden, wenn Sie gar keine Änderung in dieser Beziehung machen. Was den Namen des Schiffes anbetrifft, so habe ich Ihnen das Bezügliche schon in meinem vorigen Brief mitgetheilt. So leid es mir noch jetzt thut und so sehr ich mich ärgere, nicht .... um Ihre Meinung nachgesucht zu haben, so läßt sich jetzt doch nichts mehr daran ändern. Alle übrigen Wünsche die Sie in Ihrem geehrten Schreiben vom 8. Mai aussprachen werde ich natürlicherweise gebührend berücksichtigen. Kehre ich glücklich und mit Erfolg gekrönt zurück, so stelle ich mich mit sämmtlichen Berichten, Karten, Sammlungen und aller sonstigen Ausbeute vollständig zu Ihrer Disposition und können Sie darüber, wie über mich selbst verfügen, wie Sie es nur irgend wünschen. Es wäre ja wahrlich der äusserste

**Briefseite 8**

Undank, wollte ich Ihnen irgendwie Schwierigkeiten machen und Verdruß bereiten, auch haben Sie ja so selbstverständlich das alleinige Verfügungsrecht über alle Resultate, daß kaum ein Wort darüber zu verlieren ist. Wenn ich der Erreichung des Nordpols so sicher wäre, wie ihrer hochzuschätzenden Freundschaft und Anerkennung meiner etwaigen Verdienste, so könnte ich mich ruhig schlafen legen und der letzte Erfolg der Expedition wäre so gut wie unterschrieben.

Mit der nächsten Post schicke ich Ihnen außer der Abrechnung eine genaue Beschreibung des Schiffes nebst den nöthigen Zeichnungen, was Sie interessiren und hoffentlich Freude machen wird.

Für Prof. Keferstein oder das Göttinger geologische Museum habe ich an Spiritus etc. 4 1/2 Thaler Courant Auslagen gehabt, welches Sie ihm in Rechnung zu bringen belieben. Ich werde mein Möglichstes thun, um eine gute Ausbeute auch in dieser Beziehung zu liefern. Daß ich im Übrigen Tag und Nacht arbeiten werde, um meine Aufgabe nach allen Seiten hin zu Ihrer vollen Zufriedenheit zu lösen, davon sind Sie hoffentlich überzeugt.

Somit nehme ich von Ihnen Abschied, indem ich Ihnen schließlich noch für Ihre Güte und das mir geschenkte Vertrauen von ganzem Herzen zu danken und auf ein frohes und glückliches Wiedersehen im nächsten Herbste mit Zuversicht hoffe. Gott möge seinen Segen zu unserem Unternehmen geben; wir haben das unsere gethan und werden es noch ferner thun.

Mit der größten Hochachtung  
und aufrichtigsten Ergebenheit  
Carl Koldewey

Am Briefrand der Seite 8 vermerkt:

Ich segele bestimmt am 25ten, der Wind mag sein wie er will; nöthigenfalls lasse ich mich durch einen Dampfer nach See hinausschleppen. Es ist durchaus keine Stunde mehr zu verlieren.

**Brief Koldeweys an Petermann, datiert Bergen den 23. Mai 1868 und den 24. morgens**

Petermann erhielt diesen zweiteiligen Brief laut eigenhändigem Vermerk am 2. Juni 1868.

Kurze Auszüge aus beiden Briefteilen vergl. auch PGM, 1868, S. 333.

Hochgeehrter Herr Doctor!

Einliegend erhalten Sie sämmtliche Rechnungen nebst der vollständigen Rechenschaft über sämmtliche Ausgaben, die ich sowohl in Deutschland, wie auch

hier gehabt habe. Auch die kleine Abrechnung über die Gelder, die Herr Hildebrandt gebraucht hat, ist dabei. In runder Summe kommen wie sie sehen 6400 Species Thaler heraus (rund 9.800 preuß. Courant Taler, rak), doch scheint es mir wenn ich in Betracht ziehe, was wir alles dafür bekommen haben, verhältnismäßig kein zu hoher Preis zu sein. Ich habe nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt und hoffe zuversichtlich, daß trotz der Mehrausgaben die ich hier gehabt habe, Sie mit mir zufrieden sein werden. Wir haben ein kleines, aber neues und jetzt stark gebautes Fahrzeug als unser Eigenthum, sind mit allem zu einer solchen Expedition Erforderlichem mit der größten Sorgfalt ausgerüstet und haben eine ausgesuchte Mannschaft aus dem Kern unserer deutschen Matrosen an Bord. Auch die Leute aus Tromsö werden nichts zu wünschen übrig lassen. Wie ich heute zu meiner Freude vernommen habe, soll dieses Jahr im Norden ein außerordentlich günstiges sein und in Spitzbergen

#### **Briefseite 2**

so wenig Eis, wie nicht seit vielen Jahren. Wir haben also in jeder Beziehung begründete Hoffnung auf einen guten Erfolg dieses ersten von Deutschland ausgesandten Unternehmens der Art und müßte ich ganz merkwürdiges Mißgeschick haben, wenn ich nicht die grönländische Küste erreichen sollte.

Meine Leute habe ich bereits so für das Unternehmen zu inspiriren gewußt, daß sie mir willig überall hin folgen werden, wohin ich sie führe und sicher vor keinen Gefahren, Mühen und Anstrengungen zurückschrecken. Die Ehre unserer jungen norddeutschen Flagge liegt ihnen ebenso am Herzen wie mir selbst. Äußerte noch neulich einer von ihnen: "Dat is nu doch en ganz anner Ding als früher, man ward beter ansehen buten Lands, nu wie alle ene Flagge hebt; wat de Englänner könnt, dat könnt wi wahrhaftig ok." Nur an Gelegenheit, etwas zu thun hat es den deutschen Seeleuten gefehlt, nicht an der Kraft, Ausdauer und Geschicklichkeit. Sie glauben gar nicht, mit welcher Freude und Begierde ich diesem Unternehmen entgegen sehe und können Sie auch fest überzeugt sein, daß wir jedenfalls; selbst wenn ich von Unglück und Mißgeschick betroffen werde, mit Ehren aus der Sache hervorgehen. Doch wie gesagt, ich hoffe zuversichtlich, den Hauptzweck der Expedition vollständig

#### **Briefseite 3**

zu erreichen; Gott möge seinen Segen dazu geben.

Über die mir übersandten Instructionen habe ich schon im vorigen Brief geschrieben, den Sie mittlerweile erhalten haben werden. Über den einzuschlagenden Weg bin (ich, rak) derselben Meinung und halte ihn nach allem, was ich darüber gelesen habe für den einzig richtigen, auf dem es uns möglich sein wird, jemals den Pol zu erreichen oder überhaupt das arktische Centralgebiet zu erforschen. Sollte ich an der Küste viel offenes Wasser finden; so würde ich jedenfalls mit aller mir möglichen Schnelligkeit, soweit nordwärts zu dringen suchen, wie nur möglich, selbst auf die Gefahr hin zu Überwintern, da mir die Lösung des Problems, ob sich die Küste weit nach Norden erstreckt, wie sie vermuten, oder nach Westen umbiegt, von der allergrößten Wichtigkeit erscheint. Ein ganz genaue Aufnahme und Untersuchung der Küste kann dann für eine größere Expedition aufgehoben werden. Wo immer ich gezwungen werde, mehrere Tage an einem Punkt zu verweilen, werde ich natürlich nicht ermangeln genaue Aufnahmen zu machen und auch, soviel ich kann, für Geologie, Zoologie, Ethnographie und Botanik thätig sein. Während der Reise auf See werde ich es mir angelegen sein lassen, außer den gewöhnlichen meteorologischen Beobachtungen und Ortsbestimmungen auch Beobachtungen über Tiefe

#### **Briefseite 4**

und Temperatur des Meeres anzustellen, wozu ich die nöthigen Vorrichtungen an Bord habe. Auch werde ich den mit dem Lothe heraufgeholtten Meeresgrund sorgfältig aufbewahren, damit er später mikroskopisch untersucht werden kann. Sie können fest überzeugt sein, daß ich Tag und Nacht in jeder Beziehung und nach allen Richtungen hin thätig sein werde.

Mit der letzten Post erhielt ich noch zwei Kisten mit *condensed milk*, wovon die eine (sechs Dosen) für uns sein sollte und die andere (fünfundzwanzig!!) bei der

hiesigen Behörde versiegelt und wieder mit zurückgebracht werden sollte. Was denken die Leute eigentlich? Wir haben wahrlich andere Sachen zu thun, um auf ihre Milch zu passen. Auch halte ich es in der That für eine Beleidigung, einmal mir so etwas unfrankirt (1 Species Fracht habe ich bezahlt) zu zuschicken und mir für meine Mühe die Kleinigkeit von 6 Dosen gleichsam als Trinkgeld zu zuwerfen, wie einem Packträger. Hätte ich nicht soviel Umstände davon gehabt, so hätte ich die beiden Kisten unfrankirt wieder zurückgeschickt; nun habe ich sie einmal, halte mich aber vollkommen für berechtigt, nicht allein die 6, sondern auch die 25 Dosen mit zu verbrauchen. Sie sollen uns ganz gut schmecken, allenfalls bringe ich ein oder zwei wieder mit zurück.

#### **Briefseite 5**

den 24. morgens

Die beiden Leute von Tromsö sind an Bord und kann ich daher bereits diesen Nachmittag segeln. Der Wind ist sehr günstig und hoffe ich, schon Ende dieser Woche am Eise zu sein. Im Fall ich gezwungen wäre, zu überwintern, will ich überall an der Küste Steinhaufen einrichten, damit ich im nächsten Jahre gefunden werden kann.

Ich habe gestern bei Mohr & Sohn einen Wechsel zum Betrage von 12187 Bcq auf Fritze und Geerdes gezeichnet und dafür laut beigefügter Nota 4062 Sp. erhalten (2 Monat Ziel). Zu welchem Kurse nun Geerdes die ihm übersandten Goldthaler branchirt (zwh), weiß ich nicht; er wird Ihnen wohl darüber Mittheilung machen. Ich denke die 5600 Goldthaler reichen wohl kaum aus, um diesen Wechsel zu decken. Außerdem bin ich hier noch bei Joh. H. Bentzon, von dem ich meinen Proviant bekommen habe, die Summe von 134 Sp. schuldig geblieben, die Sie wohl die Güte haben werden sobald wie möglich an Herrn Bentzon (per, rak) Ordre in Bremen zu übermachen. Die Herren der Firma Joh. H. Bentzon sind äußerst gefällig und hilfsbereit (zwh) gegen mich gewesen und bin ich ganz außerordentlich mit der Proviantlieferung zufrieden. Der Proviant ist nicht nur Prima=Qualität, sondern auch zu verhältnismäßig billigen Preisen berechnet.

#### **Briefseite 6**

In der linken oberen Ecke der Seite findet sich diagonal gestellt der Vermerk:

Ich bitte mein sehr eiliges Schreiben zu entschuldigen.

Ich habe die letzten Tage noch angewandt, meine Instrumente zu revidiren und die Lokalattraction des Compasses zu bestimmen, so wie alles in den besten seetüchtigen Zustand zu setzen. Diesen Nachmittag um 3 Uhr kommt der Lotse an Bord und werde ich, wenn der Wind steht diesen Abend um 10 Uhr auf offenem Meere sein. Ich freue mich sehr dazu, da ich des Lebens hier satt und müde bin. Wäre es nicht für einen solchen Zweck gewesen, wofür man gern Arbeit, Gut und Leben einsetzt, ich wollte die Mühe nicht für 200 Thaler gehabt haben. Sie haben sicher keine Idce davon, welche unendliche Arbeit und Mühe es macht, eine solche Ausrüstung nebst Zimmerung in (der, rak) Zeit von 4 bis 5 Wochen zu besorgen. Alle Leute sagten mir im Voraus, ich würde sicher nicht vor Anfang Juni segelfertig; auch der Zimmermeister meinte die Zimmerung würde länger dauern. Ich ließ mich aber auf nichts ein und sagte immer, es soll und muß gegen Mitte Mai fertig, es mag gehen wie es geht. Wie Sie sehen, ist es mir gelungen. Hätte ich nicht auf die Leute von Tromsö zu warten gehabt, ich hätte schon am vorigen Dienstag segeln können. Doch es ist besser so, die paar Tage sind wahrlich nicht unnütz hingegangen.

#### **Briefseite 7**

An Herrn Hildebrandt habe ich noch 19 Species gegeben; er sagte mir, er hätte sie noch nöthig für Ausrüstungsgegenstände. Es giebt so unendlich viele Kleinigkeiten, die man im gewöhnlichen Leben kaum beachtet, deren Mangel man auf einer solchen Reise aber ganz empfindlich merkt. Ich habe doch in den letzten 8 Tagen fortwährend jeden Tag für 5-6 Species Einkäufe gemacht.

Die Namen der Leute aus Tromsö sind:

Nils Peter Erikson Lian      27 Jahre alt

Albert Conrad Olsen            23 Jahre alt

Beide sind kräftige Kerls und ist der erstere 3 Jahre im Eise gewesen und der letztere hat auf Spitzbergen überwintert. Sie bekommen 14 Species monatlich, etwa dieselbe Gage, wie unsere Matrosen aus Bremen.

Hildebrandt und Senkstacke lassen sich Ihnen bestens empfehlen.

Mit der Hoffnung auf ein frohes Wiedersehen in diesem Herbst nehme ich somit von Ihnen Abschied und verbleibe

mit ausgezeichnete Hochachtung  
und aufrichtigster Ergebenheit  
Carl Koldewey

Hoch lebe unsere norddeutsche Flagge und Seine Majestät unser König Wilhelm. Sie empfangen noch eine Zeichnung unserer Jacht, die, wie ich hoffe, Ihnen Freude machen wird. Es ist zwar eine kunstlose Zeichnung, aber gut getroffen.

#### **Briefseite 8**

Der Matrose Iversen hat mir noch 19 rtl Courant zurückgegeben, die ich ihm auf Monatsgeld gutgeschrieben habe.

Einliegend noch die Abrechnung von Hildebrandt.

Für die Summe 134 Sp., habe ich noch einen Wechsel im Betrage von Bcq 403, 2 Monate vom 23<sup>ten</sup> dieses ausstellen lassen.

Die Leute von Tromsö haben, wie Sie aus Abrechnung ersehen, 2 Monatsgagen auf Hand erhalten.

#### **Brief Koldeweys an von Freeden, datiert Bergen den 24. Mai 1868**

Offenbar hat Freeden diesen Brief Petermann zur Verfügung gestellt, denn dieser fand sich unter dem Schriftwechsel Petermann-Koldewey. Ein kleiner Auszug des Briefes vgl. PGM, 1868, S. 333.

Hochgeehrter Herr!

Während ich in Bergen war, konnte ich nicht dazu kommen Ihnen noch einmal zu schreiben und Ihren freundlichen Brief zu beantworten, doch will ich nicht abreisen, ohne Ihnen wenigstens noch einige Abschiedsworte geschickt zu haben.

Ich bin jetzt gottlob unter Segel und und segele mit frischer S-Wlicher Brise Nord-Fjord hinunter. Steht der Wind so wie er jetzt ist, so bin ich in 6 Tagen bei der Insel Jan Mayen und es wird mir unter diesen Umständen wohl kaum möglich sein, südlich der Faröer Inseln zu passiren und die von Ihnen gewünschten Lothungen auszuführen. Indeß werde ich doch auf dem Wege nach Jan Mayen so viel Temperaturmessungen anstellen, wie irgend möglich und jedenfalls auf dem Rückwege wenn ich kann, zwischen Island und Faröer durchgehen, um dann das Versäumte nachzuholen.

Unendlich viel Mühe und Arbeit habe ich in Bergen gehabt, um die ganze Ausrüstung zu besorgen und auch alles Nöthige nach Wunsche

#### **Briefseite 2**

und zur rechten Zeit auszuführen. Ich bin jetzt Gott sei Dank so wohl ausgerüstet und habe ein so schönes starkes Schiff, daß ich bei nur einigermaßen Glück meine Aufgabe zur Ehre unserer deutschen Flagge und der Wissenschaft wohl zu lösen gedenke. Meine Ausgaben hier in Bergen belaufen sich bis zu 6500 Species. Alles in allem gerechnet, allerdings etwas mehr, wie ich voraussetzte; doch es ist meine feste Meinung, daß nur so und nicht anders bei so geringen Mitteln, wie 12000 Thaler, das Unternehmen einigermaßen Aussicht auf Erfolg haben kann. Gott möge seinen Segen dazu geben.

Dr. Petermann ist ja jetzt wohl, da König Wilhelm selbst 5000 gegeben hat, aus aller Geldnoth, was mich außerordentlich gefreut hat. Er hat wahrscheinlich

Sorge und Last und auch Ärger und Verdruß genug von der Sache bereits gehabt und will ich zu Gott hoffen, daß demnächst ein schöner Lohn seiner wartet.

Die Zündnadelgewehre mit den vielen Patronen haben wir bereits in Bergen probiert und einige hundert davon verschossen, um die Anzahl etwas zu verringern\*. Wir werden unterwegs alles schießen was da kriecht und fliegt, die Eisbären sollen angst und bange werden. Ich hatte viel Last hier am Zoll sowohl mit

**Briefseite 3**

den Gewehren und Patronen als auch mit dem Proviant, was die Leute mir alles an Bord versiegeln wollten. Ich drohte zuletzt, nach Christiania zu berichten, wenn sie mir nicht allen Vorschub leisten wollten; ich wollte doch mal sehen, ob sie mir Hindernisse in den Weg legen dürften. Das half, sie wurden zu letzt doch etwas besorgt, sie möchten eine Nase bekommen. Es ist doch gut, wenn man ein mächtiges Vaterland hat, worauf man sich im Auslande stützen kann.

Wenn Sie Richers sehen sollten, so grüßen Sie ihn von mir und entschuldigen mich, daß ich ihm nicht auf seinen Brief geantwortet habe. Ich hätte es noch gethan; doch hörte ich von Petermann, daß seine Rechnung bereits bezahlt sei, und hielt es deshalb nicht für so dringend nöthig.

Schließlich sage ich Ihnen noch meinen verbindlichsten Dank für die gute Unterstützung, die Sie mir haben zu Theil werden lassen indem ich auf ein frohes Wiedersehen im nächsten Herbst hoffe. Hildebrandt läßt herzlich grüßen.

Hochachtungsvoll

Ihr ganz ergebenster Carl Koldewey

Bitte mein eiliges Schreiben zu entschuldigen.

\*Gewehre und 8000 (!) Patronen stellte das königliche Artillerie Depot in Rendsburg zu Verfügung, wie aus einem Telegrammwechsel zwischen Freedon und Petermann hervorgeht.

## Kapitel 8

### Zur 1. deutschen Nordpolarfahrt

Vorbemerkung zur Quellenlage und zur Gliederung:

Zur 1. deutschen Nordpolar-Expedition gibt es nur 2 wesentliche Quellen, der Bericht Koldeweys (KOLDEWEY, 1871 im folgenden zitiert als K., S.) und die Aufarbeitung der wissenschaftlichen Ergebnisse durch Wilhelm von Freedden (FREEDEN, 1869). Alle in diesem Kapitel gemachten Äußerungen zu den Expeditionsereignissen stammen aus dem 55seitigen Koldeweyschen Bericht. (FREEDEN, 1869, liefert diesbezüglich zusätzliche Details.) Die Benennung von geographischen Punkten entspricht den dem Bericht beigegebenen 2 Karten, die man im Anhang 28 und 29 findet. Soweit bekannt, hat es nie eine andere Ausgabe des Berichtes gegeben, eine Reproduktion erschien 1979. Tagebuchoriginalen waren nicht auffindbar (Fußnote 8-1).

Einige Einzelheiten zur Finanzierung und Organisation der Fahrt, wurden bereits im Vorkapitel abgehandelt. Der interessante Punkt der Kosten und Finanzierung wird erst in Kapitel 12 im Zusammenhang mit den Nachwirkungen der 2. deutschen Polarexpedition wieder aufgegriffen.

Vorliegendes Kapitel ist derart gegliedert, daß zunächst Weiteres zur Organisation, Ausrüstung, zu den Reiseinstruktionen und zu den Ereignissen und Ergebnissen der Expedition gegeben wird. Einer Betrachtung der Presseresonanz und anderer Hintergründe folgt eine kurze Diskussion der Reise.

Koldewey traf am 9. April 1868 in Bergen ein. Es muß als Glücksfall bezeichnet werden, daß er noch am Tag seiner Ankunft mit Hilfe der Herren der Firma Mohr ein geeignetes Schiff fand. (Man beachte die diesbezügliche von Petermann angefügte Fußnote in Koldeweys Bericht: "Auch hier erwiesen sich die vorgehaltenen Bedenken und Schwierigkeiten gewisser nautischer Sachverständiger vollkommen ungerechtfertigt". K., S. 5.) Zielstrebig und systematisch ließ Koldewey das Schiff verstärken und seemannschaftliche Verbesserungen vornehmen, bestellte gleichzeitig Proviant, Segel, Tauwerk etc. und ließ Hildebrandt, seinen 1. Steuermann, der sich noch in Bremen aufhielt, wissen, daß dieser Matrosen mustern und sich zur Abreise nach Bergen bereithalten möge.

Am 5. Mai konnte das Schiff eisverstärkt von der Helling ablaufen, und der am 6. Mai mit 4 Matrosen und dem Zimmermann eintreffende 2. Steuermann Sengstacke konnte umgehend mit dem Aufriggen beginnen. (Es war ein neuer Mast gesetzt worden; Details zur seemännischen Ausrüstung s. K., S. 5 und 6). Hildebrandt traf am 13. Mai in Bergen ein. In seiner Begleitung befanden sich 2 weitere Matrosen, und er hatte alle nautischen und wissenschaftlichen Instrumente und Unterlagen bei sich (eine Liste der Instrumente mit Erläuterungen siehe K., S. 6; die Gangkontrolle der Chronometer hatte Koldewey einem ortsansässigen Chronometermacher übertragen). Am 19. Mai wurde das Schiff, dem Koldewey den Namen *Grönland* gegeben hatte, auf Reede verholt und seklar

gemacht. Da Koldewey noch auf 2, in der Eisschiffahrt erfahrene Matrosen aus Tromsøe warten wollte, hatte er noch Muße für eine Kompaßkontrolle, deren Meßergebnisse er für abdruckenswert hielt. (einen Hinweis zur Aufmachung der Tabelle und zur Methode der Kontrolle siehe Fußnote 8-2).

Das Reiseprogramm war von Petermann in einer 38 Paragraphen umfassenden "Instruktion für den Oberbefehlshaber der Expedition" festgelegt. Diese Instruktionen sind in KOLDEWEY, 1871, nicht abgedruckt, finden sich aber in PGM, 1868, S. 214, datiert mit Gotha, 6. Mai 1868. Koldewey erhielt die Instruktionen erst kurz vor dem Auslaufen am 19. Mai in Bergen. (Zur Reaktion Koldeweys auf die Instruktionen vergl. Fußnote 7-6, hier sein Brief an Petermann vom 19. Mai, Briefseite 6) Einen Punkt der Instruktion, das Expeditionsschiff *Germania* zu nennen, konnte Koldewey von vornherein nicht berücksichtigen, da alle Schiffspapiere schon auf den Namen *Grönland* ausgestellt waren. Die Instruktion ist eine merkwürdige Mischung aus entdeckungsgeschichtlichen Erzählungen, Darlegungen zu geographischen Hypothesen, Beobachtungs- und Probennahmeanweisungen, und Routenvorschlägen. Stichworte zu einigen Paragraphen verdeutlichen dieses (die Heraushebung von Textteilen durch Kursivdruck und die Großschreibung entspricht dem Original):

§. 1. "Möge Gottes Segen mit diesem, dem ersten deutschen Unternehmen der Art sein, und dasselbe zur Ehre des Vaterlandes und zur Ehre der Wissenschaft und menschlichen Thatkraft zu Ende geführt werden. ...."

§. 2. "Zweck und Ziel der Expedition ist die *Erforschung und Entdeckung der arktischen Central-Region* von 75° Nördlicher Breite an, auf der Basis der Ost-Grönländischen Küste."

§. 5. "Die erste ... Aufgabe ist: die Ostküste Grönlands in 74,5° N Br. so schnell und direkt als möglich zu erreichen, und die in dieser Breite gelegene *Sabine Insel* ... anzuseheln. ...."

§. 6. " ... Sollten aber die zeitweiligen Umstände nicht gestatten, *Sabine-Insel* direkt .... zu erreichen, so mag es auf einem nördlich gegen Spitzbergen gerichteten Umwege geschehen, von Spitzbergen südwestlich mit dem Polarstrome durch das Eis setzend."

§. 7. "Die Küste südlicher als 74°30' N. Br. zu erreichen, muss auf alle Weise vermieden werden, da es nicht im Entferntesten der Zweck der Expedition sein kann, Küstenstrecken zu besuchen, die bereits seit 46 Jahren von drei verschiedenen, Englischen und Dänischen, Expeditionen erforscht und aufgenommen worden sind. .... "

§. 11. "Das Hauptziel der Expedition ist die Erreichung einer möglichst hohen Breite, und der Anstrengung dieses Zieles müssen alle anderen Rücksichten untergeordnet werden ...."

§. 12. "Erstreckt sich die Ostküste so weit nach Norden .... so wird auch hier mit verhältnismäßiger Leichtigkeit 10 bis 20 Breitengrade vorgezogen werden können, und das bringt uns in die Nähe des Poles oder

darüber hinaus. Findet ein solcher Fall statt, so wäre es dem Befehlshaber anheim gestellt, ..., ob die Fahrt noch weiter der Bering-Strasse zu fortzusetzen und vielleicht das von den Amerikanern im vorigen Jahre entdeckte Land nördlich der Bering Strasse zu erreichen wäre."

§. 13 Weddells Reise, 1823, in Antarktischen Gewässern, wird als Beispiel vorgestellt.

§. 15. "Sollte ... die Küste Grönlands anfangs schwer zu erreichen sein, so ist, ... nach ... dem ... sog. *Gillis Land* zu fahren, um dasselbe zu erforschen und aufzunehmen. ...." (zu dem Begriff Gillis Land s. Fußnote 8-3)

§. 20. Falls sich Grönland nicht so weit, wie von Petermann angenommen nach Norden erstreckt, so ist es in Verfolgung der Küstenlinie zu vermeiden, in den Kennedy Channel einzulaufen. Statt dessen wird ein Anlaufen der Küsten Sibiriens empfohlen.

§. 23. Staffellung der Prämien für die Besatzung, die dieser für die Erreichung hoher Breiten zugedacht sind.

§. 24. Vermessungen und tägliches Zeichnen von Karten. Lotungen, "Tiefsee- und Oberflächen- Temperatur- Messungen".

§. 25. Sammeln von Treibholz.

§. 26. Führung zusätzlicher Tagebücher mit "Skizzen und Ansichten".

§. 29. Mitnahme von Gesteinsproben.

§. 30. "Pflanzen, Insekten, Schmetterlinge sind zu sammeln, wo immer Gelegenheit dazu ist, darunter die Bienen, die noch in den höchsten Breiten Ost- Grönlands vorkommen (s. Scoresby), worüber die gedruckte Beilage Nr. IV Wünsche und Winke des Herrn Medizinalrathes Dr. Küchenmeister in Dresden enthält. Herr Obersteuermann Koldewey hat außerdem die Rathschläge und Wünsche der Herren Professoren Dr. Grisebach und Dr. Keferstein in Göttingen persönlich mitgetheilt bekommen."

§. 31. "Ebenso sind, so oft es Zeit und Gelegenheit gestatten, behufs Kenntnis des niederen Thierlebens Schlamm- und Kalkstein-Proben zu sammeln (s. die gedruckte Beilage Nr. IV mit den Instruktionen des Herrn Geheimrates Prof. Dr. Ehrenberg)."

§. 32. "Jagdergebnisse werden unter Anderem werthvolle Pelze und Felle liefern von Eisbären, Blaufüchsen, Weißfüchsen, Haubensteissfuss, Pelzrobbe (?) &c.; ... "

§ 33. "Ethnographische Gegenstände, Geräthschaften, Waffen &c., der Ost-Grönland bewohnenden Eskimos sollen ebenfalls in möglichst großer Zahl an Bord genommen werden. "

§. 34. "Vor Allem sollen, wenn irgend möglich, zwei *Eskimos, Mann und Frau*, mitgebracht werden, ..."

Am 24. Mai konnte Koldewey mit 11 Mann Besatzung aus Bergen auslaufen. Wissenschaftler befanden sich nicht an Bord. Nach schneller Reise traf man auf ungefähr 75°N, 10°W anfang Juni erstmals auf größere Eisfelder. Als man registrierte, daß das Schiff eingeschlossen zu werden drohte, versuchte man östlich zu entkommen. Dieser Versuch

mißlang, die *Grönland* kam fest. Allerdings hatte man sich bei dem Rückzugversuch erhebliche Rumpfbeschädigungen zugezogen, die später während man im Eise festlag, ausgebessert wurden. Gelegentlich dieser Reparaturen wurden auch weitere Rumpfstärkungen aufgebracht. Man blieb gut 10 Tage im Eis eingeschlossen, wobei die Eispressungen wohl nie so stark waren, daß man um einen Schiffsverlust fürchten mußte. An einem Tag wurden 5 Eisbären geschossen. Die grönländische Küste bekam man in Sicht, wobei die Distanz 60 sm betrug. Nachdem man zuvor schon mehrfach Walfangschiffe gesehen hatte, gelang ein Kontakt mit der *Diana* aus Hull, da deren Kapitän um das Wohlergehen der kleinen "Grönland" besorgt war. Damit ergab sich die Möglichkeit, Post nach Deutschland zu schicken, da die *Diana* schon bald die Heimreise antreten wollte. Man war bis 73°N wieder nach Süden getrieben, bis man endlich aus der Eisumklammerung wieder frei kam. Nachdem man wieder bis zur Position 75°30'N, 12°W aufgekreuzt war, mußte man feststellen, daß weder nach Norden noch nach Westen ein Weiterkommen möglich war (Koldeweys Bericht gibt die Länge mit 12°50'W an, aus der beigelegten Karte entnimmt man nur eine Länge von 12°05'W; K., S. 23).

Man hatte unterwegs die *Hannover* (Eigner: Lange, Vegesack) und die *Alexandra* aus Dundee getroffen. Übereinstimmend berichteten die Kapitäne von schweren Eisverhältnissen speziell im Westen; ihrer Meinung nach sei an ein Erreichen der Küste jedenfalls kurzfristig nicht zu denken. Folgerichtig nahm Koldewey Kurs auf Spitzbergen, um von dort aus das Gillis Land ansteuern zu können (§ 15 der Instruktion und Fußnote 8-3). Aber der Eisgang erlaubte zwischen dem Südkap Spitzbergens und der Bäreninsel kein weiteres Vordringen als 24°E. Koldewey entschloß sich nun, die Westküste Spitzbergens hinauf zu segeln. Am 18. Juli wurde man hier auf 80°30'N vom Eis eingekesselt. Nach Süden zurücklaufend fand man schnell wieder freies Wasser und konnte auf 77°N erneut Südwestkurs steuern, und auf 76°N (23. Juli) wendete man auf Nordwestkurs (s. K., Karte 1). Bis zum 7. August versuchte Koldewey verbissen, zwischen 75°N und 73°N zur Küste vorzustoßen, die man erneut kurz sichtete. Alle Versuche erwiesen sich als hoffnungslos, wobei der häufig auftretende dichte Nebel und die Abhängigkeit von günstigen Winden neben den rasch wechselnden Eisverhältnissen die Hauptprobleme darstellten. Ferner bemerkte man, daß das Haupteisfeld sich nicht mit dem allgemeinen Südstrom bewegte, also mit dem Land verbunden war. Mehrfach auftretende Neueisbildung brachte zusätzliche Schwierigkeiten, und Koldewey mußte sich bedauernd eingestehen, daß mit einem Erreichen der Ostküste Grönlands in diesem Jahr nicht mehr zu rechnen war.

Nachdem man durch einen dreitägigen schweren Sturm weit nach Südosten versetzt worden war, begann man aus der Position 72°22'N, 2°W wieder nach Norden aufzukreuzen (K., S. 39 und Karte 1). Durch Rumpfbeschädigungen, die das Schiff erneut im Eise erhalten hatte

(zersplitterter Steven, abgebogene Eisenplatten etc.) hatten die Am-Wind-Eigenschaften des Schiffes stark gelitten, so daß das Kreuzen sehr ineffektiv wurde. Fortschritte brachten südliche Winde ab dem 14. August, so daß man am 18. August schon nördlich Spitzbergen vor der Wijde Bai stand. Unter Mofsen Island ankernd, tauschte sich Koldewey mit Kapitän Mak aus Tromsø aus. Dieser überließ ihm eine Karte mit den neuesten schwedischen Vermessungsergebnissen der nördlichen Hinlopen Straße. Koldewey ließ Mak im Gegenzug eines seiner Barometer. Auf Parrys Spuren wandelnd ankerte man wegen widriger Winde in Hecla's Cove in der Treurenberg Bai (Sorge Bai), bevor man in die Hinlopenstraße einlief. An der Ostseite der Straße auf 79°21,5'N, östlich von Cap Torell, wurde gelandet (21. August). Von einem vom Landeplatz 6 km entfernten, 200 m hohen Berg, östlich vom Kap Oetker, verschaffte man sich einen Überblick über die Umgebung. Zwar fand man die Hinlopenstraße eisfrei, aber nach Südosten schien das Eis fest zu liegen (K., S. 43).

Wertvoll für Koldewey war seine Bekanntschaft mit dem Norweger Tobiesen, der sich auf Walroß- und Seehundjagd in der Hinlopenstraße aufhielt. Tobiesen war 1864 an der Ostküste von Nord-Ost-Land gewesen und hatte dort eine riesige Menge Walrosse erlegt. Sein Schiff, und auch die Schiffe zweier Kollegen, wurden jedoch unentrinnbar vom Eis eingeschlossen. Nur mit knapper Not konnten sich die Besatzungen retten, nachdem man sich bis zur Westküste Spitzbergens vorgekämpft hatte und hier auf die schwedische Forschungs Expedition traf. Tobiesen konnte somit auch von der Sichtung des Gillis Landes, nach seiner Meinung eine Inselgruppe, berichten. Einer Insel hatte er sich einmal bis auf wenige Meilen genähert.

Es keimte auch die Hoffnung auf, daß es noch gelingen könnte, südwärts die Hinlopenstraße zu verlassen und einen Vorstoß nach Osten zu wagen. Man beschloß, bis Mitte September auszuharren bzw. einen Durchbruch nach Süden zu versuchen. Koldewey begann verschiedene Punkte der Küste einzumessen. Als man am 30. August günstiges Segelwetter bekam, ging man sofort ankerauf, kam bis zur Südostecke von Nord-Ost-Land wo man in einer Flaute hängen blieb und zudem feststellen mußte, daß eine zusammenhängende Eisdecke den Weg in östliche Richtung versperrte. Zuletzt blieb nicht anderes übrig, als auf Südkurs zu gehen, was zur Entdeckung der Wilhelm Insel führte. (Hildebrandt und Sengstacke umrundeten die Insel per Boot, wobei sie dieses 2 sm weit über das Eis schleifen mußten. Die Insel war zuvor als ein Kap bekannt.)

Östlich der Wilhelm Insel wurde ein ganzer Archipel von 9 kleinen Inseln, die Bastian Inseln, grob eingemessen. (Zur Qualität der Aufnahmen s. K., S. 50.) Koldewey und Tobiesen, den letzteren hatte man erneut getroffen, bestiegen gemeinsam einen 330 m hohen Berg an der Südostecke der Wilhelm Insel. Bei klarstem Wetter konnte man die ganze Hinlopenstraße überblicken, und erkannte, daß sowohl im Osten

als auch im Süden undurchdringliches Eis lag. Trotzdem wurde verabredet noch zuzuwarten, um eventuell doch noch die Hinlopenstraße südwärts verlassen zu können und durch Helis Sund in das Wijdejans-Water zu steuern (K., S. 49). Indes mußte man sich schon am 7. September wegen starken Eisandranges entschließen, den Ankerplatz unter der Wilhelm Insel aufzugeben. Unmittelbar nach Kreuzung der Straße war man gezwungen, in der östlichen Augusta Bucht vor Anker einen schweren Oststurm abzuwettern. Koldewey mußte sich nun eingestehen, daß die Wetter- und Lichtsituation keine größeren Aktionen mehr ermöglichten. Eine diesbezügliche Textstelle aus Koldeweys Bericht sei hier zitiert:

"Während der Nacht hatte sich viel junges Eis in der Bucht gebildet und es fror bei der Windstille selbst am hellen Mittage. Der Winter stand vor der Thür, das konnte nicht mehr geleugnet werden, und wir hatten alle nachgerade die Überzeugung gewonnen, daß wir mit einem Segelschiffe hier unsere Reise in keiner Weise mehr fördern konnten. Wohl war es möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß die Äquinoktialstürme das bereits morsch gewordene Eis noch etwas zertrümmern und sich überall noch freies Wasser bilden würde, aber mit einem Segelschiffe dann noch auf Entdeckungen auszugehen, wo man lediglich alle Kraft aufbieten muß um sich bei den Stürmen und dunklen Nächten vor Schiffbruch zu bewahren, wäre wahrlich Wahnsinn gewesen."

Erst am 10. September konnte man bei leichter Südostbrise ankerauf gehen. Bis zum Abend des 14. September kreuzte man mit schlechtem Segelwind bis 81°04,5'N bis zur Treibeisgrenze auf, um dann südwestlich zur Heimreise abzulaufen.

Als erster Hafen wurde instruktionsgemäß Bergen angelaufen (29. Sept. 1868). Hier wurden die norwegischen Matrosen ausgezahlt und telegraphische Verbindung mit Petermann aufgenommen. Am 3. Oktober konnte man frühmorgens nach Bremerhaven unter Segel gehen. Am 9. und 10., im Elbe-Weser Ästuar, fand man schlechten Segelwind vor, aber zu aller Erleichterung lag Rosenthals Dampfschlepper *Diana* schon auf der Lauer, der nördlich von Wangerooge die *Grönland* auf den Haken nahm und nach Bremerhaven schleppte. Ein Empfangscomité, auf dem Schlepper *Solide* befindlich, lief dem Schleppzug entgegen, der später noch durch den *Simson* verstärkt wurde, so daß am Nachmittag des 10. (Sonnabend) im neuen Hafen von Bremerhaven festgemacht werden konnte (Provinzial-Zeitung, Dienstag 13. Okt. 1868), "wo wir", wie Koldewey schrieb, "auf eine so großartige Weise empfangen wurden, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen."

Einige Zeitungen wurden systematisch nach Reflexionen über die "1. Deutsche Nordpol-Expedition" durchgesehen. Interessiert verfolgte z.B. die in Bremerhaven gelesene "Provinzial-Zeitung" die Expedition, und man erkennt, daß der Redakteur hier immerhin Stoff für Sensationen vermutete, wenn er am 19. Mai schrieb: " ... Die schwedische Expedition

erhält den Postdampfer *Sofia* und alle Regierungsmittel zur Disposition, um der deutschen Nordpolexpedition zuvorzukommen". (Tatsächlich beabsichtigten die Schweden speziell im Jahre 1868 einen weiten Nordvorstoß per Schiff.) Bis zur Ankunft der *Grönland* in Bremerhaven erschienen noch 5 weitere Artikel, Berichte über die Abreise, Ausrüstung und Kosten, sowie über Positionsmeldungen des Schiffes. Am 8. Oktober wurde berichtet, daß der Nautische Verein "Germania" in Bremerhaven u.a. ein "frugales Mahl" zum Empfang der Heimkehrenden plant. (Karten dafür sind noch zu haben!) Ein langer Artikel vom 13. Oktober gab Einzelheiten über die Teilnehmer des Festes und über verschiedene gehaltene Reden. Petermann, der auch zu diesem Fest geladen war, erschien nicht, aber Freedon aus Hamburg und Breusing aus Bremen waren den Zeitungsberichten zufolge anwesend.

Das in Wien erscheinende Fachblatt AfS druckte einen Petermannschen Spendenaufruf, der besonders die Polarforschungsaktivitäten der Schweden und die Pläne zu einer französischen Polarexpedition erwähnte (AfS, 1868, S. 304). Anfang August erschien ein langer Artikel, auch aus Petermanns Feder, der den bisherigen Verlauf der Reise kommentierte (AfS, 1868 S. 392). Auch der sehr schöne Artikel der "Weser Zeitung", Bremen, vom 12. Oktober über die Heimkehr der *Grönland* findet sich hier abgedruckt. (Einzelheiten zu diesem Artikel folgen unten.)

Publizistisch eindrucksvoll ist der Artikel in der bekannten, überregionalen in Leipzig erscheinenden "Illustrierten Zeitung" vom 4. Juli 1868. Der Artikel ist eine Montage der Petermannschen Schriften aus dem Heft 6 der PGM von 1868; wobei ein Lebenslauf Petermanns vorangestellt ist, der insbesondere dessen Verdienste um die Afrikaforschung hervorhebt. Auch der aus den PGM stammende Satz, daß es nirgendwo in Deutschland bessere Seeleute gibt als an der Unterweser, ein Satz, der den Humor mancher Seeleute sicher strapaziert hat, wurde übernommen. 2 Abbildungen (Holzschnitte) zeigen große Porträts Koldeweys und Petermanns. Eine 3. Tafel zeigt die *Grönland* auf Backbordbug mit hart am Wind Besegelung von Lee, und von leewärts achteraus ihren eigenen Kurs kreuzend auf Steuerbordbug (zwei Ansichten desselben Schiffes zwanglos in einer Bildkomposition zu vereinigen, war damals gängige Methode der Marinemaler.) Die Schiffsansichten der *Grönland*, die später als Chromlithographie in KOLDEWEY, 1871 als Frontispiz veröffentlicht wurden, scheinen auf dem ersten Blick identisch mit der Abbildung in der "Leipziger" zu sein, erst sehr genaues Hinsehen offenbart Unterschiede. Koldewey beurteilte die Lithographie als "genau bis ins Detail" (Koldewey-Petermann 18.2.1869, AHHVGG). Zur Entstehung des Bildes gibt der Brief Petermanns an Breusing (20. Juni 1868; AHHVGG) einen Hinweis: "... Vom Schiff schickte mir Koldewey eine sehr schöne farbige Zeichnung..." Dieses wird vermutlich als Vorlage für die Abbildung in der

"Leipziger" gedient haben. (Dazu vergl. Koldeweys Briefe an Petermann vom 19. u. 23. Mai in Fußnote 7-6.)

Drei Artikel zur Expedition wurden in der HANSA gedruckt. Der in der Ausgabe vom 7. Juni 1868 erschienene Artikel zitiert ausführlich aus den Petermannschen Instruktionen, ohne daß diese als Quelle erwähnt werden. Der angefügte Spendenaufruf ist identisch mit dem 1. AfS Artikel. Der nächste Beitrag stammt aus Petermanns Feder. Dieser ist identisch mit dem 2. AfS Artikel (bei dem allerdings die Ausführungen über die erfolgreiche Spendenaktion fehlen; HANSA 1868, S. 987) und ist eine Zusammenfassung des PGM Artikels "Die Deutsche Nordpol-Expedition" (PGM, 1868, S. 332). Der 3. HANSA Artikel ist ein Abdruck des Lindemanschen Artikels aus der "Weserzeitung", der anlässlich der Feier im Haus Seefahrt am 24. Oktober in Bremen erschien. (Dieser Artikel wird in ABEL/JESSEN, 1954, S. 15 ohne Quellenangabe erzählerisch verarbeitet. In diesem Artikel mitgeteilte Begebenheiten werden später auch in vorliegender Arbeit bei der Beschreibung der Entwicklung, die zur 2. deutschen Polarexpedition führte, verwendet.)

Die PGM 1868 bringen auf Seite 207-228 in Heft 6 (Redaktionsschluß 30. Mai, für Heft 5 war bereits am 8. Mai Redaktionsschluß!) unter der Überschrift "Die Deutsche Nordpol-Expedition, 1868" einen in 8 Kapitel unterteilten Aufsatz.

Kapitel 1 mit "Zweck und Bedeutung" überschrieben, ist die schon mehrfach zitierte Motivierung einschließlich des Antrages an den Nationalverein um Bewilligung der Flottengelder für eine Deutsche Nordpol-Expedition. (Vergl. z.B. Kap. 7.) Offensichtlich ist hier keinerlei Veränderung des Originaltextes vorgenommen worden.

Kapitel 2 "Ursprung der Deutschen Nordpol-Expedition, 1868", erzählt im wesentlichen von Ereignissen nach der "Casseler Versammlung" am 11. November 1867. (Hier erfährt man, daß sich offenbar nach der Versammlung die Anerbieten von sammel- und spendenfreudigen Zeitgenossen häuften, was Petermann Breusing nicht mitgeteilt hatte.)

Kapitel 3 "Ausrüstung der Expedition" verarbeitet alle Expeditionsneuigkeiten bis 24. Mai.

Kapitel 4 "Bestimmung der Expedition" sind die schon oben genauer betrachteten "Instruktionen an den Oberbefehlshaber der Expedition"

Kapitel 5 "Frühere Expeditionen nach Ostgrönland" macht Angaben über die Expeditionen von Graah (1829), Scoresby (1822), Sabine-Clavering (1823), und befaßt sich eingehend mit Weddells Reise in antarktischen Gewässern (!).

Kapitel 6 ist überschrieben mit "Schlußbetrachtung. Deutsches Forschungswerk in Afrika".

Dem Heft 6 ist die Tafel 12 mit 2 überwiegend in Blautönen kolorierten Karten beigegebenen. Diese sollen eine Übersicht über die Entdeckungsgeschichte der arktischen und antarktischen Regionen geben.

Die über die *Diana* eingelaufenen Briefe mit Angaben über den Expeditionsverlauf bis zum 20. Juni finden sich unter dem sich wiederholenden Titel "Die Deutsche Nordpol-Expedition" auf S. 332-341. Petermann fügt hier auch einen Brief des Walfängers David Gray (aus Peterhead) von Februar 1868 aus den "Proceedings der RGS" vollständig ein, worin Gray, offenbar in Unkenntnis der Bemühungen in Deutschland, der RGS eine Nordpol-Expedition auf der Basis der Ostküste Grönlands vorschlägt. (Den Hinweis auf die Existenz dieses Vorschlages hatte er nach eigener Schilderung; Petermann an Breusing 20.6.68, AHHVGG ; von Roderick Murchison bei einem Englandaufenthalt erhalten.) Zur Illustration der Texte gehören die Tafeln 16 und 17, die den bisherigen Kurs der Expedition zeigen bzw. eine "Specialkarte" Ostgrönlands zwischen der Breite 72°N und 75°30'N.

In der oben gegebenen Kurzschilderung der 1. deutschen Polarfahrt nicht erwähnt war ein Kontakt mit der *Jan Mayen* (Capt. Martin, Peterhead) am 19. Juli auf 80°30'N, den Koldewey genutzt hatte, um Post abzuschicken. Dieser Brief ist unter dem Titel "Neueste Nachrichten aus dem Eismeere" auf S. 368 abgedruckt (PGM, 1868).

Noch ein weiterer Brief Koldeweys fand Eingang in die PGM von 1868 (S. 427, Heft 11). Diesen Brief hatte Koldewey einem heimreisenden Walroßjäger, den er nicht namentlich erwähnte, bei Cap Torell ausgehändigt, so daß dieser über Hammerfest zu Petermann gelangte (Gotha, 7. Oktober). Koldeweys Brief ist eine Rechtfertigung des bis dahin Geleisteten und gibt auch der Befürchtung Ausdruck, daß die Schuld am Nichterreichen der Expeditionsziele seiner Führung angelastet werden könnte. Daß die entsprechenden Stellen mitveröffentlicht wurden, ist nicht mehr mit einer Gedankenlosigkeit Petermanns entschuldbar.

Abgedruckt wurde ferner an gleicher Stelle ein Brief Hildebrandts an Breusing und ein Beitrag der "Weserzeitung" vom 12. Oktober 1868. Dieser Artikel ist interessant, da er sich genau wie der Artikel der "Provinzial Zeitung" vom 13. Oktober mit der Begrüßung der *Grönland* und mit der Willkommensfeier in Bremerhaven befaßt und dabei zusätzliche Informationen gibt:

"Am Sonntagabend Nachmittag 23 $\frac{1}{4}$  Uhr wurde die *Germania* (am Heck lasen wir den Namen *Grönland*) vom Leuchtturm signalisiert. Der Schlepptampfer *Diana*, dessen Eigentümer, Herr A. Rosenthal, bekanntlich immer ein eifriges Interesse an dem endlichen Übergang der Expedition von Wort und Papier zur That gezeigt, hatte Ordre gegeben, auf die *Germania* zu kreuzen und sie sofort ins Schlepptau nach Bremerhaven heraufzuführen. Inzwischen hatte der Dampfer *Biene* die Vorstandsmitglieder des Nautischen Vereins, den Amtmann, mehrere Mitglieder des Gemeinderathes und einige andere Herren an Bord genommen und dampfte der *Germania* entgegen. Damit nicht genug, lief auch ein Lloyd Dampfer, der Schlepper *Simson*, Kapitän Reichel und mehrere andere Herren an Bord, aus, und als sie die *Germania* einholten, grüßten

Flaggen, krachten Böllerschüsse und ertönten lange Willkommenszurufe."

Für Heft 11 wird der Redaktionsschluß mit 27. Oktober 1868 angegeben. Weitere Beiträge zur Expedition finden sich nicht mehr in den PGM des Jahres 1868. Auch im Jahre 1869 wird kein einziger Petermannscher Beitrag zu dieser Expedition in den PGM veröffentlicht. Diesbezüglich findet man nur den Aufsatz Freedens "Die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten Deutschen Nordfahrt" (PGM, 1869, S. 201).

Ergänzend zu dem kleinen Pressespiegel sei noch ein kurzer Blick auf Briefe geworfen, die Petermann mit Breusing, Rosenthal und Hochstetter von Ende März bis Oktober 1868 wechselte (alle Briefe aus AHHVGG, vergl. Vorbem. zu Kap. 3)

Ein denkwürdiger Brief Petermanns vom 5. Mai 1868 ist in der Fußnote 8-4 vollständig wiedergegeben. Dieser Brief zeigt Petermann von einer Seite, die zu kennen zum Verständnis vieler Vorkommnisse hilfreich ist. Über den tieferen Anlaß, der Petermann den Ausdruck "Lumpenpack" benutzen ließ, kann nur der Brief selber Auskunft geben. Der spezielle Zusammenhang, in dem dieser Ausdruck auftauchte, konnte nicht ermittelt werden. Das Antwortschreiben Breusing's (9.6.) auf obigen Brief erwähnt, daß dieser Ausdruck in einem Telegramm benutzt wurde. An wen dieses gerichtet war, wurde nicht ersichtlich. Naheliegender ist, daß es mit geschäftlichen Vorgängen der Expeditionsabwicklung korreliert war. Weiter schreibt Breusing, daß man bezüglich des burschikosen Ausdruckes kein Wort mehr verlieren wolle; die Sache sei vollständig erledigt. Er verwahrte sich aber energisch gegen die Petermannschen Anwürfe gegen H.H. Meier, indem er u.a. ausführt, daß dieser schon ernstlich für die Nordpolsache gearbeitet hätte. Im übrigen seien neben Meier viele Experten der Meinung, daß die Ausrüstungsweise der Expedition nicht ausreichend sei. Ferner kann Breusing berichten, daß er schon über 2.000 Thaler gesammelt hat und daß Bürgermeister Duckwitz ihm übermittelt habe, daß der Bremer Senat 200 Thaler als Zuschuß bewilligt hat.

Petermanns Antwort auf diesen Brief datiert vom 20. Juni. Er war kurz zuvor, nach 20tägiger Abwesenheit von Gotha, aus England zurückgekehrt, wo ihm die Goldmedaille der RGS verliehen worden war. Er bemerkte:

"... Und hätte ich baares Geld genug bekommen können, wenn ich bei den schon damals, Deutscher Seits gezeigtem Interesse es nicht für unwürdig gehalten hätte, von den Engländern auch nur einen Pfennig für diese Deutsche Expedition anzunehmen. ... General Sabine und die Royal Society haben für eine zweite Expedition im J. 1869 die kostbarsten Instrumente aller Art in Aussicht gestellt. An zwei maßgebenden Stellen, die eine die Britische Admiralität selbst-, ist mir versichert worden, daß nächstes Jahr eine Englische Expedition ausgehen würde auf die Suche, falls Koldewey etwa im Herbst nicht zurückkäme. Für alle

Fälle und Unfälle hielt ich es auch für meine Pflicht, der Königin Victoria Vortrag über die Sache zu halten und unternahm deshalb die parforce Tour nach Balmoral. ..." (Balmoral in Aberdeenshire in Schottland war der Lieblingssitz Victorias, rak.)

Ein weiterer Brief Petermanns an Breusing datiert vom 15. Juli. Auch dieses Mal war Petermann gerade von einer Reise zurückgekehrt (14tägiger Schweizurlaub mit seiner Gattin). Selbigentags hatte er Kenntnis von dem bremischen Spendenbeitrag in Höhe von insgesamt gut 3.000 Taler Gold erhalten (Breusing-Petermann, 12. Juli 1868). Mehrfach finden sich Bezeugungen des Dankes. U. a. heißt es: "... So bleibt es in jeder Beziehung ein specifisch Bremer Unternehmen, oder durch Bremer Theilnahme möglich gewordenes und entstandenes. Ich meinerseits werde das nie vergessen, und mögen Sie mir zu Gute halten, wenn ich zu Zeiten böse, ungeduldig, eigensinnig, halstarrig war oder erschien."

Nach Auffassung Breusings stellte die gelungene Nordfahrt eine glänzende Rechtfertigung Petermanns dar. Er gratulierte Petermann zu dem Erfolg und berichtete, daß H.H. Meier den Wunsch geäußert hätte, mit ihm zu sprechen. Ferner vermeldete er, ein Comité unter der Leitung von Senator Buff hätte sich an die Planung eines großen Festes gemacht und ihn, Breusing, beauftragt, eine Vorabesinladung zu übermitteln: "Ich verspreche Ihnen, daß Sie Bremen befriedigt verlassen werden, ..." und weiter heißt es: "... Mir liegt im Augenblick nicht mehr auf der Seele, als daß ich Sie beschwöre, kommen Sie zu uns. Dr. Hermann Rohlf's bittet Sie mit seiner Wohnung vorlieb zu nehmen ..." (Breusing an Petermann, 13. Okt. 1868).

In seiner ausführlichen Antwort vom 21. Oktober nimmt Petermann die Einladung an. Seine Ankunft kündigt er für Sonnabend den 24. Oktober 6 Uhr 30 an, wobei er bereits Sonnabendnacht oder spätestens am Sonntag mit dem 11 Uhr Zug nach Gotha zurückzureisen gedenkt. Da die Festveranstaltung auf den Abend des 24. festgelegt war ist, müssen alle Gespräche mit Meier, Koldewey und anderen nach seiner Planung im Laufe dieses Tages erledigt werden. Es soll über die Berichtabfassung, die Verarbeitung der nautischen und geodätischen Daten, über die Verwertung der Sammlungen und andere mit der Abwicklung der vergangenen Expedition zusammenhängende Fragen gesprochen werden. Die Einrichtung und Planung einer neuen Expedition im Jahre 1869 soll allerdings das Hauptthema sein. "Schließlich", so bemerkt er, "dreht sich doch alles wieder um das Geld", und nachdem er einige pessimistische Überlegungen zu möglichen Finanzierungsquellen angestellt hat, folgt: "... Alle meine Hoffnung ist jetzt auf H.H. Meier. ... Wenn wir nicht schon am Sonnabend die nöthigen großen Summen irgendwie herzubekommen ..., könnte dann nicht mit Germania (meint *Grönland*, rak) & einem ganz kleinen Dampfer (neu zu bauend) weiter vorgegangen werden in 1869?"

Aufschlußreich ist ein noch nicht erwähnter Brief Petermanns an Rosenthal vom 26. März 1868, also aus dem Zeitraum, als die Expeditionsvorbereitungen im vollen Gange waren. Trotzdem ist dieser Brief offensichtlich mit einiger Mühe verfaßt. Petermann gibt hier seiner festen Hoffnung Ausdruck, daß Koldewey in der Lage sein wird, an der grönländischen Ostküste Breiten zwischen 80°N und 90°N zu erreichen. Mehrfach wird darauf hingewiesen, daß, wenn Koldewey die Küste erreicht (was ja andere vor ihm schon mehrfach schafften), es sehr leicht sein wird, hohe Breiten zu erreichen. Leider erfährt man nicht, auch nicht in Andeutungen, warum das Vorgehen unter der Küste so leicht sein sollte. Nach Ausführungen zur Geschichte der Entdeckung der Ostgrönlandküste heißt es dann: "... Und dann gehört Grönland zu Amerika, die weitere Erforschung wird gewissenmaßen den Abschluß des großen Werkes bilden, welches Columbus im J. 1492 begann, ..."

Petermann hatte Rosenthal erst am 20.3.1868 von seiner konkreten Expeditionsplanung berichtet. Da dessen Wal- und Robbenfangschiffe *Albert* und *Bienenkorb* aber schon am 20.2. Bremerhaven verlassen hatten, war man an Bord dieser Schiffe somit nicht in Kenntnis einer bevorstehenden deutschen Expedition nach Ostgrönland. Die *Bienenkorb* (Kapt. Hagens) hatte die feste Order, nach Abschluß der "Robbensaison" (20. Juni) die Ostküste Grönlands anzusteuern (Rosenthal an Petermann 8.7.1868). Der Kapitän der am 4. Juli von der Fangreise heimgekehrten *Albert* mußte von ungewöhnlich schweren und ausgedehnten Eisfeldern berichten, und die am 12. August in Bremerhaven einlaufende *Bienenkorb* konnte die Erreichung der Küste Grönlands nicht vermelden. (Der Kapitän hatte auf Grund des Wetters und der Eislage es für aussichtslos gehalten, länger andauernde Durchbruchversuche zu machen, wofür, schreibt Rosenthal, er diesen getadelt hätte; Rosenthal an Petermann, 13.8.1868.)

Petermanns Schreiben an Rosenthal vom 6. Oktober nahm schon Bezug auf die bevorstehende Heimkehr der *Grönland*:

"... Es freut mich ganz außerordentlich, ..., zu erfahren daß Sie die Expedition ... empfangen wollen in Bremerhaven, denn sie haben das gewiß verdient. Ich glaube, es hat gewiß keine der 100te arktischen Expeditionen besser und tüchtiger 4 Monate lang im Eise gearbeitet, als Koldewey und seine Leute."

Auch der Text der Depesche, die Petermann zur Willkommensfeier in Bremerhaven schickte und deren Verlesung ein "donnerndes Hoch" der Feiernden auf Petermann folgte, wie Rosenthal schrieb (Depesche Rosenthal an Petermann, 11.10.1868), ist erhalten: "Hoch der kleinen Germania und der großen Germania. Hoch den Führern der kleinen und der großen Germania".

Im Schriftwechsel Petermann mit Hochstetter, konnte letzterer von umfangreichen Geldsammlungen berichten, die in Wien eingeleitet worden waren, um die "Nordpolexpedition" zu unterstützen (10. Juni 1868).

Auch befand sich nach seine Worten ein "Circular" der Geographischen Gesellschaft mit einem Spendenaufruf in Vorbereitung (der Druck von 1.000 Exemplaren war geplant, der Versand fand Anfang August statt; Hochstetter-Petermann 2. Aug. 1868). Ferner schlug er vor, daß den Spendern der Aufsatz zur Nordpolexpedition aus PGM, Heft 6 kostenlos überlassen werde, "... in dem jeder der einen Beitrag leistet wenigstens auch etwas dafür in die Hand bekommen würde."

Petermann drückte in seiner Antwort vom 16. Juni seine Freude darüber aus, daß die Expedition so viel Beifall in Österreich gefunden hatte, und ermahnte Hochstetter, in seinem Eifer für die Sammlungen nicht nachzulassen. Das Aufschlußreiche an diesem Brief betrifft allerdings einen völlig anderen Sachverhalt. Petermann spricht zu diesem Zeitpunkt schon sehr bestimmt darüber, daß bei einer neuen Expedition die Naturwissenschaften von größtem Belang sein werden.

Zu einer Betrachtung der wissenschaftlichen Ergebnisse der Reise sei das Augenmerk zunächst auf die Ausarbeitung Freedens gerichtet. Grundlage dieses Artikels sind die umfangreichen meteorologischen, hydrographischen, nautischen (und "magnetischen") Daten der Koldeweyschen Wetter- und Tagebücher. Freedен begnügte sich nicht mit einer Aufarbeitung und Katalogisierung der Daten, sondern er versuchte mehrfach, aus diesen allgemeine Schlüsse zu ziehen. Diesbezüglich ist besonders der Versuch zu erwähnen, die vorherrschenden Winde im hohen Norden in ein globales Schema einzuordnen.

Die Eissituation des Jahres 1868 im Nordmeer, speziell den ungewöhnlich breiten Eissaum vor der grönländischen Küste, führte er durch Vergleich der beobachteten Lufttemperaturen mit einer Isothermenkarte weniger auf ungünstige Winde, als auf eine gravierende Anomalie der Sommermitteltemperaturen im Bereich Grönland-Spitzbergen zurück. Die als Vergleichsgrundlage benutzte Isothermenkarte stammte von dem international anerkannten Meteorologen Heinrich Wilhelm Dove (FREEDEN, 1869; PGM, 1869, S. 203 u. 212. Im folgenden werden die Seitenzahlen des PGM Abdruckes angegeben, da dieser im allgemeinen wesentlich leichter zugänglich sein wird als der originale Sonderdruck. Bemerkungen zu den verschiedenen Ausgaben siehe Fußnote 8-5.)

Zusätzlich zu der Präsentation und der Analyse der Daten bietet der Artikel im einleitenden Teil auch noch einige Expeditionsdetails und Erläuterungen zu den Beobachtungsverfahren, die der Koldeweysche Bericht nicht enthält.

Von den allgemeinen Bemerkungen des Artikels seien herausgegriffen, die Prognose eines Spitzbergentourismus (S. 213), Gedanken zur Wahrscheinlichkeit eines landfreien Polarmeeres mit einem Vorschlag zur Polerreichung, gemäß dem, nach einer Überwinterung auf Walden Island, im Stil Parry's per Schlittenboot nach Norden vorzustößen sei (S. 211). Ferner der Hinweis darauf, daß es keinen Beweis dafür gibt, daß

die See in der Nähe der grönländische Küste für einen Vorstoß per Schiff nach Norden der geeignete Weg sei (S. 212).

Erwähnenswert ist der Tagebuchauszug mit der täglichen Mittagsposition und meteorologischen Angaben und Bemerkungen (S. 205- 207).

Die in Freedens Arbeit vorgestellten Messungen betreffen im einzelnen:

1. Strömungsverhältnisse. Diese versuchte man während der gesamten Reise zu registrieren. 54 numerische Werte werden angegeben (Tagesmittelwerte der Oberflächenströmung), wobei der Schwerpunkt der Beobachtungen die grönländische Küste betrifft (S. 204).

2. Isothermenkarte der Oberflächentemperatur des Nordmeeres, die für den Zeitraum Juli, August, September repräsentativ sein soll, und auch als Hinweis auf das Einflußgebiet des Golfstromes verstanden wird. Es werden nicht nur die während der Expedition im 4stündigem Abstand ermittelten Werte verarbeitet, sondern auch Werte von norwegischen Küstenstationen, die Freedens durch Prof. Henrik Mohn (Universität Kristiania) erhielt.

3. Lotungen mit Aufnahme von Grundproben wurden 39 mal erfolgreich durchgeführt. 6 Lotversuche blieben erfolglos, da kein Grund gefunden wurde. Die tiefste erfolgreiche Lotung fand auf 546 m Tiefe statt. Die maximale mögliche Lottiefe betrug etwas über 700 m.

Die Grundproben wurden durch Ehrenberg bearbeitet. Diese Bearbeitung gestaltete sich aber als schwierig, da die Proben durch die Lotspeise kontaminiert waren. Die Lotspeise war, wie üblich aus Talg, um die Grundprobe festhalten zu können, oder um Abdrücke des Bodens kenntlich zu machen. Neuere Loteinrichtungen waren kürzlich verfügbar geworden. (S. 209; vergl. auch EHRENBERG, 1868 u. KOLDEWEY, 1874, Bd. 2, S. 439.) Freedens bemerkt, daß die Lotungen, insbesondere durch die Detektion von Meeresbodenerosionen, wertvolle Hinweise auf Tiefseeströmungen geben können.

Es sei noch vermerkt, daß Petermann bezüglich der Lotergebnisse, respektive der Lotausrüstung, später sehr scharfe Kritik an Breusing, Freedens und Koldewey geübt hat.

4. "Tiefseetemperaturmessungen" wurden bis zu einer Tiefe von 310 m durchgeführt, 24 Stationswerte werden angegeben. Diese zeigen nach Freedens u. a. eine "Überflutung des Polarstromes durch den nördlich abzweigenden Arm des Golfstrom". Zu den Werten der Expedition wurden auch 12 Werte von der norwegischen Küste, die von Mohn zur Verfügung gestellt worden waren, mitberücksichtigt (S. 211).

5. Winde und Wettererscheinungen werden, in tabellarischer Form geordnet (S. 214 und 215), übersichtlich präsentiert.

6. In Kenntnis einschränkender Bedingungen wird versucht, die Meßwerte von Luftdruck, Lufttemperatur, Nebel und Niederschlag in Beziehung zu setzen (S. 217).

7. "Magnetische" Messungen beziehen sich nur auf die Feststellung der Deklination. In Kenntnis der einschränkenden Bedingungen, es wird die Qualität einzelner Messungen diskutiert, wird aus 50 Meßwerten eine

Isogonenkarte abgeleitet, und an ältere Arbeiten von Sabine anzupassen versucht. (Ergänzende Bemerkungen siehe Fußnote 8-6.)

Daß auf Spitzbergen Gesteinsproben gesammelt wurden, geht aus Koldewey's Expeditionsbericht hervor, auch wurde Treibholz zur Untersuchung seiner Herkunft aufgefischt. Wer diese Proben bearbeitet hat, und ob Publikationen hierüber erschienen sind, ist nicht bekannt. Verschiedene Versteinerungen hatte Koldewey an Prof. Seebach, Göttingen, zur Bearbeitung übergeben; um Pflanzenversteinerungen aus arktischen Gebieten bemühte sich auch Oswald Heer, Zürich. Freeden sagt in der Einleitung zu seiner Arbeit (S. 202), daß für merkantilische, ethnographische, zoologische, mineralogische, geologische und botanische Zwecke die Expedition nahezu nichts beitragen konnte.

Zu den wissenschaftlichen Ergebnissen sind auch die Landaufnahmen in Ostspitzbergen und an der Westküste von Nord-Ost-Land zu rechnen. Diese wurden durch Petermann bearbeitet und erschienen Anfang des Jahres 1871 (KOLDEWEY, 1871, PGM, EH Nr. 28, 1871, Tafel 2). Dadurch erinnern eine Reihe von geographischen Namen in der Hinlopenstraße noch heute an die 1. deutsche Nordfahrt. Petermann machte keine Angaben zur Datenbasis der Karte. Hierüber berichtet aber mit vielen Einzelheiten Koldewey's Begleitbrief, den er am 2. November 1868 an Petermann abschickte. Danach dienten als astronomisch bestimmte Fixpunkte Thumb Point und "die Landspitze der Deutschen Bucht" (vermutlich Cap Torell). Die Genauigkeit der Ortsbestimmungen, die aus mehreren Beobachtungen gemittelt worden sein soll, gibt Koldewey mit 1 Bogensekunde in der Breite (185 m) und mit 1 Bogenminute in der Länge (338 m) an. Man erfährt leider nicht, wie die 3 Höhenangaben der "Wilhelms Insel" gestützt sind.

Aus den oben dargelegten Einzelheiten erkennt man, daß die Behauptung Wellers, das Hauptverdienst der Expedition bestehe in der Aufnahme von mehreren Küstengebieten Spitzbergens, unrichtig ist (WELLER, 1911, S. 90).

Auch Rüdiger wird der Expedition in seiner Darstellung nicht gerecht (RÜDIGER, 1912, S. 52/53). ABEL/JESSEN, 1954 erwähnen eine neuere Würdigung der Vermessungsergebnisse durch den kanadischen Geographen H.R. Thompson (ARCTIC, 1953, S. 213).

Zu den wissenschaftlichen Ergebnissen im weiteren Sinne ist auch Koldewey's Reisebericht zu rechnen. (KOLDEWEY, 1871; nicht zu übersehen ist, daß Koldewey wichtige Werke über Fahrten ins Nordpolarmeer zitiert.: Beechy, 1843; Parry, 1827; Scoresby, 1825. Phipps, 1777 wird im Text erwähnt, aber nicht zitiert.) Seine Reflexionen über Stromursachen und über das Deviationsproblem sind durchaus lesenswert und beweisen das wissenschaftliche Niveau des Verfassers. Trotz der relativen Kürze dürfte Koldewey's Bericht der 1. deutschen Polarfahrt ein guter Platz in der Liste der "klassischen" Polarreiseberichte zustehen.

Einer Kurzdiskussion soll zunächst eine Würdigung der seemännischen Leistung Koldeweys und seiner Besatzung vorangestellt werden. 3.500 sm unter den herrschenden Wetterbedingungen ohne ernsthafte Zwischenfälle zu überstehen, beweist eine umsichtige und kenntnisreiche Führung des Schiffes, wobei besonders zu berücksichtigen ist, daß die Schiffsführung permanent durch Beobachtungstätigkeit beansprucht wurde. Diese Beurteilung kann eine gewisse Objektivität beanspruchen, da die *Grönland* mit der Originaltakelung, heute noch uneingeschränkt segelbar ist. (Weitere Angaben zur *Grönland* siehe Fußnote 8-7.)

Daß Koldeweys Leistung auch von seinen Zeitgenossen anerkannt wurde, ist hier hervorzuheben, da später von Petermann abwertende Urteile verbreitet wurden.

Wenn Breusing beispielsweise unmittelbar nach der Expedition an Petermann schrieb (13. Oktober), "Sie sind glänzend gerechtfertigt", so kann sich das natürlich nicht auf die Expeditionsergebnisse beziehen, denn von den Zielen der Expedition, wie sie Petermann publiziert hatte, wurde bekanntlich keines auch nur annähernd erreicht. Der Ausdruck bezieht sich auf die Tatsache, daß es sich als sinnvoll erwiesen hatte, mit einer kleinen "Jacht" auf eine Forschungsfahrt zu gehen. Die "glänzende Rechtfertigung" bestand darin, daß Koldewey mit seiner "Nußschale" heil, und zudem um viele Beobachtungen und Erfahrungen reicher, zurückgekehrt war.

Die Erfahrungen bestanden im Kennenlernen der Beschaffenheit des Eises vor Grönland. Zum anderen mußte Koldewey erkennen, daß man insbesondere für die Aufnahme hydrographischer und ozeanographischer Daten, wenn diese einem wissenschaftlichen Anspruch gerecht werden sollten, sowohl personell als auch instrumentell viel weitreichender als bis dahin angenommen, ausgerüstet sein mußte.

Unübersehbar ist jedenfalls, daß die erste deutsche Nordpolarfahrt im Jahre 1868 unter der Führung von Carl Koldewey die Tradition der deutschen Forschungsschiffahrt begründete.

## Zusammenfassung des 8. Kapitels

Mit der Hypothek einer überzogenen, 38 Paragraphen umfassenden Instruktion verließ Kapitän Koldewey mit den Steuerleuten Hildebrandt und Sengstacke sowie 9 weiteren Mannschaftsmitgliedern am 24. Mai 1868 mit der "nordischen Jacht *Grönland*" den Hafen von Bergen. Zweimal, Anfang Juni und Ende Juli, versuchte er, zwischen 73°N und 79°N vergeblich die Ostküste Grönlands anzusegeln. Auch ein zwischenzeitlich unternommener Vorstoß nach Osten, zwischen der Bäreninsel und Spitzbergen, scheiterte an der Eis- und Wetterlage.

Schnell gelang dann Anfang August die nördliche Rundung Spitzbergens und das Einlaufen in die Hinlopenstraße, die er bis an die Südostecke von Nord-Ost-Land verfolgen konnte. Die Idee, von hier aus ostwärts nach "Gillis Land" (Kvitöya) vorzustoßen, erwies sich als undurchführbar. Im Zuge der Heimreise gelang es noch, bis zu einer Breite von 81°5'N aufzukreuzen. Am 11. Oktober in Bremerhaven einlaufend, wurden die Expeditionsteilnehmer ehrenvoll begrüßt.

Die Bedeutung der ersten Nordfahrt bestand, außer daß man wichtige Erfahrungen mit den Eisverhältnissen vor Ostgrönland gemacht hatte, darin, daß man erste Vorstellungen davon bekam, wie eine Schiffsexpedition, der man vielseitige wissenschaftliche Aufgaben zuwies, ausgerüstet werden muß.

## Fußnoten zu Kapitel 8

### Fußnote 8-1:

1937 konnte Johannes Georgi, im Zusammenhang mit einer Kurzbiographie aus Anlaß des 100sten Geburtstages Koldeweys, noch aus dem Wetterbuch der Reise zitieren, das sich demzufolge im Archiv der Seewarte befand.

Die vorerwähnte Reproduktion des Koldeweyschen Berichtes (Jacht "Grönland im Eismeer", Stalling Verlag, 1979) ist ohne bibliophilen Reiz. Sie gewinnt allerdings dadurch an Bedeutung, daß ihr eine Schiffsbiographie der *Grönland* aus der Feder des Direktors des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven (DSM), Gert Schlechtriem, vorangestellt ist.

### Fußnote 8-2:

Die Deviation, die schiffsspezifische Kompaßabweichung von der mißweisenden Nordrichtung, die sowohl mit dem Aufstellungsort des Kompasses an Bord als auch mit dem Schiffsort variiert, wird, als Funktion des Kurswinkels dargestellt, hier als "Lokalattraktion" bezeichnet. Im weiteren Text gebraucht Koldewey meistens den Ausdruck "örtliche Ablenkung". Diese Ausdrücke sind leicht zu verwechseln mit dem Begriff Ortsmißweisung oder Deklination, der den Winkel zwischen der geographischen Nordrichtung (rechtweisend Nord) und der Horizontalkomponente des erdmagnetischen Feldvektors (mißweisend Nord) bezeichnet. Navigationshistorisch interessant ist, daß die Deviationstabelle durch Vergleich zweier Kompassse gewonnen wurde, wodurch die Kenntnis der Deklination eliminiert wurde. Die Diskussion dieser Methode sprengt offenbar den Rahmen dieser Arbeit, und muß Verfasser diesbezüglich auf eine demnächst neu erscheinende Fassung seines Aufsatzes "Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Schiffskompassse" verweisen.

### Fußnote 8-3:

Gillis Land wird heute als Weiße Insel oder Kvitöya bezeichnet. Die Insel ist ungefähr 10 sm breit und 30 sm lang, wobei sich ihre lange Achse etwa in die Richtung 68° erstreckt. Als höchste Erhebung werden 410 m angegeben. Die Koordinaten der Südwestspitze (Andreenes) der ca. 40 sm östlich von Nordaustland (in Petermanns Karten Nord-Ost-Land) gelegenen Insel, sind ca. 80° 5' N, 31°30' E (DHI, Karte No. 155, 13. Ausgabe, 1990).

Unübersehbar hat Gillis Land lange Zeit die Phantasie der Nordpolarentdecker angeregt. Davon ist noch heute etwas zu spüren, wenn in der DHI Seekarte No. 156, Ausgabe 1987, auf den Koordinaten 81° 50' N 37° 30' E, Gillis Land als mögliches Land eingetragen ist.

Die Quelle für diese kuriose Eintragung kann allerdings nicht FORSTER, J.R., 1784, S. 492 sein. Hier findet sich bezüglich Gillis Land folgende Bemerkung:

"Endlich findet sich gerade unter dem 80 Gr. N. Br. und 25 geographische Meilen ostwärts vom Nordoster Lande auf Spitzbergen, eine Anzeige eines hohen Landes. Dies ward von einem sehr erfahrenen und geschickten (holländischen, rak) Grönlandsfahrer Nahmens Cornelius Gillis im Jahre 1707 entdeckt. Er war ohne irgend ein Stück Eis zu sehen, nordwärts der sieben Eilande, weit hinaus über den 81. Grad geseegelt, denn lief er ostwärts, und zuletzt südöstlich, so daß er stets im Osten des Nordoster Landes blieb, und zuletzt im 80 Gr. 25 Meilen von demselben, ein sehr hohes Land sahe, welches wohl niemand vor ihm gesehen hat. Van Keulen hat dieses Land, bloß auf diese von Capitain Gillis erteilte Nachricht, seiner Charte von Spitzbergen einverleibet. Siehe Barringtons Miscellanies. London 1781. p. 80 & 85."

Petermann wußte über die Quellen zum Gillis Land offenbar gut Bescheid. Wieso er dann nach verwirrender Diskussion zu dem Schluß kam, Gillis Land läge unter 81°30' N 38° E, ist völlig schleierhaft (PGM, 1872, S. 111, 112, und Tafel 5).

Die Quelle, die er angab, "Barrington and Beaufoy, The possibility of approaching the Pole, p. 144-145", lag vor. Diese ist völlig unzweideutig eine Stützung der Angaben Reinhold Forsters, mit der Abweichung, daß die mutmaßliche Entfernung des Gillislandes von Nordaustland nicht mit 25 geographischen Meilen, sondern mit 25 Seemeilen angegeben wird (BARRINGTON, BEAUFOY, 1818). Da in England jedoch die Begriffe "Sea Mile" und "Geographical Mile" identisch gebraucht wurden (1855, 1 Meter, nach BEHM, 1866, Hülftabellen S. XII), scheint hier kein Widerspruch zu bestehen.

Zu bemerken ist noch, daß gelegentlich auch Svensköya (nach Petermann Schwedisches Vorland; die westlichste Insel des sich rund 50 sm in Ost-West-Richtung erstreckenden Archipels, der den Namen Kong Karls Land trägt), die 35 sm südöstlich der Südspitze von Nordaustland liegt, mit Gillis Land verwechselt wurde. (Vergl. Kap. 13, S. 206 u. 207 sowie Fußnote 13-6.)

#### Fußnote 8-4:

Petermann an Breusing 5. Mai 1868

Umgeschrieben nach Original und Kopie, die in Kleinigkeiten voneinander abweichen. Die Kopie war im allg. besser lesbar. Textverluste konnten durch die gleichzeitige Benutzung von Original und Kopie weitgehend ausgeglichen werden.

Hochverehrter Freund,

In meinen an H. Hildebrandt offen mitgegebenen Zeilen, vom 30. alt. habe ich Sie um Verzeihung gebeten wegen des Ausdrucks "Lumpenpack" der freilich durch Ihre eigene Schuld zu Ihrer Kenntnis kam und von Ihnen mit allem Eklat in die Öffentlichkeit gezerrt worden (ist, rak). Ich habe gern auch öffentlich vor Ihnen Abbitte thun wollen, weil ich das gute Bewußtsein habe, daß ich damit nichts Böses habe thun, sondern bloß meine Zähne habe zeigen wolle, beißen wollte ich nicht und zumal Sie nicht. Aber ich bin Ihnen eine Erklärung über Wort und Meinung schuldig, wie nicht minder andern Leuten, z. B. der Firma J. Perthes, und auch mir selbst. Einseitig urtheilende und urtheilen Müßende, die bloß Ihre Abtrumpfung vom 29. alt. und meine Abbitte vom 28. alt. kennen, können bloß die eine Seite und können deswegen kein Urtheil geben.

Wenn ich auch keine Zeit für solche Erklärungen habe, so ist jetzt die Sache so sehr zu einer ehrenrührigen geworden, als daß sie nicht ein Freund dem anderen, schuldig wäre (die Erklärung).

Und dann kann ich in diesem Augenblick zum ersten Male mit etwas Ruhe denken und schreiben, weil gestern telegraphisch das Letzte geschehen ist. Durch Anleihe von 4.200 rc Gold und telegraphischer Anweisung via Lenheim in Gotha, an Fritze und Gerdes in Bremen für Mohr in Bergen für Koldewey. Alle verdammten Critikereien, Zweifel, Mäkelcien, Ängstlichkeiten, Verweigerungen und Hohn nützen den kleinlichen unter meinen deutschen Brüdern nicht mehr um die Sache herabzusetzen, zu erdrücken und tot machen. Koldewey und Hildebrandt sind mir wohl jetzt schuldig sich nicht mehr irre machen zu lassen.

Auf Ihren Brief an die Firma J. Perthes, vom 24. alt. habe ich Ihnen also jetzt zu erklären, daß ich mit Lumpenpack nicht Sie und Herrn Mohr meine. Im Gegentheil Sie haben das Allerrichtigste zur Expedition gethan, wie ich das des Näheren in meinem Berichte für Heft 6 öffentlich ausspreche. Auch die Bremer im Allgemeinen meine ich damit nicht, überhaupt niemand persönlich, sondern bloß diejenigen, die aus irgend einem Grunde unser Unternehmen unterstützen könnten, schließlich es aber nicht thun. Ich will Ihnen nur ein paar bestimmte Beispiele von meinem "L." vorführen.

## Briefseite 2

Ich schicke voraus daß es sich jetzt nicht mehr um Worte, sondern um Thaten handelt. Nachdem ich drei volle Jahre lang der Sache große Opfer gebracht, und schließlich mein Alles und darüber hinaus in Geld, mein Alles in Ehre einsetze, verdiene ich ein klein wenig Vertrauen, Anerkennung und Unterstützung seitens Deutschland und der 60 Millionen Deutschen. Aber meine Bestrebungen sind besser im Ausland anerkannt, als in Deutschland.

Ich habe 14 Jahre lang den oft merkwürdigsten und unbescheidensten Ansprüchen zu genügen gesucht, ich habe mich stets als gutwilliger und gutmüthiger, hilfsbereiter Knecht des allgemeinen Publikums bewiesen, warum sollte das in diesem Falle das Publikum nicht erwidern, besonders wenn es sogar das Ausland thut? Wenn die Expedition in See gegangen sein wird, gehe ich noch nach England, übermorgen über 14 Tage, am 21. Mai.\* Bis zu diesem Augenblick hat man mir von keiner Seite thatkräftige Theilnahme in Deutschland erwiesen, außer in 2 oder 3 Fällen. Ich denke nicht daran den Leuten "die Pistole auf die Brust zu setzen"; ich werde aber keinen Augenblick zögern, die Freundlichkeit anzunehmen die mir England bietet.

In dem Falle muß es manches "Lumpenpack" in Deutschland geben, wenn man mir nach dreijährigen anstrengsten Opfern eine solche Bagatelle versagte. Die preußische Regierung berief mich zur königlichen Commission nach Berlin, und gab mir weder Entschädigung noch Diäten, das ist "Lumpenpack".

Vorigen Herbst machte ich die Reise nach Bremen und Bremerhaven, ausschließlich zu dem Zweck, den Bremer Reichthum um Interesse und Unterstützung für dieses erste deutsche nautische Unternehmen anzusprechen. Es sind nun schon 8 Monate vergangen, ohne daß sie nur 1 Pfennig spenden. Als der Bremer Reichthum zu mir, einem armen Binnenländer, kam, um Geld und Unterstützung für den Bremer Reisenden Gerhard Rohlfs, da habe ich mich anders gezeigt. Dieser Bremer Reisende war mitten in der Wüste festgefahren, viel schlimmer wie Koldewey in Bergen, er erhielt durch meine Gutmüthigkeit sofort, am nämlichen Tage 5000 Francs. Er erhielt durch meine Bemühungen direkt überhaupt gegen 5000 Thaler. G. R. würde nicht die goldene Medaille der königlich geogr. Gesellschaft dieser Tage bekommen, wenn ich nicht wäre, und wenn nicht meine Verarbeitung seines flüchtigen Reisetagebuches ihm einen gründlichen und wissenschaftlichen Boden gegeben. Er hätte Deutschland anstatt zur Ehre, zu Blamage gereicht, wenn ich ihn in der Wüste hätte sitzen lassen.

## Briefseite 3

Gerhard Rohlfs selbst erkennt das an, aber die Bremer nicht, oder sie haben es erst noch zu beweisen. Wenn doch nur ein Einziger bis jetzt eine Zeichnung gemacht oder eine einzige Andeutung eines Aufrufs in einem Bremer Blatt geschehen, oder mir nur ein einziger Thaler überschickt wäre. Glauben Sie, daß ich noch einmal selbst nach Bremen kommen müßte, um wie ein Betteljunge herumzulaufen? Glauben Sie, daß ich die überaus trockenen & oberflächlichen & flüchtigen Tagebücher Rohlfs zu meinen geographischen Arbeiten nöthig hätte? Ich kann jeden Tag viel bessere Sachen aus allen Theilen der Erde bekommen. Da habe ich z. B. die Reise und Aufnahmen der Indischen Punditen vom Brahmaputra.

Alle Rohlfschen Sachen zusammengenommen sind nicht halb soviel wert, als diese eine Arbeit von Indischen Eingeborenen.

Ich habe aber aus wahren Patriotismus jahrelang für meine Bremer Brüder mich angestrengt, wenn Bremen das nicht anerkennt und beth... so ist Bremer "Lumpenpack".

Ich will nicht davon sprechen, daß Bremen für dieses nautische Unternehmen wohl ein paar Thaler aufwenden könnte, schon Ihrethalben, der Sie die Bremer Marine mehr als andere auf den Damm bringen durch Ihre Schule und Schüler.

Bremen hat in den letzten 36 Jahren nicht weniger als 1.019.630 von uns armen Binnenländern fortgeschafft, und dabei wohl 40 Millionen Thaler allein verdient, an uns armen schweißtriefenden Binnenländern. Wenn ein Binnenländer 8 Monate um Hülfe ruft, so ist Bremer "Lumpenpack" wenn es nicht hört.

Als ich im vorigen Jahre für meinen deutschen Bruder K. Mauch Unterstützung brauchte, da habe ich soviel Patriotismus gehabt, mich nicht nach England zu wenden, habe auch aus dem deutschen Binnenlande 2636 rc bekommen, aus Bremen und Hamburg zusammen 78 Thaler (durch binnenländische Verwendung). Die reichen Bremer haben für ihren Bremer in Gotha und England gebettelt, das ist "Lumpenpack".

Selbst das scheint ihr silberhartes Goldgemüth nicht gerührt zu haben, wenn es bis dazu kommt, daß ihr Wohltäter Breusing anzunehmen in der Lage sich sieht, die Effekten der ersten deutschen Nordpol-Expedition müßten vielleicht "mit großem Schaden verkauft werden", aus Mangel an pekuniärer Unterstützung.

#### Briefseite 4

Es wundert mich nicht nach den Dingen, die ich von Bremer Häusern erfahren, wo unter der Marke der Frömmigkeit merkwürdige Geschäfte gemacht wurden.

Freunde von mir haben mich gefragt: "Was die Bremer für meine Nordpol-Expedition in klingender Münze gethan hätten? nachdem ich soviel für G. Rohlf's gethan". Auf meine Antwort fingen sie von der Geschichte des deutschen Schützenfestes in Bremen an.

Aber Sie werden mich immer und immer wieder fragen: "Wer ist denn hier das "Lumpenpack" ? und wenn es dann einmal sein muß, so will ich auch eine der Personen herausgreifen. Hermann Rohlf's hat sich mir stets als nobler und anständiger Mensch gezeigt.

Nach der von mir in Händen gehaltenen Handschrift von Konsul H.H. Meier und anderen Mittheilungen, kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß es schon vor der Casseler Sitzung zwischen Leuten wie ihm und Benningsen abgekartete Sache war, die 60.000 rc für ein Spital zu geben, oder vielmehr nehmen. Es ist ganz richtig, daß sie nicht für die Expedition verwandt wurden, dafür sind sie nicht gesammelt. Aber auch für ein Spital sind sie nicht gesammelt und die Sammler sind darum von einer Clique einfach betrogen worden. Ich werde das (zwh) in alle Welt hinausreißen, wenn es nöthig sein sollte. Es wäre für H.H. Meier Grund genug gewesen, um für unsere Sache, für die Alle (zwh) besonders sich so aufgeopfert, in seine Tasche zu greifen. Wenn er sich statt dessen über diejenigen, die sich dafür interessieren, lustig macht, so ist das nicht hübsch. Ich kann mir nicht denken, wer Ihnen gesagt hat: "Hochherzigkeit in einem Droschkenkutschers finden, wenn der Kerl einen für sein gutes Geld fährt?"\*\*Wer hat denn "gutes Geld" gegeben? Rosenthal hat mir doch wenigstens 150 rc geschickt, das Einzige, was ich bis zu diesem Augenblick von der ganzen Unterweser erhalten.

Die Firma Justus Perthes gab für den Wernerschen Versuch, der nicht im entferntesten so gut angelegt wurde, wie unsere Expedition in der "Germania" (meint *Grönland*, rak), 1.000 rc. Die Firma, das kann ich Sie versichern, unternehmen den Grundemann'schen Allg. Missionsatlas nicht als Geld-Spekulation. Sie thut dabei für Wissenschaft, Kultur und Bildung ein großes gutes Werk und wird schließlich vielleicht nicht einmal ihre Kosten decken. Grundemann ist jetzt nach Amerika gereist, in Angelegenheiten dieses guten Werkes, die Firma hat ihm auf 4 Monate Urlaub und obendrein 500 rc gegeben. Um eine Überfahrt

#### Briefseite 5

beim Lloyd zu bekommen, haben Grundemann und ich uns dem Herrn H.H. Meier vor die Füße geworfen, uns so erniedrigt wie zwei bescheidene Leute sich nur vor einem Geldprotzen erniedrigen können. Was hat "dieser Kutscher", dieser König von Bremen, der seine Pferde aus Marmorkrippen fressen läßt, der deutschen Kultur und Wissenschaft geantwortet?" er solle gegen Zahlung der Zwischendeckspassage in der 2. Kajüte befördert werden: Das ist mein Lumpenpack". Denn das war für Grundemann und mich eine Behandlung, wie man sie höchstens einem abgerissenen Schuster bietet. G. hat sich darauf hin nach Hamburg gewandt, und sofort ganz freie Überfahrt und zurück erhalten.

Auch der Wurm krümmt sich wenn er getreten wird; auch die bescheidene deutsche Wissenschaft und Kultur haben ihre Rechte gegenüber dieser Art von Geldprotzenthum. Millionäre wie H.H. Meier würden vielleicht heute noch in den

Pfahlbauten herumkriechen, wenn es keine Männer der Wissenschaft, keine Forscher zu Land und Wasser gegeben hätte, oder wir Europäer wären jetzt höchsten so weit wie die chinesischen Krämerseelen.

Es gibt auch einen After-Patriotismus, es gibt einen Patriotismus von Worten und einen von Thaten, und da muß ich es auch Ihnen, hochverehrter Freund, offen gestehen, daß Sie mich wegen Luxemburg einen Quartaner, und die Anstalt eine unpatriotische Anstalt" gescholten haben.\*\*\* Die Anstalt hat ..... ich will lieber Nichts weiter sagen. Wollen sehen, ob einer in Bremen für diese gut angelegte Nordpolsache 1.000 rc giebt. Verkleinern und bekritteln, wie Lammers unsere Expedition ist leicht, in Geldsachen handelt es sich darum zu zeigen, ob er besser ist als der andere oder nicht.

Ich verbleibe  
mit innigster Verehrung & dankbarster Freundschaft  
Ihr  
treu ergebener  
A. Petermann

Eine Notiz auf dem Original mit flüchtiger Hand von Petermann lautet:  
Sache bei den 2. Brief (er & ich bewenden lassen)

\* Die Reise geschah anlässlich der Annahme der Goldmedaille der RGS. Eine weitere Goldmedaille wurde an Gerhard Rohlfs verliehen; einige Einzelheiten dazu siehe in PGM S. 229 in einem kurzen Beitrag von Ernst Behm.

\*\* Diese Stelle bezieht sich auf eine Briefäußerung Breusings an Petermann (1. März 1868), in der Breusing Petermann darum bittet, nicht Rosenthal ständig öffentlich als hochherzigen Gönner für die Nordpolsache darzustellen. (Vergl. Kap. 7.)

\*\*\* Zu diesem Vorwurf gibt es eine ausführliche Stellungnahme Breusings in einem Brief an Petermann vom 9.6.1868.

#### **Fußnote 8-5:**

Der Abdruck ist gegenüber dem Original minimal gekürzt, und enthält zwei Petermannsche Fußnoten. Dem Original ist allerdings eine größere und ausführlichere Karte beigegeben als dem Abdruck, in dem keine Isogonen (Linien gleicher Mißweisung) und keine Isometralen (Linien gleicher Abweichung vom Mittelwert der Lufttemperatur; der Begriff geht auf Dove zurück), eingezeichnet sind. Die Beigabe der Isogonen wäre mit Sicherheit von großem Interesse gewesen, nicht zuletzt wegen ihres fast meridionalen Verlaufes und des steilen Gradienten im Nordmeer. Aus der Bestimmung der Ortsmißweisung an Bord ließe sich in diesem Seegebiet mittels Isogonenvergleich eine ungefähre Nord-Süd Standlinie ermitteln. Im übrigen ist in der Petermannschen Karte die Projektion geändert. Statt der Mercatorprojection, in der die Karte Freedens entworfen ist, findet sich hier eine Polarprojektion.

#### **Fußnote 8-6:**

Daß Koldewey das Deviationsproblem sehr genau nahm, wird in seinem Expeditionsbericht deutlich. Es gab mehrfach Gelegenheit, z. B. auf dem Eis, die Deklination genau zu messen, wodurch er dann jeweils gute Deviationswerte erhielt. Er konnte feststellen, daß die Qualität seiner Tabelle konstant gut war. Die Betonung liegt hier auf dem Wort konstant, denn in Unkenntnis der Methode einer breitenbeständigen Kompensation, war er sich sehr wohl darüber im klaren, daß die Deviation über die Änderung des das Schiffseisen induzierenden Feldes auch eine Funktion des geographischen Schiffsortes ist.

**Fußnote 8-7:**

Der heutige Eigner des Schiffes ist das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Von diesem werden die Maße des Schiffes wie folgt angegeben:

Länge in der Wasserlinie : 18,16 m; Länge über Alles : 29,30 m; Breite 6,06 m;

max. Tiefgang 2,30 m; Segelfläche am Wind 216 m<sup>2</sup>; Segelfläche vorm Wind 297 m<sup>2</sup>.

Bauwerft: Toleff Toleffsen in Skanevik bei Bergen, Bauj. 1867.

Das Schiff ist heute mit einem luftgekühlten Dieselmotor von 100 KW Leistung ausgerüstet.

## Kapitel 9

### Die Vorbereitungen zur 2. deutschen Nordpolarfahrt

#### Vorbemerkung zur Quellenlage:

Die Vorbereitungen zur 2. deutschen Nordfahrt zwischen November 1868 und Ende Februar 1869 werden hier erstmals ausführlicher dargestellt. Dazu wurden im wesentlichen der Briefwechsel zwischen Petermann und Albert Rosenthal (Bremerhaven) sowie zwischen Petermann und Koldewey aus dem Archiv der Hermann Haak Verlagsgesellschaft, Gotha (AHHVGG; vergl. Vorbemerkung zu Kap. 3) und 2 Briefe aus der Akte Moritz Lindemans aus dem Staatsarchiv Bremen (StA-HB, Akten der Geographischen Gesellschaft in Bremen, 1869-1972) benutzt.

Ab Anfang März 1869 nehmen die Planungsaktivitäten schlagartig zu und verlagern sich von Gotha nach Bremen. Bei Zitaten aus Archivalien mit Daten ab März 1869 liegt, wenn nicht extra bezeichnet, stets das Material der Geographischen Gesellschaft in Bremen zugrunde (Fußnote 9-1). Die Signatur dieser Archivalien, StA HB; 7,1023, Aktenno., Dokumentenno., wird nicht jedesmal angegeben. Abgesehen davon, daß nur in wenigen Akten die Archivalien durchnummeriert sind, ist der gesamte Bestand chronologisch geordnet, und somit eindeutig zugänglich (2 Akten von Moritz Lindeman wurden bis Februar 1870 parallel zu den Vereinsakten geführt; einige Unterlagen zu speziellen Punkten liegen gesondert; ein Bestandsverzeichnis ist vorhanden). Die Briefverweise mit den Angaben wie Absender, Empfänger, Datum sind somit eindeutig und verursachen keine Schwierigkeiten bei der Auffindung der Briefe.

Am 20. Oktober 1868 erhielt Petermann von Senator Buff eine offizielle Einladung zu einer Festveranstaltung nach Bremen für Sonnabend den 24., 19 Uhr. Als Sinn dieser "größeren Vereinigung unserer Mitbürger" benannte Buff die Anregung und Förderung einer 2. Nordpolfahrt.

"Es ist für mich eine Ehre und angenehme Pflicht, Ihrer gütigen Einladung Folge zu leisten", lautete Petermanns Drahtantwort.

Daß es sich bei der geplanten Feier um ein gesellschaftliches Ereignis großen Stils handelte, ist unstrittig. Da sich "fast der gesamte Senat", ferner "die ganze Handelskammer" zur Festteilnahme angemeldet hatte, sah man sich gezwungen "unter den sich Meldenden" eine Auswahl zu treffen, wie Breusing am 20.10. an Petermann schrieb. Dieser Brief teilt ferner mit, daß H.H. Meier am Samstagnachmittag zur "Conferenz" bereit sei, "um den Plan der nächsten Expedition wo möglich festzustellen und über die Mittel zur Ausführung zu beraten." Auch Rosenthal wurde dem vorzitierten Brief zufolge zur Teilnahme an dieser Konferenz eingeladen (AHHVGG).

Offenbar ist über die Konferenz, an der ferner Breusing und Koldewey teilnahmen, kein Protokoll geführt worden. (Hinweise zum Inhalt und zur Beteiligung an der "Conferenz" vergl. HANSA, 1868, S. 1027 bzw. identisch "Weserzeitung" vom 25.10.1868. Der von Moritz Lindeman

verfaßte Artikel zitiert ausführlich aus der Festansprache des Senators Arnold Duckwitz und aus der Rede Petermanns.)

Petermann reagierte prompt auf die Gespräche in Bremen. Am 31. Oktober schrieb er an Breusing: "Anbei die von mir gewünschten Notizen bezüglich des Planes für 1869, von dem ich mit letzter Post die beiden ersten fertig geworden Exemplare an Herrn Konsul Meier, mit dieser ein Exemplar auch an Koldewey & Rosenthal schickte" (AHHVGG).

Dieser Plan mit dem Titel "Roher Umriß eines Planes für die Deutsche Nordpolar=Expedition" besteht aus 25 Paragraphen und einer beigelegten Routenkarte. Es ist dieses jedoch kein wirklich neuer Plan, denn er enthält alle Elemente, die schon im Oktober 1867 in Gotha zwischen Petermann, Rosenthal und Breusing herausgestellt wurden:

Landexpedition auf Ostgrönland zum Vordringen in das polare Zentralgebiet, wo überwintert werden soll.

Ein "Dampfer 2" soll unter der Ostgrönlandküste soweit wie möglich nach Norden dampfen, dort die Landexpedition absetzen, bevor er nach Osten abbiegt, um ein Kohlendepot an der Westküste Spitzbergens anzulegen. Nach Erledigung dieser Aufgaben sollte dieses Schiff nach Deutschland zurückkehren.

Der Idealkurs des "Dampfer 1" ist eine achtförmige Schleife im zentralarktischen Gebiet (Karte siehe Anhang 30). Als Alternative ist ein Kurs unter der sibirischen Küste offengehalten, wobei ein Rückweg von Wrangel Island direkt nach Norden vorgeschlagen wird, um nach Möglichkeit die Landexpedition zu treffen (die aber erst "1870 an dem zu verabredenden Haupt-Depot-Platz abgeholt werden" soll). Die Rückkehr dieses Schiffes wird auf den 1. November in Bremerhaven festgelegt. Der Plan sieht explizit den Einsatz der Rosenthalschen Schiffe *Albert* und *Bienenkorb* vor. Kostenkalkulationen werden keine vorgelegt, wobei allerdings allen Beteiligten klar sein mußte, daß die Summe von 100.000 Taler die Kalkulationsgrundlage war (Die Abschrift des Planes vergl. ABEL/JESSEN, 1954, S. 69, die Karte mit den geplanten Kursen der Expedition s. Anlage.)

Der Plan von 1867 basierte auf der Idee, daß die 60.000 Taler aus der Liquidation des Nationalvereins zur Verfügung stehen würden. Es kam gemäß dieses Planes nur ein Schiff zum Einsatz, das nach der Installation der Landexpedition auf Ostgrönland die Explorierung der Zentralarktis vornehmen sollte. Nach Abschluß dieser Tätigkeit sollte dann die Landexpedition wieder aufgenommen werden, um anschließend eine Überwinterungsmannschaft auf Spitzbergen abzusetzen. Abgesehen davon, daß beide Pläne, gemessen an den verfügbaren Informationen über die hocharktischen Gebiete unseriös waren (Vgl. auch Fußnote 7-3.), kann man sich bezüglich der neuen Variante des Eindrucks nicht erwehren, daß diese vor allem darauf abhob, den Einsatz der beiden Rosenthalschen Schiffe sicherzustellen. (In den PGM, 1868, S. 211 findet man den Plan vom Oktober 1867, der neue Plan wurde damals nicht publiziert, sondern lediglich in autographierter Form verschickt. Erst in PGM, 1870,

S. 261 erschienen im Zusammenhang mit den Instruktionen zur 2. deutschen Nordpolarfahrt die §§ 9-12 und 15-19 im Druck.)

Nach den Ereignissen am 24. Oktober waren die Polarfahrtaktivitäten definitiv auf die Bremer Kreise übergegangen. Es wäre naheliegend gewesen, daß sich hier eine lebhaftere Diskussion um die Petermannschen Pläne entwickelt hätte, die jedoch nicht belegbar sind. Eine Kopie seines Planes hatte Petermann auch vertraulich an Moritz Lindeman geschickt, da er annahm, daß dieser das "eigentliche Karnickel" sei, was offenbar heißen sollte, daß er davon ausging, daß Lindeman die Hauptarbeit bei der Realisierung des Planes leisten sollte. Die vorstehende Bemerkung läßt auch den Schluß zu, daß bei den Gesprächen am 24. Oktober die Frage der Aufgabenverteilung bei der Organisation der zukünftigen Expedition angesprochen wurde (Petermann an Lindeman, 31.10.1868, StA-HB).

Am 13. November 1868 berichtete Rosenthal an Petermann, daß er in der Hauptsache dessen Plan "beitreten" würde und er kürzlich mit H.H. Meier gesprochen hätte. Auf seine an Meier gerichtete Frage, ob dieser glaube, daß minimal 100.000 Taler Kapital für die Ausrichtung der Expedition zusammenkommen würden, habe dieser mit einem schlichten ja geantwortet. Weiter heißt es: "Er bat mich einen Voranschlag der Kosten auszuarbeiten und ihm in ca. 8 Tagen zuzusenden .... Den Voranschlag werde (ich, rak) Ihnen in einigen Tagen zusenden; er beträgt außer Prämien 84.600 Taler."

Am 16. November beantwortete Petermann diesen Brief, der spätere Ereignisse erahnen läßt, denn erstmals wird hier eine Diskrepanz zwischen Petermann und Koldewey sichtbar:

"Koldewey war am 8. d. hier & haben wir die Sache nach allen Richtungen besprochen. Er für seine Person wünscht nur nach Ostgrönland (zu gehen, rak), und legt deshalb nicht viel Gewicht auf Nowa(ja) Semlä und Asien. Ich verstehe das. Aber wenn Herr Konsul Meier, wie er uns bestimmt sagte, Alles thun will, um den gewünschten Erfolg möglichst sicher zu stellen, und wenn er zu mal dafür mindestens 100.000 rthl rechnet & aufbringen will, dann dürfen wir nicht Alles auf eine Karte setzen und müssen 2 Dampfer haben, denn das erhöht die Chancen eines Erfolges um 100 Prozent. Ich bin eben so sehr überzeugt, wie Koldewey, daß man in 1869 mit Dampfer an die ostgrönl. Küste könnte, aber es ist nicht unmöglich, daß die Fahrt längs der sibirischen Küste sich noch leichter erweisen dürfte, da (dort, rak) doch die vielen immensen Ströme sind, die im Juni bis Juli das Polareis wegtreiben, und die in Ostgrönland fehlen.

Freilich wenn Koldewey nicht dahin will, entsteht die nächste Frage: Wer soll das Commando dieser östlichen Abtheilung haben? Ferner: Wird Koldewey für sich nach Ostgrönland den Albert wünschen; da er ihm aber eigentlich etwas zu groß ist, würde er vielleicht auch mit dem Bienenkorb zufrieden sein. Oder soll der Bienenkorb nach Nowaja Semlä gehen?"

Am 26. November mußte Rosenthal an Petermann berichten, daß noch immer keine Reaktion von H.H. Meier zu seinem Kostenanschlag eingetroffen war. Tatsächlich ruhte dieser Vorgang bis Ende Januar 1869. Am 23. Januar richtete Petermann an Rosenthal die Bitte, dieser möge etwas von sich hören lassen. "... Dr. Breusing schreibt mir auch gar nicht, bis jetzt habe ich bloß erfahren, daß Kapt. Koldewey neulich in Bremen war und daß das Letzte, was zwischen ihm und H.H. Meier besprochen wurde, war daß ein großer Dampfer und die "Germania" (meint *Grönland*, rak) samt einer einzusetzten Schraube genommen werden sollten ..."

Ohne inzwischen eine Antwort von Rosenthal bekommen zu haben, schrieb er mit Datum vom 28. Januar erneut an diesen: "Von Kapt. Koldewey habe ich zu meinem Bedauern vernommen, daß Sie und H.H. Meier sich bis jetzt noch nicht haben einigen können. Es dürfte nun die höchste Zeit werden, festen Beschluß über die Sache zu fassen".

Tatsächlich wußte Koldewey vom Stand der Dinge, da Rosenthal ihm mit Brief vom 23.1.1869 von seinen Verhandlungen mit Meier berichtet hatte. In diesem Brief führt Rosenthal aus, daß Meier seine Forderungen ohne sachliche Argumente als viel zu hoch zurückgewiesen hätte. Rosenthal versucht sich im weiteren durch Darlegung von Details zu seiner Preisgestaltung, gegen den Vorwurf überzogener Forderungen zu rechtfertigen. Sozusagen entschuldigend erläutert er, daß er auf der Basis der von Meier diktierten maximalen Charterkosten für seine Schiffe nicht mehr verhandlungsfähig sei. (Dieser Brief fand sich unter dem Schriftwechsel Petermann-Rosenthal; Koldewey hatte dieses Schreiben einem mit 19. Jan. datierten Brief an Petermann, den dieser gemäß Eingangsvermerk am 25. Jan. erhielt, beigelegt; AHHVGG.)

Am 31. Januar 1869 machte Rosenthal auch Petermann Mitteilung über seine gescheiterten Verhandlungen mit H.H. Meier. "Auch mir tut es leid, daß H.H. Meier sich zurückzieht, er scheint schon seit längerer Zeit keine rechte Lust mehr gehabt zu haben, sonst hätte er die Sache nicht so lange verzögert und schließlich solche Forderungen an mich gestellt, die ich nicht erfüllen kann."

Petermanns Antwort ist sachlich bis distanziert: "Angesichts der von H.H. Meier am 24. Oktober uns in optima forma gemachten Versprechungen habe ich denselben bisher stets als die Hauptperson in der Sache ansehen zu müssen geglaubt und bisher auch die Hoffnung noch nicht aufgegeben. Läßt er uns aber schließlich im Stich, so ist dann wohl Koldewey die Hauptperson, da ich die Rolle, die ich im vorigen Jahre gespielt, nicht noch einmal übernehmen kann.

Mein Plan vom 30. Oktober war basiert auf die 100.000 rthl die H.H. M. als Minimum der Kosten annahm, und aufzubringen sich uns gegenüber anheischig machte; dann aber auch auf Ihre Ansichten und Wünsche." Nachdem er eine Variante des Planes andeutet, den *Bienenkorb* nur zur Überführung der Landexpedition nach Ostgrönland zu nutzen, und die *Grönland* mit einer Schraube versehen auf Entdeckungsfahrt zu

schicken, fährt er fort: "... es ist nicht an mir, irgendeinen Vorschlag zu machen, sondern kann ich zunächst nur auf Koldewey verweisen."

Mit Datum vom 5. Februar schickte Rosenthal eine verblüffende Antwort. Darin schlägt er vor, mit dem *Albert*, nach Ende der ersten Fangreise in den ersten Junitagen, mit reduzierter Besatzung von 30 Mann in Richtung Nowaja Semlja wieder auszulaufen. Er bietet an, 2 Gelehrte und Koldewey als "Hauptführer" der Expedition mit an Bord zu nehmen.

Petermanns Rückäußerung (8.2.) ist wiederum ungewöhnlich distanziert. Zunächst gibt er zum Ausdruck, daß er nicht daran glaubt, daß Meier sich "zurückziehen" will: "Was aber Ihren Plan anlangt, so bin ich für meine Person nicht dagegen, muß aber Koldewey die erste und entscheidende Stimme überlassen. Bestimmt von Ihm weiß ich, daß er nicht nach Nowaja Semla will, und ich kann ihm das nicht verdenken. Wenn H.H. M. sich zurückzöge, so wäre Ihr Anerbieten um so acceptabler und möchte das wohl einen triftigen Grund für K. abgeben, sich Nowaja Semla noch einmal zu überlegen. Allein es paßt auch für unsere jetzt abgemachten wissenschaftlichen Messungen nicht. .... eine Überwinterung ebenfalls fest beschlossene Sache ist. "

Dieser Plan wurde zunächst nicht wieder aufgegriffen, aber auf eine weitere Initiative Rosenthals hin wurde dem *Bienenkorb* auf seiner 1. Ausreise und dem *Albert* auf der 2. Ausreise des Jahres 1869 je ein Wissenschaftler mit an Bord gegeben. Einige Details hierzu werden in Kapitel 13 dargelegt.

An dieser Stelle sei noch auf einen bemerkenswerten Brief aus dem Schriftwechsel Rosenthal-Petermann hingewiesen. Unter der Überschrift "Ganz vertraulich! nur für Sie und mich!" schickte Petermann mit Datum vom 2. Mai ein 3<sup>1/2</sup>seitiges Schreiben an Rosenthal. Dieser Brief ist sehr herzlich und persönlich gefaßt, enthält aber keine Interna zu den damals sehr akuten Problemen der Vorbereitungen zur 2. Expedition, sondern das Vertrauliche an diesem Brief scheint darin zu bestehen, daß Petermann hier vermeintliche Geheimnisse bezüglich des Seegebietes um Nowaja Semlja preisgibt. Der Anlaß dieses Schreibens läßt sich nur vermuten. Er wollte Rosenthal nicht nur bestärken, die schon versprochene Reise dorthin wirklich auszuführen, sondern wollte ihm darüber hinaus alle Informationen verschaffen, um dieses Unternehmen zu einer echten Konkurrenz der Koldeweyschen Expedition werden zu lassen. In diesem Zusammenhang eine Anmerkung: Petermann lag besonders am Herzen die Bedeutung eines Seeweges um das Nordkap in die Mündungen der sibirischen Flüsse darzulegen, eine Idee, die in den 1870er Jahren mit Nachdruck von verschiedenen Gruppen verfolgt wurde.

Einen relativ vollständigen Abriß der Ereignisse zwischen November 1868 und März 1869 um die Bemühungen für eine 2. deutsche Polar-expedition im Jahre 1869 dürfte der Schriftwechsel zwischen Koldewey

und Petermann darstellen. Rund 50 Schreiben wurden in diesem Zeitraum zwischen den beiden gewechselt, wegen der von Petermann stets angebrachten Vermerke über Ein- und Ausgänge der Briefe, kann die Vollständigkeit des Schriftwechsels überprüft werden (Tasche Koldewey; AHHVGG).

"Bitte lassen Sie mich eiligst wissen was Sie darüber denken ...", schrieb Petermann in bezug auf seinen Plan, den er mit Datum 31.10.1868 an Koldewey geschickt hatte. Dieser antwortete mit einem 6seitigen Brief (2.11.) u.a. auch zu dieser Frage. Mit einem Scherz beginnend, fährt er nach einer Beschwichtigung fort, daß sich dem Plan manche Bedenken entgegenstellen. Nach seiner Auffassung sollte man nicht von vornherein ein Schiff nach Osten (Nowaja Semlja) schicken, sondern, sofern 2 Schiffe zur Verfügung stehen, beide an die Ostküste Grönlands.

Selbstverständlich fragt er sich, wie die Abholung der Überwinterungsmannschaft vonstatten gehen soll:

"Ich habe mehrmals mit Mühry (Prof. für Meteorologie in Göttingen, rak) gesprochen; er ist durchaus für Grönland, ... im übrigen hält er nämlich eine Überwinterung von äußerster Wichtigkeit (Mühry hielt es für vernünftig, an Bord eines ausreichend großen Schiffes zu überwintern, womit auch das Problem der Rückkehr gelöst wäre, rak) .... So will er von dem Wege gegen Nowaja Semlja durchaus nichts wissen." "Ich habe mehrmals mit Mühry (Prof. für Meteorologie in Göttingen, rak) gesprochen; er ist durchaus für Grönland, ... im übrigen hält er nämlich eine Überwinterung von äußerster Wichtigkeit (Mühry hielt es für vernünftig an Bord eines ausreichend großen Schiffes zu überwintern, womit nach dessen Auffassung auch das Problem der Rückkehr gelöst wäre, rak) .... So will er von dem Wege gegen Nowaja Semlja durchaus nichts wissen."

Oben zitierter Brief läßt den Schluß zu, daß Koldewey tatsächlich Probleme hatte, den Petermannschen Expeditionsplan vom 31. Oktober 1868 ernst zu nehmen. Folgerichtig bat er Petermann um eine Besprechung am Sonntag den 8. November in Gotha. (Die Bestätigung der Unterredung ergibt sich aus dem Brief Petermann an Rosenthal, 16.11.1868; vergl. S. 153.)

Koldewey hat anlässlich dieses Besuches bei Petermann einen bemerkenswerten eigenen 18 Paragraphen umfassenden Plan vorgelegt. (Diesen ersten Koldeweyschen Polarforschungsplan vergl. in Umschrift im Anhang 51-53.) Als konkretes Ziel wird die Erkundung der Ostgrönlandküste und wenn möglich auf dieser Basis ein Vordringen nach Norden angestrebt. Für den Fall, daß die grönländische Küste nicht erreicht werden kann, greift eine Alternative zur Erforschung des Gebietes zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja, wobei auf Spitzbergen überwintert werden soll. Expeditionsschiff, Tender, seetüchtiges Beiboot und ein vorgefertigtes Überwinterungshaus sind die logistischen Stützen des Planes. 6 Wissenschaftler werden als Begleiter gefordert.

Auffallend ist, daß nach Koldeweys Treffen mit Petermann der Plan des Letztgenannten absolut kein Briefthema mehr zwischen den beiden ist. Vielmehr berichtet Koldewey (12. Nov.), daß er seinen Plan Breusing zur Einsicht zugeschickt hat. (Eine Stellungnahme Breusings liegt weder zu diesem noch zu dem Petermannschen Plan vor. Später erfährt man, daß Koldeweys Planungspapier offenbar zur Weitergabe an H.H. Meier bestimmt war.) Der zitierte Brief enthält ferner die Anregung zu einer Vorbereitungssitzung mit den Wissenschaftlern der zukünftigen Expedition in Gotha.

Im weiteren Schriftwechsel wird die Übereinstimmung der beiden Briefpartner in bezug auf eine Überwinterung in Ostgrönland deutlich. Vom 23. November 1868 datiert der Brief, in dem Koldewey von seinem Besuch bei Rosenthal und Breusing berichtet (H.H. Meier war wie üblich nicht zu sprechen gewesen). Danach ist er mit Rosenthal den Kostenanschlag für die Charterung von *Albert* und *Bienenkorb* durchgegangen, und mußte feststellen, daß Rosenthal mit erheblichen Aufschlägen kalkuliert. Er bringt in dem Schreiben zum Ausdruck, daß er nicht daran glaubt, daß der Rosenthalsche Kostenanschlag die Zustimmung Meiers finden wird. Zu Breusings Reaktion in dieser Sache weiß er zu berichten: "Breusing war vollständig wüthend auf Rosenthal, und wollte nicht mehr mit demselben zu thun haben."

Vergeblich wartete auch Koldewey auf eine Reaktion Meiers. Im Anschluß an seine Weihnachtsbesuche fuhr er nach Bremen, und es gelang ihm dort endlich, am 4. Januar H.H. Meier anzutreffen. An Petermann, der sich seinerseits am 24. Dezember zu einem kurzen Brief an Meier aufgerafft hatte, schrieb er dazu wörtlich (5. Jan.):

"Ich habe H.H. Meier gestern auf der Börse gesprochen und die Zusicherung erhalten, daß jetzt die Sache ernstlich in Angriff genommen werden soll. Meinen Plan scheint er im allgemeinen acceptiert zu haben; doch will er die Ausrüstung noch etwas großartiger betreiben und hält ein Schiff von 200 Tons zu klein, um alles mitzunehmen. Ich sagte ihm, mit dem 'Albert' oder einem ähnlichen Schiff, wäre eine Küstenfahrt zu gefährlich und wohl kaum ausführbar wegen des zu großen Tiefganges. Nun stellte er die Frage was ich dazu meinte, wenn wir in die 'Grönland' eine kleine Maschine hineinsetzten und das Schiff dann als Tender mitnahmen, dasselbe bei der Überwinterung dort behielten und damit die Küste erforschten. Der Plan will mir wohl gefallen, das große Schiff dient dann dazu, alles Nöthige an die Küste zu schaffen wir haben dann Kohlen genug bei der Hand und es giebt dann kein besseres Fahrzeug wie die 'Grönland' zur Aufschließung der Küste. Ich konnte nicht mehr mit H.H. Meier das Nähere besprechen, da eine Menge andere Leute auch noch wichtige Sachen mit ihm zu besprechen hatten. Er bat mich, ihn meine Ansichten über die Bemannung der Schiffe mit Offizieren und Mannschaft wie auch über die Ausrüstung schriftlich sobald wie möglich mitzutheilen und werde ich mich noch heute dabeisetzen und ihnen

dann eine Copie dessen zusenden." (Zweifellos hat Koldewey umgehend die Planungsunterlagen an Meier und eine Kopie davon für Petermann fertiggestellt. Erstaunlich ist, daß dieses Papier nicht aufgefunden wurde.)

Im weiteren Verlauf des Briefes tritt Koldewey sehr entschieden auf. Besonders im Hinblick auf die Reaktion Petermanns ist es sinnvoll, die entsprechende Passage im Original wiederzugeben:

"Übrigens ist nothwendig, daß ich ganz und gar freie Hand bekomme zu handeln, wie ich es für das Beste einsehe, falls mir nämlich das Commando der ganzen Expedition anvertraut wird, welches ich natürlich vorher wissen muß. Viele Köche verderben den Brei, und wir kommen nicht weiter wenn jeder hineinzureden hat und seine Ansichten geltend machen will. H.H. Meier besorgt die Herbeischaffung der Gelder und Charterung resp. Ankauf des Schiffe und alles übrige ist Sache des Commandanten und muß es sein, wenn eine Einheit im Handeln erzielt und etwas Ordentliches zu Stande gebracht werden soll. Sie werden mich genugsam kennen gelernt haben, um zu wissen, daß ich einem mir gegebenen Rathe von Seiten Sachverständiger nicht unzugänglich bin und auf keine Ansicht beharre, deren Unrichtigkeit mir mit klaren Gründen bewiesen wird.

In diesem Sinne werde ich an H.H. Meier schreiben und wird mir das Commando anvertraut, so muß Alles was auch geschieht, nur durch mich und mit meiner Zustimmung geschehen. In Hinsicht des Schiffes und des Geldes habe ich mich dann lediglich an H.H. Meier zu halten, die ganze Ausrüstung und Einrichtung aber selbst zu besorgen. Rosenthal muß, selbst wenn sein Schiff genommen wird gänzlich aus dem Spiel bleiben und hat gar nichts mit der Bemannung und Ausrüstung des Schiffes zu thun.

Das Wissenschaftliche bleibt natürlich Ihr Fach und werde ich darin nur im Einverständnis mit Ihnen handeln. Ich bin fest überzeugt, wir werden keinen Streit darüber bekommen."

Petermanns umgehende Reaktion auf diesen Brief (6. Nov.) ist klar und eindeutig:

"Außerordentlich hat es mich gefreut von Ihnen Nachricht zu erhalten. Ihr jetziger Plan will mir recht wohl gefallen; es ist mir persönlich ordentlich angenehm, daß die 'Germania' (meint *Grönland*, rak) nicht verstoßen werden sondern noch im Dienst bleiben soll. Über die Art der Inangriffnahme und Durchführung des Plans bin ich nach dem Spruch dort 'Viele Köche verderben den Brei' vollständig mit Ihnen einverstanden und ist Alles was Sie mir geschrieben haben, mir geradezu aus der Seele gesprochen. Die Sache ließe sich wohl auf auf keine andere Weise so gut durchführen, als wenn H.H. Meier für die pecuniäre Seite Sorge trägt und Sie alles Übrige arrangieren. Was mich persönlich anbetrifft so fange ich erst jetzt an mich darüber zu freuen, daß ich nicht mehr als irgend ein anderer wissenschaftlicher Mann damit zu thun haben werde..."

In seiner Antwort vom 12. Januar 1869 befaßt sich Koldewey wesentlich mit dem wissenschaftlichen Begleitern der zukünftigen Expedition. Die Physiker Ralph Copeland und Carl Börgen sind, wie er schreibt, "fast so zu sagen vollständig engagirt", und wenn Julius Payer als Geologe fungieren könnte, wäre nur noch die Stelle eines Zoologen zu besetzen. Erstmals wird in diesem Brief erwähnt, daß mit Börgen und Copeland und anderen Experten aus Göttingen der Plan einer Gradmessung ernsthaft erwogen wurde.

Petermann reagiert hierauf:

"Ich freue mich außerordentlich, daß Börgen und Copeland gesichert sind. Die Idee einer Gradmessung in Ost-Grönland ist ganz ausgezeichnet; dieß ist auch Etwas, was die Schweden seit mehr als 10 Jahren und die Engländer seit 45 Jahren im Auge haben. Eine solche ist ein Gegenstand der außerordentlichen Wichtigkeit und als wissenschaftliche Aufgabe allein eine Expedition werth."

Dieser Brief enthält ferner den Vorschlag, die Vorbereitungsitzung, nicht, wie von Koldewey angeregt, in Gotha, sondern in Göttingen stattfinden zu lassen, und in Ergänzung zu diesem Punkt bittet er Koldewey am 18. Januar darum, einen vollständigen Expeditionsplan mit allen Details auszuarbeiten und für die "Konferenz" zur Verfügung zu halten.

Koldeweys Brief vom 24.1. (irrtümlich dat. 19.1.) enthält die Nachricht von den gescheiterten Verhandlungen zwischen Rosenthal und Meier und kann eine gewisse Enttäuschung nicht verbergen, wenn es heißt:

"Wie aus Rosenthals Brief hervorgeht, können sich die Herren nicht über die Charter einigen und scheint sich damit die Sache gänzlich zerschlagen zu wollen. Wenn ich nur wüßte, wo anderweitig ein passendes Schiff hernehmen, welches die Expedition und das Material nach der Küste von Grönland bringen könnte, aber wir haben keins, das ist eben das Unglück. Ich muß jedenfalls heute noch an H.H. Meier schreiben, und muß er mir Antwort geben, was er jetzt zu thun beabsichtigt. Wir müssen jedenfalls binnen kurzen Bescheid haben, ob wir eine Überwinterung mit durchführen können oder nicht; denn eine Expedition im Jahre 1869 muß und soll zu Stande kommen, es mag gehen wie es geht. Wenn ich nur genau wüßte, wie weit sich wohl eine Vergrößerung unseres kleinen Schiffes nebst der Anbringung einer kleinen Maschine bewerkstelligen läßt, dann hätten wir am Ende nichts weiter nöthig wie das eine Schiff. Nun wir werden sehen; jedenfalls werde ich binnen 8 Tagen von H.H. Meier Nachricht haben, von dem ich nicht glauben kann, daß er die Sache gänzlich aufgeben will."

Petermanns Antwort ist sachlich und konstruktiv (26. Jan.):

"Als das minimum für unsere diesjährige Expedition sehe ich an.

1. Schraube in die Germania (meint *Grönland*, rak).
2. Überwinterung.
3. Betheiligung von mindestens: Börgen, Copeland, Payer.

Das geht mit der Germania allein nicht, da durch Einsetzung der Schraube wohl weniger Raum wird als mehr.

Wir brauchen also zur Übersetzung des ganzen Apparates ein zweites Schiff, wozu auch wohl der Bienenkorb genügen möchte, wofür denn wohl der Rest der vorjährigen Sammlung ausreichen würde. Wenn alle Stricke rissen und uns H.H. Meier schließlich auch im Stich ließe, könnten wir uns auch selbst helfen. Ich baue aber immer noch auf ihn; aber er könnte nun endlich, nach 3 monatlicher Überlegung wenigstens sagen, was er zu thun gedenkt. ....

In Schottland (Dundee, Aberdeen, Peterhead) giebt's gewiß entschieden noch geeignetere Schiffe als Rosenthal seine. .... Ich komme also wieder auf meine neuliche Idee zurück, daß Sie eine Reise dahin dransetzen, falls zunächst H.H. Meier damit einverstanden wäre. ..."

Am 2. Februar äußerte sich Petermann erneut konkret zu den anstehenden Problemen:

"Das wichtigste scheint mir jetzt zu sein: Daß Sie sobald als möglich nach Bremen reisen, ..., damit wir endlich die Absicht H.H. Meier's erfahren. Wenn er die Sache in die Hand nehmen will dann müssen Sie zunächst einen Plan und Kostenberechnung aufstellen, das Unternehmen möglichst beschränkt angenommen, bloß aus der Germania (meint *Grönland*, rak) bestehend, mit einer Auxiliar-Maschine versehen, den Bienenkorb lediglich zur Übersetzung des Apparates auf Ostgrönland. ..."

Mit Post vom 8. Februar 1869 erhielt Koldewey von Petermann den Plan Rosenthals zugeschickt. (Vergl. Schreiben Rosenthal an Petermann 5. Feb. und Zitat aus Petermann an Rosenthal, 8. Feb. ).

Koldewey reagierte wie folgt (9.2.):

"Ein sauberer Plan den Rosenthal aufstellt. Wie ich Ihnen schon bemerkte will er die Wissenschaft und mich benutzen, um sein Schiff in unbekannte Gegenden nach neuen Fischgründen zu führen.

Darauf wollen wir uns dann doch noch nicht einlassen. Ich hoffe immer noch auf H.H. Meier und in die 'Grönland' läßt sich sicher auch eine Maschine hineinbringen. Ein Fortgang von 5 Meilen ist vollständig hinreichend im Eise; wo keine Öffnungen sind, sondern Packeis, kann auch der 'Albert' mit der starken Maschine und Segelkraft nicht durch. ...

Sollte H.H. Meier uns im Stich lassen, was ich immer noch nicht glauben kann, so will ich schon mit Rosenthal fertig werden, er wird seinen Plan schon etwas modificiren. Wenn der Albert nur seinen Kohlenvorrath ectr. auf Grönland abgegeben hat, kann er noch immer nach Nowaja Semlja dampfen."

Wenige Tage später war Koldewey in Bremen und konnte Meier sprechen. Das Ergebnis war alles andere als rosig, denn letzterer behauptete, daß er nicht im Stande sei, größere Summen für die Polarfahrt flüssig zu machen. Aber er versprach Koldewey immerhin verschiedene Hilfestellungen, auch bei der Mittelbeschaffung. (Koldewey-Petermann, Bremen 13. Februar 1869; der Brief wurde von Koldewey fälschlich mit 13. Januar datiert; K. hielt sich bis Anfang März durchgehend in Bremen

auf.) Bezüglich der Umbaukosten der *Grönland*, offenbar inclusive Maschine, wurde nach dem Gutachten von Experten des Norddeutschen Lloyd, mit 9.000 Talern gerechnet.

Petermann gingen obige Nachrichten am 14. Februar zu, und er schrieb: "Lieber Freund (seine übliche Anrede war sonst: "Sehr geehrter Herr Koldewey", rak), da haben wir die Bescherung! .... Soll ich etwa wieder ins Feuer? und die ganze Geschichte meistern? - das sehe ich dann doch nicht ein. Wenn in unserem ganzen großen Deutschland nicht andere und bessere Leute zu finden sind, als 'ein Kartenzeichner in Gotha', so ist es meine aufrichtige Ansicht, wir stecken die Sache auf."

Koldeweys Antwort aus Bremen vom 18. Februar konnte dann allerdings berichten:

"Ich habe Ihnen die erfreuliche Mittheilung zumachen, daß die Unternehmungen über unsere Nordpolexpedition im vollen Gange sind. Es ist gar nicht nöthig, daß Sie noch einmal wegen des Geldes ins Feuer gehen, nicht einen einzigen Federstrich brauchen Sie deshalb zu machen. Es wird hier ein Geschäftsführer ernannt werden, wir fangen mit dem bereits vorhandenem Fond an und H.H. Meier wird für das übrige sorgen. Ich handele nur mit seiner Zustimmung und berathe mich überall mit Sachverständigen; ist dann die Sache einmal mit der Billigung der Haupt Autoritäten Bremens in den Gang gebracht, so ist Bremen moralisch verpflichtet die Sache später nicht fallen zu lassen. Das Interesse ist hier nach wie vor groß und mein Name in gutem Ansehen, so daß wir in keiner Weise zu befürchten haben werden, schließlich stehen zu bleiben. Rosenthal wird den Bau des Schiffes übernehmen (gemeint ist der Umbau der *Grönland*, rak) und Waltjen + Co. die Maschine liefern. Die 'Grönland' wird heute aufgemessen und Rosenthal stellt seinen Kostenanschlag, den ich dem Gutachten H.H. Meiers übergebe. Der 'Albert' kehrt jedenfalls am 10. Mai nach der Weser zurück, und wird dann für die Expedition gechartert, um das Material nach der Küste zu liefern. Sobald das erreicht ist, ist das Schiff frei, um den Walfischfang zu betreiben. Die Forderungen Rosenthals werden deshalb sehr mäßig sein; seine Ehre und sein Ruf sind ihm am Ende doch zu lieb, als daß er die Sache an zu hohen Forderungen scheitern lassen sollte."

Euphorisch beginnt Koldeweys nächster Brief an Petermann (25.2.):

"Endlich singt die Jugend ...", allerdings heißt es dann weiter:

"Mit Rosenthal werden wir höchst wahrscheinlich gänzlich brechen; er stellt für den Umbau der 'Grönland' die unverschämte Forderung von 8850 Thaler Gold, welche H.H. Meier unter keinen Umständen genehmigen will. ..." (Daß dieser Preis ohne Maschine und Kessel gemeint war ist nicht schlüssig, wenn man bedenkt, daß es der doppelte Kaufpreis des neuen Schiffes war. Da zuvor schon die Umrüstungskosten auf 9.000 Taler geschätzt wurden, liegt der Verdacht nahe, daß das Angebot Rosenthals diskreditiert wurde.)

Ferner entnimmt man dem Schreiben, daß Koldewey die Werft Tecklenborg zur Angebotsabgabe aufgefordert hat und für den Fall, daß diese den Umbau nicht übernehmen will, er bereits mit dem Schiffbauer Knickmann in Bremen in Verhandlung stand. Später heißt es:

"Rosenthal muß nicht glauben, daß wir ohne ihn nicht zu Rande kommen können; will er nachher den Albert nicht hergeben, so kann er es bleiben lassen, wir bekommen schon ein anderes Schiff, welches uns die Kohlen nach der Küste liefert. H.H. Meier war diesen Mittag an der Börse außerordentlich vergnügt und will noch in diesen Tagen ein Comité zusammenschreiben und Gelder zusammenbringen. .... Er denkt, wenn Ende Mai das Schiff fertig ist, den König selbst an Bord zu bringen."

Koldewey kann zwar noch nicht überblicken, wann seine Aufgaben in Bremen abgeschlossen sein werden, verspricht aber so schnell wie möglich über Göttingen nach Gotha zu reisen und will dann anschließend den schon lange geplanten Besuch in Berlin realisieren.

Am 2. März abends verließ Koldewey Bremen. Aus den zuvor an seinen Gothaer Korrespondenten gerichteten Brief einige Zeilen, die den Stand der Sache beschreiben:

"... Der Bau der Grönland ist allerdings noch nicht in Angriff genommen und wird auch wahrscheinlich gar nicht in Angriff genommen werden, da sich einige kleine Bedenken wegen der nöthigen Festigkeit eingestellt haben; aber was sagen Sie zu einem ganz neuen Schiffe?..."

Im weiteren wird erläutert, daß die Tecklenborg Werft in der Lage wäre bei kurzfristiger Bestellung termingerecht ein Spezialschiff zu bauen (ein Kostenanschlag soll umgehend folgen), und daß Koldewey bereits die Dimensionen und die Einrichtungen des Schiffes bis ins Detail mit den Schiffbauern festgestellt hat.

Das in diesem Kapitel bisher Dargelegte warf Licht auf die Geschehnisse zur Vorbereitung einer 2. deutschen-Nordpolar Expedition zwischen November 1868 und Ende Februar 1869. Die Frage, warum die Bremer Experten, im Besonderen H.H. Meier, den von Petermann am 31. Oktober 1868 vorgelegten "100.000 Taler Plan" nicht diskutierten, verfolgten oder zurückwiesen, kann nun weitestgehend beantwortet werden. Es stellte sich heraus, daß dieser Plan hier nie eine ernsthafte Diskussionsgrundlage war. Vielmehr hatte Koldewey nach seinem Besuch bei Petermann am 8. November sofort einen eigenen Plan entworfen und an H.H. Meier weitergeleitet. Deutlich erkennbar wurde, daß Koldewey der Motor der ganzen Bestrebungen war, eine Rolle, die ihm Petermann ausdrücklich zuerkannte, indem er ihn u.a. mehrfach aufforderte, die Pläne in die Hand zu nehmen, ihn stets als erste Autorität bestätigte und keinerlei Anstalten machte, dessen Pläne zur Erforschung Ostgrönlands in Frage zu stellen.

Es wird deutlich, daß Rosenthal eine Schlüsselstellung in dem Geschehen einnahm, nicht zuletzt deswegen, weil der von Meier angeregte Plan, die

*Grönland* mit einer Maschine versehen als Explorationschiff zu benutzen, den Einsatz eines größeren Dampfers zur Überführung des Expeditionsmaterials an die grönländische Küste erforderte, wofür an der Weser offensichtlich nur Rosenthals Fangschiffe in Frage kamen. Unklar bleibt, warum man nicht mit Rosenthal einig wurde, und es gibt Anlaß zu der Vermutung, daß dieser sich in einer Monopolstellung wähnte und diese geschäftlich nutzen wollte, was insbesondere unter dem ursprünglichen Aspekt, daß H.H. Meier sich zur großzügigen Finanzierung des Unternehmens bereit erklärt hatte, einige Wahrscheinlichkeit für sich hat. Daß der Wortbruch Meiers mit dem Rosenthal unterstellten Geschäftsgebarren im Zusammenhang stand, ist unwahrscheinlich. Welche Gründe oder Launen hierfür maßgebend waren, bleibt im Dunkeln. Die Kontakte Koldeweys mit H.H. Meier dürften ziemlich vollständig dargelegt sein (Fußnote 9-2). Petermann hatte nach der Zusendung seines Planes (31.10.1868) nur noch einen kurzen freundlichen Brief an Meier geschickt. Falls allerdings Breusing, der H.H. Meier erkennbar ergeben war, diesen zwischenzeitlich von dem Brief Petermanns vom 5. Mai 1868 in Kenntnis gesetzt hätte, so würde das hinreichend sein, alle Schwierigkeiten zu erklären (Fußnote 8-4).

Erkennbar wird auch, daß Petermann in keiner Weise auf die Charterung der Rosenthalschen Schiffe beharrte, womit der Spekulation, er hätte Rosenthal einen Vorteil verschaffen wollen, der Boden entzogen wird.

Wie die Sache zwischenzeitlich in Bremen diskutiert wurde, darüber gibt ein Brief Petermanns an Lindeman (17. Dez. 1868, StA HB) erste indirekte Auskunft. Bezugnehmend auf ein vorangegangenes Schreiben Lindemans erfährt man, daß abwiegelnd von finanziellen Rücksichtnahmen gesprochen wurde. Petermann ließ dieses nicht gelten. Er äußerte: "... gewartet bis 1870 wird nicht, darauf können Sie sich verlassen."

Aus Göttingen, 5. Januar 1869, datiert ein zweiseitiger Brief Koldeweys an Lindeman (StA HB; der Brief ist falsch datiert, es muß vermutlich 5. Februar heißen):

"Einige Tage nach Ruprecht (4. Jan., vergl. S. 134) war ich in Bremen und habe an der Börse einige Worte mit H.H. Meier gesprochen, daraus nahm ich die Überzeugung mit, daß er jetzt ernstlich ans Werk gehen wolle. Seit der Zeit habe ich ihm 2 Briefe geschrieben und vorzüglich im letzten dringend gebeten, mir doch durch ein paar Zeilen zu antworten, was er jetzt zu thun beabsichtige, da er Rosenthals Charter als zu unverschämt nicht annehmen will. .... Mit den wissenschaftlichen Vorbereitungen können und dürfen wir nicht länger warten. .... Es muß und soll etwas zu Stande kommen und wenn ich noch einmal mit der 'Grönland' so wie sie ist los soll. Ich kann unmöglich auf das Belieben der Herren in Bremen warten."

Koldewey bat im weiteren Lindeman darum, etwas über den Stand der Sache in Erfahrung zu bringen, und konnte dann mitteilen, daß er seinen Bericht zur 1. Expedition "vollständig fertig" hatte.

Noch am 26. Februar wußte die "Weserzeitung" lediglich zu berichten, daß für die diesjährige deutsche Polarfahrt der Umbau der "Yacht Grönland" zu einem Schraubendampfer von etwa 60 Last und 30 Pferdekraft beschlossene Sache sei. Weiter heißt es in dem Blatt: "... Ein hiesiges Handlungshaus übernimmt die Geschäftsführung des Unternehmens."

Am 5. März befand sich Koldewey zur Besprechung mit Petermann in Gotha (Petermann an Mosle, 11.4.1869, StA HB, 7,1023. Die folgenden Briefe stammen, wenn nicht anders angegeben, aus diesem Bestand; vergl. Vorbemerkung.), und damit wurden in die Vorbereitungen zur 2. deutschen Nordpolarfahrt endlich klare Verhältnisse gebracht.

Zunächst wurden die alten Petermannschen Pläne offiziell ad acta gelegt. D.h. die Querungen des arktischen Beckens und die Fahrt zum Pol wurden ersatzlos aus dem Programm gestrichen. Der neue Plan konzentrierte sich ausschließlich auf die Erreichung und Erforschung der Küste Ostgrönlands.

Es wurde der Neubau eines kleinen Schraubendampfers beschlossen, wofür ein Kostenvoranschlag der Firma Tecklenborg zweifelsfrei bereits vorlag.

Der Name des Neubaus wurde mit *Germania* festgelegt.

Die *Grönland* hieß von nun an auch in Petermanns Schriften *Grönland*, und wurde als Transportschiff für die Expedition ausgewiesen.

Als wissenschaftliche Fahrtteilnehmer wurden die Physiker Börgen und Copeland von der Göttinger Sternwarte benannt, sowie der "Gletscherfahrer" (Alpinist) Oberleutnant Julius Payer aus Wien. (HANSA, 1869, S. 1106; PGM 1869, S. 105; weitere Bem. siehe Fußnote 9-3.)

Mit Post vom 6. März kündigte Petermann dem Bremer Kaufmann George Albrecht die Summe von insgesamt "13.000 Thlr. Ct." zur Verwendung für einen Schiffsneubau an. Aus diesem Schreiben ergibt sich ferner, daß bereits 3.000 Taler aus dieser Summe Anfang März durch Koldewey an Albrecht übergeben worden waren. Eine weitere Anweisung über 7.000 Taler nach Bremen erreichte Koldewey dort nicht mehr, da er bereits nach Göttingen bzw. Gotha abgereist war.

Die Beauftragung zum Neubau des Schiffes an Herrn F. Tecklenborg jun. hatte Petermann bereits am Abend des 5. März telegraphisch abgeschickt.

Koldewey war in der Nacht vom 5. auf den 6. März von Gotha nach Berlin abgereist. Berlin sollte die erste Station einer Vortragsreise sein, deren Planung schon im Vorjahre begonnen hatte, im Detail aber offenbar sehr kurzfristig arrangiert wurde. Nach Berlin stand Hamburg (10.3.) auf dem Plan, von dort aus sollte es noch einmal nach Bremen gehen (der geplante Termin, 12. März, wurde eingehalten). Als weitere

Reiseorte waren geplant: Göttingen (16.3.), Magdeburg, Halle (17.3.), Leipzig, Dresden (20.3.), Prag (21.3.), Wien (22./24.3.), München (25. u. 28.3.), Augsburg (28.3.), Stuttgart (29./30.3.), Carlsruhe (30.3.), Heidelberg, Darmstadt (31.3./1.4.), Frankfurt (31.3.), Cöln, Elberfeld. Zum 3. April wurde Koldewey in Bremen zurück erwartet (Fußnote 9-4).

In Berlin hielt Koldewey "vor der Geographischen Gesellschaft einen ganz netten Vortrag, der Kronprinz und Prinz Adalbert waren zugegen", berichtete H.H. Meier an G. Albrecht nach Bremen (7.3.). Weitere Einzelheiten aus diesem Brief, der die Beantwortung auf eine Anfrage Albrechts vom 4. März darstellt, lauten: "... scheint es mir unzweifelhaft daß genug (Geld, rak) da sein wird um Schiff und Maschine zu bezahlen. Sollte was ich doch nicht bezweifeln möchte, das Geld für die Expedition nicht zu Stande kommen, so müßte sie eben unterbleiben, ich habe nun Capt C. (Koldewey, rak) gesagt, er müsse Dr. Petermann veranlassen Ihnen gegenüber die Verpflichtung zu übernehmen, alle für die Expedition eingesandten Gelder zu nächst zu Zahlung rhes (meint vermutlich res, rak) Dampfschiffes zur Disposition zu stellen, ...." Weiter heißt es in Bezug auf die Finanzierung des Schiffes: "... sollte das nicht der Fall sein, und wir wirklich etwas zu kurz kommen, daß nämlich die eingehenden Gelder nicht den Kaufpreis des Schiffes decken würden, so schlage ich Ihnen vor, daß wir gemeinschaftlich diesen Risiko laufen, & zwar so, daß ... Vorschüsse zuerst durch das Schiff gedeckt werden, sei es im Wege des Verkaufs oder bei Übernahme von einem anderen, wodurch wenn überhaupt Risiko dabei ist, daß die Gelder zusammenkommen, derselbe sich auf Null reduzierte."

Koldewey hatte Petermann die Forderung Meiers, die Spendengelder nach Bremen abzuführen, prompt übermittelt. Dessen Reaktion darauf ist schwierig mit kurzen Worten wiederzugeben. Er war zumindest gekränkt, da er der Meinung war, Koldewey hätte bei seinem Gespräch mit Meier bereits gewußt, daß die Gelder nach Bremen unterwegs waren (Petermann an Koldewey, 8.3.; AHHVGG). Im übrigen läßt er in diesem Schreiben auch seiner Enttäuschung über H.H. Meier freien Lauf.

Daß Koldewey tatsächlich wie geplant am 12.3. wieder in Bremen war, und dort mit Tecklenborg, Lindeman, wahrscheinlich auch mit Breusing und Albrecht gesprochen hat, wird durch verschiedene Briefstellen (und durch eine Notiz in der "Weserzeitung") belegt. Vermutlich stammt aus diesen Gesprächen die Idee, umgehend eine brauchbare Planungsgrundlage für die Expedition zu entwerfen, wie Petermann bereits am 2. Februar gefordert hatte (vergl. S. 159). Die handschriftliche Fassung eines neuen, vergleichsweise umfangreichen Planes, schickte Koldewey am 16. März, am Tag vor seiner Abreise nach Halle, aus Göttingen zu Lindeman nach Bremen. In dem Begleitschreiben bat er Lindeman, dem Plan die Schiffsskizzen von Tecklenborg beizufügen, und das ganze in 50

Exemplaren zu autographieren. "An Petermann werde ich noch diesen Abend schreiben ...", merkte er an.

Dieser "Plan zur zweiten deutschen Nordfahrt" gibt Einzelheiten zur Ausrüstung und Bemannung der beiden Schiffe *Germania* und *Grönland* und enthält eine Liste der wissenschaftlichen Instrumente. Eine Kostenkalkulation, die sich auf knapp 48.000 Taler Courant beläuft, ist angefügt. Punkt 1 und 2 des Planes lauten:

"Der Zweck und das Ziel dieser zweiten von Deutschland ausgerüsteten arktischen Expedition ist die Erforschung der Ostküste Grönlands von 75° an nordwärts und Eindringen in die arktische Centralregion so weit wie möglich. Eine Überwinterung entweder auf Ostgrönland oder auf Spitzbergen wird dabei in Aussicht genommen.

Hierzu werden 2 Schiffe benutzt: ein Schraubendampfer von etwa 150 Tons Tragfähigkeit als eigentliches Expeditionsschiff, welches jetzt bei J.C. Tecklenborg in Bremerhaven besonders für den Zweck gebaut wird, und das Schiff der vorjährigen Expedition die Jacht 'Grönland' als Transportschiff. "

Bis auf einen Punkt entspricht dieses fast wörtlich der von Petermann im 3. Heft der PGM, 1869 (S. 105) publizierten Notiz. Lediglich die Bemerkung, daß die Überwinterung eventuell auch auf Spitzbergen stattfinden könne, weicht inhaltlich von dieser Notiz ab. Zu dieser Abweichung gibt er unter Punkt 5 und 6 seines Planes nähere Erläuterungen: Wenn, wie im Vorjahr Grönland nicht erreicht werden kann, oder dort ein Vordringen oder Überwintern nicht möglich ist, sollen die Ostküste von Spitzbergen und "Gilesland" als "Forschungsobject ins Auge gefaßt" werden.

Petermann erkundigte sich angelegentlich schon am 18.3. nach dem Plan in einem Kurzbrief an Lindeman.

Am 20. März erhielt Koldewey die gewünschten autographierten Exemplare in Dresden durch Lindeman zugeschickt. Seine umgehende Antwort an Lindeman zeigt eine verhaltene Zufriedenheit mit der Resonanz seiner Vorträge in Halle und Leipzig. (Er hatte sich mit dem Herausgeber der Zeitschrift "Globus", Karl Andree, angefreundet.) Offenbar hatte der Lindemansche Brief aber auch Nachrichten aus Bremen enthalten, auf die Koldewey nicht mehr gelassen reagieren konnte: " ... An H.H. Meier werde ich morgen schreiben und demselben mein Programm einschicken. Ich hoffe, er ist damit zufrieden und wenn er es nicht ist, so mag er sich ebenfalls mit Breusing zum Henker scheren.

Das Geld wird auch vom Binnenlande aufgebracht werden. Wenn Bremen sich blamieren will, so mag es das thun; ich weiß sicher, daß ich mich nicht blamiere. Schreiben Sie doch an Petermann ob er etwas gegen die Veröffentlichung des Programmes einzuwenden hätte. Ich werde ihm morgen schreiben. ..."

Die autographierte Fassung des Koldeweyschen Planes, den er oben als Programm bezeichnete, trägt im Gegensatz zum Original den Zusatz, "vertraulich mitgeteilt". Eine Äußerung Koldeweys zu diesem Sachver-

halt liegt nicht vor. Vermutlich wurde dieser Zusatz von Lindeman angefügt, und sollte deutlich machen, daß es sich um ein internes Diskussionspapier handelte, das ohne Petermanns Zustimmung nicht an die Öffentlichkeit gelangen sollte.

Die Reaktion Petermanns auf den Plan Koldeweys ist in zwei Briefen dokumentiert (22.3. an Lindeman, STA HB; 27.3. an Koldewey, AHHVGG). Beide Briefe sind unsachlich und destruktiv. Offenbar wertete Petermann jetzt bereits die Tatsache der Erstellung des Planes als einen Angriff auf seine Autorität. Begnügte er sich in dem Brief an Lindeman mit Drohungen, "die Schiffe im Hafen liegen zu lassen, und meine Version darüber zu publizieren", so wurde er Koldewey gegenüber beleidigend, indem er ihm Fehler der 1. Expedition vorwarf, und bemerkte daß deren bisherige Verschweigung nur seinem Großmut zu verdanken sei.

Petermann schlug in seinen Schreiben vom 31.3. und 2.4. an Lindeman wieder versöhnlichere Töne an. Er bot diesem "unbekanntes Material" für die "Weserzeitung" an, konnte sich aber der Bemerkung nicht enthalten, daß, falls der "Etats=Redakteur" aus Abhängigkeit gegenüber Meier dieses zu veröffentlichen nicht bereit wäre, er dieses zurückhaben möchte, "da die Cölnische Zeitung sich mir eben erst wieder zur Verfügung gestellt hat."

Lindeman hatte am 20. März George Albrecht getroffen. Dieser hatte ihm erklärt, daß H.H. Meier in den Osterferien nach Bremen käme und dann ein Comité gegründet werden sollte (Lindeman an Koldewey, 22.3. 1869). Die angekündigte Comité Gründung fand am Freitag den 9. April im Schütting (Sitz der Bremer Handelskammer) statt. Um 16 Uhr hatten sich hier versammelt: G. Albrecht, A.G. Mosle, C.H. Noltenius, Dr. Breusing, Kapt. Koldewey, D.H. Wätjen, Tecklenborg sen., M. Lindeman, Syndikus Dr. Schumacher und Kpt. Gutkese (Bremerhaven) trafen verspätet ein. Lindeman führte das Protokoll.

Albrecht teilte mit, daß er auf Ersuchen H.H. Meiers die Rechnungsführung der Nordfahrt übernehmen wolle, und schlug seinerseits Mosle als Vorsitzenden der Versammlung vor. Mosle nahm die Wahl an und erklärte ein provisorisches Comité zur Unterstützung einer deutschen Nordfahrt für konstituiert und bat dann die anwesenden Herren "motivierend" zu berichten.

Koldewey stellte zunächst die Fahrtplanung vor. In der anschließenden Diskussion tat sich besonders Arthur Breusing als Kritiker hervor. Er hielt die Verproviantierung der Expedition für 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Jahre für nicht ausreichend. Nach seiner Meinung sollte diese auf 3-4 Jahre geplant werden, aber auch die Planung bezüglich der Expeditionsschiffe erregte sein Mißfallen. Abschließend wurde Koldewey gebeten, seine Proviantberechnungen nochmals einem "genauen Überschlag" zu unterziehen und ferner einigte man sich darauf, den Einsatz eines größeren "Tenders" zu überprüfen (alle Angaben aus Protok. d. Gründungsversammlung des Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt, StA HB).

Mosle berichtete Petermann am folgenden Tage von der Comitégründung und von der massiven Kritik Breusings. In seiner Antwort vom 11.4. bestand Petermann auf die Erfüllung des gemeinsam mit Koldewey am 5. März verfaßten "Planes" in allen Punkten und versuchte jetzt Koldeweys Autorität zu stützen. Es handelt sich hierbei wieder um einen der typischen Briefe Petermanns, in denen die nötigen sachlichen Argumente durch Hinweise auf seine Autorität ersetzt werden und jede Kritik als Angriff auf seine Persönlichkeit gewertet wird; demzufolge läßt er seiner Enttäuschung darüber freien Lauf, daß Breusing, den er für seinen Freund hielt, sich in eine Opposition begeben hatte.

Mosle hatte Petermann gebeten, der nächsten Comitésitzung, die für Dienstag den 13. April geplant war, beizuwohnen, und ihm Quartier in seinem Hause angeboten, doch Petermann lehnte ab.

Auf der Sitzung am 13. befaßte man sich erneut mit der Beschaffung eines größeren Begleitschiffes, als dessen Anschaffungspreis 10.000 Taler genannt wurden. Einer der Hauptpunkte der 3 $\frac{1}{2}$ stündigen Sitzung war das Abfassen eines Aufrufs des Comités zu "Sammlungen". In diesem Zusammenhang kam es zu einem Eklat, indem sich Breusing zu einer Unterschrift unter einen Aufruf zu Sammlungen nur bereit erklärte, wenn der als Fahrtteilnehmer fest eingeplante Physiker und Astronom, der Engländer Ralph Copeland, von der Fahrt ausgeschlossen würde. Als Grund für dieses Ansinnen wurden ausdrücklich alle persönliche Motive ausgeschlossen, sondern ausschließlich die englische Nationalität Copelands genannt, die nach Auffassung Breusings sich nicht mit der Teilnahme an einem deutsch-nationalen Unternehmen vereinbaren ließ. Für den Ausschluß Copelands verlangte er eine Garantie Petermanns. Petermanns Antwort ist in einem Telegramm vom 16. April an Koldewey erhalten (AHHVGG): "Copeland nicht aufgeben, Zustimmung zu größerem Transportschiff nur wenn Herren gleichzeitig 12.000 Thaler Gold hinlegen, ein Geolog und ein Zoolog mehr engagiert wird, und ich freie Verfügung über die Grönland habe." (Zur Mitnahme Copelands ein Kurzbrief Petermanns an Mosle vom 22.4. in Fußnote 9-16.)

Die Kontroverse wegen der Teilnahme Copelands wurde in Bremen schnell beendet. Erläuternd sei in diesem Zusammenhang aus einem Brief Mosles an Petermann zitiert (18.4): "... habe ich heute zu berichten, daß hier der Aufruf zu Beiträgen trotz Ihrer Weigerung Copeland zurückzulassen, endlich vom Stapel gelassen ist. Das Mitnehmen eines Engländer scheint uns .... für die Nationalität des Unternehmens gefährlich, da Sie und Koldewey aber einmal so weit engagiert sind, wollen wir nicht opponieren; nur Dr. Breusing hat sich ganz von der Sache zurückgezogen."

Inzwischen hatten die Kontroversen im Bremer Comité auch schon in der Presse Niederschlag gefunden. Der "Bremer Courier" beispielweise berichtete von einer Krisis, in der das "Nordpolfahrt-Unternehmen" angeblich stecken sollte. Dem Bremer Comité wurde die nötige Autorität zu Entscheidungen abgesprochen, das Fehlen einer verantwortlichen

obersten Instanz behauptet. Auch H.H. Meier geriet in die Schußlinie, indem diesem die Verzögerung des Unternehmens und der Bruch seiner ursprünglichen Versprechungen vorgeworfen wurde. In einer geschliffenen Gendarstellung, die der "Bremer Courier" am 27. April publizierte, wies Koldewey das "Gerede von einer Krisis" als gegenstandslos zurück.

Tatsächlich hatten die Vorbereitungen zur 2. deutschen Nordfahrt zu diesem Zeitpunkt bedeutend an Substanz gewonnen. Nicht nur war zu diesem Zeitpunkt bereits die *Germania* vom Stapel gelaufen (6. April), auch der Kreis der Unterstützer hatte sich wesentlich vergrößert. Schon am 3. April, 6 Tage vor der Komiteegründung in Bremen, hatte sich in Berlin ein Komitee etabliert, in dem prominente Personen nicht fehlten. Um das zu veranschaulichen, seien einige der bekanntesten Namen angeführt: Borsig, Brehm, Delbrück, Ehrenberg, Förster, v. Klöden, Koner, Kiepert, Reimer, Siemens. Das Hamburger Komitee, das am 20. April erstmals zusammentrat, war von der Handelskammer initiiert worden, was allein schon den Stellenwert erklärt, den man hier einer erfolgreichen Durchführung der Nordpolarfahrt beimaß. (Vergl. Aufruf zur konstituierenden Sitzung v. 17. April, StA HB, siehe auch HANSA, 1869, S. 1143, weiteres Fußnote 9-5.)

Besonders hervorzuheben ist hier das gezielte Engagement Wilhelm von Freedens. Er hielt regen Kontakt mit dem Arzt und Biologen Dr. Adolf Pansch, Privatdozent aus Kiel, dessen Teilnahme an der Fahrt seit März beschlossenen Sache war und bemühte sich um die "Beschaffung" eines Ingenieurs für die Maschine sowie um die Akquirierung eines größeren Begleitschiffes (nach seiner persönlichen Meinung war allerdings die *Grönland* ausreichend). Nordenskiöld in Stockholm bat er um Überlassung der von ihm gebrauchten "Tiefseetemperatur und Tiefseemessungs-Apparate" beziehungsweise um Beschreibungen von diesen, ferner um allgemeine Ratschläge zum Gebrauch dieser Geräte (Freedens an Schumacher, 26.4.1869).

Inzwischen war auch ein Kapitän für das Begleitschiff, der in der Eisschiffahrt erfahrene Paul Hegemann, gefunden worden.

Im Zuge der Fortschritte gab es jedoch erhebliche Hindernisse zu überwinden. Die nautischen Vereine Elsfleths, Bremens und vor allem Bremerhavens hatten massive Bedenken gegen die Ausrüstung der Nordfahrt angemeldet. Besonders auf einer Sitzung in Bremerhaven am 30. April muß es sehr hoch hergegangen sein. Diese endete mit einer Erklärung an das Bremer Comité, in der Petermann und Koldewey die alleinige Kompetenz für die logistische Durchführung der Expedition abgesprochen wurde. (Vergl. u.a. "Hamburger Nachrichten", 4. Mai 1869.)

Diese und ähnliche Vorkommnisse werden der Grund gewesen sein, daß sich das Berliner Comité unter der Leitung Adolf Bastians an das Bremer Comité mit der Bitte gewandt hatte, die Leitung der nautischen Seite der Expedition verantwortlich zu übernehmen (28.4.). Bei dieser Bitte bezog man sich darauf, daß es inzwischen einvernehmlich mit Petermann

gelingen war, die Verantwortlichkeit für die wissenschaftliche Seite der Fahrt in die Hände des Berliner Comités zu legen. Die Berliner wollten ihrerseits vermittelnd zu verschiedenen Fachautoritäten tätig werden und dadurch den wissenschaftliche Bereich der Fahrt kompetent abdecken. Der Antwortbrief auf das Ansinnen der Berliner ist in einer Drucksache des Bremer Comités vom 11. Mai veröffentlicht worden. Das Schreiben bringt zum Ausdruck, daß man sehr wohl versteht, daß die Verschiedenheit der wissenschaftlichen Anforderungen die Unterstützung und Koordination durch eine sachkundige Organisation notwendig macht, daß aber in nautischer Hinsicht Koldewey der alleinige Verantwortliche des Unternehmens sein wird, und aus diesem Grunde seine freie Disposition nicht durch Eingriffe des Bremer Komitees beschränkt werden könne.

Über diese wichtige Sitzung des Bremer Comités am Sonnabend, den 8. Mai, zu der auch Petermann angereist war, berichtete Freeden (2. Drucksache des Bremer Komitees vom 18. Mai 1869):

"Auf Einladung des Bremer Comité's hatten sich am Sonnabend den 8. Mai 17 Freunde des Unternehmens von nah und fern zusammengefunden, um nochmals eingehende Berathung über Art und Plan des Unternehmens zu pflegen, ... und den mehr lauten als begründeten Agitationen entgegenzutreten, welche neuerdings durch Beunruhigung des Publikums das Unternehmen hinterrücks zu vereiteln suchen. Die Resultate der mehr als fünfstündigen Conferenz, sowie vorheriger und nachfolgender Besprechungen und Besichtigungen (der im Bau befindlichen *Germania*, rak) liegen vor in einem einstimmigen Aufrufe der Versammelten. ... An der Entschlossenheit des Bremer Comité's, mit einer Garantie von 10.000 Taler zum Ankauf eines zweiten Schiffes voranzugehen, damit die denkbarste Sicherheit geschaffen werde, müssen Fernerstehende erkennen, wie die Stimmung in nächster Nähe in Wirklichkeit ist, ..." (Text des Aufrufes mit Namensliste und Bemerkungen s. Fußnote 9-6.)

Im weiteren erfolgt eine augenscheinliche Beschreibung der *Germania* (Ein ganz außergewöhnliches, detailgetreues Modell des Schiffes, bei dem die Rumpfbeplankung der Backbordseite fortgelassen wurde und dadurch die Innenräume und die Konstruktion des Schiffes erkennen läßt, befindet sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Erbauer des Modells ist der Schiffbauhistoriker Werner Jäger, 1923-1986, der auch zum späteren Verbleib der *Germania* publiziert hat; technische Angaben zur *Germania* s. Anhang 34.)

Daß die Komiteesitzung über 5 Stunden dauerte, findet im Umfang des Protokolls, rund 150 handgeschriebenen Zeilen, keine Entsprechung. Hier ist jedoch niedergelegt, daß Petermann auf Befragung sein Einverständnis zur Beschaffung eines größeren Transportschiffes gab.

Als Transportschiff wurde die 1864 an der Weser aus Eichenholz gebaute preußische Schonerbrigg *Fulton* angekauft. Der diesbezügliche

"Schlußzettel", eine Kaufvereinbarung die dann in Kraft tritt, wenn die Untersuchung durch einen "Veritas Agenten" die vom Verkäufer zugesicherte Qualität des Schiffes bestätigt, wurde am 14. Mai von Mosle unterzeichnet. Als Kaufpreis waren 8.000 Taler Gold vereinbart. Angebote zum Umbau und Verstärkung des Schiffes wurden von drei Bremerhavener Werften eingeholt (F.W. Wencke, Inh. A. Rosenthal, Carl Lange, J.C. Tecklenborg). Den Zuschlag erhielt die Wencke-Werft, die für 3.900 Taler Gold das Schiff zum 1. Juni fertig zu stellen sich verpflichtete. Der Kaufpreis wurde, in 7 gleiche Parten aufgeteilt, von Mitgliedern des Bremer Comités aufgebracht. Das Schiff wurde unter dem Namen *Hansa* in das Bremer Schiffsregister eingetragen (Schiffspapiere siehe StA HB; weitere technische Angaben zur *Hansa* s. Anhang 31 und 32.)

Mit dem Ankauf des größeren Transportschiffes beruhigten sich offenbar die aufgeregten Gemüter der Experten an der Unterweser. Die *Hansa* hatte ausreichend Raum für große Kohlen und Proviantmengen, und bot auch einen gewissen Komfort für die Expeditionsmitglieder. Koldewey und Hegemann hatten ferner in Abstimmung mit dem Comité und Petermann beschlossen, die *Hansa* mit überwintern zu lassen, während man ursprünglich davon ausgegangen war, daß das Begleitschiff im Laufe des Jahres nach Bremerhaven zurückkehren sollte (Petermann an Dr. Buchholz 28. Mai 1869, und Drucksache des Bremer Comités von 10. Mai 1869).

Hervorgehoben werden muß, daß der Ankauf des größeren Schiffes kein spezieller Wunsch Koldeweys war. Auch das Hamburger Comité und Freeden hielten diese Anschaffung nicht für nötig. Petermann war zunächst heftigst dagegen. (Dieser Punkt wird weiter unten aufgegriffen.) Es handelte sich bei dem Ankauf des Schiffes somit im wesentlichen um ein Zugeständnis, das das Bremer Comité an die Öffentlichkeit machte, die nicht zuletzt durch die massive Opposition des Nautischen Vereins in Bremerhaven verunsichert worden war. Es konnte aber nicht im Interesse des Bremer Comités sein, sich dem Vorwurf ausgesetzt zu sehen, daß man eine primitiv ausgerüstete, zum Mißerfolg verdamnte Expedition abschieken wollte.

Zum anderen soll nicht verhehlt werden, daß sich alle intern Beteiligten der Problematik der Kombination kleiner Dampfer, relativ großer Segler, bewußt waren. Es wurden auch durchaus Stimmen laut, die als einzige logische Lösung die Hinzuziehung eines 2. Dampfers forderten. (Vergl. z.B. Äußerungen von R. Fritze, Protokoll zur Versammlung des Bremer Comités am 8. Mai, StA HB.)

Bastian bringt in einem Schreiben (unleserliches Datum, vermutl. 11. Mai) an Mosle, seine und des Berliner Comités Befriedigung darüber zum Ausdruck, daß es dem Bremer Comité gelungen war, eine Lösung für das Begleitschiff zu finden. Dieser Brief enthält auch die Mitteilung, daß er vom Vorsitz des Berliner Comités zurückgetreten sei, und daß Prof. v. Klöden diesen übernommen habe (Fußnote 9-7).

Nach der Versammlung am 8. Mai war die Durchführung der Expedition endgültig beschlossene Sache. Der Abfahrtstermin war auf den 7. Juni festgelegt worden. (Bemerkungen zu diesem Termin siehe Fußnote 9-8.)

Es war jetzt an Koldewey und besonders auch an den wissenschaftlichen Expeditionsmitgliedern, in den verbleibenden 4 Wochen die umfangreichen, notwendigen Vorbereitungen zur Expedition zum Abschluß zu bringen. Anhand vorliegender Dokumente wird versucht, einen Eindruck von diesen Aktivitäten zu vermitteln.

Börger und Copeland waren, wie schon angedeutet, seit Jahreswende mit den wissenschaftlichen Expeditionsvorbereitungen befaßt. Ihre große Idee war die Durchführung einer Gradmessung auf Ostgrönland (Messung zur Feststellung der Erdfigur). Die Instrumente hierzu wurden von der Instrumentenfirma Dr. Meyerstein in Göttingen gekauft, bzw. von der Göttinger Sternwarte leihweise zur Verfügung gestellt. Börger und Copeland waren im Frühjahr 1869 gemeinsam noch an einer astrometrischen Dissertation beschäftigt, trotzdem erschien ein längerer Aufsatz der beiden in den PGM, 1868, Heft 4: "Kurze Geschichte der Überwinterungen in den arktischen Regionen während der letzten 50 Jahre" (Fußnote 9-9).

Börger als angestellter Assistent der Sternwarte wurde für zwei Jahre von seinen Dienstpflichten beurlaubt. Er erhielt aus schleswig-holsteinischen Landesmitteln 500 Taler Zuschuß für seine Ausrüstung. (Sein Gesuch an das preußische Finanzministerium und verschiedene Aktenvorgänge vergl. GStA MB, Unterrichtsministerium, Rep. 76... z.B. Blatt 184.)

Der große Enthusiasmus, mit dem sich Dr. Pansch für die Expedition engagierte, spiegelt sich vielfach in den Quellen. Einige Punkte seien erwähnt. Am 1. Mai z. B. berichtet er an Lindeman, daß er sich mit dem Boot *Medusa* von den Ostseewellen wiegen ließ, um neue Schleppnetze eigener Konstruktion für die Expedition auszuprobieren. Auch 2 Jagdgewehre mit auswechselbaren Läufen hatte er sich extra für seine Zwecke herrichten lassen (Drucksache des Bremer Comités No 4. vom 1.6.1869). Er stand im Schriftverkehr mit Ehrenberg, Albert Kölliker, Adolf Bastian und erfreute sich der Unterstützung durch Karl Möbius in Kiel. Am 2. Juni reiste er noch zu Fachbesprechungen nach Berlin. (Dafür, daß er einen geplanten Besuch in Stockholm zur Kontaktaufnahme mit dortigen Kollegen durchgeführt hat, fanden sich keine Belege.)

Darüber hinaus stellte er die medizinische Ausrüstung für die Expedition zusammen und kümmerte sich auch um den Proviant. (Über die beiden letzten Punkte berichtete er auf der Sitzung des Bremer Comités vom 8. Mai, die anderen Angaben stammen aus Briefen vom Mai u. Juni 1869 an Lindeman und Expeditionskollegen, StA HB.)

Pansch war es selbstverständlich klar, daß er die vielen Aufgaben, die er sich gestellt hatte und die ihm gestellt wurden, nicht allein bewältigen konnte. Nachdem aber die Beschaffung des größeren Begleitschiffes

definitiv war, konnte er sich mit Dr. Reinhold Buchholz in Verbindung setzen, der als Arzt und Biologe für dieses Schiff, die *Hansa*, vorgesehen war. Buchholz wurde von seiner Dozententätigkeit an der Universität Greifswald beurlaubt. Er konnte 500 Taler Ausrüstungsbeihilfe vom Kultusminister einwerben, und weitere 100 Taler stellte ihm seine Universität für denselben Zweck zur Verfügung. (Vergl. u.a. Comitédruk-sache No. 4 v. 1. Juni 1869.)

Der durch seine umfangreichen Publikationen zur Alpenwelt schon überregional bekannte Julius Payer war mit der Gebirgsvermessung vertraut. Während seiner geologischen Studien in Wien bei Prof. Hochstetter hatte er dessen Assistenten Dr. Gustav Laube kennengelernt, dessen Expeditionsteilnahme ebenfalls durch den Ankauf der *Hansa* ermöglicht wurde. Payer, der von dem österreichischen Kriegsminister Franz Kuhn gefördert wurde, hatte schon am Jahresanfang mit Hilfe einer formellen Verwendung Petermanns Urlaub von seinen Dienstpflichten erhalten. (Zu Payers Verbindung zu Kuhn vergl. Müller 1956, zur Verwendung Petermanns Briefwechsel mit Payer 1868/69, speziell Petermann an Payer 10.3.1869; Fußnote 9-10.)

Payer und Laube hielten sich am 28. Mai in Gotha bei Petermann auf (Freeden an Koldewey, 1. Juni 1869). Von hier aus wollten sie nach Stockholm weiterreisen, wobei sie Hamburg auf der Hin- und auf der Rückreise berührten. Hier wurden sie durch Freedens betreut. Dieser berichtete hierüber in drei Briefen vom 1., 3. und 10. Juni, wobei der erste Brief für Koldewey bestimmt war, die beiden späteren für Lindeman.

Diese Briefe vermitteln Freedens persönliche Eindrücke von Payer und Laube, geben aber auch Hinweise auf den Umfang seiner Tätigkeiten. Der Brief vom 1.6. geht zunächst auf die Musterung eines neuen Stewards ein, bevor es heißt, "gestern waren Payer und Laube hier ... Auch Börgen war hier .... Pansch habe ich in Kiel vergeblich gesucht, wo ich am Sonntag war. Er ist in Eutin. In Stockholm wird er schon gewesen sein. Der Lothungsapparat aus Schweden ist noch immer nicht da, obgleich ich den Betrag auf Weisung (zwh) des Kapitäns von Otter schon längst an seinen Bruder in Carlskrona eingesandt habe ... Sehr dumm übrigens dieser Aufschub der Reise des Königs ...."

Nachdem er Koldewey den Besuch des Königs schmackhaft gemacht hat, schreibt er weiter: "Überlegen Sie den Gedanken einmal, mir scheint er recht plausibel. Der König kommt an Bord, geht von hinten nach vorn, kiekt eben hinunter, geht an Land und bumms stehen Sie hinten, 'Hel up Stag', 'schmiet los achtern und vör', nachdem Grootseil, Schunerseil und Fock all' heist sün und nun 3 mal 3 Haurucks für Sie und Ihn. Das wird selbst einem König nicht alle Tage geboten."

Seinen Brief an Lindeman beginnt er zunächst mit der Schilderung seiner Bemühungen zur Intensivierung der Geldsammlungen in Hamburg. Später liest man, daß Payer und Laube auf einer "Spritztour" mit Petermann nach Eisenach diesen mit dem Wunsch einer Reise nach Stockholm überrascht hätten (was so nicht stimmen kann, da Petermann in einem

Brief an Buchholz, 27. Mai, bereits davon spricht, Laube nach Stockholm zu schicken). Petermann hätte nolens volens nachgegeben: "...sie haben Reisegeld dazu erbeten, er hat's nicht bei sich gehabt, und ihnen natürlich eine Quittung auf meine Privatkasse ... gegeben. So kamen die Herren -beide übrigens prächtige Leute- hier Montag an, ich habe sie Mittags auf der Börse präsentiert. ... und Abends im zoologischen Garten feierliches Comité Dinner veranstaltet. Hegemann muß aber für einen tüchtigen Vorrath guten 'Toobacko' sorgen, da 'ohne Tooback das ja gor nitt würde z'm aushalte sein.'"

Hiermit sind die launigen Schilderungen Freedens keineswegs erschöpft. Besonders lustig sind die Briefstellen, in denen er über die Vorstellungen Payers und Laubes zur Seefahrt und zum Leben an Bord plaudert.

Freeden berichtete, daß er am Montag acht Briefe und fünf Telegramme erhalten hatte; von Otter meldete ihm am 3. Juni die Absendung des "Lothapparates" aus Schweden. "Ich lasse noch 2 Lothapparate (eigener Konstruktion, rak) à 4-5 Tl. machen für Tiefen bis ... (Textverlust, rak) Faden und viel Ausbeute" (Anm. Fußnote 9-11).

Über Koldeweys spezielle Aktivitäten in der Vorbereitungsphase der Expedition ist aus den Akten des Bremer Staatsarchivs relativ wenig zu entnehmen. Um so ausführlicher sind diese dokumentiert in dem Briefwechsel zwischen Petermann und Koldewey (AHHVGG). Aus der Fülle dieses Materials sei aus 2 Briefen exemplarisch zitiert, die rund 14 Tage vor dem Abgang der Expedition geschrieben wurden.

Am 27. Mai hatte Koldewey vormittags in Potsdam eine Audienz bei König Wilhelm. (Telegramm Koldewey an Lindeman, 27. Mai 1869; die Drucksache No. 5 des Bremer Comité's nennt den 28. als Audienztermin.) Darüber berichtet er in einem Brief an Petermann vom 31. Mai aus Bremen:

"Verehrter Freund! Von Berlin seit Sonnabend zurückgekehrt. .... Im allgemeinen bin ich ganz befriedigt über die Reise. Beim Berliner Comité habe ich das Interesse neu erweckt und alle Zweifel und Bedenken die hauptsächlich durch einige gehässige Briefe Breusings dort angeregt waren, sind wieder vollständig beseitigt. Die Sammlungen gehen ihren Fortgang, Bastian meint, daß bis zum Winter noch wohl erkleckliche Summen zusammen kommen würden. .... Beim König habe ich Audienz bekommen, indem ich einfach nach Schloß Babelsberg fuhr und durch die Dienerschaft bis zum Adjutanten vordrang, der so freundlich war, mich zu melden. Der König war sehr gnädig, unterhielt sich mehr wie eine Viertelstunde mit mir und mußte ich ihm auf der Karte die ich bei mir gesteckt hatte, die Eisverhältnisse und unsere Intentionen erklären. Er entließ mich mit den Worten, er würde mich noch wohl in Bremen sehen, und wolle er auch in Bremerhaven die Schiffe noch in Augenschein nehmen, erfreulich, daß ein Mann gefunden sei der die Unternehmung durchführen könne und wünschte er mir alles Glück. .... Bismarck konnte ich nicht sprechen; er war zu sehr beschäftigt. Ich hatte mich gemeldet, bekam aber abends einen Brief, daß er sehr

bedauere mich nicht empfangen zu können. Roon war ebenfalls nicht anzukommen, ich gab meine Karte ab. Mühler gesprochen, flau und kühl bis ans Herz. Dove leider nicht zu Hause getroffen, und meine Karte abgegeben. Prinz Adalbert verreist nach Kiel. ... Förster sprach sich sehr günstig über die wissenschaftlichen Vorbereitungen und Instrumente aus."

Daß auch Mosle in Berlin war und zusammen mit Koldewey vor dem Berliner Comité für die Nordpolfahrt über den Stand der Expedition berichtete hatte, geht aus der Bremer Comité Drucksache No. 5 hervor. (Vergl. auch "Weserzeitung" vom 29. Mai.)

Auch über den Stand der Vorbereitungen berichtet Koldewey im oben zitierten Schreiben: "Mit den Schiffen geht es recht gut vorwärts. Bei der *Germania* sind die Kohlen und sämtliches Inventar an Bord, die Segel werden morgen angeschlagen. .... Am Freitag kommt der Proviant an Bord, und mustern die Leute am Donnerstag (3. Juni, rak)."

Mit Datum 21. Mai hatte Koldewey Petermann dringend ersucht, seine Instruktionen zur Expedition einzuliefern. Da Petermann aber nicht reagiert hatte, konnte er dieses Thema erneut aufgreifen:

".... In der mir mitzugebenden Instruktion darf nicht stehen: 'Daß das Hauptschiff sich in allen seinen Bewegungen vor allen Dingen von dem begleitenden Segelschiff nicht behindern lassen darf.' Es ist dies gegen meine seemännische Ehre; denn wenn mir als Seemann und Führer der Expedition erst noch gesagt werden muß, wie ich mit den Schiffen meine Dispositionen zu treffen habe, ....., dann in der That wäre ich nicht im Stande, das Unternehmen durchzuführen ... . Es versteht sich doch wohl ganz von selbst, daß ich mich durch das Segelschiff nicht behindern lasse. Was das Begleitschiff thun soll, wird Ihnen aus dem Vertrage mit Hegemann klar geworden sein. Ich bitte sehr, mir diesen Vertrag mit Ihren hinzugefügten Bemerkungen baldmöglichst wieder einzuschicken, da Hegemann unterzeichnen muß."

Die Probefahrt der *Germania* unter Maschine fand am 3. Juni von Bremerhaven nach Nordenham statt. Als Geschwindigkeit wurden unter Volldampf 5 kn gemessen (Comité Drucksache No. 5 v. 14. Juni, Angaben zur *Germania* Anhang 33 und 34). In einem Schreiben vom 3. Juni an Petermann drückt Koldewey seine Zufriedenheit mit dem Neubau aus. Hier heißt es u.a. auch: "Die Leute sind bei der Musterung von den Ärzten der Expedition untersucht und für gesund erklärt worden. Alles kernige Leute."

Am Sonntag, den 14. Mai, schrieb Petermann, der am 9. von seinem Kurzbesuch in Bremen nach Gotha zurückgekehrt war, an Lindeman, daß er die ganze Woche "mit Schmerzen" auf Nachricht von ihm oder von Freeden gewartet hat, da "so viele wichtige Sachen in der Luft schweben." Ab 21. Mai wurde er in kurzen Abständen bis zum 7. Juni von Koldewey über den Stand der Vorbereitungen unterrichtet. Auf die 6 Briefe antwortet er einmal am 28. Mai. Dieser Brief gibt keinerlei Hilfe-

stellung in der Sache, sondern ist eine einzige Nörgelei an längst beschlossenen Sachen (ungeeignetes Begleitschiff, zu hohe Kosten). Angesichts der angespannten Tätigkeit, der alle anderen Beteiligten zur Förderung der Expedition ausgesetzt waren, bleibt dieser Brief völlig unverständlich.

Offenbar ohne jede Ankündigung reiste Petermann nach Bremen. Er hielt sich am 9. Juni hier auf, um seine "Instruktionen" vorzulegen. (Text der Instruktionen siehe Anhang 35-41, Bem. siehe Fußnote 9-12.)

Petermann war offenbar aus seiner relativen Ruhe in Gotha kommend, mitten in die letzten Vorbereitungen in Bremen und Bremerhaven hineingeplatzt. Schon zur ersten Expedition war Koldewey kurz vor der Ausreise mit einer völlig überzogenen Instruktion von Petermann überrascht worden. (Vergl. Kap. 8.) Damals hielt sich Koldewey aber weit von Gotha entfernt, in Bergen, auf. Er war zudem in der arktischen Schifffahrt unerfahren und der einzige Betroffene, konnte somit die Instruktionen ohne unmittelbare Folgen beiseite legen. Diesmal lag die Sache aber anders, da auch ganz besonders die wissenschaftlichen Fahrteilnehmer betroffen waren. Daß Petermann und Koldewey in Bremen am 9. Juni zusammentrafen, ist wahrscheinlich (Petermann an Koldewey 14. Juni 1869). Zu einer ruhigen Beratung über die Instruktionen ist es aber offensichtlich nicht gekommen.

Ersichtlich glaubte sich Koldewey bis zu dem Überraschungsbesuch Petermanns mit diesem im besten Einverständnis. Seine Briefe sind vertrauensvoll und offen. Zur Diskrepanz, die dadurch entstanden war, daß der Koldeweysche Plan vom 16. März leicht von der gemeinschaftlich erarbeiteten Erklärung vom 8. März abwich, hatte Koldewey sich längst einlenkend erklärt. (Einen ergänzenden Briefauszug und weitere Bemerkungen siehe Fußnote 9-13.)

In Petermann muß es aber seit Mitte März, seitdem Koldewey seinen Plan vorgelegt hatte, gegärt haben. In einem Brief, den er zur Abreise der Expedition am 14. Juni an Koldewey richtete, bezeichnete Petermann den Plan vom 16. März als offene und öffentliche Kritik. Dieser Vorwurf ist sachlich nicht haltbar. Koldewey und Lindeman waren damals ersichtlich bemüht, die Expedition voranzutreiben. Der Koldeweysche Plan mit Kostenüberschlag war zu diesem Zeitpunkt ein notwendiges Planungs-papier. Dankbarkeit dafür, daß diese beiden die Lücke erkannt und umgehend ausgefüllt hatten, wäre eine angemessene Reaktion Petermanns gewesen. Im übrigen war dieser Plan ausdrücklich zum internen Gebrauch bestimmt. Eine Veröffentlichung war von der Einwilligung Petermanns abhängig gemacht worden und hat nie stattgefunden; nur der Kostenanschlag wurde in der Öffentlichkeit genannt. Daß die Schuld an dem Zerwürfnis zwischen Petermann und Koldewey später vielfach dem letzteren angelastet wurde, ist nicht zuletzt eine Folge der unrichtigen Darstellung Friedrich von Hellwald's. (HELLWALD, 1881, S. 726, 727; falsche und tendenziöse Darstellungen gibt auch

WELLER, 1911, S. 90; in RÜDIGER, 1912 wird gar nicht erst der Versuch gemacht, Klarheit in diese Sache zu bringen, sondern wird diesbezüglich auf WELLER, 1911, S. 73 verwiesen.)

Koldewey, die Wissenschaftler, die Schiffsoffiziere und das Bremer Comité konnten beim besten Willen die Petermannschen Instruktionen nicht ignorieren, denn dieser ließ es sich nicht nehmen, mit der Einbehaltung der Spendengelder in Höhe von 10.000 Talern zu drohen, wenn nicht "Alles und Jedes" in befriedigender Weise "festgemacht" würde, wie er sich gegenüber Albrecht ausdrückte (Brief und Telegramm v. 11. Juni).

Da inzwischen die Abreise der Expedition korreliert mit dem Besuch König Wilhelms auf den 15. Juni festgelegt war, setzte das Ansinnen Petermanns das Bremer Comité und die Expeditionsteilnehmer unter gewaltigen Zeitdruck. Auf einer am Sonntag den 13. Juni einberufenen Sitzung des Comité kam es unter dem Beistand zweier Notare zur Schlußverhandlung. Über diese Verhandlung wurde ein Protokoll mit 18 Anlagen erstellt. Es handelt sich hier im wesentlichen um die Feststellung der angemessenen Eignung, Bemannung, Verproviantierung, Ausrüstung und Instrumentierung der Schiffe und der Expedition. Als letzter Punkt wird die Annahme der Petermannschen Instruktion durch Koldewey, Hegemann und die wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer der Expedition protokolliert. Hierbei wird der § 17 (betr. die Hinterlegung von Nachrichten) ohne die Einwilligung Petermanns geändert. Um die Änderung des § 30 durchzusetzen, der ursprünglich den Versand aller von der Expedition geschickten Briefe offen über Petermann vorsah, wurde ein Telegramm nach Gotha geschickt. (StA HB 7,1023 6/3; den Telegrammtext siehe in Fußnote 9-14.)

Petermann stimmte dem Änderungswunsch zu. Die Version des § 30, die Petermann im Juni 1870 in den PGM publizierte (Anhang 35-41), ist offensichtlich völlig geändert und läßt die ursprüngliche Problematik nicht erkennen.

Sehr viel aufschlußreicher in bezug auf das, was auf der Sitzung (Sitzungsdauer 9 bis 14 Uhr) verhandelt wurde, ist das neben dem Notariatsprotokoll existierende Protokoll des Comité (StA HB 7,1023 6/3). Mosle ließ zunächst in sachlicher Form den Werdegang des Bremer Engagements für die Nordpolar-Expedition passieren, bevor die Widerstände der Fahrtteilnehmer gegen die Petermannschen Instruktionen deutlich werden.

Zunächst reklamierte Laube den § 9, der im Fettdruck heraustellte: "Die Hauptaufgabe der Expedition ist die geographische." (Die Instruktionen lagen dem Bremer Comité in mehreren Exemplaren in einer unkorrigierten Druckfassung vor.) Er befürchtete offenbar, daß man die Geologie (und die Zoologie) im Schlepptau einer vorwärts drängenden Entdeckungsreise nicht adäquat berücksichtigen würde. Durch den Hinweis, daß er das mögliche tun werde, den Anforderungen der Wissenschaftler

gerecht zu werden, gelang es Koldewey, diesen Diskussionspunkt zu beenden.

Über den § 28, Verwertung der Sammlungen, Aufzeichnungen und Tagebücher, muß es im Vorfeld der Sitzung zwischen den Fahrtteilnehmern schon zu regen Diskussionen gekommen sein. Mosle griff diesen Punkt von sich aus auf und führte aus, daß man diesen Paragraphen getrost unterzeichnen könne. Nicht Petermann entscheide über die Verwertung der Tagebücher, sondern dieses sei ja ausdrücklich einer wissenschaftlichen Kommission, der die Beteiligten angehören werden, vorbehalten:

"Sie (die Wissenschaftler und Kapitäne, rak) können sich also jetzt fügen und vertrauen, daß demnächst nichts passieren wird, was nicht in Ordnung ist. Es ist natürlich, daß eine Expedition, die vom ganzen Volke gemacht wird, auch dem Volke einsichtlich Kunde giebt und daß dabei die Wünsche der Herren, die sich dafür aufgeopfert haben, auch besonders berücksichtigt werden. Weder Dr. Petermann noch ein anderes Mitglied kann Unrechtlichkeiten befürchten. Sie können die Bedingungen ruhig annehmen, Dr. Petermann, aufgeregt wie er ist und wie er sich seit April öfter gezeigt hat, will diese Bestimmung aufrechterhalten. Sie riskieren, wenn Sie opponieren, daß die Expedition liegen bleibt, und wenn die gute Sache deshalb scheitern sollte, so können Sie das ja gar nicht verantworten."

Auch um den § 30 gab es heftige Diskussionen, wie aus dem Protokoll deutlich erkennbar ist. Mosle versuchte erneut die Gemüter zu beruhigen, indem er einwarf, daß Petermann Privatmitteilungen nicht lesen würde. Darauf Copeland: "Sie müssen vorsichtig sein. Petermann hat Manches veröffentlicht, was nicht für die Öffentlichkeit bestimmt war." Schließlich einigte man sich auf das schon oben erwähnte Telegramm (Text Fußnote 9-14), womit die Beteiligten auch zu verstehen gaben, daß sie ihren Kapitänen wohl, Petermann aber keineswegs trauten.

In ausgedehnter Diskussion geht es um die Alternative einer Überwinterung in Spitzbergen, falls es sich als unmöglich herausstellen sollte, die Ostküste Grönlands zu erreichen. Diese Alternative hatte Petermann in einem Zusatz zu den Instruktionen kategorisch ausgeschlossen. Auf den protokollierten Text der diesbezüglichen Diskussion soll hier nur insoweit eingegangen werden, als in diesem erkennbar wird, daß sich Koldewey über diese Petermannsche Vorschrift mächtig geärgert haben muß. Offen widersetzte er sich in diesem Punkt dem Autoritätsanspruch der Instruktionen. Daß zu guter Letzt alle Fahrtteilnehmer ihr Ja zu den Instruktionen zu Protokoll gaben, scheint wiederum Mosles Verdienst gewesen zu sein.

Die Verabschiedung der Expedition fand am Dienstag den 15. Juni in Bremerhaven auf der Weserseite vor der Schleuse zum *Neuen Hafen* statt (Fußnote 9-15).

Vorangegangen war eine kurze Besichtigung der *Germania* durch König Wilhelm. U.a. waren auch Bismarck, Roon und Jachmann anwesend. Die

Zuschauerkulisse muß eindruckvoll gewesen sein. Über die Verabschiedung der Expedition existieren zahlreiche Zeitungsberichte (z.B. "Illustrierte Zeitung", Leipzig; "Weser Zeitung", Bremen; "Provinzial Zeitung", Bremerhaven)

Freeden und der Göttinger Astronomieprofessor Klinkerfues begleiteten die Expedition auf der *Germania* bis zur Weseransteuerung, wo sie auf ein "Lootsenboot" umstiegen.

Petermann war zur Verabschiedung der Expedition nicht erschienen. Statt dessen hatte er mit Datum 14. Juni einen Brief an Koldewey geschickt, auf den oben schon gelegentlich verwiesen wurde.

Dieser scheinheilige Brief (rak) wurde durch Petermann in Schönschrift gefaßt, autographiert und "zur vertraulichen Kenntnisnahme der Freunde und Beitraggeber der deutschen Polarforschung" verschickt. (Die Ablichtung dieser Fassung, die nur unwesentlich gegenüber dem Original gekürzt ist, siehe Anhang 42-45.)

Koldeweys Antwort auf diesen Brief bestand in einem Telegramm, das um 12<sup>05</sup> Uhr am 15. Juni in Bremerhaven aufgegeben wurde (StA HB):

"Dr. Petermann, Gotha. Den nach Inhalt unnötigen nach Form verfehlten Brief vom 14. Juni erhalten. Corrigirten Bericht per Lootsen versenden. (Es handelt sich um die letzte Korrekturfahne zu KOLDEWEY, 1871, rak.) Zwei Kisten Bücher erhalten. Brief von 1868 vorhanden. Expedition besser in allem ausgerüstet als ein Newyorker Postschiff und Dampf (meint vermutlich dampfen, rak) in 2 Stunden nach See. Adieu Koldewey, Freedon."

## Zusammenfassung des 9. Kapitels

Anlässlich einer großen Festveranstaltung für die Beteiligten der 1. deutschen Nordpolarfahrt in Bremen am 24. Oktober 1868 kam es zur Planung einer 2. deutschen Nordpolarexpedition für 1869. Der Bremer Großkaufmann, Gründer des Norddeutschen Lloyd, H.H. Meier, machte sich erbötig, 100.000 Taler für diese Expedition flüssig zu machen. Der im Vertrauen auf diese Zusage von Petermann erstellte Plan (31.10.1868), der neben einer Landexpedition und einer Überwinterung auf Ostgrönland die zweimalige Querung des arktischen Beckens während einer Sommersaison beinhaltete, wurde von Kapitän Carl Koldewey umgehend zurückgewiesen. Ersichtlich mit Petermanns Einverständnis erstellte dieser einen Plan, der ausschließlich ein Vorgehen in Ostgrönland beinhaltete. Diese Modifikation hat zweifelsfrei auch H.H. Meier vorgelegen, der sich jedoch zu keiner Reaktion herbeiließ. Koldewey gelang es endlich am 4. Januar 1869, Meier zu sprechen, und dabei zeichnete sich ein Vorgehen ab, das bis in die ersten Märztag von Koldewey einvernehmlich mit Petermann energisch verfolgt wurde: Umbau der *Grönland* zu einem kleinen Dampfer für die Exploration der Ostküste Grönlands und zum dortigen Verbleib während der Überwinterung; Charterung eines eisgängigen Transportdampfers, welcher die Aufgabe übernehmen sollte, Brennstoff, Proviant und Expeditionsmaterial an die Grönlandküste zu verbringen. Koldewey erstellte für Meier diesbezügliche Planungsunterlagen.

Ausgesprochen hemmend war jedoch die Tatsache, daß Meier nicht mit Albert Rosenthal (Bremerhaven), der allein über brauchbare eisgängige Schiffe verfügte, über deren Charterung einig werden konnte. Letztlich stieß auch die Umbauplanung der *Grönland* auf Probleme, und Koldewey beteiligte sich umgehend an dem Entwurf zu einem speziellen Neubau.

Einvernehmlich mit Koldewey publizierte Petermann Anfang März 1869 einen Überblick über die aktuellen Expeditionsabsichten. Dieser bezog sich ausschließlich auf die Exploration der Ostküste Grönlands nordwärts von 75°N. Als Schiffe waren ein kleiner, neu zu bauender Schraubendampfer mit voller Takelage und die *Grönland* als Tender und Kurierschiff vorgesehen. Petermann überwies aus den überschüssigen Geldern, die für die 1. Expedition gesammelt worden waren, 13.000 Taler an den Bremer Kaufmann George Albrecht, dem H.H. Meier die geschäftliche Abwicklung der Expedition nahegelegt hatte, womit der Bau des Expeditionsschiffes *Germania* ein-

geleitet werden konnte und sich die Bremer Sympathisanten der Nordfahrt definitiv in die Pflicht stellten.

Das am 9. April gegründete Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt geriet jedoch durch die massive Intervention der nautischen Vereine an der Unterweser unter Druck, da diese eine bessere Ausrüstung und ein größeres Schiff als die zur Begleitung geplante *Grönland* für dringend notwendig erachteten.

Koldewey und auch Petermann beugten sich nach einigem Widerstand diesem Ansinnen; nicht zuletzt auch deswegen, weil Mitglieder des Bremer Comité die Finanzierung des größeren Schiffes, der *Hansa*, garantierten.

Über die Aktivitäten der Fahrtteilnehmer in der Vorbereitungsphase der Expedition wurde exemplarisch an Hand von Briefzitate berichtet. Die Vorbereitungen liefen bis zum geplanten Abfahrtermin am 7. Juni ersichtlich im besten Einvernehmen zwischen allen Beteiligten.

Am 9. Juni präsentierte Petermann persönlich in Bremen ein 31 Paragraphen umfassendes Schriftstück, das er als "Instruktion für die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition" bezeichnete. Diese Instruktion stieß auf Widerstand bei den Wissenschaftlern und Kapitänen, wie aus Protokollen zweifelsfrei zu entnehmen ist. Die Umstände erlaubten jedoch keine Verhandlungen mehr, und mit geringfügigen Modifikationen mußte das Diktat Petermanns angenommen werden.

Der Brief Petermanns, den Koldewey am Tag der Expeditionsabreise erhielt, und den ersterer später in autographierter, leicht geänderter Form weit verbreitete, setzte die Legende in die Welt, daß Koldewey die Planungen Petermanns unterlaufen hätte.

Unter großer öffentlicher Anteilnahme und im Beisein König Wilhelms sowie hoher Regierungsmitglieder, wurde die Expedition am 15. Juni 1869 in Bremerhaven verabschiedet.

## Fußnoten zu Kapitel 9

### Fußnote 9-1:

Ein Teil des Materials, das ungeordnet 4 größere Kästen füllte, ist bei den Zerstörungen im Bremer Überseemuseum durch Bombenangriffe des 2. Weltkrieges verloren gegangen (pers. Mittl. Dr. Herbert Abel, Bremen, 1990).

### Fußnote 9-2:

Ein Briefwechsel Koldewey-H.H. Meier wurde nicht gefunden. Allerdings existiert ein Brief (AHHVGG) vom 8. Dezember 1871, den Rosenthal an Koldewey schrieb, der mit den Ereignissen im Frühjahr 1869 im Zusammenhang steht:

"Herrn Carl Koldewey Hamburg.

Hoffentlich werden Sie sich der Antwort erinnern, die ich Ihnen Anfang May 1869 im Hotel Lloyd auf die Frage, was ich über Sie dachte, gab; nämlich die: daß ich Sie für einen Schwindler hielt. Damals meinten Sie, daß ich bei Ihrer Rückkehr meine Meinung ändern würde.

Gegenwärtig liegen verschiedene Originalbriefe von Ihnen an Herrn Dr. Petermann vom Jahre 1869 mir zur Ansicht und Gebrauch vor. Aus diesen Schriftstücken geht nur zu deutlich hervor, daß nicht allein mein Urtheil über Sie ein gerechtes, sondern ein viel zu mildes war, denn schmutzige ehrlose Verleumdung ist nach Ihren schwarz auf weiß geschriebenen Worten ein Haupt=Metier von Ihnen.

Ogleich ich mir weitere Schritte vorbehalte, so wird es mir doch sehr schwer fallen, wegen Menschen Ihres Schlages meine Zeit zu vergeuden, obgleich es nur kurze Zeit in Anspruch nehmen wird, Sie vollständig zu entlarven. /: gez:/ A. Rosenthal".

Koldewey hatte in diesen Briefen an Petermann u.a. unterstellt, Rosenthal würde die Expedition hauptsächlich zur Auffindung neuer Fanggründe benutzen wollen. Auch schienen ihm die Rosenthalschen Forderungen zur Überlassung der Schiffe überhöht. Andererseits erklärte er aber wiederholt seine Bereitwilligkeit zur Zusammenarbeit mit Rosenthal.

### Fußnote 9-3:

Es handelt sich um PGM, Heft 3 des Jahrg. 1869 mit Redaktionsschluß 13. März. Unter der Rubrik "Geographische Notizen" findet sich ein Abriß des revidierten Planes. Der hier abgedruckte Text wurde anscheinend auch als "Bekanntmachung und Pressenotiz" von Petermann in Umlauf gesetzt, wie sich aus einem Brief vom 27. März an Koldewey folgern läßt (AHHVGG). Der Abdruck des "Planes" erschien kommentarlos zumindest auch in der Ausgabe der HANSA vom 14. März 1869 und trägt das Datum 8. März.

Bei den als Fahrtteilnehmern benannten Herren Carl Börgen und Ralph Copeland handelte es sich um Freunde Koldeweys von der Göttinger Universität, die sich schon unmittelbar nach der Rückkehr Koldeweys von der 1. Nordfahrt als Teilnehmer einer neuen Polarexpedition anboten.

Auch Julius Payer wurde schon im November 1868 als Fahrtteilnehmer angesehen. Mit Brief vom 13. November 1868 (AHHVGG) schrieb Prof. Hochstetter aus Wien an Petermann, daß er Payer angeboten hätte, ihn für seine zukünftigen geologischen Aufgaben speziell vorzubereiten.

### Fußnote 9-4:

Die angegebenen Daten entsprechen den wirklichen Besuchsdaten, die durch Briefe und Zeitungsartikel gestützt sind. Der Besuch in Magdeburg hat im Rahmen dieser Rundreise nicht stattgefunden.

**Fußnote 9-5:**

Laut Zeitungsbericht im "Hamburger Correspondent" v. 30. April, sowie aus der "Kölner Zeitung" v. 2. Mai waren Koldewey und Petermann gemeinsam auf einer Sitzung des hamburgischen Comités am 29. April anwesend.

Ein Telegrammentwurf, eindeutig von Petermanns Hand, der mit dieser Reise im Zusammenhang steht, wurde aufgefunden (AHHVGG, Tasche Freeden):

"Telegramm 28. April 1 Uhr Mittags

An Freeden:

In Bremen sind Streitigkeiten und Anfeindungen gegen die Nord-pol-expedition. Deßhalb soll die Expedition von Hamburg ausgehen, dem natürlichen maritimen Vorort Deutschlands. Koldewey und ich werden mit dem nächsten Zuge nach Hamburg reisen und Donnerstag Morgen ankommen, um uns dem Comité vorzustellen und Alles mit Ihnen zu besprechen.

P."

**Fußnote 9-6:**

Der Text des erwähnten Aufrufes lautet:

"2. deutsche Nordpolarfahrt.

Am 7. nächsten Monats soll die 2. deutsche Nordpol-Expedition unter der Führung von Kapt. Karl Koldewey in See gehen: so lautet der einstimmige Beschluß der zu endgültiger Feststellung des Planes von nah und fern am 8. Mai in Bremen versammelten Freunde des Unternehmens.

Alle Theile der Ausrüstung möglichst vollkommen zu machen, ist einmüthiges und energisches Bestreben. Nach genauer Prüfung und Besichtigung entspricht der Dampfer "Germania", das neu erbaute Hauptschiff der Expedition, allen Erwartungen, sowohl der Seeleute, die es führen, als auch der Gelehrten, die auf ihm der Wissenschaft dienen wollen. Wie der Dampfer wird auch das Begleitschiff für 2 volle Jahre ausgerüstet.

Die Germania hat eine für die Eisfahrt zweckmäßige Größe (143 Tons). Das Begleitschiff Hansa von gleicher Größe wird für die Eisfahrt besonders eingerichtet und unter der Führung des Kapt. Fr. Hegemann aus Oldenburg gestellt. Wenn es thunlich ist, werden beide Schiffe stets beieinander bleiben. Die größtmögliche Sicherheit der Expedition, hat zu dieser Erweiterung des Planes geführt.

Der von dem Leiter des Unternehmens, Dr. Petermann aufgestellte Plan, die Ostküste Grönlands als Basis des Vordringens in die arktische Centralregion auszusegeln und zu verfolgen, bleibt der erste Zweck dieser Nordfahrt.

Für die zur Beschaffung des Begleitschiffes erforderlichen Mittel (ca. 10.000 rt) hat das bremische Comité Bürgschaft übernommen. Gleiche Entschlossenheit werden, so hoffen wir, auch im übrigen Deutschland die Freunde des Unternehmens betätigen, da dessen erweiterter Plan größere Mittel verlangt.

Die maritime und wissenschaftliche Bedeutung des Unternehmens wird überall anerkannt; die Mittel für dasselbe rasch und reichlich zu schaffen, verlangt das Interesse des deutschen Seewesens und das Interesse der deutschen Wissenschaft. Bremen 10. Mai 1869

Dr. A. Petermann, Kapt. K. Koldewey, Kapt. Fr. Hegemann, W. v. Freeden, Dr. A. Bastian, Dr. Börgen, Dr. Copeland, Dr. med. Pansch, M. Lindeman, Synd. Dr. Schumacher, H.H. Meier, A.G. Mosle, G. Albrecht, C.H. Noltenius, Richard Fritze, D.H. Wätjen, W. Nielsen, Kapt. L. Geerken, Kapt. W. Gutkeese " (aus "Weser Zeitung" v. 10. Mai 1869). Von den hier aufgeführten Herren waren H.H. Meier und A. Bastian nicht auf der Sitzung am 8. Mai anwesend.

Diese Version des Aufrufes wurde der Presse in ganz Deutschland zur Verfügung gestellt. A. Bastian erfuhr z.B. den Text des Aufrufs durch die in Berlin erscheinende "National Zeitung" (Bastian-Mosle, 11. Mai 1869 - Datum zwh.). Der Text des Aufrufes stammte von Petermann und Schumacher, die ihn im "Künstlerverein"

am Abend nach der Sitzung gemeinsam entworfen hatten (Schumacher-Petermann 25. März 1870, StA HB).

Es existiert auch eine Version des Aufrufes ohne Nennung des Namens Dr. A. Bastian (vergl. Drucksache des Bremer Comités).

Der oben zitierte Aufruf ist nicht Bestandteil des Versammlungsprotokolls vom 8. Mai. In diesem befindet sich, auf Antrag v. Freedens, ein Beschluß, der lediglich zum Ausdruck bringt, daß man in Berlin, Hamburg, Bremen und Gotha alles tun solle, um die nötigen Geldbeträge zusammen zu bekommen, wobei die Vorleistungsbereitschaft des Bremer Comités als Vorbild hingestellt wird (vergl. Versammlungsprotokoll v. 8. Mai). Eine Veröffentlichung dieses Beschlusses hat soweit bekannt nicht stattgefunden.

Erwähnenswert ist, daß die Sitzung in Bremen vom 8. Mai kurzfristig durch ein Telegramm Petermanns initiiert wurde. Er hatte aber schon im Vorwege in Telegrammen an Mosle, Lindeman und Koldewey sein pauschales Einverständnis mit den Bremer Planungen signalisiert.

#### **Fußnote 9-7:**

Das Bremer Comité hatte unter dem Aufruf vom 10. Mai auch den Namen Bastian gesetzt. (Vergl. Fußnote 9-6.) Dieses war ohne dessen Zustimmung geschehen, und mit Brief vom 11. Mai führt Bastian hierüber Beschwerde. Schumacher nahm diese Sache sehr ernst, wie aus einer für Lindeman bestimmten Notiz (12. Mai) deutlich wird: "... Wegen der Bastianschen Affaire möchte ich Sie gern sprechen, und wenn Koldewey noch hier ist auch diesen; ich finde dieselbe doch sehr bedenklich & habe die Nacht vor Ärger über sie kaum geschlafen. Bitte, kommen Sie, wenn möglich mit K. recht bald zum Schütting."

Aus dieser Reaktion wird deutlich, welchen Wert man in Bremen auf die Übereinstimmung mit dem Berliner Comité legte.

Ferner zeigt die Reaktion Bastians, daß dieser streng darauf achtete, sich vor einer Vereinnahmung durch die Polarforschung zu schützen.

#### **Fußnote 9-8:**

Der Grund für diesen speziellen Termin war nicht definitiv zu ermitteln. Daß er schon mit einem geplanten Aufenthalt König Wilhelms in Bremerhaven im Zusammenhang stand, hat einige Wahrscheinlichkeit für sich.

Die Presse meldete, daß eine leichte Erkrankung Wilhelms dessen Reisettermine verschoben hätte.

Koldewey wandte sich mit Brief vom 7. Juni an Wilhelm. Er erinnerte Majestät daran, daß dieser einen Besuch der Polarschiffe in Bremerhaven zugesagt hätte, wobei er sich auf das Gespräch während der Audienz am 27. Mai bezog. Er schrieb dann, daß die Schiffe nicht wie geplant am 7., sondern erst am 12. Juni reisebereit wären und daß man gerne die 3 Tage bis zu dem geplanten Besuch in Bremerhaven warten würde, wenn Majestät sie zu verabschieden wünsche.

#### **Fußnote 9-9:**

Dieser Aufsatz ist keine Meisterarbeit (was auch nicht erwartet werden konnte). Allerdings kann dieser Umstand nur einem Fachmann auffallen. Warum Petermann sich einer abwertenden Anmerkung nicht enthalten konnte, bleibt sein Geheimnis.

Die Promotion Börgens und Copelands fand am 5. Mai statt, wobei ihnen "wegen der Eile" die mündliche Prüfung und eine Disputation erlassen wurde (HORN, 1984). Somit konnten die Vorgenannten auf der Versammlung des Bremer Comités vom 8. Mai erstmals als Doktoren auftreten.

**Fußnote 9-10:**

Eine Sendung Gewehre und Munition, von Payer aus Wien mitgebracht, wurde mit Brief des Spediteurs vom 15. Mai in Bremen angekündigt. Auch damals war der Versand von Gefahrgut an besondere Bedingungen gebunden.

**Fußnote 9-11:**

Unter "Lothapparat" ist hier nicht ein Bleigewicht mit Leine oder Draht zum Messen der Wassertiefe zu verstehen, sondern hier handelt es sich um eine Vorrichtung, die Proben des Meeresbodens aufnehmen soll. Der Terminus "Lot" für die Bezeichnung eines solchen Gerätes hat sich bis heute gehalten. Die Begriffe Schwerelot, Kolbenlot, Kastenlot z.B. sind geläufige Ausdrücke in der Fachsprache der Geologen, die sich mit marinen Sedimenten befassen. Während allerdings der Freedensche "Lothapparat" (manchmal liest man auch "Lothungsapparat") den Meeresboden nur in den obersten Zentimetern beproben konnte, erlotet man heute in besonderen Fällen Sedimentkerne weit über 20 m Länge, und Längen bis 16 m sind bei günstiger Sedimentbeschaffenheit keine Seltenheit.

**Fußnote 9-12:**

Die Tatsache dieser Reise ergibt sich aus Briefen Petermanns an Mosle vom 9. Juni und an Koldewey vom 14. Juni. Die erste und einzige öffentliche Erwähnung dieser Reise findet sich im Begleittext zu den Instruktionen, die erst Ende Juni 1870 (!) in den PGM erschienen (S. 263). Bemerkenswert ist, daß Petermann keinerlei Berichte über die Expeditionsvorbereitungen publiziert hat.

**Fußnote 9-13:**

Es hatte eine Krisis in der Beziehung Ende März gegeben. Koldewey hatte in einem Antwortbrief auf das Schreiben Petermanns vom 27. März mit der Niederlegung des Kommandos gedroht. Petermann hat darauf offenbar sehr freundschaftlich reagiert. Einen Brief an Petermann, datiert Bremen 7. April, beginnt Koldewey erstmals mit der Anrede "Lieber Freund!", während er sonst immer "Hochverehrter Herr Doctor!" schrieb. Er drückt seine Freude darüber aus, daß Petermann über seinen letzten Brief nicht böse geworden ist, den, wie er sich ausdrückte, er in schlechter und trüber Stimmung geschrieben hatte. Weiter heißt es: "Sie haben in Allem, was Sie schrieben vollkommen recht und liegt wahrlich kein Grund vor, daß wir uns irgendwie zanken sollen. Bei einem Unternehmen wie wir es vorhaben kann es niemals ausbleiben, daß auch unter denen, die Alles daran setzen, bisweilen kleine Differenzen eintreten. Hat man sich ausgesprochen, so ist es wieder gut.

Von einem Hause zur Überwinterung bin ich zurückgekommen, ich werde keines mitnehmen. Es nützt nichts und nimmt nur unnötig Raum ein. Eine Überwinterung auf Spitzbergen ist niemals meine ernstliche Absicht gewesen und wird auch wohl nicht stattfinden. Im übrigen stimme ich auch vollständig mit Ihnen überein. ..."

Erstaunlicherweise sind in dem ansonsten lückenlosen Briefwechsel weder das besagte Schreiben Koldeweys noch die Antwort Petermanns vorhanden. Die Behauptung, daß Koldewey mit der Niederlegung des Kommandos gedroht hätte, stammt aus dem Petermannschen Brief vom 14. Juni an Koldewey.

**Fußnote 9-14:**

"Petermann, Gotha, Mit der Instruktion jedermann einverstanden. Wissenschaftliche Theilnehmer beantragen jedoch den Paragraph bezüglich der zu machenden Mittheilungen dahin abzuändern, daß Briefe wenn intimen Charakters also ohne geographischen Inhalt an Eltern, Verwandte und Freunde von den Capitainen eingesehen und nach Prüfung derselben von ihnen versiegelt mit den offen abgesendeten Berichten Petermann gesandt werden. Wir erklären auf Ehrenwort die befürchteten einseitigen Mittheilungen zu unterlassen. Das Comité empfiehlt diesen Antrag als durchaus sachgemäß. Drahtantwort. Payer Laube Buchholz Börgen Pansch Copeland Coldewey Hegemann A.G. Mosle "

**Fußnote 9-15:**

Diese Schleuse existiert nicht mehr, wohl aber der Vorhafen, der heute auf der Nordseite als Schlepperliegeplatz genutzt wird. *Germania* und *Hansa* lagen damals an der südlichen Pier des Vorhafens.

Zu der Abschiedsszene existieren 2 eindrucksvolle Darstellungen nach Skizzen von C. Fedeler, die exclusiv in der "Leipziger Illustrierten" erschienen (3. Juli 1869).

**Fußnote 9-16:**

"Hochgeehrter Herr,

Nachdem nun die jenseitige und diesseitige Ansicht über die persönliche Theilnahme Copeland's an der Expedition ausgesprochen worden ist, erlaube ich mir mitzuthellen, daß ich für meine Person unter der Bedingung nicht auf der Betheiligung des Engländers bestehe, daß es mir freigestellt wird, unter Umständen die ganze darüber ausgetragene (zwh) Corresspondenz publizieren zu können.

Was die Ostküste von Grönland anbetrifft, so kann ich Ihre Ansicht, daß dieselbe eine ungewöhnliche Gefährlichkeit besitze, nicht beistimmen, sondern alle bisherigen Erfahrungen beweisen eher das Gegentheil.

Mit größter Hochachtung Ihr ergebenster A. Petermann"

## Kapitel 10

### Zu den Ereignissen und Ergebnissen der 2. deutschen Nordpolarfahrt

#### Vorbemerkung:

Über die Ereignisse der 2. deutschen Nordpolarfahrt berichtet der 760 Seiten starke 1. Band des Expeditionswerkes (KOLDEWEY, 1874), der sich teilweise wie ein Abenteuerroman liest. Alle folgenden Angaben stammen, wenn nicht anders vermerkt, aus diesem Werk; gelegentliche Verweise sind mit KO, S. .. deutlich gemacht. Es wird nur eine, das weitere Verständnis der vorliegenden Arbeit stützende Übersicht gegeben. (Eine zeitgenössische Reiseschilderung vergl. auch Anhang 54-56.)

Bemerkungen zu den verschiedenen Ausgaben des Expeditionswerkes folgen in Kapitel 12. Ein Kartenausschnitt des Operationsgebietes der Expedition befindet sich im Anhang 46.

Nachdem die beiden Expeditionsschiffe zunächst in Sichtkontakt bis in die Nähe Jan Mayens (71°N, 8° W; 9. Juli) gesegelt waren, verlor man sich aus den Augen. Erst am 18. Juli kam es auf der verabredeten Breite von 75° N an der Eisgrenze zu einem freudigen Wiedersehen. Zwar waren die Schiffe schon tagelang nur wenige Meilen von einander entfernt gewesen, aber starker Nebel hatte den Sichtkontakt verhindert. In optimistischer Stimmung wurde ein erster erfolgreicher Versuch, die *Hansa* mit der *Germania* zu schleppen, unternommen. Da sich Wind durchsetzte, trennte man sich zunächst und ging unter Segel. Am Morgen des 20. Juli machten die Schiffe mit Südsüdwestbrise am Wind auf Westkurs gute Fortschritte. Sie befanden sich bereits in einem Gebiet frei von Dünung zwischen dem Eis. Um das weitere Vorgehen abzustimmen und um Bunkerkohle zu übernehmen, ließ Koldewey der zu Luv liegenden *Hansa* signalisieren, sie möge in Rufweite heran kommen. Statt aber abzufallen, setzte diese ihren Kurs fort (KO, S. 41-44). Wie sich später herausstellte, war das Flaggensignal der *Germania* dahingehend fehlgedeutet worden. Dieses Mißgeschick führte zu der endgültigen Trennung der Schiffe. Während die *Germania* am 5. August südlich der Sabine Insel (74°35'N 18°30'W) Anker werfen konnte, gelang es der *Hansa* nicht, die grönländische Küste zu erreichen. Nach vielen vergeblichen Versuchen, nach Westen vorzustößen, wobei man sich bis auf 35 sm der Sabine Insel nähern konnte, kam das Schiff am 5. September fest, und man war von diesem Zeitpunkt an hilflos der Eisdrift ausgesetzt. Auf der Position 70°52'N, 21°W sank die *Hansa* am 22. Oktober nach Eispressungen. Da Hegemann das Unglück kommen sah, hatte er schon eine Hütte aus der gepreßten Bunkerkohle (Steinkohlebriketts) auf dem Eis errichten lassen; in dieser lebte man bis zum 12. Januar 1870. Schwere Eisbewegungen vor Cap Dan (66°N) ließen die Wohnscholle jedoch so unglücklich zerbrechen, daß der Riß mitten durch

Haus und Lager verlief (KO, S. 91). Nach dramatischen Tagen war man endlich am 20. Januar soweit, in eine neue Behausung umziehen zu können. Nach rund 200tägiger, 1.200 sm langer Fahrt auf der Eischolle bestieg man am 7. Mai die Boote. Es dauerte aber noch bis zum 13. Juni, bis man Friedrichsthal, eine Missionsstation der Herrnhuter Brüdergemeinde westlich von Cap Farewell, erreichte (KO, S. 130). Am 1. September 1870 kamen die 14 Männer der *Hansa* in Kopenhagen an. Dort wurden sie von dem Konsul des Norddeutschen Bundes, Quehl, mit neuer Kleidung und Reisegeld versehen. Mit der Eisenbahn ging es zunächst nach Hamburg (3. Sept. abends) wo man noch etwas von der Siegesfeier zur Sedanschlacht erlebte. Mit der "Schnelldroschke" wurde dann die Reise nach Bremen fortgesetzt (Reisedauer 12 Std.), wo die Hansa Besatzung am 5. September morgens von den Herren des Bremer Comités in Empfang genommen wurde (HEGEMANN, 1912, S. 232).

An dieser Stelle sei ein Punkt erwähnt, den die offiziellen Berichte nicht enthalten (Fußnote 10-1), der Nervenzusammenbruch, den Dr. Buchholz am 10. März 1870 erlitt. Die Männer der *Hansa* waren ab diesem Zeitpunkt ständig damit befaßt, Buchholz zu bewachen, da dieser offenbar mehrfach darauf sann, sich das Leben zu nehmen. Daß diese Sache für alle Beteiligten eine schwere Belastung war, bringt ein Manuskript zum Ausdruck, daß sich unter der Akten im Bremer Staatsarchiv befindet (StA HB, 7,1023, 3/2, siehe auch HEGEMANN, 1912, S. 220). Hier berichtet Hegemann, daß Buchholz trotz schärfster Bewachung mindestens zweimal entkam, zuletzt in Julianehaab wo er mit Hilfe der Eskimos von Steuermann Hildebrandt wieder gefunden wurde. Der rettete B. auch das Leben, als dieser mitten auf See, am 1. August, über Bord sprang. Am Ende des Manuskriptes heißt es: "Nach Rücksprache mit dem Hamburger Comité übergab ich Herrn Dr. Buchholz dem diensttuenden Arzte der Anstalt Friedrichsberg bei Hamburg, Dr. ..., mit dem von seiten des Hamburger Comités gesprochen war. Der Arzt versprach die Krankheit genau zu prüfen. Die wenigen Sachen, die Dr. B. bei sich hatte, übergab ich dem Hamburger Comité. gez. Hegemann".

Erwähnt sei noch, daß es eine nicht minder dramatische Parallele zum Schicksal der Männer der *Hansa* gegeben hat. 1871 war eine amerikanische Expedition mit der *Polaris* mit dem Ziel ausgelaufen, längs der Westküste Grönlands eine möglichst hohe Breite zu erreichen. Wissenschaftliches Mitglied dieser Reise war der, im weiteren auch im Zusammenhang mit deutschen Expeditionen erwähnte Stuttgarter Zoologe Emil Bessels. In der Nacht des 15. Oktober 1872 war die *Polaris* bei heftigem Sturme unter Eispressungen geraten. Während man damit beschäftigt war, Proviant und Ausrüstung auf das Eis zu schaffen, wurde das Schiff von der Scholle getrennt. 19 Personen, darunter 5 Kinder, trieben von der Breite 79° 35'N bis zur Breite 59° N, wo alle am 1. April 1873 von einem Schiff, das mit dem Robbenfang beschäftigt war, aufgenommen

wurden (hierzu s. BESSELS, 1879, auch REPORT TO THE PRESIDENT, 1873).

Den Männern der *Germania* war mehr Erfolg beschieden. Ganz ähnlich dem Kurs der *Hansa* waren auch diese zunächst weit nach Süden versetzt worden und mußten wieder nach Norden aufdampfen. Mit Geduld gelang Koldewey das, was Kapitän Hagens von der *Bienenkorb* angesichts der herrschenden Eisverhältnisse für unmöglich hielt, nämlich die Küste Ostgrönlands zu erreichen (5. August; vergl. KO, S. 312). Zunächst unternahm man mehrtägige Vermessungsarbeiten und Erkundungstreifzüge im Gebiet der Sabine Insel, wobei sich der Arzt der Expedition, Dr. Pansch, durch einen Schuß durch die Unterarmmuskeln ernstlich verletzte. (KO, S. 317; der relativ lange Aufenthalt in der Nähe der Sabine Insel, erklärt sich vermutlich auch daraus, daß man immer noch auf ein Eintreffen der *Hansa* wartete.)

Der Versuch, östlich der Shannon Insel nach Norden zu dampfen, wurde schon auf der Breite 75°30'N durch undurchdringliche Eismassen gestoppt, wobei die Aussichtslosigkeit einer Besserung der Eisverhältnisse evident war. Um einer drohenden Einschließung durch das Eis zu entkommen, wurde beschlossen, wieder nach Süden zurückzuweichen, wo man im Schutze der Sabine Insel, im *Germania* Hafen, bessere Aussichten abzuwarten gedachte. Der Herbst des Jahres 1869 wurde von den Expeditionsmitgliedern rastlos zu ausgedehnten Exkursionen zu Lande und zu Wasser genutzt. Ende September begann man damit, die *Germania* für die Überwinterung vorzubereiten. Bis Anfang November wurde das schwindende Tageslicht genutzt, um z.T. noch mehrtägige Exkursionen zu unternehmen (Payers Entdeckung des Tiroler Fjord). Nicht zuletzt wurden auf diesen Märschen wertvolle Erfahrungen für die Durchführung der großen Schlittenreise im Frühjahr gesammelt. (Payer vertrat später die Ansicht, der Herbst sei die geeignetste Zeit für Schlittenreisen in der Arktis.)

Über Winter gewann man meteorologische, hydrographische und geomagnetische Beobachtungsreihen.

In einem Gewaltmarsch wurde im Frühjahr (24. März - 27. April 1870) ein Vorstoß nach Norden unternommen. Vier von 8 Teilnehmern dieses Marsches (Koldewey, Payer und die Matrosen Th. Klentzer und Peter Ellinger) erreichten am 15. April die Breite von 77°01'N (KO, S. 492). Es soll hier nicht unterschlagen werden, daß angesichts der relativen Unerfahrenheit der Männer im Reisen in arktischen Gebieten dieses eine ganz außergewöhnliche Leistung war. Vermutlich nur durch den zufälligen Jagderfolg der in einem Zwischenlager zurückgelassenen Männer konnte diese riskante Reise zu einem glücklichen Abschluß geführt werden. Payer brach nach nur 10 Tagen Ruhe erneut zu einer größeren Schlittenreise auf (Fligely Fjord).

In der Zeit bis zum Freiwerden der *Germania* (22. Juli) wurden noch verschiedene Exkursionen durchgeführt, die im wesentlichen zu geo-

dätischen Arbeiten und zu geologischen und botanischen Sammlungen genutzt wurden. (Börge war am 6. März durch einen Bären angegriffen worden und hatte dabei schwere Verletzungen erlitten. Er war in den folgenden Wochen daher nur bedingt einsatzfähig.) Bei dem 2. Versuch, noch Norden zu dampfen, hatte man kaum die Nordspitze der Shannon Insel passiert (75° 29'N), als man wiederum erkennen mußte, daß das weitere Vordringen auf dem Wasserweg nach Norden in absehbarer Zeit nicht möglich sein würde (KO, S. 639). Am 30. Juli ließ Koldewey (instruktionswidrig) den Kurs der *Germania* nach Süden richten. Auf dieser Fahrt nach Süden wurde die spektakulärste geographische Entdeckung der Expedition gemacht: der Franz Josephs Fjord (KO, S. 658).

Während der Durchforschung des Fjords machte sich erneut ein nun irreparabler Kesselschaden bemerkbar, so daß die Funktionsfähigkeit des Kessels nur noch für Stunden gewährleistet war. Schweren Herzens mußte man sich entschließen, das weitere Eindringen in den Fjord aufzugeben und an die Heimreise zu denken, wollte man nicht die Gefahr einer Zwangsüberwinterung heraufbeschwören. Am 21. August, noch mitten in den der Küste vorgelagerten Eisfeldern, versagte der Kessel endgültig seinen Dienst. Mit einigem Glück gelang es endlich am Nachmittag des 24. August, die Treibeisfelder hinter sich zu lassen.

Nach stürmischer Überfahrt, die wenig Gelegenheit zu hydrographischen Arbeiten ließ, stand man am 10. September vor der Weser. Als Seemann kann man die Gefühle Koldeweys und Sengstackes nachempfinden, wenn man liest, daß diese weder Seezeichen noch Schiffe, geschweige denn den "Lootsen" ausmachen konnten (KO, S. 692).

Schließlich wurde man der deutschen Kriegsflotte, die unter Dampf in der Jade lag, ansichtig. Hier angekommen, erfuhren die Polarfahrer nicht nur vom Krieg mit Frankreich, sondern es klärte sich auch die Sorge um das Schicksal der Kameraden der *Hansa*, die ein Jahr lang auf allen gelastet hatte.

Ironischerweise trägt das Telegramm, das die glückliche Heimkehr der *Germania* an das Bremer Comité meldet, die Unterschrift des Admirals Jachmann, der sich bekanntlich nicht als Förderer der Polarforschung verdient gemacht hatte.

Endlich, am Morgen des 12. September 1870, konnten die Männer der *Germania* die Glückwünsche zu ihrer gelungenen Reise von den Mitgliedern des Bremer Comité, Kameraden und Freunden in Bremerhaven entgegennehmen.

Die botanische Sammlung der Expedition wurde umgehend von Dr. Franz Buchenau (Bremen) gesichtet, aufgenommen und an verschiedene Fachgelehrte überwiesen. Für die zoologischen und ethnographischen Proben und Exponate übernahm diese Arbeit der u.a. durch seine ornithologischen Werke bekannt gewordene Dr. Otto Finsch (Bremen). Dieser leistete zusammen mit Freeden auch die wesentliche Arbeit bei

der Redaktion des Teiles des Werkes, das die wissenschaftlichen Ergebnisse der 2. deutschen Nordpolarfahrt darlegte. (KOLDEWEY, 1874, Bd. 2, 962 S.)

Der 3. Bremer Gelehrte der sich für die wissenschaftliche Werkausgabe engagierte, war Dr. Wilhelm Olbers Focke (Bearbeitung der grönländischen Gefäßpflanzen).

Die geologischen und mineralogischen Proben wurden nach einigem hin und her an Ferdinand Hochstetter (Wien) übergeben, und von diesem zur Auswertung verteilt.

Zahlreiche Museen wurden mit Exponaten bedacht.

Die Wissenschaftler der Expedition bis auf Gustav Laube, aber einschließlich Reinhold Buchholz, der sich von seinem Nervenzusammenbruch infolge der Expeditionsstrapazen im Laufe des Jahres 1871 wieder erholte, leisteten Beiträge zu dem Werk. Neben Koldewey (Meteorologie, Hydrographie) waren besonders produktiv Börgen und Copeland (Astronomie, Geodäsie, Erdmagnetismus, Gletschermessungen, Schallgeschwindigkeitsmessungen, auch Meteorologie u. Hydrographie) sowie Pansch (verschiedene Themen der Botanik und Zoologie). Einige der Ergebnisse werden diskussionsweise in Kapitel 17 aufgegriffen. An dieser Stelle sei eine kurze Ergebnisübersicht gegeben:

Das plakativste Ergebnis war die geographische Erschließung der Ostgrönlandküste zwischen 73°N und 77°N, die neben der Entdeckung völlig unbekannter Terrains, auch eine Korrektur der Aufnahmen der *Clavering/Sabine Expedition* (1823, *Griper*) beinhaltete. Herauszustellen wäre in diesem Zusammenhang die Beschreibung der neu entdeckten Fjordsysteme und Gebirge.

Die Hydrographie profitierte von Daten zu Strömungsverhältnissen, Wassertemperaturen, Dichtemessungen des Seewassers, Eisbedeckungen des Meeres, Tidenbeobachtungen und Lotungen.

Erstmals konnte ein fast 12 Monate überdeckender Datensatz zu den meteorologischen Verhältnissen an der grönländischen Ostküste geliefert werden.

Zu den geodätisch/astronomischen Arbeiten zählten die für den damaligen Standard hochgenauen Ortsbestimmungen ausgewählter Punkte, sowie die Erkenntnis, die durch entsprechende Vorarbeiten gestützt war, daß eine Gradmessung auf Ostgrönland vergleichsweise leicht durchzuführen wäre.

Die Messungen der Komponenten des Erdmagnetfeldes entsprachen zwar nicht den speziellen Erwartungen Börgens, lieferten aber gute Datensätze für verschiedene Punkte der Ostgrönlandküste. Beachtlich ist, daß Terminbeobachtungen mit der Universität Göttingen vereinbart waren. Eine Vergleichsdiskussion mit den Daten von Sabine (1823) ist in der Expeditionspublikation nicht enthalten.

Die geologischen Verhältnisse im explorierten Küstenbereich konnten erstmals grob kartiert werden. An 2 Stellen wurden Braunkohlen nachgewiesen.

Die Auswertung der zoologischen und botanischen Sammlungen füllt gut die Hälfte des wissenschaftlichen Expeditionswerkes. Als zoogeographische Sensation betrachtete man damals das Auffinden der Moschusochsen in Ostgrönland.

Im Folgenden die vollständige Liste der Autoren die Beiträge zum wissenschaftlichen Teil des Expeditionswerkes lieferten; die angegebenen Aufenthaltsorte entsprechen dem Stand von 1874:

Prof. Dr. A. Bauer, Wien  
Dr. H. F. Bonorden, Herford  
Dr. C. Börgen, Leipzig  
Prof. Dr. Franz Buchenau, Bremen  
Prof. Dr. Reinhold Buchholz, Westafrika  
Dr. Ralph Copeland, Parsonstown, Irland  
Geheimrath Prof. Dr. C.G. Ehrenberg, Berlin  
Dr. Otto Finsch, Bremen  
Dr. W.O. Focke, Bremen  
L. Fuckel, Oesterich im Rheingau  
Dr. A. Gerstäcker, Berlin  
Prof. Dr. E. Haeckel, Jena,  
Prof. Dr. Oswald Heer, Zürich  
Hauptmann Alexander von Homeyer, Schweidnitz  
Bürgermeister Dr. G.H. Kirchenpauer, Hamburg  
Dr. Louis Koch, Nürnberg  
Kapitän Carl Koldewey, Hamburg  
Prof. Dr. G.W. Körber, Breslau  
Prof. Dr. Gregor Kraus, Erlangen  
Prof. Dr. C. Kupffer, Kiel  
Dr. Oskar Lenz, Wien  
Prof. Dr. Karl Möbius, Kiel  
Prof. Dr. Karl Müller, Halle  
Hermann von Nathusius, Hundisburg  
Prof. Dr. Alfred Newton, Cambridge  
Dr. Adof Pansch, Kiel  
Prof. Dr. W.C.H. Peters, Berlin  
Prof. Dr. Oskar Schmidt, Straßburg  
Prof. Dr. Franz Toula in Wien  
Oberfinanzrath G. Zeller, Stuttgart

Die spezielle Expeditionsleistung (Bergbesteigungen, Exkursionen) und das ungemaine darstellerische Talent Payers (zeichnerisch u. verbal), schlug sich hingegen wesentlich im "Erzählenden Theil" des Expeditionswerkes (Band 1) nieder. In diesem finden sich, neben seinen Karten, auch viele Abbildungen, die nach seinen Skizzen entstanden. Die Skizzen zum Bericht der Fahrt der Hansa stammen vielfach von Steuermann Hildebrandt. Photographien zu der Expedition konnten nicht ausfindig gemacht werden (Fußnote 10-2).

Die Redaktion des 1. Bandes des Expeditionswerkes besorgten Dr. Gustav Hartlaub (Bremen) und Lindeman. Beiträge lieferten: Börgen, Copeland, Hegemann, Koldewey, Pansch und Payer; wobei die Tagebücher aller Expeditionsteilnehmer verwendet wurden (was dem Werk dadurch, daß bisweilen identische Ereignisse aus verschiedenen Blickwinkeln dargestellt werden, einen ganz besonderen Reiz verleiht).

## Zusammenfassung des 10. Kapitels

Das Expeditionsschiff *Germania* der 2. deutschen Nordpolar-Expedition erreichte am 5. August 1869 die Küste Ostgrönlands auf der Breite von  $74^{\circ}30'N$  womit die *Conditio sine qua non* des Vorhabens erfüllt wurde. Das von Petermann postulierte "Landwasser" erwies sich als Fehlspekulation. Die geplante Exploration der grönländischen Küste per Schiff bis zu hohen Breiten konnte somit nicht realisiert werden. Bei  $75^{\circ}30'N$  war kein weiteres Vordringen mehr möglich. Eine Schlittenexpedition erreichte jedoch im Frühjahr 1870 die Breite von  $77^{\circ}01'N$ .

Die *Hansa*, die nicht bis zur Küste vordringen konnte, wurde im Oktober 1869 im Packeis zerdrückt. Ihre vierzehnköpfige Mannschaft konnte sich jedoch vollzählig retten, nachdem sie eine siebenmonatige abenteuerliche Fahrt auf Eisschollen und Booten hinter sich gebracht hatte.

Die Bearbeitung des wissenschaftlichen Materials, an der sich neben den Expeditionsteilnehmern namhafte Fachwissenschaftler des In- und Auslandes beteiligten, wurde sofort nach Ankunft der Expedition in Angriff genommen.

## Fußnoten zu Kapitel 10

### Fußnote 10-1:

Eine Ausnahme macht hier eine geschmacklose Äußerung, die Laube in einem Brief an Hochstetter fallen ließ. Petermann druckte diesen Brief, PGM 1870, S. 419, einschließlich der entsprechenden Passage.

### Fußnote 10-2:

Daß Photographien zu der Expedition existierten, ist unzweifelhaft; mehrfach ist von diesen in der Korrespondenz des Polarvereins die Rede; Photos wurden u.a. als Vorlagen zu den Holzschnitten der Werkillustration genutzt. Auch der Expeditionsbericht enthält Hinweise zu diesem Thema (z.B. KOLDEWEY, 1874, Bd. 1, S. 297 und 465, auch S. XXXV - zur Ausrüstung gehörten hiernach mehrere Photoapparate). Ein Photoapparat samt belichteter Platten ging mit der *Hansa* verloren (KOLDEWEY, 1874, Bd. 1, S. 75). Dieser Apparat war Hildebrandts Eigentum. Er wurde später für den Verlust entschädigt. Auf der *Germania* war Pansch offenbar für das Photographieren zuständig, wie man aus Briefen von Pansch aus der Zeit vor der Expedition entnehmen kann.

Daß Petermann der Photographie große Bedeutung zumaß, entnimmt man seinen Instruktionen, § 23. Ob die hier erwähnte Einweisung der Expeditionsmitglieder durch den Photographen Harnecker aus Wriezen aber wirklich stattgefunden hat, ließ sich nicht ermitteln.

Die Katalogisierung, Verteilung und Auswertung der Photographien fiel zunächst in der Aufgabenbereich Copelands. (Vergl. Vereinsprotokoll v. 7. Oktober 1870.) Ab Frühjahr 1871 war Börgen dafür zuständig.

## Kapitel 11

### Die Bemühungen des Bremer Comités um die Finanzierung der 2. deutschen Nordpolarfahrt

Bei der Abfahrt der Expedition blieb noch ein erheblicher Teil der bis dahin aufgelaufenen Kosten ungedeckt. Eines der ersten Maßnahmen des Bremer Comités, die auf den Abfahrtstermin folgten, war es daher, die auf Zahlung drängenden Lieferanten ruhig zu stellen. Mit Datum vom 26. Juni 1869 wurde an die Gläubiger ein Revers verschickt. Darin bietet ihnen Albrecht eine Abschlagzahlung von 50% der Rechnungssumme unter der Voraussetzung an, daß sie "wegen der weiteren Zahlung nicht drängen" (StA HB).

Um liquide zu werden, erwog Albrecht den Verkauf der *Grönland* und korrespondierte diesbezüglich mit Petermann. Dieser sprach sich jedoch gegen einen Verkauf aus. (Verschiedene Briefe Petermann-Albrecht, Aug. 1869, AHHVGG; vergl. auch Lindeman an Petermann 25. Aug., StA HB. Zu den Eigentumverhältnissen bezgl. *Grönland* und *Germania* siehe Fußnote 11-1.)

Ein erster allgemeiner Sammlungsaufruf, "An die Deutschen im In- und Auslande", erschien mit Datum 28. Juni (allein 3.000 Exemplare sollen davon nach Amerika geschickt worden sein). Darin werden die Gesamtkosten der Expedition mit 80.600 Thalern Courant angegeben, von denen bis zum Zeitpunkt des Aufrufs vorgeblich 35.600 bezahlt waren. Der Saldo der Verbindlichkeiten von 45.000 Talern enthielt allerdings 22.600 Taler Heuerzahlungen (kalkuliert für eine zweijährige Reiseperiode) und offenbar auch die 10.000 Taler Garantie, die für den Kauf der *Hansa* geleistet worden war. Eine Wertstellung der unversicherten *Germania* war nicht in Anschlag gebracht worden. Der aktuelle Finanzbedarf dürfte demnach bei rund 15.000 Talern gelegen haben. (Zu den Versicherungen für Schiffe und Instrumente siehe Fußnote 11-2.)

Zusätzlich zu den allgemeinen Sammlungsaufrufen wurde eine Reihe von speziellen Aktionen durchgeführt:

Anschreiben an verschiedene Konsulate des Norddeutschen Bundes und Bremens (1. August 1869).

Anschreiben an die Kurdirektoren ("Badecommissariate") verschiedener Badeorte (September 1869).

Bitte an den Norddeutschen Lloyd, seine Kapitäne dahingehend zu instruieren, daß sie für die Dauer der Expedition für diese "wirken" mögen (Protokoll der Versammlung des Bremer Comités vom 15. Jan. 1870; StA HB).

Vergleichsweise erfolgreich war die Aktion, die Magistrate aller großen deutschen Städte um Beiträge zu bitten, nicht zuletzt auch deswegen,

weil die Bewilligung der Beiträge meist in öffentlichen Sitzungen diskutiert wurde und somit Eingang in die Presse fand.

Selbstverständlich wurden auch die "Polarcomités", geographischen Gesellschaften und Fürstenhäuser angeschrieben.

Schon kurz nach der Abreise der Expedition wurde ein "Tableau" mit den Porträtphotos der Fahrtteilnehmer, wohl zum Teil auch über den Buchhandel, angeboten (Preis: 35 Groschen, dieses Bild hängt in der C-Messe des derzeitigen deutschen Polarforschungsschiffes *Polarstern*).

Der Verlag George Westermann bot von sich aus den Druck einer "Brochure" an, dessen Reinertrag dem Expeditionsfond zu Gute kommen sollte (Preis: 16 Groschen). Dieses Büchlein (BR. COMITÉ, 1870) kam erst Ende Dezember 1869 zum Andruck. Die Auslieferung erfolgte im März 1870.

Eine Idee Lindemans war es, Personen für öffentliche Vorträge zu Gunsten der Polarforschung zu gewinnen. Auch hier fanden sich Unterstützer, vor allem in Berlin und Bremen. (Dazu siehe z.B. einen Artikel der "Weserzeitung" vom 27.3.1870, wo verschiedene Vorträge angekündigt sind. Zu einem Kuriosum in diesem Zusammenhang siehe Fußnote 11-3.)

Mit der Bitte um Benefizvorträge hatte Lindeman sich auch an Emil Bessels gewandt, der über seine Reise mit der *Albert* nach Spitzbergen berichten sollte. (Vergl. Kap. 13.) Dieser hielt zwar Vorträge in Hamburg und Bremen, schickte aber anschließend hohe Rechnungen (an das Comité in Bremen über 86 Taler; Protokoll d. Vers. d. Br. Comité's vom 14. März 1870, StA HB; und an das Hamburger Comité über 27 Taler, aus Freeden an Lindeman 18. März 1870, StA HB).

Petermann hatte in seinem "Abschiedsbrief" an Koldewey (14. Juni 1869, StA HB; vergl. auch Anhang 42-45.) sinngemäß geschrieben, er würde ihn während seiner Abwesenheit gegen Anfeindungen aller Art in Schutz nehmen. Es findet sich aber kaum ein Brief an die Bremer Comité Mitglieder (Mosle, Albrecht, Lindeman) der nicht voll wäre mit hergeholtesten und unsachlichen Angriffen gegen Koldewey und die Expedition als Ganzes. (Bemerkung siehe Fußnote 11-4.)

Zu einem ersten heftigen Streit Petermanns mit dem Bremer Comité kam es im März 1870. Petermann hatte die Herren Bessels, Dorst und Weyprecht im Frühjahr 1870 dazu animiert, eine Sommertour mit der *Grönland* nach Ostspitzbergen zu unternehmen. (Dazu vergl. z.B. Petermann an Weyprecht, 7. Jan. 1870, 25. Februar 1870, 14. März 1870, alle Briefe aus AHHVGG.) Die Vorbereitungen zu dieser Fahrt liefen zunächst an dem Bremer Comité vorbei, bis Bessels letztlich mit Hinweis auf die ihm von Petermann übertragene Verfügungsgewalt über die *Grönland* das Comité mit gerichtlicher Klage bedrohte, wenn dieses das Schiff nicht binnen 3 Tagen zur Verfügung stellen würde (Bessels an Mosle, 20. März 1870, StA HB).

In Bremen war man der Ansicht, daß zunächst die Verbindlichkeiten der laufenden Expedition beglichen werden sollten, bevor man sich anschickte, eine neue Expedition auszurüsten. (Man fürchtete, daß bei Bekanntwerden der Ausrüstung einer neuen Expedition das Publikum den Eindruck gewinnen könnte, daß bereits ausreichend Geldmittel für die laufende Expedition vorhanden waren.)

In einem Brief an Mosle (dieser hielt sich in Berlin auf) erläuterte Dr. Schumacher die jüngsten Ereignisse in Sachen der Polarfahrt (Schumacher-Mosle, 21.3.1870):

"Dr. B. (Bessels, rak) will nicht bloß polemisch gegen das Bremische Nordpol Comité in den Blättern aufwarten, sondern auch in Vollmacht des Herrn Dr. P. klagend vor Gericht. ... Solche Spielereien mit Schießpulver gehen m.E. zu weit, ich sehe gar nicht ein, was wir bei einem von unserer Seite ausgesendeten Brief mit Petermann verlieren, wenn wir solchen Bruch von dortiger Seite jeden Augenblick erwarten müssen. P's Verhalten macht uns die Sammlung jetzt schon so schwer, daß wir wenig verlieren würden, wenn wir P. einfach ausstoßen ... "

Schumacher legte seinem Brief an Mosle das für Petermann bestimmte Schreiben bei, und stellte ihm anheim, dieses weiterzuleiten. (Das Original fand sich unter dem Schriftw. Petermann-Mosle, AHHVGG; eine Abschrift vergl. StA HB; Bemerkung siehe Fußnote 11-6.)

Dieser Brief ist ein Meisterstück der Formulierungskunst und erreichte auch insofern seinen Zweck, als damit daß Ansinnen auf die Benutzung der *Grönland* für 1870 vom Tisch war und Bessels seine Angriffe gegen das Comité einstellte. "Möge diese Besselsche Tappigkeit das letzte Unangenehme sein", diese Hoffnung, die Schumacher in seinem Schreiben an Petermann abschließend formulierte, sollte allerdings nicht annähernd in Erfüllung gehen. Im Gegenteil, die Zukunft hielt noch viele unangenehme Überraschungen, die Wechselwirkung mit Petermann betreffend, bereit.

Zunächst war zu den oben geschilderten Vorfällen ein weiterer Umstand hinzugekommen. Die unsachlichen Angriffe Petermanns gegen Koldewey und die gesamte Expedition, die bis dahin nur Insidern bekannt sein konnte, wurden von Petermann jetzt in die Öffentlichkeit getragen. In dem PGM, 1870, Heft 4 (Redaktionsschluß 4. März) brachte er versteckt in dem Artikel, "Das Relief des Eismeerbodens bei Spitzbergen nach den Tiefseemessungen der schwedischen Expedition unter Nordenskiöld und v. Otter, 1868", serienweise polemische Kritik gegen Koldeweys erste Expedition vor (Bemerkung siehe Fußnote 11-6.)

Diese Kritik Petermanns wurde von der Tagespresse interessiert aufgegriffen. Die Tragweite, die man diesem Vorgang beimaß, soll stellvertretend für die Meinung der Förderer des Unternehmens, an Hand von einigen Zitaten aus einem Brief, den Lindeman an Petermann schrieb, erhellt werden. (Dieser Brief vom 17. März existiert nur in Kopie, in der "unleserlichen" Schnellschrift Lindemans; StA HB). Lindeman bezieht sich beginnend auf die neu erschienene Brochüre (BR. COMITÉ, 1870):

"Buchhändler Tamm hier, hat am ersten Tag 30 Exemplare verkauft, jedoch nachdem die von Breusing eingegebenen Correspondenzen von Lammers (S. Zeitung f. Nordd., Elberfelder Zeitung v. 8. März) über Ihre letzten Äußerungen in den geogr. Mitthlg. im hiesigen Courir abgedruckt wurden, keine mehr. Wenn Sie noch mehr solche Sachen schreiben wird es auch wohl das Beste sein, die ganze Auflage als Makulatur  einzustampfen. Wenn Sie das Unternehmen, als dessen Leiter Sie in dem auch von Ihnen unterzeichneten öffentlichen Aufruf (bezieht sich auf den Aufruf vom 11. Mai 1869, den Text gibt Fußnote 9-6, rak) hingestellt wurden, selbst discreditieren, wer soll sich dann noch dafür interessieren? Ihr Auftreten macht den Eindruck wie jemand der Hand an sich selbst legt. Aber glauben Sie wirklich die Verantwortung für das Unternehmen, so wie es in See gegangen ist, nicht mit zu tragen? Die Gegner geben Ihnen die Antwort hierauf (Elberfelder Zeitung). Den Leuten könnte kein größerer Gefallen geschehen als durch Ihre Äußerungen, die Sie auch schon gründlich ausgebeutet haben. Sie scheinen von dem Gesichtspunkte auszugehen, daß Ihre wissenschaftliche Ehre Ihnen gebiete, Zeugnis für die Wissenschaft abzulegen. Immerhin, aber warum zur un rechten Zeit, zur un rechten Sache? .."

Am 27. März. und 2. April versuchte Lindeman in zwei gewundenen Artikeln der "Weserzeitung", das vermeintlich von Petermann zerschlagene Porzellan so gut es ging zu kitten.

Immerhin waren die Bemühungen um die Geldsammlungen nicht erfolglos. Auf der Comité Sitzung am 9. Juli 1870 konnte Albrecht vermelden, daß alle Gläubiger der Expedition seit Mai befriedigt waren und daß der Kassenbestand über 3.000 Taler betrug. Albrecht hatte, um für die Ankunft der Expedition gerüstet zu sein, Petermann um die Übertragung der Eigentumsrechte an der *Germania* und an der *Grönland* gebeten, aber ablehnenden Bescheid erhalten. Nachdem Petermann verlauteten ließ, daß er auf sein vermeintliches Eigentumsrecht an der *Hansa* (!) verzichtet, heißt es in seinem Schreiben an Mosle vom 1. Juli (StA HB):

"... dagegen kann ich unter keinen Umständen mein Eigenthumsrecht an die 'Germania' und die Jacht 'Grönland' aufgeben,...". Er ist hier der Meinung, daß bei den Heuern und Löhnen gespart werden müsse und glaubt, daß genug Geld vorhanden sei, um die Kosten zu decken, ohne "die Jacht und den Dampfer verhannibalfischern"\* zu müssen.

(\*Hannibal Fischer war der Name des Versteigerers der deutschen Bundesflotte.)

Auf einer Comité Versammlung vom 13. Juli beschloß man in Bremen zunächst, "mit Bezug auf die kriegerischen Aussichten, die von Dr. Petermann aufgeworfenen Differenzen nicht weiter zu verfolgen."

Als am 2. Sept. Hegemanns Telegramm aus Kopenhagen mit der Rückkehrmeldung der Besatzung der *Hansa* in Bremen eintraf, war man hier jedenfalls gerüstet. Die schiffbrüchigen Heimkehrer wurden in Bremen

mit Ehren empfangen; auch Petermann war bei dem Empfang am 5. September zugegen. Der Besatzung wurde eine Heuer für 15 Monate ausgezahlt und den beiden wissenschaftlichen Begleitern ein Honorar von je 500 Talern bewilligt. (Rechnungsbuch für die 2. deutsche Nordpolarfahrt, StA HB, 11/3; ferner wurden die Reisekosten übernommen. Eine Ersatzzahlung für die verlorengegangenen Effekten der Mannschaft leistete die bremische Seemannskasse; vergl. auch Fußnote 11-7.)

Für den Fall der überraschenden Ankunft der Schiffe in Bremerhaven war der hier ansässige Kapitän Gutkese bereits Ende Juni durch Mosle instruiert worden. In einem vorbereiteten Schreiben für die Kapitäne Hegemann und Koldewey wird Gutkese als weisungsbefugter Vertreter des "Rheders" genannt (StA HB).

Von einem großen Empfang der *Germania* konnte allerdings nicht die Rede sein, wenn auch die Mitglieder des Bremer Comités sich pflichtbewußt und herzlich um die heimgekehrten Polarfahrer kümmerten. Genau wie die Männer der *Hansa* wurden auch die Expeditionsmitglieder der *Germania* großzügig und prompt entlohnt (15 Monatsheuern plus 3 Extrahauern, Protokoll d. Vers. des Br. Comités vom 12. September 1870). Hierzu standen auch die Assekuranzgelder aus dem Verlust der *Hansa*, 11.000 Taler Gold, zu Verfügung.

Zum besseren Verständnis des oben in Kapitel 11 dargelegten, scheint eine kurze Diskussion nützlich:

Man fragt sich unwillkürlich, warum den damals schon quälenden Problemen mit Petermann nicht mit einem Federstrich seitens des Bremer Comités ein Ende gesetzt wurde. Schumacher bemerkte in seinem Brief an Mosle (21.3.) völlig richtig, daß man durch das "Ausstoßen" Petermanns nichts verlieren würde.

Der obige Text läßt allerdings nicht die Tatsache erkennen, daß Mosle stets der Ausgleichende, Zögernde war. Der Grund hierfür dürfte letztlich wieder das schwebende Problem der Geldbeschaffung gewesen sein, ferner die Furcht um das Image des Bremer Comités (und damit speziell Mosles?!), das auf dem Spiel stand, wenn es nicht gelingen würde, die Lieferanten- und Heueransprüche zu befriedigen.

Es war immerhin möglich, daß die "Ausstoßung" Petermanns für das Bremer Comité doch nachteilige Folgen gehabt hätte. Ein Rechtsstreit um die Eigentumsrechte an den Schiffen wäre unvermeidbar gewesen, womit dem Expeditionsfonds Kapital entzogen oder blockiert worden wäre. Auch hätte die Tatsache, mit dem bekannten Petermann dieser Sache wegen in Fehde zu liegen, auf die Spendenfreudigkeit der Öffentlichkeit sicher nicht gerade anregend gewirkt. Schließlich hatte man es ja nicht nur mit der Person Petermann, sondern auch mit seinem Publikationsorgan, den PGM, zu tun.

Hilfreich wären hier zwei Dinge gewesen. Zu einem hatte Petermann wiederholt selbst die Hand gereicht: Man hätte z.B. die Polemik des PGM

Artikels von 1870, Heft 4, sachlich öffentlich zerplücken können. Es wäre für einen Experten ein leichtes gewesen, den unverantwortlichen Umgang Petermanns mit seinen mangelhaften Kenntnissen und seine Polemik zu entlarven. Alleine der Hinweis darauf, wie schwierig und langwierig sich die Durchführung von Tiefseelotungen unter Aufnahme von Bodenproben damals darstellte (dazu stelle man sich die *Grönland* als Forschungsplattform vor), hätte vielleicht schon Wunder bewirkt. Offenbar war aber zum fraglichen Zeitpunkt niemand vorhanden, der die PGM fachlich kritisieren konnte oder wollte, und damit Petermann in Beweis- und Rechtfertigungsnot gebracht hätte.

Der zweite, möglicherweise gravierendere Punkt war, daß Mosle keinen schnellen Ausweg aus der finanziellen Misere sah, in die sich das Comité begeben hatte, und solange schien es angeraten, Petermann in der Mitverantwortung zu halten. Die Misere war nicht so groß, daß H.H. Meier, der ja nicht nur NDL-Vorsitzender, sondern auch Vorsitzender des Verwaltungsrates und Mitbegründer der Bremer Bank war, diese nicht z.B. durch eine Solidaritätsaktion der Bremer Kaufleute sofort hätte lösen können. Vermutlich erlaubte eine Konkurrenzsituation zwischen Mosle und Meier diesen Ausweg nicht. Daß eine solche vorhanden war, belegt (zumindest für spätere Jahre) die Tatsache, daß sich beide 1874 um ein Reichstagsmandat bemühten, wobei Meier gegen Mosle unterlag. (BB, S. 309, diese Vermutung stützend, finden sich auch Töne im Briefwechsel Lindeman-Mosle.)

Die Rolle Albrechts in diesem Zusammenhang, ist nicht ganz klar. Man muß aber bedenken, daß er seinerzeit durch Meier "installiert" worden war und anschließend Mosle den Vorsitz des Comité's angetragen hatte. Daß die beiden Intellektuellen des Comité's, Schumacher und Lindeman, den gordischen Knoten nicht gegen den Widerstand Mosles durchschlagen konnten, zeigten die oben zitierten Archivalien.

## Zusammenfassung des 11. Kapitels

Nach Abgang der Expedition war das Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt bemüht, die noch klaffende Finanzlücke von vorgeblich 45.000 Talern zu schließen. Es wird klar, daß in diesem Zusammenhang von einem Mäzenatentum der Bremer Kaufleute nicht die Rede sein kann. Z.T. beschwerlich mußten Beiträge eingeworben werden, wobei sich Lindeman besonders verdient machte. (Allerdings spendete der Bremer Senat 1.000 Taler und später, 16. Sept. 1870, wurden die gesamten Assekuranzgelder aus dem Verlust der *Hansa* in den Expeditionsfond eingebracht.)

Petermann war bei den Sammlungen nicht aktiv. Zwar wurden von ihm noch gelegentlich kleine Beiträge an Albrecht weitergeleitet, aber er plante seinerseits bereits neue Polarfahrten, was dafür sprach, daß er noch Gelder zurückhielt.

Nachdem er nach allen Seiten hin in seinem Briefwechsel bereits monatelang polemische Kritik gegen Koldewey und gegen die Expedition verbreitet hatte, ließ er seine kontroverse Haltung im März 1870 auch öffentlich durchblicken (PGM, 1870, S. 143). Dieses wurde von den Zeitungen aufgegriffen und ließ das Bremer Comité um seinen Sammlungserfolg fürchten.

Auch über die Verwendung der *Grönland* für eine Expedition nach Ostspitzbergen gab es Streit zwischen dem Bremer Comité und Petermann. In einer kurzen Diskussion wurde versucht zu erhellen, wieso es nicht dazu kam, mit Petermann reinen Tisch zu machen.

Es darf aber nicht übersehen werden, daß auch die politischen Ereignisse weder dazu angetan waren, die Sammlungen besonders zu fördern, noch Kraftakte mit Petermann einzugehen.

## Fußnoten zu Kapitel 11

### Fußnote 11-1:

Formeller Eigner der *Grönland* war Koldewey, auf dessen Namen das Schiff seinerzeit nach dem Kauf in Bergen eingetragen worden war. Die Eintragung in das Bremer Schiffsregister erfolgte am 28. Oktober (Koldewey an Petermann, 29. Okt. 1868, AHHVGG). Auf der Schlußverhandlung am 13. Juni 1869 vor der Abreise der Expedition übergab Koldewey sein formelles Verfügungsrecht über das Schiff an Albrecht. Das entsprechende Papier (Anlage 17 zum Schlußprotokoll) trug aber den von Albrecht unterzeichneten Vermerk: " Ich verspreche mein Verfügungsrecht über das Schiff 'Grönland' nur nach Rücksprache mit Herrn Dr. Petermann in Gotha auszuüben."

Es sei angemerkt, daß das Problem der Eigentumsrechte auch die *Germania* betraf. Für dieses Schiff war Petermann als Eigner im Bremer Schiffsregister eingetragen. Für den Fall seines Todes wäre das Schiff seinen Erben zugefallen. Naheliegenderweise sollte das jedoch ausgeschlossen werden. Koldewey wurde zu einer Aussage gedrängt: "... daß das Schiff 'Germania' von Dr. Petermann aus nationalen Beiträgen für die Nordpolexpedition gekauft sei und deshalb, soviel ich weiß, von Dr. Petermann nicht als sein eigentliches Privateigentum angesehen wird." (aus dem Protokoll der Versammlung des Bremischen Comités für die 2. deutsche Norpolarfahrt vom 13. Juni 1869).

### Fußnote 11-2:

Für die *Hansa* hatte man eine Versicherung bekommen, 11.000 Taler zu 10%; aber die *Germania* unterzubringen, war Albrecht weder in Bremen noch in Hamburg gelungen. Auch für die Instrumente, nicht einmal für die Effekten der Steuerleute Hildebrandt und Senstacke, konnte er eine Deckung erwirken (Protokoll der Versammlung d. Bremischen Comités, 1869; StA HB).

### Fußnote 11-3:

In den Bremer Akten findet sich eine hübsche Karikatur samt Gedicht ("Welthistorischer Bilderbogen No. 4") von unbekannter Feder, die Lindeman in 2 Ansichten beim Angeln zeigt. Unten erkennt man, vom Packeis umringt, die *Germania*, in deren Kajüte sich die Besatzungsmitglieder beim Weine gütlich tun. Das Opus nimmt Bezug auf eine Absage, die Lindeman von dem Züricher Professor Vogt erhalten hatte, als er diesen um die Abhaltung von Vorträgen zu Gunsten der Polarforschung gebeten hatte.

Einer der dicken Fische, die "Moritz" zu angeln versucht, trägt sinnigerweise die Aufschrift "Meier".

### Fußnote 11-4:

Börgen und Copeland hatten bei Fa. Meyerstein in Göttingen geodätische Instrumente gekauft. Im Zusammenhang mit der Rechnung, die Petermann für zu hoch hielt, beschimpfte er nicht nur Copeland und Börgen, sondern auch Koldewey in beleidigender Weise. (Petermann an Mosle 1. Juli 1869, StA HB). Einmal mehr zeigt Petermann hier im übrigen seine Unkenntnis bezgl. geographischer und geophysikalischer Meßtechnik.

Selbst die gutgemeinte Aktion Lindemans (Jan./Feb. 1870), Briefe von Angehörigen und Freunden der Expeditionsmitglieder an Bord von englischen und deutschen Walfängern zu geben, konnte Petermann nicht ohne herabsetzende Sentenzen quittieren.

**Fußnote 11-5:**

Mosle leitete den Brief an Petermann weiter (23. März). In dem Begleitschreiben schlägt er zwecks Aussprache ein Treffen in Bremen vor. Eine Antwort Petermanns hierauf ließ sich nicht auffinden. Augenscheinlich hat er aber dieses Treffen abgelehnt. Das geht aus einem Schreiben hervor, das "Justus Perthes" an Lindeman schickte (31. März). (Justus Perthes, der Gründer der gleichnamigen "Verlagsanstalt" verstarb 1816. Sein ältester Sohn Wilhelm P. leitete das Unternehmen bis 1853, dessen Sohn Bernhard Wilhelm P., ein Förderer Petermanns, bis 1857. Zur Zeit des zitierten Briefwechsels wurde das Verlagshaus gemeinsam von Rudolf Besser und Adolf Müller geführt.) "Perthes" führt aus, daß der Grund zu dem Treffen entfallen sei, da Petermann ihm versichert habe, die *Grönland* nicht weiter für eine Sommerfahrt im Jahre 1870 zu beanspruchen. Weiter erläutert er, daß Petermann der alleinverantwortliche Redakteur für den Inhalt der PGM sei, und er nicht gedenkt, sich in irgend einer Form in die Verantwortung für die Polarangelegenheiten zu stellen. Lindeman insistiert jedoch weiterhin auf einem Treffen und schlägt dafür den Mai vor (Lindeman- Perthes, 4. April 1870, StA HB)

**Fußnote 11-6:**

Diese Ausführungen beweisen, daß Petermanns Kenntnisse zu den Problemen der Nautik und der Hydrographie bedeutungslos sind. (Vergl. auch Fußnote 11-4 wo ähnliches für seine Kenntnisse zur Geodäsie konstatiert wird.)

**Fußnote 11-7:**

Nach geltendem Recht hatte die Besatzung eines havarierten Schiffes vom letzten Lade- oder Löschhafen nur insoweit Anspruch auf Heuerzahlungen, wie Erlöse aus dem Haveristen oder dessen Ladung vorhanden gewesen wären (§ 54, Obrigkeitliche Verordnung, die Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betreffend, vom 15. November 1852). Im vorliegenden Falle hätte Bremerhaven als letzter Hafen gegolten, und die Besatzung wäre, da eine Totalhaverie vorlag, leer ausgegangen.

## Kapitel 12

### Entwicklung des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt nach Rückkehr der deutschen Ostgrönland-Expedition bis 1871

Vorbemerkung zur Quellenlage und Gliederung:

Vorliegendes Kapitel stützt sich wieder überwiegend auf das Aktenmaterial der Geographischen Gesellschaft in Bremen (StA HB 7,1023); insoweit gilt auch hier die Vorbemerkung zu Kapitel 9. Die Akten mit der Signatur 13/4, 14/4, 15/5, 16/6, es dürfte sich um gut 1000 Dokumente (Briefe, Protokolle, Notizen, Drucksachen) handeln, belegen für den Zeitraum 1870 bis 1874 überwiegend die Thematik des folgenden Kapitels, nämlich die Darstellung der Arbeit, der Ziele und der Entwicklung des Vereins für die deutsche Nordpolarfahrt, der Nachfolgeorganisation des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt. Besonderer Wert wird auf die Darstellung der Ablösung des Vereins vom Einfluß Petermanns gelegt sowie auf die Werbung des Vereins um Anerkennung durch die geographischen Kreise in Berlin.

Die Quellen zeigen eindeutig, daß man in Bremen mit Sachkenntnis, Fleiß und Zielstrebigkeit daran ging, die zurückgekehrte Expedition geschäftlich abzuwickeln und wissenschaftlich auszuwerten.

Bereits am 12. September 1870, am Ankunftstag der *Germania* in Bremerhaven, fand eine Versammlung des Comités statt, auf der zunächst die dringendsten reedereigeschäftlichen Belange (Heuerzahlungen, Hafenkosten etc.), geregelt wurden. Auf dieser Versammlung war auch H.H. Meier anwesend. Weitere Sitzungen folgten am 14. und 15. (Vergl. die diesbezgl. Protokolle.) Auf einer Sitzung am 17. September wurde über erste Maßnahmen zur Erfüllung des § 28 der Expeditionsinstruktionen, Verwertung der "Resultate" und der naturhistorischen Sammlungen, verhandelt. Dr. Otto Finsch hatte sich bereits über den Umfang der Sammlungen am 16. in Bremerhaven kundig gemacht, wobei eine erste Inventur stattfand und Anstalten zur verbesserten Konservierung der organischen Proben getroffen wurden. (Vergl. Kap. 10.) Dr. Schumacher wurde beauftragt zu versuchen, für weitere Arbeiten den Naturwissenschaftlichen Verein in Bremen zu interessieren, und es wurde bemerkt, daß bereits der Hamburger Bürgermeister Dr. Kirchenpauer angeboten hatte, die Bryozoen und Hydroiden zur Bearbeitung zu übernehmen.

Für den Naturwissenschaftlichen Verein antwortete Prof. Dr. Franz Buchenau umgehend: "Dr. W.O. Focke und ich sind gerne bereit, die botanischen Sammlungen der Expedition einer Durchsicht zu unterwerfen und die zur Conservierung derselben erforderlichen Arbeiten auszuführen" (24. Sept. 1870).

Zur Veranlassung von Reparaturen und Rückgabe der Instrumente wurden Gutkese und Copeland in die Verantwortung genommen. Expeditionseigene Instrumente wurden zur Seewarte nach Hamburg geschickt.

Die notwendige Reparatur der Kesselanlage der *Germania* wurde zurückgestellt (Ergänzendes Fußnote 12-1).

Wichtigster Punkt dieser "Commissionsitzung" am 17. September, für die sich leider keine Teilnehmerliste fand, war der Beschluß zur Gründung eines Vereins mit dem Status einer juristischen Person. Als Vorsitzender des Vereins, dem Koldewey, Gelehrte und Bremer Comitémitglieder angehören sollten, wurde Petermann genannt.

Die Gründung des "Verein für die deutsche Nordpolarfahrt" erfolgte bereits am 19. September. Als Gründungsmitglieder zeichneten:

Koldewey, von Freeden, Gutkese, Albrecht, Lindeman, Mosle, Schumacher. (Der Bremer "Verein für die deutsche Nordpolarfahrt" wird im folgenden stets als "Polarverein" bezeichnet, was gewissermaßen ein authentisches Kürzel darstellt, da dieser Ausdruck auch in den zeitgenössischen Publikationen benutzt wurde.)

Die Aufgaben des Polarvereins wurden in §§ 1 und 2 vorgestellt:

§ 1 ... Verwertung der Resultate der 1. und 2. deutschen Nordfahrt und eine eventuelle Fortsetzung der Nordpolarforschungen.

§ 2 ... "Conservirung und Ordnung der Sammlungen und sonstigen Resultate der Expedition;

Bildung der Gelehrten- Commission;

Herausgabe des officiellen Hauptwerkes über das ganze Unternehmen;

Feststellung der gemeinsam zu entwerfenden Karte und ähnlicher Arbeiten;

Verwendung und definitive Vertheilung der Sammlungen und sonstiger Resultate, sowie endliche Rückgabe der Aufzeichnungen etc. an ihre Verfasser oder an sonstige Berechtigte."

Der § 4 lautete:

"Dem Verein werden die sämmtlichen vorhandenen Wertobjekte der Expedition, namentlich die Schiffe 'Germania' und 'Grönland' nebst Inventar, der Erlös aus dem Proviand, ferner die Sammlungen, Bücher, Aufzeichnungen, Geldmittel, zu Eigenthum übertragen und nimmt derselbe von diesen Gegenständen Besitz. Der Verein übernimmt alle von der Expedition bisher eingegangenen Verbindlichkeiten als seine eigenen." (Vergl. Anlage zum Protokoll der 1. Vers. des Polarvereins vom 7. Oktober 1870.)

Mosle hatte Petermann schon kurz nach der Ankunft der *Germania* dringend gebeten, nach Bremen zu kommen. (Vergl. auch Telegramm Lindeman-Petermann, 19.9.) Dieser hatte allerdings ohne Nennung von Gründen die Einladung telegraphisch abgesagt, statt dessen angefragt, "bitte briefliche Nachricht was Sie weiter von mir wünschen" (Telegr. 19.9.). Mehrere Tage hätten alle Beteiligten auf ihn gewartet, schrieb Mosle in seiner Antwort vom 2. Oktober, und "da Sie mir schriftlich keinerlei Erklärung gaben, habe ich glauben müssen, daß Sie auch nicht kommen wollten." Diese Schlußfolgerung war sicher richtig. Bis zum Mai 1871 vermied Petermann tunlichst jeden Kontakt mit dem Polarverein (Fußnote 12-2)

Das brachte selbstverständlich Probleme mit sich, da z.B. die Eigentumsübertragungen, gemäß § 4 der Statuten, nur mit Petermanns Zustimmung möglich war. Andererseits waren für Petermann die Expeditionsergebnisse blockiert, für die er sich augenscheinlich interessierte. Einem Brief, den Freeden an die Kapitäne Koldewey und Hegemann adressierte, entnimmt man folgendes (4. Okt. 1870):

"An Börden hat Petermann einen Brief geschrieben, worin es am Schlusse wörtlich heißt (nachdem er ihn vorher um Data betreffs Gradmessung und Monatstemperaturen angegangen) 'Auf meinen Antrag am 6ten (September, rak) wurden Dr. C. (Copeland, rak) und Dr. B. (Börden, rak) à 500 Th. bewilligt und das unbeschränkte Besitzrecht ihrer sämtlichen Arbeiten und Sammlungen ihnen überwiesen. Ich hoffe daß Sie mit den für Sie getroffenen Bestimmungen zufriedengestellt sind; obgleich ich für das Unternehmen 50.000 Th. aufgebracht, verlange ich für mich selbst nichts' !!!!!!!!!!!!!!!

Kann ein Mensch leichtsinniger einen moralischen Selbstmord begehen??"

Auf der ersten Versammlung des Vereins am 7. Oktober 1870 wurden wichtige Beschlüsse gefaßt. Zunächst wurde gewählt: " Herr A.G. Mosle zum Vorsitz, Herr G. Albrecht zum Rechnungsführer, Herr M. Lindeman zum Secretär." Nachdem die dem Verein zugesandten Anerkennungsschreiben erwähnt wurden (Fußnote 12-3) und über Fortschritte bei der Sicherung der Sammlungen berichtet werden konnte, "referierte Herr Lindeman über seinem Besuch bei Herrn Dr. Petermann in Gotha. Obwohl demselben die Protokolle der allgemeinen Sitzungen vom 19. Sept., auch die der Komitéversammlungen vom 12. und 14. Sept. mitgeteilt worden, habe er es abgelehnt, sich dem neuen Verein ohne weiteres anzuschließen, vielmehr von Bedingungen gesprochen, die er in Bezug darauf zu stellen habe." Es wurde nach eingehender Diskussion einstimmig beschlossen, den Verein auch ohne Petermann fortzusetzen, falls sich dieser zu einem Beitritt nicht verstehen könne.

Ferner wurde Albrecht ersucht, mit Petermann eine Abrechnung aufzumachen. Am 7. Oktober 1870 schrieb er diesbezüglich an Petermann und bat um dessen Abrechnung. Erst 8 Monate später, Ende Mai 1871, beantwortete Petermann dieses Ersuchen, welches zwischenzeitlich mehrfach wiederholt wurde.

Finsch übernahm die Aufgabe, einen Entwurf zur Herausgabe des Expeditionswerkes auszuarbeiten. (Petermann war deswegen schon gebeten worden, hatte die Bitte aber ignoriert.)

Auf der 2. Versammlung des Vereins am 11. Oktober, konnte Mosle die "langersehnte Erklärung" Petermanns zu seinem Vereinsbeitritt, zur Diskussion stellen. Petermann erklärte sich "zur Annahme der Mitgliedschaft des Vereins", wie er sich distanziert ausdrückte, bereit. Er stellte allerdings Bedingungen, die das Versammlungsprotokoll zwar verkürzt, aber durchaus treffend wiedergibt:

"a) Uebertragung der Eigenthumsrechte der 'Germania' und 'Grönland' unter Vorbehalt des freien Verfügungsrechts für Dr. Petermann behufs Polarreisen.

b) Einräumung einer entscheidenden Stimme an Dr. Petermann hinsichtlich des Planes einer etwaigen 3. Expedition und der Auswahl des mitzusendenden wissenschaftlichen Personals durch Herrn Dr. Petermann."

Dieses bedeutete ersichtlich, daß Petermann alle Pflichten, die der Polarverein übernommen hatte, akzeptierte, für sich aber Rechte festschreiben wollte, die den Verein praktisch zu seinem Erfüllungsgehilfen degradierten.

Konform mit schriftlichen Stellungnahmen von Schumacher und Lindeman sowie Freedens, wurde dieses Ansinnen Petermanns einstimmig abgewiesen. Der Brief, in dem Mosle die Entscheidung des Polarvereins an Petermann übermittelte, ist sachlich und freundlich gehalten und eröffnete Petermann erneut den Vereinsbeitritt. (Diese Offerte wird im Versammlungsprotokoll nicht erwähnt, entspricht aber der Stellungnahme Freedens; Freedens an Schumacher, 10.10.; Protok. vom 11.10.; Mosle an Petermann, 13.10.)

Auf der 3. Vereinsversammlung (19. Okt. 1870) konnte mitgeteilt werden, daß dem Verein vom Bremer Senat der "Charakter einer juristischen Persönlichkeit" bereits verliehen worden war und daß Mosle und Albrecht gemeinsam rechtsverbindlich für den Verein zeichnen würden.

In einer Beilage der in München erscheinenden "Allgemeinen Zeitung" vom 29. Oktober erschien unter der Überschrift "Der Franz-Joseph-Fjord in Grönland" ein anspruchsvoller Artikel von Prof. Dr. Conrad Maurer, in welchem darüber spekuliert wird, ob der von der deutschen Ostgrönland-Expedition gefundene große Fjord identisch ist mit dem "Meerbusen" Oellum lengri (Allum lengri), von dem eine Quelle aus dem 14. Jahrhundert sagt, daß er sich landeinwärts verbreitere und so lang sei, daß niemand sein Ende kenne, daß er frei von Strömungen sei und seine Ufer grün bewachsen und von Vögeln bevölkert. (Zit. aus Maurers Artikel; Fußnote 12-4.)

Bereits am 21. Oktober war, vom Polarverein zunächst unbemerkt, im Wiener "Lokal Anzeiger" die Meldung erschienen:

"Se. Majestät der Kaiser hat, wie gemeldet wird, dem Ansuchen des Urhebers der deutschen Nordpol-Expedition, Herrn Petermann in Gotha, das werthvollste Entdeckungsobject, ein großer, vielleicht ganz Grönland durchschneidender Fjord, unterm 73. Grad nördlicher Breite gelegen, den Namen 'Kaiser-Franz-Joseph-Fjord' führe, gern willfahrt."

Dieses waren aber bei weitem nicht die beiden einzigen Zeitungsartikel, die von der Namensgebung zu berichten wußten. Allein das Schreiben des Polarvereins an Petermann vom 30. Oktober, erwähnt 5 weitere Zeitungen (Fußnote 12-5).

Reaktionen von Zeitgenossen, die sich kopfschüttelnd bis ärgerlich über diese Namensgebung äußerten, sind überliefert. In einem Brief an Lindeman vom 28. Oktober schildert Koldewey sein diesbezügliches Befremden und macht darauf aufmerksam, daß dieses Vorgehen Petermanns gegen dessen eigene Instruktionen verstoße. Man solle Petermann mitteilen, daß er in Zukunft "solche Geschichten" vermeiden möge, wenn er sich nicht Unannehmlichkeiten aussetzen wolle, ist sein Vorschlag in dieser Sache.

In einem Brief des Polarvereins (30. Okt.) an Petermann wird zunächst unterstellt, daß man Pressemeldungen, die besagen, daß er mit der Namensgebung in Verbindung steht, für Falschmeldungen hält. Nachdem die skandalöse öffentliche Reaktion auf diese Namensgebung breit erläutert wurde, wird Petermann um seinen Rat gebeten, in welcher Form ein Dementi, ohne den Kaiser von Österreich "zu verletzen", am besten abzugeben sei. Weiter heißt es dann:

"Auch erbitten wir uns Ihre Bestätigung, daß Sie mit der fraglichen Notiz nichts zu thun haben und den Inhalt derselben desavouieren.

Sollten wir keine Antwort von Ihnen erhalten, so gehen wir, gestützt auf § 27 Ihrer Instruktion, unsererseits vor und werden alle Blätter, die jene Notiz gebracht haben, zum Widerruf zwingen, ...."

Von Petermann erfolgte keine Reaktion. Hingegen meldete sich Payer mit Brief vom 3. November bei Schumacher. Zunächst argumentiert er, daß Freedens seinerzeit in Bremen den Namen Kaiser Franz Joseph Fjord akzeptiert hätte. Die diesbezügliche Veröffentlichung in der HANSA sei am Wiener Hof eingetroffen, noch bevor Petermann dort offiziell um die Annahme des Namens nachgekommen sei (Fußnote 12-6). Er fährt dann fort: "Daß Sie unseren Kaiser nicht würdig, oder seine Theilnahme an der Expedition nicht ausreichend erachten (dessen Spende betrug 666 Taler, rak), dies anzunehmen habe ich wohl keinen Grund". Auf die politischen Spannungen eingehend, heißt es später: "... eine Auszeichnung unseres Kaisers ist ein Akt der Anerkennung von Norden aus. Bei dem allgemeinen Wunsche daß alle Differenzen behoben werden möchten welche einer Annäherung Österreichs an Deutschland noch im Wege stehen dürften, wäre eine Desavouirung des Namens wahrlich kein Fortschritt in diesem Sinne."

Seine zweimalige Bitte an Schumacher, sich für die Erhaltung des Namens zu verwenden, hat wenig Devotes. Besonders am Schluß des Briefes klingt diese wie eine Höflichkeitsformel.

Mindestens ebenso geschickt ist ein Brief Payers an Mosle formuliert. Zu den schon im Brief an Schumacher verwendeten Argumenten, bringt Payer hier seine Interpretation des § 27 (der in der Tat viel Interpretationsspielraum läßt). Er läßt auch durchblicken, daß auf seine Mitarbeit am Expeditionswerk nicht mehr zu rechnen sei, falls der Verein die Rücknahme des Namens offiziell betreiben würde. Seine Bitte an Mosle lautet schließlich: "Ich bitte Sie also des Friedens willen den ich nach allen Seiten hier erhalten möchte diese Rakete des Zerfalls nicht

anzuzünden, und eine Beleidigung des Kaisers von Österreich in dieser Dimension zu unterlassen; ..."

Payers Brief an Lindeman, der zusammen mit den beiden oben erwähnten Briefen entstand, ist eine weitere Variation der schon oben benutzten Argumente und endet mit den Worten: "Also verehrtester Freund lassen Sie mich diese Bitte (um Zustimmung zu der Namensgebung, rak) nicht vergeblich stellen und rechnen Sie auf meine Dankbarkeit." (Die beiden letztzitierten Briefe lassen kein Datum erkennen, was bei Payers Schreiben nicht ungewöhnlich ist.)

Als Payer, mit Datum Bremen 23. November 1870, ein erstes offizielles Schreiben in dieser Sache vom Polarverein zuzuging (gleichlautende Briefe wurden an Freedon und Petermann geschickt; vergl. ABEL/JESSEN S. 33), reagierte dieser überhaupt nicht. Besagtes Schreiben nennt drei Punkte, die anzuerkennen man von den Empfängern forderte. In Stichworten lauten diese: 1. Anerkennung der Statuten des Vereins und der Instruktion. 2. Übertragung der Eigentumsrechte der *Germania* und *Grönland* an den Verein; Abrechnung über die in Gotha eingegangenen Gelder. 3. Namensverleihungen nur durch "Gelehrten Commission" und mit Vereinszustimmung. Die angedrohte Zwangsmaßnahme bestand darin, daß man sich vorbehielt, mit "denjenigen zu brechen", die der Anerkennung der genannten Forderungen widerstrebten.

Petermann ließ sich am 30. November zu einer Antwort herab. Zur Namensgebung benutzt er ähnliche Argumente wie zuvor Payer. Zur Rechnungsablage bemerkt er, daß er Albrecht diese zum 1. Januar zugesagt hat. Außerdem habe er sich gegenüber Hartlaub positiv zu den bisherigen Maßnahmen zur Herausgabe des Expeditionswerkes geäußert. Angesicht dieser Tatsachen findet er (an den Polarverein gerichtet): "die verschiedenen von Ihrer Seite publicierten Insimulationen (grundlose Beschuldigungen, rak), en parte Angaben u. dgl., höchst unmotiviert und unerfreulich gegenüber einem Privatgelehrten der mit Anspannung aller seiner Kräfte und mit Beeinträchtigung aller seiner übrigen Arbeiten und Interessen 6 Jahre lang für diese Angelegenheit gearbeitet hat ..."

In Bremen mußte man erkennen, daß man Petermann nicht zu Zugeständnissen zwingen konnte. Auf der Versammlung des Polarvereins am 29. Dezember 1870 wurde die Namensgebung "Kaiser Franz Josef Fjord" konsolidiert. Dem höchsten während der Expedition "gesehenen" Berg wurde der Name Petermannspitze zuerkannt. (Weitere Informationen zu der oben geschilderten Affäre siehe Fußnote 12-7.)

Die Gesellschaft für Erdkunde in Berlin hatte die Offiziere und Gelehrten der Expedition zur Teilnahme an ihrer Sitzung am 12. November eingeladen (Vers. Protok. d. Polarvereins vom 8. Nov. 1870). Copeland, Börgen, Koldewey, Bade (2. Offizier der *Hansa*), Hegemann, Hildebrandt, Gierke (Matrose der *Hansa*) sowie Freedon und Lindeman waren auf dieser Sitzung als Gäste anwesend. Ausführliche Berichte darüber

erschienen in der "Weserzeitung" und in der "National Zeitung" (19. u. 23. 11. 1870).

Lindeman schickte eine zehnsseitige Analyse des Besuches an die Adresse von Schumacher, Mosle und Albrecht (15. Nov.). U.a. erwähnte er, neben dem ehrenvollen Empfang und der Aufmerksamkeit, die man den Gästen zuteil werden ließ, das Vertrauen in die wissenschaftliche Arbeit des Polarvereins (das im vorigen Jahr nicht vorhanden war!). Ferner erkannte er große Bereitwilligkeit bei der Mitwirkung zur Bearbeitung des wissenschaftlichen Werkes und glaubte, daß prominente Berliner Wissenschaftler sich dem Polarverein offiziell anschließen würden, wenn die Stellung des Vereins zu Petermann endlich geklärt sei.

Freeden schrieb an den Polarverein (16. Nov.): "Das Ergebnis unser Berliner Reise läßt sich in zwei Sätzen zusammenfassen: "1. Die Meinung in Berlin ist unseren Plänen betreffs Verarbeitung der Resultate der Expedition durchaus günstig, und würde die von uns, dh. H. Lindeman, Koldewey und mir gewünschte Cooptation resp. Aufnahme verschiedener Berliner Herren sofort stattgefunden haben, wenn nicht der eigentliche Beförderer dieses Unternehmens, Herr Stadtgerichtsrat Deegen, auf Prüfung der Statuten unseres Vereins, Bedenken wegen der Rechtmäßigkeit unserer Ansprüche auf die Vermögens-Objekte ergeben hätte, Bedenken die so difficilar waren, daß sie persönlichen Charakter trugen. Denn geehrte Herren, während unsere Arbeiten etc. allseitige Billigung erfuhren, dürfen Sie sich nicht länger verhehlen, daß eine Beteiligung der Berliner gelehrten Kreise, und diese sind die wirklich bestimmenden daselbst, ohne deren Theilnahme und Billigung nichts auszurichten ist,- nur dann zu erreichen ist, wenn Petermann auf irgend eine Weise beseitigt, vorab aber das von ihm erlangt ist, was man gewöhnlich reine Hypothek nennt. ..." Die 2 Sätze Freedens ziehen sich noch über eine ganze Seite hin (ein "zweitens" taucht nicht auf). Das Wesentliche ist aber im obigen Zitat enthalten.

Es soll noch bemerkt werden, daß auf der Berliner Versammlung der Kontakt mit dem Verlagsinhaber Dietrich Reimer hergestellt wurde, und man übereinkam, die in Berlin gehaltenen Vorträge der Expeditionsmitglieder in einem kleinen Band schnell herauszugeben (VEREIN f. d. dt. NORDPOLARFAHRT, 1871).

Der oben erwähnte Brief des Polarvereins an Petermann vom 23. November war zweifellos eine Frucht der Eindrücke, die man aus Berlin zurückgebracht hatte. Wie schon dargelegt, erwies sich dieser Brief als völlig zwecklos. In Berlin hatte man dazu geraten, Petermann in die Pflichten des Reeders zu nehmen, falls er sich nicht bereit zeigen würde, die *Germania* dem Verein zu überstellen (Lindeman an den Polarverein, 15. Sept.). Dieses bedeutete, man hätte Petermann mit der Klage auf Ersatz der Heuerzahlungen, die der Polarverein der Besatzung der *Germania* geleistet hatte, bedrohen müssen. Warum man diesen Schritt nicht unternahm, darüber kann nur spekuliert werden, da diesbezüglich

nichts aktenkundig ist. Naheliegend ist, daß man in Bremen die Höhe der Heuerzahlungen gegen den Wert der *Germania* abwog und das Nachgeben Petermanns auf die Androhung einer Zahlungsklage befürchtete. Wahrscheinlich wäre dieses aber der richtige Schritt gewesen, um das Einlenken Petermanns zu erreichen.

Datiert 19. Februar 1871, lief ein Schreiben des Berliner Comités für die Nordpolarfahrt beim Polarverein in Bremen ein. Dieses von dem Schriftführer des Comités, Stadtgerichtsrat Deegen, ausgefertigte Schreiben, enthält die Neuigkeit, daß Petermann "hier anwesend" war, und daß auf dessen Wunsch eine Versammlung des Berliner Comités stattfand. Auf dieser Versammlung hätte Petermann sich in "ausführlicher Weise" über seine Stellung zu der in Bremen ansässigen "Deutschen Nordpolar-Gesellschaft" (dieses war sicher kein Ausdruck Petermanns) ausgesprochen. Ein Schlichtungsgespräch zwischen Petermann und dem Polarverein wurde zu einem Termin im März in Berlin vorgeschlagen. Weiter erfährt man, daß Petermann das Berliner Comité als Schlichter schon akzeptierte hatte. (Dieser Berlinbesuch, der am 6. und 7. Februar stattfand, war von Petermann schon im Januar 1870 geplant worden; vergl. u.a. Petermann an Payer, 7. Januar und 9. Februar 1871, AHHVGG.)

In Bremen wurde diese Neuigkeit mit "großer Freude" begrüßt, wie es im Protokoll der Versammlung vom 22. Februar und im Antwortbrief nach Berlin (7. März) heißt. In diesem Brief wird erstmals der Plan einer Vergrößerung und Umstrukturierung des Polarvereins erwähnt. Dieser Plan findet sich konkretisiert im Protokoll zur 11. Versammlung des Polarvereins am 23. März 1871. Hier wird vorgeschlagen:

"den Kreis der Mitglieder des jetzigen Vereins durch Aufnahme wissenschaftlicher und technischer Autoritäten zu erweitern;

mit Rücksicht auf diese Erweiterung des Mitgliederkreises eine Neuwahl des Präsidiums vorzunehmen;

die Übertragung der formalen Eigentumsrechte an den Schiffen, den Sammlungen und Kapitalien auf den Verein zu erwirken;

neben dem Präsidium des Vereins in Bremen ein Bureau, resp. einen kleinen Ausschuß einzusetzen, behufs Erledigung der laufenden Geschäfte und praktischer Ausführung gefaßter Beschlüsse."

Von Berlin aus (6. April) wurden diese Vorschläge noch erweitert, um einen wissenschaftlichen Beirat zur Unterstützung des "Vorstandes" der "deutschen Nordpolar-Gesellschaft", sowie um einen technisch-nautischen Ausschuß, welcher die Ausrüstung der beschlossenen neuen Expeditionen zu leiten und zu überwachen hätte. "Derselbe hat seinen ständigen Sitz in Bremen", heißt es in dem Schreiben. Die Förderung neuer Expeditionen sollte eine wesentliche Aufgabe dieser zu etablierenden Gesellschaft sein. (Weiteres siehe Fußnote 12-8.)

Daß sich insbesondere Lindeman mit den Vorschlägen aus Berlin sehr intensiv befaßt hat, zeigen die vielen Randnotizen auf dem autogra-

phierten Schriftstück. In der Antwort des Bremer Polarvereins an das Berliner Comité (11. April) wurden diese Vorschläge diskutiert, und man konnte bezüglich derselben eine prinzipielle Zustimmung konstatieren. Interessant ist, daß die Vermittlerrolle zum Ausgleich mit Petermann hier nicht mehr dem Berliner Polarcomité, sondern dem Vorstand des "Berliner Vereins für Erdkunde" zuerkannt wurde.

Der Kontakt mit Petermann wurde seitens des Polarvereins am 19. April 1871 wiederhergestellt. Petermann antwortete, Einverständnis zu den Schlichtungsbemühungen erkennen lassend, am 27. April.

Das Berliner Comité meldete sich mit Brief vom 4. Mai in Bremen. Diesem entnimmt man, daß Petermann schon am 15. April an das Comité geschrieben hatte. Auch hier hatte er sein Einverständnis zur Schlichtungsgesprächen signalisiert. Wenn er aber schrieb, daß er sich bemühen werde, einen Termin noch vor dem Juni für den Besuch in Berlin frei zu machen, kann man getrost annehmen, daß er auf Zeitgewinn spekulierte.

Die Überraschung war perfekt, als Petermann plötzlich am 8. Mai in Bremen auftauchte. Hierzu die Schilderung, die Lindeman in einem Brief an Koldewey abgab (10. Mai):

"Lieber Koldewey! Du erhältst morgen früh mit Schnelldroschke die nach Deinem Wunsch zurecht gemachte Eisbärenfelldecke von Jahns (Kürschner und Pelzhändler in Bremen, rak) und hoffe ich, daß Sie Deinen Wünschen entspricht. Doch deshalb schreibe ich nicht; was wir lange ersehnt haben, ist über Nacht und ohne große Opfer erreicht. Die Schiffe Germania und Grönland sind an den Verein abgetreten. Als ich am Sonntag Abend zu Hause kam 11 Uhr, hörte ich daß Dr. Petermann bei mir gewesen sei. Ich traute meinen Ohren kaum, allein es war so, er war sogar mit Luischen in der Stadt gewesen, um mich an verschiedenen Stellen zu suchen. Genug, wir haben am Montag eine Sitzung gehabt in welcher Dr. Petermann formell und notariell die Schiffe auf uns übertragen, bzw. Dich notariell bevollmächtigt hat die Grönland an uns zu cedere. Er hat Rechnung abgelegt und uns mitgeteilt daß er von den -nach Übertragung der Anschaffungskosten der Germania auf die 2. Expedition- noch vorhandenen Geldern der 1868er Expedition 2000 Thaler für die österreichische (Payer-Weyprecht) Expedition hergegeben habe. Wogegen wir in Anbetracht der wissenschaftlichen Zwecke, da schon das Geld einmal ausgegeben war und da die Österreicher zu unserer Expeditionen beigesteuert haben, nichts einzuwenden hatten. Dr. Petermann wird dafür ab nächste Woche an Albrecht vollständig Rechnung ablegen und sich mit unserer Zustimmung dabei selbst auch ein Honorar anschlagen, von dessen Betrag, da die Rechnung noch nicht klar vorliegt, wir noch nichts wissen. Es scheint wirklich, daß die Reibereien mit ihm ein Ende haben werden, ..." (2 Seiten des Originalbriefes befinden sich im Anhang 47-48.)

Die erwartete Petermannsche Abrechnung trägt das Datum 15. Mai 1871. Der Begleitbrief hierzu bemüht sich, ein Honorar in Höhe von

3000 Taler zu motivieren, und verrät, daß die Summe bereits am 8. Mai in Bremen bekannt war. Petermann erbat über die Bewilligung des Honorars eine offizielle Mitteilung des Polarvereins (Petermann-Mosle, 17. Mai). Diese ging ihm mit Brief vom 5. Juni 1871 nach London zu, wo er sich seinerzeit aufhielt.

Mosle versuchte nun, in einer übereilten Aktion das Treffen, das für den Juni in Berlin mit dem Vorstand der Gesellschaft für Erdkunde geplant war, vorzuziehen. (Eine Anregung Petermanns; Petermann-Mosle 9. Mai 1871.) Niemand der telegraphisch benachrichtigten Mitgliedern des Polarvereins konnte sich kurzfristig zu einer Reise nach Berlin freimachen. Allerdings war Freeden in Berlin (Freeden und Mosle waren seit April Reichstagsabgeordnete.), und es kam zu einem Treffen zwischen diesem und Petermann, bei dem auch Payer anwesend war. Ein fünfseitiger Brief Petermanns an Mosle (25. Mai) ist eine bittere Reflexion über dieses Treffen. Zu einer Sitzung mit den Berliner Honoratioren der Gesellschaft für Erdkunde ist es offenbar nicht gekommen (Fußnote 12-9).

Ein gestelztes Schreiben (27. Mai) von Heinrich W. Dove (der Adolf Bastian als Vorsitzenden der Gesellschaft für Erdkunde abgelöst hatte) konstatierte, daß eine Mitwirkung der Gesellschaft, so wie sie geplant war, nicht mehr nötig sei, da inzwischen ein Ausgleich des Polarvereins mit Petermann stattgefunden habe. Immerhin lautete der Schlußsatz: "Schließlich nimmt der unterzeichnete Vorstand Gelegenheit, den Beitritt des Vorsitzenden der berliner Gesellschaft für Erdkunde und dessen Stellvertreter zur deutschen Nordpolar-Gesellschaft, sofern derselbe dortseitig gewünscht wird, in Aussicht zu stellen, indem er die in dem werthen Schreiben vom 2. d.M. bezeichnete Grundlage seinerseits für nicht ungeeignet hält, eine Erweiterung der deutschen Nordpolar-Gesellschaft in zweckmäßiger Weise herbeizuführen".

Tatsächlich folgte der Beitrittseinladung des Polarvereins eine gewunden formulierte Absage aus Berlin (Eingang des von Bastian unterzeichneten Schreibens in Bremen 20. Juli 1871). Die Ablehnung brachte zum Ausdruck, daß zunächst eine Umgestaltung und Modifikation des Polarvereins stattfinden müsse, bevor an einen Beitritt der Vorsitzenden des Vereins für Erdkunde zu denken sei (Fußnote 12-10).

Zwar war ab Sommer 1871 die juristische Stellung des Polarvereins zu Petermann geklärt, aber die Freude darüber dauerte in Bremen nicht lange. Nicht nur, daß die Berliner letztlich diese Klärung zum Anlaß nahmen, sich zurückzuziehen, auch mit Petermann gab es statt der erhofften Zusammenarbeit -dieser hatte die Herausgabe einer Generalkarte Ostgrönlands in Aussicht gestellt- nur Ärger.

Nicht nur Freeden und Koldewey waren empört über die inzwischen einigen Personen bekannt gewordenene Honorarforderung Petermanns, aber auf sie ist die Publikation dieser Angelegenheit in der HANSA im Oktober 1871 zurückzuführen (HANSA 1871, S. 193, Fußnote 12-11).

Der Artikel in der HANSA war die Antwort auf eine große Pressekampagne Petermanns, die in alle Welt hinauschrillte: "Die Entdeckung eines offenen Polarmeeres durch Payer und Weyprecht im September 1871". Seinen Presseartikel hatte Petermann in unnachahmlicher Art mit Verunglimpfungen Koldeweys (und seiner Expedition) gespickt, so daß sich dieser zu einer Stellungnahme veranlaßt sah (Fußnote 12-12).

Koldewey hatte im Mai 1871 zur "Polarfrage" einen Aufsatz publiziert. (HANSA, 1871, S. 89, Anhang 57-60; zum Begriff Polarfrage siehe Fußnote 12-13.) Dieser Aufsatz ist sachlich und unmißverständlich gehalten. Er stellt nebenbei eine gründliche Kritik der Petermannschen Publikationspraxis (und dessen Wissenschaftsverständnis) dar, und es ist naheliegend, daß sich Petermann durch diese Publikation provoziert sah.

Spätestens nach dieser Affäre beschränkte sich der Verkehr zwischen dem Polarverein und Petermann auf ein Minimum. Ende 1874 knüpfte Lindeman allerdings den Kontakt zu Petermann wieder an. (Vergl. Kap. 16.) Zum Perthes Verlag unterhielt Lindeman später freundschaftlich kollegialen Kontakt über Dr. Ernst Behm. Für 1879 zeichnete Lindeman als Mitherausgeber der PGM.

Neben den vielen, mehr oder weniger unerfreulichen Querelen ging jedoch die Arbeit an dem Expeditionswerk zügig voran. In den Monaten Oktober bis Dezember 1870 war bereits der Bericht über die Fahrt und den Untergang der *Hansa* und der anschließenden "Trift" auf der Eisscholle durch Hegemann beendet worden. Bei dieser Arbeit hatte er die Unterstützung Lindemans gehabt, in dessen Wohnung er auch für die Zeit der Berichtsabfassung untergekommen war (HEGEMANN, 1912, S. 232). Über den Fortschritt bei den anderen Arbeiten berichten kontinuierlich die Versammlungsprotokolle des Polarvereins. Die verschiedensten Probleme finden außerdem ihren Niederschlag in einem umfangreichen Schriftwechsel. Auf der 14. Versammlung des Polarvereins, Anfang Mai 1871, konnte man schon von mehreren druckfertigen Abschnitten des Werkes berichten und prognostizierte das Erscheinen des ersten Bandes für den kommenden Winter.

In bezug auf einen Verleger für das Werk hatte es verschiedene Kontakte gegeben: Westermann, Braunschweig; Reimer, Berlin; Perthes, Gotha und andere. Zwischenzeitlich hatte man sich sogar, mit Zustimmung der "Gelehrten", auf einen Selbstverlag geeinigt (Protok. d. Vers. v. 15. Juli 1871 und verschiedene briefliche Äußerungen der Wissenschaftler). Die Verbindung des Polarvereins zu Brockhaus, Leipzig, war durch einen Kontakt Koldeweys mit dem Verleger zustande gekommen. Brockhaus meldete sich umgehend in Bremen mit dem Angebot, den Verlag und die Herstellung des Werkes zu übernehmen (Brockhaus-Mosle, 24. Okt. 1870). Hier hielt man die Verlagsfrage jedoch noch nicht für "spruchreif" (Protok. d. Vers. v. 2.11.1870). Zur Zustimmung zur Herausgabe des Werkes bei Brockhaus kam es Ende Oktober 1871, nachdem Freeden

schon Ende Mai wieder mit Brockhaus Verhandlungen aufgenommen hatte (Lindeman, Buchenau-Brockhaus, 18.10.1871, Freeden- Polarverein 31.5.1871). Bis der 1. Teil (1. Abtheilung) des 1. Bandes in Druck gehen konnte, schrieb man jedoch Ende 1872. Die 1. Abtheilung des 2. Bandes lag in ersten Exemplaren im Dezember 1873 vor. Im Mai 1874 erschien der 2. Teil des 1. Bandes. Vollendet wurde das Werk im Dezember 1874. (Details vergl. z.B. Brockhaus-Lindeman, 9. Nov. 1874; Fußnote 12-14.)

Zur Finanzierung des Expeditionswerkes, die gegenüber Brockhaus durch Albrecht und Mosle garantiert worden war (Albrecht und Mosle 22.11. 1871, gemeinsame Bürgschaftserklärung), bemühte man sich wieder um öffentliche Zuwendungen. Schon am 30. Dezember 1870 teilte der Bremer Bürgermeister Arnold Duckwitz (dessen Verdienste um die beiden Polarfahrten hier nur gestreift werden konnten) seinem Freund Mosle mit, daß der Bremer Senat 250 Taler zur Unterstützung der "literarischen Arbeiten der Expedition" bereit gestellt habe.

Die zweibändige englische Übersetzung des Werkes erschien gleichzeitig mit dem Abschluß der deutschen Originalausgabe. (Es wurden auch Verhandlungen mit einem französischen Verlag geführt. Soweit bekannt, ist es jedoch nicht zu einer französischen Übersetzung des vollständigen Werkes gekommen.) Der Ertrag aus den Übersetzungsrechten betrug 4.030 Mark. Nach Abzug dieses Betrages beliefen sich die Herstellungskosten des Hauptwerkes auf 54.852 Mark (18.284 Taler). Eine Volksausgabe mit einer Startauflage von 5.000 Exemplaren wurde in 5 Lieferungen (von Juli bis Oktober 1875) auf der 37. Versammlung des Vereins (25. Juni 1875) beschlossen. (Der Verkaufspreis betrug 1 Mark pro Lieferung. Die Druckkosten wurden auf 11.000 Mark beziffert.). Diese Volksausgabe wurde vollständig über den Buchhandel abgesetzt und brachte den entsprechenden Überschuß.

Beachtlich ist, daß 1883 eine von Lindeman und Finsch überarbeitete Neuauflage der Volksausgabe erneut Käufer finden konnte, zweifellos ein Hinweis auf die damalige Popularität der Polarforschung in Deutschland, die im Zusammenhang mit dem 1. internationalen Polarjahr (1882/83) offenbar belebt wurde.

Daß die 2. deutsche Nordpolar Expedition nach ihrer Rückkehr im September 1870 auf ein breites und andauerndes Presseecho stieß, wurde schon angedeutet.

Die meisten Gelehrten, Kapitäne und Steuerleute hielten wiederholt öffentliche Vorträge. Nicht nur, daß aus diesen wiederum eine Presse- resonanz resultierte, es wurden von einigen Fahrtteilnehmern auch unmittelbar Artikel zur Expedition veröffentlicht. Da die Publikations- tätigkeit der Expeditionsmitglieder prinzipiell der Genehmigung des Polarverein bedurfte, findet diese in den Protokollen der Vereins- versammlungen Erwähnung (so z.B. auf der 8. Versammlung, 29. 12. 1870). Unter den Artikelschreibern tat sich vor allen Dingen Payer hervor, dessen literarische Begabung z.B. in dem Artikel "Deutsche Nordpolexpe-

dizion", den die damals in Wien erscheinende Zeitschrift "Wanderer" druckte, deutlich wurde (4 Folgen, 1. Folge 19. Oktober 1870). Payer hat später eine fast 100seitige Schilderung der Reise seinem Buch "Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition in den Jahren 1872-1874" (PAYER, 1876) angefügt und auch einen größeren Aufsatz für die PGM verfaßt (ab Heft 4, PGM 1871, S. 121), in der bis dahin über die deutsche Ostgrönland-Expedition nur ein 11seitiger Bericht Koldeweys erschienen war (PGM 1870, S. 408).

Laube und Buchholz haben beide eigene Erzählungen zur Fahrt der *Hansa* herausgegeben: "Reise der Hansa ins nördliche Eismeer. Reisebriefe und Erinnerungsblätter", 107 S., Prag 1871 (nach PGM 1871, S. 314) und "Erlebnisse der Mannschaft der Hansa bei der zweiten Deutschen Nordpolfahrt", 36 S., Königsberg 1871 (nach PGM 1872, S. 154). Leider waren beide Werke bisher nicht aufzufinden.

1873 publizierte Laube, der sich nicht an dem wissenschaftlichen Teil der Expeditionspublikation beteiligt hatte, eine Schrift: "Geologische Beobachtungen gesammelt während der Reise der 'Hansa' ...", 93 S., aus den Sitzungsberichten der K. Akademie der Wissenschaften in Wien, 1. Abtheilung, Juni 1873". (Zit. nach PGM, 1874, S. 274, wo sich auch eine kurze Rezension der Schrift befindet; zur Herausgabe der Protokolle der Versammlungen des Polarvereins siehe Fußnote 12-15.)

Beachtlich war die Aufmerksamkeit, die der Expedition und auch der Arbeit des Polarvereins seitens der Fachwelt in England gewidmet wurde. In den Proceedings der RGS ("Slip of the Fifth Meeting" Session 1870/71 vom 5. Jan. 1871; published March 13th, 1871) erschien ein ausführlicher Bericht über die 2. deutsche Polarexpedition (7 Druckseiten). Verfasser des Berichtes war kein geringerer als Sir Leopold M'Clintock, der Berichte von Laube und Koldewey als Quelle angab. An der dem Bericht M'Clintocks folgenden Diskussion beteiligten sich Captain Sherard Osborn, E. Wymper, Admiral Collison, Dr. Rae und der Chairman der Sitzung Sir Henry C. Rawlingson. In der Anlage zum Protokoll der 11. Versammlung des Polarvereins (23. März 1871) findet sich der Diskussionsteil (Verhandlungen) des oben erwähnten Berichtes vollständig in deutscher Übersetzung wiedergegeben.

Abgesehen davon, daß Osborn hier Petermann vorwarf, die Expedition fehlgeleitet zu haben, und die Gelegenheit nutzte, die Hypothese vom offenen Polarmeer zu verwerfen, ist ein anderer Punkt erwähnenswert: Die Tatsache, daß an der Ostküste Grönlands erstmals Moschusochsen und Rentiere angetroffen wurden, gab zu der Spekulation darüber Anlaß, wie diese dorthin gelangt sein könnten. Einigen Beteiligten schien das ein Hinweis auf die Richtigkeit der alten Hypothese, die besagte, daß sich im Inneren Grönlands von Bergmassiven geschützte Gebiete befinden, die den Tieren ausreichende Pflanzennahrung bieten, bzw. daß Fjordsysteme Grönland durchschneiden, an deren Ufern sich ausreichende Weidegründe befinden, wodurch die Migration der Tiere ermöglicht

wurde. (Speziell von den Moschusochsen glaubte man zu wissen, daß diese niemals größere Strecken über freies Eis wandern.)

## Zusammenfassung des 12 Kapitels

Nach Rückkehr der 2. deutschen Nordpolar-Expedition stellte sich das Bremer Comité für die 2. deutsche Nordpolarfahrt die Aufgabe, entsprechend den §§ 27 und 28 der Instruktionen die Ergebnisse der Expedition auszuwerten. Zur Lösung dieser Aufgabe wurde neben der geschäftlichen Abwicklung der Expedition die umgehende Gründung eines rechtsfähigen Vereins als notwendig erachtet, dem das Eigentum an den Meßergebnissen, Sammlungen, und Vermögenswerten des Vereins übertragen wurde. Diese Konstruktion konnte juristisch jedoch erst einwandfrei werden mit dem ausdrücklichen Einverständnis Petermanns. Dieser machte jedoch seinen Vereinsbeitritt und die Abtretung seiner Rechte an den Schiffen von Bedingungen abhängig, die man in Bremen nicht anzunehmen bereit war.

Speziell dadurch, daß die 11.000 Taler Gold der Versicherungsleistung aus dem Verlust der *Hansa* dem Vereinsvermögen zugeschlagen wurden, blieb der Verein liquide und konnte nicht nur die Besatzung und Wissenschaftler entlohnen, sondern sofort alle Maßnahmen zur fachmännischen Auswertung der Expedition treffen. Die Arbeiten litten nicht unter der Verweigerung der ursprünglich erhofften leitenden Mitarbeit Petermanns.

Im kartographisch-geodätischen Arbeitsbereich störten die Sonderwege Payers (der Petermann bedingungslos\* ergeben war). Letztlich gelang es aber dem Polarverein immer, den Bruch mit Payer zu vermeiden, so daß dessen Talent für die Herausgabe des Werkes genutzt werden konnte.

Am Jahresende 1870 war eine große Delegation des Polarvereins bei der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin zu Gast. Von hier brachte man die Erkenntnis mit, daß nicht nur bezüglich der Bearbeitung der wissenschaftlichen Sammlungen und Messungen, sondern auch im Hinblick auf den allgemeinen Status und die Zukunft die Beteiligung der Berliner Wissenschaftsprominenz am Polarverein von größter Bedeutung sein würde. Für einen engeren Zusammenschluß wurde jedoch die juristisch einwandfreie Klärung der Stellung des Polarvereins zu Petermann seitens der Berliner Gesellschaft zur Voraussetzung erhoben. Es wurde gezeigt, daß Petermann durch Drohungen des Polarvereins nicht zum Einlenken zu bewegen war. Im Gegenteil, der Polarverein sanktionierte ohne Gegenleistung die strittigen, instruktionswidrig zustande gekommenen Namensgebungen (womit man sich der Mitarbeit Payers versicherte). Ohne daß er dazu aufgefordert worden wäre, reiste Petermann im Februar 1871 nach Berlin und erklärte dem dortigen Polar-

comité seine Bereitschaft, dessen Vermittlerrolle im Streit mit dem Polarverein anzuerkennen.

Unter der Aussicht, daß eine Klärung der Probleme mit Petermann bald erfolgen könne, begann eine gemeinsame Planung zwischen dem Berliner Polarcomité bzw. der Gesellschaft für Erkunde und dem Polarverein über Umstrukturierung und Erweiterung des letzteren zu einer deutschen Nordpolar-Gesellschaft\*\*.

Bevor es jedoch zu dem geplanten Schlichtungsgespräch zwischen dem Polarverein und Petermann in Berlin kam, erschien letzterer ohne Ankündigung Anfang Mai 1871 in Bremen und gab dort sämtlichen Forderungen des Polarvereins nach, unter der einzigen Bedingung, daß ihm seitens des Vereins ein Honorar von 3.000 Taler zuerkannt würde. Diesem Ansinnen wurde stattgegeben.

Die Einigung mit Petermann hatte jedoch zur Folge, daß sich die prominenten Berliner Kreise vollständig vom Polarverein zurückzogen. Selbst der definitiv angediente Beitritt Adolf Bastians und Heinrich W. Doves zum Verein wurde wieder zurückgenommen.

Es kam allerdings auch nicht wieder zu einer Zusammenarbeit zwischen dem Polarverein und Petermann, da letzterer seine polemischen Publikationen und Agitationen zum Nachteil der 2. deutschen Nordpolarfahrt mit Beharrlichkeit fortsetzte.

\* Es lassen sich Briefe zitieren, die diesen Ausdruck rechtfertigen (z.B. Payer-Petermann, 20. Okt. 1870, AHHVGG).

\*\*Eine Namensänderung war nicht Gegenstand der schriftlichen Verhandlungen. Der oben gegebene Ausdruck wird aber so beharrlich in Briefen vom Berliner Polarcomité benutzt, daß die Ausdrucksweise an dieser Stelle gerechtfertigt sein dürfte.

## Fußnoten zu Kapitel 12

### Fußnote 12-1:

Mit der Begutachtung des Kessels war die Herstellerfirma Waltjen in Bremen beauftragt. Von dieser war um den Besuch des Maschinisten der Expedition Karl August Krauschner gebeten worden (17. Sept.) Der Besuch kam nicht zustande. Mit Brief vom 1. Oktober konstatierte Fa. Waltjen, daß unsachgemäße oder nachlässige Behandlung als Ursache für das Versagen des Kessels angenommen werden muß. An einer anderen Stelle findet man die Bemerkung, daß man firmenseits Koldewey vor der Abreise der Expedition davon in Kenntnis gesetzt hatte, daß der Maschinist zur Bedienung der Anlage nicht ausreichend qualifiziert gewesen sei. Der Bremer Verein für die deutsche Nordpolarfahrt hatte in der Folge noch wiederholt mit Krauschner zu tun. Man kann getrost sagen, daß es einen "Fall Krauschner" gab.

Krauschner war später in widerwärtigster Weise damit beschäftigt, Koldewey zu diskreditieren. In diesem Sinne schrieb er nicht nur an den Polarverein, sondern diente sich auch Petermann in mehreren Briefen an, wobei er auch Payer zu beleidigen trachtete (AHHVGG).

### Fußnote 12-2:

Lindeman war allerdings Ende September zu einem persönlichen Gespräch bei Petermann in Gotha gewesen. Dieses stellte fraglos ein Vermittlungsversuch des Vereins dar.

Auf diesen Besuch nimmt Petermann in einem Brief an Lindeman vom 29. Okt. Stellung. Lindeman hat diesen Brief mit der Bemerkung "diesen unwürdigen Brief voller Unwahrheiten und Beleidigungen erhalten Sie hiermit zurück", retourniert, allerdings nicht, ohne sich davon eine Abschrift zu machen, die sich in den Akten befindet.

### Fußnote 12-3:

Neben den Schreiben verschiedener geographischer Gesellschaften lag eine Reaktion des preußischen Civilkabinetts aus dem Hauptquartier in Langny vor. Ferner ein kleines Schreiben von Louis Schneider, dem "Vorleser seiner Majestät des Königs", aus dem Hauptquartier in Meaux (13. Sept.). In diesem heißt es:

"Dank für gefällige Übersendung von No. VII der Mittheilungen (kleiner Bericht über die Erlebnisse der Hansabesatzung, rak). Dieselbe ist gestern Abend beim Thee auf Befehl seiner Majestät, des Königs, vollständig vorgelesen worden, und hat einen tiefen Eindruck gemacht. Ehre den braven deutschen Seeleuten! Ehre dem Comité!"

Die Königin Augusta hatte Ehrengeschenke für Koldewey und Hegemann angekündigt.

### Fußnote 12-4:

Maurer schrieb für den Band 1 des Expeditionswerkes später einen umfangreichen Artikel zur Entdeckungsgeschichte Ostgrönlands (KOLDEWEY, 1874, S. 200-288).

**Fußnote 12-5:**

Die außerordentliche Presseresonanz wird vor dem Hintergrund der politischen Ereignisse verständlich. Schließlich war man gerade dabei, ein Deutschland ohne Österreich zu konstruieren. Besonders aktuell waren im September und Oktober 1870 die laufenden Verhandlungen "Preußens" mit Bayern. Nicht erkennbar war, daß gezielte Presseaktionen im Zusammenhang mit der Namensgebung stattfanden. Zumindest der Briefwechsel Petermann-Payer (AHHVGG) bietet für diese Vermutung keine Anhaltspunkte. Es scheint also so gewesen zu sein, daß die erste Kurzmeldung in Wien die Presselawine auslöste.

**Fußnote 12-6:**

Eine solche Publikation hat tatsächlich stattgefunden, vergl. HANSA, 1870, No. 20. Wie es zu der Notiz kam, wird in Briefen Freedens und Koldeweys erörtert. Darin wird nicht dementiert, daß die Versendung des Artikels nach Wien erfolgt ist. Da besagter Artikel eine aufschlußreiche zeitgenössische Kurzfassung der 2. deutschen Nordpolarfahrt darstellt, wurde er im Anhang 54-56 beigelegt.

**Fußnote 12-7:**

Die strittige Namensgebung war von Payer inszeniert worden. Dieser hatte Petermann am 24. Sept. einen Text geschickt, den dieser als Gesuch um "ehrfurchtsvolle" Annahme des Namens "KFJF" an den Österreichischen Kaiser weiterleitete (AHHVGG). Bis Ende Dezember 1870 war noch nicht öffentlich bekannt geworden, daß gleichzeitig zwei weitere prominente Österreicher der von Payer/Petermann nachgesuchten Verewigung auf der Karte Ostgrönlands zugestimmt hatten: Kriegsminister Franz Kuhn und der Direktor des Militärgeographischen Instituts in Wien, August Fligely. Wegen dieser Vorabnamensgebungen bekam Payer später erneut Ärger mit dem Polarverein. Aber auch diese Kontroverse wurde ohne die Verwirklichung der Payer angedrohten Bloßstellung beigelegt. Man wollte, trotz vieler Probleme, letztlich nicht an der Mitarbeit Payers am Expeditionswerk verzichten. Mit Brief v. 7. Februar 1871 an Lindeman bittet Koldewey darum, in dieser Sache nachzugeben, da Payer überaus versöhnlich sei, offensichtlich nicht wissend, daß dieses bereits geschehen war (Protk. der 9. Vers. des Polarvereins v. 21. Jan. 1871).

Im Zusammenhang stehend mit den Streitereien mit Payer, ein Zitat aus einem Brief Börgens an den Polarverein (15.1.1871):

"Ich kann nur aus ganzem Herzen der Ansicht von Koldewey und Herrn v. Freedens beistimmen, dass nach diesem Zeugnis einer bornierten Arroganz ein Zusammenarbeiten mit Payer hier in Europa ebenso unmöglich ist wie es während der Reise der Fall war. Da uns dieses Ereignis schon während der Expedition als möglich vorschwebte, so haben wir alle, wie Ihnen bekannt ist, soviel wie die eigenen Arbeiten es uns erlaubten das Material zu sammeln gesucht, um nöthigenfalls auch ohne Payer ein zusammenhängendes Ganzes liefern zu können. ... Besser wäre es natürlich wenn Payer mit uns arbeitete, aber bei der Art wie er auftritt, wird dies zur Unmöglichkeit. Ich beklage tief, dass ein Mitglied der Expedition die wohlmeinenden Absichten des Vereins so mißverstehen kann und sich von unbegrenztem Ehrgeiz zu solchen Äusserungen hinreißen lassen kann. ... "

**Fußnote 12-8:**

Das zweiseitige Schreiben des Berliner Comités für die deutsche Nordpolarfahrt vom 6. April 1871 ist in 10 Paragraphen aufgegliedert. Im wesentlichen werden neue Vereinsstatuten umrissen, wie im Text deutlich gemacht wird. Eher marginal wird in dem Schreiben auf das Verhältnis des Bremer Polarvereins zu Petermann bezug genommen, daher ist der Titel "Vorschlag des Berliner Comites für die deutsche Nordpolarexpedition zur Herbeiführung eines Ausgleichs zwischen der deutschen Nordpolar-Gesellschaft und Herrn Dr. Petermann" ziemlich unpassend. Bemerkenswert ist in dieser Verbindung allerdings § 7 des Schreibens, der bestimmt: "... noch vorhandene Gelder, welche für die Expedition vereinnahmt sind, fließen zur Gesellschaftskasse ...". Damit konnten nur von Petermann zurückgehaltene Gelder gemeint sein.

**Fußnote 12-9:**

Besagter Brief ist eine geballte, durchaus polemische Anklage Petermanns gegen von Freeden, die in ihrer Heftigkeit aus den bisher bekannten Fakten nicht mehr verständlich ist.

**Fußnote 12-10:**

Besagter Brief wird auch nach mehrmaligem Lesen nicht ganz verständlich, da er stark verklausuliert ist.

**Fußnote 12-11:**

In HANSA, 1871, wird, wie auch im Text, der Betrag 3.000 Taler genannt. Dieses ist insofern nicht korrekt, als in der Abrechnung Petermanns auch die 345 Taler Reisekosten aus den Jahren 1865-68, die er als sein Beitrag zur 2. deutschen Nordpolarfahrt ausgegeben hatte (Petermann-Koldewey, 16. März 1869, AHHVGG), als Kosten gebucht sind. Zwar findet sich bei dieser Buchung auch der Vermerk "gedeckt durch meinen Beitrag von 350 Thaler", aber auffallend ist, daß dieser Vermerk ohne Angabe zum Datum oder zu den Umständen der Eingangsbuchung gegeben wird. Im Begleitbrief zur Abrechnung heißt es hierzu: "... meinen eigenen Beitrag setzte ich ursprünglich, als noch keine Aussicht auf so stark eingehende Geldsummen war, mit 350 Thaler an."

An Porti, Telegrammen und Druckkosten werden rund 1.000 Taler abgerechnet. Im übrigen fällt auf, daß Petermann auch seine Reisen nach Berlin und Bremen, 1871, als Reisen im Dienste der ersten und zweiten Expedition bezeichnet und als Kosten zu Lasten der Sammlung verbucht.

**Fußnote 12-12:**

Es lagen autographierte Exemplare dieses Artikels vor, die offenbar zur Verschickung als Pressemitteilung geplant waren (AHHVGG).

Börger nennt "verschiedene politische Zeitungen" als Erscheinungsort (Briefabdruck in HANSA, 1871, 193), und zu guter Letzt erschien der Artikel auch in den PGM (PGM, 1871, S. 423).

Bringt man von diesem für Petermann nicht untypischen Artikel die Spekulationen in Abzug, so bleibt wenig sachliche Information übrig, und diese hat keinerlei sensationellen Charakter. (Zum sachlichen Hintergrund des Artikels siehe Kap. 13.) Unter diesem Aspekt hätten Koldewey, Börger und Freeden die Sache besser auf sich beruhen lassen.

**Fußnote 12-13:**

Der Begriff "Polarfrage" findet sich in der gesamten deutschsprachigen Literatur des vorigen Jahrhunderts und wird von Petermann sehr oft gebraucht. Petermann verband mit dem Begriff speziell die Frage nach der Verteilung von Land und Wasser und nach der Eissituation in der Zentralarktis.

Die Bedeutung des Begriffes scheint sich im Laufe der Jahre zu wandeln, und wird ab Mitte der 70er Jahre häufig schlicht mit dem Versuch, den Nordpol zu erreichen, gleichgesetzt.

**Fußnote 12-14:**

Es lag auch eine zweibändige deutsche Ausgabe vor; Eigentum der geographischen Gesellschaft in Bremen. Ob es sich hierbei um eine Sonderausgabe handelt, oder ob die zweibändige Fassung in einer größeren Auflage vertrieben wurde, konnte nicht geklärt werden.

**Fußnote 12-15:**

Die Protokolle zu den Versammlungen des Polarvereins wurden zunächst nur an Mitglieder und Freunde des Vereins abgegeben. Da sich aber offenbar die Nachfrage nach diesen sehr steigerte, erfolgte später wohl auch ein Vertrieb über den lokalen Buchhandel.

Es war allerdings nicht möglich, eine vollständige Sammlung der Protokolle aufzufinden.

## Kapitel 13

### Nordfahrten während der Jahre 1869-1871

Vorbemerkung zur Quellenlage:

Briefzitate stammen, wenn nicht anders vermerkt, durchweg aus dem Archiv der Hermann Haak Verlagsgesellschaft. (AHHVGG, vergl. auch Vorbemerkung zu Kapitel 3.)

Nicht nur um der Vollständigkeit zu genügen, sondern weil Zusammenhänge mit der 2. deutschen Nordpolarfahrt bestanden, sollen hier die kleineren deutschen Nordfahrten in den Jahren 1869-1871 Beachtung finden.

Wie in Kap. 9 ausgeführt, war in den Vorplanungen zu einer 2. deutschen Nordpolarexpedition die Übernahme der Schiffslogistik durch den Bremerhavener Reeder Rosenthal fest eingeplant. Diese Zusammenarbeit scheiterte jedoch. Damit stand Rosenthal, der sich so nachhaltig für die Polarforschung interessiert und engagiert hatte, plötzlich außerhalb des aktuellen Geschehens. Nachdem Petermann sich ab März 1869 von Koldewey zu lösen begann, wendete er sich nun wieder verstärkt Rosenthal zu.

Die Ablösung Petermanns von Koldewey war mitbegründet dadurch, daß Koldewey die Pläne ganz auf die Erreichung, Verfolgung und Erforschung der Ostküste Grönlands reduziert und konzentriert hatte, während der alte Petermannsche Plan zusätzlich ein gleichzeitiges Vordringen zum Pol östlich von Spitzbergen vorsah. Rosenthals Bereitschaft, sich mit privaten Mitteln weiter für die geographische Erforschung der arktischen Gebiete zu engagieren, konnte die entstandene Lücke bestens ausfüllen. Petermann bestärkte Rosenthal hierbei in jeder Weise. Er tat alles, um die Rosenthalschen Ambitionen zu einem Konkurrenzunternehmen der in Vorbereitung befindlichen 2. deutschen Nordpolarfahrt zu machen. (Vergl. z.B. Petermann-Rosenthal, 2. Mai 1869, AHHVGG.) Ohne Kenntnisse der Hintergründe ließe sich auch sagen, die Rosenthalschen Unternehmungen waren eine geographisch, wissenschaftlich motivierte Erweiterung zur geplanten Ostgrönland-Expedition.

Das Bestreben Petermanns, Koldewey und seine Expedition (und deren zukünftige Leistungen) zu relativieren, wird nicht nur in der auffallenden Beachtung der Rosenthalschen Expeditionen deutlich, sondern auch in der Aufmerksamkeit, die er anderen Reisen widmet (Lamont, Carlsen, Palliser, Sidoroff), wodurch die PGM diesbezüglich zu einer ergiebigen Quelle werden. (Zu dieser Petermannschen Intention vergl. die Meinung von RÜDIGER, 1912, S. 53.)

Mit Brief vom 5. Februar an Petermann kündigte Rosenthal die Einsatzpläne seiner Fangschiffe für 1869 an. *Bienenkorb* und *Albert* waren für Ende Februar zum Auslaufen nach den Robbenfangplätzen in Ausrüs-

tung. *Bienenkorb* sollte nach Beendigung der Fangarbeit im Norden bleiben (falls nicht ein außerordentlicher Fang eine Zwischenreise nach Bremerhaven nötig machen würde), die ostgrönlandische Küste ansteuern und unter dieser nach Norden hochlaufen! (Vergl. auch Rosenthal-Petermann, 13. Feb. 1869.) *Albert* war für Mai nach Bremerhaven beordert, sollte hier neu verproviantiert und mit reduzierter Besatzung wieder auslaufen. Erklärtes Reiseziel waren die Gewässer zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja (*Albert* hätte damit auch noch für die 2. deutsche Nordpolarfahrt zu Verfügung gestanden, Anm. siehe Fußnote 13-1.)

Erst am 9. Februar fragte Rosenthal bei Petermann an, "ob Sie vielleicht eine tüchtige geeignete Persönlichkeit haben der mit dem *Bienenkorb* geht um die etwaigen Entdeckungen gehörig zu beschreiben und auch Fachmann genug ist Beobachtungen auf dem geographischen Felde zu leiten."

Immerhin gelang es kurzfristig, den Jülicher Physiker Dr. J.F. Dorst für eine Mitfahrt in die Grönland-See zu gewinnen, die bereits am 20. Feb. in Bremerhaven begann (Fußnote 13-2).

In einem Zwischenbericht der Reise von Dorst, datiert 9. Mai 1869, der am 10. Juli in Petermanns Hände gelangte, soll sich Dorst gemäß Ausführungen in der PGM, dahingehend ausgesprochen haben, daß es in diesem Jahr nicht schwer sein würde, die Ostküste Grönlands zu erreichen. Der Originalbericht von Dorst enthält allerdings keinerlei Passagen, die diese Aussage stützen. Es handelt sich also um eine reine Erfindung Petermanns. (PGM, 1869, S. 235 und Brief Rosenthal an Petermann 19. Juli 1869, dem der Originalbericht von Dorst beigegeben ist).

Am 31. August kehrte die *Bienenkorb* aus dem Eismeer zurück. Es war Kapitän Hagens nicht gelungen, seinen Dampfsegler unter die Ostküste Grönlands zu manövrieren. Dorst hatte allerdings fleißig gemessen und beobachtet. Seine Einmessung der Treibeisgrenze ("Eiskante") zu verschiedenen Monaten druckte Petermann später der Karte auf, die er zuvor schon für die Publikation der durch Freeden berechneten Isothermen der Norwegen/Grönland See benutzt hatte (PGM, 1869, Tafel 18). Seine meteorologischen Meßreihen und seine "genauen Untersuchungen zur physischen Beschaffenheit des hiesigen Meeres" (zit. nach dem Originalbericht Dorsts von 9. Mai 1869, AHHVGG) haben zumindest eine Publikation gezeitigt, die allerdings erst 8 Jahre nach dem Ende der Expedition erschien. (PGM, 1877, S. 174 und Tafel 10; zu den im einzelnen durchgeführten Messungen s. PGM, 1869, S. 350; Ergänzendes in Fußnote 13-3.)

Die *Albert* (Kapitän Hashagen), die mit Emil Bessels an Bord Bremerhaven am 23. Mai verlassen hatte, kehrte am 23. September in ihren Heimathafen zurück. Ein deutliches Vordringen nach Norden war weder östlich noch westlich von Spitzbergen möglich gewesen. (Vergl. PGM, 1869, Tafel 18.) In der Barents See war die höchste erreichte Breite 76°

45° N. Eine Landung auf Nowaja Semlja war nicht "bewirkt" worden. Wissenschaftliche Publikationen Bessels zu dieser Reise sind nicht bekannt. Daß er einige Vorträge über diese Fahrt gehalten hat, wurde bereits erwähnt (Kap. 11). Für Bessels war dieses aber die Erfahrungsreise, auf Grund derer er zur Teilnahme an der amerikanischen *Hall Nordpol Expedition* (Juni 1871) qualifiziert war (Fußnote 13-4).

Daß die Expedition mit der *Albert*, Rosenthal 20.000 Taler gekostet hat, wie Petermann berichtete (PGM, 1869, S. 392), konnte durch andere Quellen nicht gestützt werden, und beruht vermutlich auf mündlicher Mitteilung Bessels. Immerhin könnte die angegebene Größenordnung stimmen, denn es muß betont werden, daß nur der erste Teil der Reise der *Bienenkorb* als Fangreise konzipiert war. Der 2. Teil dieser Reise und die 2. Ausreise 1869 der *Albert* waren primär Entdeckungsreisen (im ursprünglichen Sinne des Wortes). Daß Rosenthal sich aus diesen Reisen letztlich finanziellen Gewinn versprach, ist unstrittig. Er erhoffte, wenn nicht gerade das Auffinden neuer Seewege, doch zumindest die Entdeckung neuer Fanggründe und hatte auch Order gegeben, diese gegebenenfalls sofort auszubeuten. Ganz sicher mußten Rosenthal und Petermann aus ihrer damaligen Erwartungshaltung heraus die Reisen als Mißerfolge verbuchen, war doch geplant, Spitzbergen zu umfahren, Gillis Land aufzusuchen, gegen den Pol vorzustoßen und die sibirische Küste zu verfolgen (zur "Aufsuchung von Mammuth Lagern"; PGM, 1869, S. 235). Diese Instruktionen stammten übrigens nicht von Petermann, sondern von Rosenthal. (Am 26. Mai 1869 fragte Petermann bei Rosenthal an, welche Instruktionen er Kapitän Hashagen mitgegeben habe.)

Petermann veröffentlichte einen Ausspruch Bessels, wonach sich während dessen Reise die Wissenschaft im Schlepptau des Handels befunden hätte (PGM, 1869 S. 354), eine Sentenz die in Spezialpublikationen (z.B. RÜDIGER, 1912, S. 53 ; ABEL/JESSEN, 1954, S. 39) bestätigend kolportiert wird. Bei genauerer Betrachtung des Sachverhaltes bekommt man allerdings den Eindruck, daß es sich hier eher um eine Schutzbehauptung Bessels handelte. Petermann selbst hat sich für den Abdruck dieser Passage wortreich bei Rosenthal entschuldigt (Petermann an Rosenthal, 13.10.1869).

Zumindest waren die beiden Reisen der Rosenthalschen Schiffe, 1869, insofern von wissenschaftlichem Wert, als sie zeigten, daß es mit den ihrer Durchführung zugrunde liegenden geographischen Hypothesen nicht weit her war.

Im Jahre 1870 brachen der bekannte Afrikaforscher Dr. Theodor von Heuglin und Graf Waldburg-Zeil zu einer Fahrt mit einem gecharterten norwegischen Fangschoner nach Spitzbergen auf. Hierzu bemerkte Heuglin selbst (Briefabdrucke, PGM, 1870, S. 341, 422- 423, 443-451):

"Vor allem soll unser Hauptaugenmerk darauf gerichtet sein, einige feste Punkte, also eine Operationsbasis zu bestimmen, von der aus auf trigonometrischen Wege die Küste nebst Umgebung vermessen und mappiert

werden kann. Zugleich werden wir uns bemühen, namentlich die geologischen Verhältnisse festzustellen und gleichzeitig Flora und Fauna zu studieren. Es wird ferner die Erreichung von Gillis Land angestrebt werden."

Am Schluß des Briefes heißt es: "Noch muß ich bemerken, daß unsere Reise nicht die Prätension (vermutlich Prätention, rak) hat, eine wissenschaftlich Expedition zu sein. ...", was richtig war, denn das Unternehmen war durchaus als Jagdexpedition geplant. (Hierzu vergl. auch HEUGLIN, 1872/74, Band 1, in der Fußnote auf S. 5 und S. 37; weiteres s. Fußnote 13-5.)

Nach Heuglins Schilderung wäre es möglich gewesen, mit dem Fangschoner durch die Straße zwischen Barents Insel und Edge Insel (Freemanoder Thymenstraße) zur Ostküste der Edge Insel (Stans-Foreland) zu segeln (PGM, 1870, S. 447), wenn diesem Wunsch nicht der Jagdeifer der übrigen Fahrtteilnehmer entgegengestanden hätte. So verfolgten Heuglin und Waldburg-Zeil die Freemanstraße per Ruderboot, ohne besonders ausgerüstet zu sein, wodurch nicht mehr die Möglichkeit gegeben war, die überraschend eisfrei angetroffene Ostküste der Edge Insel zu erkunden. Dadurch, daß man diese sehr selten besuchte und weitgehend unvermessene Küste nicht verfolgen konnte, ergab sich u.a. auch keine Basis zur Einmessung des vorgeblich gesichteten "Gillis Eiland", dessen Entfernung vom Middendorf Berg am Ostufer der Freemanstraße Heuglin auf 60 sm schätzte.

Daß man nicht Gillis Land gesichtet hatte, sondern bestenfalls das schon 1864 von der schwedischen Expedition unter Nordenskiöld bemerkte "Schwedische Vorland" (Benennung nach Petermann), heute Svensköya, hätte Petermann sofort erkennen müssen; denn offenbar war gerade er es gewesen, der seinerzeit darauf hingewiesen hatte, daß es sich bei der Sichtung, im Gegensatz zu der Annahme der Schweden, nicht um das Gillis Land handeln konnte. (Bem. zu Gillis Land vergl. Fußnote 8-3; zu den Ansichten der Schweden im Jahre 1864 vergl. LESLIE, 1880.) Da Heuglin und Waldburg-Zeil angeblich auch südöstlich von Svensköya alias Schwedisches Vorland alias Heuglinsches Gillis Eiland Land gesehen hatten, nach Heuglin sollte sich dieses bis zum 78. Parallel erstrecken (Vergl. PGM, 1870, S. 446; PGM, 1871, Tafel 9; PGM, 1872, Tafel 5 und Tafel 14, die identisch ist mit der Karte in HEUGLIN, 1872/74, Band 1.), wurde hier eine Neuentdeckung unterstellt, das "König Karl Land". Mit dem Namen Kong Karls Land bezeichnet man heute die Inselgruppe, die im wesentlichen aus Svensköya und den beiden vergleichbar großen weiter nordöstlich gelegenen Inseln Kongsöya und Abelöya besteht. Das "Land", das Heuglin und Waldburg-Zeil seinerzeit mit dem Namen König Karl Land belegten, existiert nicht. Es liegt hier also das Kuriosum vor, daß letztlich auf Grund einer Fehlentdeckung ein Württembergischer König zum Namenspatron einer Inselgruppe östlich von Spitzbergen wurde. (Ergänzendes siehe Fußnote 13-6.)

Inwieweit die 118 "deutschen Namen", die Petermann später auf Grund der Heuglinschen Arbeiten in seine neue Karte von Ostspitzbergen einzeichnete, heute noch international gültig sind, wurde nicht geprüft. Jedenfalls sind eine Reihe von diesen Namen erhalten. (Vergl. DHI, Seekarte No. 155, 13. Ausgabe, 1990.) Über die Grundlagen seiner Karte gibt Petermann selbst ausführliche Informationen. (Vergl. PGM 1871, S. 181 und Tafel 9; eine Ablichtung der Karte siehe Anhang 49.)

Aus den Protokoll der Versammlung des Bremer Polarvereins vom 5. Juni 1871 (StA HB) entnimmt man, daß über einen Bareboat Chartervertrag zwischen Rosenthal und dem Polarverein verhandelt wurde. Letzterer überließ Rosenthal für eine Tagescharter von 6 Taler Gold die *Germania* für eine Fangfahrt in die Kara See.

Diese Fahrt begann unter der Führung des Tönsberger Fangschiffkapitäns Jacob Melsom am 25. Juni 1871 in Bremerhaven, von wo aus man nach Tönsberg (Südnorwegen) versiegelte, um Mannschaft und Ausrüstung zu vervollständigen. Als Wissenschaftler war, durch Petermanns Vermittlung, Theodor von Heuglin an Bord. Petermann druckte einen Brief Heuglins, der im folgenden auszugsweise wiedergegeben wird, da Zweck und Umstände der zu beschreibenden Expedition kaum besser erläutert werden können (PGM, 1871, S. 339; Fußnote 13-7):

"Was den Zweck der von Herrn Rosenthal mit großen Opfern und in generösester Weise ausgerüstete Expedition anbelangt, so haben einige Deutsche Journale Nachrichten gegeben, die vollkommen falsch sind, indem sie dieselbe als Thrantierjagd bezeichneten. Dass der Dampfer 'Germania' nicht einmal ausreichend Raum hat, wissen alle diejenigen, die das Fahrzeug kennen. Die mir von Herrn Rosenthal übergebene Instruktion lautet u.a. wörtlich: 'Das Ziel der Expedition ist das Karische Meer, Untersuchung und geographische Bestimmung der Obi- und Jenissei Mündungen, der Nord- und Nordostküste Sibiriens und, wenn möglich, die Erreichung der Neusibirischen Inseln. Diese Reise bietet für die von Ihnen vertretenen Branchen der Wissenschaft ein grosses, reiches Feld, zur Ausbeutung dessen Kapitän Melsom bestimmte Instruktionen erhalten hat, Ihnen alle Mittel zu gewähren und jegliche Hülfe zu leisten.'

Ferner hat Herr Rosenthal speziell zu meiner Unterstützung und Hülfeleistung noch Herrn Aage Aagaard aus Hammerfest, Kandidaten der Mathematik, welches Studium er in Kopenhagen und Christiania absolviert hat, engagiert. Herr Aagaard soll hauptsächlich physikalische und magnetische Beobachtungen machen und zugleich mit mir in allen Fächern der Naturwissenschaften Sammlungen anlegen, unterseeische Temperaturen messen, den Salzgehalt des Meeres bestimmen etc.

Mit allen nöthigen Instrumenten sind wir reichlich ausgerüstet, überdiess führt Herr Aargaard noch einen photographischen Apparat mit. An den täglichen Observationen betheiligen wir, d.h. der Kapitän, Herr Aargaard, Herr Stille und ich, uns gemeinschaftlich mit den beiden Steuerleuten Jacob Dessen und Lauritz Larsen, welche beide schon längere Zeit

als wirkliche Kapitäne gedient haben. Auch sind alle nöthigen Handwerker an Bord vertreten und einer der renommiertesten Jäger Norwegens engagirt. ... Hier in Norwegen erregt die Expedition grosses Interesse, und man hofft, dass durch sie vielleicht neue Handelswege erschlossen werden könnten."

Im Anschluß folgt eine Aufzählung der an Bord befindlichen nautisch-wissenschaftlichen Instrumente und Fanggerätschaften, die sich sehen lassen kann (u.a. Bulldog Lotmaschine).

Weniger befriedigt klingen Heuglins Zeilen, die die Segeleigenschaften und die Fahrtleistungen der *Germania* unter Dampf beschreiben. Nur bei Starkwind wurde unter Segel befriedigende Fahrt gemacht. Hinzu kam, daß sich der Kohleverbrauch der Maschine um den Faktor 3 höher als angenommen erwies.

Nachdem in Tromsö erneut voll gebunkert werden mußte, wurde nach Anmusterung eines Dolmetschers ("Russischer Dragoman") die Reise am 23. Juli fortgesetzt. Es wurde noch Hammerfest angelaufen, Abreise von hier 26. Juli 22 Uhr 30.

Über Verlauf der Fahrt und erste Ergebnisse berichtete Heuglin in Heft 1 der PGM von 1872 (S. 21-31) Weitere Publikationen in den PGM 1872 (S. 75, 217, 275) betreffen kartographische, botanische, zoologische und geologische Detailergebnisse der Reise.

Danach blieb der so realistisch und kenntnisreich konzipierten Fahrt der Erfolg bezüglich Entdeckungen und Pionierleistungen versagt. Weder Matotschkin Schar (schlechte Eislage am Ostausgang) noch die Karische Pforte oder die Jugor Straße wurden passiert. Es erwies sich als unmöglich, in die Kara See einzusegeln. Bereits am 21. September kehrte die Expedition wieder nach Tromsö zurück.

Heuglins Bericht läßt Kritik an Melsom erkennen. Dieser war offenbar angesichts der schlechten Leistungen der *Germania* und der Tatsache, daß die ursprünglichen Ziele nicht zu verwirklichen waren, lustlos geworden.

Petermann enthielt sich einer Wertung der Reise und beteiligte sich an der Verarbeitung der geodätisch-kartographischen Daten (PGM, 1872 Tafel 4; seine Anmerkungen zu den 4 Karten sind diffus, PGM. 1872 S. 76). Immerhin konnte er in den Karten 63 "deutsche Namen" unterbringen.

Heuglin hat in den Jahren 1872/73/74 ein zusammenfassendes 3bändiges Werk zu seinen beiden arktischen Expeditionen in den Jahren 1870/71 herausgegeben (HEUGLIN, 1872/74). Der Kronprinz Friedrich gewidmete 1. Band beschreibt die Reise von 1870 mit Graf Waldburg-Zeil (und dessen Diener Müller). Ausführlich widmet sich Heuglin hier zunächst den Reisevorbereitungen ("Prof. Petermanns Instructionen"; Petermann setzte für die Erreichung verschiedener Ziele jeweils 500 Taler Prämie aus!) und der Fahrt von Hamburg nach Tromsö mit den Postschiffen *Hakon Jarl* und *Tordenskiöld*. (Ein Teil der Mitreisenden waren abenteuerlich "costümirte Engländer".)

Aufschlußreich sind die Bemerkungen zu dem "Expeditionsschiff" *Skjön Valborg*, zu dessen Besatzung, Verproviantierung, etc. Heuglin weiß zu berichten, daß in den vorangegangenen Jahren jeweils 60-80 Fahrzeuge ähnlicher Bauart zur Jagd in das Eismeer ausgelaufen sind und macht Anmerkungen zu den Aktivitäten des norwegischen Walfängers Sven Foyn. Die eigentliche Expeditionsschilderung ist u.a. mit botanischen und zoologischen Einzelheiten gespickt, wobei insbesondere die ornithologischen Bemerkungen für einen Fachman von Interesse sein dürften. Daß Heuglin ein Mann mit geologischem Scharfblick war und ein fleißiger Petrefaktsammler, wird aus seiner Erzählung deutlich.

An vielen Stellen des Berichtes kann man Kritik an der Schiffsführung finden. Am meisten störte Heuglin allerdings, daß Kapitän und Besatzung ab Ende August schon heimwärts strebten. Nachdem man zuvor noch Westspitzbergen (Isfjord) besucht hatte (Abreise hier am 16. Sept.), endete die Reise am 27. September in Hammerfest bzw. am 6. Oktober in Tromsø.

Heuglin muß eine erhebliche Menge an Bälgen und Proben verschiedenster Art mitgebracht haben. (Eine Zusammenstellung der Bearbeiter siehe Fußnote 13-9.) Seine 5 Zentner schwere Kiste mit Mineralien und Petrefakten ging ihm allerdings auf dem Transport von Tromsø nach Hamburg verloren.

Der 2. Band des Heuglinschen Werkes steht dem 1. im Interessantheitsgrad nicht nach. Auch hier faszinieren die Berichte über die Vorbereitung, die An- und Abreise und die Küstenfahrt in norwegischen Gewässern (sowie die Holzschnitte, z.B. von Tönsberg und Tromsø). Bemerkenswert ist, daß Heuglin zu allen möglichen Themen historische Bezüge zu vermitteln weiß. (Vergl. insbesondere Kap. 4., das sich auf den Seiten 155-223 mit der Entdeckungsgeschichte Nowaja Semljas beschäftigt.)

Der eigentliche Expeditionsbericht findet sich auf den Seite 31-154 und spiegelt insbesondere die großen Bemühungen der Herren Heuglin, Stille, Aagaard und des "Dragoman Krogh" beim Sammeln und Messen.

Der Anhang gibt das von Heuglin geführte meteorologische Tagebuch der 1870er Expedition mit Bemerkungen zur Reiseroute und zu Reiseereignissen (von Hamburg bis Hamburg!) sowie das meteorologische Tagebuch der 1871er Expedition und Auszüge aus dem Schiffstagebuch der *Germania* in der Übersetzung von Stille.

Stille und Heuglin reisten von Tönsberg am 20. Oktober über Kopenhagen nach Hamburg (24. Okt.), wo Stille mit dem Nachtzug über Hannover nach Bremerhaven weiterfuhr. Heuglin folgte 3 Tage später über Bremen. Aagaard erreichte an Bord der *Germania* am 3. November Bremerhaven. 3 Tage benötigte man hier zur Ordnung der "zahlreichen mitgebrachten naturhistorischen und ethnographischen Sammlungen". Aagaard begleitete Heuglin bei dem anschließenden Kurzbesuch bei Petermann in Gotha.

Über den Verbleib der ethnographischen Exponate (die wesentlich aus dem Kontakt mit Samojeden stammen dürften) bzw. deren Bearbeitung

ist nichts bekannt. Zur Verwendung der botanischen Sammlung der 1871er Expedition gibt Heuglin die Auskunft (HEUGLIN, 1872/74, Band 3, S. 286):

"Während unserer Reise nach dem russischen Eismeere veranstaltete ich mit Candidat Aage Aagard ebenfalls botanische Sammlungen. Eine Anzahl dieser Funde überließ ich mit Zustimmung des Unternehmers der Expedition, Herrn A. Rosenthal, dem Ersteren zur beliebigen Auswahl, jedoch unter der Bedingung, daß mir, um eine einheitliche Bearbeitung derselben vornehmen zu können, wenigstens ein Exemplar von jeder Art verbleibe. Die Herrn Aagaard zugefallenen Phanerogamen sind indeß durch Herrn A. Blytt bestimmt und veröffentlicht worden."

Zum Inhalt des 3 Bandes sagt Heuglin in seinem Vorwort:

Dieser "enthält eine übersichtliche Zusammenstellung der von meinen Vorgängern und mir beobachteten Thiere und Pflanzen, welche das Gebiet der Inselgruppen von Spitzbergen und Nowaja Semlja, einschließlich Waigatsch, bewohnen, sowie eine kurze Skizze der dortigen geologischen Verhältnisse.

Mein ursprünglicher Plan ging dahin, auch den allgemeinen Verbreitungsbezirk jeder zu erwähnenden Art namhaft zu machen. Leider ließ sich das nur bei den Wirbelthieren durchführen.

Bei Aufzählung mancher Classen von niederen Thieren und der Kryptogamen mußte ich mich theilweise darauf beschränken, auf die Arbeiten der Gelehrten der schwedischen Expeditionen zu verweisen."

Nach weiteren einschränkenden Bemerkungen heißt es dann zum Schluß:

"Es bleibt mir noch die angenehme Pflicht, den verschiedenen Gelehrten, welche sich bei der Bestimmung zahlreicher von unseren Expeditionen gesammelter Thiere, Pflanzen und Fossilien zu betheiligen die Güte hatten, den Ausdruck meines verbindlichsten Dankes für ihre zukommenden Bemühungen auszusprechen. Stuttgart, im Januar 1874." (Die Namen der Bearbeiter vergl. Fußnote 13-9; von einigen Bearbeitern wurden gesonderte Arbeiten zu den untersuchten Proben veröffentlicht.)

Mit sensationellem Charakter wurde eine weitere deutsche Expedition aus dem Jahre 1871 von Petermann belegt. Die Rede ist hier von der mit 2.000 Talern von Petermann aus einem "Reservefond" (zurückgehaltene Gelder aus den öffentlichen Sammlungen zu den deutschen Nordpolarfahrten) zu 30% mitfinanzierte Erkundungsfahrt von Weyprecht und Payer. Das Expeditionsschiff war ein kleiner norwegischer Segler ähnlich der *Grönland*. (Vergl. PGM, 1871, S. 344, 423, 457; PGM, 1872, S. 69; AFS, 1871, S. 568-572; Mittheilungen der geographischen Gesellschaft in Wien, 1872, Sonderdruck "Die Polar-Expedition von A. -meint Carl oder Karl, rak- Weyprecht & Julius Payer". Dieser Sonderdruck ist bezüglich der Reiseschilderung identisch mit dem Aufsatz in der PGM, 1871, S.

457-463. Der in dem Sonderdruck enthaltene Akademie Vortrag Weyprechts ist in PGM 1872, S. 69 abgedruckt. Bei den weiteren Angaben zur Expedition in den PGM handelt es sich überwiegend um z.T. gekürzte briefliche Mitteilungen Weyprechts und Payers an Petermann, die für vorliegende Arbeit alle im Original vorlagen; AHHVGG.)

Am 6. Januar 1871 hatte Petermann einen Brief Payers erhalten, in dem es u.a. hieß:

"Die Südpolfahrt ist fest gewiß, - doch nichts definitives entschieden (Bemerkung zu der hier erwähnten Südpolfahrt siehe Fußnote 13-10): Dem parallel geht das Giles-Land, & für was ich mich besonders interessiere, da sich dort jedenfalls per Schlitten enorm viel machen läßt. Man braucht keine Seeleute,- ich sehe in solchen Hindernisse, -es genügt, daß selbige das Schiff nach dem Ausgange v. Hinlopen Str. bringen, dann tritt d. Schlitten u. die Bergbesteigung ein. ..."

Die hier vorgestellte Idee bezog sich auf eine Expedition, die Payer, durch verschiedene österreichische Zuwendungsgeber gestützt, im Jahre 1872 durchzuführen beabsichtigte.

In seinem Antwortbrief vom 7. Januar ging Petermann auf den Expeditionsplan ein:

"...Ich habe noch einige 1.000 rthl zu vergeben, den Rest meiner 1. Sammlung (für die erste Expedition), damit wäre Ihre Expedition nach Gillis Land wahrscheinlich schon garantiert. Nach Bremen gebe ich das Geld nicht, wünsche aber zur Weggabe das Einverständnis meiner Freunde in Berlin einzuholen (vergl. Kap. 12, rak). Ich gehe deshalb wahrscheinlich gegen Ende dieses Monats nach Berlin..."

Petermann schlug Payer ein Zusammentreffen in Berlin vor, was dieser ablehnte, denn, wie er sich ausdrückt, "die Sache hat für mich ihre schwierigen Seiten" (14. Jan. 1871). In mehreren folgenden Briefen an Petermann wird Payer nicht müde, in großsprecherischer Weise von seinen Ränken und Agitationen zur Etablierung seiner "Gillis Land" Reise zu berichten. Am 28. Januar schreibt er: "Die Herren Grafen Wilcek und Festetic haben sich entschieden ausgesprochen, daß sie die Reise 1872 machen wollen, ..., und ich zweifle nicht, daß etwas daraus wird, ..."

Die Idee einer Vorexpedition im Jahre 1871 tauchte erstmals in einem Brief Petermanns an Payer am 3. Februar 1871 auf:

"... Nachdem ich mir dieser Tage Ihre projekt. Gillis Land Reise nach allen Rücksichten durchdacht, bin ich zu der Überzeugung gelangt, daß Sie selbst in diesem Jahre sehr Bedeutendes würden zu erreichen vermögen unter folgenden Bedingungen:

1) Daß Sie Weyprecht mit hätten, zur Führung der nautischen Seite, zu astronomischen Beobachtungen etc.

2) daß Sie schon am 1. Mai von Tromsoe nach Norden gingen, und wenigstens Weyprecht schon am 1. April von Hamburg nach Tromsoe, um für ein geeignetes Fahrzeug & Leute zu sorgen. ..."

Payer machte seine Zustimmung zu einer Vorexpedition auch von Bedingungen abhängig:

- "1. Daß die Grafen nicht veranlaßt wären zu einer Rekognoscirungsfahrt wesentlich beizusteuern,
2. Daß Weyprecht nicht dänisch kann, diese Sprache ist übrigen nicht absolut nöthig denn es gibt wohl Walroßjäger etc. in Tromsø die auch deutsch können.
3. Daß Weyprecht sich unter mein Commando stellt.
4. Daß der Kaiser auf Ihr liebes Schreiben etwas hergibt.
5. Daß sich auch sonst noch eine kleine Sammlung einleiten ließe....."

Mit Weyprecht nahm Petermann Ende Februar 1871 Kontakt auf. Dieser antwortete am 3. März mit einer Zusage, vorbehaltlich der Erfüllung zweier Bedingungen. Daß so wenig wie möglich von der Reiseplanung "an die große Glocke" gehängt würde und daß er Urlaub mit Fortzahlung seiner "Gebühren" erhalten würde.

Die verschiedenen Vorbehalte der 3 Herren ließen sich weitgehend miteinander in Einklang bringen. Weyprecht und Payer bekamen ihren bezahlten Urlaub und somit die offizielle Anerkennung ihrer Aufgabe durch die k.k. Obrigkeit; auch stellte das österreichische Kriegsministerium Meßgeräte und Waffen zur Verfügung. Kaiser Franz Joseph spendete 500 fl (271 Taler), Graf Wilczeck über 1000 Taler. Petermann stellte 2.000 Taler zur Verfügung. Weitere 3000 Taler kamen von österreichischen Ministerien und Körperschaften sowie durch eine Sammlung in Frankfurt zusammen, so daß insgesamt gut 6.000 Taler zur Durchführung der Expedition zur Verfügung standen (PGM, 1871, S. 345).

Weyprecht reiste über Gotha (21. April) und Hamburg nach Trömsö (10. Mai). Payer traf hier am 10. Juni ein, nachdem er zuvor mit Petermann in Berlin gewesen war (vergl. Kap. 12). Der Hafen von Tromsø wurde am 21. Juni verlassen (Als Expeditionsschiff war der norwegische Fangschoner *Isbjörn* in Charter genommen worden), wegen widrigen Wetters jedoch bis zum 26. in den Schären geankert, bevor man in See gehen konnte. (Obige und folgende Angaben aus PGM, 1871, S. 457-463, auch Sonderdruck der geographischen Gesellschaft "Die Polar-Expedition von Weyprecht und Payer im Jahre 1871, Wien 1872.)

Die Idee der Anreise nach Gillis Land war, durch den Stor Fjord in die Freeman Straße zu laufen, um dann östlich Barents Insel und Nord-Ost Land so weit wie möglich nach Norden aufzusegeln, wobei man damit rechnete, ab der Freeman Straße mit Fangbooten weiterfahren zu müssen. (Diese Idee knüpfte an Heuglins Erfolg des Vorjahres an.) Nachdem man am 10. Juli, kaum daß man sich vom Packeis befreit hatte, auf 75°30'N erneut auf Eis stieß, gelang es erst am 13. August, in den südlichen Teil des Stor Fjord einzusegeln. Da das Treibeis hier sehr dicht lag und ein Vorarbeiten nach Norden gefährlich erschien, mußte man die Bemühungen zur Erreichung von Gillis Land über die geplante Route aufgeben. Auf östlichen und nordöstlichen Kursen verfolgte man im

weiteren Verlauf der Reise die Treibeisgrenze und konnte von Eis unbehindert auf 41°30'E den 78. Breitengrad übersegeln, ohne auf Eis zu treffen. Am 1. September wurde schließlich im leichten Treibeis die Position 78°43'N, 42°30'E erreicht (d.h. man war nur noch rund 100 sm von den südwestlichen Insel des Franz Joseph Landes entfernt; es wurden auch deutliche Anzeichen von Landnähe registriert). Auf südöstlichen Kursen lief man bis 75°44'N, wendete nochmals nach Norden, 78°05'N, 56°E, um dann die Küste von Nowaja Semlja zu besuchen, konnte hier aber nicht landen und trat die Heimreise an, die am 4. Oktober in Tromsø endete. (Bemerkung zur Reiseschilderung siehe Fußnote 13-11.)

Selbigentags setzte Weyprecht ein Telegramm an Petermann ab. (Text s. PGM, 1871, S. 423.) Dieses bauschte Petermann triumphierend zu einem Artikel auf, der die Entdeckung (des von ihm postulierten) offenen Polarmeeres verkündete. (Vergl. Kap. 12.) Der sachliche Hintergrund war schlicht, daß man Teile der Barents See, z.T. über 78°N hinaus, relativ eisfrei gefunden hatte, was, wie Koldewey und Börgen richtig bemerkten, durchaus nichts Ungewöhnliches war (HANSA, 1871, S. 192-194).

Alles darüber Hinausgehende waren Spekulationen Weyprechts und Petermanns.

## Zusammenfassung des 13. Kapitels

Parallel zur 2. deutschen Nordpolarfahrt unter Koldewey beorderte der Bremerhavener Reeder Albert Rosenthal 1869 seine Fangschiffe zu Vorstößen in zentralarktisches Gebiet. Die *Bienenkorb*, unter der Führung von Kapitän Hagens mit dem Physiker J.F. Dorst an Bord, sollte unter der ostgrönländischen Küste nach Norden aufdampfen. Die *Albert*, unter Kapitän Has-hagen mit dem Zoologen Emil Bessels, sollte speziell östlich von Spitzbergen in hohen Breiten operieren. Beide Expeditionen konnten die gesteckten Ziele nicht annähernd erreichen.

In den Jahren 1870/71 wurden 3 kleinere Expeditionen nach Spitzbergen und Nowaja Semlja durchgeführt. Zwei der Expeditionen waren je von einer Privatperson finanziert (Graf Wald-burg-Zeil, Albert Rosenthal); zur 3. Expedition leistete Petermann aus den Mitteln, die für die nationalen deutschen Nord-fahrten gesammelt worden waren, den wichtigen Startbeitrag (2.000 Taler- 30%). Etwa 40% wurde von der österreichischen Administration beigesteuert, der Rest kam durch private Zuwendungen aus Österreich und Deutschland zusammen.

Die durch die Eislage begünstigte Ostspitzbergenfahrt des Gra-fen Zeil mit Theodor von Heuglin als Begleiter erlangte durch die Heuglinschen Publikationen in den PGM eine hohe Popula-rität.

Eine weitere von Rosenthal instruierte und großzügig finan-zierte Expedition (1871), der Heuglin als wissenschaftlicher Leiter vorstand, erreichte hingegen nicht annähernd die gesteckten Ziele (Exploration der ostsibirischen Küsten). Neben der ungünstigen Eissituation waren die schlechten Fahreigen-schaften des Expeditionsschiffes *Germania* (Kapitän: Jacob Melsom) erfolgshemmend.

Die Expedition von Weyprecht und Payer (1871) basierte auf einer Idee Payers, der für 1872 eine Schiff/Schlitten Expediti-on nach Gillis Land (und nördlicher) plante. Petermanns Ini-tiative ist die Vorexpedition, 1871, zu verdanken, der neben der Finanzierungszusage auf Payers wiederholte Anregung auch 4 Briefe an österreichische Autoritäten schickte (u.a. an Kaiser Franz Joseph und an den k.k. Kriegsminister Kuhn).

Nach vergeblichen Versuchen, eine Ausgangsbasis für einen Vorstoß nach Gillis Land zu erreichen, wandte man sich aus Verlegenheit nach Osten, und fand die Barents See im Septem-ber bis in hohe Breiten eisfrei.

## Fußnoten zu Kap. 13

### Fußnote 13-1:

Es existiert ein sehr schönes Gemälde von Carl Fedeler, Bremerhaven (Eigentum des Deutschen Schiffahrtsmuseums), das *Bienenkorb* und *Albert* im Eis zeigt (*Bienenkorb* durchbricht gerade eine Eisanhäufung, *Albert* im Vordergrund dampft durch eine grünblaue Neueisdecke). Dieses Bild wurde im Januar 1869 vollendet, demzufolge also von Rosenthal in Auftrag gegeben, als dieser daran glaubte, daß mit den dargestellten Schiffen die deutsche Nordpolar Expedition durchgeführt werden würde. Daraus erklärt sich die Aufschrift, die der am Großmast der *Albert* flatternde rotberandete Wimpel trägt: Nordpol Expedition. Es dokumentiert also nicht unbedingt das Rosenthalsche Selbstverständnis seiner Fahrten (so BARTHELMEß, 1989, S. 34).

Im Zusammenhang mit diesem Gemälde sei noch ein Kuriosum erwähnt: Rosenthal hatte Petermann eine Photographie des Gemäldes geschickt (5. Feb. 1869). Petermanns Reaktion: "Die Photographie hat mich sehr gefreut, wie haben Sie dieselbe bekommen? Ist sie im Eismeer gemacht, oder nach einem Bilde?"

### Fußnote 13-2:

Mit Dorst war Petermann mindestens seit 1867 bekannt. (Vergl. Kap. 6.) Dieser hatte sich schon für die 1. deutsche Nordpolarfahrt zur Mitarbeit gemeldet. Dazu Petermann in einem Brief v. 13.10.1869 an Rosenthal:

"Als Dr. Dorst im vorigen Jahre im edelsten Eifer sich dazu drängte, auf der kleinen 'Grönland' mit Koldewey abzugehen, hat letzterer in der Selbstüberschätzung und Selbstüberhebung eines unerfahrenen Seemannes dieses wichtige Anerbieten schnöde abgeschlagen, weil er in unmotivierter Weise nicht bloß dachte, sondern sogar aussprach, daß nur er und seine Matrosen den Strapazen einer solchen Reise gewachsen seien, und an seinen heimischen Comfort gewöhnter wohlhabender Gelehrter wie Dr. Dorst durch das von ihm unnötig befürchtete Unbehagen auf dem Schiff ihn, den Kapitän, vielleicht in Verlegenheit und Unbequemlichkeit würde versetzen können. ..." (Hierzu vergl. verschiedene Briefstellen in Fußnote 7-6.)

### Fußnote 13-3:

Der hier erwähnte Artikel "Die Eisbewegungen im Grönländischen Meere, 1869" gibt genaue Rechenschaft über die damals auf der *Bienenkorb* angestellten Ortsbestimmungen (wodurch dieser eine navigationshistorisch interessante Quelle darstellt). Der physikalisch/ozeanographische Teil ist von inhomogener Qualität.

Petermann hat diesen Artikel benutzt, um in einer ausgedehnten Fußnote Dorst (und den englischen Walfangkapitän Gray) als Autorität gegenüber Payer aufzubauen, mit dem er hier geradezu abrechnet. (Die Kontroverse zwischen Petermann und Payer begann 1875/76, nachdem letzterer von der *österreichisch-ungarischen Polarexpedition* zurückgekehrt war.

### Fußnote 13-4:

Es konnte nicht genau ergründet werden, wie die Verbindung Bessels mit der Expedition zustande kam. Aus den PGM (1871, S. 351) scheint hervorzugehen, daß sich Bessels schlicht um die Teilnahme bewarb. (Auch die ADB, Bd. 46, S. 449, gibt über diesen Punkt keine Auskunft.)

**Fußnote 13-5:**

Zwischen den Zeilen der in den PGM abgedruckten Briefen Heuglins liest man, daß Graf Waldburg-Zeil der Finanzier des Unternehmens war, somit auch bestimmte, "wo es lang ging". Neben dem Entgelt aus der Charter fielen der Schiffsbesatzung, 7 Mann, noch 50% aus dem Erlös der Jagdbeute zu, wodurch auch deren Jagdeifer, den Heuglin beklagte, erklärlich wird.

Heuglins Beiträge zählen in ihrer Art zu den interessantesten, die man den PGM entnehmen kann.

**Fußnote 13-6:**

Nach Lage der Dinge konnte man, wie schon ausgeführt, keine echte Distanzmessung auf das "neu entdeckte Land" durchführen, sondern mußte sich mit einer Schätzung der Entfernung bescheiden, die Heuglin von seinem Standpunkt auf dem Middendorf Berg mit 60 sm angab (PGM, 1870, S. 446, HEUGLIN, 1872/74, Band 1, S. 179). In beiden Publikationen wird deutlich, daß Heuglin tatsächlich die Entfernung auf Svensköya/Schwedisches Vorland schätzte, das er mißweisend zwischen 66,25° und 80° peilte. Die wirkliche Entfernung beträgt rund 65 sm. Heuglin gibt nirgendwo an, mit welcher Deklination er gerechnet hat. Aus Vergleich mit Petermanns Karte in PGM, 1871, Tafel 9 schließt man auf einen Deklinationswert von 10° West. Speziell die nördliche der beiden Peilungen erweist sich somit als von hoher Qualität. Aus besagter Karte entnimmt man die Distanz von Kap Heuglin am Ostausgang der Freemanstr. zur Küste des "König Karl Landes" zu 57 sm, aus seinen Karten in PGM, 1872, Tafel 5 und Tafel 14 zu 72 sm!

Auffallend ist die meridionale Ausdehnung der angeblichen Landsichtung Heuglins. Die Südspitze des König Karl Landes liegt gemäß der Petermannschen Karte in PGM, 1871 rund 40 sm südlicher als das tatsächlich existierende Land, Svensköya. Der Azimutwinkel, unter dem Heuglin vorgab, das Land gesehen zu haben, hätte somit um 40° betragen müssen. Von seinem Standpunkt aus kann man das einzige Land im Osten jedoch nur über 10° des Horizontes sehen. Damit wird deutlich, daß Heuglin zwar Svensköya/Schwedisches Vorland gesehen hat, die Sichtung seines König Karl Landes aber eine Täuschung war.

Daß es auch Zeitgenossen gab, die die Heuglinsche Entdeckung für eine optische Täuschung hielten, ergibt sich aus dem Vorwort, das Petermann für das Heuglinsche Reisewerk (HEUGLIN, 1872/74, Band 1) verfaßte. Hier heißt es mit einem Zitat von Sir Roderick Murchinson beginnend:

"Unter den zahlreichen Expeditionen, ..., um die Nordpolar=Regionen zu erforschen, hat die ..... von Herrn Graf Zeil und Herrn von Heuglin nach Ost=Spitzbergen ausgeführte Forschungsreise für die Geographie wahrscheinlich am meisten Neues geboten. Dieses Unternehmen wurde in den Monaten Juli, August, September 1870 in der Absicht ausgeführt, bis zu den Theilen von Ost=Spitzbergen vorzudringen, die von den früheren schwedischen Expeditionen unter Nordenskiöld, von Otter u.A. noch nicht erforscht worden waren, und die auf unseren bisherigen Karten wenig mehr als eine leere Stelle repräsentieren. Die leere Stelle ist durch das Unternehmen dieser Forscher nun ausgefüllt und seine Ergebnisse sind -Dank den wohlbekannten wissenschaftlichen Qualifikationen des Herrn von Heuglin- genau und umfassend.' - - 'Auch in Bezug auf das im Osten von Spitzbergen gelegene Land haben uns diese unternehmenden Deutschen Forscher zum ersten Male positive Kunde gebracht.'

Nachdem erst durch das wissenschaftliche Interesse im Binnenlande Deutschlands diese Forschungen überhaupt in Gang gekommen waren, erregten die Heuglinschen Resultate auf gewisser Seite dermaßen den Neid und die Mißgunst, daß man sich anfänglich sogar erdreistete, ihre Zuverlässigkeit anzutasten, und die Entdeckung als 'optische Täuschung' zu bezeichnen, weil man es auf jener Seite gewissermaßen den Seeleuten als Vorrecht, keiner optischen Täuschung zu unterliegen, zu vindiciren suchte. Es hat sich aber herausgestellt, daß ein

wissenschaftlicher Mann wie Heuglin viel mehr und besser gesehen hat, als jene Gegner, ... "

Tatsächlich gelang es 1872 schon 3 norwegischen Fangbooten, Svensköya/Kongsöya (die man nicht sicher als getrennte Inseln registrierte) und Abelöya zu erreichen. (Vergl. PGM, 1873, Tafel 7 und PGM, 1872 S. 461.) Beachtlich sind in diesem Zusammenhang die "Nachträglichen Bemerkungen über die neuesten Forschungen im 'König=Karls=Land'" in HEUGLIN, 1872/74, Band 3, S. 296-300, wo Heuglin versucht, seine Namensgebung König Karl Land zu rechtfertigen.

Eine die obige Thematik abschließende Spekulation sei noch angefügt: Petermanns ersichtlich bereitwillige Annahme eines sich bis 78° N erstreckenden Landes östlich der Edge Insel (Stans Foreland) könnte durch sein Wissen um die im 17. Jahrhundert behauptete Existenz des sogenannten Wiche Lande herrühren.

**Fußnote 13-7:**

Heuglin hatte diesen Brief zunächst an Rosenthal adressiert und zur Information für diesen gedacht. Ein Brief von Eduard Stille, einem Neffen Rosenthals, der sich auch an Bord befand, ist zu entnehmen, daß Heuglin ausdrücklich Rosenthal die "Correctur" dieses Briefes vor der Weitergabe an Petermann anheim stellte.

Der Brief Eduard Stilles an Rosenthal befand sich in einer offenbar nicht ganz vollständigen Abschrift unter dem Schriftwechsel Rosenthal-Petermann (AHHVGG) Das 4seitige Schreiben, das Tromsøe 21. Juli 1871 datiert, ist unter Aspekten, die allerdings weniger das Thema der vorliegenden Arbeit betreffen, hochinteressant. U.a. findet man hier eine Charakterisierung Melsoms.

**Fußnote 13-8:**

Daß die umfangreiche instrumentelle Ausrüstung offenbar wesentlich durch Aage Aagaard beigebracht wurde, kann man nicht den PGM aber HEUGLIN, 1872/74, Band 2, S. 18 entnehmen. Danach wurde Aagaard durch den bekannten norwegischen Meteorologen Prof. H. Mohn gefördert. Die Instrumente waren Aagaard durch die "Universität zu Kristiania" zur Verfügung gestellt worden.

**Fußnote 13-9:**

"Die Bearbeitung der phanerogamen Pflanzen übernahm in zuvorkommenster Weise der Director des Hamburger Botanischen Gartens, Herr Professor Reichenbach, die der Moose Professor Müller in Halle, die Bryozoen Bürgermeister Dr. Kirchenpauer in Hamburg. Unsere Echinodermen bestimmte Herr Dr. Lütke in Kopenhagen, die Würmer Professor Ehlers in Erlangen, die Conchylien Dr. Buchholz in Greifswald und Herr Filby in Hamburg, die Crustaceen Professor Möbius und Dr. Buchholz, die Fische endlich Professor Dr. Peters in Berlin." (HEUGLIN, 1872/74, Band 1, S. 328)

Zu den oben genannten Namen tauchen als Korrespondenten/Taxonomen in HEUGLIN, 1872/74, Band 3 auf:

Dr. Otto Finsch in Bremen, Ornithologie; Dr. Koch in Nürnberg, Spinnen; Kustos Schmeltz in Hamburg, Mollusken; Dr. K. Miller in Essendorf, Foraminiferen; Dr. Th. Fries in Upsala, Flechten; Dr. Fuckel, Pilze; A. Blytt in Kristiana (Oslo) und Prof. Ahles in Stuttgart, Blütenpflanzen; Prof. Oskar Fraas, Stuttgart, Geologie.

**Fußnote 13-10:**

Bei der erwähnten Südpolfahrt handelte es sich zunächst um eine Expedition zur Beobachtung des Venus Durchganges vor der Sonne in Jahre 1874. Zur Teilnahme an dieser Expedition war Payer vom k.k. Kriegminister Kuhn eingeladen worden. (Payer-Petermann, 7. Okt. 1870). Auch Weyprecht wurde für diese Fahrt ausgewählt (Weyprecht-Petermann, 10. Okt. 1870).

Treibende Kraft der Bestrebungen einer Südpolfahrt war zweifelsfrei der österreichische Admiral Wilhelm von Tegetthoff, der im April 1871 unerwartet verstarb, wodurch die Planungen zum Erliegen kamen.

Interessanterweise ist Georg von Neumayer nach eigener Aussage bereits mit Brief vom 11. Juni 1870 zum Leiter dieser Expedition von Tegetthoff bestellt worden. (NEUMAYER, 1901, S. 51; zu Neumayers Reaktion auf die Absage der Fahrt siehe HORN, 1868, S. 18.)

**Fußnote 13-11:**

Erst im Oktober 1874 erschien eine Karte der Reiskurse (PGM, 1874, Tafel 20, die Kurslinie ist hier neben den Kursen anderer Reisen eingetragen; in PGM, 1872, Tafel 14 findet man nur Bruchstücke der Kurse; PGM 1872, Tafel 19 gibt einige Kurse vor der Westküste Nowaja Semljas.) Die Reiseschilderung (da kein Verfasser genannt wird, muß man davon ausgehen, daß sie von Weyprecht und Payer verfaßt wurde) ist unpräzise und voller irreführenden Bemerkungen. Liest man "zwischen den Zeilen", erfährt man, daß das Schiff, zumindest was die Verproviantierung angeht, schlecht ausgerüstet war.

Neben dieser Reiseschilderung, die als "Vorbericht" titulierte worden war, und einem Akademie Vortrag Weyprechts vom 7. Dezember 1871 (PGM, 1872, S. 69) erschienen 5 Jahre lang keine weiteren Veröffentlichungen zu der Reise. Erst 1876 griff Payer dieses Thema wieder auf. Als Teil seines Buches, das vorwiegend über die österreichische Expedition 1872/74 berichtet (PAYER, 1876, S. 659-696), findet sich die ausführlichste Schilderung der Reise und eine Karte des Reiskurses. Hier ist auch angedeutet, daß der "Vorbericht" aus Weyprechts Feder stammte. Zu diesem Punkt wäre noch zu bemerken, daß Petermann am 25. November 1871 an Weyprecht schrieb (AHHVGG): "Da ich an ihrem Journal arbeite...", was zumindest auf eine Überarbeitung des "Vorberichtes" schließen läßt, der wenige Tage nach dem 1. Dezember 1871 erschien. Erstaunlich bleibt immerhin, daß Weyprecht den Bericht ausdrücklich als Eigentum Petermanns bezeichnet (Weyprecht an Petermann 3.12.1871).

Die Karte enthüllt auch eine Unwahrheit aus dem Weyprechtschen Akademie Vortrag. Weyprecht hatte ausgeführt: "Wie schon bekannt ist, trafen wir im September zwischen 40° und 50° Ostlänge ganz offenes Meer bis fast 79° N ..." Die Karte zeigt aber, daß nur knapp 2 Längengrade um 42° E auf der Breite von 78°40' abgesegelt wurden. Auch der Text des Telegrammes, das am 4. Oktober von Tromsø an Petermann gegangen war und den dieser sofort publiziert hatte, war nicht korrekt. Die Karte zeigt, daß man die Eiskante nicht zwischen 42°E und 50°E auf einer Breite über 78°N verfolgt, sondern in dem angegebenen Längenintervall nur 2 mal berührt hatte.

## Kapitel 14

### Zur österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition 1872/74

Gelegentlich eines Vortrages vor der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien am 7. Dezember 1871 stellte Weyprecht eine Bilanzbetrachtung zur Eisbedeckung des "arktischen Beckens" an (Fußnote 14-1). Zunächst konstatierte er einen über lange Zeiträume stationären Zustand der arktischen Eismasse, dem saisonale Schwankungen überlagert sind. Die Betrachtung der Quellen und Senken, als Ursache dieser Schwankungen, bilden den eigentlichen Gegenstand seiner Ausführungen. Zu den Senken, Abfließen des Eises durch den Ostgrönlandstrom, Schmelzvorgänge durch äquatoriale Wassermassen und durch warmes Süßwasser aus den sibirischen Stömen, kann er überschlägige Kalkulationen angeben. Seine Diskussion der Quellen (Eisbildungsrate) bleibt aber rein spekulativ. Da er die Eisbildungsrate während der 6 Monate des Sommerhalbjahres als vernachlässigbar annahm, kam er, den Abfluß der Eismassen als kontinuierlich erkennend, so zwangsläufig zu der Folgerung, daß im Herbst ein schiffbares zentralarktisches Becken existieren müßte, sofern hier nicht "das Eis stützende Länder" liegen. (Vergl. "Sonder Abdruck" aus den Mittheilungen der geographischen Gesellschaft, Wien, 1872, Fußnote 14-2.)

Aus diesen Ausführungen deduzierte er die erfolgreiche Ausführbarkeit zweier Schiffsexpeditionen: eine zur Aufsuchung der Zentralarktis und eine andere zur Verfolgung der sibirischen Küste. (Die Benutzung des Begriffes *Nordost Passage* wird vermieden.) Nach Weyprechts Meinung wären für eine Expedition in Richtung Pol zwei Spezialschiffe nötig, hingegen er die *Nordost Fahrt* mit einem Schiff bewerkstelligen zu können glaubte, wobei er ein kleines Begleitschiff zum Transport von Bunkerkohle und Reserveproviant bis Nowaja Semlja für wünschenswert hielt. Damit war der Plan für eine österreichische Expedition vorgestellt.

Darüber, wie er die Wirkung seines Appells, den Plan der *Nordost Fahrt* mit österreichischen Privatmitteln zur Ausführung zu bringen, einschätzte, gibt er in einem Brief an Petermann Auskunft (11. Dez. 1871; AHHVGG): "Der Unterstützung der Akademie (der Wissenschaften in Wien, rak) sind wir dadurch sicher".

Daß Weyprecht und Payer optimistisch in bezug auf ihre Planungen für 1872 waren, zeigt die Tatsache, daß sie sich schon Anfang November 1871 in Bremen und Bremerhaven (8. Nov.) aufhielten, um die Eignung der *Germania* als Expeditionsschiff zu überprüfen. (Erst am 3. Nov. war die *Germania* von der *Rosenthal/Heuglin-Expedition* nach Nowaja Semlja zurückgekehrt, eine Reise, die ihre Eignung als Expeditionsschiff schlecht beleumundete; vergl. Kap. 13.) Bei diesem Besuch sprachen sie in Bremen mit verschiedenen Mitgliedern des Polarvereins (6. Nov.). Die

Gespräche berührten allerdings das Thema *Germania* nur ziemlich beiläufig. Gegenstand der Unterredung war in erster Linie die Verwendung der 3.000 Taler, die Petermann sich aus den Sammlungen zur 1. deutschen Nordfahrt als Honorar ausbedungen hatte. (Lindeman an Mosle, 8. Nov., Lindeman an Payer, 7. Nov., StA HB, vergl. auch Kap. 12 und Kap. 15.)

Nachdem Lindeman zu verstehen gegeben hatte (Brief vom 7. Nov. an Payer, StA HB), daß der Polarverein unter bestimmten Bedingungen (Mitsprache und Beteiligung des Polarvereins an der geplanten Expedition) zu einer kostenfreien Überlassung der *Germania* bereit sein könnte, traf am 12. Dezember eine Anfrage Weyprechts beim Polarverein ein (StA HB). Diese geht nicht auf die Andeutungen Lindemans ein, sondern ist eine Anfrage nach Charterkonditionen für die *Germania*. Auf einer "vertraulichen Versammlung" einiger Polarvereinsmitglieder am 26. Dezember 1871 wurde grundsätzlich einer Vercharterung der *Germania* für 2½ Jahre an Weyprecht/Payer zugestimmt und Albrecht bevollmächtigt, diesbezügliche Verhandlungen zu übernehmen. Albrecht unterbreitete Weyprecht seine Vorschläge, die im wesentlichen identisch sind mit den Charterbedingungen, die zuvor von Rosenthal akzeptiert worden waren, mit Schreiben vom 30. Dezember. Die Antwort Weyprechts ist datiert Triest, 15. Januar 1872 (beide Schreiben StA HB): "Ich beehre mich Ihnen anzuzeigen, daß wir in Folge der bedeutenden Mittel die aus Österreich in Aussicht stehen, beschlossen haben, zu der in diesem Jahre stattfindenden Polarexpedition ein eigenes größeres Schiff zu bauen. In dem wir Ihnen dies bekannt geben, danken wir bestens für die Bereitwilligkeit, auf welche Sie auf unsere Anfrage wegen der *Germania* eingegangen sind. "

Schon am 20. Januar konnte die "Weserzeitung" einen Artikel der "Triester Zeitung" zitieren, in dem Konstruktionsdetails des geplanten Polarschiffes *Tegetthoff* bekannt gegeben wurden. Über den Bauwerftauftrag war noch nichts bekannt; als Maschinen-Hersteller wurde *Stabilimento tecnico, Triest*, angegeben.

Anfang Februar 1872 hielt sich Weyprecht in Bremerhaven auf, wo er wegen des Schiffsneubaus mit der Tecklenborg Werft verhandelte (Weyprecht-Lindeman, 2. Feb., StA HB; lange bevor sich das Wiener Polarcomité gebildet hatte, waren die Bauverträge bereits unterzeichnet, für die Graf Wilczeck bürgte (WEYPRECHT, 1879, Vorwort). Die "Provinzial Zeitung" (Bremerhaven/Geestemünde) meldete in ihrer Ausgabe vom 1. Februar: "Auf Tecklenborgs 'König Georgs Werft' in Geestemünde wurde gestern der Kiel zu dem hier zu erbauenden österreichischen Nordpol-Expeditionsschiff gelegt." Eine genaue Beschreibung des Schiffes brachte die "Weserzeitung" vom 14. März. Der hier erschienene Artikel weiß auch Einzelheiten über die künftige 24köpfige Besatzung des Schiffes zu berichten. (Betreffend technischer Details der *Tegetthoff* vergl. AFS, 1872, S. 139-141; ein Photo, das die Schönheit des Dreimasters erkennen läßt, s. in BURGER, 1910, S. 21; Fußnote 14-3.)

Am 12. April 1872 fand der Stapellauf der *Tegetthoff* statt, bei dem Weyprecht anwesend war. Gleichentags erschien im "Courier" (Bremen) ein Artikel Petermanns zur "österreichischen Nordpol-Expedition". Aus diesem einige Zeilen, die die Finanzierung des Unternehmens betreffen und die trotz der überschwenglichen Formulierung den Kern der Sache richtig darstellen:

"Der Kaiser und die Regierungsbehörden, das Marine- und das Kriegsministerium, die geographische Gesellschaft und die Academie (der Wissenschaften in Wien, die die Expedition in einem Gutachten -vergl. AFS, 1872 S. 134-138- befürwortet hatte, rak), die Aristokratie und das Capital, Männer und Frauen aller Kreise (in Österreich-Ungarn, rak) wetteifern in edlem und werktätigem Interesse, um eine große wissenschaftliche Expedition auszurüsten, die den 300jährigen Anstrengungen der Flotten aller seefahrenden Nationen im hohen Norden die Krone aufsetzen soll. .... In Beiträgen meist von 100 bis 5.000 Gulden (allein Graf Wilczeck gab 30.000 Gulden, rak) ist sozusagen 'im Umsehen' und zum größten Teil aus der Residenzstadt Wien, die erforderliche Summe von 175.000 Gulden zusammengebracht ..."

Der Rechnungsabschluß des Comités für die *österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition* vom 12. Dezember 1874 (erschien im Selbstverlage des Comités) weist einen Etat von 222.616 Gulden aus. Dieser Drucksache entnimmt man auch, daß der wesentliche Betrag zwischen Februar und Mitte Mai 1872 eingegangen ist. Der Rechnungsablage vorangestellt heißt es:

"In Folge eines Aufrufes den die Wiener Geographische Gesellschaft am 23. Jänner 1872 ergehen ließ, constituirte sich in der außerordentlichen Sitzung der genannten Gesellschaft vom 14. Februar desselben Jahres ein besonderer Verein zur Förderung der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition, der Se. Excell. den Herrn Contre-Admiral Freiherr von Wüllerstorff-Urbair zu seinem Präsidenten und die Herren Freiherr von Kuhn Exc. und Graf Edmund Zichy Exc. zu Vicepräsidenten wählte, während Se. kais. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Rainer die Güte hatte, das Protectorat über den Verein zu übernehmen. .."

Kommentare zur Wirksamkeit des österreichischen "Polarvereins" dürften sich erübrigen, zumal dessen Excutivkomitee nicht minder prominent besetzt war.

Am 13. Juni 1872 verließ die *Tegetthoff* Bremerhaven, und nach kurzem Aufenthalt in Tromsö begann am 14. Juli dort das über 2 Jahre dauernde Expeditionsabenteuer. Eine umfassende Schilderung der Expeditionsereignisse existiert nur in einer Fassung von Payer (PAYER, 1876; HELLWALD, 1881, S. 798-839, vermittelt Zusätzliches zu den Begleitumständen). Zum Verständnis des Folgenden ist eine kurze Übersicht über die Expeditionsergebnisse geboten. Diese orientiert sich im wesentlichen an den ersten Berichten, die Weyprecht und Payer dem Comité in Wien vorlegten. (27 S. und 2 Beilagen; ein Nachdruck dieser Berichte, die 1874

in einer Drucksache der geographischen Gesellschaft in Wien erschienen, findet sich ohne die 2 Beilagen in PGM, 1874, S. 417-421 u. 443-451.)

Die euphorischen Stimmung, mit der die Expedition begann, wurde durch die eisige Realität bald zunichte gemacht. Schon wenige Meilen nördlich von Kap Nassau an der Westseite von Novaja Semlja, wo man sich von dem Begleitschiff *Isbjörn* getrennt hatte (20. August 1872, nachdem man am 18. noch Kaiser Franz Josephs Geburtstag gefeiert hatte; Fußnote 14-4), wurde die *Tegetthoff* vom Packeis umklammert und von da ab nicht wieder frei gegeben.

Ende des Sommers 1873 war die Besatzung auf einem Stimmungstiefpunkt. Einer zweiten Überwinterung war nicht mehr auszuweichen. Das Schiff lag auf einem Eisbett, und die berechtigte Angst vor einer Kenterng lähmte die Besatzung, als plötzlich am 31. August ein "Alpenland" am nördliche Horizont auftauchte, die erste Sichtung des Franz Josef Landes. Ungeduldig harrte man einer Möglichkeit, das neue Land betreten zu können. Dieses wurde aber erst Ende Oktober möglich, als Strömungen der Eismassen die *Tegetthoff* bis auf 3 sm an den Inselkomplex herangetrieben hatten. Im Dämmerlicht der beginnenden Polarnacht betrat man zum ersten Mal die unbekanntes Küsten des entdeckten Landes.

Die Expedition hatte Glück im Unglück. Die *Tegetthoff* trieb im Winter 1873/74 nicht mehr. Man blieb somit von den grauenhaften Eispresungen verschont und erlebte eine relativ ruhige zweite Polarnacht.

Im Frühjahr gingen Weyprecht und Payer das Risiko einer Schlittenexpedition ein. (Das Hauptrisiko bestand darin, daß sich das Expeditions-korps für längere Zeit vom Schiff entfernen mußte, obwohl eine beständige Schiffsposition keineswegs als gesichert betrachtet werden durfte.) Unter der Führung von Payer durchquerte eine 7köpfige Gruppe den gesamten Inselkomplex in nördlicher Richtung und stieß bis 82°5'N vor (Nachmessungen ergaben als höchste erreichte Breite 81°50'N), entfernte sich also 220 km vom Schiff. Payer will daselbst weiter im Norden große Landmassen gesehen haben (Petermann Land, König Oskar Land). Diese Landmassen existieren jedoch nicht, was erstmals von Nansen und Johansen (1895/96) geargwohnt wurde (NANSEN, 1897, Band 2, z.B. S. 203). Am 23. April 1874 konnten alle 7 Expeditionsmitglieder wohlbehalten die *Tegetthoff* wieder auffinden und somit eine großartige Leistung zum glücklichen Abschluß bringen.

Eine Befreiung des Schiffes aus der Eisumklammerung während des Sommers 1874 schien den Teilnehmern nicht wahrscheinlich. Das Risiko einer dritten Überwinterung durfte man jedoch nicht eingehen; der Gesundheitszustand einiger Leute war bedenklich. (Dazu vergl. Beilage B des ersten Berichtes; hier werden, mit Datum 23. Februar 1874, nur 11 der 24 Expeditionsteilnehmer als gesund eingestuft. Danach litt Weyprecht unter chronischem "Bronchial-Catarrh" und Payer unter "Anämie sammt Folgezuständen". Allein 5 Skorbutfälle wurden angeführt.)

Am 20. Mai wurde die *Tegetthoff* abandoniert. Unglaublich! Nach 60 Tagen quälenden Marsches war man erst 15 km vom Schiff entfernt (Norddrift des Eises). Am 13. Aug. erreichte man endlich die Eisgrenze auf 77°40'N.

24. Aug.: Rettung durch den russischen Fangschoner *Nicolai*;

3. Sept.: Ankunft in Vardö, Nordnorwegen. Von hier aus wurde die Reise nach Wien begonnen, die für die Expeditionsmitglieder zu einem wahren Triumphzug durch Europa wurde. (Vergl. auch PAYER, 1876; MÜLLER, 1956, S. 157).

Herausragend war in diesem Zusammenhang zweifellos der Empfang, den die geographische Gesellschaft in Hamburg (gegr. 6. März 1873) unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit den heimkehrenden Expeditionsmitgliedern bereitete (22. September 1874). Aus Österreich waren u.a. angereist Wilczek, Hochstetter, Zichy. Dove überbrachte die Willkommensgrüße des Vereins für Erdkunde in Berlin. (Vergl. z.B. Kurzbericht in HANSA, 1874, S. 153.) Die Expedition fand ein weltweites Presseecho.

Soviel Anteil Petermann noch an der Etablierung der Erkundungsexpedition von Weyprecht und Payer, 1871, hatte, an der Ausrichtung der *österreichisch-ungarischen-Expedition* war er weitgehend unbeteiligt geblieben. Speziell hatte er nichts zur Finanzierung des Unternehmens beigetragen. Von der Expeditionrückkehr erfuhr er zunächst durch eine telegraphische Anfrage der "Neuen Freien Presse" (Wien) und andern tags aus den Zeitungen (4. Sept.). Die erste direkte Nachricht ging ihm am 11. September durch ein Telegramm Payers zu. Einen ersten Brief Payers erhielt er erst am 23. September, den ersten Brief Weyprechts am 6. Oktober (Schriftwechsel Petermann-Payer/Weyprecht; AHHVGG). Petermanns erste Reaktion auf die Expeditionsrückkehr findet sich in Heft 10 der PGM mit Redaktionsschluß 24. September 1874. Hier versucht er, die Weyprecht/Payerschen Expeditionen in einen großen entdeckungsgeschichtlichen Rahmen zu stellen, wobei er wiederholt seine eigenen Anteile herausstreicht. Seine tiefe Enttäuschung darüber, daß er außerhalb des aktuellen Geschehens stand, wird hier erkennbar. Payer stattete am 9. und 10. Oktober Petermann den ersehnten Besuch in Gotha ab (Telegramm Payer an Petermann, Weimar, 9. Okt. 1874). Payer erklärte, daß er ganz allein die Reiseschilderung herausbringen werde und Weyprecht lediglich beabsichtige, die magnetischen Beobachtungen zur Publikation zu bringen (Petermann an Weyprecht, 13. Okt. 1874, AHHVGG).

Unmittelbar nach Payers Besuch wandte sich Petermann an Weyprecht: "... erlaube ich mir die ergebene Anfrage schon jetzt, ob ich Ihnen meine Dienste in irgend einer Beziehung hinsichtlich der von Ihnen herauszubehenden Sachen anbieten darf. ..." (Petermann an Weyprecht 13. Okt. 1874). Die Antwort Weyprechts (1. Nov.; beide Briefe AHHVGG) ist ein

sehr deutlich Petermann zurechtweisender und gegen dessen Publikationspraxis protestierender Brief. Er wurde, dem Wunsch Weyprechts entsprechend, teilweise veröffentlicht (PGM, 1874, S. 452, nicht wiedergegeben wurden die Protesterklärungen Weyprechts). Die Kernsätze des Briefes lauten:

"Erstens sind die Schlüsse auf offenes Polarmeer im höchsten Norden eben so falsch wie diejenigen der absoluten Undurchdringlichkeit des vor dem neuen Lande vorliegenden Eises.

Zweitens sind alle Schlüsse falsch, die aus dem Treiben des Schiffes auf die Existenz des Golfstromes in jenen Gegenden gezogen werden.

Drittens ist die Frage über das Vordringen gegen Osten auf Basis der Sibirischen Küste durch die Resultate unserer Expedition durchaus nicht modificirt worden. Den von mir der Akademie der Wissenschaften zu Wien im Dezember 1871 vorgelegten Plan für die Expedition halte ich jetzt noch ebenso ausführbar wie damals und würde eventuell zu einer nochmaligen Ausführung desselben bereit sein."

Angemerkt sei noch, daß der Briefwechsel Petermann-Weyprecht ab 1875 einschläft. Eine Wiederanknüpfung des Kontaktes findet augenscheinlich durch Weyprecht im Mai 1878 statt. (Briefauszug Weyprecht an Petermann s. Fußnote 14-5.)

Noch deutlicher in bezug auf etwaige Petermannsche Interpretationsversuche zur Expedition äußerte sich Payer bereits am 21. September. Unterstellend, daß Petermann noch vor seinem persönlichen Erscheinen in Gotha "ein Circular in die Welt" setzten würde, gab Payer ihm hierzu Richtlinien (AHHVGG):

"1. Koldewey in Ruhe lassen, -am besten wenn Sie ihn gar nicht erwähnen.

2. Alle Anspielungen an die 2. d. Nordpollexpe. auslassen, denn mit dem Schiff haben wir gar nichts erreicht.

3. Den Titel die "2. öster. Nordpolarexpedition" anstatt Expedition von W. & P. zu gebrauchen. Wenn Sie im Context ihres Circulars dann von uns sprechen, so bitte ich Sie (unter uns gesagt) bald Payer & Weyprecht und bald Weyprecht & Payer zu sagen. (so wie bisher)

4. Sie werden erkennen, daß unsere Expedition jedes nautischen Erfolges bar ist, es bedarf also nicht der Berufung auf die Ehre Österreichs, auf Flaggen & 1. (eine, rak) Intervention in der arktischen Frage. Wir würden uns damit nur blamieren.

5. Bitte Sie als Freund diesen Brief, der für Sie ohnehin kein Interesse hat, Niemanden zu zeigen sondern zu zerreißen. ..." (Weiteres zu dem Brief siehe Fußnote 14-6.)

"Seits froh daß jemand ein offenes oder schiffbares Polarmeer zu erreichen strebt, denn thäte es niemand, dann gebe es gar keine Nordpol-expedition", so hatte sich Payer sinngemäß in Hamburg in einem Toast auf Petermann ausgedrückt. Sicher hatte er hier die Lacher auf seiner

Seite gehabt, aber ob Petermann über diesen "Spaß", so Payer in einem Brief vom 29. September 1874 (AHHVGG), lachen konnte, darf bezweifelt werden.

Hinsichtlich der von Weyprecht geäußerten Bereitwilligkeit, nochmals eine Expedition zur sibirischen Küste zu versuchen (ohne dabei Nowaja Semlja nördlich zu runden), gab es in Österreich keine Resonanz. Allerdings äußerte sich Weyprecht ab 1875 persönlich so skeptisch und abwertend über den Nutzen der Polarexpeditionen im herkömmlichen Sinne, daß sich das Thema nicht nur in Österreich zwanglos erledigte, sondern international der Sinn der traditionellen Polarforschungen diskutiert wurde. (Hierzu vergl. Kap. 16 ; Bemerkungen zu einem österr. Expeditionsplan s. Fußnote 14-7.)

Zu der Expedition erschien keine geschlossene Ausgabe der wissenschaftlichen Ergebnisse. Über die meteorologischen Beobachtungen und eine Analyse des Schiffskurses verbreitete sich Wüllersdorff (PGM, 1875, S. 222). Um den Wert von "C. Weyprecht's Aufnahme der Nordküste von Nowaja Semlja, September und Oktober 1872", würdigen zu können, müßte man den kartographischen Stand des betreffenden Gebietes zu jener Zeit kennen. Nach Petermann hatte 1871 eine norwegische Küstenaufnahme stattgefunden. Unter diesem Aspekt dürfte die Publikation der Weyprechtschen Peilungen (die im Mittel aus 20 sm Entfernung gemacht wurden) eher in den Bereich "Fanfaronade" eingestuft werden. Als fachwissenschaftlich bedeutend werden allgemein die von Weyprecht bearbeiteten Daten zum Erdmagnetismus eingestuft. Das Ergebnis der Bearbeitung erschien 1876 in den "Sitzungsberichten" der k.k. Akademie der Wissenschaften sowie als Sonderdruck. (WEYPRECHT, 1876; zum Nachweis von verschiedenen kleineren fachwissenschaftlichen Aufsätzen, z.B. über Weyprechts Nordlichtbeobachtungen, vergl. CHAVANNE, 1878; auch PGM, bibliographische Angaben 1875-1878; nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang die erste Einmessung des Franz Joseph Landes, Original Karte siehe PAYER, 1876. Eine Bibliographie von Weyprechts Schriften sowie von Schriften zu Weyprecht und zu den Ergebnissen der *österr.-ungar.-Nordpolexpedition* s. IHNE, 1913, S. 38. In diesem Buch findet sich u.a. auch ein Auszug aus Weyprechts Tagebuch zu den dramatischen Ereignissen nach dem Verlassen der *Tegetthoff*.)

Weyprecht beendete 1878 sein Werk "Die Metamorphosen des Polareises" (WEYPRECHT, 1879). Dieses Buch wird verschiedentlich gelobt. Hermann Rüdiger sieht darin "eins der trefflichsten Bücher der gesamten Polarliteratur überhaupt!" (RÜDIGER, 1912, S. 58). Dieser euphorischen Beurteilung des Werkes kann hier nur bedingt gefolgt werden. Im übrigen hätte der Versuch einer strengen, übersichtlichen Bearbeitung des Themas, Reflektionen/Erkenntnisse zur Eisbewegung in der Zentralarktis, damals durchaus bahnbrechend sein können.

Zu der Reiseerzählung Payers noch einige Anmerkungen. Nebst einer historischen Einführung von beachtlichem Niveau (leider fehlen Lite-

raturverweise) erfährt man viele technische Details der Expedition. Wo er frei von Sachzwängen schreiben kann, erweist Payer sich als offener und humorvoller Erzähler. Daß Payer von den Petermannschen Vorstellungen zum offenen Polarmeer geheilt zurückkam, wurde schon dargelegt. Auch in der Einleitung seines Buches wird diese Einsicht kaum bemäntelt. Kurios ist allerdings, daß er hier gleichzeitig behauptet, Petermann hätte das offene Polarmeer nie propagiert (Fußnote 14-8). Hochstetter beurteilte das Buch gegenüber Petermann: "... das Buch finde ich spannend wie ein Roman, aber z. Theil überschwenglich und ohne logische Schärfe geschrieben, daher voll von curiosen Sätzen und Phrasen (Hochstetter an Petermann, 2. März 1876, AHHVGG). Payers Werk war ein ausgesprochener Bestseller. Hochstetter spricht im o. zit. Brief von 40.000 Exemplaren, die bereits verkauft worden sein sollen ("Noch nie ist in Oest. ein Buch erschienen das auch nur entfernt diesen Absatz gehabt hätte".) Es besteht Grund zu der Annahme, daß die Gesamtauflage der deutschen Fassung wesentlich höher war. Es soll Übersetzungen des Buches in mehrere Sprachen geben. (Einige Bemerkungen zu Payer siehe Fußnote 14-9.)

Der Sonderstellung der Expedition Rechnung tragend, folgt eine Zwischendiskussion zu ihrer besseren Einordnung in den vorliegenden Rahmen.

Zunächst taucht die Frage auf, warum der Expedition keine Fachwissenschaftler beigegeben wurden, ein Verfahren, das um so unverständlicher wird, wenn man weiß, daß man sich nicht der Hoffnung hingegen hatte, die *Nordost Fahrt* in einer Saison bewältigen zu können. Es waren durchaus 1-2 Überwinterungen eingeplant (o. zit. Sonderdruck der geographischen Gesellschaft in Wien, 1872), die gerade für Fachwissenschaftler besonderen Wert gehabt hätten.

Nur soviel sei zu der aufgeworfenen Frage bemerkt, daß die Entscheidung, keine Wissenschaftler an Bord zu nehmen, offenbar einvernehmlich zwischen Weyprecht, Payer und dem Wiener Comité getroffen wurde. Dokumente, aus denen man Gründe für diese Entscheidung ableiten könnte, sind nicht bekannt.

Man wird der Expedition aber nicht gerecht, wenn man sie, wie bisweilen praktiziert, als unwissenschaftlich abgetut. Zu einer solchen Beurteilung kommt man allerdings nicht nur, wenn man unzulässigerweise die modernen Forschungsfahrten als Maßstab anlegt. Auch im Vergleich mit der 2. deutschen Nordpolarfahrt und mit den schwedischen Polarexpeditionen fällt die *österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition 1872/74* in diesem Sinne deutlich ab. Da hilft auch nicht der Hinweis, daß insbesondere Weyprecht beachtliche geodätische und physikalische Kenntnisse und diesbezügliche Beobachtungspraxis vorweisen konnte. Dieses hätte auch für Koldewey zugetroffen, der nach seinen Erfahrungen auf der 1. deutschen Polarfahrt vor der 2. Fahrt ausdrücklich

auf die Teilnahme von Fachwissenschaftlern bestanden hatte, mit dem Hinweis, daß sich Beobachtungstätigkeiten mit den Aufgaben und der Verantwortung der Expeditionsführung schwer vereinbaren lassen.

Die österreichische Polarexpedition von 1872/74 hat somit primär im Dienst der Polargeographie gestanden. Sie hat die Kenntnisse zur Zentralarktis wesentlich erweitert.

Einer Erläuterung bedarf der Kurs der *Tegetthoff*, nachdem man Ende August 1872 bei Cap Nassau, Nowaja Semlja, bereits auf schweres Eis stieß, und auch zuvor schon das Eis als sehr weit südlich liegend konstatieren mußte. Der Begleitschoner *Ishbjörn* mit Graf Wilzeck und Kommandeure Sterneck an Bord, der mit der *Tegetthoff* eine Woche lang zusammengelegen hatte, zog sich vor dem Eis nach Süden zurück. Was veranlaßte Weyprecht angesichts seines Zieles und der unleugbaren Eissituation, Nordost-Kurs steuern zu lassen? Die authentischen Publikationen geben keinen Hinweis zur Beantwortung der aufgeworfenen Frage.

Eine widerspruchsfreie Interpretation dieses Kurses ergibt sich allerdings dann, wenn der Schiffsführer im Norden bzw. im Nordosten auf weitgehend freies Wasser zu stoßen hoffte. Diese Hoffnung konnte er aber nur dann hegen, wenn er an das eisfreie Polarmeer glaubte, das zu erreichen es nur der Überwindung des "Petermannschen Packeisgürtels" bedurfte. Weyprecht hat später seine Kurswahl als grundsätzliche Fehlentscheidung angesehen. (Vergl. Äußerungen Wüllerstorfs, PGM, 1875, S. 227.)

Daß zunächst der Bremer Polarverein, zumindest Lindeman, eine Beteiligung an der Expedition für wünschenswert erachtete, dieses Ansinnen für die "Österreicher" aber überhaupt nicht diskutabel war, wurde oben schon angedeutet.

In diesem Sinne war die Expedition ein krasses Konkurrenzunternehmen zur 2. deutschen Nordpolarfahrt, ein deutlich andere Nationen ausgrenzendes Unternehmen des österreichisch-ungarischen Imperiums. Nicht zuletzt durch die Musterung der norditalienischen Matrosen und der Tiroler Jäger wurde die Expedition zu einem Abbild dieses Mehrvölkerstaates. (Carlsen, der Harpunier und Eislotse aus Tromsø, war die Ausnahme von der Regel.)

Die 2. deutsche Nordpolarfahrt war selbstverständlich auch ein "nationales Werk", eine patriotische Tat zur Hebung des deutschen Seewesens, zur Ehre der deutschen Wissenschaft usw. Trotzdem war diese Expedition weniger nationalideologisch befrachtet als die österreichische, waren doch neben den Norddeutschen drei Österreicher und ein Engländer maßgeblich an ihr beteiligt.

Ideengeschichtlich entstammten die beiden Expeditionen jedoch derselben Quelle, Petermann, und waren so gesehen Ergänzungen, indem sie dessen umfassenden Plan vom 31. Oktober 1868 in zwei Schritten zu erfüllen suchten. (In diesem Sinne wurde übrigens die österreichische Expedition von Koldewey und Lindeman interpretiert.) Daß darüber

hinaus weitere Verbindungen zwischen den Expeditionen bestanden, wird nicht zuletzt dadurch sichtbar, daß die Schiffe beider Expeditionen von derselben Bremerhavener Werft gebaut und ausgerüstet wurden (Fußnote 14-10).

Petermanns Haltung zu der *österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition* ergibt ein unklares Bild. Am 6. Januar 1872 schrieb er gelegentlich eines überschwenglichen Dankesbriefes an Albert Rosenthal (AHHVGG), den er unmittelbar zuvor für 2 Tage in Bremerhaven besucht hatte: "Nach den mir hier zugegangenen Nachrichten glaube ich nicht, daß man in Österreich mit der projektierten Expedition zu Stande kommen wird, ...."

Unzweifelhaft plante er seinerseits für 1872 eine deutsche (!) Konkurrenzexpedition. Die Idee, wie diese zustande zu bringen wäre, sei ihm auf seiner Rückreise von Bremerhaven "wie eine Art von Schuppen" von den Augen gefallen, berichtet er geheimnisvoll im oben zitierten Brief. Die vorhandenen Archivalien ergeben kein vollständiges Bild dieser Idee. Sicher ist, daß Petermann u.a. durch Fürsprache von Fürst Hohenlohe (offenbar Hermann, Fürst zu Hohenlohe-Langenburg, Graf von Gleichen, 1832-1913) die Unterstützung von Bismarck und Reichskanzleramtspräsident Martin Delbrück zu gewinnen suchte, um noch für 1872 eine Sommerexpedition mit der *Freddy* als Expeditionsschiff durchzusetzen und daß er plante, diese Reise selbst als "wissenschaftlicher Chef" zu begleiten (Petermann an Rosenthal 4., 9., und 13. April 1872 und Petermann an Fürst Hohenlohe 8.10.1872).

## Zusammenfassung des 14. Kapitels

Fußend auf die Erfahrungen seiner ersten Erkundungsfahrt in die Barents See, konnte Carl Weyprecht die These vom offenen Polarmeer plausibel machen und sich so der Befürwortung und Unterstützung durch offizielle Stellen der österreichisch-ungarischen Monarchie versichern. Innerhalb kurzer Zeit gelang es den prominenten Mitgliedern des Wiener Nordpol Comités, die finanzielle Basis für eine gut ausgerüstete Expedition zu sichern, die noch im Sommer 1872 von Bremerhaven auslief.

Das Expeditionsschiff *Tegetthoff* wurde jedoch schon Ende August 1872 bei dem Versuch, nach Norden vorzudringen, unweit der Westküste Nowaja Semljas, auf 76°N, vom Eis eingeschlossen und trieb von nun an bis zum Herbst 1873 bis vor die Südküsten der Franz Joseph Inseln (knapp 80°N). In mehreren Expeditionen wurde der Archipel erkundet, wobei unter der Führung Payers eine meridionale Querung des Archipels bis 82°N gelang. Da man nicht mehr daran glaubte, daß in absehbarer Zeit die Eisverhältnisse eine Rückkehr der *Tegetthoff* in ihr eigentliches Element erlauben würden, ferner die Gesundheit der Besatzung stark angegriffen war, beschloß man, das Schiff zu abandonnieren. Unter z.T. dramatischen Bedingungen gelang der Besatzung zuletzt die glückliche Heimkehr.

Das Expeditionsergebnis wurde von Weyprecht, Payer und anderen als Falsifizierung der Petermannschen Hypothesen zur Polargeographie betrachtet.

## Fußnoten zu Kapitel 14

### Fußnote 14-1:

Der Ausdruck "arktisches Becken" wird in vorliegender Arbeit häufig als terminus technicus verwendet, wobei stillschweigend vorausgesetzt wird, daß der Tiefseecharakter des Binnenmeeres "Arktischer Ozean", das Tiefen über 4.500 m aufweist, bekannt ist, er wird also als modernes Surrogat für die damals benutzten Begriffe arktische Central Region, arktisches Gebiet, Polarmeer u.ä. verwendet.

Parry hatte 1827 schon den Tiefseecharakter der Gewässer nördlich von Spitzbergen registriert. In PARRY, 1827, S. 104 heißt es z.B.: "... a little beyond 82°45'N (19°25'E, rak). Some observations for the magnetic intensity were obtained at this station. We here found no bottom with five hundred fathoms (rund 900m, rak) of line."

Eine schwedische Expedition unter Nordenskiöld/v. Otter hatte 1868 den Kontinentallhang nördlich von Spitzbergen erkannt.

Mit den beiden obigen Angaben erschöpft sich der Stand der Kenntnisse vom hydrographischen Charakter des arktischen Beckens in den Jahren 1871/72.

Lotungen in der Zentralarktis wurden erstmals durch Fridtjof Nansen und Otto Sverdrup 1895 durchgeführt (NANSEN, 1897, S. 371). Weyprecht hatte sich auf der Vorexpedition 1871 ausschließlich auf dem Schelfgebiet bewegt und sogar nach Norden hin ansteigenden Meeresboden registriert (Annäherung an Franz Joseph Land). Der von ihm tatsächlich benutzte Ausdruck, "arktisches Becken", dürfte demnach seine Assoziation des Polarmeeres als ein umrandetes Meer zum Ausdruck bringen.

### Fußnote 14-2:

Daß die Funktion, Eismenge der Arktis über Jahreszeit, in kleinen Zeitskalen nicht streng periodisch ist, sondern, wie aus Erfahrungen ersichtlich war, starken Variationen unterliegt, wurde hier nicht diskutiert und die Erwähnung der bekannten extremen Schwankungen der Eiszustände an festen Orten zu gleichen Jahreszeiten ganz ignoriert.

### Fußnote 14-3:

Offenbar war auch der Fangschiffneubau Rosenthals, die *Freddy*, als Expeditionsschiff im Gespräch, wie man aus einem Brief Weyprechts an Petermann erfährt (1.2.1872; AHHVGG). Dieser Brief enthält auch die Erwähnung der Bekanntschaft Weyprechts mit Rosenthal.

### Fußnote 14-4:

Die *Isbjörn*, die offenbar hervorragend gesegelt wurde, wie sich aus PAYER, 1876, S. 17 schließen läßt, war schon Anfang Juli in Südspitzbergen und später zur Matotschkin Scharr versegelt. An Bord des Schiffes waren Graf Johann v. Wilczek, k.k. Contreadmiral Max Freiherr v. Sterneck, der Klagenfurter Geologe Prof. Dr. Hans Höfer, ein Photograph namens Wilhelm Burger, des Grafen Gebirgsjäger Mühlbacher, Großglocknerführer Paierl, der norwegische Kapitän Kjelsen und 7 Mann norwegische Besatzung. Es sollen eine Menge Photos gemacht worden sein. Eine Reisebeschreibung in Form auszugsweiser Briefabdrucke von Prof. Höfer siehe PGM, 1872, S. 457-460; ein Bericht Petermanns "nach den Aufzeichnungen des ... Max ... Sterneck ..." erschien in PGM, 1874, S. 72.

#### Fußnote 14-5:

Weyprecht nimmt die Übersendung von "Tiefseetemperaturbeobachtungen" zum Anlaß, seine persönliche Situation zu schildern:

"Ich möchte gerne ein anderes Mal nach dem Norden gehen, alleine die politischen Umstände schließen jetzt alle derartigen Aspirationen aus. Ich stehe im Begriff mir eine andere Stellung zu suchen; bei uns ist die Schablone allein maßgebend und es genügen weder Leistungen, noch guter Wille, um auf der Stufenleiter hinaufzukommen in welche man eingepreßt ist. Ich habe gewiß mein Möglichstes getan, man hat mich für kriegerische und friedliche Leistungen mit Orden, Ehren und ähnlichen kindlichen Spielereien bedacht, aber an eine Verbesserung meiner pecuniär und und social miserablen Stellung hat kein Mensch gedacht. Zum Betteln und Bitten bin ich zu stolz und katzbuckeln werde ich nicht einmal vor dem Kaiser. Dies zwingt mich die öster. Marine zu verlassen. Sollte Ihnen im In- oder Auslande eine Stellung unterkommen, die meinen Fähigkeiten angemessen ist, es würde Sie mich verpflichten, wenn Sie mir darüber Mittheilung machen wollten. ..."

Im August beantwortete Petermann diesen Brief mit dem Hinweis, daß der amerikanische Zeitungsverleger Bennett für 1879 eine Polarexpedition via Beringstraße plane. (Diese Expedition wurde durchgeführt und ist als *Jeanette-Expedition* 1879/82 in die Annalen eingegangen.)

Weyprechts Antwort (20. Sept. 1878) ist in Bezug auf seine Stellung und auf seine Meinung von der österreichischen Marine noch deutlicher als sein Schreiben vom Mai. Eine Teilnahme an der *Jeanette-Expedition* war für ihn akzeptabel unter der Bedingung, daß er das "absolute Commando" erhalten würde und die Sache finanziell interessant sei, wobei er es ablehnte, selber an Bennett heranzutreten, und Petermann um diskrete Vermittlung bat.

Weyprecht äußert sich in diesem Briefe auch über Payer:

"Payer hat mich behufs Selbstverherrlichung in seinem Buche in einem Lichte erscheinen lassen, das meinen wirklichen Leistungen durchaus nicht entspricht. Mit Ausnahme der Schlittenreisen an denen ich gar keinen Verdienst habe, ist alles andere nach meiner Anordnung allein geschehen. Ich habe in den 2<sup>1/2</sup> Jahren niemand um Rath gefragt, Payer aber am allerwenigsten. Er hat sich auf meine Rechnung mit Federn geschmückt, die ihm durchaus nicht gebühren. ...." (alle Briefe aus AHHVGG).

Angemerkt sei noch, daß diese Briefäußerungen Weyprechts im Widerspruch stehen zu Angaben, die besagen, daß ihm eine Stelle als Direktor der Sternwarte in Pola oder als Marine-Attaché in London angeboten wurde (O. Regele in Beiträge zur Geschichte des IPY 1882/83 in: Polarforschung, 1952, S. 189).

Nach IHNE, 1913, S. 30 soll er auch die Stelle als Direktor der Seewarte in Hamburg abgelehnt haben.

#### Fußnote 14-6:

Im weiteren Verlauf des Briefes erhält Petermann Anweisungen darüber, wie die Payerschen Verdienste bei der Expedition gut herauszustellen sind, in welcher Art an den Kaiser von Österreich und an den Großherzog von Weimar zu schreiben ist. Dann heißt es: "Aber Allerwichtigstes können Sie für mich dh (durch, rak) einen entsprechenden Brief an eine geeignete Zeitung in Amerika wirken. Sie begreifen; denn Sie kennen ja meine Pläne."

Tief blicken läßt auch der Brief, den Payer einige Tage später folgen läßt: Hier verabredet er mit Petermann die Vorgehensweise, die ihm die Verleihung eines "Comthurkreuzes" sichern soll: "Sie begreifen, ich will von Österreich jetzt kein Ritterkreuz mehr, keinen Leopoldorden, sondern nur ein Comthurkreuz". (Gemeint ist hier offensichtlich die Verleihung eines Adelprädikates.)

**Fußnote 14-7:**

Weyprecht und Graf Wilczeck hatten für 1880 eine Überwinterung auf Nowaja Semlja geplant (Weyprecht-Petermann, 20. Sept. 1878). Dieser Plan kam nicht zur Ausführung.

**Fußnote 14-8:**

Nicht nur Payer hat das behauptet. Verschiedene Autoren haben versucht, Petermanns Hypothesen so zu beugen, daß sie mit der Wirklichkeit verträglich wurden. Interessant ist, wie Friedrich v. Hellwald, der in seinem Opus zur Polarforschungsgeschichte durchaus nicht zimperlich mit der Wahrheit umgeht, dieses Problem gelöst hat (HELLWALD, 1881):

"... Immerhin wird selbst der eifrigste, glühendste Anhänger des verblichenen Geographen bei dem heutigen Stande der Polarforschung sich nicht mehr verhehlen dürfen, daß in einzelnen Punkten Petermann, dessen Wissen jenes manches seiner Schmäher (wie z.B. Wilfrid de Fonvielle) unvergleichlich überragte, im Irrthum befangen, ja daß seine Grundanschauung der arktischen Geographie, die Annahme eines schiffbaren eisfreien Polarmeres, wahrscheinlich eine falsche war. Die Gerechtigkeit des Geschichtsschreibers muß aber zugleich laut verkünden, daß gerade dieser Irrtum ein überaus glücklicher gewesen, denn ihm, bloß ihm allein entsprang die Thätigkeit, welche sich seit 1868 innerhalb des Polarkreises entfaltete. ..."

**Fußnote 14-9:**

Payer nahm noch im Jahre 1874 seinen Abschied vom Militär. Angesicht seines Karrierestrebens und der Tatsache, daß er ein Protegé des Kriegsministers war, eine erstaunliche Handlung. Angeblich soll in Offizierskreisen die Ansicht verbreitet gewesen sein, daß Payers Schlittenreise auf Franz Joseph Land eine Erfindung war (MÜLLER, 1956, S. 162). Daß ein Mensch die von Payer beschriebenen Strapazen hätte aushalten können, wurde angezweifelt, womit Payer seinen eigenen, zu Übertreibungen neigenden Schilderungen zum Opfer gefallen war. Payer zog sich schon Ende 1874 von der aktiven Polarforschung zurück, sagte seine geplante Vortragstournee ab, nachdem er von einer Reise nach London, die er auf Einladung der RGS unternommen hatte, zurückgekehrt war. Im Frühjahr 1875 war er stark mit der Arbeit an seinem Buch befaßt. Nach Beendigung des Buches, 1876, betätigte er sich überwiegend als Maler. Den ihm angetragenen Posten als Sekretär der geographischen Gesellschaft in Wien füllte er nicht aus. (MÜLLER, 1956; Briefw. Petermann-Payer bis Mai 1878, AHHVGG; Petermann-Hochstetter bis März 1876, AHHVGG; zu Payers Schaffen als Maler vergl. MÜLLER, 1956, S. 165.)

**Fußnote 14-10:**

Weyprecht äußerte sich sehr zufrieden über die Eigenschaften der *Tegetthoff* und pries den Konstrukteur des Schiffes, Georg Claussen. Auch der Hamburger Schiffshändler Richers, dem schon Koldewey sich verpflichtet fühlte, wird lobend erwähnt. (AfS, 1872, S. 257, zu Ausrüstungsdetails vergl. AfS, 1872, S. 228.)

Zu einer regelrechten Affäre kam es in bezug auf die Bremerhavener Lieferanten, denen Weyprecht vorwarf, hinter der Maske der Ehrbarkeit unsolide Geschäfte zu betreiben. Diese Sache, die Niederschlag in der Lokalpresse fand, hatte aber mit dem Bau der *Tegetthoff* nichts zu tun, so daß die Behauptung in HELLWALD, 1881, die *Tegetthoff* sei "um übermäßig theures Geld" erbaut, aus einer anderen Quelle stammen muß.

Gegen über Petermann hat sich Rosenthal zum Baupreis und zur Auftragsvergabe der *Tegetthoff* wie folgt geäußert (24.1.1872; AHHVGG):

"Von Weyprecht hatte gestern einen Brief worin er mir unter Ausdruck seines tiefsten Bedauerns mittheilt, daß er vor Empfang meines Briefes, schon telegraphisch mit Tecklenborg abgeschlossen habe. Wenn die Dimensionen nach der

Weserzeitung richtig sind -104' lang - 11' tief & 22' breit, so bedaure dieses im Interesse der Sache, jedoch nach dem Preise zu rechnen sollten die Dimensionen bedeutend größer sein. Ein solches Schiff nach den obigen Dimensionen würde allerhöchstens 22 bis 24.000 rc kosten wozu ich gern hundert solcher Schiffe bauen würde doch genug davon, nur eines ist mir ärgerlich daß meine Concurrenten sich meiner Erfahrungen in der Construction (die auflaufende Boogform) zu nutzen machen und solche colossalen Schnitte machen ohne jemals das Geringste im Interesse der Sache gethan zu haben. ..."

Da die Dimensionen der *Tegetthoff* tatsächlich größer als von Rosenthal angenommen waren (Länge in der Wasserlinie: 111'; Raamtiefe: 12'6"; Breite auf den Planken: 24'), dürfte der Baupreis von 31.500 Talern (ohne Maschine und Sonderausrüstung) gerechtfertigt gewesen sein (AFS, 1872, S. 139).

## Kapitel 15

### Entwicklung des Vereins für die deutsche Nordpolarfahrt 1871-1875.

#### Erste Initiative zu einer erneuten deutschen Expedition nach Ostgrönland

##### Vorbemerkung zur Quellenlage:

Wenn nicht anders erwähnt, liegt dem vorliegenden Kapitel das Aktenmaterial der Geographischen Gesellschaft in Bremen zugrunde (StA HB; 7,1023). Insoweit gilt auch hier die Vorbemerkung zu Kapitel 9.

In § 1 seiner Satzung von 1870 hatte sich der Verein für die deutsche Nordpolarfahrt in Bremen (hier stets abgekürzt als Polarverein bezeichnet) die Fortsetzung der Polarforschung als Aufgabe vorbehalten. Bei dem Notenwechsel des Polarvereins mit dem Berliner Comité für die Nordpolarfahrt war seitens der Berliner der Wunsch nach baldiger Ausrichtung neuer Expeditionen deutlich geworden. (Vergl. Kap. 12.)

Auch Bastian und Dove hatten, als sie letztlich ihren schon so gut wie zugesagten Beitritt zum Polarverein verweigerten, in der Begründung ihrer Entscheidung angedeutet, daß das Fehlen neuer Polarforschungsprojekte hierbei mitbestimmend gewesen sei. Die Interpretation dieses Ablehnungsschreibens durch den Polarverein lautet wie folgt (Protok. der 19. Vers. des Polarvereins v. 22. Juli 1871):

"Es erfolgte die Verlesung eines Briefes des Vorstandes der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, welcher in Bezug darauf, dass die jetzige Organisation für die zunächst vorliegenden Zwecke genügend erscheine, sich dahin aussprach, dass erst für den Fall der Projektierung einer neuen Expedition auf die vorgeschlagene neue Organisation zurückzukommen sein dürfte und somit von dem Eintritt von Vorstandsmitgliedern der genannten Gesellschaft für jetzt abzusehen sei. Man schloss sich dieser Ansicht an und fasste den Beschluß, dass auf eine Umgestaltung des Vereins zu verzichten sei. Wenn eine neue Expedition geplant werden sollte, so werde jedenfalls das Projekt der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin zur Begutachtung vorzulegen sein."

1871 wußte man in Bremen und Hamburg, sofern man hier an einer Zukunft des Polarvereins und der Polarforschung interessiert war, daß man ohne die Unterstützung der Berliner Wissenschaftsprominenz auf eine effektive Fortsetzung der Polarforschung nicht rechnen konnte.

Im August 1871 war Lindeman kurz entschlossen zu einer multidisziplinären Wissenschaftler-Tagung nach Edinburgh gereist, wo er auf Copeland traf und sich ihm anschloß (2.-10. Aug., Versammlung der "British Association of Science"). Anschließend an die Tagung besuchte er noch London.

Aus England brachte Lindeman den Eindruck mit, daß man hier für die deutsche Ostgrönland-Expedition den größten Respekt hegte, die Ostgrönlandforschung für sinnvoll und zukunftsreich hielt. (Vergl. verschiedene Artikel Lindemans, Weserzeitung 4., 5., 6. Sept. 1871. Lindeman hat auf dieser Reise einige wichtige Bekanntschaften gemacht, an die er später vorteilhaft anknüpfen konnte.)

In relativ vertrautem Ton berichtete Lindeman von seinem Aufenthalt in England und Schottland an Petermann, wobei er durchblicken ließ, daß man sich in Bremen mit der Idee einer weiteren Ostgrönlandexpedition befaßte. Falls besagter Brief (13. Sept. 1871) den Sinn hatte, Petermann für diese Planung zu gewinnen, erreichte er seinen Zweck nicht. Petermann reagierte nämlich in bezug auf eine Mitarbeit bei Grönlandforschungen desinteressiert. Seine persönlichen Bestrebungen galten den Forschungen in Gebieten östlich von Spitzbergen (Petermann-Lindeman, 16. Sept.; Fußnote 15-1).

Auf der 22. Versammlung des Polarvereins am 12. September 1871 stand die Fortsetzung der Ostgrönlandforschungen für 1872 auf der Tagesordnung. Es wurde beschlossen, diesbezüglich konkretere Planungen einzuleiten. (Eine Pressemeldung über diese Versammlung wurde an 16 Redaktionen verschickt.)

Am 19. Oktober wandte Lindeman sich an Deegen (Berliner Comité für die deutsche Nordpolarfahrt):

"Was die wieder naturgemäß auflaufende Idee einer Fortsetzung der Polarforschungen betrifft, so haben wir dafür gehalten, - eingedenk der Zuschrift der geogr. Gesellschaft in Berlin s. Vereinsprotokolle v. 22. Juli etc., daß wir uns erst dann mit den Berliner Kreisen in Verbindung setzen wenn bestimmte Vorschläge vorliegen. In letzter Versammlung (11. Okt., rak) war Kapt. Koldewey anwesend und hat derselben die Vorlage eines in allgemeinen Umrissen entworfenen Planes zur Fortsetzung der Forschungen und Entdeckungen in Ostgrönland in Aussicht gestellt." Im weiteren berichtete Lindeman, daß man in England von der Idee der Ostgrönlandforschung aufrichtig beeindruckt gewesen wäre und diese sicher gerne auch aufgreifen würde, wenn man sähe, daß die Deutschen hier keine Fortsetzung planten. Die Kosten einer 1872/73 zu unternehmenden neuen deutschen Expedition schätzte er auf 20.000 Taler, wobei er als eventuellen Zuwendungsgeber die Humboldt Stiftung in Erinnerung brachte (10.000 Taler), ansonsten aber davon ausging, daß die Kosten nicht über Sammlungen, sondern aus Reichsmitteln gedeckt werden müßten.

Ein Brief Lindemans an Bastian (23. Okt.) in derselben Angelegenheit ist im wesentlichen dem an Deegen ähnlich. Sehr schön variierte er hier den Wink mit der englischen Konkurrenz, wenn er einfließen ließ, daß man es in England für ausgemacht hielt, die Deutschen würden die aussichtsreichen Forschungen in Ostgrönland fortsetzen. Allerdings mußte er in diesem Brief bedauernd erwähnen, daß es erneut zum öffentlichen

Streit mit Petermann gekommen war, mithin einen Umstand zugeben, der der Sache abträglich war (Fußnote 15-2).

Der in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Plan Koldeweys ging mit Begleitschreiben vom 25. Oktober 1871 bei Lindeman ein (Fußnote 15-3). Klar wird in diesem Plan die Bedeutung einer längerfristigen Ostgrönlandforschung für verschiedene Fachwissenschaften erkannt und das ganze Projekt als wichtiger Beitrag zu den internationalen Bestrebungen zur Lösung der Polarfrage eingeordnet. ("...worunter ich eigentlich weniger die zufällige Erreichung eines mutmaßlichen Punktes als vielmehr die klare Erkennung der in den arktischen Gegenden obwaltenden Verhältnisse und Naturgesetze verstehe, ...")

Am Beispiel der Meteorologie stellte Koldewey die Wichtigkeit von simultanen Beobachtungen in verschiedenen Gebieten der Arktis heraus. (Diese Idee wurde ab 1875 von Weyprecht verbreitet und steht auch heute noch mit dessen Namen in Verbindung.) Die Wichtigkeit von Beobachtungsstationen vor allem in höheren Breiten (u. speziell an der Ostküste Grönlands) für die Beantwortung von fundamentalen meteorologischen Fragestellungen wurde ausführlich von Dove auf einer Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde am 6. Januar 1872 dargelegt. (Bemerkung zur Gesellschaft für Erdkunde siehe Fußnote 15-4. Der Koldeweysche Planungsentwurf vom 25. Oktober 1871 in Umschrift s. Anhang 61-63.) Koldewey hielt die Forschungen, die sich auf die Fjorde und auf das Innere von Grönland beziehen, sowie die Verfolgung der Küstenlinie nach Norden für gleichbedeutend; er machte aber ausdrücklich klar, daß diese Aufgaben getrennt angegangen werden müssen. Wohl unter dem Eindruck des geringeren logistischen Aufwandes, schlug er vor, zunächst mit der Explorierung der Fjordsysteme zu beginnen. Eine Überwinterung als Bestandteil der Expedition hielt er für unbedingt notwendig, sowohl wegen der dadurch zu gewinnenden meteorologischen Meßreihen, als auch zur Ausnutzung der Zeit für Forschungsexkursionen.

Koldewey Plan wurde zunächst den Mitgliedern des Polarvereins zu Begutachtung übergeben, bevor er nach Berlin verschickt wurde. Hier sei nur die ausführliche Stellungnahme Börgens erwähnt, in der die Koldeweyschen Vorschläge noch präzisiert und ausgebaut werden. (Börgen-Polarverein, Leipzig, 4. Nov. 1871; eine korrigierte oder überarbeitete Fassung des Planes war leider nicht zu ermitteln.)

Koldewey teilte Lindemann allerdings am 6. November 1871 mit, daß er 1872/73 kaum für eine Expeditionsteilnahme zur Verfügung stehen würde, da seine Aufgaben an der Seewarte zu umfangreich geworden waren. (Es gibt Anzeichen dafür, daß man das in Bremen schon ahnte und Sengstacke als Expeditionsleiter in Betracht zog.) Überdies hatte Freedens ihm eine Festanstellung an der Seewarte angeboten:

"Es hieße meine ganze zukünftige Lebensstellung aufzugeben, wollte ich dies Anerbieten Freedens ausschlagen um der noch nicht einmal sicheren Aussicht, im nächsten Jahre eine Expedition nach Ostgrönland zu

führen. Der Verein kann mir keinerlei Garantie für die Zukunft bieten, und so ungeheuer gerne ich auch die Forschungen in Ostgrönland fortsetzen würde, so muß ich doch vor Allem dafür sorgen, mir eine Stellung zu sichern, damit ich später nicht betteln muß. Ist die Seewarte erst Reichsinstitut, so wäre es sehr leicht möglich, daß ich dann für eine arktische Reise Urlaub bekomme."

Koldewey teilte ferner mit, daß er für das Wintersemester Meteorologie bei Dove in Berlin "hören" möchte und unter dessen Aufsicht die Bearbeitung der "Nordpolmeteorologie" geplant sei.

Neben den vielen Aufgaben, die zwischen Oktober und Dezember 1871 auf dem Polarverein lasteten, auch die Vertragsverhandlungen mit Brockhaus fallen in diesen Zeitraum (Vertragsabschluß Ende Nov.), kam es zu einer weiteren Belastungsprobe. Koldewey und Freeden hatten nach den massiven öffentlichen Angriffen Petermanns gegen Koldewey und die 2. deutsche Nordpolarfahrt ihren Austritt aus dem Polarverein angedroht, falls man Petermann nicht ausstoßen würde. (Koldewey, Freeden an den Polarverein, 30. Okt. 1871; Petermann hatte der Expedition wissenschaftliche und seemännische "Impotenz", Verschwendung von Mitteln u.ä. nachgesagt.) Außerdem war bekannt geworden, daß Petermann mit vereinseigenen Publikationen Handel mit englischen Verlagen betrieben hatte, ohne die Einnahmen an den Polarverein abzuführen. Dem Begehren Freedens und Koldeweys standen Börgen, Pansch und Copeland zustimmend gegenüber (Börgen an Polarverein, Ende Oktober 1871), hingegen Schumacher behauptete, daß der Beschluß Petermann auszustoßen, den Austritt von Mosle und Albrecht zur Folge haben würde. Schumacher vertrat seinerseits die Ansicht, daß für den Ausschluß Petermanns keine juristische Grundlage vorhanden sei. In der Tat gaben jedenfalls die Vereinsstatuten eine solche nicht an die Hand. Die obigen Angaben stammen, soweit nicht anders vermerkt, aus einem langen Brief, den Lindeman mit Datum vom 8. November an Mosle nach Berlin schickte, erkennbar die Reflektion vertraulicher Sitzungen vom 6. und 7. November. Hier erfährt man auch, daß Lindeman, Hartlaub und Finsch sich mit Koldewey und Freeden solidarisch erklärten. Der Grund für den Sinneswandel Schumachers, verglichen mit seiner Ansicht vom März 1870, dürfte sich darin erschöpfen, daß zu dem damaligen Zeitpunkt eben noch keine Vereinsstatuten existierten.

Auch Weyprecht und Payer waren überraschend in Bremen angekommen: Payer, um sich um ausgleichende Gespräche zu bemühen, Weyprecht zur Besichtigung der *Germania*. (Vergl. Kap. 14 und Fußnote 15-5, wo der oben erwähnte Brief Lindemans vom 8. Nov. im vollen Wortlaut wiedergegeben wird. Die Wiedergabe dieses Briefes verfolgt speziell das Ziel, die damalige Stimmung im Polarverein authentisch zu dokumentieren.)

Letztlich wurden sowohl an Freeden/Koldewey, als auch an Petermann abmahnende Schreiben verschickt (14. Nov. 1871). Die Befürchtung Hartlaubs, Koldewey könnte seine Mitarbeit an der Herausgabe des Expeditionswerkes an die Bedingung knüpfen, Petermann aus dem Polarverein auszustoßen, hatte Koldewey schon zuvor als gegenstandslos zurückgewiesen (Koldewey an Hartlaub, 4. Nov.)

Der gordische Knoten wurde dadurch zerschlagen, daß man Petermann dazu veranlassen konnte, sich in einer öffentlichen Generalabrechnung so auszudrücken, als würden die strittigen 3.000 Taler noch für Polarforschungszwecke zur Verfügung stehen. Das liest sich im Original wie folgt (PGM, 1871, S. 466):

"Wie oben erwähnt, ist die Restsumme dieses Reservefonds, 3.000 Thlr. bereits im vorigen Winter für die größere Expedition unter Weyprecht und Payer in 1872 bestimmt, und die Bereithaltung zur Auszahlung sofort nach ihrer kürzlich erfolgten Rückkehr, wo sie sich beide als Führer einer solchen wissenschaftlichen Expedition ausserordentlich bewährt haben, an maassgebender und offizieller Stelle von mir angezeigt worden. A. Petermann. Gotha, 25. November 1871. "

Dieser Betrag ist, soweit recherchiert werden konnte, nie an die Österreichische Expedition ausgezahlt worden. (Vergl. z.B. "Rechnungs-Abschluß des Comités für die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, Wien 1874. Im Selbstverlage des Comités"). Weyprecht und Payer gaben Petermann bei seinem Scheinmanöver zumindest durch ihre Passivität Hilfestellung (Fußnote 15-6).

Petermann hat zwar bis zu seinem Tode, 1878, noch sehr viel zur Polarforschung publiziert, aber ab Ende 1871 konnte er in keine Expedition mehr aktiv bestimmend eingreifen. Er selbst schätzte zu diesem Zeitpunkt seinen Einfluß offenbar als sehr bedeutend ein, wie ein Brief an Mosle vom 23. Januar 1872 vermuten läßt:

"...ersuche ich Sie recht dringend, mit dem Schiff Germania nichts vorzunehmen, ohne auch mir es rechtzeitig wissen zu lassen. Auch die Verkaufssumme von der Segeljacht (die Grönland stand zum Verkauf, rak) möchte ich nicht ohne meine ausdrückliche Zustimmung für irgend einen anderen Zweck verwendet sehen, als den der Fortsetzung arktischer Entdeckungsreisen. Wenn Sie vielleicht ein unnötig luxuriöses Werk aus den verhältnismäßigen geringen Resultaten der 2. Expedition zu machen wünschen, so mögen Sie das tun, ... , aber den vollen Erlös der Segeljacht, den Dampfer Germania und das gesammte vorhandene Inventar möchte ich für meine Person ausschließlich zur Fortsetzung der jetzt so aussichtsvollen Forschungen verwendet sehen. Ich ersuche daher dringst auch nicht einen Pfennig zu anderen Zwecken verwenden zu lassen."

Nachdem auf der 23. Versammlung des Polarvereins (13. Nov. 1871) die Wichtigkeit der Fortsetzung der Polarforschungen nochmals ausführlich diskutiert worden war, wurde Koldeweys Plan für eine neue deutsche

Ostgrönlandexpedition am 30. November an den Vorstand der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin zur Begutachtung eingereicht.

Aus der Antwort, die erst Mitte März 1872 in Bremen einging:

"Nach reiflicher Erwägung glauben wir indessen, unser Urtheil über den Plan bis dahin suspendieren zu müssen, bis das jetzt in der Herausgabe begriffene Werk über die Ergebnisse der letzten deutschen Nordpolar-Expedition uns im Druck vorliegt: dann erst wird sich entscheiden lassen, ob die Ergebnisse jener Expedition die Wiederaufnahme des früheren Planes zweckmäßig erscheinen lassen. ..." Immerhin wurden dem Polarverein "die Hälfte der diesjährigen Zinsen" aus der Carl Ritter Stiftung, 200 Taler, als Beitrag für die Werkherausgabe zugesprochen. Der Brief war unterzeichnet von Dove, Bastian und Deegen.

In Beantwortung des oben zitierten Schreiben durch den Polarverein Anfang April 1872 dankte man für die Zuwendung und erklärte sich mit den Ablehnungsgründen einverstanden.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang nicht nur die Verzögerung der "Begutachtung" durch die Gesellschaft für Erdkunde (es ging schließlich um eine Expedition, die 1872 ausgeführt werden sollte), auch dessen Ablehnungsgründe sind äußerst fadenscheinig. Im Januar 1872 waren die Ergebnisse der deutschen Ostgrönlandexpedition relativ gut zu übersehen, jedenfalls gut genug, um damit die Fortsetzung der Forschungen motivieren zu können. Außerdem brachte der Plan Koldeweys zusätzlich neue wissenschaftliche Gesichtspunkte ins Spiel. Aber auch das widerstandslose Einlenken des Polarvereins verblüfft. Aus diesen Vorgängen kann nur geschlossen werden, daß es den Beteiligten mit der Ausrichtung einer neuen Expedition nicht wirklich ernst war. Inwieweit bei der Aktion der Wunsch des Polarvereins eine Rolle gespielt hat, die Berliner an sich zu binden, oder gar das Gefühl, den Aktivitäten der Österreicher paroli bieten zu müssen, läßt sich nicht mit Bestimmtheit ermitteln.

Die Tätigkeiten des Polarvereins sind bis zum Jahresende 1874 von der Fertigstellung des Expeditionswerkes geprägt. (Vergl. Kap. 12.) Betont werden muß, daß Lindeman den Verein nicht nur geschickt durch die schwere Krise 1871/72 gesteuert hatte, sondern sich auch anschließend als die integrierende und motivierende Kraft erwies. Der Schriftwechsel, seine Zeitungsartikel und die Versammlungsprotokolle spiegeln die Aufmerksamkeit, mit der er die weltweiten Polarforschungsaktivitäten registrierte. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Beachtung, die er den Bestrebungen für neue Expeditionen in England und in Schweden widmete. Die ersten konkreten Pläne zu der geplanten englischen Expedition (die von Nares u. Markham, 1875/76, durchgeführt wurde) brachte er im Februar 1873 zur Diskussion.

Neben dem Fortgang Dr. Schumachers, der im Frühjahr 1872 den Posten eines Ministerresidenten in Bogota, Kolumbien, übernahm, und der unvermeidlichen Verlagerung der Aktivitäten Freedens und Mosles nach

Berlin zur Wahrnehmung ihrer Reichstagsmandate (ab Frühjahr 1871), gab es unter den Sympathisanten und Mitgliedern des Polarvereins weitere personelle Entwicklungen.

Lindeman wurde, insbesondere auf das Betreiben Börgens, 1871 von der Leipziger Universität zum Dr. phil. promoviert. (Als wesentliche Promotionsleistung wurde seine Arbeit "Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte ..." gewertet; eine Würdigung dieser Arbeit s. BARTHELMEß, 1989, S. 26.)

Koldewey war, wie schon angedeutet, ab 1871 fest an die Seewarte gebunden, wo er ab 1875 als Leiter der 2. Abteilung (nautische Instrumente) fungierte.

Sein Mentor, Wilhelm von Freeden, zog sich, nachdem die Seewarte am 9.1.1875 zum Reichsinstitut der kaiserlichen Admiralität umgewandelt worden war, ganz von der norddeutschen Küste zurück und siedelte nach Bonn um. (Die nautische Fachzeitschrift HANSA redigierte er noch bis 1881, vergl. HORN, 1968, S. 20, wo Horn keinen Hehl daraus macht, daß nach seiner Auffassung Freeden durch Neumayers Intrigen diskreditiert wurde.)

Neuer Leiter der Seewarte wurde Georg Neumayer, der zwischen 1872 und 1875 den eigens für ihn geschaffenen Posten eines Hydrographen der Admiralität in Berlin innehatte. Neumayer und Freeden hatten 1871 gemeinsam den Übergang der Seewarte zu einem Reichsinstitut betrieben, sich aber im Frühjahr 1872 überworfen (HORN, 1968, S. 18/19, auch HORN, 1972).

Börgen, der vom 1.1.1871 bis zum Jahresende 1873 eine Assistentenstelle an der Sternwarte Leipzig innehatte, war mit Wirkung vom 1.1.1874 zum Vorstand des zu errichtenden Marineobservatoriums in Wilhelmshaven ernannt worden. Er beteiligte sich an der von der Reichsmarine ausgerichteten Expedition in die Ozeane der Südhemisphäre bei der Beobachtung des Venus-Durchganges auf den Kerguelen (Abreise Frühsommer 1874; B. war der wissenschaftliche Fahrtleiter des 1. Fahrtabschnittes, GAZELLE, 1889, Band 1, S. 30.)

Copeland bekleidete ab Jahresbeginn 1871 eine Assistentenstelle an der Sternwarte in Dublin. Auch er begleitete 1874 eine Expedition zur Beobachtung des Venus-Transits. (In DGB, 1877, S. 57 findet sich hierzu ein Bericht.)

Hegemann fand nach Fahrtzeit beim NDL zunächst als "Hilfsarbeiter" (4. April, 1875) und ab 1889 als Assistent Beschäftigung an der Seewarte.

Hildebrandt trat in die Kaiserliche Marine ein und hatte hier 1873 den Rang eines Leutnants inne.

Die anderen Steuerleute Bade, Tramnitz und Sengstacke waren noch als Seeleute in der Kauffahrteischiffahrt beschäftigt.

Bade hat später versucht, mit Arktistourismus Geld zu verdienen (BARTHELMEß, 1989, S. 65; hier finden sich auch weitere Angaben zu Bades Agitation für eine kommerzielle Nutzung arktischer Ressourcen. Klaus Bartelmeß hat eine "kommentierte Bibliographie zur Biographie Kapitän

Wilhelm Bades" erstellt, die fast 70 Titel enthält; erschienen in "Mitteilungsblatt der Polarphilatelie e.V., Heft 110, 1/1991.)

Sengstacke, der sich im Kreise des Polarvereins außerordentlicher Wertschätzung erfreute, war zur Teilnahme an einer 3. deutschen Polarexpedition bereit (zu Sengstackes Kommando auf dem Dampfer *A.E. Nordenskiöld*, der 1879 via Beringstr. der *Vega* von Nördenskiöld entgegenlaufen sollte, aber vorher strandete, vergl. PGM, 1880, S. 64-66).

Tramnitz kam 1875 bei der Strandung des NDL Dampfers *Deutschland* ums Leben.

Laube war bereits kurz nach der Rückkehr der Expedition einem Ruf nach Prag gefolgt, wo er eine Professur als Geologe übernahm.

Buchholz, der in Greifswald zum Professor der Zoologie avancierte, befand sich zwischen 1872 und 1875 auf Forschungsreise in Westafrika.

Auf der Versammlung des Polarvereins am 13. März 1875 wurde eine Änderung der Statuten beschlossen. Waren die alten Statuten darauf ausgerichtet, die Auswertung der 2. deutschen Nordpolarfahrt sicherzustellen (mit der vollständigen Herausgabe des Expeditionswerkes am Jahresende 1874 war die Auswertung abgeschlossen), sollten die Statuten jetzt der Aufgabe, neue Forschungsreisen zu organisieren, angepaßt werden. Die wesentliche Änderung der Statuten betraf die Paragraphen 1 und 2:

"§ 1. Der Verein hat seinen Sitz in Bremen und verfolgt den Zweck, geographische Forschungen im Allgemeinen, sowie Erweiterung der Kenntnis der Polarregionen im Besonderen, und zwar zunächst der nördlichen, zu fördern und darauf gerichtete Bestrebungen zu unterstützen.

Durch Conclusum des Senates der Freien und Hansestadt Bremen sind dem Verein die Rechte einer juristischen Person erteilt.

§ 2. Der Verein versucht seinen Zweck zu erreichen:

- a) durch die Anregung, die Unterstützung und die Leitung von Entdeckungsreisen;
- b) durch Verwerthung des auf solchen Reisen gewonnenen wissenschaftlichen Materials, namentlich durch Veröffentlichung der Ergebnisse derselben, sowie durch die Herausgabe sonstiger geographischer Schriften;
- c) durch Anknüpfungen und Unterhaltung von Verbindungen mit Personen und Corporationen im In- und Auslande;
- d) durch Veranstaltung geographisch wissenschaftlicher Vorträge seitens bedeutender Reisender und sonstiger dazu geeigneter Personen."

Den mit dieser Satzungsänderung in Verbindung stehenden Bemühungen des Polarvereins, eine 3. deutsche Polarfahrt zu etablieren, ist das folgende Kapitel gewidmet.

## Zusammenfassung des 15. Kapitels

Ende 1871 beschloß der Bremer Polarverein, die Planung zu einer neuen Ostgrönlandexpedition einzuleiten. Der Plan, den Carl Koldewey daraufhin Ende Oktober 1871 vorlegte, war insofern bemerkenswert, als er zukünftige Entwicklungen der methodischen Ausrichtung der Polarforschung vorwegnahm. Bezogen auf die Meteorologie, regte er eine internationale Kooperation zu simultanen Beobachtungen in verschiedenen Gebieten der Arktis an.

Koldeweys Plan, der der Gesellschaft für Erkunde zu Berlin zur Begutachtung überwiesen worden war, bekam nicht das gewünschte Placet. Ohne inhaltlichen Kommentar, mit auffälliger zeitlicher Verzögerung, wurde der Plan mit der Begründung beiseite gelegt, daß man zunächst die Druckfassung des Werkes zur 2. deutschen Nordpolarfahrt vorzuliegen haben wünschte. Dieser Entschluß der einflußreichen Berliner Organisation wurde in Bremen widerspruchslos akzeptiert.

Die Zeit zwischen 1872 und 1874 war geprägt durch eine Konsolidierung des Polarvereins auf internationalem Niveau. Ursächlich für diese positive Entwicklung war, neben der kompetenten publizistischen Tätigkeit Moritz Lindemans, der auch de facto die Vereinsgeschäfte führte, die loyale Zusammenarbeit der verschiedenen, an der Publikation des Expeditionswerkes beteiligten ehemaligen Expeditionsmitglieder, die selbst zum Teil umfangreiche berufliche Aufgaben wahrzunehmen hatten. Herauszustellen ist auch die Leistung und der Einsatz der Bremer Gelehrten Otto Finsch, Franz Buchenau und Gustav Hartlaub bei der Redaktion und der Bearbeitung des wissenschaftlichen Teiles der Expeditionspublikation. (Vergl. Kap. 12.)

Im Frühjahr 1875 wurden die Statuten des Polarvereins seinem Ziel, der Ausrichtung neuer Polarexpeditionen, angepaßt.

## Fußnoten zu Kapitel 15

### Fußnote 15-1:

Dieses war der letzte halbwegs vertraute Briefwechsel zwischen Lindeman und Petermann. Offenbar hatte Lindeman zu diesem Zeitpunkt beschlossen, Petermans vorangegangene Escapaden zu vergessen. Nach den Anwürfen, die Petermann im Zusammenhang mit der Rückkehr der *Weyprecht/Payer-Erkundungsfahrt* gegen die 2. deutsche Nordpolarfahrt richtete, kam es zum endgültigen Bruch zwischen den beiden. Darüber können auch einige später gewechselte (1874/75), im versöhnlichen Ton gehaltene Briefe nicht hinwegtäuschen. (Zu Lindemans Meinung über Petermann vergl. dessen Nachruf, DGB, 1878, S. 250-255, oder Brief an Mosle v. 21. Nov. 1871, wo es u.a. heißt: "Petermann hat nichts als die Befriedigung seines Ehrgeizes und das geschäftliche Interesse seiner 'geogr. Mitth.' im Auge.")

### Fußnote 15-2:

In einem Schreiben Lindemans an Mosle (14. Nov. 1871) heißt es z.B. in bezug auf die Finanzierung der Publikation zur 2. deutschen Nordpolarfahrt: "Die Subscription in Bremen, wozu alles vorbereitet war, ist durch die Streitigkeit vorläufig unmöglich geworden. Die Bittschriften an Corporationen pp sollen aber doch abgehen...."

### Fußnote 15-3:

Brief Carl Koldeweys an Moritz Lindeman (Bremen), datiert Hamburg den 25. Oct. 1871. (Leider ist der Brief ungemein flüchtig geschrieben. Einige der Unklarheiten sind offensichtlich auf Auslassungen u. dergl. zurückzuführen.)

Briefkopf: Verein für die deutsche Nordpolarfahrt.  
Vermerk von Lindemans Hand: Eingeg. d. 26. Oct. 71.

Lieber Lindeman!

Beifolgend erhältst (zwh) Du Plan. Lies ihn durch, redigire ihn, laß ihn abschreiben, und schicke Copie schleunigst an Freeden, Pansch und Börgen. Die Urtheile dieser 3 Herren sind meiner Ansicht nach vorher (zwh) nothwendig, bevor der Verein in Bremen darüber berathen kann. Bis dahin kann die Sache vertraulich behandelt werden. Nachher mag der Verein damit machen, was er will, aber wie gesagt nicht cher an Petermann, wie an die geogr. Gesellschaft in Berlin. Ich vertraue Dir dies an. Kostenanschlag ist sehr roh; mir fehlen die genauen Daten, bedarf also einer Revision nach Rücksprache mit Albrecht.

Weyprecht gestern hier (von Trömsö kommend, nach Abschluß der Erkundungsfahrt die er zusammen mit Payer auf der *Isbjörn* in die Barents See durchgeführt hatte, vergl. Kap. 13; rak), Payer kommt über Land und wird erst Anfang Nov. eintreffen. Weyprecht gestern Abend noch nach Gotha abgereist. Offenes Polarmeer ist nicht bis so ..... offenes Wasser, denn kleines und loses Eis, in das man wegen später Jahreszeit nicht wohl eindringen konnte. Meer flacht sehr ab, alle Anzeichen deuten auf Land gegen Norden, doch nirgends etwas gesehen. Auf Hopeinsel gewesen. Lothungen und Temperaturmessungen äußerst werthvoll, einige Aufnahmen in Südostspitzbergen und Hopeinsel, sonst Nischt. Weyprecht meint, mit einem Dampfer wäre es im September wohl möglich weiter vorzudringen bis Neusibirische Inseln ectr. Sie haben die Absicht, im nächsten Jahre mit Dampfer hat, Überwinterung (reflectiren auf Germania).

Das ist alle Eile (zwh). Payers Manuscript gestern erhalten. Noch zu bemerken, daß ich Heuglin gestern gesprochen habe, doch nichts besonders Neues. Sonst nichts, als daß ich richtig arbeite. Dein Carl Koldewey.

Randnotiz: Freedens Adrs in Berlin ist: Negra Jarks (zwh) Hotel  
Garni, Jerusalemstr. 37

**Fußnote 15-4:**

Die Namen "Verein für Erdkunde zu/in Berlin", "Geographische Gesellschaft in Berlin", "Gesellschaft für Erdkunde zu/in Berlin" werden sowohl in der Literatur als auch in den Schriftwechselln für dieselbe 1828 gegründete Organisation verwendet. Ihr Publikationsorgan trägt ab 1866 den Namen "Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin". Als ihr Mitbegründer hat Carl Ritter die Gesellschaft in den ersten 30 Jahren ihres Bestehens wesentlich getragen und "zur führenden geographischen Gemeinschaft der damaligen Kulturwelt erhoben". (Letzter Halbsatz zit. n. BECK, 1982, S. 110.)  
Details über die geographischen Gesellschaften, Neugründungen, Personelles, Budget, Tätigkeiten etc. berichtet regelmäßig Ernst Behm (BEHM, 1866 ff.)

**Fußnote 15-5:**

Brief Moritz Lindeman an Alexander Mosle (Berlin), datiert Bremen 8. Novbr. 1871\*

Hochgeehrter Herr Mosle!

Hierdurch erlaube ich mir, Ihnen kurz über die seit meinem letzten Schreiben an Sie in Nordpolsachen zugetragenen (zwh) Verhandlungen zu berichten. Am Montag Mittag erschien hier zu meiner größten Verwunderung Hr. Payer und Hr. Weyprecht, während nach dem Briefe den Sie von Dr. P. erhielten, wir Payer längst in Gotha und darüber hinaus vermutheten. Ersterer erschien mit dem ... Vorhaben einer allseitigen Versöhnung & Ausgleichung, Letzterer um das Schiff zu besehen. Nachdem um 3 Uhr Nachmittags zwischen Dr. Hartlaub, Payer & mir Besprechungen über dessen Mitarbeit an dem Werke & namentlich an der großen Karte stattgefunden hat, die alle gewünschten Zusagen und somit den Anschein nach ein befriedigendes Ergebnis zur Folge hatte, fand am Nachmittage die Sitzung statt. Zu derselben erklärte, beiläufig erwähnt Payer, daß er Herrn Perthes nicht ermächtigt habe, das Bild des Kaiser Franz Josef Fjords in den "Mittheilungen" (PGM, rak) zu publiciren. Dr. Hartlaub & ich haben einige Tage vorher auf unsere Anfrage von Perthes den Bescheid erhalten, "daß er von Payer zu dieser Publikation ermächtigt sei".

Bezüglich der Koldewey-Petermannschen Differenz stellte Payer an uns das Anmuthen, daß wir in der "Hansa" erklären möchten, wir hätten damals Dr. P. die 3.000 rh zu Polarforschungszwecken zur Disposition gestellt. Indessen wurde ihm, namentlich von Dr. Schumacher erwidert, daß wir bei der Wahrheit bleiben müßten, daß wir aber gern den Sachverhalt, so wie er sich aus dem damals aufgenommenen Protokoll, sowie aus unserem damals an Dr. P. erlassenen, eigens zu dem Zweck möglicher späterer Veröffentlichung abgefaßten Schreiben ergibt, nachträglich in das Protokoll aufnehmen wollten und daß Payer uns von Gotha aus Bescheid telegraphiren solle, ob Dr. P. damit zufrieden sei und Schweigen gegen Koldewey beachten (zwh) wolle. Payer acceptirte das, wobei ich noch erwähne, daß

**Briefseite 2**

wir uns bereit erklärten, speciell in "Hansa" um Aufnahme des entsprechenden Passus zu ersuchen. Payer empfing gestern Abend von Bremerhaven nach Gotha hier durchreisend, von mir auf dem Bahnhofe den betreffenden Auszug aus dem zu druckenden Sitzungsbericht. Über den Koldewey-Freedenschen Antrag wurde keinerlei Beschluß gefaßt. Auf dem Flur des Hauses, sprach Oberl. P. noch davon daß er vergessen habe zur Sprache zubringen ob man eventuell die Germania im nächsten Jahre für eine Polarfahrt an der er teilnehmen werde verchartern wolle. Herr Albrecht erwiderte daß er einen Antrag stellen möge und daß darüber

gesprochen werden könne. Ich schalte ferner ein daß Dr. Hartlaub am Sonntag auf eine Anfrage einen Brief von K. Koldewey erhalten hatte, worin dieser erklärte, daß er, auch wenn er austreten sollte, unter allen Umständen seiner Verpflichtungen gegenüber dem Werk erfüllen, uns nach wie vor Manuscripte liefern würde und daß er uns bäte, an seiner Threuhaftigkeit auch nicht eine Minute zu zweifeln. Gestern Morgen erhielt ich nun aber einen Brief von Börgen, worin dieser mir meldet, daß er von E. (Edward, rak) Whympfer in London angefertigten, in den "Mittheilungen" (PGM, 1871, Titelblatt zu Heft 11; rak) publicirten Holzschnitt des Kaiser Franz Josef Fjord auch in einer englischen Zeitschrift "Once a Week" mit der ausdrücklichen Hinzufügung: "mit Erlaubnis Dr., Petermann" erschienen sei. (Die Unstimmigkeit des Satzes entspricht der Vorlage, rak). Es ist derselbe Hr. Whympfer, mit dem ich in London wegen einer Übersetzung sprach und der mir erklärte: mit einem Verkauf der Clichés des Expeditionswerks an Blätter, die im Auslande erscheinen, könnten wir viel Geld machen. Es ist also ein Eigenthum der Expedition ohne Genehmigung des Vereins in Perthes Mittheilungen erschienen, es ist ferner ein solches in das Ausland verkauft und zwar schon vor Monaten (denn ein solcher Holzschnitt erfordert Zeit) ohne daß Dr. P. uns ein Wort mitzutheilen für der Mühe werth gehalten hat. Es bedarf wohl keines Wortes, wie unfair hiermit Dr. P. von Neuem gegen den Verein gehandelt, und wie er seine Beschlüsse und Bestimmungen vollständig mißachtet hat. Nach der Ansicht von Dr. Finsch, Dr. Hartlaub und mir ist der Verein nunmehr vollständig berechtigt und vor sich selbst verpflichtet, Dr. P. aus seinem Kreise auszuschließen oder wenigstens ihn zu ersuchen, zurückzutreten.

#### Briefseite 3

Wir hatten gestern abend Besprechung dieserhalb mit Dr. Schumacher, der uns aber mittheilte, daß seiner Ansicht nach wir gar nicht das Recht hätten, Dr. P. auszustoßen. Albrecht fügte er hinzu, sei der Ansicht die Sache ließe sich nicht anders machen, Koldewey müsse austreten. Was Herr Dr. Schumacher noch weiter hinzufügte, daß Herr Albrecht sich als der von Dr. P. bestellte Rechnungsführer der Expedition halte, war mir in Rücksicht auf das Statut des Vereins v. 19. Sept. 1870 und auf die in der Sitzung v. 1. Oct. 1870 erfolgte Wahl nicht recht verständlich. Eine Einigung zwischen uns vier wurde nicht erreicht. Wir, Dr. Hartlaub, Finsch u. ich, haben uns nun heute noch einmal besprochen und dahin geeinigt, daß wir für jetzt nicht auf dem Antrag Dr. P. um Austritt aus den Verein anzugehen bestehen, namentlich aus dem Grunde, daß uns für diesen Fall Herr Dr. Schumacher Ihren und des Herrn Albrecht Austritt bestimmt in Aussicht stellte. Dagegen halten wir es für unerläßlich Nothwendig, zur Ehre und Unabhängigkeit des Vereins, wie zur Selbstachtung, einen Mahn und Rügebrief an Dr. P. zu erlassen in welchem er aufgefordert wird, die Interessen des Vereins und des Werkes nicht ferner zu schädigen und die Beschlüsse und Bestimmungen des Vereins, denen er beigetreten ist, zu respectiren. Lassen wir dies ruhig hingehen, schweigen wir, glauben Sie nicht, daß es das Letzte ist, was uns Dr. P. bietet! Sie haben gewiß alle Ursache als Präsident des Vereins auf Dr. P. die möglichste Rücksicht zu nehmen, allein, geehrter Herr Mosle, auch auf uns drei, die wir an dem Werke unter allen Widerwärtigkeiten fortgearbeitet haben, während Dr. P. der "Leiter des Unternehmens wie er in unseren früheren Aufrufen, die jetzt satyrisch genug klingen, heißt, ihm längst dem Rücken wandte, auch auf uns haben Sie Rücksicht zu nehmen, Sie müssen uns das Gefühl bewahren, daß die Rechte des Vereins gewahrt und geschützt werden, daß dergl. Handlungen

#### Briefseite 4

wie der Verkauf jenes Blattes nach England nicht ungerügt hingehen. Schweigen wir, wie könnte es anders sein als daß Unlust zum Wirken für das Werk sich Aller bemächtigt und daß wir in unserer Thätigkeit erlahmen. Herr Dr. Hartlaub hat einen Brief entworfen, den er an Dr. P. senden will. Wir bitten Sie, bis Sonnabend früh an Dr. Hartlaub mitzutheilen, ob der Schritt Ihre Billigung findet. Die Erklärung ist maßvoll gehalten. Wir bitten daher keine Abschwächungen vorzuschlagen. Die Copie dieses Briefes, der zur Absendung bereit liegt, folgt anbei. Wir lassen den Brief bei den hiesigen Mitgliedern circuliren und holen

ihre Zustimmung ebenfalls bis Montag ein da am Montag der Brief abgehen soll. Der Antrag der Herren Koldewey und Freedon würde auf sich beruhen bleiben und dies an K. Koldewey unter dem Ausdruck des Bedauers mitzuthemen sein. Am K. Koldewey wäre zugleich die Thatsache zu melden, daß wir einen Mahn und Rügebrief an Dr. P. erlassen hätten. Der Wortlaut wäre nur Dr. Börgen vertraulich mitzuthemen. Den H.H. Copeland, Pansch, Börgen wäre von Vereinswegen mitzuthemen, daß der Verein ihnen die Versicherung gebe, Dr. P. habe keinerlei Einfluß auf die Herstellung des Werkes und der Karte, auch werde der Verein solchen für die Zukunft bei den obwaltenden Verhältnissen nicht gestatten.

Entschuldigen Sie, geehrter Herr Mosle, meinen langen Brief einem vielbeschäftigten Reichstagsmitgliede gegenüber. Ich will auch, um sogleich zu schließen, nur hinzufügen, daß Sie mit Zustimmung zu dem Briefe auch mir persönlich eine große Wohlthat erweisen würden. Es ist doch vollständig antiquirt wenn man jetzt noch, der Nordpolexpe. Angelegenheit wegen, schlaflose Nächte haben muß. Wird dieser Brief nicht genehmigt so muß ich lediglich der Pflicht moralischer Selbsterhaltung folgend- mir in einem Briefe an Dr. P. gründlich Luft machen. Ich behalte mir dann aber auch vor, diesen Brief

**Briefseite 5**

gelegentlich in einer Berliner Zeitung etwa im Feuilleton als Beitrag zu einem geographischen Charakterbild zu veröffentlichen.

Freundschaftlich und Hochachtungsvoll  
gez. M. Lindeman.

\*Bei dem Dokument, dem die folgende Umschrift entstammt, handelt es sich offenbar um eine Abschrift des Originales.

**Fußnote 15-6:**

Um der Klarheit willen sei nochmals darauf hingewiesen, daß die 3.000 Taler seinerzeit unmißverständlich von Petermann als Honorar gefordert worden waren und der Polarverein sie auch in diesem Sinne gewährte. In seinem Brief an Albrecht zur Abrechnung vom 15. Mai 1871 führte Petermann an, daß sein Privatkonto 1200 Taler "Manko" aufwies, und er auf Nebeneinnahmen angewiesen sei, um existieren zu können.\* In diesem Zusammenhang dürfte es nicht als indiskret und unsachlich angekreidet werden, wenn bemerkt wird, daß Petermann im Frühjahr 1872, in der Nähe des Gothaer Bahnhofs, ein großes Grundstück erwarb, auf dem bald darauf die "Villa Petermann" entstand. (Vergl. AHHVGG, Privatakten Petermann.)

\*Wörtlich heißt es zu seiner Einkommenssituation: "... Da ich bei meinem Gehalt von 1500 rth. auf Nebenarbeit angewiesen bin, um leben zu können, ist mir in den 6 Jahren durch die der Nordpolsache aufgewendeten Zeit und Mühe mindestens ein Nachtheil von 10.000 rth. in dieser Weise erwachsen."

## Kapitel 16

### Zu den Bemühungen um eine 3. deutsche Nordpolar- expedition ab 1874/75

Vorbemerkung zur Quellenlage wie Kapitel 15.

Der Wissenschaftsjournalist, Stenograph der Bremer Bürgerschaft und Schriftführer des Vereins für die deutsche Nordpolarfahrt, Dr. Moritz Lindeman, war in den Jahren 1874/75 zweifellos der Initiator und die treibende Kraft der weitreichenden Bemühungen zur Ausrichtung einer 3. deutschen Nordpolarexpedition.

Den Boden für eine 3. deutsche Nordpolarexpedition bereitete Lindeman schon am 28. Oktober 1874 mit einem Artikel in der "Weserzeitung" vor, der aus Anlaß der Rückkehr der *österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition* erschien. (Auch Lindeman war zu der feierlichen Begrüßung der "Österreicher" in Hamburg gewesen.) Beachtlich ist der für Lindemansche Publikationen untypische agitatorische Tenor des Artikels. In diesem wurde die neue deutsche Afrikaforschung ins Spiel gebracht, der Lindeman einen rein wissenschaftlichen Charakter beimißt, während er bezüglich der Polarforschung meint bemerken zu müssen, daß diese auch eine "praktische" Seite habe, die er in der Förderung der "deutschen Seegeltung" und Anregung des "maritimen Unternehmensgeistes" erkennt. Diese Argumentation scheint damals tatsächlich Lindemans Meinung entsprochen zu haben, wie man aus weiteren Äußerungen von ihm ableiten kann. Wieso Lindeman meinte, daß die Afrikaforschung, in Ergänzung seines Argumentes, bar jeder "praktischen" Bedeutung war, bleibt schwer verständlich. Daß der in Rede stehende Artikel, sowohl der Form als auch dem Inhalt nach, durchaus Petermanns Geschmack traf, beweist die Tatsache, daß dieser ihn, einvernehmlich mit Lindeman, in den PGM abdruckte (PGM, 1874, S. 443).

Zur Klarstellung: Im Frühherbst 1874 gab es keinen Kontakt zwischen Petermann und Lindeman. Letzterer hatte sich aber am 29. September an Dr. Ernst Behm, Perthes Verlag, u.a. mit der Frage gewandt ob eine Rezension der Werke zur 2. deutschen Nordpolarfahrt in den PGM erscheinen würde. Die Fragen an Behm beantwortete Petermann, mit einem knapp vierseitigen Brief an Lindeman am 3. Oktober: "... obgleich wir (Sie und ich) nichts mehr miteinander zu schaffen haben, will ich Ihnen gerne den Gefallen thun, und direkt antworten" (Bemerkung zu dem Schreiben siehe Fußnote 16-1).

Die zweifellos von Lindeman beabsichtigte Wiederanknüpfung einer Verbindung zu Petermann zog sich bis nach Hamburg hin. Koldewey ließ in einem Brief von 16. Oktober Lindeman wissen, daß er bereit sei, ein Friedensangebot Petermanns anzunehmen und auch Frieden einem

Ausgleich zustimme ("falls Petermann nicht wieder eine Schelmerei vor hat").

Daß Petermann so bereitwillig auf den gebotenen Kontakt einging, hatte möglicherweise nicht zuletzt damit zu tun, daß sich sein Kontakt zu Weyprecht und Payer, wie schon dargelegt (Vergl. Kap. 14.), durchaus distanziert entwickelte. Weshalb allerdings Lindeman auf Petermann zuzuging, bleibt Vermutungen überlassen, auf die einzugehen hier nicht der Ort ist.

Bevor Lindeman begann, offizielle Schritte zur Verwirklichung seiner Pläne einzuleiten, schrieb er an Mosle (7. Nov. 1874), der sich zu Reichstagsitzungen in Berlin aufhielt. Da dieser Brief, neben den Lindemanschen Vorstellungen und Motiven zur Ausrichtung einer neuen Polarexpedition, auch in subtiler Form zu seinem Verhältnis zum Polarverein und zu seinem Engagement für Bremen als Standort der deutschen Polarforschung Auskunft gibt, sei dieser hier mit geringen Kürzungen wiedergegeben:

"Sehr geehrter Herr Mosle!

In diesen Tagen hoffte ich Ihnen persönlich in Berlin meinen Dank für die Art und Weise wie Sie und G. A. (George Albrecht, rak) die schwelende Honorarfrage geordnet haben, aussprechen zu können, indessen durch die ewigen Bürgerschaftssitzungen bin ich wiederum an der lange beabsichtigten Reise nach Berlin verhindert, und verurtheilt die Ausführung dieser Absicht noch wieder auf 9 Tage zu verschieben. So spreche ich dann diesen Dank schriftlich hiermit aus. Ich sowohl wie Dr. Finsch, wir sind nicht in der Lage, großmüthig auf dieses Honorar zu Gunsten der Sache verzichten zu können, haben aber wenigstens das Bewußtsein, daß unsere Thätigkeit nur der Sache gewidmet und ohne alle Hintergedanken des Erwerbes war. Davon sind auch gewiß Sie sowohl, wie Herr Albrecht überzeugt. Aber eben dieses Interesse an der Sache, welches uns Allen gewesen ist, veranlaßt mich zu einigen Bemerkungen, in einer Sache die im vollsten Sinn des Wortes noch heute eine nationale ist und der Sie ja so lange in hingebenster Weise Ihre Thätigkeit gewidmet haben.

Ich glaube nämlich, daß wir um unserer selbst und der Sache willen in aller nächster Zeit einen Schritt zur weiteren Förderung der deutschen Polarforschung thun müssen. Vor einigen Tagen haben nämlich die Zeitungen die Nachricht gebracht, daß die englische Regierung sich nun wirklich entschlossen hat, eine Polarforschungsexpedition auszusenden, und zwar auf dem alten, von den unzähligen früheren englischen Expeditionen verfolgten und kürzlich von den Amerikanern mit Glück eingeschlagenen Weg durch die Baffinsbay, Smithsund, Kennedy-Kanal, Robeson-Kanal (dieses ist ein Verweis auf die amerikanische *Hall Expedition*, die Emil Bessels als Wissenschaftler begleitet hatte, rak). Die Admiralität hat sich bereits in diesem Sinne erklärt und Kapt. Gray schreibt es mir auch unterm 2. Nov. Meiner Ansicht nach kann Deutschland bei der ganzen Stellung die es zu der Sache eingenommen hat, und

bei seiner jetzigen Bedeutung im Rath der Völker nicht zuruckbleiben oder stille stille sitzen. Den Eifer, den ich in mir fühlte, die Sache journalistisch und sonst wie weiter anzuregen, halte ich natürlich zurück und wende mich lediglich an Sie, da durch ein allzu schnelles Vorgehen leicht etwas verdorben werden könnte. Ob unsere Marine selbstständig eine Polarexpedition zu unternehmen geneigt wäre, darüber werden Sie natürlich besser unterrichtet sein. Es dürfte wohl zu bezweifeln sein und lassen sich gewiß auch viele Gründe dafür anführen, daß dies nicht geschehe, aber es könnte doch bei einem neuen Unternehmen eine Mitwirkung der Marine in irgend welcher Form erfolgen, etwa dadurch, daß die Marine Führer und Offiziere, die sich bereit erklären an dem Unternehmen teilzunehmen, beurlaubt, bei den Instructionen mitwirkt, Waffen, Instrument, ausleiht. Anderseits darf, wenn man mit einer Eingabe an das Reichskanzleramt, resp. an den Kaiser vorgeht, doch mit Bestimmtheit auf einen namenhaften Beitrag von der Seite aus gerechnet werden. Denn wenn den Afrika=Expeditionen die wieder auch in diesem Jahr keine Resultate erzielt haben, so bedeutende Zuschüsse vom Dispositionsfond des Reichskanzler und vom Kaiser selbst zu theil wurden, warum sollte diese Sache, wofür die Nation sich thatkräftig interessiert hat und wobei schon bestimmte namenhafte Resultate erzielt sind, ohne alle offizielle Unterstützung bleiben? Die Polarexpeditionen sind gerade jetzt wieder populär, sie sind es von jeher mehr gewesen wie die Afrika=Expeditionen. Daß die Afrikaforschung auch jetzt in Berlin nicht besonders beliebt ist, davon hat mir Dr. Finsch ausführlich erzählt. Der große Absatz unseres Werkes beweist am Besten wie populär die Sache in Deutschland ist. Die letzte österreichische Expedition hat unserer Sache nur genützt, wenigstens negativ, denn ich weiß aus ganz guter Quelle (von Dove) daß der Hamburger Empfang der Österreicher in Berlin sehr verschnupft hat. Gerade weil von Hamburg nichts zu erwarten ist, sollte Bremen um so eher vorgehen. Bremen hat von jeher eine Ehre darin gesucht, in nautischen Dingen voran zu gehen, und einen Theil seines Ansehens verdankt es in der That diesem Vorgehen, welches sich auch bei der Nordpolsache bewahrt hat. Das Werk welches wir jetzt herausgeben, hat auch in der Gelehrtenwelt die ungetheilte Anerkennung gefunden und dürfen wir wohl stolz darauf sein, daß es durch die bremische Initiative zustande gebracht wurde. Ich schalte hier ein, daß ich heute noch wieder an Brockhaus schrieb, er möge sobald als möglich wenigstens zwei gebundene Exemplare des ganzen Werkes fertig machen, damit es endlich überreicht werden kann. Wenn auch die zweite Abth. des II. Theils erst einige Wochen später erscheinen kann. Meine Ansicht ist nun diese: Wir sollten sobald als möglich eine Versammlung von Mitgliedern unseres Vereins hier oder in Berlin veranstalten, und könnten dazu vielleicht noch einige nicht dem Verein angehörige zuverlässige Freunde der Sache und einige sonstige in der Politik und in der Wissenschaft angesehenen Männer einladen. Diese Versammlung müßte spätestens Anfang Dezember stattfinden und

natürlich müßten wir uns zuvor über die der Versammlung zu machenden Vorschläge verständigen. Der Plan für die neue Expedition liegt ja im Großen und Ganzen klar vor uns und kann es sich nur um Details handeln. Es wäre eine Eingabe an das Marine Ministerium und an das Reichskanzleramt zu dem oben angedeuteten Zwecke zu richten etc. Andererseits glaube ich aber, daß der bisherige Charakter des Unternehmens, wonach die Nation durch freiwillige Beiträge an den Kosten desselben sich betheiligte, wenigstens in soweit aufrecht zu erhalten wäre, daß eine solche Versammlung öffentlich das was beabsichtigt wird mittheilte. Dem großen Publikum könnte man durch Veranstaltung einer Volksausgabe unseres Werkes, deren Reinertrag der neuen Expedition zu überweisen wäre, Gelegenheit zu Betheiligung geben. Im Übrigen würden doch wenigstens einige namenhafte Beiträge von Privaten zu erzielen sein.

Ich bitte Sie freundlich mir Ihre Ansicht baldigst mittheilen zu wollen. Ich habe mich überhaupt erst gestern Abend nachdem ich Gewißheit über daß Zustandekommen der englischen Expedition erhalten, zu diesem Brief entschlossen und natürlich weder mit Gotha noch mit Hamburg ein Wort gewechselt. Den Abdruck unseres Leitartikels in Petermanns Mitth. habe ich Ihnen gleich nach Empfang übersendet. Die Randbemerkungen im Petermannschen Styl, welche die Berliner Börsenztg. mit dem gestrigen Artikel abdruckt, wären besser unterblieben.

Mit ausgezeichnete Hochachtung

Ihr ergebener Dr. M. Lindeman

Noch bemerke ich nachträglich, daß gerade gleichzeitiges Vorgehen an der Westküste (Engländer) u. Ostküste (Deutsche) nicht etwa hinderlich, sondern der Polarforschung im hohen Grade förderlich ist. Man arbeitet sich so auf dem sehr ausgedehnten Gebiet gegenseitig in die Hände dadurch wird auch Stoff zu vergleichenden klimatischen pp Forschungen gewonnen, was außerordentlich wichtig."

Ein Schreiben Koldeweys an Mosle (12. Nov. 1874) nimmt zunächst dankend Bezug auf das unerwartet eingegangene Sonderhonorar von 350 Taler, bevor es zur Fortsetzung der Polarforschung Stellung nimmt. Er erklärt sich mit Mosle darüber einig, daß diesmal zunächst die Finanzierung gesichert werden muß, bevor man mit den Arbeiten zur Expedition beginnt. Allerdings ist er bezüglich der Aussichten auf eine kurzfristige Finanzierung skeptisch, ein Beurteilung, bei der er sich implizit auf die damaligen Reichsfinanzen bezog. Weiter heißt es:

"Auf mich können Sie dabei immer rechnen, ganz einerlei ob ich die Reise selber mitmache oder nicht. Meine Erfahrungen können schon bei der Ausrüstung etc. von wesentlichem Nutzen sein, wenn ich auch die Expedition nicht führte und zu Hause bliebe. Meine Neigungen sind allerdings doch mehr für das erstere, doch habe ich jetzt natürlich noch andere Pflichten und verfolge vorläufig meine Carriere, bis eine Anforderung an mich ergeht. "

Ein Brief Lindemans an Mosle (dat. Bremen 2. Dez. 1874) hatte den Sinn, letzteren daran zu erinnern, daß er die Delegierten-Versammlung der geographischen Vereine in Berlin zu besuchen nicht versäumen möchte. Ferner erfährt man:

"Bastian hat am Montag hier Vortrag gehalten. ... haben wir nachher ein kleines Abendessen gehalten .... Demnächst soll eine Subscription zu Gunsten des Afrikafonds hier aufgelegt werden und haben verschiedene angesehene Kaufleute, darunter H.H. Meier, der auch mit beim Essen war, Bastian versprochen zu zeichnen. ..."

Die Delegierten-Versammlung, von der noch weiter unten die Rede sein wird, hatte am 6. Dez. stattgefunden, und Mosle war anschließend nach Bremen gereist, wo er mit Lindeman zusammentraf. Lindeman war also über die letzten Entwicklungen informiert, als er mit Datum 9. Dezember an Bastian nach Berlin schrieb, mit der offensichtlichen Absicht, diesen zu einem Engagement für die Polarforschung zu bewegen.:

"... Es scheint, daß überhaupt in der Delegierten Versammlung sich kein festes Interesse für eine baldige Expedition gezeigt hat. Auch das finde ich erklärlich, da es schwierig ist zwei so große Dinge (die Polar- und die Afrikaforschung, rak) zu gleicher Zeit zu wollen. ... Ich kann nicht mit Ihnen darin übereinstimmen, daß wissenschaftliche und praktische Gründe dagegen sprechen, die deutsche Polarforschung im nächsten Jahr fortzuführen. ..." Weiter nimmt er zu der wissenschaftlichen Begründung einer nächstjährigen Expedition Stellung, indem er die gute Chance zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit mit den englische Kollegen hervorhebt. Noch deutlicher wird er einige Sätze später: "Die Besorgnis, daß durch eine neue deutsche Polarexpedition, die Afrikaforschung in Bezug auf die Beschaffung der weiteren Mittel gestört werden würde, theilen wir keineswegs."

Wie die Sache von der "Delegiertenversammlung der Deutschen Geographischen Gesellschaften" gesehen wurde, gibt der Beschluß vom 6. Dezember in einem Satz wieder. Dieser im Kleindruck 18zeilige Satz (Fußnote 16-2) sagt folgendes (in Klammern Verfasserkommentare):

a) Afrikaforschung geht vor Polarforschung (ist im nationalen Interesse wichtiger als Polarforschung).

b) Die Polarforschungsvorhaben müssen erst begutachtet werden.

(Dieses war der widersprüchlichste Punkt des Beschlusses. Man befand sich schließlich auf einer Expertenversammlung! Daß für spezielle Forschungsvorhaben Beratungen und Begutachtungen nötig sein würden, wäre nicht erwähnenswert gewesen. Aber dieser Passus widersprach den einleitenden Worten von der Wichtigkeit der Polarfrage. Hier wurde die Fortsetzung der Polarforschung zunächst grundsätzlich in Frage gestellt.)

c) Es ist zu entscheiden, ob Polarforschung auf der Nord- oder auf der Südhemisphäre wichtiger ist. (Die ganze bisherige Erfahrung wird ignoriert. Der Interessantheitsgrad der Ostgrönlandforschung wird in keiner

Weise gewürdigt. Für die Südpolarforschung zu agitieren, war im übrigen eine Spezialität Neumayers.)

d) Polarforschung ist kein Privileg Bremens. (Die Polarforschung soll Aufgabe einer in Zukunft zu bildenden deutschen geographischen Gesellschaft werden. Auch das in Hamburg in der Entstehung begriffene Reichsinstitut wird dabei eine Rolle spielen, ist eine zurückhaltende Interpretation zu diesem Punkt.)

Als Lindeman seinen oben erwähnten, durchaus kämpferischen Brief an Bastian schrieb, lag ihm der Text des Beschlusses der Delegiertenversammlung noch gar nicht vor. Er hatte nur die mündlich von Mosle übermittelten Eindrücke als Information. Erkennbar wird aber aus den wenigen Zitaten seines Briefes, daß seine Befürchtungen, die er allerdings in einer Verneinung derselben ausdrückte, mit den Verfasserkommentaren, die mit dem Wissen der zukünftigen Entwicklung eingefügt werden konnten, prinzipiell übereinstimmen.

Daß man in Bremen nicht sofort die Vorstellungen, von hier eine große Polarexpedition initiieren und durchführen zu können, angesichts der oben skizzierten Situation aufgab, ist erstaunlich.

Dazu ist zunächst zu bemerken, daß Mosle und auch Albrecht mit Lindeman und Finsch konform gingen und hinter der Idee zur Durchführung einer 3. deutschen Nordpolarexpedition standen. (Zur Zustimmung Albrechts, vergl. Brief Lindeman an Mosle vom 14. Dez. 1874.) Im übrigen wußte man in Bremen, daß man nicht ohne Befürworter war. Am 13. Dezember konnte Mosle aus Berlin berichten:

"Bastian war gestern bei mir, und gestern Abend habe ich auch mit Bismarck gesprochen. Er will den Plan unterstützen. Ich erzähle das Nähere bei Rückkehr, es darf bei Leibe nichts in die Presse bis ich beim Kaiser gewesen bin, und wann das sein wird, weiß ich noch nicht gewiß." Ebenfalls mit Datum vom 13. konnten Lindeman und Finsch an Mosle "den Entwurf zu einen Prememoria unseres Vereins über eine dritte deutsche Nordpolarfahrt" übersenden. Dabei wird erwähnt, daß man bei der Erarbeitung des Papiers die Hilfe Sengstackes in Anspruch nehmen konnte, und es heißt: "Wir haben an ihn die Frage gerichtet, ob er bereit sei, die Führung einer solchen Expedition zu übernehmen, worauf er nach eintägiger Bedenkzeit mit ja antwortete". Daß Koldewey definitiv nicht mehr zur Verfügung stehen würde, hatte man selbigentags durch Freeden erfahren, der auf einer Durchreise in Bremen Station gemacht hatte.

Eine Versammlung des Polarvereins konnte endlich am 27. Dezember 1874 in Bremen stattfinden. Neben allen örtlichen Mitgliedern führt das Versammlungsprotokoll nur Koldewey und Freeden auf. Petermann konnte der ihm zugegangenen Einladung nicht nachkommen (Fußnote 16-3).

Der Text "Motive die Fortsetzung der Polarforschung betreffend", der für die Versammlung vorbereitet war, gibt einen Überblick über das bisher

Erreichte und hebt auf die Zusammenarbeit mit England auf dem Gebiet der Meteorologie ab. Der Aufsatz hat wenig Suggestives. Auch ein neu auftauchender Begriff, "Sturmprognose", steht nicht in einem wissenschaftlich zwingenden Kontext. Das zweite vorbereitete (und von der Versammlung genehmigte) Papier, "Entwurf zu einem Plane für eine dritte Deutsche Nordpolarfahrt" ist in Stichworten folgenden Inhalts:

2 (neu zu bauende) Dampfschiffe gehen bei 74° N unter die Ostküste Grönlands. Das eine versucht, von hier die Küste nordwärts zu explorieren, das andere ist dazu bestimmt, in die Fjordsysteme einzudringen. Dauer der Expedition 2 Jahre; Verproviantierung auf 3 Jahre. Als wissenschaftliche Fahrtteilnehmer wurden für jedes Schiff vorgesehen: 1 Arzt/Biologe, 1 Physiker, 1 Geologe, 1 Zeichner/Photograph. Die Offiziere der Schiffe sollten für meteorologische und hydrographische Arbeiten Verwendung finden. Die Expeditionskosten (inclusive der 2 Schiffsbauten) wurden mit 300.000 Taler angegeben. Um die Übernahme der Kosten durch das Reich zu erreichen, hatte man sich folgenden Weg vorgestellt.

"Von dem Vorstande (des Polarvereins, rak) wurde ein Exposé 'Motive für die Fortsetzung der Deutschen Polarforschung', der Entwurf eines Planes nebst vorläufigem Kostenanschlag für eine neue Expedition und der Entwurf einer Eingabe an den Bremer Senat vorgelegt, in welchem dieser darum ersucht werden sollte, durch seinen Bevollmächtigten beim Bundesrath den Antrag auf Bewilligung der Kosten der neuen Deutschen Expedition von Seiten des Reichs, zur Annahme zu empfehlen. ..."

Ferner wollte man sich aber von vornherein breiter Unterstützung versichern:

"Der Verein wird demnächst den Plan und die Motive veröffentlichen, an die deutschen geographischen Gesellschaften und sonstigen gelehrten Körperschaften senden und dieselben, sowie alle Freunde der deutschen Polarforschung um thatkräftige Unterstützung seines Vorgehens ersuchen. ..." (Beide obigen Zitate stammen aus dem Protokoll der 35. Versammlung des Polarvereins vom 27. Dez. 1874.)

Hinsichtlich des geplanten Antragsweges mußte der Vorstand des Polarvereins eine schwere Enttäuschung hinnehmen. Schon am 30. Dezember antwortete der Präsident des Bremer Senats, Otto Gildemeister, diesbezüglich mit einem 3seitigen Schreiben an Mosle. Der Senat wies das Ansinnen des Polarvereins, der Bremer Beauftragte im Bundesrat möge hier den Antrag auf Finanzierung einer neuen Polarexpedition gemäß des eingereichten Planes stellen, weit von sich. Um den Tenor der Argumentation zu erfassen, einige Sätze aus dem Ablehnungsschreiben:

"Ihrem privatim mir kundgegebenen Wunsche gemäß habe ich das Gesuch des V. f. d. d. Nordpolfahrt in der gestrigen Senatversammlung sofort auf die Tagesordnung gebracht, ... . Wie vorauszusehen war, konnte der Senat sich nicht entschließen, eine ihm so plötzlich und unvorbereitet vorgelegte Angelegenheit nach einmaligem Anhören zu erle-

digen, geschweige denn dem Bundesrathe gegenüber diejenige moralische Verantwortung übernehmen, welche ihm zufallen würde, wenn er in seinem Namen den vom Verein gewünschten Antrag stellen wollte." Im Verlauf des Schreibens werden die Bedenken noch tiefer erörtert, und bedauernd muß Gildemeister feststellen, daß das Vertrauen des Senates in den Polarverein nicht tief genug ist, um sich über diese kurzfristig hinwegsetzen zu können. Später heißt es: "Der sächsische Antrag in betreff des Venusdurchganges, (welcher auch sonst formell und materiell sehr verschieden von dem jetzigen liegt,) konnte nicht angezogen werden, da derselbe jahrelang vor der Beschlußnahme oder wenigstens der Ausführung eingebracht wurde."

Gildemeister, voraussetzend, daß der Polarverein nicht insistieren wird, den Senat zu einer formellen Beschlußfassung in der Sache zu veranlassen, führt weiter aus, daß, wenn der Antrag des Polarvereins direkt vor den Bundesrat gelangt, dieser der Unterstützung durch den Bremer Senat sicher sein kann.

Der Polarverein sah sich somit gezwungen, seinen Antrag auf finanzielle Zuwendung durch das Deutsche Reich, direkt, in eigenem Namen, über den Bundesrat einzubringen, was in den ersten Januartagen des Jahres 1875 geschah. (Der Antrag trägt das Datum 3. Jan. 1875.) Auch die Senate von Hamburg (Kirchenpauer-Mosle 7. Jan) und Lübeck (Lüb. Senat-Polarv. 6. Jan.) sagten ihre Unterstützung im Bundesrath zu.

Ein kurzer Blick soll noch auf die Reaktionen der geographischen Gesellschaften geworfen werden. Der Verein für Geographie und Statistik in Frankfurt a.M. versprach die "Angelegenheit aufs Thatkräftigste zu fördern" und kündigte an, sich mit einer die Expedition befürwortenden Eingabe an den Bundesrat zu wenden (23. Jan. 1875). Auch die Gesellschaften in München (10. Jan., gez. C. Arendts) und Hamburg (Anfang Jan., gez. Friederichsen) bezogen freudig positive Stellungnahmen. Friederichsen ließ es sich nicht nehmen, den Bremern dafür zu gratulieren, daß sie sich nicht von dem Berliner Delegiertenbeschluß beirren ließen. Auch Einzelpersonen, Conrad Maurer, Oswald Heer u.a., schickten positive Stellungnahmen.

Der Leipziger Verein von Freunden der Erdkunde (gegr. 1861) ging auf Distanz. Sein Schreiben (5. Jan., gez. Otto Delitsch) berief sich auf die Delegierten-Versammlung in Berlin und führte aus: "Auf den von Hamburg aus gestellten Antrag (Hier ist vermutlich darauf Bezug genommen, daß Friederichsen aus Hamburg die Polarforschung zur Sprache brachte, rak. Vergl. auch Fußnote 16-2.), ist vielmehr von Dr. Neumayer .... in klarer und überzeugender Rede dargethan worden, daß gegenwärtig die deutsche Marine nicht in der Lage sei, Schiff und Leute zu einem polaren Unternehmen zu stellen, erst in einem der folgenden Jahre würde das möglich sein, und es sei dann Aussicht, daß gleichzeitig deutsche Unternehmungen in das nördliche und in das südliche Polarmeer ausgesendet werden würden."

In ähnlicher Form reagierte der Verein für Erdkunde in Dresden (gegr. 1863), der es ablehnte, den sächsischen Vertreter im Bunderat um Unterstützung in der Polarforschungsangelegenheit zu bitten und in seiner Begründung sich, wie die Leipziger, auf Neumayer berief. (V. f. Erdk. Dresden-Polarverein, 6. Feb. gez. William Abendroth)

Die Stellungnahme der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin ist in einer gut 2 Druckseiten langen "Resolution des Vorstandes und des Beirathes..." (Auszug aus dem Protokoll der Sitzung der Gesellschaft vom 8. Januar) überliefert. Eine Interpretation dieses Papiers soll sich hier in der Bemerkung erschöpfen, daß es dem Beschluß der Delegierten Versammlung vom 6. Dezember ähnlich ist, sich jedenfalls nicht klar mit dem Ansinnen des Bremer Polarvereins auseinandersetzt, geschweige denn es zu unterstützen bekundet. Vielmehr wird die königliche Akademie der Wissenschaften und die kaiserliche Marine mit einer "Commission" in Verbindung gebracht, die den "würdigen Fortgang" des Unternehmens sicherstellen soll. Das Anschreiben zu der Resolution ergibt keine weiteren neuen Gesichtspunkte (11. Jan.; Fußnote 16-4).

Lindeman und Finsch reagierten auf die Resolution mit einem Schreiben an die Gesellschaft für Erdkunde vom 15. Januar (nach Rücksprache mit einigen Vereinsmitgliedern, wie sie anmerkten). Sie gestanden eine gewisse Überhastung ein und bemerkten, daß auch eine Ausführung der Expedition im Jahre 1876 noch die gewünschte Überlappung mit den Beobachtungsdaten der englischen Expedition sicherstellen würde (da die englische Expedition auf 2 Jahre geplant war). Was allerdings die Berliner mit ihrer Kommission im Schilde führten, scheint Finsch und Lindeman nicht recht klar gewesen zu sein, wie ihre diesbezügliche Äußerung erkennen läßt:

"Was nun die Arbeiten für die Ausführung der Expedition betrifft, so mag an Stelle unseres Vereins die Commission, welche zur Begutachtung und Feststellung des Planes zusammentreten sollte, diese schwierige, mühevoll und verantwortungsreiche Aufgabe gern übernehmen. Nach unserer Erfahrung ist dabei nur zweierlei unabweisbar zu beachten, die Ausführungscommission müßte da, wo die Expedition selbst organisiert wird, ihren Sitz haben, sie darf, wenn ihre an sich schon sehr vielseitigen Arbeiten nicht unnöthig erschwert und weitläufig werden sollten, nur aus einer kleinen Zahl von Männern, die dann aber tüchtig schaffen und sich für die einzelnen Fächer nöthigenfalls Hilfskräfte hinzuziehen müssen, bestehen. ..."

Daß die Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin einer einzusetzenden Kommission eine andere Bedeutung als der Polarverein beimaß, wird erkenntlich aus einem Schreiben (Eingabe), daß sie an den "hohen Bundesrath" richteten (18. Jan. 1875; dieses Schreiben befand sich sowohl in einer Abschrift unter den Bremer Akten als auch in den Akten BA PO, 1500; hier findet sich zusätzlich der Vermerk, daß die Eingabe an die

Ausschüsse weitergeleitet wurde. Den vollständigen Text der Eingabe siehe Fußnote 16-5.)

Hier wird erneut herausgestellt, daß die "Polarfrage" bedeutend und umfangreich ist und deswegen die Einsetzung eines Expertenausschusses unumgänglich ist, was auch die Bremer schon in ihrem Anschreiben an den Bundesrat vorausgesetzt hatten. Hatten die Bremer eine "Commission von Fachmännern in Verbindung mit wissenschaftlichen Körperschaften (z.B. der kaiserlichen Admiralität und der königlichen Akademie der Wissenschaften)" vorgeschlagen, so wird hier eine Kommission aus Vertretern der beiden genannten Körperschaften mit Namensnennungen in zwingenden Vorschlag gebracht. (Unterstreichungen, rak; als Vertreter der Admiralität wird u.a. Neumayer benannt). Von einer Beteiligung von Mitgliedern des Polarvereins an der Kommission ist nicht die Rede (es sei denn, deren Rat wird für nötig erachtet). Die Kommission soll jährliche Berichte über ihre Tätigkeit abgeben, "und dann, wenn sie den Zeitpunkt für die Ausführung der dritten Deutschen Nordpolar=Expedition gekommen glaubt", auf die bereits geschehene Eingabe zurückkommen, und mit "eventuellen Modificationen" zur Annahme empfehlen. Unübersehbar waren die Bemühungen der Gesellschaft für Erkunde darauf gerichtet, dem Bundesrat die Entscheidung darüber abzunehmen, ob und wann eine Polarexpedition der Reichsregierung zu empfehlen ist.

Zwei Briefe Neumayers verdienen in diesem Zusammenhang noch Beachtung. Mit Datum, Berlin 5. Jan. 1875, schrieb er an Lindeman:

"... Wenn nur die Eingabe an den Bundesrath die Sache Äquatorial Africa's nicht stört! Sonst wünsche ich ihr von Herzen Erfolg und werde ich thun, was ich mit meinen Kräften zu thun vermag, um ihr zu einem solchen zu verhelfen. Freilich ist die Zeit in diesem Jahr nach meinem Dafürhalten viel zu knapp bemessen ..."

In einem Brief an Mosle, 13. Januar 1875, heißt es nachdem er sich zunächst lobend zu den Bremer Drucksachen ("Motive" und "Plan") geäußert hatte, aber die zeitliche Verschiebung der geplanten Expedition anriet: "... Ich lege auch auf das gleichzeitige Vorgehen an der Ostküste Grönlands und durch den Smith Sund keinen besonderen Werth. ..."

Mit dieser Behauptung stellt er sich nicht nur klar gegen fachwissenschaftliche Erkenntnisse anderer Autoritäten (Vergl. z.B. Protok. der Vers. der Ges. für Erdkunde vom 6. Jan. 1872, hier die Ausführungen Doves.), sondern auch gegen von ihm selbst vertretene Ansichten. (Vergl. z.B. Protokoll der im Oktober 1875 vom RKA einberufenen Reichskommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung, wo es auf Seite 7 der Reinschrift heißt, daß er schon seit einer langen Reihe von Jahren die diesbezüglichen Thesen Doves vertritt.) Es handelt sich hier also eindeutig um eine Zweckbehauptung Neumayers, die offensichtlich den Sinn hat, die Bremer Bemühungen zu verschleppen.

Die vorliegenden Archivalien dürften ausreichend Anhaltspunkte bieten, um einen Widerstand gegen die Pläne des Bremer Polarvereins in Neumayer und Bastian zu personifizieren.

Es wird nicht unterstellt, daß Neumayer und Bastian deren gute Bekanntheit hier keines Nachweises bedarf, dieselben Motive für ihre Opposition hatten.

Erwähnenswert ist, daß keine der vielen Schriften wirklich auf den Inhalt, oder sollte man besser sagen auf die Philosophie, des Planungsentwurfs des Polarvereins eingeht (Fußnote 16-6), denn der Plan Lindemans stellt, zumindest aus heutiger Sicht, gegenüber dem Koldeweyschen Plan von 1871 einen Rückschritt bzw. eine Fehlentwicklung dar. Koldewey ging noch von einer zwingend kontinuierlichen Entwicklung der deutschen Ostgrönlandforschung aus. Geplant war damals, sich zunächst einem Punkt aus den vielen als interessant erkannten Problemen zu widmen (Exploration der Fjordsysteme). Jetzt war wieder von 2 Schiffen die Rede, die gleichzeitig verschiedene Aufgaben in verschiedenen Zielgebieten wahrnehmen sollten, als ob sich damit die Erforschung Ostgrönlands mit einem Schlage erledigen ließe. Die vereins-eigenen Schiffe waren zwischenzeitlich verkauft worden. Neue Schiffe mußten besorgt werden. Erstaunlicherweise ist im Zusammenhang mit den Planungen zur 3. Expedition nicht die Rede davon, welchen Forderungen die neuen Schiffe genügen sollten (die die alten nicht erfüllten?).

Kurz, das ganze fachlich wenig fundierte Agieren des Polarvereins erinnert an Petermannsche Vorgehensweisen und macht die hinhaltende und abwehrende Reaktion z.B. der Berliner Gesellschaft für Erdkunde verständlich, ohne daß man die persönlichen Vorstellungen einzelner Mitglieder der Gesellschaft zur Erklärung dieser Reaktion heranziehen müßte (Fußnote 16-7).

Bereits auf einer Sitzung des Bundesrates am 9. Jan. 1875 wurde die Eingabe des Polarvereins behandelt und an die Ausschüsse für das Seewesen und für das Rechnungswesen zur Prüfung überwiesen. Die Verteilung der Eingaben wurde vom Reichskanzleramt (hier im weiteren stets mit RKA bezeichnet) durch dessen Präsidenten Martin F.R. von Delbrück vorgenommen. (Als Vorsitzender des Ausschusses für das Seewesen zeichnete der Chef der Admiralität Albrecht v. Stosch, womit die Eingaben bei der Admiralität vorlagen.) Die Eingaben des Vorstandes der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin und des Vereins für Geographie und Statistik in Frankfurt gingen, ohne vorher dem Bundesrat vorgelegen zu haben, vom RKA an die Ausschüsse.

Aus dem "Protokoll der 12. Sitzung des Bundesrathes" am 20. Februar 1875 ist zu entnehmen:

"Legationsrath von Bülow berichtet mündlich im Rahmen des 2. und 7. Ausschusses (für See- bzw. Rechnungswesen, rak) über die Eingabe des Vereins für die deutsche Nordpolarfahrt zu Bremen vom 3. Januar

dieses Jahres wegen Gewährung von Geldmitteln zum Zwecke weiterer Polarforschung ... .

Die Fassung des zu der Angelegenheit den Ausschüssen vorgelegten Antrages wurde von mehreren Seiten beanstandet. Es wurde beschlossen den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die Frage über die Aussendung einer deutschen Nordpol=Expedition, sowie über die Modalitäten und die Zeit derselben nach ihrer wissenschaftlichen Seite durch eine von Reichswegen zu bestellende Kommission prüfen zu lassen."

Der Polarverein schickte mit Datum 31. März 1875 ein 4seitiges Schreiben an Bismarck mit der Bitte, die Benennung der Kommission nicht zu verschleppen (Fußnote 16-8). Hierauf verlautet unter Datum, 8. April, seitens des RKA, daß bereits "die geeigneten Einleitungen" (zur Benennung der Kommission?) getroffen wurden (BA PO, RKA; 1500, Blatt 86-87 u. Blatt 89).

Tatsächlich ist aber nach Aktenlage keine Aktivität des RKA in der Sache zu erkennen. Das RKA hatte möglicherweise die begründete Vorstellung, die Admiralität würde sich mit der Angelegenheit weiter beschäftigen. Speziell dadurch, daß sich Wilhelm am 19. April (von Wiesbaden aus) bei Bismarck nach den Stand der Angelegenheit erkundigte und letzterer sich somit erklären mußte, ließ sich eindeutig feststellen, daß die Angelegenheit in der Admiralität anhängig war und dort verschleppt wurde. (Schon am 3. April hatte Wilhelm per "Handbillett" bei Stosch um Stellungnahme zur Polarexpedition gebeten!) Erst am 25. Juni beantwortete Stosch eine schriftliche Anfrage des RKA vom 13. April nach einer Kostenanalyse bezüglich einer Polarexpedition. Diese Analyse hatte er nach eigenen Worten dem Hydrographischen Bureau, d.h. Neumayer, übertragen. Neumayer war bekanntermaßen mit den Intentionen des Polarvereins bestens vertraut. In seinen Ausführungen (Anlage A zu dem Brief Stosch-RKA) ist hiervon nichts zu spüren. Weitschweifig wird über Fahrten zum Nordpol reflektiert. Entsprechend fällt der Kostenanschlag aus, der sich über 2.560.000 Mark beläuft, also den auch nicht kleinlich kalkulierten Kostenanschlag der Bremer fast um den Faktor 3 vergrößerte (BA PO, RKA, 1500, Blatt 103, 104, 118-125).

Im übrigen machte Stosch in seinem Anschreiben deutlich, daß die Marine nicht bereit sei, eine Polarforschungsexpedition durchzuführen, wobei er ähnliche Argumente wie 1866, als die Marine schon einmal zu diesem Thema Stellung nehmen mußte (keine geeigneten Schiffe, kein Personal für diesen Zweck freistellbar; vergl. Kap. 4), benutzte.

Auf die Frage, warum das RKA nicht sofort die von den Bundesratsausschüssen gewünschte Berufung der Expertenkommission betrieb, lagen keine Archivalien vor, die eine belegbare Antwort zulassen. Man ist diesbezüglich auf Vermutungen angewiesen.

Es war auf Seiten Bismarcks und besonders Wilhelms, das zeigt sein Brief an den Kanzler vom 19. April, offenbar die Idee vorhanden, daß sich die Admiralität bereitfinden würde (oder sollte), eine Polarexpediti-

on durchzuführen oder zumindest sachgerecht zu erwägen. Unter diesem Blickwinkel ergibt die vorgeschaltete Nachfrage des RKA an die Admiralität einen Sinn. Man wollte der Admiralität die vermutete Bereitschaft zur Initiative nicht dadurch verstellen, daß man ihr zur Unzeit eine Expertenkommission vor die Nase setzte. Auch die Frage nach der Kostenanalyse ordnet sich zwanglos in diesen Gedankengang ein. Schriftliche Reaktionen des RKA auf die Sentenzen der Admiralität wurden nicht aufgefunden.

Delbrück begann in den erste Julitagen mit den Arbeiten zur Berufung der Kommission (folgende Angaben aus BA PO, RKA, 1500).

An den preußischen Kultusminister Falk schrieb er bezüglich der Kommissionszusammensetzung (5. Juli, Blatt 126, Briefentwurf): " Der Bundesrath hat .... beschlossen, die Frage über die Aussendung einer deutschen Nordpol-Expedition .... nach ihrer wissenschaftlichen Seite durch eine von Reichswegen zu bestellende Kommission prüfen zu lassen. Da hierdurch die praktischen Fragen der Ausführung außerhalb der Aufgaben der Kommission liegen, beabsichtige ich in dieselbe vorzugsweise anerkannte Autoritäten der Wissenschaft zu berufen." Er bittet dann um die Namhaftmachung geeigneter Persönlichkeiten. Gleichlautende Schreiben wurden an die Landesregierungen von Bayern, Sachsen, Elsaß, Württemberg, und Mecklenburg verschickt. Auf dem Entwurf des Briefes an Minister Falk findet sich ferner vermerkt: "außerdem ist die Berufung der Herren Neumayer und Rümker-Hamburg in die Kommission beschlossen."

Der Rücklauf der Antwortschreiben war, mit Ausnahme des der Preußen (28. Aug.) und des der Bayern, die erst am 20. August den Paläontologen Karl Zittel benannten, bereits Anfang August beendet. Daß die Auswahl der Kandidaten partiell sehr willkürlich war, zeigte die Antwort aus Dresden. Man hatte hier zunächst Oskar Peschel (stud. Jurist, Journalist, Geographiehistoriker) vorgesehen; dieser mußte aus gesundheitlichen Gründen zutreten, und es wurde der Direktor der Leipziger Sternwarte, Carl C. Bruhns, ein Physiker benannt. Etwas mehr Auswahl ließ lediglich die Antwort aus Stuttgart. Hier wurden 5 Personen benannt, unter denen auch von Heuglin war. (Man entschied sich für den Geologen Quenstedt.)

Das preußische Kultuministerium machte folgende 10 Vorschläge: Dove, Kiepert, Siemens, Pansch, Börgen, Neumayer, Petermann, v. Richthofen Karsten (Kiel), Grisebach. Von der Liste gestrichen wurden Kiepert, Pansch, Börgen und Petermann. Wer die Auswahl der zu berufenden Kommissionsmitglieder vornahm, ihre Zahl begrenzte, das ließ sich nicht mit Bestimmtheit ermitteln. Die Einladungen ergingen am 4.9. (Die Mitgliederliste s. Fußnote 16-9.)

Mit Datum, Oestrich 1. Oktober, existiert ein 2seitiger Brief von Stosch an Delbrück (BA PO, RKA, 1500 Blatt 177). Diesem ist zu entnehmen, daß

Stosch über die Gesichtspunkte, die zur Ernennung der Kommissionsmitglieder führten, völlig im Unklaren war. Er schlägt hier u.a. die Wahl des "Bremer Vereins" vor.

Am 4. Oktober, 11 Uhr traten in Dienstgebäude des Reichskanzleramtes die 13 designierten Mitglieder der Kommission zusammen, "welche zufolge des Beschlusse des Bundesraths vom 20. Februar d.J. durch das Reichskanzleramt berufen worden waren, um die Frage über die Aussendung einer Deutschen Nordpol-Expedition, sowie über die Modalitäten und die Zeit derselben nach ihrer wissenschaftlichen Seite zu prüfen". Nach Begrüßung durch den Präsidenten des RKA, übernahm der ORR Dr. v. Moeller den Vorsitz, der genau wie zuvor Delbrück betonte, daß der Bremer Antrag wesentlich bezüglich seiner wissenschaftlichen Seite (im Protokoll unterstrichen) zu prüfen sei. (Alle Angaben aus dem unveröffentlichtem Verhandlungsprotokoll, das in Urschrift und Reinschrift existiert; BA PO, RKA, 1500, Blatt 179-209.)

Interessanterweise brachte Bruhns aus Leipzig in die Diskussion, ob es nicht angeraten wäre, einige Mitglieder des "bremischen Nordpol Vereins" zu den Beratungen hinzuzuziehen (z.B. Petermann oder Koldewey). Nachdem man ihm klargemacht hatte, daß es Schwierigkeiten bringen würde, die von den "Bundesregierungen" gemachten Vorschläge zur Kommissionsbesetzung kurzfristig abzuändern, verzichtete er auf einen formellen Antrag.

Als erster erhielt Dove das Wort zur Sache, der vorschlug, daß sich diejenigen zuerst äußern sollten, die den Bremer Antrag "zu befördern" geneigt seien, führte dann aber aus, daß sein Standpunkt den "Tendenzen" des Bremer Antrages konträr sei ("von Grund aus verschieden", wie er sagte). Er mißbilligte, daß der "Hauptschwerpunkt" des im Antrag geäußerten Zieles auf geographische Entdeckungen gerichtet sei, während die Gewinnung wissenschaftlicher Ergebnisse wesentlich dem Zufall anheim gegeben werde. Aus solchen, örtlich und zeitlich zufällig gewonnenen Daten ließen sich, so Dove, keine wissenschaftlichen Schlüsse ziehen. Weiter heißt es: "Die Veränderlichkeit der Erscheinungen könne vielmehr nur durch möglichst viele, zu gleicher Zeit und an verschiedenen Orten längere Zeit hindurch angestellte Beobachtungen festgestellt werden. Für die Wissenschaft nutzbare Ergebnisse könnten daher nicht durch Expeditionen, die auf's gerade Wohl mit dem Ziele der Erreichung des Nordpols ausgesandt werden, sondern nur durch Errichtung einer Anzahl von Beobachtungsstationen an geeigneten Stellen, erreicht werden. Es sei möglich, mit weit geringeren Mitteln, als eine einzige Entdeckungs-Expedition koste, eine Anzahl günstig gelegener Beobachtungsstationen auf längere Zeit zu beziehen."

Quenstedt, ein Geologe, schloß sich den Ausführungen seines Vorredners kritiklos an. (Er sah in der Errichtung von Beobachtungsstationen eine

sinnvollere Verwendungsmöglichkeit für 300.000 Taler, als diese in eine Entdeckungsexpedition zu stecken.)

Auch Bruhns ließ sich im gleichen Sinne vernehmen, brachte aber ausdrücklich zur Sprache, daß der Gedanke der zahlreichen Beobachtungsstationen an verschiedenen Stellen der Polargegenden international getragen werden müsse.

Auch Winnecke und Rühmker meinten, daß ihre Fachgebiete (Astronomie, Physik) durch eine Entdeckungsreise "wenig oder nichts" gewinnen.

Karsten (Kiel) nahm eine deutlich differenziertere Stellung ein. Er führte aus, daß man sich zunächst die Zufahrtsgebiete in die Zentralarktis genauer anschauen sollte, und dort dann vielleicht 2 oder 3 Stationen einrichten könnte. Diese sollten außer für die von Dove und den Vorrednern gewünschten und von ihm gleichermaßen befürworteten Beobachtungstätigkeiten im Laufe der Jahre als Basis für weiteres Vordringen nach Norden genutzt werden.

Karsten (Rostock) schloß sich den Ausführungen seines Kieler Namensvetters an.

Grisebach, Botaniker und Pflanzengeograph, machte darauf aufmerksam, daß der Stützung der Stationsidee ein spezielles wissenschaftliches Interesse zugrunde liegt, daß sich aber die topographischen Verhältnisse der Polarregionen nicht durch die Aufstellung von Stationen entschleiern ließen.

Kräftigste Unterstützung fand er dabei durch Siemens, der klar machte, daß man nicht einfach Meteorologie, Hydrographie und Geophysik von der Geographie abtrennen könne.

Ausführlich war Neumayers Stellungnahme (Die diesbezüglichen Seiten des Originalprotokolls sind voll mit Streichungen und Verbesserungen.) Er schloß sich Siemens grundsätzlich an, brachte z.B. die "glänzenden Resultate der James Ross'schen Antarktisexpedition" vor das Forum. Und dann hieß es: "Übrigens bezwecke der Antrag des Bremer Vereins, seiner Auffassung nach (im Original wurden die letzten drei Worte nachgetragen, rak), keineswegs eine Nordpolfahrt im ganz wörtlichen Sinne, sondern verfolge nur das Ziel, in möglichst hohen Breiten Fuß zu fassen, um von da aus in die Detailforschung eines speziellen Gebietes der Polarregion einzutreten."

Jetzt nahm Dove das Wort und erklärte, daß er es für nicht erforderlich hielt, das Beobachtungsgebiet bis in höchste Breiten auszudehnen. Es genüge eine Anzahl von Stationen an der arktischen Zone. Der Pol besitze für die Wissenschaft keinen größeren Wert als jeder andere Punkt in den hohen Breiten auch. Der Protokolltext scheint eine Auseinandersetzung zwischen Dove und Neumayer anzudeuten, und Schimper vertrat die vermittelnde Ansicht, daß die beiden bisher erörterten Systeme sehr wohl nebeneinander existieren könnten. Er äußerte sich zwar ebenfalls zustimmend zu dem Stationgedanken, aber im Widerspruch hierzu standen andere Vorstellungen, die im Protokoll Aufnahme fanden:

"Beispielsweise seien die an sich feststehenden Wanderungen der Vögel nach dem hohen Norden, die auf ein milderes Klima in der Umgebung des Pols, auf die Existenz eines offenen Polarmeeres Rückschlüsse nahelegen, noch unaufgeklärt."

Zittel (Geologe, Paläontologe) konstatierte, daß die verschiedenen Fachwissenschaften durchaus unterschiedliche Ziele verfolgten, er beispielsweise, sei sehr wohl an der Erreichung spezieller geographischer Punkte interessiert (z.B. in Ostgrönland).

Von Richthofen nahm unverblümt für geographische Entdeckungsreisen Stellung und sah keinen Grund, weshalb sich diese nicht mit dem Gedanken fester Stationen verknüpfen lassen sollten.

Karsten (Kiel) versuchte zusammenfassend den Sinn der Polarexpeditionen dahingehend zu definieren, "daß diese nicht den Nordpol zum Ziel, sondern nur den Zweck haben, Stationen auszuwerfen und unter einander in Verbindung zu halten."

Auch das Resumé des Vorsitzenden kann eine gewisse Einigkeit der Kommissionsmitglieder konstatieren, bevor man sich in 2 Gruppen (Sektionen) zu Fachberatungen teilt:

"A. eine Sektion für Physik der Erde, welcher sich die Herren Dove, Siemens, Karsten (Kiel), Bruhns, Karsten (Rostock), Winnecke, Neumayer, Rümker-,

B. eine Sektion für Geographie, Geologie (einschließlich der Paläontologie) und Biologie, welcher sich die Herren Frhr. von Richthofen, Grisebach, Zittel, von Quenstedt, Schimper anschließen. Die Sektionen werden während der beiden folgenden Tage berathen, und soll die Plenarberatung am 7. d.M. fortgesetzt werden."

Über einen Fachbericht als Ergebnis der Sektionberatungen, der nicht einer "Instruktion" vorgreifen sollte, sondern speziell zur Vorlage an den Bundesrat bestimmt war, wurde bereits eingangs der Sitzung am 7. Oktober gesprochen. Karsten (Kiel) und Zittel waren nicht nur als Sektionsreferenten, sondern offenbar auch als Redakteure ernannt worden. (Dieser Fachbericht ist später unter dem Titel "Bericht der Kommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung. Berlin, den 12. Oktober 1875" als Drucksache zur Vorlage für den Bundesrat erschienen. Nicht veröffentlicht wurden die Protokolle der "Plenarsitzungen", aus denen hier bisher zitiert wurde; Fußnote 16-10.)

Am 2. Tag der Plenarsitzungen (7. Oktober) nahm Karsten (Kiel) für die Sektion A das Wort und führte aus: " ... Es sei eine Central-Station, und zwar (auch hierüber sei man sich einig gewesen) an der Ostküste von Grönland in den von der zweiten deutschen Expedition besuchten Breiten zu errichten; die Wahl des Ortes innerhalb dieses Gebietes bleibe vorbehalten. Außerdem seien zwei kleinere Nebenstationen zu errichten, welche je nach den besonderen wissenschaftlichen Zwecken denen sie zu dienen hätten, auszuwählen seien. Vorläufig und vorbehaltlich einer anderweitigen Vereinbarung vom Standpunkt der interessierten Wissenschaften, seien hierzu die Insel Jan Mayen und die westliche Küste

von Spitzbergen in Aussicht genommen. Die Hauptstation und die Nebenstationen seien durch Schiffsfahrten in fortwährendem Verkehr zu erhalten." Später wird klar, daß besonders auf die Nebenstation in Westspitzbergen Wert gelegt wurde, während man Nowaja Semlja als Stationsort ablehnte.

Bruhns legte größten Wert darauf, das abgesteckte Gebiet als "Versuchsfeld der deutschen Polarforschung" zu bezeichnen. Weiter heißt es im Protokoll:

"Damit sei zugleich die Stellung gegeben, welche Deutschland in dem System einer etwaigen internationalen Polarforschung einnehmen werde. Die internationale Vertheilung der Arbeit nach geographischen Regionen werde sich naturgemäß in der Weise gestalten, daß Deutschland die grönländisch spitzbergische Region, auf die Skandinavischen Staaten die Gegend von Spitzbergen bis Nowaja-Semlja, auf Rußland die sibirische Region bis zur Beringsstraße entfallen würde, wonächst Nord-Amerika bis zu Baffinsbay sich anschließen und England in Westgrönland den Kreis schließen würden. Ein derart internationales Forschungssystem sei ein keineswegs phantastischer, sondern in nicht zu ferner Zukunft wohl ausführbarer Gedanke, beispielsweise sei - wie Herr Professor Dr. Bruhns berichtet - Grund zu der Annahme vorhanden, daß man auf russischer Seite zu einer Organisation von Stationen im Sinne jenes Planes sich bereit finden lassen würde."

Grisebach konnte offensichtlich die fachliche Intention, die den Stationsvorschlägen der Sektion A zugrunde lag, nicht erkennen. Jedenfalls nahm sein Einwurf, er sähe lieber Nebenstationen auf Ostgrönland, z.B. im Franz Joseph Fjord, auf diese keine Rücksicht. Selbiges galt für Richthofen, der erneut sein großes Interesse für die Erforschung Ostgrönland durchblicken ließ. Dove erkannte vermutlich die Ursache für die sich anbahnende Kontroverse und wirkte schlichtend mit seiner Bemerkung, daß man über die Zahl von Haupt- und Nebenstationen doch jederzeit verhandeln könnte.

Größte Unklarheiten tauchten im Zusammenhang mit der Diskussion um die Frage nach Expeditionsschiffen auf. Es war von 2 Schiffen und deren Aufgaben die Rede, und man bemerkte, daß man sich dem Bremer Antrag näherte (was zweifelsfrei von der Mehrheit der Mitglieder als nicht opportun angesehen wurde!). Schnell einigte man sich dahingehend, daß die Aussendung von 2 Schiffen jedenfalls nicht das Ziel stützen sollte, die Erreichung einer hohen Breite zu gewährleisten, sondern erst nachdem alle Stationen eingerichtet waren, wollte man die Schiffe gegebenenfalls für Explorations- und Kommunikationszwecke einsetzen.

Mit der Feststellung, daß eine Expedition keinesfalls vor 1877 abgehen könne ("wegen der Beschaffung geeigneter Persönlichkeiten und sonstiger Vorbedingungen"), schloß man die 2. Sitzung.

Auf der 3. Sitzung (9.10.) wurde bereits über die Abfassung einer einstimmig zu billigenden "Resolution" gesprochen. (Diese ging vermutlich in die Kapitel 1 u. 16 des an den Bundesrat gerichteten Berichtes ein.)

Das Protokoll des vierten und letzten Sitzungstages (12.10.), nimmt nur noch zu Modalitäten der Berichtsausführung Bezug.

Der fertige Bericht wurde dem Bundesrat am 17. Oktober vorgelegt. (Alle Kommissionsmitglieder bekamen ein Exemplar desselben mit Post v. 25.10. zugesandt; BA PO, RKA, 1500, zu Reisekosten s. Fußnote 16-11.)

Zu Beginn des 1. Kapitels des Berichtes der Kommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung (S. 3), wurde das Resultat der Beratungen zusammengefaßt:

"1. Würde unter dem Ausdrucke 'Nordpolexpedition' eine der früheren, ebenso bezeichneten, ähnliche, wenn auch vollkommener ausgerüstete Expedition verstanden werden müssen, so könnte die Kommission eine solche nicht empfehlen. Derartige Expeditionen hatten im Wesentlichen den Charakter einer geographischen Entdeckungsreise, sie sollten in möglichst hohe Breiten oder zu bisher unbekanntem Gebieten vordringen und waren vorzugsweise darauf berechnet, die geographischen Kenntnisse von der Vertheilung des Landes und Meeres zu erweitern. Nebenher freilich hatte sie die Aufgabe, nach Zeit und Gelegenheit Beobachtungen auf verschiedenen wissenschaftlichen Gebieten anzustellen.

Die Kommission verkennt nun keineswegs die außerordentlich werthvollen Resultate, welche durch die bisherigen Nordpolexpeditionen erlangt worden sind. Wohl keine dieser Expeditionen würde zu nennen sein, die nicht in irgend einer Beziehung zur Erweiterung der geographischen und naturwissenschaftlichen Kenntnisse beigetragen hätte.

Nachdem indessen die Polargegenden bereits an vielen Punkten aufgeschlossen sind, ist die Aufgabe der eigentlichen geographischen Entdeckungen nach der Ansicht der Kommission zurücktretend gegen die Aufgaben: a) das im Allgemeinen bekannt gewordene Terrain im einzelnen zu erforschen, b) aus den hierdurch zu erlangenden Erfahrungen eine sichere Grundlage für weitergehende Forschungen zu gewinnen.

Ohne solche gesicherte Grundlage würde jede Nordpolexpedition nur, je nach der Gunst der Verhältnisse, einen mehr oder minder guten Erfolg erzielen und hierfür würde die Aufwendung bedeutender öffentlicher Mittel um so weniger anzurathen sein, als die bestimmte Erwartung ausgesprochen werden kann, durch ein von dem bisherigen Verfahren abweichendes Vorgehen, wenn auch langsamer, doch um so sicherer den Zweck der Erforschung der arktischen Zone zu erreichen und dabei zugleich sehr wichtige Probleme der Wissenschaft zu lösen."

Im weiteren, Kapitel 2-16, folgt ein erstes deutsches Polarforschungsprogramm, wobei ab Kapitel 7 die wissenschaftlichen Fragestellungen diskutiert werden. (Wollte man den Bericht/Programm von der Intention her mit einer einschlägigen modernen Publikation vergleichen, so

dürfte sich hierfür am ehesten das Antarktisforschungsprogramm der Bundesrepublik Deutschland, Hrsg. BMfT 1986, anbieten. Die Darlegung des Programmes von 1875 folgt im Kap. 17 der vorliegenden Arbeit.)

Das Kapitel 16 stellt eine "Zusammenfassung der Kommissionsberathungen" dar:

"In dem vorstehenden Berichte glaubt die Kommission nachgewiesen zu haben, daß sehr bedeutende wissenschaftliche Fragen auf allen Gebieten der Naturkunde ihrer Lösung in den arktischen Gegenden entgegensehen."

Nachdem betont wurde, daß der Bericht nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, heißt es dann:

"Nichtsdestoweniger wird das Gesagte genügen, um den Aufwand öffentlicher Mittel für die Ausführung arktischer Forschungen seitens des Deutschen Reichs empfehlen zu dürfen.

Die Kommission, welche mit Einstimmigkeit die obigen Ausführungen gebilligt hat, faßt auch einstimmig die daraus hervorgehenden Folgerungen in den nachstehenden kurzen Sätzen zusammen.

1. Die Erforschung der arktischen Regionen ist für alle Zweige der Naturkunde von großer Wichtigkeit. Als Modalität solcher Erforschung empfiehlt die Kommission die Errichtung von festen Beobachtungsstationen. Von der Hauptstation aus, und gestützt auf dieselbe, würden sich Untersuchungsfahrten zu Lande und zu Wasser empfehlen.

2. Die Kommission bezeichnet als das Gebiet, auf welches die vom Deutschen Reiche zu organisirenden arktischen Forschungen sich zu beziehen haben würden, den einen der großen Meereszugänge zum hohen Norden, welcher zwischen der Ostküste Grönlands und der Westküste Spitzbergens gelegen ist.

Eine Hauptstation wäre im unmittelbaren Anschluß an die Ergebnisse der zweiten deutschen Nordpol-Expedition auf der Ostküste Grönlands zu errichten. Mindestens zwei für dauernde Bearbeitung gewisser wissenschaftlicher Aufgaben einzurichtende Nebenstationen würden etwa auf Jan Meyen und an der Westküste Spitzbergens herzustellen sein. Vorübergehend möchten für einzelne Zwecke von der Hauptstation aus je nach den Umständen Zweigstationen anzulegen sein.

3. Der Kommission erscheint es sowohl sehr erwünscht, als auch rücksichtlich der wissenschaftlichen Vorbereitungen ausführbar, daß diese arktischen Forschungen bereits im Jahre 1877 ihren Anfang nehmen.

4. Obwohl die Kommission der Überzeugung ist, daß eine nach obigen Vorschlägen eingeleitete Erforschung der arktischen Gegenden auch dann zu wertvollen Ergebnissen führen wird, wenn dieselbe auf das Gebiet zwischen Grönland und Spitzbergen beschränkt bleibt, glaubt sie doch eine erschöpfende Lösung der Aufgaben, welcher dieser Forschung gestellt sind, nur davon erwarten zu dürfen, daß die letztere auf die

übrigen Theile der Polarzone ausgedehnt wird und daß sich zu diesem Zwecke noch andere Staaten an dem Unternehmen beteiligen.

Die Kommission empfiehlt daher, den Regierungen derjenigen Staaten, welche an den arktischen Forschungen Interesse nehmen, von den Grundsätzen, welche für das deutsche Unternehmen angenommen, Mittheilung zu machen, damit unter ihrer Betheiligung wo möglich ein geschlossener Kreis von Beobachtungsstationen um die arktische Zone gelegt werde."

Bevor eine Diskussion des Protokolls und des Berichtes erfolgt, ist die Darlegung weiterer Fakten nützlich.

Dove hatte 14 Tage vor Beginn der Kommissionsitzung persönlich im RKA eine Schrift abgeliefert die den Titel trug: "Grundzüge der arktischen Forschung". (In BA PD, RKA 1.500 fand sich eine handschriftliche Kopie des von Dove übergebenen Aufsatzes; Blatt 167- 175.) Auf dieser Kopie ist Doves persönliche Übergabe vermerkt sowie das Rücksenddatum des Originals mit 15.9. angegeben, eine Verfasserangabe war nicht vorhanden. Besagte, von Dove übergebene Schrift ist bezüglich der Gesamtaussage im wesentlichen identisch mit einer hier noch nicht erwähnten, ab Juli 1875 gezielt von Carl Weyprecht in Umlauf gebrachten Schrift "Grundprinzipien der arktischen Forschung". (Doves Aufsatz ist im wissenschaftlich, erläuternden Teil ausführlicher, z.T. auch genauer; andererseits wurden ganze Sätze wörtlich aus der Weyprechtschen Schrift übernommen. Sofern Abweichendes in der Schrift Doves vorhanden ist, besteht es darin, Aussagen der Weyprechtschen Schrift zu untermauern. Zur Publikation und zu den verschiedenen Ausgaben der Weyprechtschen Schrift siehe Fußnote 16-12).

Weyprechts Aufsatz stellt zunächst eine massive Kritik an den bisherigen Polarexpeditionen dar (einschließlich der von ihm selbst geleiteten). Die Deduktion seiner sogenannten Prinzipien erfolgt, nachdem Weyprecht die vom ihm als wichtig erachteten Forschungsaufgaben vorgestellt hat, wobei er eine Reihe sehr subjektiver Beurteilungen in seine Ausführungen einfließen läßt. (Sofern man geneigt ist, dem Wort "polemisch" einen objektiven Tatbestand zu zuordnen, dürfte dieses zur Kennzeichnung mancher Passagen zutreffend sein.)

Im folgenden ein Abriß seines bekannten Aufsatzes mit einigen Zitaten daraus. Einleitend heißt es:

"Stellt man die wissenschaftlichen Resultate der vergangenen arktischen Expeditionen zusammen, so wird man finden, dass sie den enormen Mitteln, welche darauf verwendet wurden, durchaus nicht entsprechen... Die wissenschaftlichen Errungenschaften dieser langen Serie von kostspieligen Expeditionen bestehen der Hauptsache nach in der Auffindung des magnetischen Poles, der Bestimmung der physikalischen Konstanten auf einer Anzahl Punkte (gemeint sind vermutlich die Komponenten des erdmagnetischen Feldes, sowie Nachmessungen der Gravitationsfeldes an der Erdoberfläche, rak), in der Erweiterung unserer Kenntnisse von

den naturgeschichtlichen Verhältnissen des hohen Nordens, und endlich in der topographischen Beschreibung eines im Detail ziemlich unwichtigen Insel-Conglomerates." Selbst diese Aussage scheut er sich nicht, sie noch weiter zu relativieren.

Dann aber stellt er voran:

"Es ist wohl nicht zuviel gesagt mit der Behauptung, dass die Polargebiete für das Studium der Naturwissenschaften die wichtigsten Theile unserer Erde sind."

Spezielle Aufgaben sieht er bei der "Lehre vom Erdmagnetismus", die er u.a. in einen allgemeinen Kontext stellt:

"Die Bedeutung des Magnetismus in der Physik wird noch erhöht durch seine Untrennbarkeit von Elektrizität und Galvanismus; Kräfte, deren Wichtigkeit im Haushalte der Natur wir vorderhand nur dadurch ahnen können, dass fast kein Prozess, chemisch oder mechanisch, vor sich geht, bei dem nicht die eine oder die andere nachweisbar auftreten."

Gleichbedeutend sind ihm die Nordlichtbeobachtungen. Hierzu ein Zitat: Wer diese Nordlichterscheinungen "gesehen hat in ihrer vollen Pracht, ..., wer die Aufregung beobachtet hat, die gleichzeitig in den Elementen des Erdmagnetismus zu Tage tritt, dem muß es zur Lebensaufgabe werden, den dichten Schleier lüften zu helfen, der über dieser geheimnisvollen Äußerung der Naturkräfte ausgebreitet liegt. Im engsten Zusammenhang mit den Störungen des Erdmagnetismus, ganz untrennbar von demselben, sind wir doch nicht im Stande, den Faden zu finden, der sie verbindet."

Zur Meteorologie heißt es u.a.:

"Für die Meteorologie sind die Verhältnisse in der Nähe der vom Eis umgebenen Erdpole von entscheidender Wichtigkeit. ... Von welchem Einfluß die Eismassen in der Umgebung der Pole auf die Wärmeverteilung der Erde sein müssen, liegt auf der Hand und dieses ist einer der Grundpfeiler der Meteorologie."

Zur Astronomie und Geodäsie nimmt er nur mit einem Satz Stellung. Zur Biologie weiß er zu berichten, daß in den arktischen Gewässern mit jedem Zug des Schleppnetzes wahre wissenschaftliche Schätze gehoben wurden, die ein submarines Tierleben nachweisen, das dem in unseren Breiten nicht nachsteht.

Die Geologie der Arktis bringt er mit der "Lehre von den Phasen welche unser Erdball durchschritten hat" in Verbindung, womit zunächst der Überblick über die Aufgaben der Polarforschung beendet ist.

Im weiteren Verlauf des Aufsatzes versucht Weyprecht aufzudecken, wo die Ursache liegt, die bisher höherwertige Ergebnisse der Polarforschungsbestrebungen verhinderte und kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

"Die Hauptschuld trägt der Umstand, dass der oberste Zweck fast aller Expeditionen die geographische Entdeckung war. Dieser wurde alles Andere untergeordnet und die rein wissenschaftliche Forschung dadurch ganz in den Hintergrund gedrängt."

Ursprünglich war es der materielle Gewinn von Pelz und Thrantieren, der die Fahrten in das arktische Eis veranlaßte. An seine Stelle trat später der Ruhm der dem großen Publikum in die Augen stechenden geographischen Entdeckung. Die Sucht nach derselben hat solche Dimensionen angenommen, dass heute die arktische Forschung zu einer Art Hetzjagd gegen den Nordpol geworden ist, welche der wissenschaftlichen, nur Wenigen zugänglichen Entdeckung, auf allen Gebieten im Wege steht. "

Bei der folgendenden Kritik an der "Geographie" kann er sich kaum von Widersprüchen freihalten und muß sich beeilen, seine Thesen (Prinzipien?) zu formulieren:

- "1. Die arktische Forschung ist für die Kenntnis von den Naturgesetzen von höchster Bedeutung.
2. Die geographische Entdeckung in jenen Gegenden hat nur insofern höheren Werth, als durch sie die wissenschaftliche Forschung im engeren Sinne vorbereitet wird.
3. Die arktische Detail-Topographie ist nebensächlich.
4. Der geographische Pol hat für die Wissenschaft keine grössere Bedeutung, als jeder andere in höheren Breiten gelegene Punct.
5. Die Beobachtungs-Stationen sind ohne Rücksicht auf die Breiten um so günstiger, je intensiver die Erscheinungen, deren Studium angestrebt wird, auf ihnen auftreten.
6. Vereinzelte Beobachtungsreihen haben nur relativen Werth."

Die Umsetzung seiner Prinzipien sieht Weyprecht gewährleistet durch die Einrichtung zirkumpolarer Stationen, von denen aus die Aufgaben zu erfüllen wären:

"Mit gleichen Instrumenten und nach gleichen Instruktionen durch ein Jahr möglichst gleichzeitige Beobachtungen anzustellen. In erster Linie hätten die verschiedenen Zweige der Physik und Meteorologie, ferner Botanik, Zoologie und Geologie, und erst in zweiter Linie die geographische Detailforschung berücksichtigt zu werden."

Als ein Versuch, seine Thesen zu relativieren, könnte die folgende Stelle angesehen werden:

"Die auf reeller wissenschaftlicher Basis ausgeführten größeren Forschungsexpeditionen brauchen durch dieselben (durch die Einrichtung der Zirkumpolarstationen, rak) durchaus nicht ausgeschlossen zu werden. Systematisch angestellte gleichzeitige Beobachtungen sind, abgesehen von allem Anderen einestheils für das weitere Vordringen in das arktische Innere, andertheils für die Lehre vom Erdmagnetismus so nothwendig, dass sie mit Bestimmtheit früher oder später zur Ausführung kommen werden."

Das Resümee des Aufsatzes liest sich wie folgt:

"Wird aber mit den bis jetzt befolgten Principien nicht gebrochen, wird nicht die arktische Forschung systematisch und auf reell wissenschaftlicher Basis betrieben, bleibt die geographische Entdeckung noch weiter

das angestrebte Endziel, dem alle Arbeit und Anstrengungen gewidmet sind, so werden immer neue Expeditionen ausgehen und immer wieder wird ihr Erfolg nicht viel mehr sein, als ein Stück Eis begrabenen Landes oder ein paar mit unendlicher Mühe dem Eise abgerungene Meilen, die nahezu gleichgültig sind im Vergleiche zu jenen grossen wissenschaftlichen Problemen, deren Lösung den menschlichen Geist fort und fort beschäftigt.

Die hier vorgetragenen Ansichten können keinen Anspruch auf Neuheit machen: es ist aber, soviel ich weiss, das erste Mal, dass sie bestimmt formuliert vor die Öffentlichkeit gebracht werden."

Leider gab Weyprecht zu dem obigen Satz keine weiteren Kommentare oder Zitate, so daß man darüber im Unklaren bleibt, inwieweit sich seine Ansichten auf Gespräche mit Koldewey, Freedon, Neumayer und Dove gründeten.

Ob sich die Weyprechtsche Schrift in den Händen der Mitglieder der Reichskommission befand, ließ sich nicht ermitteln. Die Schrift findet weder im "Protokoll" noch im "Bericht" Erwähnung. Zweifellos war diese allerdings neben Dove auch Neumayer bekannt (Neumayer an Lindeman, 30. Oktober; StA HB).

Aus einem Brief, den Richthofen vertraulich an Petermann geschrieben hatte und der von letzterem in Original am 4. Oktober an Lindeman weitergereicht wurde (StA HB, hier liegt eine damals in Bremen ausgefertigte Abschrift des Briefes.), geht hervor, daß Richthofen mit Neumayer guten Kontakt hatte. Die beiden waren sich darüber einig, daß die Zusammensetzung der Kommission nicht der Sachlage entsprach. Richthofen hatte nach seiner Schilderung ein halbstündiges erfolgloses Gespräch mit Delbrück über diesen Punkt. (Von einem Entbindungsgesuch sahen Neumayer und Richthofen ab, da sie der Meinung waren, ihre Anwesenheit könne immerhin verhindern, daß die Kommission "Totengräberdienste" verrichten würde. Als Mitstreiter sah man auch den "Telegraphen Siemens" an.) Der Brief geht mit keinem Wort auf die Weyprechtsche Schrift ein.

Daß sich die Stationsidee als neue Methode der Polarforschung auf den Kommissionsitzungen gravierend auswirkte, war, wie das Protokoll zeigt, auf den massiven Einfluß Doves zurückzuführen. Die Idee entsprach, wie dargelegt, seinen seit 1872 deutlich formulierten Vorstellungen. Andererseits ist nicht zu übersehen, daß die Schrift Weyprechts dieser Idee erst zum Durchbruch, zu breiter Akzeptanz, verhalf.

Der Antrag des Bremer Polarvereins auf Bewilligung von Reichsmitteln zur Weiterführung der Polarforschung wurde im vorliegenden Kapitel durch die Instanzen bis zur Vorlage des Berichtes einer Gutachterkommission verfolgt. Anschließend wurde eine Schrift Carl Weyprechts zu neuen Prinzipien der Polarforschung vorgestellt und untersucht in-

wieweit diese Schrift den Gutachtern bekannt war und gegebenenfalls ihre Stellungnahme beeinflusste. Unter diesem Aspekt wird im folgenden ein Brief Neumayers an Lindeman betrachtet (StA HB, 30. Okt. 1875):

"..... Ich setze voraus, daß Ihnen der Bericht zugänglich gemacht resp. Ihnen übersandt wird, sonst bin ich gerne bereit Ihnen ein Exemplar durch mich zu überlassen." (Zu der angebotenen Überlassung kam es erst Mitte Dezember 1875; weiteres s. Fußnote 16-13.)

Neumayer versucht dann darzulegen, daß zwischen den "Weyprechtschen Ansichten" und dem Kommissionsbericht wesentliche Unterschiede existieren. Das von der Kommission vorgeschlagene System, so fährt er fort, sei ein gemischtes System, "d.h. ein System bei welchem Forschungsfahrten zu See und Land in Verbindung mit Stationen zu Beobachtungen vorzubereiten sind. ... Ferner wurde im Gegensatz zu Weyprechts Äußerungen über geogr. Untersuchungen und deren geringe Bedeutung, ein festes Gewicht auf die geogr. Aufnahmen nach allen Richtungen gelegt und der Gedanke zurückgewiesen, solche zu vernachlässigen oder nur geringer anzuschlagen. Alles das sind gewichtige Unterschiede, und dieselben sind so hervorragend, daß, nach meinem Urtheile, aus dem vorgeschlagenem Unternehmen (Der Ausdruck Expedition wurde in der Resolution -gemeint ist Kapitel 16 des Berichtes, rak- vermieden, obgleich er im Texte auf jeder Seite vorkommt.) Alles gemacht werden kann, was auch in der Bremer Eingabe erstrebt wird, mit Ausschluß einer Nordpolexpedition im strengen und engen Sinne. Daß ich für eine solche nie sprechen würde, wissen Sie ja aus meinen Äußerungen mündlich und schriftlich. ... Getreu meinen, Ihnen gegebenen Versprechen, habe ich über Südpolarexpeditionen keinmal gesprochen, noch weniger zur Resolution gebracht. Sogar die Äußerung welche ich persönlich zur Wahrung meines Standpunktes lehren (zwh) sollte, habe ich unterlassen, um der Sache willen und es wird auch eine Zeit kommen, wo man sich meiner Vorschläge erinnern wird, dann erwarte ich von meinen Freunden, die wissen welche Opfer ich im "Verstecken" meiner Lieblingsmanier ihnen gebracht habe, daß sie mich unterstützen und wird Alles zum guten Ende gehen. Sie werden in dem Berichte nicht eine Bemerkung über Südpolarexpeditionen finden."

Noch einmal auf die Zusammensetzung der Kommission anspielend, äußert er sich: "Es ist gewiß tief zu bedauern, daß der Bremer Verein zu den Berathungen nicht vertreten war", der Mangel wurde auch von der Kommission selbst empfunden, "zu ändern war daran nichts- aus Gründen die ich hier nicht auseinandersetzen kann". Nicht nur von Richthofen, auch die Admiralität hätte den Polarverein gerne in der Kommission vertreten gesehen, weiß er zu berichten. "Allein die technisch wissenschaftliche Kommission wird Ihnen und dem Verein Gelegenheit geben, Ihre Bestrebungen und Ihre Ansichten zur Geltung zu bringen."

(Anmerkung: Die Neumayerschen Autographen sind z.T. äußerst schwierig lesbar. Obiger Brief konnte auch von Lindeman nur schwer

entziffert werden, was daraus ersichtlich ist, daß er viele Worte leserlich überschrieb.

Soweit bekannt, existiert nur eine publizierte Schilderung der Vorgänge um die oben behandelte Sitzung der Reichskommission im Oktober 1875. Hierbei handelt es sich um einige Sätze Neumayers im Zusammenhang mit Ausführungen zur Entwicklung des Gedankens einer internationalen Polarforschung (NEUMAYER, 1891, S. 9/10).

Auch Petermann äußerte sich in einem vierseitigen Brief an Lindeman zur Kommissionssitzung. (Der Brief ist datiert mit "Ende Oktober", was vermutlich darauf hindeuten sollte, daß er diesen nicht an einem Tag verfaßte.) Petermann beantwortete "mit Vergnügen" die Anfrage Lindemans, ob er in irgendeiner Form an der Kommission beteiligt gewesen sei. Zu der Ursache, warum das nicht der Fall war, bemerkte Petermann: " ... Mir scheint dies auch nicht verwunderlich, ..., denn abgesehen von dem Standpunkte des Bastianismus (Unterstreichung rak), der außer seinen eigenen Wünschen, Zielen, Bestrebungen keinen andern neben sich kennt und duldet, ..., gehörte ich zumal nicht in jene Commission, da ich weder Astronom, Physiker, Telegraphist oder Botaniker bin, ..." Delbrück wird serienweise mit Adjektiven belegt, die dessen Böswilligkeit im Zusammenhang mit der Berufung der Kommissionsmitglieder illustrieren sollen.

Über die neuere deutsche Afrikaforschung äußert Petermann sich abfällig. Die Ursache dafür, daß diese Forschung massiv aus Reichsmitteln gefördert wird, sieht er in der Interessenlage einer Berliner Lobby, für die Bastian als Synonym herhalten muß. Die Ursache dieser Interessenlage wird leider nicht zur Sprache gebracht.

Auch von Neumayer scheint Petermann keine Unterstützung in der Sache zu erwarten: "Das ganze Referat sieht genau so aus als ob es von Neumayer geschrieben wie inspiriert wäre, der seit 20 Jahren den Südpol erforschen will aber nichts thut. ..."

Zu erwähnen wäre noch, daß Petermann sehr deutlich auf Lindeman zugeht, dem Polarverein schmeichelt und das Expeditionswerk plötzlich sehr gut beurteilt. Eine Rezension des Werkes verspricht er im PGM Januarheft (1876). Dieses Versprechen machte er allerdings nie wahr. Ähnlich verhielt es sich mit der Ankündigung einer öffentlichen Stellungnahme zu der Weyprechtschen Schrift über die neuen Prinzipien der Arktisforschung (in der Seitenhiebe auf Petermann bekanntlich nicht zu übersehen sind), die er in dem vorliegenden Brief ebenfalls für die Januarausgabe der PGM ankündigte (Fußnote 16-14).

Der Bremer Polarverein hatte sich unabhängig davon, daß sich sein Antrag an die Reichsregierung auf Mittel zur Polarforschung noch in der Entscheidungsphase befand, dazu entschlossen, eine Delegation nach England zur Begutachtung der Ausrüstung der dort in Vorbereitung befindlichen Polarexpedition zu schicken. Dieser Delegation gehörten

Gutkese, Senkstacke, Børgen und Copeland an. Dem Protokoll der 37. Versammlung des Polarvereins vom 25. Juni 1875 entnimmt man:

"Gemäss dem Beschlusse des Vereins vom 13. März hatten sich die Kapt. Gutkese und Sengstacke, z.Z. 1. Offizier des Lloydampfer *Ohio*, nachdem Letzterem zu diesem Zweck von Seiten der Direction des Nordd. Lloyd in dankenswerter Weise Urlaub ertheilt worden, in der dritten Woche des vorigen Monats nach Porthmouth begeben, um die Einrichtungen der in der Ausrüstung befindlichen Englischen Polarexpedition kennen zu lernen. Ihnen schlossen sich die Herren Dr. Børgen und Dr. Copeland, welche gerade zu der Zeit in England verweilten, an (Børgen war gerade von den Transitbeobachtungen auf den Kerguelen zurückgekehrt, Copeland hatte die Beobachtungen auf Mauritius mitgemacht; rak). Diese 4 Herren erfuhren von Seiten des Sir Leopold M'Clintock, als Seitens des Kapt. Nares, Befehlshaber der Expedition und des Kapt. Stephensen, Befehlshaber der *Discovery*, das freundlichste Entgegenkommen."

Folgt man den Berichten von Gutkese/Sengstacke und Børgen/Copeland zu dem Besuch, so scheint der Ausdruck freundlichstes Entgegenkommen noch untertrieben. Sie hatten offensichtlich Zugang zu allen Einzelheiten der Expedition. Sie inspizierten die Schiffe und die Ausrüstung, ließen sich über die Logistik und den Proviant informieren, waren im Besitz der wissenschaftlichen Instruktionen, konnten die Meßinstrumente begutachten und brachten Beobachtungsformulare mit nach Bremen; sogar Zeichnungen von Spezialschlitten fanden sich unter den Akten (StA HB). Dieser Besuch dürfte die fachliche Kompetenz des Polarvereins nochmal erheblich gesteigert haben (Fußnote 16-15).

Diese wurde im Dezember des Jahres 1875 noch einmal gefordert. Neumayer erbat, offenbar sehr dringend, ein Gutachten zu den Kosten einer Expedition auf der Basis des Berichtes der Reichskommission. (In welchem konkreten Zusammenhang dieses Ansinnen stand, ließ sich leider nicht ermitteln.) Da der Kommissionsbericht vom RKA an die Ausschüsse zurückging, die diesen ursprünglich angefordert hatten (Seewesen und Finanzen), liegt die Vermutung nahe, daß dieser wieder auf auf den Schreibtischen der Admiralität gelandet war (denn Stosch, Chef der Admiralität, war auch Vorsitzender des Ausschusses für das Seewesen). Um den Bremer Antrag weiter zu befördern, hätte dieser jetzt einer zustimmenden Empfehlung der Ausschüsse bedurft. Möglicherweise wollte man in der Admiralität versuchen, den Bremer Antrag auf der Basis eines variierten Planes zu befürworten. Es gingen Neumayer zwei Gutachten zu. Eines davon war von Koldewey und Sengstacke verfaßt. Diese Schrift mit dem Titel "Kurzer Grundriß zu einer neuen arktischen Expedition" (am 24.12. von Lindeman an Neumayer nach Hamburg weitergeleitet) approximierte die Kosten des Unternehmens mit drei gleichzeitigen Überwinterungen auf Ostgrönland, Spitzbergen und Jan Mayen auf Mark 1.300.000.-. Der 2. Kostenanschlag von Gutkese (am 27.12 an Neumayer weitergeleitet) kam auf die Summe von Mark 1.572.000.- (beide Gutachten u. Anschreiben Lindeman an Neumayer, StA HB).

Man beachte, daß zu Jahresbeginn 1876 über den Forschungsantrag des Polarvereins vom Bundesrat noch nicht entschieden war. Augenscheinlich erwartete man in Bremen aber nicht, daß der Antrag oder die Aktivitäten Neumayers erfolgreich sein würden. Auf der Versammlung des Polarvereins am 10. Januar 1876 beschloß man, auf Kosten des Vereins die "Veranstaltung einer wissenschaftlichen Forschungsreise nach West-Sibirien im Jahre 1876". Als Leiter dieser Reise wurde Otto Finsch benannt. In Begleitung von Dr. E.A. Brehm und Graf Waldburg-Zeil konnte er bereits am 6. März von Berlin aus aufbrechen. (Die kurzfristige Aussendung stand zunächst mit den von Nordenskiöld geplanten Reisen in die Mündungsgebiete der sibirischen Flüsse im Zusammenhang.) Bremer See- und Kaufleute, auch die Geographische Gesellschaft in Bremen, beteiligten sich ab 1878 engagiert an den ersten Erschließungsversuchen Westsibiriens durch die Kara See und die Ströme Jenissei und Ob. (Hierzu vergl. ABEL, 1978.)

Aus dem Protokoll der 10. Sitzung des Bundesrathes vom 16. März 1876 entnimmt man: "Es wurde **beschlossen** den von dem Verein für die deutsche Nordpolfahrt zu Bremen in der Eingabe vom 3. Januar 1875 gestellten Antrag auf Bewilligung von Geldmitteln aus Reichsfonds zur Ausführung des in der Eingabe bezeichneten Plans für eine dritte deutsche Nordpolfahrt mit Rücksicht auf den Inhalt des Kommissionsberichts abzulehnen."

Eine erneute private Finanzierung oder Finanzierungskampagne für ein "nationales Unternehmen" konnte sich der Polarverein nicht zutrauen, so war es nur logisch, den Anspruch auf die Durchführung von Polarforschungsexpeditionen fallen zu lassen und sich kleineren Unternehmungen in arktischen und subarktischen Gebieten zu zuwenden. Am 29. Dezember 1876 wurde die Umwandlung des Polarvereins in eine "Geographische Gesellschaft in Bremen" beschlossen (DGB, 1877, S. 3). Einer Würdigung dieser Gesellschaft kann selbstverständlich im Rahmen vorliegender Arbeit nicht erfolgen; aber auf eines sei nachdrücklich hingewiesen, daß nämlich die "Deutschen Geographischen Blätter" (DGB) das Organ des Vereins, eine profunde Quelle zur allgemeinen Entwicklung der Polarforschung ab 1877 darstellen.

Es war keineswegs so, daß mit der negativen Stellungnahme des Bundesrates zur Bremer Eingabe im RKA das Thema Polarforschung ad acta gelegt worden wäre. Bereits mit Schreiben vom 22. April 1876 wurde das Auswärtige Amt (AA) informiert und zur Mitarbeit aufgefordert. Das bezügliche Schreiben gibt u.a. eine Schilderung der neuen Ansichten zum Vorgehen in der Polarforschung (zirkumpolar verteilte Stationen). Nachdem der Bereich, in dem deutsche Stationen geplant waren, Ostgrönland bis Westspitzbergen, benannt worden war, heißt es:

"..., daß eine erschöpfende Lösung der Aufgaben, welche einer nach diesem System organisierte Polarforschung zu stellen seien, nur dann erwartet werden dürfe, wenn das Unternehmen auf die übrigen Theile der arktischen Zone ausgedehnt und diese wo möglich mit einem geschlossenen Kreise von Beobachtungsstationen umgeben werde. Eine derartige Erweiterung des Unternehmens würde aber die Beteiligung auswärtiger Staaten an demselben zur nöthigen Voraussetzung haben." Die Aussage, deutsche Polarforschung sei nur dann sinnvoll, wenn eine internationale Beteiligung gesichert sei, wird noch variiert und wiederholt. Es heißt dann: "In erster Reihe kommen hierbei die Mächte in Betracht, ..., Rußland, Schweden, Norwegen, Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika." Im weiteren wird das AA ersucht, bei den Regierungen der genannten Staaten bezüglich deren Ansichten zu einer internationalen Polarforschungskampagne nachzufragen (Zit. aus einer Abschrift mit Kurzsignatur Delbrücks, BA PD, RKA, 1616, Blatt 22-25.)

Eine Reaktion des AA auf diesen Brief erfolgte erst am 29. Jan. 1877, nachdem das RKA am 16. Jan. dort angemahnt hatte, man möge sich zu den internationalen Ansichten über die Idee der "Cirkumpolar-Stationen" äußern.

Das erste Schreiben einer auswärtigen Regierung in Sachen internationale Kooperation zur Etablierung einer stationsgestützten zikumpolaren Polarforschung stammt aus Rußland. Es wird dem RKA im Juni 1878 seitens des AA bekannt gemacht (BA PD, RKA, 1616, Blatt 47-49).

#### Kurze Diskussion zu Kapitel 16

Die Erleichterung über die Fertigstellung der Expeditionspublikation, die Freude über den guten Verkauf derselben (Die endgültige Auflagenhöhe der vollständigen Publikation war bisher nicht zu ermitteln, zur Auflagenhöhe der Volksausgabe vergl. Kap. 12.), ferner die lebhaften internationalen Kontakte, die Herausforderung durch die englischen und schwedischen Aktivitäten, die Realisation der *Gazelle Expedition*, das allgemeine Aufblühen von Wirtschaft, Schiffahrt und Wissenschaft nach der Reichsgründung, nicht zuletzt das Bedürfnis, die Erfahrungen zu verwerten und zu erproben, das dürften einige Beweggründe gewesen sein, die den Polarverein und speziell Lindeman veranlaßten, eine 3. deutsche Polarexpedition in Anregung zu bringen. Leider sind keine internen Diskussionen darüber bekannt, wie man unter den Mitgliedern des Polarvereins die Höhe der Kosten der projektierten Expedition beurteilte. Daß die aufziehende "Gründerdepression" und der wenig rosige Zustand der Reichsfinanzen in Bremen bekannt war, darf man als selbstverständlich voraussetzen.

Nicht zu übersehen ist, daß die Lindemansche Intention, die Polarforschung nach Bremen zu ziehen, auch unter dem Aspekt eines gewissen Lokalpatriotismus stand, der bei allem Respekt vor Lindemans wis-

senschaftlichen Interessen, sicher auch wirtschaftliche Vorstellungen beinhaltete. Ein Polarforschungsunternehmen in der angestrebten Größenordnung hätte sicher auch einen Impuls für die Bremer Wirtschaft bedeutet.

Es soll ferner nicht übersehen werden, und hier war Lindeman in einer ähnlichen Situation wie Petermann, daß er Teile seiner Einkünfte aus seiner journalistischen Tätigkeit bezog. Eine große deutsche Polarexpedition hätte ihm diesbezüglich zweifellos viele Möglichkeiten eröffnet.

Eine Bemerkung zum Zeitpunkt der Bremer Initiative: Dieser war sachlich zunächst dadurch begründet, daß nach dem Abschluß der Arbeiten an der Expeditionspublikation, die Vereinsmitglieder wieder die Zeit fanden, sich dem Vereinsziel, der Ausrichtung weiterer Polarexpeditionen, zu widmen. Ferner erkannte man die günstige Gelegenheit, sowohl in wissenschaftlicher als auch in technisch-logistischer Hinsicht, zu einer Kooperation mit den englischen Kollegen zu kommen. Sicher hatte man auch die die Politiker antreibende Wirkung einer nationalen Herausforderung durch die beschlossene englische Expedition ins Kalkül gezogen.

Durch das rasche Vorgehen in der Sache handelte sich der Polarverein allerdings Nachteile ein. Unstreitig fühlten sich die betroffenen Berliner Kreise durch den überraschenden Antrag der Bremer an den Bundesrat überfahren. Da konnte auch die den Berlinern in verschiedenen Schreiben vom Polarverein angebotene Beteiligung nicht mildernd wirken. Offensichtlich hatten die Bremer die Interessenlage der Gesellschaft für Erdkunde nicht richtig ins Kalkül gezogen. Deren Reaktion, Polarforschung ja, aber nicht jetzt, zeigte diese Fehleinschätzung deutlich. Das gleiche traf, im Zweifel aus anderen Motiven, auch für die Admiralität zu.

Daß die Reaktion der Gesellschaft für Erdkunde durch die Furcht motiviert war, die Bremer Polarforschungsinitiative würde zu Mittelkürzungen in den Afrikaforschungen führen, ist unstreitig. Zu beantworten wäre die Frage, inwieweit die Afrikaforschungen bereits unter dem Gedanken von Kolonialisierungsbestrebungen stand und ihr dadurch eine politische Stütze erwachsen war, die grundsätzlich der Polarforschung fehlte. Zumindest in Hinblick auf den Reichskanzler, dessen zögerliche bis ablehnende Haltung zu Kolonialfragen hier nicht belegt werden muß, war das fraglos nicht der Fall (Fußnote 16-17).

Deutlich wurde, daß die Bundesratsausschüsse für Seewesen und Finanzen sich beeilten, den Komplex Polarforschung abzuschieben, womit der Handlungszwang wieder beim RKA lag.

Delbrücks Intention, nach ausgeschöpfter Wartezeit die eigentliche Thematik, Polarforschung ja oder nein, zu ignorieren und zunächst über deren speziellen wissenschaftlichen Wert zu Rate sitzen zu lassen, fügt

sich logisch in das damalige "Berliner Klima" betreffend Polarforschung ein.

Im folgenden eine Bemerkung zur Arbeit der Reichskommission: Richtig ist, daß insbesondere durch Dove das Weyprechtsche Stationsprinzip massiv in das Forum eingebracht wurde, und aus mancher schnellen Zustimmung zu dessen Sentenzen (besonders am ersten Sitzungstag) läßt sich ableiten, daß auch einige andere Mitglieder der Kommission von dieser Idee angetan waren (oder der Autorität Doves Tribut zollten, vergl. auch NEUMAYER 1891, S. 10). Die Schwäche dieser Idee, daß sie nämlich nur für sehr spezielle Fragestellungen erfolgversprechend anwendbar war, konnte dem hier tagenden, multidisziplinär zusammengesetzten Ausschuß allerdings nicht verborgen bleiben. Wären hier nur Meteorologen versammelt gewesen, so wäre das Tagungsergebnis sicher im Sinne der Weyprechtschen Prinzipien ausgefallen, so aber einigte man sich auf eine Philosophie des Vorgehens, das zwar die Weyprechtsche Idee beinhaltete, aber sich sonst von dem heute in der deutschen Polarforschung praktizierten Vorgehen kaum unterschied:

1. Beschränkung der Forschung auf ein geographisches Gebiet, das sowohl terrestrische als auch maritime Untersuchungen zuläßt und groß genug ist, um Aussagen zu globalen Vernetzungen zu ermöglichen.
2. Einrichtung fester Überwinterungsstationen (von denen auch heute noch überwiegend die Meteorologie und Geophysik profitiert) an Orten, die u.a. auch nach dem Gesichtspunkt einer guten Erreichbarkeit ausgewählt werden sollten und die gleichzeitig als Basis für mit wachsender Erfahrung immer ausgedehntere Landexpeditionen zu nutzen wären.
3. Freie Verfügbarkeit der Schiffe zu Forschungsaufgaben, nachdem der Aufbau und die Versorgung der Stationen beendet war.
4. Dringende Empfehlung zu internationaler Kooperation.

So deckungsgleich auch das damals von der Reichskommission empfohlene Vorgehen mit der heute in Deutschland praktizierten Polarforschung war, es fehlte ihr, abgesehen davon daß es keine Organisation gab, die in der Lage gewesen wäre, die geforderte internationale Koordination vorzunehmen, eine Essenz, die Festschreibung der Kontinuität der Forschungen als wesentliche Voraussetzung für wissenschaftliche Erfolge. Diesen Gesichtspunkt hatte auch der Bremer Polarverein in seinem Antrag nicht berücksichtigt. Im Gegenteil, Formulierungen wie "endliche Lösung der Polarfrage" und ähnliches suggerierten die Vorstellung, als ließen sich sämtliche wissenschaftlichen Probleme der Polarforschung im Verlaufe einer auf zwei Jahre berechneten Expedition lösen.

Im übrigen war allerdings die Situation nach der Kommissionstagung derart, wie Neumayer am 30. Oktober 1875 an Lindeman schrieb (Vergl. S. 292), daß alles, was in der Bremer Eingabe erstrebt wurde, im Rahmen des Berichtsergebnisses durchgeführt werden könnte.

Es gab keinen aus dem Bericht ableitbaren Widerspruch zu der Lindemanschen Planung, der sich nicht durch eine kleine Überarbeitung der

letzteren hätte lösen lassen. Die eminente Wichtigkeit der Polarforschung war, durch ein vom RKA berufenes Gremium, durch eine Reichskommission, attestiert!

Die Abweisung des Bremer Antrages berief sich zwar pauschal auf den Inhalt des Berichtes der Reichskommission, aber welche Aussagen im einzelnen damit gemeint waren, wird nicht erwähnt. So erwies sich im Nachhinein die ganze Kommissionsitzung als eine Farce.

Insbesondere ist es nicht richtig zu behaupten, die Bremer Eingabe wäre dadurch, daß sich die Reichskommission die Weyprechtsche Idee zu eigen gemacht hätte, abgewiesen worden. Vielmehr relativiert, korrigiert und erweitert der Bericht der Reichskommission die Weyprechtschen Polarforschungsprinzipien.

Daß sich dieses Prinzip in seiner reinen Form später durchsetzte, und 1882 in der Ausrichtung des 1. Internationalen Polarjahres (IPY) verwirklicht wurde, ist aber kurioserweise eine direkte Folge des Berichtes der Reichskommission von 1875. Zwar hatte der Bericht ausdrücklich betont (in Kap. 3, S. 6), daß sich auch mit der postulierten räumlichen Beschränkung der Forschungsaktivitäten auf den Ostgrönland/Spitzbergen Sektor schon sehr befriedigende Ergebnisse erzielen lassen werden, hatte diese Aussage aber später (in Kap. 16, S. 31, Pkt. 4) wieder mit dem relativierenden Zusatz versehen, daß eine "erschöpfende" Beantwortung der Fragen nur unter Teilnahme der Staaten, denen die Bearbeitung der übrigen Polarsektoren zufiele, zu erreichen sei.

Dieser Punkt wurde vom RKA so interpretiert, daß, bevor man wieder an eine sinnvolle deutsche Polarforschungsexpedition denken konnte, zunächst die vollständige internationale Beteiligung gesichert sein mußte.

Man war somit, wollte man in Deutschland Polarforschung treiben, auf den internationalen Konsens angewiesen. Das ist die tiefere Ursache dafür, wenn später von Deutschland durch Neumayer die Ausrichtung des IPY betrieben wurde. Angemerkt sei hierzu, daß das Stationprinzip nicht nur der kleinste gemeinsame Nenner war, sondern auch im Trend der sich entwickelnden wissenschaftlichen Methodik lag (Fußnote 16-18).

## Zusammenfassung des 16. Kapitels

Am Jahresende 1874 brachte Moritz Lindeman, unterstützt durch Otto Finsch, "Motive" und "Plan" zu einer 3. deutschen Nordpolarfahrt zur Diskussion. Diese Initiative stand nicht nur im Einklang mit den übrigen Mitgliedern des Polarvereins, sondern prinzipiell auch mit der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, da deren 1872 geäußelter Vorbehalt durch die vollständige Herausgabe der Publikation zur 2. deutschen Nordpolarfahrt entfallen war.

Der Plan zu einer 3. Nordpolarfahrt, bei dessen Ausarbeitung man sich zweifellos an der sich in Vorbereitung befindlichen englischen Expedition orientiert hatte\*, war allerdings im Vergleich mit dem Koldeweyschen Plan vom Dezember 1871 sehr viel umfangreicher ausgelegt. Lag dem Koldeweyschen Plan ein Konzept zu zunächst räumlich begrenzten, aber auf Kontinuität\*\* bauende Forschungen zu Grunde, so wurden hier gleichzeitig 2 Ziele angestrebt. Neben der Exploration der Fjordsysteme sollte mit einem 2. Schiff der Verlauf der Ostgrönlandküste nach Norden erforscht werden. Dieses Konzept war nicht zuletzt dadurch unrealistisch, weil es mit sehr hohen Kosten verknüpft war. Zur Finanzierung der Expedition sollte im wesentlichen auf Reichsmittel zurückgegriffen werden. Dabei hatte man sich vorgestellt, den Unterstützungsantrag an die Reichsregierung durch den Beauftragten des Bremer Senats im Bundesrat einbringen zu lassen. Da der Bremer Senat sich zu dieser Handlung nicht verstehen konnte, mußte der Polarverein am 3. Januar 1875 im eigenen Namen eine Eingabe mit dem Antrag auf Unterstützung der Polarforschung an den Bundesrat vornehmen. Zwar gab es eine Reihe geographischer Gesellschaften, die den Bremer Antrag unterstützten (z.T. durch Eingaben an den Bundesrat), aber die Gesellschaft für Erdkunde in Berlin leistete subtilen Widerstand. (Ihre Eingabe an den Bundesrat vergl. Fußn. 16-4.) Daß diese eine Beeinträchtigung ihrer Afrikaforschung durch Mittelkürzungen zu Gunsten der Polarforschungen fürchtete, läßt sich aus den Quellen ableiten. Inwieweit die Gesellschaft für Erdkunde im Falle der Etablierung eines großen Projektes in Bremen ganz allgemein einen Verlust an Einfluß und Image befürchtete, muß Spekulationen überlassen bleiben.

Es wurde gezeigt, daß auch die Admiralität zu Jahresbeginn 1875 sich weder um eine Unterstützung des Bremer Antrages bemühte, noch sich zu eigenen Aktivitäten herausgefordert fühlte (wie es offenbar Kaiser Wilhelm I. wünschte). Als sich allerdings abzeichnete, daß eine zukünftige deutsche Polarfor-

schung eventuell nur noch auf der Basis des von Carl Weyprecht ab Sommer 1875 propagierten Prinzips fester Beobachtungsstationen stattfinden könne, gab es seitens Georg Neumayers deutliche Vorbehalte gegen diesbezügliche Bestrebungen.

Die Gesellschaft für Erdkunde hatte wiederholt die Begutachtung der Polarforschung gefordert; Eine solche war insofern mit den Vorstellungen des Bremer Polarvereins im Einklang, als dieser selbstverständlich bezüglich der Forschungsprogramme auf die Gutachten und die Unterstützung wissenschaftlicher Körperschaften angewiesen war. Die Reichskommission, die auf Ersuchen der Fachausschüsse des Bundesrates im Oktober 1875 durch das RKA berufen wurde, sollte ausschließlich zu wissenschaftlichen Fragestellungen der Polarforschung beraten, womit die wesentliche allgemeine Bedeutung der Polarforschung zur Diskussion stand. In den Kommissionsberatungen setzte sich Heinrich W. Dove für die Einrichtung zirkumpolarer Beobachtungsstationen ein, eine Idee, von der er sich für sein Fach, die Meteorologie, berechtigterweise große Gewinne versprach. Im Verlauf der Beratungen wurde aber deutlich gemacht, daß das Stationsprinzip nur für spezielle Fragestellung von überragendem Nutzen sein könne, und man einigte sich darauf, daß für eine zukünftige deutsche Polarforschung ein gemischtes Prinzip in Anwendung zu bringen sei. Dieses sah die Einrichtung von festen Überwinterungsstationen vor, die gleichzeitig als Basis für kleinere Expeditionen dienen sollten. Die Schiffe sollten nach Einrichtung und Versorgung der Stationen zu selbständigen Forschungsfahrten genutzt werden und auch überwintern. Als Gebiet für die zukünftigen Aktivitäten einer deutschen Polarforschung wurde eine Beschränkung auf das Gebiet zwischen Ostgrönland und Westspitzbergen empfohlen, und es wurden gleichzeitig Vorschläge verbreitet, wie die restlichen zirkumpolaren Gebiete unter anderen Nationen zu verteilen wären.

Im übrigen wurde der Polarforschung höchste wissenschaftliche Priorität zugestanden. Der von der Kommission herausgegebene 30seitige Bericht stellte ein erstes Programm der deutschen Polarforschung dar.

Es wurde diskussionsweise erläutert, daß dieser Bericht nur sehr bedingt eine Grundlage zur Ablehnung des Bremer Antrages abgab, die der Bundesrat am 16. März 1876 aussprach.

Noch vor der Verkündung des Ablehnungsbeschlusses, um die Jahreswende 1875/76, kam es im Polarverein erneut zu sicht-

lichen Aktivitäten, offenbar ausgelöst durch Neumayer, die darauf hinausliefen, eine Modifikation des Bremer Planes zur Diskussion zu bringen.

Zu dem Hintergrund dieser Vorgänge, die fraglos mit Ideen aus dem Führungskreis der Admiralität in Verbindung zu bringen sind, konnten keine Archivalien beigebracht werden.

\*Die englische Expedition sollte durch den Smith Sound längs der Westküste Grönlands nach Norden vordringen, wenn möglich bis zum Pol.

\*\*Auch eine internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Meteorologie wurde in Anregung gebracht.

## Fußnoten zu Kapitel 16

### Fußnote 16-1:

Der Brief Lindemans an Behm hatte auch die Frage gestellt, wie man in Gotha über die Fortsetzung der Polarforschung dachte. Diese Frage gab Petermann die Gelegenheit, ausführlich über seine gemeinsame Vergangenheit mit Lindeman zu reflektieren. Zu bemerken ist, daß besagter Brief weniger unbekannte Tatsachen vermittelt, dafür aber einen Einblick in Petermanns Gemütszustand.

### Fußnote 16-2:

"In voller Anerkennung der Nord-Polarfrage, die auf Anregung der geographischen Gesellschaft Hamburgs durch den Vertreter derselben Herrn Friederichsen, bei der Jahresversammlung der afrikanischen Gesellschaft zur Sprache gebracht wurde, und in der Hoffnung, dass die gegenwärtig in Afrika eingeleiteten Unternehmungen bald genugsam fortgeschritten sein werden, um bei dem in Deutschland für geographische Bestrebungen bereits erwachte Interesse eine weitere Inangriffnahme des polaren Problemes ohne gegenseitige Beeinträchtigung beider Zwecke zu gestatten, halten es die in Berlin versammelten Delegirten für wünschenswerth, daß zu geeigneter Zeit, wenn mit Berathung fachmannischer Autoritäten dafür erkannt, eine fernere Betheiligung Deutschlands an den Nordpolarfahrten nicht nur, sondern an den Polarfahrten im Allgemeinen, den nördlichen sowohl wie den südlichen, in Berathung gezogen werde, und dass, wenn sich eine solche für eines der späteren Jahre ausführbar zeigen sollte, die gegenwärtig für die Erforschung des äquatorialen Afrika angebahnte Vereinigung der geographischen Gesellschaften Deutschlands eine entsprechende Erweiterung finden möge, um die auf dem heutigen Stand geographischer Entdeckungen ebenfalls dringende Hauptaufgabe, wie sie in dem benötigten Aufschluss der Polargebiete gestellt ist, zweckdienlich zu fördern. "

### Fußnote 16-3:

Lindeman war mit Mosle übereingekommen, Petermann ganz kurzfristig einzuladen, damit dieser nicht eventuell Gelegenheit bekäme, mit Expeditionsteilnehmern seiner Wahl anzureisen.

Der Ton, in dem über Petermann korrespondiert wird, ist im übrigen wenig respektvoll, und man fragt sich, was man eigentlich von dessen Teilnahme erhoffte.

### Fußnote 16-4:

Man würdigte zunächst die "hohe Bedeutung der Polarfrage", erkannte in selbiger auch eine internationale Bedeutung, möchte aber insbesondere auf die Ergebnisse der in Vorbereitung befindlichen englischen Expedition warten. Kurz, es wird implizit nahegelegt, die Expeditionsplanungen um mindestens 2 Jahre zu verschieben.

Die Resolution liegt in den Akten auch in einer handschriftlichen Fassung vor, was zeigt, daß diese tatsächlich mit dem Anschreiben vom 11. Januar in Bremen einging, hingegen die Druckfassung erst später erschienen sein dürfte.

**Fußnote 16-5:**

Text der Eingabe der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin an den Bundesrat, 18. Jan. 1875 (BA PO, RKA 1500 Blatt. No. 21-22, 4 Seiten handschriftlich, Abschrift von alter Hand; StA HB 7,1023).

Hoher Bundesrath

Der gehorsamst unterzeichnete Vorstand der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin ist von dem Vorstand der Vereins für die deutsche Nordpolarfahrt in Bremen aufgefordert worden, das von demselben ausgesendete und, zufolge uns gewordenen Mittheilung, dem hohen Bundesrath unterbreitete Papier einer dritten deutschen Nordpolarfahrt zu unterstützen.

Infolge dessen hat der Vorstand unter Zuziehung des Beiraths der Gesellschaft, seine Ansicht über den Gegenstand in einer Resolution Ausdruck gegeben, welche wir uns ganz ergebenst im Abdruck beizufügen beehren.

Indem wir in vollem Maße anerkennen, daß das Unternehmen einer dritten deutschen Nordpolarfahrt sowohl im wissenschaftlichen als im nationalen Interesse eine hinreichende Bedeutung hat um die Bitte einer Unterstützung desselben durch die höchste Behörde des deutschen Reiches und aus den Mitteln des letzteren zu rechtfertigen, und indem wir uns daher den von dem genannten Bremer Verein an den hohen Bundesrath in dieser Angelegenheit gerichteten Eingabe insoweit vollkommen anschließen, hielten wir es doch für unsere Pflicht hervorzuheben, daß gerade wegen der Größe des in Rede stehenden Problemes, und weil bei demselben nur die höchsten Ziele erstrebt und die vollkommensten Mittel angewendet werden müssen, die Gewährung der hohen beantragten Unterstützung weder erwartet werden darf noch auch rathsam erscheint, ehe nicht die höchsten Sach=Autoritäten den Plan einer ins Werk zu setzenden Expedition auf das Eingehendste berathen haben.

Da eine derartige vorberathende Commission bereits in der Eingabe des Bremer Nordpolar-Vereins in Aussicht genommen ist, so können wir dieselbe auch in dieser Beziehung unterstützen, und wir wagen es, einem hohen Bundesrath die Mitglieder aus der königlichen Akademie Herrn Geh. Regierungsrath und Professor Dr. Dove und Professor Dr. H. Kiepert, zugleich aus der Kaiserlichen Admiralität die Herrn Korvetten-Kapitäne v. Blanc und Ditmar, sowie den Hydrographen Herrn Prof. Dr. Neumayer, als geeignete Persönlichkeiten für die Zusammensetzung einer Commission namhaft zu machen. Wir zweifeln nicht, daß der genannte Bremer Verein, dessen hohe Verdienste um frühere deutsche Nordpolarfahrten sowie um die Herausgabe des ausgezeichneten Werkes über die letzte derselben wir gern hervorheben, nach seiner ehrenvollen Initiative auch bereit sein wird ferner Unterstützung durch seinen Rath zu gewähren, und die Gesellschaft für Erdkunde ist mit besonderem Vergnügen erbötig, auch ihrerseits in der Commission vertreten zu sein.

Wir stellen daher den ganz gehorsamsten Antrag:

Ein hoher Bundesrath wolle die Wichtigkeit der von dem Bremer Verein für die Nordpolarfahrt angeregten nationalen Werkes in Betracht ziehen und, mit der Aussicht auf eine spätere günstige Erledigung der in betreff desselben gestellten Eingabe, eine beratende genannte Commission ernennen, bei welcher die königliche Akademie der Wissenschaften und die kaiserliche Admiralität vertreten sein sollten, um jährliche Berichte über die Thätigkeit zu geben, und dann, wenn sie den Zeitpunkt für die Ausführung der dritten deutschen Nordpol-expedition gekommen glaubt, auf die bereits geschehene Eingabe zurückzukommen und dieselbe mit eventuellen Modifikationen zur Annahme zu empfehlen.

Der Vorstand der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin.

Frh. v. Richthofen

A. Bastian

**Fußnote 16-6:**

Eine gewisse Ausnahme bildet hier Kirchenpauer, der auf die hohen Kosten der Expedition anspielt, wenn er schreibt (7. Jan. 1875 an Mosle): "...Wenn irgend ein Privatverein eine Berechtigung in Anspruch nehmen kann, als Förderer deutscher Nordpolforschungen Reichsbehörden gegenüber aufzutreten, so ist es der bremische Verein den Sie vertreten. Jeder andere Verein würde den Vorwurf der Anmaßung zu fürchten haben, wenn er vom Reiche 300.000 Taler forderte um seiner Seits die Expedition auszurüsten."

**Fußnote 16-7:**

Den Versuch, eine gemeinverständliche, wissenschaftlich zwingende Begründung für die Polarforschung herauszustellen, machte Lindeman in einem Leitartikel in der Sonntagsausgabe der "Weserzeitung" vom 16. Januar 1875. Dabei bezieht er sich u.a. auf eine Denkschrift zur geplanten englischen Expedition. Auch in bezug auf die Expeditionsplanung dürfte sich Lindeman an dem britischen Vorbild orientiert haben. Hier war der Einsatz von insgesamt 3 Schiffen geplant. Diese waren jedoch bestimmt, ein Expeditionziel zu stützen, den Vorstoß nach Norden längs der Westküste Grönlands.

**Fußnote 16-8:**

Dem Schreiben an Bismarck war die Korrespondenz des Vereins mit A.H. Markham, auf dessen Schultern die Organisation der englischen Expedition ruhte, in Abschrift beigelegt. Die beiden Briefe brachten zum Ausdruck, daß man sich britischerseits sehr über eine gleichzeitige deutsche Ostgrönlandexpedition freuen würde und daß er und Captain Gorge S. Nares es sich nicht nehmen lassen würden, die Vertreter des Polarvereins zwecks Besichtigung und Beratung über die Expeditionsausrüstung zu empfangen.

**Fußnote 16-9:**

"Es waren die nachfolgenden Kommissionsmitglieder erschienen:

- 1) der Königlich Preußische Universitäts-Professor, Geheimer Regierungsrath Dr. Dove, aus Berlin,
- 2) der Fabrikbesitzer Dr. Siemens, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, aus Berlin,
- 3) der Hydrograph der Kaiserlichen Admiralität, Professor Dr. Neumayer, aus Berlin,
- 4) der Vorsitzende der Gesellschaft für Erdkunde, Dr. Freiherr von Richthofen, aus Berlin,
- 5) der Königlich Preußische Universitäts-Professor Dr. Karsten, aus Kiel,
- 6) der Königlich Preußische Universitäts-Professor Dr. Grisebach, aus Göttingen,
- 7) der Königlich Bayrische Universitäts-Professor Dr. Zittel aus, aus München,
- 8) der Königlich Sächsische Universitäts-Professor Dr. Bruhns, aus Leipzig,
- 9) der Königlich Württembergische Universitäts-Professor Dr. von Quenstedt, aus Tübingen,
- 10) der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Universitäts- Professor und Direktor der Navigationsschule Dr. Karsten, aus Rostock
- 11) der Direktor der Sternwarte Rümker, aus Hamburg,
- 12) der Kaiserliche Universitäts-Professor Dr. Winnecke, aus Straßburg,
- 13) der Kaiserliche Universitäts-Professor Dr. Schimper, aus Straßburg."

Die obige Liste der Kommissionsmitglieder ist wörtlich aus der Reinschrift des Sitzungsprotokolls v. 4. Okt. 1875, BA PO, RKA, 1500, entnommen.

**Fußnote 16-10:**

Die Akte BA PO, RKA,1500, "Die Gewährung von Geldmitteln zum Zweck der Polarforschung" trägt nur einen einzigen Vorlagevermerk aus dem Jahre 1985, allerdings ohne Signatur. Naheliegender ist, daß die einzige Vorlage aus Gründen der Revision geschah. Dafür spricht z.B. der absolut makellose Zustand der Akte, der keinerlei Gebrauchspuren anhaften. Der diensttuende Archivar stimmte der Vermutung des Verfassers prinzipiell zu, bemerkte jedoch, daß umfangreichere Revisionsarbeiten am Bestand der RKA Akten eher in den 1970er Jahren stattgefunden hätten.

**Fußnote 16-11:**

Die Reisekosten der Kommissionsmitglieder beliefen sich auf insgesamt Mark 3.400.-, wobei die Auszahlungen an einzelne Mitglieder den Betrag von Mark 450.- überschritten (BA PO; RKA, 1500, Blatt 284-286).

**Fußnote 16-12:**

Als Publikationstermin könnte der 18. September 1875 gelten, als Weyprecht auf der 48. Versammlung der Naturforscher und Ärzte in Graz erstmals seine Thesen öffentlich vorgetragen hat. (Datum vergl. GEORGI, 1964, S. 264.)

Vorliegend wird zitiert aus "Grundprincipien der arktischen Forschung". Diese Schrift ist mit Begleitschreiben, dat. Triest, 4. Juli 1875, beim Polarverein eingegangen. In dem autographierten Begleitschreiben wird zum Ausdruck gebracht, daß die Schrift noch nicht veröffentlicht wurde. Weyprecht schrieb: "Vor die Öffentlichkeit möchte ich sie erst bringen, wenn die Unterschriften eine solche Summe wissenschaftlicher Intelligenz repräsentieren, daß man damit der großen Menge imponieren kann..." Das Begleitschreiben erwähnt ferner, daß die Schrift "nach und nach" in das interessierte Ausland verschickt werden soll.

Verfasser lagen fünf verschiedene Fassungen der Schrift vor, die sich allerdings nur geringfügig voneinander unterscheiden. Am stärksten abweichend vom Original ist die Fassung, die dem Weyprechtschen Aufsatz "Die Nordpol-Expedition der Zukunft und deren sicheres Ergebnis verglichen mit den bisherigen Forschungen auf arktischen Gebiete", Wien 1876, als Anhang beigegeben ist. Hier findet sich auch der Satz "Die geographische Entdeckung gewinnt erst Werth durch die mit ihr verbundene wissenschaftliche Entdeckung."

Die Schrift erschien auch unter dem Titel: "Die Erforschung der Polarregionen" (in Mitth. der k.k. geographischen Gesellschaft in Wien, 1875).

Zu bemerken ist noch, daß eine französische Fassung, "L'exploration des régions arctiques", bereits anlässlich des 2. internationalen Geographentages, 1.-11. August 1875, Paris, dort im Druck erschienen sein soll. Eine englische Fassung wurde offensichtlich 1876 im "Geographic Magazine" veröffentlicht; vergl. CHAVANNE, 1878.

Eine Diskussion der Thesen unter zeitgenössischen Aspekten vergl. HELLWALD, 1881, S. 899.

**Fußnote 16-13:**

Lindeman hatte sich bereits mit Post vom 29. Oktober mit der Bitte um Zusendung des Sitzungsprotokolls an das RKA gewandt. Das wurde ihm verweigert mit der Begründung, es liege nicht gedruckt vor.

Herausstellend, daß es sich bei seinem ersten Schreiben, also bei der Bitte um den Protokolltext, um ein Mißverständnis gehandelt hätte, es sei selbstverständlich nicht in seiner Absicht gewesen, sich um Kenntnis zu Interna der Sitzung zu

bemühen, wurde ihm auch die Zusendung des gedruckten Berichtes verweigert, und zwar mit dem Hinweis, daß die dem Bundesrat gemachten Vorlagen grundsätzlich nicht vor der Beschlußfassung veröffentlicht würden (10. Nov. 1875, BA PO, RKA, 1500, Blatt 293).

Am 24. November 1877 bat Lindeman das RKA erneut um die Überlassung des Berichtes. Dieses mal wurde er ohne Angabe von Gründen ablehnend beschieden (5. Dez. 1877; BA PD, RKA, 1616, Blatt 45 u. 46)

Aus Lindemanns 2. Schreiben (5. Nov.) erfährt man, daß die Quelle seiner Mitteilungen in der "Weserzeitung" am 27. Oktober "eine Berliner Correspondenz der Weserzeitung" gewesen ist. Dieser Artikel zeigt übrigens seine zu diesem Zeitpunkt genaue Kenntnis der Zusammenfassung (Kap. 16) des Kommissionsberichtes.

#### **Fußnote 16-14:**

Erst in der Maiausgabe der PGM, 1876, S. 200 erschien eine kurze Rezension des Aufsatzes im Kleindruck unter der Rubrik geographische Literatur. Diese deckt allerdings in wenigen Sätzen die Schwächen der Weyprechtschen Thesen auf.

Petermann hatte an Lindeman geschrieben, daß er mit Weyprecht bezüglich dessen Thesen bereits korrespondiert hätte: "Was Weyprecht anlangt, so habe ich ihm längst meine Ansicht ausgesprochen und ihn von seiner crassen Verwerfung der ganzen geographischen Wissenschaft abzubringen gesucht." Leider konnte dieser Brief an Weyprecht nicht gefunden werden.

Es liegt aber ein Schreiben von Weyprecht vor, das am 19. Juli 1875 bei Petermann einging (AHHVGG). Aus diesem einige Sätze: "Mein Projekt schlägt ordentlich ein, viel mehr, als ich erwartet hatte. Es laufen jetzt von allen Seiten die beistimmenden Antworten ein. ... Ich habe gar nichts gegen die deskriptive Geographie, nur darf sie der gründlichen Forschung nicht im Wege stehen. Und dies ist im arktischen Gebiete der Fall. Für zweierlei Expeditionen sind die Mittel nicht aufzubringen. Wenn diese internationale Expedition zu Stande kommt, so werden ihr wahrscheinlich wieder eine Menge anderer zu lösender Fragen entspringen. Ich bin jedoch sehr froh, daß ich ihre Zustimmung habe; die geograph. Mittheilungen werde ich nicht mißbrauchen."

Im Januar 1876 schrieb Weyprecht an Petermann, ihm sei zu Ohren gekommen, daß sein "Grazer Vortrag" (Grundprincipien der arktischen Forschung) als Angriff auf Petermann gewertet wurde, ein solcher hätte ihm aber fern gelegen. (Weyprecht-Petermann 17. Jan. 1876; AHHVGG)

#### **Fußnote 16-15:**

Wegen des Ankaufs von eistauglichen Schiffen hatte sich der Polarverein im Mai 1875 mit Rosenthal in Verbindung gesetzt. Dieser leitete seit 1872 das Unternehmen "Deutsche Polar Schifffahrts Gesellschaft in Hamburg". Er konnte damals 3 Schiffe zum Verkauf anbieten: *Grönland ex Freddy*, das Schiff mit dem Eduard Dallmann 1873/74 an der antarktischen Halbinsel gewesen war, zu Mark 282.000.-; ferner die *Norwegen* zu Mark 198.000.- sowie die *Spitzbergen* zu Mark 109.500.- (ohne Tanks).

#### **Fußnote 16-16:**

Zu ersten hoheitspolitischen Handlungen in afrikanischen Territorien seitens des Deutschen Reiches kam es erst 1884/85. Ein Bremer, Adolf Lüderitz, hatte dazu Veranlassungen gegeben.

**Fußnote 16-17:**

Während des IPY 1882/83 führten die Franzosen und die Amerikaner neben der Stationsbesetzung auch ausgedehnte Expeditionen durch. Die Franzosen (Leiter L.F. Martial) beforchten die gesamte Küstenregion Feuerlands; die Amerikaner (Leiter A. Greely) unternahmen eine Schlittenexpedition an der Nordwestküste Grönlands, die sie bis 83° 23'N ausdehnten. (Für eine Übersicht über das IPY vergl. BARR, 1985.)

## Kapitel 17

### **Bemerkungen zu Wechselwirkungen der deutschen Polarforschung mit verschiedenen Wissenschaftsgebieten**

Daß 1865/66 deutsche Wissenschaftler, zumindest Preußen betreffend, wenig Interesse an der Polarforschung zeigten, bzw. mit ihr keine brennenden Fragestellungen verbanden, darf behauptet werden. (Vergl. Kap. 4, 5, 6 und das Gutachten der Akademie der Wissenschaften, Anhang 22-27.) Es konnte gezeigt werden, daß August Petermann und Reinhold Werner seinerzeit die einzigen waren, die sich wirklich für eine deutsche Polarforschung einsetzten. Daß ihr Einsatz überwiegend Mißerfolge zeitigte, lag speziell daran, daß Petermann nicht bereit war, die wissenschaftliche Seite der zu etablierenden Polarforschungsunternehmungen wirklich kompetent zu erläutern bzw. sich eine Wissenschaftslobby für diese zu sichern. Nachdem es Petermann dann mit Hilfe Koldeweys und den Bremer Unterstützern gelungen war, eine Expeditionstätigkeit aufzunehmen, distanzierte er sich, rational nicht nachvollziehbar, vom aktuellen Geschehen.

Koldewey, Lindeman, Freeden, Finsch und den anderen Mitgliedern und Sympathisanten des Polarvereins gelang hingegen der entscheidende Schritt, die Polarforschung von dem reinen Entdeckernimbus fortzurücken, d.h. die Polarforschung zumindest ein Stück weit in die Wissenschaft einzubetten. Die Präsentation der Meßergebnisse und Proben der 2. deutschen Nordpolarfahrt, mit deren Bearbeitung sich dann prominente Wissenschaftler befaßten, war gewissermaßen die Dokumentation dieses Schrittes.

Petermann hingegen verharrte in seinen Vorstellungen und in der Ablehnung des Polarvereins, wobei ihm die Aktivitäten und Ansichten der österreichischen Polarforscher bestätigend entgegenkamen. Als dann von Carl Weyprecht, nach dessen bitteren Erfahrungen mit dem traditionellen Vorgehen in der Polarforschung das Stationsprinzip kreiert wurde, verlor Petermann seine Rolle als wissenschaftlicher Polarforschungsagitator, der auf Gehör hoffen durfte.

Koldeweys Plan für eine 3. Polarfahrt, 1871/72, war beachtlich. Dieser trug alle Merkmale für eine realistische, auf verschiedene Wissenschaftsgebiete gestützte Polarforschung: keine überzogenen geographischen Vorgaben, internationale Absprachen, Langzeitmeßreihen, Detailuntersuchungen, langfristige Perspektiven zur Fortsetzung der Polarforschung.

Der Vorstoß des Polarvereins 1874/75 für eine 3. Polarexpedition war hingegen übereilt und überzogen. Die Gründe hierfür wurden dargelegt; sie sind aus den Umständen der Zeit verständlich. Die logistischen und wissenschaftlichen Mängel des Bremer Antrages wären aber kein Grund gewesen, das Projekt abzuwürgen, denn der Plan wäre mit kleinen

Modifikationen leicht auf die aktuellen Erfordernisse der Wissenschaftler abzustimmen gewesen. Dieses zeigte sich, nachdem der Bremer Antrag Veranlassung gegeben hatte, eine Reichskommission mit der wissenschaftlichen Bewertung der Polarforschung zu beauftragen. Hochrangige deutsche Wissenschaftler verschiedener Fachgebiete waren hier gezwungen, offiziell zu Sinn und Nutzen der Polarforschung Stellung zu beziehen, d.h. sie mußten Fragestellungen diskutieren, von denen Lösungen nur mit Hilfe von Polarexpeditionen zu erwarten waren. Ihr Fazit war: Polarforschung ist von eminenter Wichtigkeit für den Fortschritt der Wissenschaft.

Um in eine Betrachtung der damals aktuellen Fragestellungen einzutreten, soll hier der Bericht der Reichskommission, "Bericht der Kommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung, Berlin, 12. Oktober 1875", im folgenden nur als "Bericht" bezeichnet, als Leitfaden dienen.

Kapitel 7 des Berichtes beschäftigt sich mit den Fragen zur Meteorologie. Hier wird konstatiert, daß die Lösung von Fragen zum Wettergeschehen in niederen Breiten erst dann möglich sein wird, wenn die meteorologischen Verhältnisse der polaren Gebiete genauer bekannt sind. Verständlich wird diese Aussage durch die Berücksichtigung der Tatsache, daß man sich in der synoptischen Phase der Entwicklung der Meteorologie befand (ungefähr seit 1820), d.h. es ging wesentlich darum, die Atmosphäre und deren Wechselwirkung sowohl mit den Land- Wasser und Eisflächen der Erde sowie mit dem Weltraum, gewissermaßen als Kontinuum zu erfassen. Der Hintergedanke der im Bericht geforderten verschiedenen Messungen war die Hoffnung, daß man aus der Kenntnis des hinreichend lückenlosen Zustandes der Atmosphäre zu aufeinanderfolgenden Zeitpunkten eine dynamischen Theorie der Meteorologie deduzieren könnte, eine Theorie, die es erlauben würde, Wettervorhersagen auf physikalisch gesicherter Basis abzugeben. (Man könnte auch sagen, daß man damals auf dem Wege war, aus der auf statistischen Daten basierenden Klimatologie eine echte Wetterkunde herauszulösen.) Daß das Ziel, gute Wettervorhersagen erstellen zu können, allein aus volkswirtschaftlicher Sicht erstrebenswert war, ist besonders augenfällig; ein Umstand der nicht zuletzt die Vorreiterrolle der Meteorologie bei der Institutionalisierung der Wissenschaften verständlich macht (Fußnote 17-1).

Der Bericht läßt keinen Zweifel darüber, daß der Erfassung von meteorologischen Daten in arktischen Gebieten eine zentrale Bedeutung beigegeben wurde. Daß im übrigen die meteorologischen Verhältnisse, speziell Grönlands, als für die Wetterentwicklung in Westeuropa bedeutend angesehen wurden, läßt ein Vortrag, den Heinrich W. Dove am 6. Januar 1872 vor der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin hielt, erkennen (Zeitschrift f. Erdkunde, Berlin 1872).

Der Stand der Meteorologie im Jahre 1875 dürfte sehr gut wiedergeben sein in MOHN, 1874/79. Diesem Werk entnimmt man u.a., daß der Charakter der Tiefdruckgebiete als wandernde Wirbel, aus denen die einfließenden Luftmassen im Zentrum vertikal abgeführt werden, bekannt war und ausführliche Berücksichtigung fand. Man vergegenwärtige sich, daß dieser, besonders für die Meteorologie der mittleren Breiten fundamentale Effekt, von Matthew F. Maury 1855 noch nicht diskutiert wurde (MAURY, 1855).

Mit der Aufzählung der nach Auffassung der Kommission vorwiegend von verschiedenen ortsfesten Stationen durchzuführenden Messungen soll der Exkurs in die Meteorologie beendet werden:

Temperatur-, Druck-, und Feuchtigkeit der Luft in Bodennähe;

Niederschläge, "Windrichtung und Stärke" und die "Himmelsansicht". (Damit ist offenbar die Beschreibung der Wolken und ihrer Zugrichtung gemeint, wobei besonders die Abweichung der Zugrichtung der Wolken von der Richtung des Bodenwindes registriert werden sollte.);

Insolation (Sonneneinstrahlung), und Ausstrahlung (des Erdbodens);

Abnahme der Lufttemperatur mit der Höhe über dem Erdboden mit Hilfe von Ballonaufstiegen. In diesem Zusammenhang ist von der Verwendung des "Ballon captif" die Rede, es wird also an den Aufstieg von bemannten Fesselballons gedacht.

Unter dem Abschnitt "besondere Beobachtungen" wird neben den oben erwähnten Ballonaufstiegen auch die Abteufung von "mäßig tiefen" Bohrungen ins Erdreich angeführt.

Kapitel 8 des Berichtes nimmt zur "Hydrographie" Stellung, und zwar werden unter diesem Begriff überwiegend Messungen erwähnt, die heute in das Aufgabengebiet der Ozeanographie fallen. (Unter Hydrographie versteht man im wesentlichen die Erfassung der Meeresbodentopographie.)

Als Programm wird vorgeschlagen, die Temperatur und die "Dichtigkeit (Salzgehalt)" des Meerwasser, sowie die Wasserstandsvariation an ortsfesten Stationen fortlaufend zu messen.

Bei den "Untersuchungsfahrten" zwischen den verschiedenen Stationen, d.h. im Seegebiet zwischen Spitzbergen und Ostgrönland, sollen die Größen Temperatur und Salzgehalt verschiedentlich beprobt werden, und man verspricht sich aus den Meßergebnissen die Erfassung von Meeresströmungen. (Geostrophische Methode; Bem. zum Untersuchungsgebiet siehe Fußnote 17-2.) Offenbar rechnete man in der Grönlandsee mit großen Wassertiefen, da man die "Fortschritte der Technik" nutzen möchte, um hier mit Hilfe von Verankerungen direkte Stömungsmessungen bis 6.000 m Tiefe auszuführen. (Leider wird in dem Bericht kein Bezug auf die Methode dieser in situ Messung bzw. auf den Typ des zu verwendenden Strömungsmessers genommen; Fußnote 17-3.)

Unter der Überschrift "besondere Untersuchungen" heißt es:

"Das Eis wird in jeder Hinsicht besonders sorgfältig zu studiren sein, da die Kenntnis seines Verhaltens wesentlich dazu beitragen wird, über Aenderungen in der Zugänglichkeit der in hohe Breiten führenden Straßen Aufschlüsse zu gewinnen." (Diese Ansicht hatte Karsten, Kiel, auf der Kommissionssitzung am 4. Okt. geäußert, vergl. Protokoll, BA PO, RKA 1500, Blatt 182.) Nachdem dann mehrere Punkte folgen, die sich ausschließlich auf die Untersuchung der physikalischen Eigenschaften des Eises beziehen, also nur wenig direkten Bezug auf den einleitenden Satz nehmen, liest man endlich, daß studiert werden soll die "... Bewegung des Eises, sowohl des isolirt schwimmenden als einzelner Punkte von Eisfeldern", womit dieses Thema abgeschlossen wird.

Zu konstatieren ist somit, daß der Hauptdiskussionspunkt der bisherigen Nordpolarforschung, die Eisverhältnisse der Zentralarktis, praktisch übergangen wird. (Auch unter dem Berichtskapitel Geographie wird dieser Punkt nicht konstruktiv aufgegriffen.)

Eine naheliegende Erklärung für diese verblüffende Behandlung des zentralen Themas wäre, daß keiner der Gutachter sich sachgerecht dazu auslassen konnte oder wollte. Festzustellen bleibt, daß durch diese Handlungweise der Kommission Konfliktstoff aus dem Bericht ferngehalten wurde.

Bei dem unter dem Kapitel Hydrographie auch auftauchenden Punkt "chemische Untersuchungen des Wassers" heißt es:

"Diese wird sich auf Wasserproben zu beziehen haben, die zu verschiedenen Zeiten und aus verschiedenen Wasserschichten bei den Untersuchungsfahrten zwischen den Stationen zu entnehmen sind.

Die Analyse der festen Bestandteile in den Wasserproben und der aus den Wasserproben sofort entnommenen absorbirten Gase würde in den heimischen Laboratorien ausgeführt werden.

Für die Biologie sind diese chemischen Untersuchungen, die bisher erst in sehr kleinem Umfange ausgeführt wurden, von großer Bedeutung, da sie in nächster Beziehung zu der Entwicklung der organischen Formen stehen."

Wenig konkret sind die Angaben im Absatz "Tieflothungen und Grundproben", in dem Hinweise zu Methoden und Anforderungen der Probenahme fehlen:

"Die Untersuchung der hypsometrischen Verhältnisse des Meeresgrundes, sowie die materielle Beschaffenheit desselben gehört zwar in mancher Beziehung zu den geographisch-geologischen Aufgaben und liefert den zoologischen und botanischen Forschungen ein unerläßliches Material, ist jedoch ebenfalls von Wichtigkeit für die Erkennung und Beurtheilung der Bewegung des Wassers."

Soweit bekannt, geht die oben angedeutete Verknüpfung, Lotungen- Erkennung von Erosionen am Meeresboden- Tiefenströmungen, zurück auf Ehrenberg. Dieser Gedanke wurde weiter verfolgt und zu einer Methode entwickelt, die heute zum Standardrepertoire der Wissenschaftler gehört, die sich mit paläozeanographischen Fragestellungen beschäf-

tigen. (Zur Entwicklung der Ozeanographie, mit dem Schwerpunkt auf den Leistungen Deutscher, bietet eine Fülle von Informationen und Zusammenhängen PAFFEN/KORTUM, 1984.)

Das speziell durch Georg Neumayer sachkundig vertretene Thema "Magnetismus und Elektrizität" wird unter Kapitel 9 des Berichtes abgehandelt. Hier heißt es im einleitenden Absatz:

" Nach den umfassenden Beobachtungsreihen, welche über die Elemente des Erdmagnetismus, deren periodische und Störungs-Schwankungen in den gemäßigten Zonen und der Aequatorialgegend ausgeführt wurden und zum Theil noch werden, nach den eingehenden Erörterungen dieser Beobachtungsreihen, wodurch einige der Fundamentalgesetze der mittleren absoluten Werthe und der Schwankungen annähernd festgestellt werden konnten, muß die eigentliche Lösung der Hauptprobleme des Erdmagnetismus in die Polarzonen verlegt werden. (Die unterstrichenen Satztheile sind im Original gesperrt gedruckt.)

Bezüglich der Störungen werden alle in den Polargebieten bisher erhaltenen Werte verworfen; auch die diesbezüglichen Arbeiten der 2. deutschen Nordpolarfahrt finden keine Würdigung. Zur Detektion der Störungen wird der Einsatz neuester Instrumente vorausgesetzt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß mit deren Hilfe eine "weitere Entwicklung der Wissenschaft" gelingen wird.

Zu den "absoluten Werthen der magnetischen Elemente" (Deklination, Inklination und die Komponente entweder der Horizontal- oder Vertikalintensität, d.h. die Bestimmung des erdmagnetischen Feldvektors im Koordinatensystem des Ortes in absoluten Einheiten) heißt es, daß durch vorangegangene Expeditionen "der Verlauf der magnetischen Kurven aller drei Elemente innerhalb beider Polarzonen für bestimmte Epochen in allgemeinen Zügen festgestellt worden" ist. Bezüglich dieser Fragestellung wird dann auf die Bestimmung der ortsabhängigen Säkularvariation verwiesen.

Auf das Thema Störungen zurückkommend heißt es, daß man mit Sicherheit ihre Korrelation mit den "Polarlichtern" voraussetzen kann. In Erweiterung dieses Themas liest man dann:

"Es hat sich ergeben, daß die in Telegraphenleitungen auftretenden spontanen Ströme (Kabelströme) in einem innigen Zusammenhange mit den Polarlichtern stehen. Würde daher eine im Hohen Norden errichtete Station mit isolirten Dräthen von einigen Meilen Länge ausgerüstet, so würde eine regelmäßige Beobachtung von Kabelströmen namentlich während der Dauer des Nordlichtes und in Verbindung mit Intensitätsbeobachtungen des Erdmagnetismus ein werthvolles Material zur Erklärung des Nordlichtes beschaffen müssen, woran es bisher noch vollständig gebricht. Mit dieser Gruppe von Beobachtungen würden noch regelmäßige Messungen der Lufterlektrizität in Verbindung zu setzen sein, um aus etwaigen Störungen während der Dauer des Nordlichtes

Aufschluß darüber zu erhalten, ob dieses als elektrische Ausstrahlung in den Weltraum aufzufassen ist."

Ob die vorstehend angedeutete Meßanordnung realisiert wurde, ist nicht bekannt. Der Verlockung, den oben teilweise zitierten Berichtstext zum Thema "Magnetismus und Elektrizität" tiefer zu analysieren, muß, um das Arbeitsthema nicht zu sprengen, widerstanden werden. Auch auf die physikalischen Ursachen des Polarlichtes kann hier nicht eingegangen werden. Eine Einführung in diese Problematik findet man z.B. in KERTZ, 1969, S. 281. Eine hochinteressante ideengeschichtliche Darstellung zum Polarlichtphänomen gibt SCHRÖDER, 1984. Da das Thema Erdmagnetismus im Zusammenhang mit der Polarforschung des 19. Jahrhunderts eine dominierende Rolle gespielt hat, die dem heutigen Verständnis nicht mehr ohne weiteres zugänglich ist, werden einige Anmerkungen in Fußnote 17-4 gegeben.

Kapitel 10 des Berichtes ist überschrieben Geodäsie, physikalisch astronomische Probleme.

Nach der Erwähnung der allgemeinen geodätischen Aufgabe, hochgenaue Ortsbestimmungen festzulegen, kommt es zu einer Würdigung der Messungen, die Börgen und Copeland 1869/70 auf Ostgrönland angestellt hatten, durch welche die Möglichkeit einer Gradmessung in diesem Gebiet nachgewiesen wurde. Es wird der Aspekt zur Diskussion gestellt, ob eine Gradmessung auf Ostgrönland, das 50 Längengrade westlich von Europa liegt, nicht nur wegen der hohen Breite einen guten Wert für die Länge der Rotationsachse der Erde liefern würde, sondern zusätzlich eine Entscheidung darüber ermöglichen könnte, ob der Erdkörper statt eines Rotationsellipsoides ein allgemeines Ellipsoid mit drei verschiedenen langen Achsen darstellt. (Zu einer grönländischen Gradmessung ist es nie gekommen. Zum damaligen aktuellen Stand der Gradmessungen stellt eine hervorragende Quelle dar: BEHM, 1866-1884; in BEHM, 1866, S. 338-348 findet man auch einiges zu älteren Gradmessungen. Verfasser dieses Artikels ist J.J. Baeyer, der Beiträge bis 1872 lieferte, ab 1874 übernahm Carl Bruhns, der Mitverfasser des Berichtes war, die z.T. ausführlichen Artikel zur Gradmessung, die ab 1882 von Theodor von Oppolzer verfaßt wurden. Mit der Redaktion Hermann Wagners ab Band 1880 sind bemerkenswert die Beiträge von Karl Zöppritz zum aktuellen Stand der Geophysik.)

Im weiteren Meßprogramm werden verschiedene Refraktionsbeobachtungen erwähnt. Diesbezüglich wird an die Errichtung einer "Zweigstation" gedacht, die per Telegraph mit der 5-10 km entfernten Hauptstation in Verbindung stehen sollte.

Verschiedene spektroskopische Untersuchungen werden in Vorschlag gebracht (u.a. Polarlichthintergrund, Zodiaklicht).

Für besonders begünstigt durch eine hochpolare Lage wird die Beobachtung von "Radiationspunkten" der "Sternschnuppen" eingeschätzt,

von denen man sich einen Test der Theorie erhofft, nach der die Meteoriten auf nahezu identischen Bahnen bestimmter Kometen laufen. Das Kapitel endet mit dem Satz:

"Die Sternschnuppen würden ferner ganz besonders zu beachten sein in betreff des behaupteten Zusammenhanges zwischen dem Aufschießen von Nordlichtstrahlen und dem Hindurchfahren einer Sternschnuppe durch den Theil des Himmels, wo Nordlichtshelligkeit sich zeigt.

Die Geographie, Kapitel 11 des Berichtes, wird vergleichsweise ausführlich behandelt (vier Druckseiten), wobei jedoch der größte Teil des Textes eher einer allgemeinen Würdigung der Geographie als Quelle der Geowissenschaften nahekommt, statt ein Arbeits- und Forschungsprogramm darzustellen. Zur praktischen Durchführung der geographischen Aufgaben wird im letzten Absatz des Kapitels Stellung genommen:

"Es ist klar, daß die hier dargestellten Aufgaben sich nicht durch den Aufenthalt an Einem Orte lösen lassen. Der geographische Forscher muß reisen und deshalb ist es für ihn wünschenswerth, von einem festen Stützpunkt, wie ihn eine für die physikalischen Wissenschaften eingerichtete Station bietet, Reisen zu Wasser oder zu Lande so weit auszuführen, als es die kurze, in jedem einzelnen Jahre dazu zu Gebote stehende Zeit gestattet. Solche Stationen sollten an den Küsten der ausgedehnten arktischen Länder liegen. Unter den Gegenden, welche diese Bedingung erfüllen, befindet sich der durch die Expedition von Kapitän Koldewey näher bekannt gewordene Theil der ostgrönländischen Küste. Eine Station dasselbst würde ein ausgedehntes Land beherrschen und daher als Ausgangspunkt zur Ausführung geographischer Detailforschung gut geeignet sein. Es ließen sich beispielsweise die Arbeiten von Payer in dem Franz-Josephs-Fjord fortsetzen, während zugleich Gelegenheit geboten sein würde, durch Schlittenreisen nach dem unbekanntem Norden wahre Entdeckungsfahrten zu unternehmen, die eventuell zur Auffindung neuer und wichtiger Stützpunkte für spätere Zeiten führen könnten. Die geographischen Aufgaben könnten zum größten Theil einem Geologen übertragen werden, da sie mit dessen Arbeitsfeld sich unmittelbar berühren."

Unter Kapitel 12 des Berichtes, Mineralogie, Geologie und Paläontologie, heißt es einleitend:

"Wegen des Reichthums der arktischen Polarländer an Mineralien, Gebirgsarten und Versteinerungen, sowie wegen des außergewöhnlichen Interesses, welches sich an deren Entstehung, Beschaffenheit und Vorkommen knüpft, wurden schon mehrfache Reisen zum Zweck spezieller Forschungen in einzelne, leichter zugängliche Theile der arktischen Region unternommen.

Für die Anschauungen über die Entwicklung des organischen Lebens und die physikalisch-geographischen Verhältnisse in früheren Erdper-

ioden waren jene Untersuchungen geradezu von epochemachender Bedeutung. (Leider fehlt jeder Hinweis darauf, auf welche Untersuchungen hier abgehoben wird, rak.) An keiner Stelle der Erde tritt der Gegensatz zwischen Einst und Jetzt schroffer hervor, als in den Polargebieten. Wo gegenwärtig eine unabsehbare Eis und Schneedecke und ununterbrochene Nacht den größten Theil des Jahres hindurch alles organische Leben zum Stillstand bringt, wo die ungünstigen klimatischen und meteorologischen Verhältnisse nur einer dürftigen Vegetation die Existenz ermöglichen, war ehemals das Land mit üppiger Baumvegetation bedeckt.

Die heutigen Annahmen über die allmälige Abnahme der Erdtemperatur, über die nach und nach eintretende Bildung von klimatischen Zonen, über die Entstehung pflanzen- und tiergeographischer Provinzen in der Urzeit, fußen zu nicht geringem Theil auf den im hohen Norden gewonnenen Erfahrungen."

Schon die Einleitung läßt die wissenschaftliche Inhomogenität erahnen, die die weiteren Ausführungen des 12. Kapitels kennzeichnen, wodurch dieser Teil des Berichtes zu Reflektionen und Kommentaren herausfordert die weit in geologische Disziplingeschichte führen würden. Ursache der Inhomogenität war vermutlich, daß die prominenten Vertreter der Sektion B der Reichskommission, Richthofen, Grisebach, Zittel, Quenstedt und Schimper, denen die Abfassung des 12. Kapitels zweifelsfrei zuzuschreiben ist, alle mit geognostischen und paläoklimatischen Themen befaßt waren, Themen die 1875 durchaus kontrovers behandelt wurden.

Bevor eine Aufzählung der verschiedenen Programmpunkte erfolgt, die der Bericht für die Geologie etc. vorschlägt, eine Vorbemerkung: Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann sich die Eiszeittheorie zunehmend gegenüber der Diluvialtheorie durchzusetzen. (Vergl. dazu IMBRIE/PALMER, 1981, S. 7-64.) 1875 war es Stand der Wissenschaft, verschiedene geologische Phänomene statt durch eine Überflutung durch wiederholt aufgetretene Vergletscherungen großer Gebiete der nördlichen Hemisphäre zu erklären. Die Terrassierung von Tälern und später auch die von Küsten (Anm. Fußnote 17-5), die Herkunft der Lößschichten, die Existenz vieler Seen, die lokalen Häufungen abgeschliffener Steine usw., ließen sich zwanglos in dieses Modell einfügen. Zu beachten ist, daß der Begriff der Eiszeiten (nach SCHWARZBACH, 1974, soll dieser auf K.F. Schimper zurückgehen) automatisch paläoklimatische Fragestellungen aufwirft. Solche Fragestellungen waren seit dem 17. Jahrhundert wiederholt aufgetaucht, da Fossilien für manche Zonen der Erde eine wärmeres Klima in der Vergangenheit bezeugten. Die vorherrschende Idee zur Erklärung dieses Phänomens war um 1800 die Vorstellung, daß eine Abkühlung des Erdkörpers stattgefunden hatte, die an den Polen am stärksten war. 1799 hatte sich Alexander v. Humboldt zu diesem Thema geäußert. Er erklärte ein wärmeres Klima der Vorzeit durch die Kondensationswärme, die bei der Bildung der Erdrinde aus

wässriger Lösung frei geworden sein sollte. Diese Erklärung war weitgehend im Einklang mit dem sog. Neptunismus, der Lehre, die von Abraham G. Werner vertreten wurde. A. v. Humboldt hat sich später von den dogmatischen Neptunisten entfernt und war anschließend eher den sog. Plutonisten zuzurechnen, die die Entstehung der Erdrindenstruktur mit vulkanischen Kräften erklärten (nach ZITTEL, 1899, S. 96 und SCHWARZBACH, 1974, S. 3; zu den Begriffen Neptunisten, Plutonisten etc vergl. insbes. HÖLDER, 1989, S. 36-37). Leopold v. Buch, neben A. v. Humboldt der prominenteste Schüler Werners und der Begründer des Plutonismus, soll noch 1850 davon gesprochen haben, daß es sich bei der Eiszeittheorie um eine "sonderbare Verirrung des menschlichen Geistes" handelt (nach SCHWARZBACH, 1974, S. 4; zu Buchs Verhalten äußert sich auch IMBRIE/PALMER, 1981).

Im Zusammenhang mit der Geologie ist nicht zu vergessen, daß in dieser Wissenschaft die Kontroverse, oder sollte man besser sagen die Verbindung, mit der christlichen Religion speziell wegen der alttestamentarischen Sintflutschilderung besonders ausgeprägt war. (Zu diesem Themenkomplex äußert sich mit dem Schwerpunkt auf das victorianische England KNIGHT, 1986, in dem Kapitel "Wrestling with God"; vergl. auch HÖLDER, 1989, z.B. Anm. S. 67.)

Ein Forschungsinteresse der damaligen Geologen sei hervorgehoben, das Studium der Gletscher, das heute in das Fach Glaziologie fällt. Durch das Verständnis der Gletscher und Gletscherwirkungen durften sie eine Stütze für die Eiszeittheorie erwarten, wobei sich speziell Ostgrönland sich als ideales Studiengebiet anbot.

Im folgenden ein Teil der im Bericht aufgeführten Untersuchungsvorschläge in Stichworten und Kurzzitaten.

Mineralogische Beprobungen: "von Interesse wären auch Beobachtungen über den zuweilen auf Schnee vorkommenden meteoritischen Staub. ..." (Vergl. Fußnote 17-6.)

"Unter den Aufgaben einer wissenschaftlichen arktischen Expedition zunächst aus dem Gebiete der dynamischen Geologie würden Untersuchungen über die arktischen Gletscher obenanstehen. ..."

Studium der Eisberge und ihrer Entstehung, insbesondere die "Beschaffenheit des von denselben transportierten Gesteinsmaterials, da gerade hiermit die Frage nach der Entstehung des erratischen Diluviums in Norddeutschland aufs engste verbunden ist."

Im Kontext zu Beobachtungen zu Spuren früherer Eiszeiten und "über ehemalige und jetzige Oscillationen der Erdoberfläche" wird die Aufsuchung von Strandlinien und die Höhenbestimmungen derselben empfohlen.

"Zur Förderung der hochnordischen Gesteinskunde sollen detaillierte Beobachtungen über Vorkommen, Verbreitung, Zusammensetzung und Verwitterung der verschiedenen Gebirgsarten zusammengestellt und Sammlungen von charakteristischen Handstücken angelegt werden. ..."

Weitere Punkte betreffen die Untersuchung von Braun- und Steinkohlenlagern und die Sammlung von "fossilen Pflanzenresten".

Der Schlußabsatz des 12. Kapitels lautet:

"Auch die Versteinerung aus diluvialen Ablagerungen und deren Vergleich mit ihren jetzt in der Polarregion lebenden Verwandten, sowie mit den anderwärts in gleichaltrigen Gebilden vorkommenden Formen müßten dem Studium dringend empfohlen werden. Derartige Beobachtungen würden für die Lösung der noch immer dunklen Frage der Eiszeit von besonderem Werthe sein. An der ostgrönländischen Küste würde sich voraussichtlich wenig Gelegenheit zu Studien über vulkanische Erscheinungen oder Erdbeben bieten; wohl aber dürften sich solche vielleicht auf einer der Kommission bezeichneten Nebenstationen entweder von dem Geologen oder einem anderen dazu befähigten Mitglied der Expedition ausführen lassen."

Kapitel 13 behandelt die Botanik. Taxonomische Aufgaben sieht man diesbezüglich lediglich im Bereich der niederen Organismen ("Lichen, Algen, mit Einschluß der Diatomeen").

Nach längeren Ausführungen kommt man zu dem Schluß, daß die Hauptaufgabe einer Polarbotanik nur die Bearbeitung physiologischer Fragestellungen sein kann. Die in 6 Punkte unterteilte Aufgabenstellung wird im folgenden in Stichworten wiedergegeben:

1. "Messungen und Beobachtungen über das Wachsthum, die Ernährung und die Fortpflanzung der Vegetabilen unter den höchst ungünstigen klimatischen Verhältnissen des hohen Nordens. ..."
2. Pflanzenphysiologische Fragestellungen im Zusammenhang mit der extremen Wintersituation.
3. Verschiedene Beobachtungen zu den Vegetationsphasen.
4. Temperaturmessungen des verholzten lebenden Pflanzengewebes zu verschiedenen Jahreszeiten.
5. Meeresflora: "Studien über die Produktion der organischen Substanz", insbesondere im Zusammenhang mit den extremen Lichtverhältnissen.
6. "Ueber die auf Schnee und Eis lebenden Organismen ist bis jetzt aus den Polarländern wenig bekannt. Im allgemeinen werden die angedeuteten Aufgaben eher einen physiologisch gebildeten Botaniker als einen Systematiker beanspruchen."

Zur Zoologie in Kapitel 14 wird im Zusammenhang mit Säugetieren auch wieder auf physiologische Fragestellungen hingewiesen. (Es ist allerdings kein Vorschlag darüber vorhanden, wie Blutzirkulationsraten deren Messung als wünschenswert erwähnt wird- z.B. bei einem Eisbären in verschiedenen Lebenssituationen zu ermitteln wären.)

Auf Probleme der Ornithologie wird kurz eingegangen, wobei man hofft, noch Exemplare des *Alca impennis*, Riesenalk, aufzufinden.

Weiter heißt es: "Die Insekten verdienen schon wegen ihrer Wechselbeziehung zur Vegetation (z.B. Befruchtung der Pflanzen) besondere Aufmerksamkeit." Nachdem auf "parasitisch lebende Formen" aufmerksam gemacht wurde, folgen noch Ausführungen zu Anneliden und zu sämtlichen erreichbaren Eingeweidewürmern bei Menschen und Tieren. Auch den "thierischen Bewohnern der süßen Gewässer" wird ein Satz gewidmet, bevor zu marin-zoologischen Fragestellungen übergegangen wird. Hier wird sowohl Interesse an dem Studium der großen Wirbeltiere (Walfisch, Walroß, Robben) als auch an Fischen bekundet (Man hoffte eventuell die Steller'sche Seekuh, *Rhytina stelleri*, noch auffinden zu können!), der Schwerpunkt liegt aber eindeutig auf den Vorschlägen zur Untersuchungen der niederen Tiere, wobei die benthischen Formen am ausführlichsten erwähnt werden.

Auf ein unter biologiehistorischen Gesichtspunkten besonders reizvolles Thema sei hier mittels eines Zitates hingewiesen:

"Schließlich wäre noch auf die Wichtigkeit jener in Seegrundproben so massenhaft vorkommenden, theilweise noch rätselhaften Protisten hinzuweisen, deren Vorkommen auch in Gletscherabflüssen und süßen Gewässern beobachtet werden sollte."

Die Schlußformulierung zum Thema Zoologie lautet:

"Im allgemeinen müßten massenhafte Aufsammlungen im Interesse der wissenschaftlichen Anstalten Deutschlands ganz besonders empfohlen werden. An der Schwierigkeit oder Unmöglichkeit, Material aus arktischen Regionen, selbst gegen hohe Bezahlung, zu erhalten, sind schon manche verheißungsvollen Untersuchungen gescheitert."

Der Schluß des wissenschaftlichen Teiles des Berichtes der Kommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung, Kapitel 15, widmet sich der Anthropologie. Neben dem Interesse, daß an "prähistorischen Wohnstätten" bekundet wird, die man in hocharktischen derzeit unbewohnten Gebieten zu finden hofft, wird über spezielle physische Merkmale der "Eskimos" reflektiert, die man genaueren Untersuchungen unterwerfen möchte. Auch an den Lebensgewohnheiten der Eskimos, den von ihnen gebrauchten Geräten, Schmuckgegenständen etc. scheint ein großes Interesse zu bestehen.

## Schlußbetrachtung

Angesichts der Ausführlichkeit des Berichtes der Reichskommission, in dem weitreichende wissenschaftliche Perspektiven enthalten sind, die sich bis in die heutige Zeit verfolgen lassen und sich somit als hoch relevant erwiesen, ist die tatsächliche Entwicklung der deutschen Polarforschung ab 1875 eher enttäuschend. Schließlich dauerte es noch 7 Jahre, bis im Rahmen des IPY wieder zwei deutsche Expeditionen ausgesendet wurden, wobei diese nicht annähernd dem Anspruch des Berichtes von 1875 entsprechen konnten.

Zu den Hintergründen der Vorgänge des IPY liegt umfangreiches Material vor. Die Darlegung der Ergebnisse der Bearbeitung dieser Archivalien muß einer die vorliegende Arbeit ergänzenden Publikation vorbehalten bleiben.

## Fußnoten zu Kapitel 17

### Fußnote 17-1:

Ab 1876 gab die deutsche Seewarte tägliche Wetterberichte mit Isobaren- und Isothermenkarten heraus, die auch einen Vorhersageteil enthielten. Die Bearbeitung der Wetterberichte oblag zunächst Wladimir Köppen. Die Wetterberichte konnten im Abonnement bezogen werden. Angemerkt sei, daß die Benutzung des Telegraphennetzes zum Datenaustausch zwischen verschiedenen europäischen meteorologischen Institutionen eine notwendige Voraussetzung zur Erstellung der Karten und des Berichtes war (s. z.B. AfS, 1870, S. 115).

Es dauerte allerdings bis 1920, bis der dynamischen Meteorologie der wichtige Durchbruch zu einer Frontentheorie gelang (vergl. LILJEQUIST/ CEHAK, 1979, S. 255-258).

Interessanterweise sind die meteorologischen Fragestellungen im Rahmen der heutigen Polarforschung den damaligen ähnlich, und zwar insofern, als auch heute die Betrachtung der Atmosphäre als globales Kontinuum im Blickfeld liegt. Allerdings geht es derzeit weniger um die Ableitung physikalischer Theorien, als um die Ermittlung von Koeffizienten, mit deren Kenntnis eine verbesserte numerische Simulation des Wettergeschehens ermöglicht wird.

Angemerkt sei noch, daß der Begriff synoptische Meteorologie von Wladimir Köppen, dem oben erwähnten Altmeister der modernen Meteorologie in Deutschland, allerdings etwas anders gebraucht wurde als im Text. Köppen verstand darunter offenbar ausschließlich die Verarbeitung meteorologischer Simultandaten, wie ein Aufsatz zeigt, den er 1909 zur Würdigung der Verdienste Neumayers in der "Meteorologischen Zeitschrift" (S. 403) publizierte.

### Fußnote 17-2:

Das Gebiet der Grönlandsee und der nördlichen Norwegischen See, ein Gebiet, das für die Tiefenwasserbildung der Ozeane eine große Rolle spielt, ist heute im Rahmen der Untersuchungen zur Wechselwirkung zwischen Ozean und Atmosphäre ein bevorzugtes Untersuchungsgebiet deutscher Ozeanographen.

### Fußnote 17-3:

Vermutlich wurde hierbei an einen mechanischen Strömungsmesser mit Meßpropeller gedacht, der die von der Meeresströmung verursachten Umdrehungen des Propellers zählt und somit (nach Eichung) bei bekannter Verankerungsdauer, ein Maß für die durchschnittliche Strömungsgeschwindigkeit ergibt. Die Zählung der Propellerumdrehungen erfolgte bei dem hier vermuteten Typ von Strömungsmesser nicht direkt über ein Zahnradmeßwerk, sondern durch die Freigabe von Kügelchen nach einem bestimmten Drehzahlintervall. Dadurch konnte mit diesen Geräten zusätzlich die Strömungsrichtung registriert werden, weil ein eingebauter Kompaß die Verteilung der Kügelchen übernahm.

### Fußnote 17-4:

Unabhängig vom intellektuellen und praktischen Reiz, der dem Themenkomplex Magnetismus und Elektrizität seit jeher innewohnt und der bekannterweise große Naturwissenschaftler die Entwicklung der modernen Physik entscheidend vorantrieben ließ, hatte die frühe Beschäftigung mit dem Thema Erdmagnetismus einen besonders handfesten praktischen Grund: die Kompaßnadel als meridionale Referenzlinie des Erdglobus, als wichtigstes Navigationsinstrument schlechthin (auf die Verwendung der Bussole als Prospektionshilfe sei hingewiesen). Daß es sich hierbei um eine Reverenzlinie handelte, die ihren Namen nur mit Ein-

schränkungen verdiente (Deklination), war bereits im 15. Jahrhundert bekannt, und um die Säkularvariation des erdmagnetischen Feldes wußten die Fachleute des 16. Jahrhunderts. Das 18. Jahrhundert brachte erste Isogonenkarten (1701, Edmund Halley). Die sprunghafte Steigerung des Welthandels im 19. Jahrhundert, verbunden mit der Verwendung von Eisen als Schiffbaumaterial und der zunehmenden Verschiffung von eisernen Ladungsteilen und der Einführung der Schiffsmaschinen, stellte nicht nur neue Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Kompassse, sondern zeitigte ein "neues" Phänomen, die Magnetwirkung des Schiffseisens auf den Kompaß, die Deviation. Das Deviationsproblem, welches wesentlich von der Induktion des Schiffseisens durch das Erdmagnetfeld bestimmt ist, war 1875 weitgehend gelöst, und man geht sicher nicht fehl anzunehmen, daß diejenigen Wissenschaftler, die diesbezügliche Theorien beherrschten, der Nimbus größter Wichtigkeit umgab, womit sich zumindest teilweise die Mittel erklären, die in die erdmagnetischen Forschungen flossen. (Zur Berechnung der Koeffizienten des Störfeldes des Schiffes vergl. NEUMAYER, Hrsg., 1875, S. 658-669; die Angaben werden hier jedoch nicht unter dem Aspekt der Kompensation der Schiffskompassse gemacht, sondern zur Reduktion geophysikalischer Erdmagnetfeldbeobachtungen; der Artikel ist von Georg Neumayer selbst verfaßt. Nach Georg Wislicenus; "Marine-Rundschau", 1909, S. 842; nannte Neumayer in einem Vortrag am 3. Februar 1872 in der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin die Vernachlässigung der Deviation "ein nationalökonomisches Kuriosum".)

Verbesserte Magnetometer (im Prinzip verfeinerte Kompassse), Inklinatorien und Hilfsgeräte, erlaubten im 19. Jahrhundert eine Registrierung sowohl periodischer als auch aperiodischer Variationen des erdmagnetischen Feldes.

Die aperiodischen Variationen zeitigten besondere Aufmerksamkeit, da man sie sowohl mit der Nordlichterscheinung als auch mit der Sonnenfleckenaktivität in Verbindung bringen konnte (SCHRÖDER, 1984, S. 67 ff.).

Der Weg vom Erdmagnetismus zu einer hochspezialisierten solar-terrestrischen Physik hatte vielfach Gabelungen.

Erwähnt seien die magnetischen Untersuchungen, bei denen mit Hilfe von geschleppten Magnetometersystemen die Meere systematisch auf magnetische Anomalien untersucht werden. Durch diese Untersuchungen konnte beispielsweise im Bereich des mittelatlantischen Rückens die in Vorzeiten stattgefundenen mehrfachen Reversion des erdmagnetischen Feldes detektiert werden, welche bereits durch gesteinsmagnetische Untersuchungen bekannt war. (Zur Geschichte der Entdeckung der Feldumkehr vergl. U. Schmucker in GESCH. GEOPH., 1974, S. 246 ff.) Diese magnetischen Seevermessungen wurden zur wichtigsten Stütze der Kontinentaldrifttheorie, die, mit dem Namen Alfred Wegener verbunden, zur deutschen Polarforschung zurückführt.

#### **Fußnote 17-5:**

Die Erklärung der Küstenterrassierungen, die erst Mitte des 20. Jahrhunderts zu einem gewissen Abschluß gekommen sein dürfte, stützt sich wesentlich auf Erkenntnisse, die in die Fachgebiete dynamische Geologie und Geophysik fallen, unterscheidet sich daher von der Erklärungen der Talterrassierungen.

Allerdings wurde die Terrassierung der Küsten im Zusammenhang mit periodisch auftretenden Eiszeiten nach Karl Zittel erstmals von dem französischen Mathematiker Joseph A. Adhémar 1842 (!) zur Diskussion gestellt (ZITTEL, 1899, S. 443). Adhémar nahm als Ursache die wechselnde Intensität der Sonneneinstrahlung auf Grund der periodisch variierenden Erdbahnelemente an; d.h., die Küstenterrassierung wurde über die Variation der polaren Eisschilde letztlich auf Wasserstandsschwankungen der Weltmeere zurückgeführt. Wenngleich sich Adhémar auch unhaltbarer extravaganter Hypothesen bediente (nach IMBRIE/PALMER, 1981, S.77-85), so bleibt er doch der Begründer der Idee, astronomische (himmelsmechanische) Phänomene zur Erklärung der Eiszeiten herangezogen zu haben. Diese Idee, die zunächst von James Croll (um 1875), später von

Milutin Milankovich, Wladimir Köppen und Alfred Wegener (um 1925) erneut aufgegriffen wurde, um jeweils bald wieder ad acta gelegt zu werden, erfuhr zuletzt vor wenigen Jahren eine große allgemein akzeptierte Wiederbelebung.

**Fußnote 17-6:**

Diese Idee könnte auf Nordenskiöld zurückgehen, der schon früh darauf hingewiesen hatte, daß sich "kosmischer Niederschlag", von anthropogenen und anderen Verunreinigungen weitgehend verschont, in den Gebieten der Arktis leicht auffinden läßt (NORDENSKIÖLD, 1886, S. 12).

Daß Nordenskiöld an diesem Phänomen besonders interessiert war, zeigt auch eine Äußerung, die Henry Wassen (Prof. in Göteborg) im Rahmen einer Kurzbiographie zu Nordenskiöld machte (in MAZENOD, 1947, S. 248):

"Er (Nordenskiöld, rak) schrieb dem Fallen kosmischer Elemente grösste Bedeutung zu, und von der festen Ansicht ausgehend, dass der Globus quantitativ in ständigem Wachstum begriffen sei, erklärte er: 'Aus einem unbedeutenden Kern hat er sich zu seinem heutigen Umfang entwickelt und fährt durch Aufnahme kosmischer Bestandteile fort, sich zu vergrößern.'"

## Biographisches Verzeichnis

### Vorbemerkung:

Bei der Erstellung des biographischen Verzeichnisses resp. bei der Prüfung biographischer Daten wurden vielfach benutzt: ADB, 1875-1910; BALMER, 1956; BB, 1912; BROCKHAUS, 1876, 1928; DNB, 1909; ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, 1875, 1901, 1987; MAZENOD, 1947; MEYER, 1905; NDB, 1953-1991; POGGENDORFF, PGM (hier die jährlich erscheinende "geographische Nekrologie").

Bibliographische Angaben zu den einzelnen Personen zu geben übersteigt den Rahmen der vorliegenden Arbeit. Solche finden sich nicht nur in den bekannten Biographiesammlungen, auch die Lexika MEYER, 1905 und BROCKHAUS, 1928 bringen z.T. umfangreiche Hinweise. Auch BALMER, 1956 ist in diesem Zusammenhang ungemein ergiebig, hingewiesen sei auch auf CHAVANNE, 1878 und ARCTIC BIBLIOGRAPHY, 1953.

- Aagaard, Aage, norwegischer Oceanograph, studierte 1871 an der Universität in Christiania (Oslo). A. wurde unterstützt durch den norwegischen Meteorologen Prof. H. Mohn.
- Abendroth, Dr. William; 1875 Schriftführer des Vereins für Erdkunde, Dresden.
- Adalbert, Heinrich Wilhelm A., Prinz von Preußen, 1811-1873; ab 1853 Oberbefehlshaber der preuß. Marine die auf- und auszubauen er sein Leben lang bestrebt war.
- Albrecht, George, 1834-1898; Kaufmann in Bremen, Inhaber der Firma Joh. Lange Sohns Wwe. & Co., Rechnungsführer sowohl des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt, gegr. 1869, als auch des Polarvereins, gegr. 1870. A. war tätiger Förderer und Mäzen der Geographischen Gesellschaft in Bremen, gegr. 1876; bis zu seinem Tode auch ihr Vorsitzender und Rechnungsführer.
- Anson, Lord George, 1697-1762; brit. Admiral und Seeheld, Reformator der brit. Seestreitkräfte.
- Arendts, Dr. Carl, 1815-1881; 1847-1874 Lehrer für Geographie an der bayrischen Militärbildungsanstalt, 1869 Mitbegründer der Geographischen Gesellschaft in München deren Leitung er bis zu seinem Tode innehatte. A. war ein uneingeschränkter Befürworter des Antrages des Bremer Polarvereins (1875) an die Reichsregierung zur Aussendung einer 3. deutschen Polarexpedition und stand mit Moritz Lindeman im engen Briefkontakt.
- Back, Sir George, 1796-1878; brit. Admiral und bedeut. Polarforscher, u.a. Teilnehmer an den Landexpeditionen John Franklins
- Bade, Wilhelm, 1843-1903; Kpt., 1869/70 2. Steuermann der *Hansa* auf der 2. dt. Nordpolarfahrt, versuchte sich später u.a. als Unternehmer von Touristenreisen in arktische Gebiete.

- Baeyer, Dr. Joseph Jakob, 1794-1885; Geodät im Range eines Generalleutnants, ab 1843 Chef der trigonometrischen Abteilung des preuß. Generalstabes.
- Balleny, John; brit. Kpt., 1838/39 Expedition zur Antarktis (priv. finanziert durch Enderby).
- Barrington, Daines, 1727-1800; Jurist, "antiquary", Agitator für die Idee des offenen Polarmeeres. U.a. war B. in Verbindung mit J.R. und G. Forster.
- Barrow, Sir John, 1764-1848; brit. Geograph, Mitbegründer der RGS, 1804-1845 mit kurzer Unterbrechung Sekretär der brit. Admiralität. B. war der Anreger der großen brit. Entdeckungsreisen in die arktischen Gebiete die 1818 begannen. In seinem Buch "A Chronological History of Arctic Voyages", 1818, hatte er wohl die Entdeckungen von Baffin und Bylot, 1616 (Baffin Bay), als erfunden bezeichnet, was später Anlaß zu kritischen Zitaten gab.
- Barth, Prof. Dr. Heinrich Johann, 1821-1865; Altphilologe, Geograph, bedeutender dt. Afrikaforscher, Freund A. Petermanns. B. war ein Schüler Carl Ritters. Er besetzte ab 1863 an der Berliner Universität ein Extraordinariat und war 1865 Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.
- Bastian, Prof. Dr. Adolf, 1843-1905; Ethnologe, Forschungsreisender, u.a. Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. B. gilt als Begründer der modernen Völkerkunde. Er erkannte seinerzeit sehr klar, daß nur noch sehr wenig Zeit blieb um völkerkundliches Material zu sammeln bevor die Zeugen und Zeugnisse der Menschheitsentwicklung durch die europäische Zivilisation zerstört werden. Von ihm wurde die Gründung des Berliner Museums für Völkerkunde betrieben, gegr. 1886. Der aus Bremen stammende B. war zunächst als Mediziner ausgebildet worden und begann seine Reisetätigkeit als Schiffsarzt.
- Bauer, Prof. Dr. A.; Wien, bearbeitete die ostgrönländischen Gesteinsproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Beechy, Frederick, William, 1796-1856; brit. Admiral und vielfach Teilnehmer an Polarforschungsexpeditionen, 1855/56 RGS Vorsitzender.
- Behm, Dr. Ernst, 1830-1884; Mediziner, wandte sich der Geographie zu und trat 1856 in das Verlagshaus Perthes ein, wo er Petermanns wesentliche Stütze bei der Herausgabe der PGM wurde. Ab 1866 zeichnete B. als Herausgeber des Geographischen Jahrbuches, Gotha, ab 1878/79 als Herausgeber der PGM, zunächst für etwa ein Jahr zusammen mit Moritz Lindeman.
- Belcher, Sir Edward, 1799-1877; brit. Admiral, leitete 1852/54 das größte Unternehmen zur Aufsuchung der *Franklin/Crozier*

- Expedition.* 5 große Schiffe der brit. Navy waren daran beteiligt, von denen 4 im Eis aufgegeben wurden. Eines dieser Schiffe, *Resolute*, wurde 1855 rund 1000 sm vom Ort der Aufgabe entfernt unversehrt geborgen.
- Bellingshausen, Fabian Gottlieb von, 1778-1852; Führer der russischen Expedition, die mit den Schiffen *Wostock* und *Mirny* 1819/21 die Antarktis umsegelte. Dieses war die nächste Zirkumnavigation des Kontinentes nach der Cookschen Reise 1772-1775. Aber auch B. konnte nicht definitiv die Existenz eines Festlandes belegen.
- Bennigsen, Rudolf von, 1824-1902; Jurist, einflußreicher Staatsmann, u.a. Vorsitzender des Deutschen Nationalvereins.
- Berghaus, Prof. Heinrich, 1797-1884; Geograph, Kartograph, Geodät, bahnbrechender Erneuerer der Kartographie, Lehrer Petermanns.
- Berghaus, Hermann, 1828-1890; Neffe von Heinrich B., bedeutender Kartograph, ab 1850 tätig bei Perthes in Gotha.
- Bessels, Dr. Emil, 1847-1888; Mediziner, Zoologe, Polarforscher, Bessels Bekanntheitsgrad gründet sich weniger auf seine Reise mit der *Albert*, 1869, als auf die Teilnahme als wissenschaftlicher Leiter an der hochdramatischen amerikanischen *Hall-Expedition* mit dem Schiff *Polaris*, 1871/73. Bessels glaubte im Schlamm des Meeresgrundes auf 79°44' N im Kane Basin den "Protobathybius" gefunden zu haben.
- Besser, Rudolf, 1811-1883; Gotha, Mitgeschäftsführer des Perthes Verla- ges, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" vom 17. Dez. 1865 genannt.
- Birckbek, C.E.; Aberdeen, unternahm 1864 u.a. in Begleitung des Zoologen A. Newton eine Fahrt nach Ostspitzbergen mit der Yacht *Sultana* und einem weiteren norwegischen Fahrzeug.
- Bismarck, Fürst Otto von, 1815-1898; ab 1862 preuß. Ministerpräsident, 1871-1890 Kanzler des deutschen Reiches. (B. wurde 1891 vom Wahlkreis Geestemünde in den Reichstag gewählt!)
- Blanc, von; KKpt. in der kais. Admiralität.
- Bodenschwingh, Karl von, 1800-1873; Jurist, 1866 preuß. Finanzminister.
- Bonorden, Dr. H.F.; Regimentsarzt, Herford, bearbeitete die grönländischen Fleischpilze der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Börger, Dr. Carl Nicolai Jensen, 1843-1909; Physiker, Teilnehmer der 2. dt. Nordpolarfahrt, bearbeitete u.a. geodätische u. magnetische Daten dieser Fahrt, ab 1874 Leiter des Marineobservatoriums in Wilhelmshaven. B. war Fahrtleiter des 1. Fahrtabschnittes der *Gazelle Expedition*, 1874-1876. Eine Lebensskizze dieses bedeutenden Geomagnetikers, der auch das Beobachtungsprogramm für das IPY zusammenstellte, schrieb Walter Horn. Das unveröffentlichte Manu-

- skript ist im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg, erhältlich.
- Borsig, Albert, 1829-1878; Fabrikant, Maschinen- und Lokomotivhersteller aus Berlin.
- Bougainville, Louis Antoine de, 1729-1811; Admiral, bedeut. franz. Entdecker, leitete die 1. franz. Weltumseglung. B. plante eine Nordpolarexpedition die jedoch offensichtlich nicht die Zustimmung seiner Regierung finden konnte. B. soll u.a. auch über mathematische Themen publiziert haben.
- Brehm, Dr. Alfred Edmund, 1829-1884; Zoologe, Teilnehmer der von der Geographischen Gesellschaft in Bremen, 1876, durchgeführten Forschungsreise nach Westsibirien. B. wurde 1863 Direktor des zoologischen Gartens in Hamburg und gründete 1867 das Berliner Aquarium. Er ist der Verfasser des berühmten "Brehms Tierleben".
- Breitfuss, Leonid, 1864-1951; Zoologe, Ozeanograph und Polarforscher, publ. ungef. 200 Schriften zur Polarforschung, beschäftigte sich ausgiebig mit der Geschichte der Polarforschung. Das Manuskript seines diesbezgl. Hauptwerkes soll 1939 kurz vor dem Druck in einem Sicherheits-Depot verbrannt sein.
- Breusing, Dr. Arthur, 1816-1892; ab 1850 Leiter der Bremer Seefahrtsschule, Navigations- und Kartographiehistoriker, Philologe. B. hat seine hauptsächlichsten Studien in Göttingen absolviert, Staatsexamen 1847 in den Fächern Mathematik, Physik und deutsche Literaturgeschichte. Wesentlich auf Grund seines Lehrbuches "Die Steuermannskunst", 1. Aufl. 1852, das als bahnbrechende didaktische und wissenschaftliche Leistung galt, wurde B. 1861 von der Universität Göttingen promoviert. B. der sich schon 1848 als Student politisch stark engagiert hatte, war sehr an der Verbesserung der sozialen Stellung der deutschen Seeleute gelegen. B. war langjähriges Mitglied der Bremer Bürgerschaft.
- Brockhaus, Friedrich Arnold, 1772-1823; Gründer des gleichnamigen Verlagshauses in Leipzig. Die Firma beschäftigte 1872 über 600 Personen und wurde seinerzeit geleitet von Heinrich B., Dr. Eduard B. und Rudolf B.
- Bruhns, Prof. Dr. Carl Christian, 1830-1881; Astronom, Meteorologe, Leipzig, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875. B. begann seine großartige berufliche Karriere als Mechaniker in der Borsigschen Maschinenbauanstalt in Berlin. Als Schüler des Astronomen Johann F. Encke promovierte er 1856 und wurde 1860 auf eine Professur nach Leipzig berufen, wo er u.a. den Bau der neuen Sternwarte plante. 1863 bewirkte er die Errichtung von 24 Wetterstationen in

Sachsen, 1878 die eines Bureaus für Wetterprognosen in Leipzig.

Buache, Philippe, 1700-1773; bedeut. franz. Geograph.

Buch, Christian Leopold von, 1774-1853; Geologe internationaler Bedeutung, Schüler von A. Werner, Schöpfer der Vulkanismustheorie zur Erklärung der Gebirgsbildung.

Buchan, David; Captain RN, leitete die brit Nordpol-Expedition, 1818, via Spitzbergen, Schiffe *Dorothea* und *Trent*, 2. Befehlshaber war damals John Franklin.

Buchenau, Prof. Dr. Franz G.P., 1831-1906; Botaniker, Heimatkundler, ab 1868 Direktor der "Bürgerschule" in Bremen. B., der außerordentlich aktiv beim Auf- und Ausbau des öffentlichen Bildungswesens in Bremen beteiligt war, bearbeitete zusammen mit W.O. Focke die Proben der ostgrönländischen Gefäßpflanzen der 2. dt. Nordpolarfahrt

Buchholz, Prof. Dr. Reinhold, 1837-1876; Mediziner, Zoologe, Teilnehmer der 2. dt. Nordpolarfahrt, bearbeitete die Crustaceenproben dieser Fahrt. Er bereiste 1872-75 Westafrika.

Buff, Carl Friedrich C., 1820-1891; Senator (ab 1868), Bürgermeister und Kaufmann in Bremen.

Bülow, von; 1875 geheimer Legationsrat.

Carus, Prof. Dr. Julius Viktor, 1823-1903; Zoologe, hatte seit 1853 in Leipzig eine Professur für vergleichende Anatomie inne. C. der speziell sehr enge Beziehungen zu brit. Kollegen hielt, ist u.a. durch sein Handbuch zur Zoologie und durch seine zoologiehistorischen Arbeiten populär gewesen.

Claussen, Georg Wilhelm, (1845-1919); international hochgeschätzter Schiffbauer, Bremerhaven, Konstrukteur der *Tegetthoff*.

Clueni; Kapitän, wird von Engel, 1777, im Zusammenhang von der Magnetbergvorstellung am Pol genannt.

Clavering, D. Ch. brit. Navy Kapt.; bekannt durch die Expedition zur Östküste Grönlands, 1823 mit dem Schiff *Griper*, die der Geophysiker Edward Sabine begleitete.

Collinson, Sir Richard, 1811-1883; brit. Admiral und Polarforscher. C. war als Commandant der *Enterprise* (zus. mit Mc Clure, *Investigator*) 1850 darauf angesetzt worden, ostwärts in die NW-Passage einzudringen. C. brachte 1852 die *Enterprise* in der Dease Strait bis 105°W. Seine Schlittentrupps gelangten bis in die unmittelbare Nähe des Untergangsortes der Schiffe *Erebus* und *Terror* der *Franklin/Crozier*-

*Expedition.* Die Aufdeckung des Sachverhaltes gelang u.a. deswegen nicht, weil sich der Dolmetscher für die Eskimosprachen, der deutsche Missionar der Herrnhuter Brüdergemeinde, Johann August Miertsching, an Bord der *Investigator* befand. Die Expedition C's., Heimkehr 1855, ist durch reiches geographisches und geodätisches Datenmaterial gekennzeichnet.

- Cook, James, 1728-1779; brit. Kapt., Entdecker, Navigator, Geodät, umsegelte die Antarktis, 1772/75, und konnte dadurch die Maximalgrenzen eines gemutmaßten Südkontinentes bestimmen. C's. 3. große Entdeckungsexpedition (Entdeckung des Hawaii-Archipels) war speziell darauf ausgerichtet vom Pazifik her den amerikanischen Kontinent zu runden.
- Copeland, Prof. Dr. Ralph, 1837-1905; brit. Physiker, Astronom, Teilnehmer der 2. dt. Nordpolarfahrt, bearbeitete u.a. geodätische, u. magnetische Daten dieser Fahrt, war ab 1874 an Sternwarte in Dublin tätig; 1895 Direktor der Sternwarte Edinburgh. C. war spezialisiert auf spektralanalytische Untersuchungen.
- Crozier, Francis, 1796-1848; brit. Kapt., Polarfahrer. C., der schon unter Parry gedient hatte und auf der Antarktisexpedition unter James Clarke Ross 1839/43 die *Terror* kommandierte, ist, nachdem er den zuvor eines natürlichen Todes gestorbenen Sir John Franklin als Befehlshaber der *Franklin/Crozier-Expedition* ersetzt hatte, mit dieser umgekommen.

**Dallmann**, Eduard, 1830-1896, Kpt. aus Blumenthal bei Bremen, Polarmeerfahrer und Walfangspezialist. Nachdem D. viele Jahre als Walfang- und Traderkapitän gefahren hatte (zweifelsfrei war er im Juli 1866 der erste Weiße, der Wrangel Island betreten hatte), übernahm er 1873 das Kommando über den Dampfsegler *Groenland ex Freddy*, mit dem er im Auftrage der von Albert Rosenthal geleiteten "Deutschen Polar Schifffahrts Gesellschaft in Hamburg" eine Fangreise an die Antarktische Halbinsel machte. Nicht nur, daß dieses die erste deutsche Reise in die Antarktis war, es soll auch die erste Fahrt mit einem Dampfschiff in diese Gewässer gewesen sein. Auf besagter Reise wurden bis zur Breite von über 66°S wesentliche geographische Entdeckungen gemacht. 10 der damals vorgeschlagenen 13 Typonyme haben noch heute internationale Gültigkeit. Zwischen 1877 u. 1884 war D. mit großem Engagement daran beteiligt, einen Seeweg zu den Mündungen

von Ob und Jenissei zu etablieren (Finanzierung durch Sibiriakoff, Moskau und Knoop, Bremen). Ab 1884 stand er z.T. gemeinsam mit Otto Finsch in den Diensten der Neu-Guinea-Compagnie.

- Deegen; Jurist, Berlin, 1869 Schriftführer des Berliner Comités für die deutsche Polarfahrt.
- Delbrück, Martin F.R. von, 1817-1903; Jurist, 1867 Chef des Bundeskanzleramtes, 1871/76 Präsident des Reichskanzleramtes. D. galt seinerzeit als rechte Hand Otto v. Bismarcks.
- Delitsch, Prof. Dr. Otto, 1821-1882; studierte zunächst Theologie, war Lehrer, Geograph, und Herausgeber der Zeitschrift "Aus allen Welttheilen", gegr. 1878. D. war 1875 Schriftführer der Geographischen Gesellschaft in Leipzig.
- Ditmar; KKpt. in der kais. Admiralität.
- Dorst, Dr. F.J.; Physiker. D. war 1869 als Wissenschaftler an Bord der *Bienenkorb* und hatte Verbindungen zu Petermann, Koldewey und Rosenthal. D., der offenbar vermögend war, scheint nie bedeutende wissenschaftliche Arbeiten publiziert zu haben.
- Dove, Prof. Dr. Heinrich Wilhelm, 1803-1879; Physiker, Meteorologe. 1829 ging D. als Privatdozent nach Berlin wo er ab 1845 eine ordentl. Professur innehatte. Er gab der Meteorologie als Wissenschaft entscheidende Impulse (Drehungsgesetz der Winde). Seine umfangreiche Publikationsliste weist speziell auch eine große Zahl von Arbeiten zu elektromagnetischen Problemen auf.
- Dufferin, Lord Frederick, 1826-1902; brit. Staatsmann, machte 1859 eine Reise nach Island, wird daher von Petermann im Zusammenhang mit kleineren arktischen Expeditionen genannt.
- Duckwitz, Dr. Arnold, 1802-1881; weitsichtiger Handels- u. Wirtschaftspolitiker, Kaufmann. D. betrieb u.a. die Einrichtung der bremisch-amerikanischen Dampfverbindungen. D. wurde 1848 Handels- und Marinemister des deutschen Bundes und war maßgeblich an der Schaffung der deutschen Bundesflotte beteiligt (die in Bremerhaven stationiert wurde). 1857/64 und 1866/70 war D. 1. Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen.
- Dumont d'Urville, Jules Sébastian César, 1790-1842; umstrittener franz. Admiral und Entdecker. Nach der Teilnahme an einer hydrographischen Forschungsreise der franz. kais. Marine ins Mittelmeer 1819/20 (auf der er die "Venus von Milo" fand und auf deren Mitnahme bestand) und 2 Forschungsreisen in den Pazifik, bekam er das Kommando einer Südpolar-expedition (1837/40 mit den Schiffen *Astrolabe* und *Zélée*). Auf dieser Reise entdeckte er das Adélie Land

(Namensgebung nach dem Vornamen seiner Frau). D. kam mit Frau und Sohn bei einem Eisenbahnunglück in Versailles ums Leben.

- Ehrenberg**, Prof. Dr. Christian Gottfried; 1795-1876; Naturforscher von hoher intern. Beachtung, Gefährte A. v. Humboldts, begann seine wiss. Laufbahn mit dem Studium der Theologie und war ab 1827 Professor der Medizin in Berlin. E. war der bedeutendste Spezialist s. Zt. für das Mikroleben der Meere, schuf den Begriff der Mikrogeologie; Bearbeiter der Grundproben der 1. und 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Elbertzhagen, Carl Alexander, pensioniert 1872; preuß. Admiralsrat, Marine Schiffbau Direktor der k.k. Werft Danzig. Die Lebensdaten von E., der zweifelsfrei eine erhebliche Rolle bei der technischen Entwicklung des Marineschiffbaues in Deutschland gespielt hat, fanden sich auch nicht in dem sehr detailreichen Werk von Günter Stavorius: "Die Geschichte der Königlich-Kaiserlichen Werft Danzig".
- Ellinger, Peter; 1847-1874; nahm als Matrose an der 2. dt. Nordpolarfahrt teil.
- Engel, Samuel, 1702-1784; Schweizer Landvogt, Geograph, Agitator für das offene Polarmeer.
- Eulenburg, Friedrich Albrecht Graf von, 1815-1881; 1866 preuß. Innenminister.
- Falk**, Adalbert, 1827-1900; anschließend an v. Mühler preußischer Kultusminister (1872-78).
- Falkenberg von; Geologe, wurde 1867 als Teilnehmer an einer Polarexpedition von Petermann ins Gespräch gebracht.
- Fedeler, Carl, 1837-1897; Marinemaler in Bremerhaven, Sohn des in Bremen als Marinemaler tätig gewesenen Carl Justus Harmen F., 1799-1858. Carl F., der selber zur See gefahren ist, hat als autodidaktischer Maler Schiffsporträts von bestechender Qualität geschaffen. F. war in Bremerhaven seinerzeit hoch geehrt. Schon 1868 wird F. in einem Artikel der Provinzialzeitung als "... unser genialer und tüchtiger Marinemaler ..." bezeichnet.
- Festetics, Graf von; wurde von Payer 1871 gegenüber Petermann als Expeditionsfinanzier benannt. Daß sich diese Namensnennung auf Graf Andor v. F., geb. 1843, bezieht, darf vermutet werden.
- Finsch, Prof. Dr. Otto, 1839-1917; Ornithologe, Forschungsreisender mit ethnologischen Ambitionen, hatte wesentlichen Anteil an

der Redaktion der wissenschaftlichen Publikation zur 2. dt. Nordpolarfahrt, in der er selbst das Kapitel Vögel bearbeitete. F., der als hochbegabter Maler und Zeichner galt, gründete seine akademische Karriere allein auf autodidaktische Studien. Nach kurzer Einarbeitungszeit war F. bereits 1859 als Assistent am niederländischen Reichsmuseum für Naturgeschichte zu Leiden angestellt. Seine dort erarbeiteten Publikationen machten ihn auch in Bremen bekannt, wo er durch den energischen Einsatz von Gustav Hartlaub, ab 1864 eine Anstellung als Konservator (ab 1876 als Direktor) der "Städtischen Sammlungen für Naturgeschichte und Ethnographie" erhielt, eine Stellung die er bis zum 31. August 1878 mit großem Erfolg ausfüllte.

1876 Forschungsreise nach Sibirien mit Brehm und Waldburg-Zeil, 1879/82 Südseereise, 1884/85 Reise nach Neu-Guinea im Auftrage der deutschen Neu-Guinea-Compagnie (zusammen mit seinem Freund dem Eismeerkapitän Eduard Dallmann). F. war bis zu seinem Tode als Wissenschaftler tätig.

Eine einfühlsame und detailreiche Biographie zu F. vergl. Herbert Abel, in Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau, Band 12, 1967, S. 307-330.

- Fischer, Lorenz Hannibal, 1784-1868; Jurist, Beamter, Versteigerer der deutschen Bundesflotte 1852 (vergl. die zeitgen. Begriffe "Flottenfischer", "verhannibalfischern").
- Fligely, August, 1810-1879; ab 1853 Direktor des militärgeographischen Instituts in Wien.
- Focke, Wilhelm Olbers, 1834-1922; Arzt und Botaniker in Bremen, bearbeitete zusammen mit Buchenau die ostgrönländischen Gefäßpflanzen der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Forster, Georg, 1754-1794; begleitete seinen Vater Johann Reinhold F. auf der Cookschen Expedition, 1772/75, Naturforscher, Geograph, Moralphilosoph. F., weltberühmt durch die großartige Schilderung der o. erw. Reise, geriet später zwischen die Fronten der franz. Revolution. Als Naturwissenschaftler erreichte F. nicht das Format seines Vaters. Unter diesem Aspekt ist die Benennung der deutschen Antarktisstation wenig einleuchtend. Bezgl. einer Würdigung F's. als Geograph vergl. BECK, 1982, S. 54-82.
- Forster, Johann Reinhold, 1729-1798; wissenschaftlicher Begleiter der Cookschen Expedition zur Antarktis, 1772/75, Naturforscher, Geograph, Chronist der Erforschung der Arktis, Linguist. J.R. F. studierte Theologie sowie alte und neue Sprachen (er soll 17 Sprachen beherrscht haben). Ab 1853 nahm er für 11 Jahre eine Predigerstelle wahr. In dieser

Zeit hat er sich offenbar intensiv mit naturkundlichen Studien befaßt und nach einem Ausweg getrachtet seine finanzielle und räumliche Enge zu überwinden. Nach Erledigung eines Auftrages in Rußland, bei dem ihm der 11jährige G. F. begleitet hatte, siedelte er nach England über (1766), wo er u.a. eine Lehrtätigkeit als Naturkundler ausübte. Die vielfach zitierten Querelen mit Lord Sandwich, der ihm die Ausführung der Reisebeschreibung der Cookschen Expedition untersagte, führte schließlich zu einer Rücksiedelung nach Deutschland, wo er ab 1780 eine Professur in Halle wahrnahm. Unverständlicherweise wird die angelsächsische Literatur im Zusammenhang mit der 2. Cookschen Reise J.R. F. nie gerecht (auch G. F. wird tendenziell negativ beurteilt). "The tactless Philosopher", wie er im Titel eines Werkes genannt wird, erweist sich, studiert man FORSTER, 1783 (engl. Erstaug. 1778), als das genaue Gegenteil, als weitblickend und taktvoll. (Vergl. dazu die Einführung von Hanno Beck in Forster, 1783, die im wesentlichen eine Kurzbiographie J.R. F's darstellt. Zur Frage, die Beck hier und auch in BECK, 1982 aufwirft, wie die Forsters zur Teilnahme an der Cookschen Reise kamen, vergl. die Anmerkung Fußnote 1-2, S. 15.)

Förster, Prof. Dr. Wilhelm, 1832-1921; Astronom, ab 1865 Direktor der Berliner Sternwarte. F. war u.a. ab 1868 mit der deutschen und später mit der internationalen Neuordnung des "Maß- und Gewichtswesens" befaßt. F., selber ein populärer Zeitgenosse, war sehr um die Popularität der Astronomie bemüht; 1888 Gründung der Volkssternwarte "Urania" in Berlin.

Franklin, Sir John, 1786-1847; brit. Admiral, Polarforscher. 1802/04 unter dem Kommando von Mathew Flinders (seines Veters) auf Forschungsreise in Australien, 1818 als Kapt. mit der *Trent* auf arktischer Entdeckungsfahrt, 1819/22 und 1825/28 große Landexpeditionen im arktischen Kanada. Speziell die Erzählung seiner 1. Landexpedition machte F. (welt)berühmt ("der Mann der seine Schuhe aß") und wohl auch wohlhabend. Nach seiner Rückkehr aus van Diemens Land (Tasmanien) wo er als Gouverneur eingesetzt war, bewarb er sich fast 60jährig um die Leitung einer neuen arktischen Expedition (Abfahrt am 19. Mai 1845 in Greenhite).

Franz-Joseph, Kaiser von Österreich, 1830-1916.

Freeden, Wilhelm von, 1822-1894; Naturwissenschaftler, Schiffahrtsexperte, Reichstagsabgeordneter, Journalist. 1841/44 Studium der Mathematik, Naturwissenschaften und neueren Sprachen in Bonn und Göttingen, anschließend bis 1856 als

Gymnasiallehrer tätig, danach als Direktor der Elsflether Navigationsschule (bis 1867). F. war durch Erbschaft finanziell unabhängig geworden, was erheblich dazu beigetragen haben dürfte, daß er seine Idee von der Etablierung eines "Maury'schen Institutes" in der Gründung der Norddeutschen Seewarte 1868 in Hamburg verwirklichen konnte. Die Umwandlung der Seewarte in ein Reichsinstitut, die 1875 erfolgte, strebte er schon seit 1871 an (zusammen mit Georg v. Neumayer, der durch den unerwarteten Tod Tegetthoffs von der Vorbereitung einer österreichischen Südpolarexpedition entbunden war). 1875 ging F. nach Bonn, von wo aus er weiterhin (bis 1891) die HANSA leitete. F. war Mitbegründer des deutschen nautischen Vereins sowie der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd, Reichstagsabgeordneter von 1871 bis 1875. Seine Briefe spiegeln das Bemühen um die Seeleute und die Hebung des Seemannsstandes (ähnlich Breusing). Der Entwicklung der deutschen Handelsschifffahrt hat F. wesentliche Impulse gegeben.

Friederichsen, Dr. Ludwig, 1841-1915; Geograph, Kartograph aus der Schule Perthes, Gotha, Mitgründer der geographischen Gesellschaft Hamburg, Inh. der Land- und Seekartenhandlung L. Friederichsen in Hamburg (Kurzbiographie in WELLER, 1911).

Fritze, Richard; Kaufmann in Bremen, Fa. Fritze und Gerdes, gehörte zu den Gründern des Bremer Comités für die dt. Nordpolarfahrt.

Fuckel, Leopold, 1821-1876; Botaniker, bearbeitete die mikroskopischen Pilze die auf den botanischen Proben der 2. dt. Nordpolarfahrt gefunden wurden.

Geerken, Lüder; Bremer Kapitän, gehörte zu den Gründern des Bremer Comités für die deutschen Nordpolarfahrt, 1869.

Georg III., Friedrich Wilhelm, König von Großbritannien, 1738-1820.

Gerstäcker, Prof. Dr. Adolf, 1828-1895; Mediziner, Zoologe, Entomologe, bearbeitete zusammen mit Adolf Pansch die ostgrönländischen Insektenproben der 2. dt. Nordpolarfahrt. Eine Professur für Zoologie an der Univ. Greifswald hatte G. seit 1873 inne.

Giebelhausen, Dr. A.; Geologe, wurde 1867 als Teilnehmer an einer Polar-expedition von Petermann ins Gespräch gebracht.

Gierke, geb. 1850; Teilnehmer der 2. dt. Nordpolarfahrt, Matrose auf der *Hansa*.

Gildemeister, Otto, 1823-1902; Historiker, Philologe, bremischer Senator, zwischen 1872 und 1887 war er dreimal Bürgermeister.

- Godeffroy, Johann Cesar, 1813-1885; Kaufmann und Senator in Hamburg, Wissenschaftsmäzen, gründete u.a. 1861 ein privat finanziertes naturkundliches Museum.
- Graah, Wilhelm August, 1793-1863; dän. Grönlandsfahrer, 1828/30 Vermessung der Ostküste Grönlands von Kap Farvel bis 65°15' N. Ein spezieller Grund für diese Reise war die Suche nach dort vermuteten alten europäischen Ansiedlungen, aber auch ein politisches Motiv der dän. Regierung, nämlich ein Gegengewicht zu den brit. Forschungen, speziell von Scoresby und Clavering/Sabine, etwas entgegenzustellen, dürfte die Expeditionsausführung forciert haben.
- Gray, David; Walfangschiffskapitän aus Peterhead, Schottland, stand in den 1870er Jahren u.a. mit dem Polarverein und mit Petermann im engen Briefkontakt.
- Greely, Adolphus Washington, 1844-1935; amerik. General und Polarfahrer, durchquerte im Zuge des IPY u.a. das Grinnell Land. Durch Verkettung unglücklicher Umstände überlebten nur 6 von ursprünglich 26 Teilnehmern die Expedition, die in den Jahren 1881/84 stattfand.
- Grisebach, Prof. Dr. August H.R., 1814-1879; Botaniker, seit 1841 Professur in Göttingen, 1875 Direktor des dortigen botanischen Gartens, war an Themen der Polarforschung interessiert, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Gutkese, Wilhelm; Kapt. Bremerhaven, Gründungsmitglied des Polarvereins, für dessen Belange er sich sehr engagierte.
- Haeckel**, Prof Dr. Ernst, 1834-1919; Meereszoologe, bedeut. Evolutionstheoretiker, bearbeitete die Radiolarienproben der 2. deutschen Nordpolarfahrt.
- Hagemann; Kpt., Hamburg, versuchte im Spätsommer 1865 mit einem engl. Dampfer eine Erkundungsfahrt in arktische Gewässer durchzuführen.
- Hagens; Walfangkapitän, um 1870 Bremerhaven.
- Halifax, Lord; um 1750, wird von Engel als Befürworter einer brit. Polarforschungsexpedition erwähnt.
- Hall, Charles Francis, 1821-1871; amerik. Nordpolfahrer, verstarb während der Expedition, an der u.a. Emil Bessels beteiligt war.
- Haller, Ferdinand, 1805-1876; 1865 Finanzsenator in Hamburg.
- Harkort, Friedrich, 1793-1880; Industrieller, Politiker, wurde u.a. von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrt-ausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.

- Hartlaub, Prof. Dr. Gustav, 1814-1880; Mediziner, Zoologe, Ornithologe, Bremen, Mitredakteur des 1. Bandes des Expeditionswerkes zur 2. deutschen Nordpolarfahrt.
- Hashagen; Walfangkapitän, um 1870 Bremerhaven.
- Haupt, Prof. Dr. Moriz, 1808-1874; Altphilologe und Germanist, war Sekretär der königlich preußischen Akademie der Wissenschaften und unterzeichnete in dieser Eigenschaft 1866 ein Akademiegutachten zur Polarforschung.
- Hayes, Dr. Isaak Israel, 1832-1881; amerik. Polarforscher, Mediziner, bereiste u.a. 1860 im Oktober das grönländische Inlandeis.
- Heer, Oswald, Prof. Dr. 1809-1883; Schweizer Botaniker, Paläontologe und Entomologe von internationaler Reputation, begann seine wissenschaftliche Laufbahn als Theologe. H. bearbeitete die ostgrönländischen pflanzlichen Fossilienproben der 2. dt. Nordpolarfahrt und hat die gleiche Arbeit auch für dänische und schwedische Polarexpeditionen geleistet. Eine Würdigung seiner Tätigkeit findet sich u.a. in NORDENSKIÖLD, 1886.
- Hegemann, Paul Friedrich August, 1836-1913; Kapt., Eismeerfahrer und Walfangspezialist, befahl die *Hansa* auf der 2. dt. Polarfahrt. H., der ab 1875 an der dt. Seewarte beschäftigt war, hat eine Autobiographie hinterlassen; eine Kurzbiographie erschien in den Annalen der Hydrographie, Hamburg 1913.
- Heldt, Eduard, 1818-1885; Kpt. zur See in der preuß. Marine.
- Hellwald, Friedrich Anton Heller von, 1842-1892; Kulturhistoriker, geogr. Schriftsteller; H. war ein guter Freund von J. Payer.
- Henneberg, Dr.; Gotha, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.
- Herz, John E.; um 1870 bekannter Hamburger Großkaufmann.
- Heuglin, Dr. Theodor von, 1824-1876; 1850-1864 war H. praktisch ununterbrochen in Nord- und Nordostafrika auf Forschungsreise. 1870 Reise nach Ostspitzbergen 1871 nach Nowaja Semlja. 1875 war H. erneut in Afrika auf Reisen und verstarb bei einem Zwischenaufenthalt in Europa.
- Hildebrandt, Richard, geb. 1843; H. war 1868 1. Steuermann auf der *Grönland* (1. dt. Nordpolarfahrt) und 1869/70 1. Steuermann auf der *Hansa* (2. dt. Nordpolarfahrt).
- Hochstetter, Prof. Dr. Ritter Ferdinand von, 1829-1884; Geologe, langjähriger Vorsitzender der geographischen Gesellschaft in Wien. Hochstetter hat Teile der österr. *Novara Expedition* (1857) mitgemacht und wurde bekannt durch seine vielfältigen Arbeiten über Neuseeland. Spätere Reisen führten ihn u.a. nach Osteuropa und in die Türkei. Eine Professur für Mineralogie und Geologie am polytechnischen Institut in Wien hatte er seit 1860 inne.

Homeyer, Alexander von; Hauptmann, bearbeitete die ostgrönländischen Raupenproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.

Hopf, Gustav H., 1808-1872; Finanzrat aus Gotha, Versicherungskaufmann, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.

Inglefield, Sir Edward, 1820-1897; brit. Admiral und Polarfahrer, war gut mit Petermann bekannt, konnte 1852 tief in den Smith Sound eindringen und Land bis 80°N ausmachen. Hierzu vergl. Aufsatz u. kartograph. Bearbeitung PGM, 1867, S. 176 u. Tafel 6, 7.

Itzenplitz, Heinrich F. A., 1799-1883; 1862/73 preuß. Handelsminister.

Jachmann, Eduard, K. E., 1822-1887; preuß. Admiral, ab 1871 Oberbefehlshaber sämtlicher Seestreitkräfte des deutschen Reiches.

Jahns; Kürschner und Pelzhändler in Bremen. J. erwartete im Zusammenhang mit den Polarfahrten auch eine Pelztierausbeute.

Johansen, Frederik Hjalmar, 1867-1913; F. Nansens Gefährte bei dem Versuch den Nordpol per Schlitten zu erreichen, 1895/96.

Kane, Dr. Elisha Kent, 1820-1857; amerik. Mediziner, Polarforscher, Weltreisender aus wohlhabendem Elternhaus. Es existieren verschiedene Biographien zu K., der seinerzeit ein ungem. populärer Zeitgenosse gewesen sein soll.

Karsten, Prof. Dr. Gustav, 1820-1900; Physiker, Ozeanograph, seit 1848 Prof. in Kiel, u.a. 1867-72 Mitglied im preuß. Abgeordnetenhaus, 1870 Geschäftsführer der Kommission zur wissenschaftl. Untersuchung der deutschen Meere, 1875 Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung, 1878-81 Reichstagsmitglied.

Karsten, Prof. Dr.; Direktor der Navigationsschule in Rostock, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.

Keferstein, Prof. Dr. Wilhelm, 1833-1870; Zoologe, Göttingen.

Kiepert, Prof. Dr. Heinrich, 1818-1899; Geograph, Kartograph, Historiker, Altphilologe. K. gilt als anerkannter Spezialist für antike Kartographie.

Kirchenpauer, Dr. Gustav Heinrich, 1808-1887; Senator und Bürgermeister in Hamburg. 1851-58 Hamburgs Bevollmächtigter beim Bundestag in Frankfurt, 1858-64 Amtmann in der hamburgischen Exklave Ritzebüttel. K., der prom. Jurist war, bildete sich autodidaktisch zu einem anerkannten

- Meereszoologen, bearbeitete die Hydroidenproben der 2. deutschen Nordpolarfahrt, auch die entsprechenden Proben die Heuglin heimbrachte. Eine neuere Arbeit zu Kirchenpauers Wirken als Biologe, vergl. Irmtraut Scheele: "Gustav Heinrich Kirchenpauers Beitrag zur Erforschung der submarinen Fauna und Flora der Elbmündung", in Deutsches Schiffsarchiv, Bremerhaven 1984, S. 243-256.
- Klentzer, Theodor, geb. 1843; Matrose auf der *Germania* während der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Klinkerfues, Prof. Dr. Wilhelm, 1828-1884; Astronom. K. begann seine Laufbahn als Geometer, 1851 Assistent von C.F. Gauß (1777-1855), 1855 Observator, später Direktor der Göttinger Sternwarte. K. stellte Koldewey ein hervorragendes Zeugnis aus.
- Klöden, Prof. Dr. Gustav Adolf von; 1814-1885, Geograph, Berlin. K. hat sich u.a. verdient gemacht durch seine Lehrbücher zur Geographie.
- Knerk; 1866 Geheimer Regierungsrat im preußischen Kultusministerium.
- Koch, Dr. Louis, Nürnberg; bearbeitete die ostgrönländischen Spinnenproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Koldewey, Carl Christian, 1837-1908; Kpt., Admiralitätsrat. K. beendete seinen Schulbesuch am Gymnasium in Clausthal vorzeitig 1852 und begann 1853 seine seemännische Ausbildung. 1859 Untersteuermannsprüfung in Bremen, 1861 Obersteuermannsprüfung in Bremen. Nach 5 Jahren Seefahrtszeit als Steuermann begann er 1866, mit dem Berufsziel Navigationsschullehrer, zunächst ein Studium an der Polytechnischen Hochschule in Hannover und 1867 an der Universität Göttingen, wo er die Fächer Mathematik, Physik und Astronomie belegte. Zwischen 1868 u. 1870 leitete er die 1. u. 2. dt. Nordpolarfahrt u. bearbeitete große Teile sowohl der erzählenden als auch der wissenschaftlichen Teile der diesbezüglichen Publikationen. Ab 1871 war K. schon als ständiger Assistent unter Freeden an der Seewarte angestellt und wurde 1875, als die Seewarte zum Reichsinstitut umgewandelt wurde, unter Neumayer zum Leiter der 2. Abteilung (nautische Instrumente) bestellt. Nach 31 Dienstjahren ging K. am 31. Juli 1905 in den Ruhestand. Die überwiegende Zeit seiner Tätigkeit an der Deutschen Seewarte hat er der Kompßaßtheorie gewidmet. Da K. eine Autorität für die Logistik der Polarforschung war, wurde seine Mitarbeit auf diesem Gebiet häufig in Anspruch genommen.
- Kölliker, Prof. Dr. Albert von; 1817-1905; ab 1847 in Würzburg tätig, bedeut. Physiologe und Anatom.

- Koner, Dr. Wilhelm, 1817-1887; Geograph, Berlin, Bibliothekar an der Universitätsbibliothek, langjähriger Hrsg. der "Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin".
- Köppen, Dr. Wladimir, geb. 1846-1940; international hochgeschätzter Meteorologe u. Klimatologe, 1875-1919 an der Deutschen Seewarte tätig. K. hat nicht nur wichtige Beiträge auf dem Gebiet der modernen Meteorologie publiziert, sondern auch Fragestellungen der Paleoklimatologie bahnbrechend behandelt (z.T. in Zusammenarbeit mit Alfred Wegener).
- Körber, Prof. Dr. Gustav Wilhelm, 1817-1885; Botaniker, bedeut. Taxonom, Breslau, bearbeitete die ostgrönländischen Flechtenproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Kraus, Dr. Gregor, 1841-1915; Botaniker, Erlangen, bearbeitete die vor der ostgrönländischen Küste aufgefundenen Treibholzproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Krauschner, Karl August, geb. 1844; Maschinist der *Germania* auf der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Küchenmeister, Dr. Friedrich, 1821-1890; Mediziner, Dresden.
- Kuhn, Franz Freiherr von, 1817-1896; 1868/74 österreichischer Kriegsminister, K. war wissenschaftl. sehr ambitioniert.
- Kummer, Prof. Dr. Ernst Eduard, 1818-1893; Mathematiker, war Sekretär der königlich preußischen Akademie der Wissenschaften und unterzeichnete in dieser Eigenschaft 1866 ein Akademiegutachten zur Polarforschung.
- Kupffer, Prof. Dr. Carl, 1829-1902; Mediziner, Biologe, Kiel, bearbeitete die Tunicataproben (Manteltiere) der ostgrönländischen Küste von der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Lammers**, August, 1831-1892; u.a. 1866-83 Redakteur des Bremer Handelsblattes.
- Lange, Dr. H., Leipzig; wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.
- Lange, Fangschiffeigner, Vegesack.
- Lange, Carl; Schiffbauer in Bremerhaven.
- Laube, Prof. Dr. Gustav, 1839-1923; Geologe, Wien, Prag, war während der 2. dt. Nordpolarfahrt an Bord der *Hansa*.
- Lenz, Dr. Oskar, 1848-1925; Geologe, Wien, Prag, Afrikareisender, verfaßte eine spezielle Darstellung der geologischen Verhältnisse Ostgrönlands auf Basis der während der 2. dt. Nordpolarfahrt gesammelten Gesteinsproben.
- Liévin, Dr.; Danzig, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.
- Lindeman, Dr. Moritz, 1823-1908, Wissenschaftsjournalist, Fischereihistoriker, Herausgeber, Stenograph. L. war gebürtig aus Dresden. Als Sohn eines Obersten war er in Sachsen selbst

kurze Zeit Offizier gewesen und "ging" 1848 nach Bremen. Von seiner Tätigkeit als 1. ständiger Stenograph der Bremer Bürgerschaft trat er erst 1878 nach 30jähriger Tätigkeit zurück. Sein Lebensabschnitt ab 1878 ist gekennzeichnet durch z.T. große Beiträge zu Fischerei, Handel und Schifffahrt. L. verlebte seine letzten Jahre ab 1894 in seiner Geburtsstadt.

Lippe, Leopold Graf zur, 1815-1889; 1862-67 preuß. Justizminister.

Lorenz, Joseph Roman, Ritter von Liburnau, 1825-1911; österr. Naturwissenschaftler.

Lutwidge, Skeffington, 1737-1814; brit. Admiral.

**M'Clintock**, Sir Francis, Leopold, 1819- 1907; brit. Polarforscher, Admiral. Nachdem M'C. bereits an 3 Expeditionen zur Aufsuchung der *Franklin Crozier Expedition* teilgenommen hatte, leitete er 1857/59 die von Lady Franklin finanzierte Suchexpedition mit der Dampfjacht *Foxe*. U.a. dadurch, daß bei dieser Suche an der Nordküste von King William Island ein Dokument aufgefunden wurde, fand der Verlauf der verschollenen Expedition weitgehend Aufklärung. (Vergl. M'Clintock: *A Narrative of the Discovery of the Fate of Sir John Franklin and his Companions*, London 1859.)

M'Clure, Robert, 1807-1873; brit. Polarforscher, Admiral, bestätigte während seiner von 1850-55 (4 Überwinterungen in Folge!) dauernden Expedition die Nordwest-Passage, indem er von Westen kommend den Anschluß an den von Parry 1819/20 erreichten Ort auffand. Eine Charakterbild M'C's. ergibt sich aus MIERTSCHING, 1856.

M'Laurin; dieser Name findet sich in ENGEL, 1777 ohne nähere Angaben. Daß es sich dabei um den berühmten brit. Mathematiker Colin M'Laurin, 1698-1746, handelt, dürfte sicher sein. Die DNB erwähnt ausdrücklich dessen Glauben an eine Nordpolar-Passage.

Mak, norwegischer Fangschiffkapitän aus Tromsø, mit dem Koldewey auf seiner 1. Expedition in Spitzbergen zusammentraf, ist vermutlich identisch mit dem häufig im Zusammenhang mit Fangreisen in hohe Breiten in den PGM erwähnten Mack. (Vergl. z.B. PGM, 1871, S. 466-472.)

Markham, Albert, Hastings, 1841-1918; brit. Admiral und Polarforscher. M. machte 1873 mit dem Walfänger Adams auf der *Arctic* eine Erfahrungsreise in polare Gebiete. Auf dieser Reise traf er mit Emil Bessels zusammen, vergl. BESSELS, 1879. M. diente 1875/76 als Kapitän des *Alert* auf der *Nares Expedition* durch den Smith Sound und erreichte auf einer Schlittenreise an der NW-Küste Grönlands die Breite von

- 83°20'N. M. hat mehrere Monographien zu polarhistorischen Themen verfaßt.
- Markham, Sir Clements Robert, 1830-1916; zunächst brit. Marineoffizier und Teilnehmer an einer Polarexpedition, Geograph, Sekretär und Präsident der Hakluyt Society (gegr. 1846), 1899 Präsident der RGS.
- Martial, Louis Ferdinand, geb. 1836; franz. Fregattenkapitän, leitete die französische Expedition des IPY 1882/83 nach Feuerland.
- Maurer, Prof. Dr. Konrad, 1823-1902; München, Spezialist für nordisches Recht und alte skandinavische Geschichte, verfaßte u.a. eine Geschichte der Entdeckung Ostgrönlands für den 1. Band der Publikation zur 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Maury, Matthew Fontaine, 1806-1873; amerik. Marineoffizier, Meteorologe, begann durch die systematische Auswertung von Schiffstagebüchern die globalen Winde und Meeresströmungen zu erfassen. Zu dem Ziel seiner Bemühungen bemerkte er selbst in MAURY, 1855, S. 271: "We are now about to turn over a new leaf in navigation, on which we may confidently expect to see recorded much information that will tend to lessen the dangers of the sea, and to shorten the passages of vessels trading upon it." Die Arbeiten und die Ideen M's. wurden weltweites Vorbild u. haben insbesondere Neumayer und Freeden inspiriert. Eine detaillierte Kurzbiographie s. z.B. AFS, 1873, S. 421.
- Meier, Hermann Heinrich, 1809-1898; Kaufmann in Bremen, Reeder, Wirtschaftspolitiker. M. war erstmals 1840 Mitglied der Bremer Bürgerschaft, 1849 in der Frankfurter Nationalversammlung, ab 1867 im Reichstag des Norddeutschen Bundes, 1874 unterlag er gegen Mosle in der Reichstagswahl, übernahm 1878 ein Reichstagsmandat für Schaumburg-Lippe, 1881-87 Reichstagsmitglied. M. war Gründungsmitglied und Vorsitzender des Verwaltungsrates der Bremer Bank (gegr. 1859). Zusammen mit Eduard Crüsemann rief er 1856/57 die Schiffahrtsgesellschaft NDL ins Leben; 1866 Mitbegründer der Ersten Deutschen Nordsee Fischerei Gesellschaft. Neben vielen Ämtern bekleidete M. auch 31 Jahre lang den Vorsitz der Dt. Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (gegr. 1865). M. soll auch Mitbegründer des deutschen Nationalvereins (gegr. 1859, aufgelöst 1867) gewesen sein.
- Melguer, David; portugiesischer Kapitän. M. soll 1660 eine Reise von Japan nach Europa durch die arktischen Gewässer durchgeführt haben. Diese Reise wird angeführt von P. Buache (Fußn. 1-2) und von J.R. Forster, der sie nach kurzer Analyse als wenig glaubwürdig entlarvt (FORSTER, J.R., 1884, S. 532).

- Melsom, Jacob, 1824-1873; norw. Walfangexperte, Kapitän.
- Middleton, Christof; führte 1741/42 mit der Sloop *Furnace* und der *Discovery* unter Willam Moore von Port Churchill in der Hudson Bay ausgehend eine arktische Entdeckungsexpedition durch. (Vergl. hierzu FORSTER, 1784, S. 450.)
- Möbius, Prof. Dr. Karl, 1825-1908; Meereszoologe an der Univ. in Kiel, ab 1887 Dir. des Museums f. Naturkunde in Berlin, bearbeitete u.a. die Mollusken- und Würmerproben, die während der 2. dt. Nordpolarfahrt in den Gewässern vor der ostgrönländischen Küste gesammelt wurden.
- Moeller, Dr.; Beamter im RKA, führte den Vorsitz bei der Sitzung der Reichskommission zur wissenschaftlichen Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Mohn, Prof. Dr. Henrik, 1835-1916; norwegischer Meteorologe. M. erwarb grundlegende Verdienste bei der wissenschaftl. Entwicklung der Meteorologie. Er leitete seit 1866 das auf seine Anregung hin gegründete Meteorologische Institut in Oslo.
- Mohr, August C.; Inh. einer Handelsfirma in Bergen, unterstützte Koldewey bei der Ausrüstung seiner 1. Polarfahrt.
- Morton, William; Teilnehmer der amerikanischen Expedition unter Kane, 1853/55. M. leitete den Vorstoß bis zum "offenen Polarmeer".
- Moser; 1865/66 Beamter im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe.
- Mosle, Alexander G., gest. 1882 in Rio de Janeiro; Kaufmann in Bremen Fa. Stockmeyer und Mosle & Co., Mitglied der Bremer Bürgerschaft und der Handelskammer, Reichstagsabgeordneter (1871-1881), Vorsitzender des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt, später des Polarvereins und der Geographischen Gesellschaft in Bremen. M. findet erstaunlicherweise keine Erwähnung in BB, 1912. Die DGB (Redaktion Lindeman) haben seinerzeit nur einen kurzen Nachruf publiziert. M. zog sich 1881 aus dem öffentl. Leben und offenbar auch aus allen Geschäften zurück. Gründe für diese Handlungen sind nicht bekannt. Dr. Herbert Abel, ein eminenter Kenner der Bremer Gründerzeitprominenz hat mehrfach erfolglos versucht die Biographie Mosles zu erhellen. Er fand jedoch heraus, daß M. angeblich durch Freitod verstarb.
- Mühler, Dr. Heinrich von, 1813-1874; Kirchenrechtler, preuß. Kultusminister 1862-72.
- Mühry, Dr. Adalbert A., 1810-1888; Klimatologe, Meteorologe, Ozeanograph. M. war studierter Mediziner.

- Müller, Adolf, 1820-1880; 1858-1880 Mitgeschäftsführer des Verlags-  
hauses Justus Perthes in Gotha. Auf M. soll die Idee der  
Gründung der PGM zurückgehen.
- Müller, Prof. Dr. Karl, 1818-1899; Botaniker, Spezialist für Moose, bear-  
beitete die ostgrönländischen Laubmoosproben der 2. dt.  
Nordpolarfahrt.
- Murchison Sir Roderick Impey, 1792-1871; Geologe, Forschungsreisen-  
der, 1831 Präsident der brit. Geologischen Gesellschaft,  
von 1843 bis 1871 mit Unterbrechungen 15 Jahre Vorsit-  
zender der RGS. M., der in seiner Jugend als Armeeeoffizier  
gedient und sich autodidaktisch der Geologie genähert  
hatte, war viele Jahre seines Wirkens einer der einfluß-  
reichsten brit. Wissenschaftler. Die Eiszeittheorie, die seit  
den 1840er Jahren in England zunehmend Anhänger fand,  
soll M. Zeit seines Lebens abgelehnt haben.

**Nagel, L.;** 1867 Geschäftsführer des Nationalvereins.

Nansen, Prof. Dr. Fritjof, 1861-1930; norw. Zoologe, Polarforscher,  
Diplomat, Friedensnobelpreisträger. Eine Biographie sei  
empfohlen: BRENNECKE, 1990, dort s. Lebenslauf und eine  
Bibliographie N's. sowie Sekundärliteratur (Gesamtdar-  
stellungen, Würdigungen). Herauszustellen ist, daß beide  
Polarforschungsexp. N's. unmittelbar im disziplin- und  
ideengeschichtlichen Zusammenhang mit den frühen dt.  
Expeditionen stehen: Mit seiner Grönlandquerung hat N.  
zwar in erster Linie den Nordenskiöld'schen Ideen (Vergl.  
NORDENSKIÖLD, 1886.) weiteren Boden entzogen, diese  
waren aber nicht zuletzt gestützt auf die dt. Forschungen  
in Ostgrönland. Zu N's. Driftreise mit der *Fram* durch das  
zentralarktische Becken bedarf es diesbezgl. hier keiner  
Erläuterung.

Auf eine Begebenheit sei hingewiesen, die sich aus  
den Archivstudien ergab; wäre sie nicht so ernst, könnte  
man sie als Anekdote abtun. N., dessen Driftfahrt mit der  
*Fram* offenbar die Bewunderung des deutschen Kaisers  
Wilhelm II. erregt hatte, sollte anlässlich eines Berlinbesu-  
ches am 3. April 1897 mit der Verleihung des Kronen-  
ordens 1. Klasse geehrt werden. Die deutschen Botschaften  
in Oslo und Stockholm denunzierten N. jedoch in Berlin u.a.  
mit dem Hinweis auf dessen "ultrademokratische Gesin-  
nung", so daß letztlich nur die große goldene Medaille für  
Wissenschaft zur Verleihung vorgeschlagen wurde.

Nares, Sir George Strong, 1831-1915; brit. Admiral, bekannt durch seine  
Führung (1872-74) der ersten großen meereskundlichen  
Expedition, der *Challenger Expedition* 1872/76. N. hatte

1875-1876 die Leitung der brit. Polarexpedition durch den Smith Sound zusammen mit A.H. Markham inne.

Nathusius, Hermann von, 1809-1879; Tierzüchter, bearbeitete die Schädelknochen von Eskimohunden, die man während der 2. dt. Nordpolarfahrt in Ostgrönland gesammelt hatte.

Neumayer, Prof. Dr. Georg von, 1826-1909; Geophysiker. 1850 beendete N. seine Studien an der Polytechnischen Hochschule München bzw. auf der Sternwarte in Bogenhausen (bei Lamont, 1805-1879). Da er keine Aufnahme in der dt. Bundesmarine finden konnte (und auch nicht in der holländischen und amerik. Marine) nahm er eine Stelle als "Volontär" (gegen mäßige Bezahlung) auf der Hamburger Bark *Luise* an. Am 11. August 1850 sah N. erstmals das Meer bei Scheveningen. Seine 1. Seereise Kontinent-Brasilien-Kontinent endete Mitte April 1891 in Hamburg. Bedingt durch seine Vorkenntnisse und das freundschaftliche Entgegenkommen des damaligen Direktors der Hamburger Sternwarte und Seefahrtsschule Carl Christian Ludwig Rümker (1788-1862) konnte N. am 21. Mai bereits das Steueremannpatent in seinen Händen halten. Im Rahmen der Reorganisation der österr. Marine hoffte N. hier auf eine Anstellung. Nach monatelangem Warten in Triest, wo er Privatunterricht in Navigation erteilte, wurde ihm eine Stelle als Lehrer an der Deckoffizier-Schule angeboten. Da er jedoch nach praktischer Erfahrung im Seedienst strebte, lehnte er das Angebot ab. Ende 1853, von einer Australienreise zurückgekehrt, bemüht sich N. um Förderer für seine Idee der Einrichtung eines geophys. meteorol. Observatoriums in Australien. Diesen fand er in König Max von Bayern, und konnte nach umfangreichen Vorbereitungen 1857 in Melbourne tatsächlich ein Observatorium eröffnen, das er bis 1864, dem Jahr seiner Rückkehr nach Deutschland, zu einer erstaunlichen Blüte brachte. 1870 erhielt N. nach eigener Aussage die Bestellung als Leiter einer österr. Antarktisexpedition. Seine Hinwendung nach Hamburg wo er sich Freeden anschloß mit dem Ziel, die Seewarte zu erweitern und zu einem Reichsinstitut umzuwandeln, erfolgte, als sich 1871 die österr. Pläne als nicht mehr realisierbar entpuppten (Tod Tegetthoffs). Ein einziger Vortrag, gehalten am 3.2.1872 (über Kompaßdeviation) in Berlin, brachte N. die Befreiung von seinem Karrierestreben. 1.7.1872 Mitgl. des Hydrogr. Bureaus d. kais. Admiralität., 24.12.1872 "Hydrograph d. Admiralität". 1875/76 bis 1903 Leiter des Reichsinstituts Deutsche Seewarte, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875. Hervorstechend ist

N's. Bedeutung, neben seinen innovativen Einflüssen in der geophysikalischen und nautischen Meßtechnik, als Wissenschaftsorganisator. Das Zustandekommen d. IPY ist ganz wesentlich sein Verdienst. Der internationalen Südpolarforschung hat er entscheidende Impulse gegeben. (Zur Bedeut. N's. für die dt. Polarsch. vergl. den Beitr. d. Verf. in der Festschrift zum 125jährigen Bestehen der Seewarte, 1992, im Druck.)

Newton, Prof, Dr. Alfred, Zoologe, Oologe, bearbeitete die ostgrönländischen Vogeleiernproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.

Nielsen, Wilhelm; Kaufmann in Bremen, Fa. Gebr. Nielsen, 1869 Mitglied im Comité für die dt. Norpolarfahrt.

Noltenius, C.H.; Kaufmann in Bremen, 1869 Mitglied im Comité für die dt. Nordpolarfahrt.

Nordenskiöld, Nils Adolf Erik (A.E.), 1832-1901; Polarforscher, Mineraloge, Kartographiehistoriker. N. war neben Otto Torell der wesentliche Begründer der wissenschaftlichen Polarforschung. Er hat aber durchaus auch publikumswirksame Ziele verfolgt: Polerreichung per Schiff (1868, *Sofia*, Kapitän: Graf F.W. von Otter, der später zum schwed. Marineminister avancierte), Polerreichung per Rentier-Schlittenexpedition (1872/73), Befahrung der Nordost-Passage (die 1878/79 gelang), Querung Grönlands (1883). Daß N. in bezug auf die Verteidigung seiner Hypothesen sehr eigenwillig war, ist belegt (Fußn. 17-6). N. war in enger Verbindung z.B. mit Petermann (zunächst mittelbar über Dr. C. F. Frisch, Stockholm) u. Lindeman. Er hat sich das erste Halbjahr 1856 zu Studien in Berlin aufgehalten.

Oetker, Dr. Friedrich, 1809-1881; Jurist, Journalist, Abgeordneter.

Olshausen, Dr. Justus; 1800-1882; 1866 Geheimer Regierungsrat im preuß. Kultusministerium.

Oppholzer, Prof. Dr. Ritter Theodor von, 1841-1886; Wien, Astronom, Geodät.

Osborn, Sherard, 1822-1875; brit. Admiral und Polarfahrer, Kpt. der *Pioneer* während der großen Expedition unter Belcher, die 1852/54 den Verbleib der *Franklin/Crozier Expedition* aufklären sollte. Hauptinitiator der brit. *Nares/Markham-Expedition* 1875/76

Pansch, Dr. Adolf, 1841-1887; Mediziner, Biologe, ab 1866 Privatdozent und Prosector an der Univ. in Kiel. P. bearbeitete u.a. die ostgrönländischen anthropologischen Funde der 2. dt. Nordpolarfahrt.

- Parry, Sir William Edward, 1790-1855; brit. Admiral und Polarfahrer, 1825-29 Hydrograph der brit. Admiralität. 1818 unter Sir John Ross (schon mit der Navigation in polaren Gewässern vertraut) seine 1. arktische Expedition in die Baffin Bay, 1819/20 mit *Hecla* und *Griper* der legendäre Vorstoß bis weit in den Viscount Melville Sound (112° W, 1. planmäßige Überwinterung in der Hocharktis), 1821/23 und 1824/25 (bei der die *Fury* aufgegeben wurde) 2 weitere arktische Schiffsexpeditionen, 1827 die berühmte Schlittenbootexpedition nördl. Spitzbergen bis 82°45'N, die aufgrund von P's. eigener Anregung durchgeführt wurde.
- Payer, Julius Ritter von, 1841-1915; österr. Offizier, Alpinist, Polarfahrer, Maler, Teilnehmer an 3 Polarexpeditionen: 2. dt. Nordpolarfahrt 1869/70, Vorexpedition nach Spitzbergen u. Nowaja Semlja 1871 und der *österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition* 1872/74. P. zog sich schon 1874 von der aktiven Polarforschung zurück und widmete sich der Fertigstellung eines Buches über seine letzte Expedition. Anschließend war er vorwiegend als Maler tätig (MÜLLER, 1959).
- Perthes, Johann Georg Justus, 1749-1816; Verlagsgründer.
- Perthes, Wilhelm, 1793-1853; Buchhändler, Verleger.
- Perthes, Bernhard W. 1821-1857; Verleger mit geographischen Ambitionen. Soweit bekannt, wurden im betrachteten Zeitraum 1865-75 die Geschäfte der Fa. Justus Perthes von Rudolf Besser und Adolf Müller geführt, allerdings finden sich Briefe, die mit "Justus Perthes" gezeichnet sind. (Vergl. Fußnote 4-1 und 11-5.)
- Peschel, Prof. Dr. Oskar, 1826-1875; stud. Jurist, Geograph, bis 1871 Herausgeber der Zeitschrift für Länder und Völkerkunde "Das Ausland". Von seinen Monographien ist besonders beachtlich seine "Geschichte der Erdkunde" (2. Aufl. 1877, überarbeitet v. S. Ruge).
- Petermann, Prof. Dr., 1822-1878; Geograph, Kartograph. 1839-1845 Ausbildung und Tätigkeit bei Heinrich Berghaus in Potsdam, 1845-47 Tätigkeit bei A.K. Johnston in Edinburgh, 1847 Übersiedlung nach London, wo P. ein eigenes Geschäft aufzubauen begann und u.a. zum Physical Geographer of Her Majesty Queen Victoria avancierte. Nicht zuletzt durch seine Freundschaft mit dem preußischen Gesandten in London, C.C.J. Freiherr von Bunsen (1791-1860) bekam er Kontakte zu prominenten brit. Gelehrten, z.B. zu Sir Roderick Murchison und Sir Edward Sabine. P. schrieb seinerzeit zahlreiche Artikel für die englische Wochenzeitschrift für Literatur, Kunst und Wissenschaft, Athenaeum (gegr. 1828), vielfach zum Thema Polarfor-

schung. Auch sein Engagement für die Afrikaforschung datiert aus dieser Zeit. Barth, Overweg, Vogel später Heuglin, Steudner, Munzinger, Kinzelbach, Hansal, Schubert, Beurmann, Rohlf, Mauch, v. Decken profitierten erheblich von P's. Tätigkeit und Kenntnissen. P. gab 1854 dem Werben der Firma Justus Perthes nach und übersiedelte im August d. J. nach Gotha. (Bunsen hatte im selben Jahr London verlassen.) P's. Mentor Bernhard Perthes verstarb 1857. 1855 war die Gründung der PGM erfolgt. Zu P's Arbeiten zur Polarforschung bedarf es an dieser Stelle keiner Ausführungen. Bemerkt sei noch, daß P. sich auch für die Australienforschung engagiert hat. P. hat sich in absentia am 18.12.1854 bei der philosophischen Fakultät der Universität Göttingen um die Erteilung der Doktorwürde beworben, die ihm am 6.1.1855 gewährt wurde (Dekanatsakten d. Univ. Göttingen Nr. 138, 1854/55, freundl. Mitt. Dr. U. Hunger, Universitätsarchiv). Den Professorentitel erhielt P. bereits 1854 (im Nov.?) durch den Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha zugesprochen (Vorstehende Angabe ist entnommen aus einer handschriftlichen autobiographische Skizze v. 24. Nov. 1855, die für die Publikation in Bogués "Men of the time" vorgesehen war.)

- Peters, Prof. Dr. Wilhelm Carl, 1815-1883; Berlin, Zoologe, Forschungsreisender, bearbeitete die ostgrönländischen Säugetier- und Fischproben der 2. dt. Nordpolarfahrt
- Phipps, Constantine John, später Lord Mulgrave, 1744-1792; brit. Kapt., 1773 Polarexpedition via Spitzbergen, ab 1777 Sekretär der Admiralität.
- Phips; muß korrekt heißen Phipps, s.o..
- Pringle, Sir John, 1707-1782; brit. Mediziner, Vorsitzender der RS.

**Quehl**; 1870 Konsul des Norddeutschen Bundes in Kopenhagen.

Quenstedt, Prof. Dr. Friedrich August, 1809-1889; Geologe, Mineraloge, Paläontologe, seit 1837 Professur in Tübingen, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.

**Rae**, Dr. John, 1813-1893; brit. Polarreisender, Mediziner. Für seine Verdienste um die Aufklärung des Schicksals der *Franklin/Crozier Expedition* erhielt er 1854 eine Belohnung von 10000 Pfund Sterling. R. war zweifellos der bedeutendste arktische Landreisende seiner Zeit, wobei er sich weitgehend der Gewohnheiten der Eskimos bediente.

- Rawlingson, Sir Henry Creswicke, 1910-1895; brit. Orientalist, 1875 RGS-Vorsitzender.
- Reimer, Dietrich, 1818-1899; Verlagsbuchhändler, Berlin, Gründung des Verlages Dietrich Reimer 1845.
- Richers, Wilhelm; Schiffshändler in Hamburg, rüstete wesentlich die 1. und 2. dt. Nordpolarfahrt aus und belieferte auch die *österreichisch-ungarische Nordpolexpedition*.
- Richthofen, Prof. Dr. Freiherr Ferdinand von, 1833-1905; Geologe, Geograph, Chinaforscher, 1879 Geographieprofessur in Bonn, 1883 in Leipzig, 1886 in Berlin, wo er das Geographische Institut einrichtete, 1901 Gründer des Instituts für Meereskunde in Berlin, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Rink, Hinrich, 1819-1893; dänischer Mineraloge, intern. bekannter Grönlandforscher
- Ritter, Prof. Dr. Carl, 1779-1859; Geograph, Berlin. R. gilt zusammen mit A.v. Humboldt als Begründer der wissensch. Geographie. Ein Skizze seiner Lebens und seiner wissenschaftl. Verdienste vergl. BECK, 1982.
- Roon, Graf Albrecht T.E. von, 1803-1879, Feldmarschall, Heeresreformer, preußischer Kriegs- und Marineminister (1861-71, Kriegsmin. seit 1859), Schüler von Carl Ritter. R. hat viele Jahre an Militärakademien unterrichtet. R's. Drängen ist die Berufung Otto v. Bismarcks zum preuß. Ministerpräs. 1862 zu verdanken.
- Rosenthal, Albert F. W., 1828-1882; Kapitän, Werftinhaber, Reeder.
- Ross, Sir James Clark, 1800-1862; brit. Polarforscher, nahm u.a. an Polarreisen unter Parry und seinem Onkel John R. teil. Bahnbrechend war die von R. zusammen mit Francis Crozier geleitete Antarktisreise 1839/43, bei der u.a. das Rossmeer und das Victorialand entdeckt wurde.
- Ross, Sir John, 1777-1856; brit. Polarforscher, war u.a. 1818 Leiter der brit. Expedition zur Auffindung der Northwest-Passage.
- Rüdiger, Dr. Hermann, promovierte 1912 mit einer Arbeit zur Polarforschung, war Teilnehmer der berühmt berüchtigten Spitzbergenexpedition unter Schröder-Stranz 1912/13, bei der 7 der 15 Expeditionsteilnehmer ums Leben kamen. R. verdankte seine Rettung nur der Einsatzbereitschaft des Hamburger Malers Christopher Rave.
- Rümker, Georg Friedrich Wilhelm, 1832-1900; Sohn von C.C.L Rümker (1788-1862), Astronom, ab 1867 Leiter der Hamburger Sternwarte, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.

- Sabine**, Sir Edward, 1788-1883, brit. Geophysiker von intern. Bedeutung, Polarforscher, Generalleutnant. 1818/20 Teilnehmer an der *Parry Expedition*, 1823 *Sabine/Clavering Expedition* nach Ostgrönland. S., der gerne mit deutschen Kollegen zusammenarbeitete, war 1850-71 Vizepräsident der RS.
- Schimper, Prof. Dr. Wilhelm Philipp, 1808-1880; Botaniker, Straßburg. S. begann seine wissenschaftl. Laufbahn mit dem Studium der Theologie, 1839 Direktor des naturhistorischen Museums in Straßburg. Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Schleinitz, Georg E. G. Freiherr von, 1834-1910; Marineoffizier, leitete 1874/76 die deutsche *Gazelle Expedition*, 1886 als Vizeadmiral verabschiedet, wurde erster deutscher Landeshauptmann im deutschen Neuguinea Kolonialgebiet.
- Schmidt, Prof. Dr. Oskar, 1823-1886; Zoologe, Spezialist für niedere Tiere. S. bekleidete ab 1872 eine Professur in Straßburg. Er bearbeitete die auf der 2. dt. Nordpolarfahrt vor der ostgrönländischen Küste aufgenommenen Kieselschwammproben.
- Schneider, Louis, 1805-1878; 1870 Vorleser König Wilhelms, Geheimer Hofrat. S. war ursprünglich Schauspieler (Komiker) und als Romanautor erfolgreich. 1845/48 Regisseur an der kgl. Oper Berlin. S. hinterließ eine Autobiographie und biographisches zu Wilhelm I..
- Schumacher, Dr. Hermann Albert, 1839-1890; Jurist, Historiker, Mitgründer des Bremer Polarvereins und dessen juristischer Berater. 1865 Mitglied der Bremer Bürgerschaft, 1866 Syndikus der Bremer Handelskammer, Generalsekretär der Dt. Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, 1872 Ministerresident des Dt. Reiches in Kolumbien, 1875 Gen. Konsul in New York, 1883 Ministerresident in Peru. Die historischen Publikationen S's. verdienen Beachtung.
- Scoresby, William (der Jüngere), 1789-1857; brit. Walfangkapitän mit hoher naturwissenschaftlicher Bildung. S. hat durch seine Publikationen das Interesse für Ostgrönland angeregt.
- Seebach, Prof. Dr. Carl von, 1839-1878; Geologe, Göttingen.
- Selchow, von; 1866 Mitglied im Kabinett Bismarck.
- Sengstacke, Heinrich, 1842-; Kapt.; S. war 1868 2. Steuermann auf der *Grönland* (1. dt. Nordpolarfahrt) und 1869/70 1. Steuermann auf der *Germania* (2. dt. Nordpolarfahrt). S. strandete 1879 mit dem Dampfer *Nordenskiöld* an der japanischen Küste. Die Idee dieser Reise war, der *Vega*, mit der Nordenskiöld die Nordost-Passage erkundete, durch die Beringstr. entgegenzudampfen.

Siemens, Dr. Werner von, 1816-1892; Ingenieur, Berlin, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.

Sieveking, Dr. Friedrich; 1798-1872; in den Jahren 1861-1869 Hamburger Bürgermeister.

Smidt, Dr. Heinrich, 1806-1878; Jurist, Herausgeber, Archivar, Senator in Bremen. S. war Sohn des bedeutenden Bremer Politikers und Bürgermeisters Johann Smidt.

Spaun, Hermann Freiherr von, 1833-1919; österr. Admiral, war 1868 von Carl Weyprecht als Teilnehmer an der von Petermann geplanten kleinen Polarexpedition vorgesehen.

Stenzel, Alfred, 1832-1906; Marineoffizier, Lehrer an Militäarakademien.

Stephensen; 1875 brit. Kapitän.

Sterneck, Maximilian Freiherr von (Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein), 1829-1897, österr. Admiral.

Stille, Ernst; Schwager von Albert Rosenthal.

Stosch, Albrecht von, 1818-1896; ab 1872 Chef der kaiserlichen Admiralität, Staatsminister, ging 1883 in den Ruhestand.

Stübel, Dr. Alfons, 1835-1904; Geologe und Forschungsreisender, Dresden, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.

**Tecklenborg**, Franz, 1807-1886 und Johann Carl gest. 1874 und Eduard, 1849-1926; Werftgründer und Schiffbaupioniere in Bremen und Bremerhaven.

Tegetthoff, Wilhelm von, 1827-1871; Österr. Admiral, Chef der österr. Marine. T. hatte schon eine außerordentliche militärische Karriere hinter sich, als er im deutsch-dänischen Krieg mit einem kühnen Angriff am 9. Mai 1864 die Dänen zur Aufgabe der Blockade der Elbmündung zwang. 1866 wurde er als Held der Seeschlacht von Lissa (Kampf der italienischen gegen die österreichische Flotte) gefeiert. T's. Stellung und Ansehen hätte zweifelfrei die Durchführung der von ihm geplanten Expedition in südpolare Gewässer ermöglicht (zu deren Teilnehmern bereits Payer, Weyprecht und Neumayer benannt waren).

Thaulow, Georg Philipp; Vorsteher der deutschen Seemannsschule in Hamburg, Mitgründer der HANSA, 1864.

Tobiesen, norwegischer Fangbootkapitän, traf mit Koldewey 1868 in der Hinlopenstraße zusammen. T. wird häufig im Zusammenhang mit Fangreisen in hohe Breiten in den PGM erwähnt.

Toleffsen, Toleff, norweg. Schiffbauer auf dessen Werft in Skanevik 1867 die *Grönland* gebaut wurde.

Torell, Prof. Dr. Otto Martin, 1828-1900; schwedischer Naturwissenschaftler, 1871 Chef der geologischen Aufnahme Schwe-

dens. T. führte seine erste Spitzbergenexpedition 1858 durch (auf eigene Kosten, zusammen mit Nordenskiöld), besuchte 1859 Westgrönland, wo er das Inlandeis bestieg und beantragte im selben Jahr bei der schwedischen Regierung Unterstützung für eine weitere wissenschaftliche Spitzbergen-Expedition, die ihm gewährt wurde (Durchführung der Expedition 1861, wieder unter Teilnahme Nordenskiölds).

Toula, Prof. Dr. Franz, 1845-1920; Geologe, Wien, bearbeitete Teile der ostgrönländischen Fossilien, die während der 2. dt. Nordpolarfahrt gefunden wurden.

Trendelenburg, Friedrich Adolf, 1802-1872; Philosoph, war Sekretär der königlich preußischen Akademie der Wissenschaften und unterzeichnete in dieser Eigenschaft 1866 ein Akademiegutachten zur Polarforschung.

**Vietor**, Johann Carl, 1810-1870; Kaufmann und Reeder in Bremen.

Volger, Dr. Otto, 1822-1897; Mineraloge, Geologe, Frankfurt, Gründer des Freien Deutschen Hochstifts, Bewahrer des Goethehauses.

**Wagner**, Prof. Dr. Hermann, 1840-1929; Geograph. W. war langjähriger Mitarbeiter im Verlagshaus Perthes in Gotha, 1876 Professur in Königsberg, ab 1880 in Göttingen.

Waldburg-Zeil Trauchburg, Graf Karl von, 1841-1890; königl. württembergischer Premierleutnant, stud. Land- und Forstwirt. 1870 mit Th. v. Heuglin in Ostspitzbergen, 1876 Expedition mit A. Brehm und O. Finsch nach Westsibirien, 1881 Fahrt mit *Louise* in die Jenisseimündung (ab Hammerfest unter Begleitung des Schleppers *Dallmann* unter der Leitung von Eduard Dallmann, Rückreise unter Kapt. Burmeister).

Waltjen, Johann Carsten H., 1814-1880; Maschinenhersteller, Bremen, Fa. Waltjen & Co. vorm. Waltjen & Leonhardt. Aus diesem Unternehmen erwuchs später die Großwerft AG Weser (gegr. 1871).

Wätjen, Christian Heinrich, 1813-1887; Bremer Kaufmann, Inh. der Tabakimportfirma D.H. Wätjen. W. gehörte 1869 zu den Gründern des Bremer Comités für die dt. Nordpolarfahrt.

Weber, Prof. Dr. Wilhelm Eduard, 1804-1891; Physiker internationaler Bedeutung, politisch engagiert. W. hat u.a. Instrumente zur Vermessung des Erdmagnetfeldes konstruiert.

Weddell, James, brit. Walfangkapitän, 1787-1834; drang 1822/24 bei einer Fangreise zur Antarktis in der Weddell See bis 74°15'S vor.

- Wegener, Prof. Dr. Alfred, 1880-1930; Meteorologe, Klimatologe, Geophysiker, Polarforscher. 1905 Promotion, 1905/06 am Aeronautischen Observatorium in Lindenberg, 1906/08 Teilnahme an der dänischen *Danmark Expedition* nach Ostgrönland unter Mylius-Erichsen (1. Kontakt m. W. Köppen), 1909 Habilitation u. bis 1919 Lehrtätigkeit an der Univ. Marburg, 1912 Publikation seiner Kontinentalverschiebungstheorie, 1912/13 Querung Grönlands mit dem dänischen Hauptmann Peter Koch (dem ein Test der Ausrüstung in Island voranging), 1919-24 Abteilungsleiter an der Deutschen Seewarte in Hamburg (Theoretische Meteorologie), 1924-30 Professur in Graz. 1929 Vorexpedition nach Westgrönland (mit Johannes Georgi, 1888-1972; Fritz Loewe 1895-1974; Ernst Sorge, 1899-1946), 1930 Grönlandexpedition -deren wesentlichster Punkt die Einrichtung einer Beobachtungsstation auf dem grönländischen Eisschild war. Bei dem Versuch, diese Station, die 400 km vom Basislager an der Westküste entfernt lag, noch im Oktober zu versorgen, kamen W. u. sein Eskimo-Begleiter ums Leben.
- Weissenborn, Prof. Dr.; Erfurt, wurde von Petermann im Zusammenhang mit seinem "Nordfahrtausschuß" am 17. Dez. 1865 genannt.
- Weller, Dr. Hugo Ewald, geb. 13.1.1871, promovierte 1903 mit einer Arbeit über August Petermann.
- Wencke, Friedrich Wilhelm, gest. 1859; betrieb ab 1833 einen zeitweilig bedeutenden Werftbetrieb in Bremerhaven, der von 1866-1872 von A. Rosenthal geleitet wurde, Konkurs des Unternehmens 1900.
- Werner, Abraham Gottlob, 1750-1817; Geologe, Begründer einer Mineralogie und der Neptunismustheorie zur Gebirgsbildung. W. begründete den Ruf der Bergakademie in Freiberg, an der bedeutende Wissenschaftler aus aller Welt ihre Ausbildung genossen.
- Werner, Reinhold von, 1825-1909; Marineoffizier. W. begann seine Laufbahn 1842 als Seemann bei der Handelsschiffahrt, ging zunächst 1849 in die Bundesmarine und trat 1852 als Leutnant in die preuß. Marine ein, war beteiligt an der preuß. Expedition nach Ostasien, 1859-62. W. war 1867-69 Oberwerftdirektor in Danzig, 1875 Oberwerftdirektor in Wilhelmshaven und Chef der Marinestation der Ostsee, 1878 nach Streit mit v. Stosch verabschiedet, 1898 Vizeadmiral, 1901 geadelt. W. hat eine Reihe von Büchern verfaßt u. sich auch als Marineoffizier noch für die Belange der Handelsschiffahrt und Fischerei engagiert. Er soll u.a. bei der Gründung der HANSA (1864) und des Germanischen Lloyd (1868 in Rostock) beteiligt gewesen sein.

- Weyprecht, Karl, 1838-1881, österr. Marineoffizier, Polarforscher. geb. in Darmstadt, fand 1856 Aufnahme in die österr. Marine als Kadett, 1861 Linienschiffsfähnrich, 1866 beteiligt an der Seeschlacht bei Lissa. (Vergl. unter Tegetthoff.) 1866-67 war W. an Bord der *Elisabeth*, die zur Verfügung des "Kaisers von Mexiko", Maximilian (Bruder des österr. Kaisers Franz Joseph), in den Golf von Mexiko entsandt worden war. 1868 Beförderung zum Linienschiffsleutnant, 1869/70 Teilnahme an der Küstenvermessung der Adria und an einer Sonnenfinsternisbeobachtung in Tunesien. Nachdem W. bereits 1865/66 und 1868 mit Polarforschungsplänen befaßt war, folgte 1871 seine 1. kleine Expedition mit Payer, in deren Verlauf das "offene Polarmeer" entdeckt wurde, 1872/74 *österr.-ungar. Nordpol-expedition* u. Entdeckung des Franz-Joseph Landes, 1875 Beginn seiner Agitation für die Einrichtung zirkumpolarer Forschungsstationen. Eine zusammen mit Wilczek für 1880 geplante Überwinterung auf Nowaja Semlja kam nicht zustande.
- Wilczek Johann, Graf von, 1837-1922; österr. Förderer der Polarforschung, Wissenschaftsmäzen, Reisender, Kunst und Waffensammler. W. hat die *österr.-ungar. Norpolexpedition* 1872 mit der *Isbjörn* bis Nowaja Semlja begleitet.
- Wilhelm I., 1797-1888; König von Preußen (1861), Deutscher Kaiser (1871), zu seinem Einsatz für die Polarforschung vergl. vorliegende Arbeit.
- Wilkes, Charles, 1798-1877; amerik. Admiral, leitete 1838/40 eine Expedition zur Antarktis.
- Winnecke, Prof. Dr. Friedrich A.T., 1835-1897; Astronom Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Wüllerstorff-Urbair, Bernhard Freiherr von, 1816-1883; wissenschaftlich ausgebildeter österr. Marineoffizier, leitete die österr. Novara Expedition 1857/59, 1865/67 Handelsminister.
- Whymper, Edward, 1840-1911; brit. Kupferstecher, Alpinist und Polarreisender.
- Zeller, G.; Stuttgart bearbeitete die ostgrönländischen Algenproben der 2. dt. Nordpolarfahrt.
- Zichy, Edmund Graf von, 1811-1894; österr. Förderer der Polarforschung, Sammler, Kunstliebhaber.
- Zittel, Prof. Dr. Karl A., 1839-1904; Geologe, Paläontologe, Mitglied der Reichskommission zur wissenschaftl. Begutachtung der Polarforschung 1875.
- Zöppritz, Prof. Dr. Karl, 1838-1885; Geophysiker, hatte ab 1880 eine Professur für Geographie in Königsberg inne.

## Literatur- und Quellenverzeichnis

- AB, 1865 : Amtlicher Bericht über die erste Versammlung Deutscher Meister und Freunde der Erdkunde, Freies Deutsches Hochstift für Wissenschaften, Künste und allgemeine Bildung, Frankfurt 1865, 71 Seiten
- ABEL/JESSEN, 1954 : Herbert Abel und Hans Jessen, Kein Weg durch das Packeis, Schriften der Wittheit zu Bremen, Reihe D, Abhandlungen und Vorträge, Band 21, Heft 1; Carl Schünemann Verlag, Bremen 1954, 87 Seiten
- ABEL, 1978 : Herbert Abel, "Commerzielle Pionierfahrten" zur westsibirischen Eismeerküste (1876-1884), Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, Band 22, 1978, 51 Seiten
- ADB, 1875-1910 : Historische Kommission bei der Königl. (bayrischen) Akademie der Wissenschaften (Herausgeber), Allgemeine Deutsche Biographie, mit Nachträgen bis 1899, 25 Bände, Duncker & Humblot, Leipzig 1875-1910
- ADLER, 1959 : Fritz Adler, Freies Deutsches Hochstift - Seine Geschichte, Frankfurt a.M. 1959, 327 Seiten
- AfS : Archiv für Seewesen, nautische Fachzeitschrift, herausgegeben von Johannes Ziegler, Triest, 1866 Wien und Triest, ab 1867 Wien, gegr. 1865
- ANDRIST, 1962 : Ralph K. Andrist, Das große Buch der Polarforscher, Ensslin & Laiblin Verlag, Reutlingen, 1963, 152 Seiten
- ARCTIC BIBLIOGRAPHIE, 1953 : The Arctic Institute of North America (Herausgeber), Arctic Bibliographie, Department of Defense, Washington 1953
- BALMER, 1956 : Heinz Balmer, Beiträge zur Geschichte der Erkenntnis des Erdmagnetismus, Sauerländer, Aarau 1956, 892 Seiten
- BARR, 1985 : William Barr, The Expeditions of the First International Polar Year, 1882-83, The Arctic Institute of North America, Technical Paper No. 29, Calgary 1985, 222 Seiten
- BARRINGTON, BEAUFOY, 1818 : The Possibility of Approaching the North Pole Asserted by the Hon. D. Barrington a new Edition with an Appendix Containing Papers on the Same Subject and on

a North West Passage by Colonel Beaufoy, F.R.S., London 1818, 257 Seiten. Eine Erstausgabe dieses Buches soll 1780 erschienen sein, eine Ausgabe ohne den Anhang 1775. (Vergl. CHAVANNE, 1878, S. 9.)

BARTHELMEß, 1989 : Klaus Barthelmeß, Die deutschen Interessen am modernen Walfang vor 1914, Magisterarbeit, Universität zu Köln, 1989, 161 Seiten

BB, 1912 : Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Herausgeber), Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Verlag von Gustav Winter, Bremen 1912

BECK, 1971 : Hanno Beck, Große Reisende - Entdecker und Erforscher unserer Welt, Georg D.W. Callwey, München 1971

BECK, 1982 : Hanno Beck, Große Geographen - Pioniere-Außenseiter-Gelehrte, Dietrich Reimer, Berlin 1982

BEECHY, 1843 : Captain F.W.Beechy, R.N., F.R.S., A Voyage of Discovery Towards the North Pole, Performed in His Majesty's Ships Dorothea and Trent, Under the Command of Captain David Buchan, R.N.; 1818, Bently, London 1843, 351 Seiten

BEHM, 1866-1884: Ernst Behm, Herausgeber, Geographisches Jahrbuch, Justus Perthes, Gotha 1866-1884. In Intervallen von 2 Jahren erschienen 10 jeweils rund 600 Seiten starke Bände

BESSELS, 1879 : Emil Bessels, Die amerikanische Nordpol-Expedition, Engelmann, Leipzig 1879, 647 Seiten

BRENNECKE, 1990 : Detlev Brennecke, Fritjof Nansen, Rowohlt, Reinbeck 1990

BISMARCK, 1898 : Otto Fürst von Bismarck, Gedanken und Erinnerungen, Verlag Cotta'sche Buchhdlg., Stuttgart 1898

BRANDES, 1854.: Karl Brandes, Sir John Franklin die Unternehmungen für seine Rettung und die nordwestliche Durchfahrt, nebst einer Tabelle der arktischen Temperaturen vom Prof. Dr. H.W. Dove und einer Karte von Henry Lange, Verlag der Nicolai'schen Buchhandlung, Berlin 1854, 312 Seiten

- BR. COMITÉ, 1870 : Bremer Comité für die deutsche Nordpolartahrt, Die zweite deutsche Nordpolar-Expedition, Georg Westermann, Braunschweig 1870, 54 Seiten
- BREITFUß, 1939 : Leonid Breitfuß, Arktis, Dietrich Reimer, Berlin 1939, 196 Seiten. Der Text ist zweisprachig, deutsch und englisch.
- BROCKHAUS, 1875 : Conversations-Lexikon. Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie, F.A. Brockhaus, Leipzig 1875, 15 Bände
- BROCKHAUS, 1928 : Der Große Brockhaus. Handbuch des Wissens in zwanzig Bänden, F.A. Brockhaus, Leipzig 1928
- BUACHE, 1753 : Philippe Buache, Considerations Geographiques et Physiques sur les Nouvelles Decouvertes au Nord de la Grande Mer, Paris 1753, 158 Seiten
- BURGER, 1910 : Alexander Burger, Karl Weyprecht, ein deutscher Nordpolfahrer, Verlag E. Grieser, Frankfurt 1910, 72 Seiten
- CHAVANNE, 1878 : Josef Chavanne, Alois Karpf, Franz v. Le Monnier, Die Literatur über die Polar-Regionen der Erde, Verlag der k.k. Geographischen Gesellschaft in Wien, Wien 1878, 335 Seiten
- DGB: Geographische Gesellschaft in Bremen, (Herausgeber), Deutsche Geographische Blätter, 1. Jahrgang Bremen 1877
- DT. HIST. MUSEUM : Deutsches Historisches Museum (Herausgeber), Bismarck, Preußen Deutschland und Europa, Nicolai, Berlin 1990, 526 Seiten
- DITTMER, 1901 : R. Dittmer, Das Nord-Polarmeer. Nach Tagebüchern und Aufnahmen während der Reise mit Sr. Maj. Schiff "Olga". Herausgegeben vom deutschen Seefischerei-Verein, Hahn'sche Buchhandlung, Hannover und Leipzig 1901, 361 Seiten
- DNB, 1909 : Sidney Lee (Editor), Dictionary of National Biography, 21 Bände, Smith, Elder & Co., London 1909
- ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, 1875, 1901, 1987 : 1875-1889, 9. Ausgabe, The Encyclopaedia Britannica, 25 Bände einschließlich Indexband, Adam and Charles Black, Edinburgh;

1901-1903: 10. Ausgabe, The New Volumes of the Encyclopaedia Britannica, 11 Bände einschließlich Karten und Indexband, Adam & Charles Black, Edinburg & London bzw. 'The Times', Printing House Square, London (Die 9. u. 10. Ausgabe haben eine fortlaufende Zählung bis Band 35. Der 25. Band der 9. Ausgabe, der Indexband, ist in dieser Zählung nicht enthalten.);

1987: Enc. Brit., Inc. (Hersteller, Herausgeber), The New Encyclopaedia Britannica, Chicago etc., London, 15. Ausgabe 1974 - Auflage 1987

EHRENBERG, 1868 : Christian Ehrenberg, Vorläufige Bemerkungen zu den Tiefgrundproben der 1. deutschen Nordpolarfahrt, aus Monatsberichte der Königlichen Preußischen Akademie der Wissenschaften zu Berlin. 1868, S. 628-632.

ENGEL, 1772 : Samuel Engel, Geographische und kritische Nachrichten und Anmerkungen über die Lage der nördlichen Gegenden von Asien und Amerika, J.F. Hinz, Miethau, Hasenpoth und Leipzig 1772

ENGEL, 1777 : Landvogt (Samuel) Engel, Herrn Landvogt Engels Neuer Versuch über die Lage der nördlichen Gegenden von Asia und Amerika, und dem Versuch eines Wegs durch die Nordsee nach Indien Als ein Anhang zu Phips Reisen, typographische Gesellschaft, Bern 1777, 303 Seiten ; identisch mit: Nachrichten und Anmerkungen über die Lage der nördlichen Gegenden von Asia und Amerika, und dem Versuch eines Wegs durch die Nordsee nach Indien, August Serini, Basel 1777

GAZELLE, 1889 : Hydrographisches Amt des Reichs-Marine-Amtes (Herausgeber), Die Forschungsreise S.M.S. "Gazelle" in den Jahren 1874 bis 1876 unter den Kommando des Kapitän zur See Freiherrn von Schleinitz, Mittler, Berlin 1889, 1. Theil. Der Reisebericht, 307 Seiten

GEORGI, 1964 : Johannes Geogi, Georg von Neumayer (1826-1909) und das 1. Internationale Polarjahr 1882/1883, aus Deutsche Hydrographische Zeitschrift, Band 17, Heft 6, S. 249-272, Hamburg 1964

GESCH. GEOPH., 1974 : H. Birett K. Helbig W. Kertz U. Schmucker (Herausgeber), Zur Geschichte der Geophysik, Springer, Berlin 1974, 288 Seiten

- FORSTER, G. 1778/80 : Georg Forster, Reise um die Welt, Insel Taschenbuch 757, Reprint 1983, 1039 Seiten
- FORSTER, J.R. 1783 : Johann Reinhold Forster, Johann Reinhold Forster's Bemerkungen über Gegenstände der physischen Erdbeschreibung, Naturgeschichte und sittlichen Philosophie auf seiner Reise um die Welt gesammelt, Berlin bey Haude und Spener, 1783.  
Das Buch erschien unter dem Titel Beobachtungen während der Cookschen Weltumseglung als Reproduktion mit einer Einführung von Hanno Beck bei Brockhaus, Stuttgart, 1981, 560 Seiten, 2 Karten
- FORSTER, J.R. 1784 : Johann Reinhold Forster, Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden, Carl Gottlieb Stauß, Frankfurt an der Oder 1784, 596 Seiten
- FREEDEN, 1869 : Wilhelm von Freeden, Über die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt von 1868. Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, Hamburg 1869, 21 Seiten
- GLOBUS : Globus, Illustrierte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde herausgegeben von Dr. Karl Andree, Hildburghausen, gegr. 1861
- HANDB. DWS. : Aubin, Zorn (Herausgeber), Handbuch der deutschen Wirtschafts und Sozialgeschichte, 2 Bände, Ernst Klett, Stuttgart 1976, Band 2, 981 Seiten
- HANSA : Hansa, Zeitschrift für Seewesen, nautischen Fachzeitschrift, Hamburg, gegr. 1864, Gründer und Herausgeber bis 1869 Gerad Schuirmann und Georg Thaulow, Herausgeber 1869 Kpt. Alfred Tetens. Ab 1870 traten die Vorstandsmitglieder des "Deutschen Nautischen Vereins" (gegr. 1868) die Redaktion an. Zu diesem Redaktionskomitee gehörten: H. Beurmann, Bremerhaven; Dr. A. Breusing, Bremen; H. Tecklenborg, Bremen; Kpt. A. Wagner, Danzig; W. v. Freeden, Hamburg. Letzterer zeichnete als verantwortlicher Redakteur. Von 1875 bis 1891 hatte Freeden die alleinige Leitung der Zeitschrift. (Zu Einzelheiten vergl. HANSA 1964, S. 218.)
- HAYES, 1868 : Dr. J.J. Hayes, Das offene Polar- Meer, Hermann Costenoble, Jena 1868, 389 Seiten und Dr. J.J. Hayes, The Open Polar Sea, Sampson Low, London 1867, 407 Seiten

- HEGEMANN, 1912 : Paul Friedrich August Hegemann, Meine Lebenserinnerungen, Hamburg 1912, 240 Seiten
- HELLWALD, 1881 : Friedrich von Hellwald, Im ewigen Eis, Verlag der J.G. Cotta'schen Buchhandlung, Stuttgart 1881, 983 Seiten
- HEUGLIN, 1872/74 : M. Th. von Heuglin, Reisen nach dem Nordpolarmeer in den Jahren 1870 und 1871 in zwei Theilen und einem wissenschaftlichen Anhang, bzw. in drei Theilen (Änderung im Titel des 3. Bandes), Vorwort A. Petermann, George Westermann, Braunschweig 1872/73/74, 3 Bände, 328, 300, 352 Seiten
- HÖLDER, 1989 : Helmut Hölder, Kurze Geschichte der Geologie und Paläontologie, Springer Verlag, 1989
- HORN, 1968 : Walter Horn, Wilhelm von Freeden, Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg 1968, 23 Seiten
- HORN, 1972 : Walter Horn, Die Anfänge der Deutschen Seewarte, Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band 58, 1972, Seite 45-81
- HORN, 1984 : Walter Horn, Biographie Carl Börgen, veröffentlichtes Manuskript, Hamburg-Harburg 1984, 23 Seiten
- IHNE, 1913 : siehe WEYPRECHT/IHNE
- IMBRIE/PALMER, 1981 : John Imbrie und Katherine Palmer Imbrie, Die Eiszeiten, Knauer, München 1981, 256 Seiten
- KANE, 1861 : Elisha Kent Kane, M.D., Arctic Explorations, T. Nelson, London 1861, 510 Seiten
- KERTZ, 1969 : Walter Kertz, Einführung in die Geophysik, B.I. Mannheim 1969, 2 Bände, 440 Seiten
- KNIGHT, 1986 : David Knight, The Age of Science, Blackwell, Oxford 1986, 251 Seiten
- KOHL, 1868 : J.G. Kohl, Geschichte des Golfstroms und seiner Erforschung von den ältesten Zeiten bis auf den amerikanischen Bürgerkrieg, Verlag von C. Ed. Müller, Bremen 1868

- KOLDEWEY, 1871 : Carl Koldewey, Die erste deutsche Nordpolar- Expedition im Jahre 1868, PGM, EH No. 28, Justus Perthes, 56 Seiten, 2 Karten und Vorwort von August Petermann, Gotha 1871. Eine Reproduktion erschien unter dem Titel : Jacht "Grönland" im Eismeer im Stalling Verlag, Oldenburg 1979 (Vergl. Fußnote 8-1.)
- KOLDEWEY, 1874 : Verein für die deutsche Nordpolarfahrt in Bremen (Herausgeber), Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter der Führung des Kapitän Karl Koldewey, Brockhaus, Leipzig 1874, 2 Bände, 699/962 Seiten, bzw. 4 Teile in 4 Bänden mit identischer Seitenzählung
- KOSACK, 1954 : Hans-Peter Kosack, Die Antarktis, Heidelberg 1954, 310 Seiten
- KRETZER, 1983 : Hans-Jochen Kretzer, Windrose und Südpol, Bad Dürkheim 1983, 56 Seiten
- LESLIE, 1880 : Alexander Leslie, Die Nordpolarreisen Adolf Erik Nordenskiöld's 1858-1879, Brockhaus, Leipzig 1880
- LILJEQUIST/CEHAK, 1980 : Gösta H. Liljequist u. Konrad Cehak, Allgemeine Meteorologie, Vieweg, Braunschweig 1980
- LINDEMAN, 1869 : Moritz Lindeman, Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868 in vergleichender Darstellung, PGM, EH No. 26, Justus Perthes, Gotha, 1869, 119 Seiten, 2 Karten und Vorwort von A. Petermann
- MARTENS, 1675 : Friderich Martens, Spitzbergische oder Groenlandische Reisebeschreibung gethan im Jahre 1671. Hamburg/ Auff Gottfried Schultzens Kosten gedruckt/ Im Jahr 1675. 132 Seiten und viele Abbildungen
- MARTINS, 1868 : Charles Martins, Von Spitzbergen zur Sahara, Costenoble, Jena 1868, 2 Bände, 354/333 Seiten
- MAURY, 1855 : M.F. Maury, LL.D. , Physical Geography of the Sea, Harper & Brothers, New York 1855
- MAZENOD, 1947 : André Leroi-Gourhan (Herausgeber), Die berühmten Entdecker und Forscher, Kunstverlag Mazenod, Genf 1947

- MEYER, 1905 : Meyers großes Konversations=Lexikon, 6. Auflage, Leipzig und Wien 1905, 20 Bände
- MIERTSCHING, 1856 : Johann August Miertsching, Reise=Tagebuch des Missionars Johann August Miertsching, welcher als Dolmetscher die Nordpol=Expedition zur Aufsuchung Sir John Franklins auf dem Schiffe Investigator begleitete. In den Jahren 1850-1854., Gnadau 1856, 206 Seiten, 1 Karte
- MOUNTFIELD, 1978: David Mountfield, Die großen Polarexpeditionen, Originaltitel: History of Polar Exploration, Ebeling Verlag Wiesbaden 1978, 208 Seiten
- MOHN, 1874/79 : Henrik Mohn, Grundzüge der Meteorologie, Reimer, Berlin 1879, 342 Seiten
- MÜLLER, 1956 : Martin Müller, Julius von Payer, Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Stuttgart 1956, 196 Seiten
- NANSEN, 1897 : Fritjof Nansen, In Nacht und Eis, Brockhaus, Leipzig 1897, 2 Bände und Supplementband
- NDB, 1953-1991 : Historische Kommission bei der Bayrischen Akademie der Wissenschaften (Herausgeber), Neue Deutsche Biographie, Erscheinungsjahr des 1. Bandes 1953. Die Biographie ist derzeit nicht abgeschlossen.
- NEUMAYER, 1875 : Georg Neumayer (Herausgeber), Anleitungen zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen, Oppenheimer, Berlin 1875, 692 Seiten, 1 Karte
- NEUMAYER, 1891 : Georg Neumayer (Herausgeber), Die Internationale Polarforschung 1882-1883. Die Deutschen Expeditionen und ihre Ergebnisse. Band 1. Geschichtlicher Theil und in einem Anhang mehrere einzelne Abhandlungen physikalischen und sonstigen Inhalts. A. Asher & Co., Berlin 1891
- NEUMAYER, 1901 : Georg von Neumayer, Auf zum Südpol!, Vita Deutsches Verlagshaus, Berlin 1901, 485 Seiten, 5 Karten
- NORDENSKIÖLD, 1886 : Adolf Erik Freiherr von Nordenskiöld, Grönland. Seine Eiswüsten im Innern und seine Ostküste - Schilderung der zweiten Dickson'schen Expedition im Jahre 1883, F.A. Brockhaus, Leipzig 1886

- PAFFEN/KORTUM, 1984 : Karlheinz Paffen und Gerhard Kortum, Die Geographie des Meeres, im Selbstverlag des geographischen Instituts der Universität Kiel, Kiel 1984, 293 Seiten
- PARRY, 1827 : Captain William Edward Parry, Narrative of an Attempt to Reach the North Pole in Boats Fitted for the Purpose, and Attached to His Majesty's Ship Hecla in the Year 1827, John Murray, London 1828, 229 Seiten, 1 Karte von Nordspitzbergen
- PAYER, 1876 : Julius Payer, Nordpol-Expedition, Alfred Hölder, Wien 1876, 596 Seiten, 3 Karten
- PGM : Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, Justus Perthes, Gotha, gegr. 1855
- REPORT TO THE PRESIDENT, 1873 : Report to the President of the United States of the action of the Navy Department in the Matter of the desaster to the United States exploring expedition toward the north pole, accompanied by a report of the examination of the rescued party, &c, Navy Department Washington, 1873, 154 Seiten
- RÜDIGER; 1912 : Hermann Rüdiger, Deutschlands Anteil an der Lösung der polaren Probleme, München 1912, 110 Seiten
- SAVOURS, 1984 : Ann Savours, The 1773 Phipps Expedition toward the North Pole, Arctic Vol., 37 No. 4, S. 402- 428
- SCHRÖDER, 1984 : Wilfried Schröder, Das Phänomen des Polarlichts, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1984, 156 Seiten
- SCHWARZBACH, 1974 : Martin Schwarzbach, Das Klima der Vorzeit, Enke Verlag, Stuttgart 1974
- SCORESBY, 1825 : William Scoresby der Jüngere, Tagebuch einer Reise auf den Wallfischfang, Friedrich Perthes, Hamburg 1825, 413 Seiten und Abbildungen

- STAMS, 1978 : Werner Stams, Die Kartographie in den ersten 30 Jahrgängen von "Petermanns Geographischen Mitteilungen", PGM 3/1978, Seite 185-202, VEB Hermann Haack, Gotha/Leipzig 1978
- VEREIN f. d. dt. NORDPOLARFAHRT, 1871 : Verein für die deutsche Nordpolarfahrt (Herausgeber), Die zweite deutsche Nordpolarfahrt 1869-1870, Vorträge und Mitteilungen, Dietrich Reimer, Berlin 1871, 64 Seiten, 1 Karte
- WEDDELL, 1827 : James Weddell, Reise in das südliche Polarmeer in den Jahren 1822 bis 1824, enthaltend die Erforschung des Antarktischen Eismeeres bis zum 74° der Breite, nebst einem Besuch des Feuerlandes, und einer Beschreibung seiner Bewohner, im Verlag des Gr. H. S. pr. Landes=Industrie=Comtoirs, Weimar 1827
- WELLER, 1911 : E. Weller, August Petermann. Ein Beitrag zu Geschichte der geographischen Entdeckungen und der Kartographie im 19. Jahrhundert, Otto Wigand, Leipzig 1911, 283 Seiten
- WEYPRECHT, 1876 : Karl Weyprecht, Nordpol-Expeditionen der Zukunft und deren sicheres Ergebnis verglichen mit den bisherigen Forschungen auf dem arktischen Gebiete, A. Hartlebens Verlag, Wien, Pest, Leipzig 1876.
- WEYPRECHT, 1879 : Karl Weyprecht, Die Metamorphosen des Polareises, Verlag von Moritz Perles, Wien 1879, 284 Seiten, 1 Karte
- WEYPRECHT/IHNE, 1913 : E. Ihne (Bearbeiter), Der Nordpolarforscher Carl Weyprecht, Selbstverlag, Friedberg 1913, 182 Seiten
- ZITTEL, 1899, Karl Alfred von Zittel, Geschichte der Geologie und Paläontologie bis Ende des 19. Jahrhunderts, R. Oldenbourg, München und Leipzig 1899, 868 Seiten

**Archivverzeichnis:**

Archiv der Hermann Haak Verlagsgesellschaft, Gotha  
 Bundesarchiv, Abteilung Potsdam  
 Geheimes Staatsarchiv Merseburg  
 Staatsarchiv Bremen  
 Staatsarchiv Hamburg  
 Stadtarchiv Bremerhaven

## Index

(Schiffsnamen erscheinen im Kursivdruck.)

- A. E. Nordenskjöld* 263, 349  
Aagaard, Aage 229, 324  
Abel, Herbert III, 26, 182  
Abelöya 228  
Abendroth, William 277, 324  
Adhémar, Joseph A. 322  
*Adler* 33  
Ahles 239  
Akademie der Wissenschaften, Kgl.  
Preuß. 75 ff  
Gutachten Anhang 22-27  
*Albert* 68, 139, 152, 155 ff, 225 ff  
Albrecht, George 164, 167, 196, 201,  
216, 259, 324  
*Alca impennis* - Riesenalk 318  
*Alert* 340  
*Alexandra* 131  
Amtlichen Bericht, FDH 25  
Titelblatt Anhang 2  
Andree, Karl 166  
Anson, George 11, 324  
Antarktis 7 ff und Anhang 3-6  
Karte Anhang 1  
Anthropologie, Kommissionsber., 1875  
319  
Arendts, Carl 276, 324  
Arktis, Karte, 1865/68 Anhang 1, 30  
Arktisches Becken 241  
Begriff 252  
Lotungen 252  
Astronomie, Kommissionsber., 1875  
314  
*Astrolabe* 330  
Aufruf des FDH an die Deutsche Nation  
55  
Ausbau des Hafens von Emden 82  
**Back**, George 8, 324  
Bade, Wilhem 210, 262, 324  
Baeyer, J.J. 314, 325  
Balleny, John 8, 325  
Balmoral 138  
Barents Insel 228, 234  
Barents See, Eisfreiheit 1871 235  
Barr, William 13  
Barrington, Daines 12 ff, 145, 325  
Barrow, Sir John 13, 325  
Barthelmeß, Klaus 262  
Bastian, Adolf 172, 183, 257, 261, 273,  
279, 304, 325  
Bastian Inseln 132  
Bauer, A. 192, 325  
*Beaufoy* 8  
Beechy, Frederick 13, 325  
Behm, Ernst 215, 269, 325  
Belcher, Edward 4, 325  
Bellingshausen, Fabian G. v. 8, 326  
Bennigsen, Rudolf v. 84, 85, 96, 326  
Bentzon, Kapt. 121 ff  
Berdrow 28  
Bergen, Norwegen 116 ff, 128 ff  
Berghaus, Heinrich 4, 326  
Berghaus, Hermann 326  
Bericht der Reichskommission, 1875  
V, 310 ff  
zu den Eisverhältnissen der  
Zentralarktis 312  
Berliner Comité f. d. 2. dt. Npf. 169  
als Schlichter zwischen  
Petermann und Polarverein 212  
Schreiben, 1871 223  
Bernard 28  
Bessels, Emil 188, 198, 226, 326, 335  
Benefizvorträge 197  
Besser, Rudolf 58, 204, 326, 346  
*Bienenkorb* 68, 88, 139, 152, 155 ff,  
225 ff, 226  
*Biene* 136  
*Bienenkorb* und *Albert* im Eis,  
Gemälde 237  
Birckbek, C.E. 86, 326  
Bismarck, Otto v. III, 43, 70, 109, 250,  
274, 280, 326  
Blanc 304, 326  
Blytt, A. 239  
Bodenschwingh, Karl von 62, 326  
Bonorden, H.F. 192  
Börger, Carl 159, 172, 184, 192, 207,  
258, 261, 281, 326  
Plan einer Gradmessung 159, 172  
Borsig, Albert 169, 327  
Botanik, Kommissionsber, 1875 318  
Bougainville, Louis A. de. 13, 327  
Brehm, Alfred E. 169, 295, 327  
Bremer Comité f. d. 2. dt. Npf. IV  
Gründung 167  
Umwandlung in einen Verein 206  
Breitfuss, Leonid 14, 327  
Breusing, Arthur III, 27, 81 ff, 108 ff,  
327  
Erwähnung Rosenthals 91  
Frage betr. Zweck und Ziel der 1.  
dt. Npf. 97  
Breusing-Petermann, Schriftw. 81 ff  
Brockhaus, Verlag 251

- Verlagsinhaber 327  
 Vertrag mit Polarverein 259  
 Bruhns, Carl C. 283, 314, 327  
 Buache, Phillip 11, 15, 328  
 Buch, Leopold v. 317, 328  
 Buchan, David 328  
 Buchan/Franklin-Expedition 7  
 Buchenau, Franz 190, 192, 205, 328  
 Buchholz 83, 171, 188, 192, 217, 239,  
 263, 328  
 Buff, Carl F. 151, 328  
 Bülow, v. 279, 328  
 Burger, Wilhelm 252
- Cap** Torell 136, 142, 328  
 Carus, Julius v. 58  
 Claussen, Georg W. 254, 328  
 Clavering, D. 328  
 Clavering/Sabine Expedition, 1823 191  
 Clueni, Kpt. 12, 328  
 Collison, Sir Richard 217, 328  
 Cook, James C. 8, 329  
 Copeland, Ralph, 159, 172, 184, 192, 207,  
 256, 262, 329  
 Ausschluß 168  
 Plan einer Gradmessung 159, 172  
 Croll, James 323  
 Crozier, Francis 329
- Dallmann**, Eduard 8, 329  
 Dampferlinie zwischen der Ems-  
 mündung und britischen Häfen 82  
 Deegen 211, 212, 257, 261, 330  
 Delbrück, Martin 169, 250, 279, 281, 330  
 Delitsch, Otto, 276, 330  
 Dessen, Jakob 229  
 deutsch-national, Begriff 24  
 Deutscher Krieg, Wirkung auf die Ent-  
 wicklung der Polarfg. 71  
 Deutsche Nordpolar-Gesellschaft,  
 geplante IV, 212  
 Deutsche Seewarte 334, 344  
 Wetterberichte 321  
*Deutschland* 263  
 Deviation 145, 344  
*Diana*, brit. Walfangschiff 131  
*Diana*, Dampfschlepper 133  
 Diluvialtheorie 316  
 Ditmar, KKpt. 304, 330  
*Discovery* 294  
*Dorothea* 8  
 Dorst, F.J. 92, 102 ff, 226, 330  
 Dove, Heinrich W. 245, 258, 261, 304,  
 330  
 Schreiben an das RKA 288  
 Schreiben an den Polarverein 214
- Dritte dt. Npf., Planungsentwurf des  
 Polarvereins 275  
 Kostenanalyse, Hydro-  
 graphisches Bureau 280  
 Duckwitz, Arnold 80, 216, 330  
 Dufferin, Lord Frederick 86, 97, 330  
 Dumont d'Urville, Jules S.C. 8, 330
- Edge** Insel 228  
 Ehlers 239  
 Ehrenberg, Christian G. 54, 65, 130,  
 141, 169, 192, 331  
 Vereins für Geographie und Statistik  
 in Frankfurt 279  
 Eisverhältnisse, 1. dt. Npf. 31  
 Eisverhältnisse der Zentralarktis  
 Ber. der Reichskommission, 1875  
 312  
 Petermanns Vorstellungen 5 ff  
 Weyprechts Vorstellungen 241  
 Eiszeittheorie 316  
 Elbertzhagen, Carl A. 49, 331  
*Elisabeth* 354  
 Ellinger, Peter 189, 331  
 Engel, Samuel 11 ff, 321  
*Enterprise* 328  
*Erebus* 7  
 Erste Dt. Nordsee Fischerei-Gesell-  
 schaft (EDNFG) 81  
 Erste dt. Npf., 128 ff  
 Briefzeugnisse zur Vorbereitung  
 97-127  
 Ergebnisse 140 ff  
 Festveranstaltung in Bremen 151  
 Geldsituation 94  
 Instruktionen/Programm 129  
 Erstes Internationales Polarjahr V,  
 299  
 Eulenburg, Friedrich 62, 331
- Falk**, Adalbert 281, 331  
 Falkenberg 83, 331  
 Fedeler, Carl 237, 331  
 Festetic, Graf von 233, 331  
 Filby 239  
 Finanzierung des Expeditionswerkes  
 der 1. dt. Npf. 216  
 Finsch, Otto 190, 205, 239, 277, 295 328,  
 331  
 Fischer, L. Hannibal 199, 332  
 Fischer-Benzon 28  
 Flinders, Mathew 333  
 Flottengelder des Nationalvereins III,  
 38, 83, 85  
 Focke, Wilhelm O. 191, 192, 205, 328  
 Forster, Georg 15, 332  
 Forster, Johann Reinhold 15, 145, 332

- Förster, Johann R. 169, 333  
 Fraas, Oskar 239  
 Frankfurter Versammlung, 1865 17 ff  
 Artikel zur 25  
 Exekutivausschuß 19  
 Journalisten 24  
 Rede Neumayers, 18, 19 und  
 Anhang 3-6  
 Rede Petermanns 18, 25  
 Franklin/Crozier-Expedition 4  
 Franklin, John 11, 333  
 Franz Joseph, österr. Kaiser 234, 333  
 Franz-Joseph-Fjord in Grönland 208  
*Freddy* 250, 252  
 Freeden, Wilhelm v. 18, 110 ff, 262,  
 333, 344  
 Namensgebung, Franz Joseph  
 Fjord 209 und Anhang 54-56  
 Schilderung zur 2. dt. Npf. An-  
 hang 54-56  
 Vorbereitungen 2. dt. Npf. 174 ff  
 wiss. Ergebnisse 1. dt. Npf. 140 ff  
 Freemanstraße 228  
 Freies Deutsches Hochstift 17  
 Friederichsen, Ludwig 276, 334  
*Friedrich*, Corvette 32 ff  
 Friedrichsthal, Missionsstat. der  
 Herrnhuter Brüdergemeinde 188  
 Fries, Th. 239  
 Frisch, C. 345  
 Fritze, Richard 183, 333  
 Fuckel, Leopold 192, 239, 333  
*Fulton* 170
- Gazelle** Expedition 296, 349  
 Geerdes, Gerdes, Konsul 107 ff  
 Geerken, Lüder 87, 91, 101, 106, 183,  
 334  
*Gefion* 44, 46  
 Gefrierbarkeit des Seewassers 12  
 Geodäsie, Kommissionsber., 1875 314  
 Geographische Ges. in Wien, Antrag  
 an die österr. Regierung 36  
 Geographie, Würdigung,  
 Kommissionsber., 1875 315  
 Geographische Gesellschaften in  
 Deutschland 79  
 Geologie, Kommissionsber., 1875 315  
 Geomagnetik 313, 321  
 Georg III. 12, 334  
 Georgi, Johannes 145, 351  
*Germania*, Beschreibung, Anhang 33-  
 34 170, 179  
 Besichtigung König Wilhelm u.a.  
 178  
 Fahrtleistungen 175, 230  
 Freiwerden der 189  
 glückliche Heimkehr der 190  
 Neubaubeschluß 164  
 Probefahrt 175  
 Reparatur der Kesselanlage 206  
 Schleppen der Hansa 187  
*Germania/Grönland*, Streit um  
 Eigentumsrechte 199  
 Gerstäcker, Adolf 192, 334  
 Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin  
 261, 266, 297  
 Eingabe an den Bundesrat 304  
 Giebelhausen, A. 83, 334  
 Gierke 210, 334  
 Gildemeister, Otto 275, 276, 334  
 Gillis, Cornelius 145  
 Gillis Land 130  
 Entdeckungsgesch. 145, 228, 238  
 Glaziologie, Kommissionsber., 1875  
 317  
 Godeffroy, Johann C. 28, 80, 335  
 Golfstrom, Petermanns Arbeit zum  
 72 ff, 79  
 Graah, Wilhelm 86, 135, 136, 335  
 Gray, Kpt. 136, 237, 335  
 Greely, Adolphus 308, 335  
*Griper* 191  
 Grisebach, August 102, 130, 281, 283,  
 285, 316, 335  
 Grönland, Bedeutung f. Wetterentw. in  
 Europa 310  
 Grönland, Petermanns Vorstellung  
 zur Ausdehnung 5  
*Grönland ex Freddy* 307  
*Grönland ex Germania* 136  
*Grönland* 128 ff  
 formeller Eigner, 1869 203  
 Kupferstich 134  
 Maße 150  
 Namensgebung 129, 164  
 Umbaupläne 154, 161  
 großdeutsch, kleindeutsch, Begriffe  
 24  
 großdeutsche Polarexpedition 31 ff  
 Absage der Österr. 48  
 Symbolcharakter 24  
 Grundemann 148  
 Gründung des Verein für die deutsche  
 Nordpolarfahrt 206  
 Gründung einer deutschen Fischerei-  
 Gesellschaft 81  
 Gutachten der Kgl. Pr. Akademie der  
 Wissenschaften 76 und Anhang  
 22-27  
 Gutkese, Wilhelm 167, 205, 294, 335
- Haak**, Kapt. 109  
 Haeckel, Ernst 192, 335  
 Hagemann, Kpt. 20, 335  
 Hagens, Kpt. 139, 189, 335

- Halifax, Lord 11, 335  
Haller, Ferdinand 28, 335  
Hall, Charles 325  
Hall Nordpol Expedition 227  
*Hakon Jarl* 230  
Hamburger Comité für die dt. Npf. 169, 171, 183  
Hamburger Senat 20, 28  
Hammerfest 20, 229, 230, 231  
*Hannover* 131  
*Hansa* 68, 171, 187, 203  
  Abb. Anhang 31-32  
Harkort, Friedrich 41, 58, 335  
Harnecker 195  
Hartlaub, Gustav 27, 192, 193, 210, 266, 336  
Hashagen, Kpt. 226, 227, 336  
Haupt, Moritz 65, 336  
Haverie, Anspruch auf  
  Heuerzahlungen nach 204  
Hayes, Isaak I. 3, 336  
Hecla's Cove 132  
Heer, Oswald 142, 192, 276, 336  
Hegemann, Paul F. 169, 183, 215, 262, 336  
Heldt, Eduard 49, 336  
Hellwald, Friedrich v. 176, 254, 306, 336  
Henneberg 58, 336  
Herz 20, 336  
Heuglin, Theodor von 227-232, 238, 281, 336  
  Liste der wiss. Bearbeiter seiner Sammlungen 239  
Hildebrandt, Richard 93, 116, 125, 210, 262  
Hinlopenstraße 132  
Hochstetter, Ferdinand v. 18, 31, 48, 182, 245, 336  
  Absage d. österr. Regierung 42  
  Antrag an die österr. Regierung 36  
  Bitte um Petermanns Besuch in Wien 35  
  Originalbrief, Anhang 7-8  
Höfer, Hans 252  
Hohenlohe-Langenburg, Hermann v. 250  
Homeyer, Alexander 192, 337  
Hopf, Gustav 58, 337  
Horn, Walter 262  
Humboldt, Alexander v. 316  
Hunger, U. 347  
Hydrographie, Kommissionsber., 1875 311  
Hydrographischen Bureau, Kostenanalyse für 3. dt. Npf. 280  
Hypothese vom offenen Polarmeer 5 ff, 11 ff und Anhang 14-19
- Inglefield**, Edward 4, 337  
*Investigator*, 328  
*Isabel* 4, 13  
*Isbjörn* 234, 244, 252, 265  
Isogonenvergleich 149  
Itzenplitz, Heinrich 62, 65  
Iversen 126
- Jachmann**, Eduard 31, 49, 88, 109 190, 337  
Jäger, Werner 170  
Jahns 213, 337  
*Jane* 8  
*Jan Mayen* 136  
Jeanette-Expedition 253  
Jessen, Hans III  
Johansen, Frederik H. 244, 337  
Jugor Straße 230
- Kaiser** Franz Josef Fjord 208  
  Namensgebung 210  
Kane, Elisha K. 3, 11, 337  
Kap Oetker 132  
Kara See 229 ff  
Karische Pforte 230  
Karsten, Gustav 281, 284, 337  
Karsten (Rostock) 283, 337  
Karte der arkt. und antarkt. Regionen, Petermann 5 und Anhang 1  
Karte von M. Buache, Paris 1763 15  
Karte zum Expeditionsplan Petermanns, 1868 152 und Anhang 30  
Karte der Hinlopen Str. 128 und Anhang 28  
Karte Reisekurse d. 1. dt. Npf. 128 und Anhang 29  
Karte Stor Fjord 229 und Anhang 49  
Kefersteine, Wilhelm 123, 130, 337  
Kiepert, Heinrich 66, 169, 281, 304, 337  
Kirchenpauer, Gustav H. 28, 192, 205, 239, 305, 337  
Kjelsen, Kapt. 252  
Klentzer, Theodor 189, 338  
Klinkerfues, Wilhelm 179, 338  
Klöden, Gustav 169, 338  
Knerk 65, 338  
Knoop 330  
Koch, Louis 192, 239, , 338  
Köhler, Kpt. z. See 49  
Koldewey, Carl IV, 89, 90, 92, 192, 215, 282  
  1. Polarforschungsplan, 1868 156 und Anhang 51-53  
  Benennung durch Breusing 84  
  Deviationsproblem 149

- Folgerungen, 1. dt. Npf. 143  
 Kontakte mit H.H. Meier 157, 163  
 Planungsentwurf, 25. Okt. 1871  
 258, 260 und Anhang 61-63  
 Plan 1869, 2. dt. Npf. 166  
 Plan 1875, 3. dt. Npf. 294  
 Start zur 1. dt. Npf. 130  
 Verantwortlichkeit f. 2. dt. Npf. 170  
 Vortragsreisen, 1869 64  
 Koldewey-Petermann, Beziehung,  
 1870 185  
 Koldewey-Petermann, Schriftwechsel,  
 1868, 1. dt. Npf. 97-127  
 Koldewey-Petermann, Schriftwechsel,  
 1868/69, 2. dt. Npf. 155 ff  
 Kölliker, Albert 172, 339  
 Kommission d. preuß. Marine, 1866 s.  
 preuß. Marinekommission  
 Protokoll 49 ff  
 Kommission d. dt. Reiches, 1875 s.  
 Reichskommission  
 Bericht/Gutachten V, 310 ff  
 Protokoll 282 ff  
 Kompaßkontrolle, 1. dt. Npf. 129  
 Koner, Wilhelm 58, 169, 339  
 Kongsöya 238  
 Kong Karls Land 146  
 König Karl Land, Entdeckung,  
 Namensgebung 228, 238  
 König Wilhelm I. 64, 67, 280  
 Besichtigung der *Germania* 178  
 Zuwendung 1. dt. Npf. 94  
 Kopierverfahren 47  
 Köppen, Wladimir 321, 339, 353  
 Körber, Gustav 192, 339  
 Kraus, Gregor 192, 339  
 Krauschner, Karl 221, 339  
 Küchenmeister, Friedrich 130, 339  
 Kuhn, Franz 243, 339  
 Kummer, Ernst 65, 339  
 Kupffer, Carl 83, 192, 339  
  
**Laeisz** 20  
 Lammers, August 84, 86, 108, 339  
 Lange, Carl; Schiffbauer in  
 Bremerhaven 171, 339  
 Lange; Fangschiffeigner, Vegesack  
 131, 339  
 Lange, H.; Leipzig 58, 339  
 Larsen, Lauritz 229  
 Laube, Gustav 83, 174, 177, 195, 217,  
 263, 339  
 Lenz, Oskar 192, 339  
 Lian, Nils 125  
 Liévin 58, 339  
 Lindeman, Moritz IV, 153, 163 167, 197,  
 324, 340, 345  
 Afrika- u. Polarforschung 269  
 Anregung Ostgrönlandexp. 270  
 Besuch bei Petermann, Sept. 1870  
 221  
 Finanz. 2. dt. Npf. 197  
 Karikatur 203  
 Kontakt mit Ernst Behm 269  
 Kontakt mit Petermann 265, 269  
 Promotion 262  
 Reise nach England 256  
 untypische Publikationen, Afrika  
 forschung 269  
 Lindeman-Koldewey betr. Petermann  
 in Bremen, 1871 213 und Anhang  
 47-48  
 Lindeman-Mosle, Nov. 1874 270  
 Lindeman-Petermann, März 1870 198  
 Lippe, Leopold 62, 340  
 Liste, Ausschußmitglieder der  
 Geographenvers. in Frf. a. M., 1865  
 27  
 Liste, Autoren des wissenschaftlichen  
 Expeditionwerkes d. 2. dt. Npf 192  
 Liste, Journalisten, Geographenvers.  
 in Frf. a. M., 1865 24  
 Liste, Mitglieder Reichskommission,  
 1875 305  
 Liste, Teiln. Nordfahrtausschuß,  
 Petermann, 1865 58  
 Liste, Teiln. Nordfahrtversuch, 1865  
 28  
 Lorenz, Joseph R. 46, 340  
 Lüderitz, Adolf 307  
*Luisse* 344  
 Lütke 239  
 Lutwidge, Skeffington 13, 340  
  
**M'Clintock** 217, 294, 340  
 M'Laurin, Colin 12, 340  
 Magnetismus und Elektrizität 321  
 Mak, norw. Fangschiffkpt. 132, 340  
 Markham, Albert H. 8, 340  
 Markham, Clements 341  
 Martial, Louis F. 308  
 Matotschkin Schar 230  
 Maurer, Franz 26, 58  
 Maurer, Konrad 58, 208, 276, 341  
 Maury, Matthew F. 311, 341  
*Medusa* 33, 51, 58, 63 ff  
 Meier, Hermann H. IV, 86, 87, 106, 148,  
 159, 273, 341  
 an G. Albrecht, 1869 165  
 Kontakt mit Koldewey 157  
 Melguer, David 11, 341  
 Melsom, Jacob 229, 239, 342  
 Meteorologie, Kommissionsber, 1875  
 310  
 Meteorologie, Stand der, 1875 311

- meteorologische Daten, Bedeutung  
 der Erfassung in Grönland 310  
 Meyerstein, Göttingen, geodätische  
 Instrumente 203  
 Middendorffberg 228, 238  
 Middleton, Christof 12, 342  
 Miertsching, August 329  
 Milankovich, Milutin 323  
 Miller 239  
 Mineralogie, Kommissionsber, 1875  
 315  
 Möbius, Karl 172, 192, 239, 342  
 Moschusochsen 192, 218  
 Moeller 282  
 Moffen Island 132  
 Mohn, Henrik 141, 239, 342  
 Mohr & Sohn 93, 115 ff, 128, 342  
 Morton, William 15, 342  
 Moser 53, 54, 65, 342  
 Mosle, Alexander 167, 192, 200, 216,  
 259, 273, 342  
 Motive für die Fortsetzung der dt.  
 Polarfg, Plan, Kostenanschlag 275  
 Mühlbacher 252  
 Mühler, Heinrich v. 62, 64, 65, 342  
 Mühry, Adalbert 99, 156, 342  
 Müller, Karl 192, 239  
 Müller, Adolf 204, 343, 346  
 Murchison, Roderick 4, 136, 343  
  
**Nadolny**, Stan 14  
 Nagel, L. 84, 343  
 Nairne 14  
 Nansen, Fritjof 244, 252, 343  
 Nares, George S. 8, 29, 294, 343  
 Nathusius, Hermann v. 192, 344  
 National-Verein, Der Deutsche 85, 96  
 Nationalverein, Flottengelder III, 38,  
 83  
 Neptunismus 317  
 Neumayer, Georg v. V, 18, 22, 80, 262,  
 277, 279, 281, 283, 292, 304, 313, 344,  
 350  
 Redetext, 1865, Anhang 3-6  
 Newton, Alfred 192, 345  
 Nielsen, Wilhelm 183, 345  
 Noltenius, C.H. 87, 89, 167, 183, 345  
 Nordenskiöld, Adolf E. 169, 228, 263,  
 252, 295, 345  
 kosmischer Niederschlag 323  
 Nordfahrt, mißlungene, 1865 21  
 Nordfahrtausschuß Petermanns, 1865  
 48  
 Nordlichtstrahlen, Sternschnuppen  
 315  
 Nordost Fahrt 241  
 Nordost-Passage 241, 345, 349  
  
 Nordpolfrage, Wiener Geographische  
 Gesellschaft 46  
 Nordwest-Durchfahrt 2  
 Nordwest-Passage 14, 328  
*Norwegen* 307  
 Novara-Expedition 17  
 Nowaja Semlja 155, 231, 240  
  
**Oetker**, Friedrich 86, 94, 103, 345  
 Offenes Polarmeer, Hypothese 5 ff,  
 11 ff und Anhang 14-19  
 Öffentliche Vorträge zu Gunsten der  
 Polarforschung 197  
*Olga* 76  
 Olsen, Albert 126  
 Olshausen, Justus 65, 345  
 Oppholzer, Theodor v. 314  
 Osborn 3, 217, 345  
 Österreichisch-preußische  
 Polarexpedition 32, 43  
 Österreichisch-ungarische  
 Nordpolexpedition IV, 241 ff  
 Ergebnisse 247  
 Expeditionsschilderung 243 ff  
 Finanzierung 243  
 Gesundheitszustand der  
 Teilnehmer 244  
 Ideengeschichtliches 249  
 Petermanns Haltung 250  
 Rückkehr 245  
 Ostgrönland IV, 217  
 deutsche Forschungen 257  
 Petermann zu 38  
 Otter, Frederik W. v. 238, 252, 345  
 Ozeanographie, Kommissionsber, 1875  
 313  
  
**Paierl** 252  
 Paläontologie, Kommissionsber, 1875  
 315  
 Pansch, Adolf 169, 172, 192, 281, 345  
 Parry, Edward 14, 86, 132, 252, 346  
 Parry-Expedition, 1827 3, 14  
 Payer, Julius v. IV, 159, 174, 192, 209  
 ff, 217, 234, 237, 248, 253, 336, 346,  
 350  
 Perthes, Andreas 58  
 Perthes, Bernhard 346  
 Perthes, Justus 44, 204, 346  
 Perthes, Wilhelm 346  
 Peschel, Oskar 281, 346  
 Petermann III, 4, 31, 48, 49, 281, 345,  
 346  
 Agitation für die Polarforschung  
 17  
 Ambitionen b. Herausg. d. PGM. 71  
 Antrag, Frankfurt 1865 19

Antrag Flottengelder des Nationalvereins 85  
 Arbeit zum Golfstrom 72 ff, 79  
 Arktis, Antarktis, Analogie 7  
 Autographen 41 u. Anhang 9-10  
 Bedeutung Polarforschungs-  
 unternehmungen 85  
 Bedeutung Seeweg Nordkap-sib.  
 Flüsse 155  
 Beitritt zum Polarverein 207  
 Bekanntschaft mit Lindeman 83  
 Besuche bei Bismarck und Roön,  
 1865 39, 46  
 Beziehung zu Koldewey, 1870 185  
 Bremen, 8. Mai 1871 213  
 Bremen, 1869 176  
 Charakterzug 76  
 Empfehlungen für den Vorstoß  
 zum Nordpol 6  
 erster Streit mit dem Bremer  
 Comité im März 1870 197  
 Expeditionsergebnisse, 2. dt. Npf.  
 207  
 Exped.-Plan, 1868 152  
 Gillis Land 228  
 Goldmedaille der RGS 137  
 Honorar 213, 260, 268  
 Hypothesen zu den Polarregionen  
 5 ff  
 Instruktionen, 1. dt. Npf. 129  
 Instruktionen, 2. dt. Npf. 176 ff  
 Text d. Instr. Anhang 35-41  
 Karte der arktischen und  
 antarktischen Regionen 5  
 Koldewey, Zerwürfnis 176  
 Kontakte m. Hamburger und  
 Bremer Senat 74  
 Kritik an Koldewey 198  
 öffentliche Generalabrechnung  
 260  
 Plan einer Expedition in die  
 Zentralarktis, 1867 83  
 preuß. Marinekommission, 1866 50  
 Programme s. Instruktionen  
 Reaktion auf den Plan Koldeweys,  
 1869 167  
 Rede in Frankfurt, 1865 25  
 regierungsamtliche Unterstützung  
 für Polarforschung 68  
 Sendschreiben an die RGS 8  
 Teilnahme an einer Expedition 250  
 Theorie zur Eisverteilung im  
 arktischen Becken 7  
 Verbindung zu Rosenthal 68, 81,  
 250  
 Verhalten gegenüber Wiener  
 Sympathisanten 74  
 Vorstellung zur Ausdehnung  
 Grönlands 5  
 wirtschaftlichen Nutzen der  
 Polarforschung 76  
 wissenschaftliche Ambitionen 72  
 Würdigungen, Kartograph 73  
 zur Pressearbeit, 1865 34  
 zur Reichskommission, 1875 293  
 Petermann-Breusing, Äußerungen zu  
 Rohlf's u. H.H. Meier 146 ff  
 Petermann-Breusing, Schriftw. 81 ff  
 Petermann-Hochstetter 31 ff  
 Anhang 9-10  
 Petermann-Koldewey, Rundbrief 179  
 Anhang 42-45  
 Petermann-Koldewey, Schriftw. 1868,  
 1. dt. Npf. 97-127  
 1868/69, 2. dt. Npf. 155 ff  
 Petermann Land 244  
 Petermannspitze 210  
 Peters, Wilhelm 192, 239  
 Petition aus der Grafschaft Mark 53,  
 54  
 Phipps, Constantine John 12 ff  
 Phipps/Lutwidge-Exped., 1773 7, 13  
 Photographien, 2. dt. Npf. 195  
 Österr.-ung. Nordpolexpedition  
 252  
 Rosenthalexp. 1871 229  
*Pioneer* 4  
 Plan/Programm, 1. dt. Npf.,  
 Petermann, 1868 129  
 Plan einer Exped. in die Zentralarktis,  
 1867 83  
 Plan einer Exped. in die Zentralarktis,  
 1868 152  
 Plan für 1. dt. Npf., Werner, November  
 1865 65 und Anhang 14-19  
 Plan für 2. dt. Npf., Koldewey, 1868,  
 156 und Anhang 51-53  
 Koldewey, 1869 166  
 Petermann, 1868 151 ff  
 Karte Anhang 30  
 Plan für 3. dt. Npf., Gutkese, Koldewey,  
 1875 294  
 Plan für 3. dt. Npf., Lindeman, 1875  
 269 ff  
 Plan für dt. Ostgrönlandexp.,  
 Koldewey, 1871 258, 260 und  
 Anhang 61-63  
 Plan Weyprechts, 1866 85  
 Plutonisten 317  
 Polarfrage, Begriff 224  
*Polaris*, Untergang 188  
 Polarlicht 313, 314  
 Polarverein IV, 293, 309  
 Anschluß Berliner  
 Wissenschaftler 211

- Änderung der Statuten, 1875 263  
 Aufgaben des 206  
 Expeditionspublikation 215  
 Klärung d. jur. Stellung zu  
 Petermann 214  
 Planungsentwurf 3. dt. Npf. 275  
 Reise d. Mitglieder n. Berlin,  
 Ergebnis 211  
 Umwandlung in eine Geogra-  
 phische Gesellschaft 295  
 Verbindung zu Brockhaus 215  
 Prämien für die Erreichung hoher  
 Breiten 20, 130, 230  
 Preuß. Marinekommission 49 ff  
 Stellungnahmen 58 ff  
 Einholung eines Gutachtens der  
 Akad. der Wissenschaften 75  
 Pringle, John 12, 347  
 Prinz Adalbert von Preußen 25, 28,  
 165, 324  
 Protisten 319  
 Protobathybius 326  
 Protokoll, Abreise 2. dt. Npf. 177  
 Protokoll, preuß. Marinekom., 1866  
 49 ff  
 Stellungnahmen 58 ff  
 Protokoll, Reichskommission, 1875  
 282 ff  
 Protokolle zu den Versammlungen des  
 Polarvereins 224  
*Queen of the Isles* 20  
  
**Quehl** 188, 347  
 Quenstedt, Friedrich A. 281, 282, 316,  
 347  
  
**Rae**, John 217, 347  
 Rave, Christian 348  
 Rawlingson, Henry 217, 348  
 Recherche-Expedition 15  
 Reform-Verein, Der Deutsche 96  
 Reichenbach 239  
 Reichskanzleramt 279 ff  
 zur int. Polarf. V, 299  
 Berufung der Mitgl. der  
 Reichskom., 1875 281  
 Reichskommission, 1875 V, 298  
 Bericht/Gutachten V, 310 ff  
 Mitglieder 305  
 Tagung/Protokoll 282 ff  
 Reimer, Dietrich 169, 211, 348  
 Resolute 325  
 Richers, Wilhelm 93, 127, 254, 348  
 Richthofen, Ferdinand v. 281, 284,  
 304, 316, 348  
 Schreiben an Petermann 291  
 Rink, Hinrich 15, 348  
  
 Ritter, Carl 261, 348  
 Rohdenburg, Günther 95  
 Rohlf's, Gerhard 147  
 Roon, Albrecht v. 41, 44, 65, 348  
 Brief an Petermann 42  
 Originalbrief Anhang 11-13  
 Rosenthal, Albert 87, 159, 160, 348  
 an Petermann betr. Meier 153  
 Einsatzpläne, Fangschiffe, 1869  
 225  
 Erwähnung durch Breusing 91  
 Expeditionskosten, 1869 227  
 Kostenanschlag f. H.H. Meier, 1868  
 94  
 Schlüsselstellung 162  
 Ross, James Clark 14, 348  
 Ross/Crozier-Expedition, 1839/43 7  
 Rüdiger, Hermann 22, 348  
 Rümker Carl 348  
 Rümker, Georg 80, 281, 283, 348  
  
**Sabine**, Edward 137, 191, 349  
 Sabine-Clavering Expedition 135  
 Sabine Insel 129  
 Sammlungsaufruf, Bremer 196  
 Savours, Ann 13  
 Scheele, Irmtraut 338  
 Schimper, Wilhelm 283, 305, 349  
 Schlechtriem, Gert 145  
 Schleinitz, Georg v. 49, 53, 58, 65, 349  
 Schmeltz 239  
 Schmidt, Oskar 192, 349  
 Schneider, Louis 221, 349  
 Scholl, Lars U. 47  
 Schön 20  
 Schumacher, Hermann 86, 167, 349  
 betr. Ausschl. Petermanns 198, 259  
 Schworella 36, 46  
 Scoresby, William 135, 349  
 Seebach, Carl 102, 142, 349  
 Seewasser, Gefrierbarkeit 12  
 Selchow 62, 349  
 Sengstacke, Heinrich 93, 190, 274, 349  
 Sibiriakoff 330  
 Siemens, Werner v. 169, 281, 350  
 Sieveking, Friedrich 20, 350  
*Simson* 133, 136  
*Skjön Valborg* 231  
 Smidt, Heinrich 106, 117, 350  
 Smith Sound 3, 5 ff, 302, 341  
*Sofia* 133, 345  
*Solide* 133  
 Spaun, Hermann v. 89  
*Spitzbergen* 307  
 Spitzbergen, 227 ff, 238  
 Karten Anhang 28, 29, 46  
 Koldeweys Vermessungen 142  
 Spitzbergenkarte, van Keulen 145

- Spitzbergenreise, 1870, Heuglin und  
Waldburg-Zeil 227
- Spitzbergentourismus, Prognose 140
- Staatsministerium, preußisches an  
König Wilhelm, 1866 62
- Stans Foreland 228, 239
- Stationen, feste, Methode der  
Polarforschung 291
- Steller'sche Seekuh, *Rhytina stelleri*  
319
- Stenzel, Alfred 84, 87, 350
- Stephensen, Kapt. 294, 350
- Sterneck, Max v. 252, 350
- Sternschnuppen, Nordlichtstrahlen  
315
- Steuerleute der 2. dt. Npf. 262
- Stille, Ernst 229, 231, 350
- Stor Fjord 234
- Stosch, Albrecht v. 279, 280, 350
- Strömungsmesser 321
- Stübel, Alfons 58, 350
- Svensköya 238
- Sverdrup, Otto 252
- Tecklenborg**, Werft 162, 164, 167,  
171, 350
- Tegetthoff, Wilhelm v. 34, 350  
Bestrebungen einer Südpolarfahrt  
240, 344, 350
- Tegetthoff* 242 ff  
Baupreis 254
- Terror* 7
- Thaulow, Georg P. 20, 27, 47, 350
- Thompson H.R. 142
- Tobiesen, Kapt. 132
- Tolleffsen, Toleff 150
- Tönsberg 231
- Torell, Otto 345, 350
- Tordenskiöld* 230
- Toula, Franz 192, 351
- Tramitz 263
- Trendelenburg, Friedrich A. 65
- Trent* 13, 333
- Tromsö 230 ff
- Vega** 263, 349
- Vehsemeyer 28
- Verein für die deutsche  
Nordpolarfahrt, Gründung 206
- Vidal 20
- Victor, Johann 20, 351
- Volger, Otto 17, 27, 55, 351  
Aufruf Anhang 20
- Wagner**, Hermann 314, 351
- Waldburg-Zeil, Karl v. 227, 238, 295,  
351
- Wassen, Henry 323
- Waltjen, Johann 161, 351
- Wätjen, Christian 167, 351
- Weber, Wilhelm 99, 103, 351
- Weddell, James 8, 135, 351
- Wegener, Alfred 322, 352
- Weissenborn 58, 352
- Weißer Insel 145
- Wencke Werft 171
- Werner, Abraham G. 317, 352
- Werner, Reinhold III, 20 ff, 29, 46, 49,  
53, 59, 352  
Ernennung z. Expeditionsleiter 66  
Expeditionsplan Anhang 14-19
- Wetterberichte der Deutschen  
Seewarte, 1876 321
- Weyprecht, Carl IV, V, 40, 88, 103 ff,  
234 ff, 253, 306, 350, 353  
Akademie Vortrag, Dez. 1871 240  
Differenzen mit Payer 253  
zur Schrift "Grundprinzipien der  
arktischen Forschung" 288
- Weyprecht-Payer, Vorexpedition, 1871  
232
- Wiebel 28
- Wilzeck, Johann 234, 242, 245, 252,  
353
- Wilhelm I., preuß. König u. Kaiser III,  
64-67, 94, 174, 178, 280, 353  
und Anhang 21
- Wilhelm Insel 132
- Wilkes, Charles 8, 353
- Winnecke, Friedrich 283, 353
- Wislicenus, Georg 322
- Wüllerstorff-Urbair, Bernhard v. 25,  
227, 243, 353
- Wympfer, Edward 217, 353
- Zeller**, G. 192, 353
- Zélée*, 330
- Zichy, Edmund v. 243, 353
- Zittel, Karl A. 281, 316, 322, 353
- Zoologie, Kommissionsber., 1875 318
- Zöpplitz, Karl 314, 353
- Zweite dt. Npf., brit. Reaktionen 217  
Ergebnisse, Arbeiten 190, 191  
Honorare 200  
Instruktionen 176 Anhang 35-41  
Photographien 195  
Protokoll zur Abreise, 1869 177  
Publikationstätigkeit der  
Expeditionsmitglieder 216  
Reiseschilderung 187 ff  
u. Anhang 54-56  
Schicksal der *Hansa* 188

## Danksagung

Die Möglichkeit zur Erstellung der vorliegenden Arbeit verdanke ich der Förderung durch das von der öffentlichen Hand alimentierte Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven. Insbesondere war es hier Prof. Dr. Gotthilf Hempel, der den Themenkreis der Arbeit, die wissenschaftshistorische Aufarbeitung der deutschen Polarforschung, in Anregung brachte.

Prof. Dr. Christian Hünemörder, Hamburg, danke ich für das Vertrauen, das er mir bewies, indem er die Arbeit unter seine Obhut nahm, und bin ich ihm besonders verbunden dafür, daß er mir in kritischen Phasen der Arbeit stets helfend zur Seite gestanden hat.

Mit äußerster Offenheit und entwaffnender Hilfsbereitschaft sind mir Prof. Dr. Dr. h.c. Walter Kertz und seine Frau entgegengekommen, wobei sich Prof. Kertz auch der Mühe unterzog, verschiedene Arbeitsentwürfe kritisch zu kommentieren.

Betreffend die speziellen thematischen Probleme wurde mir die größte Hilfe zuteil durch Dr. Herbert Abel, Direktor des Übersee-Museums i. R., Bremen. Ihm gebührt die Widmung der vorliegenden Arbeit.

Gedankt sei auch Dr. Dieter Heintze, Bremen, der mir vertrauensvoll Zugang zu der wertvollen Bibliothek der Geographischen Gesellschaft in Bremen gewährte.

Prof. Walter Horn, Hamburg, nahm sich einen vollen Tag Zeit zur Diskussion mit mir, ein Tag, an den ich mich lebhaft und gerne erinnere.

Für außerordentlich fruchtbare Gespräche und fachliche Anregungen bin ich besonders dankbar Prof. Dr. Patrick M. Arnaud, Marseille; Prof. Dr. William Barr, Saskatoon; Prof. Dr. Gerhard Kortum, Kiel.

Dem Personal der Archive in Potsdam, Merseburg, Hamburg, Bremerhaven und Bremen, das sich ausnahmslos über seine Dienstpflichten hinaus überaus freundlich und hilfsbereit gezeigt hat, kann hier nur pauschal gedankt werden. Stellvertretend benennen möchte ich Herrn Olk vom Staatsarchiv in Bremen, der mich schließlich über Wochen ertragen mußte.

Dem Geschäftsführer der Hermann Haak Verlagsgesellschaft mbH in Gotha, Herrn Langer, bin ich zu tiefsten Dank verpflichtet für die Benutzungserlaubnis des Verlagsarchivs, das ich allerdings nur durch die profunde Kenntnis der Archivarin Ingeborg Schmidt gezielt zu nutzen im Stande war. Auch dem Bibliothekar und anderen Mitarbeitern des Verlagshauses gilt mein Dank, in den ich auch Dr. Wolfgang Zimmermann vom Museum für Natur in Gotha und die Mitarbeiter der Landesbibliothek, Gotha einschließen möchte.

Den Bibliothekarinnen Jutta Voß und Brigitte Laetsch vom Alfred-Wegener-Institut bin ich besonders verpflichtet, wie auch dem Leiter der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven, Arnold Kludas, und seinen Mitarbeiterinnen Frau Baade und Frau May.

Dr. Uwe Schnall, Bremerhaven, und Dr. Lars U. Scholl, Bremerhaven, haben mir stets mit größter Selbstverständlichkeit und Kollegialität Ratschläge erteilt und Unterstützung gewährt.

Bibliographische Hilfen, die weit über das amtsübliche hinausgingen, bekam ich aus dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg, von Frau Stutzbach-Michelsen und ihren Kolleginnen.

Den Ozeanographen aus der vorerwähnten Institution, Detlev Machoczek und Gerd Wegner, danke ich für ihre wohlwollende und unterstützende Diskussionsbereitschaft, Herr Machoczek hat sich zudem der Mühe unterzogen, den größten Teil der Arbeit durchzusehen, wofür ich ihm besonders dankbar bin.

Auch Dr. Carmen Pia Günther, Bremerhaven, gilt mein spezieller Dank für die Durchsicht verschiedener Kapitel der Arbeit; außerdem haben wir uns 2 Jahre lang in harmonischer Atmosphäre einen Arbeitsraum geteilt.

Dr. Eike Rachor, Prof. Dr. Wolf Arntz und den anderen Mitarbeitern der Sektion Biologie 1 des Alfred-Wegener-Instituts danke ich dafür, daß sie mich als Fachfremden so überaus freundlich und selbstverständlich in ihren Kreis aufgenommen haben.

Versäumen möchte ich an dieser Stelle nicht, meinem verehrten Lehrer Prof. Dr. Alfred Weigert, Hamburg, Dank zu sagen, ohne dessen Vorbild und Vorlesungen es mir schwerlich gelungen wäre, leidlich in die Denk- und Gedankenwelt der Naturwissenschaften einzudringen.

## Anhang

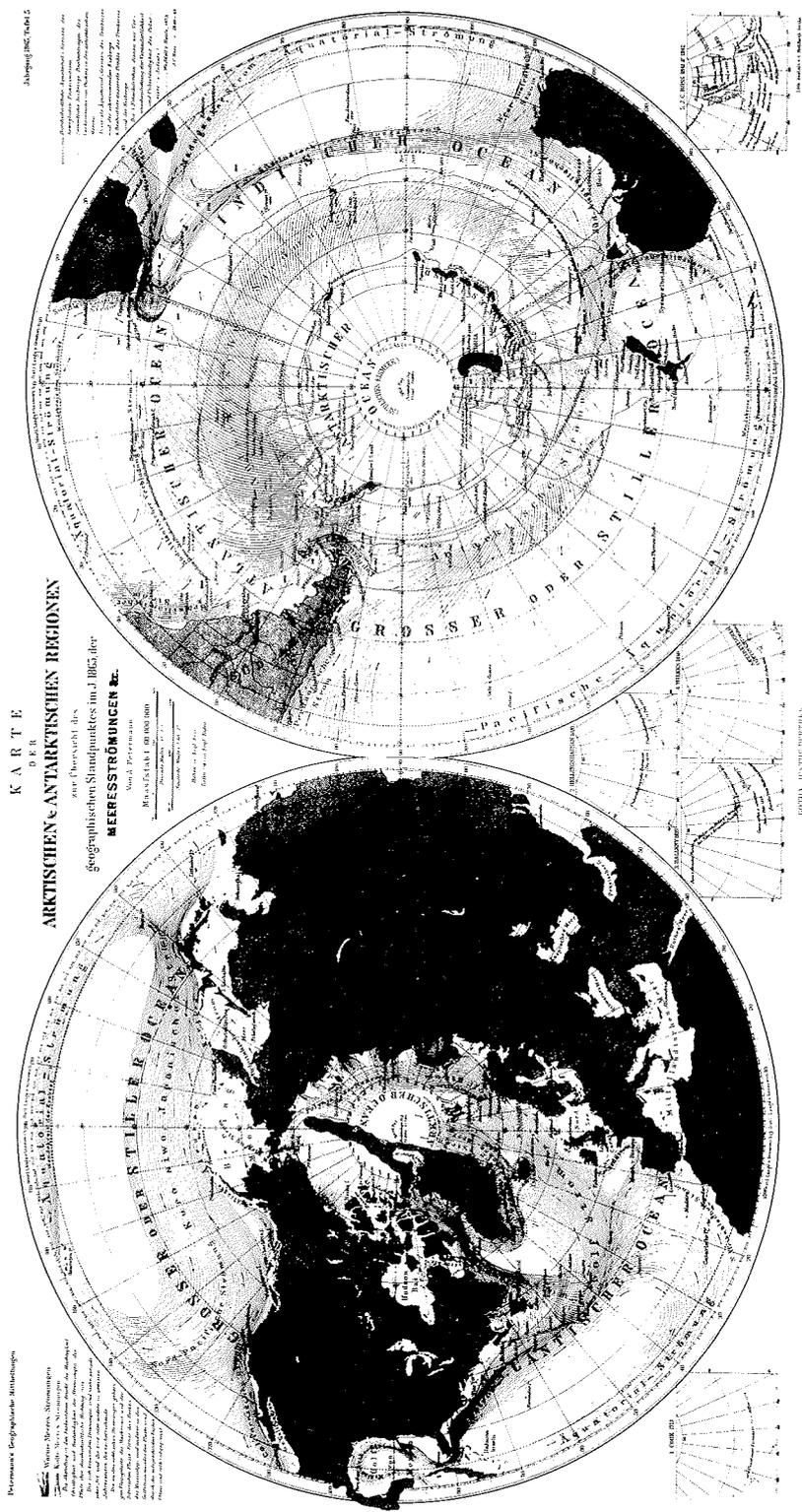
zu

"Die Gründungsphase deutscher Polarforschung, 1865-1875"

### Verzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| Petermanns Karte der arktischen und antarktischen Regionen     | A 1       |
| Amtlicher Bericht ..., 1865, Titelblatt                        | A 2       |
| Amtlicher Bericht ..., 1865, Passage der Rede A. Petermanns    | A 3       |
| Amtlicher Bericht ..., 1865, Vortrag G. Neumayers              | A 3-A 6   |
| F. v. Hochstetter an A. Petermann, 25.11.1865                  | A 7-A 8   |
| A. Petermann an F. v. Hochstetter, 29.11.1865                  | A 9-A 10  |
| A. v. Roon an A. Petermann, 21.12.1865                         | A 11-A 13 |
| Nordfahrt-Plan, R. Werner, 1865                                | A 14-A 19 |
| Aufruf, O. Volger, 1865  | A 20      |
| Ministerbrief mit Zusätzen von König Wilhelm, 1865             | A 21      |
| Brief d. Kgl. Akad. d. Wissenschaften zur Polarforschung, 1866 | A 22-A 27 |
| Karte der Hinlopen Straße                                      | A 28      |
| Karte der Reisekurse der 1. deutschen Nordpolfahrt, 1868       | A 29      |
| Karte zu einem Expeditionsplan Petermanns, 1868                | A 30      |
| <i>Hansa</i> , Ansicht   | A 31      |
| <i>Hansa</i> , Maße, Raumaufteilung                            | A 32      |
| <i>Germania</i> , Ansicht                                      | A 33      |
| <i>Germania</i> , Maße, Raumaufteilung                         | A 34      |
| Instruktionen für die 2. dt Nordpolar-Expedition, 1869         | A 35-A 41 |
| Rundbrief Petermanns, 1869                                     | A 42-A 45 |
| Karte mit Kursen der deutschen Expeditionen, 1869              | A 46      |
| M. Lindeman an C. Koldewey, 10.5.1871                          | A 47-A 48 |
| Karte, Stor-Fjord, Edge Insel                                  | A 49      |
| C. Koldewey an A. Petermann, 28.2.1868                         | A 50      |
| Expeditionsplan, C. Koldewey, 8.11.1868                        | A 51-A 53 |
| Artikel zur 2. deutschen Nordpolarfahrt, HANSA, 1870           | A 54-A 56 |
| Artikel von C. Koldewey, 1871: Eisverhältnisse ...             | A 57-A 60 |
| Expeditionsplan, C. Koldewey, 25.10.1871                       | A 61-A 63 |
| Liste der deutschen Nordpolarexpeditionen, 1865-1875           | A 64      |





Die Karte ist im Original von doppelter Größe und koloriert.

Freies Deutsches Hochstift für Wissenschaften, Künste und allgemeine Bildung.

---

## Amtlicher Bericht

über die

Erste Versammlung

# Deutscher Meister und Freunde der Erdkunde

in

Frankfurt a. M.

im Heumonath 1865.

Herausgegeben

von

dem geschäftsleitenden Vorsitzenden derselben.

Mit einer Steinbracktafel.



Preis 1 Thaler zu Gunsten der Deutschen Nordfahrt.

Frankfurt a. M.

Verlag des Freien Deutschen Hochstiftes.

(Leipzig, F. A. Brockhaus.)

1865.

"Geographische Versammlung" in Frankfurt, 23. Juli 1865,  
Passage der Rede A. Petermanns (AB, 1865, S. 41).

Nein, meine Herren, lassen Sie uns darüber einig sein, daß wir diese erste allgemeine Deutsche geographische Versammlung nicht auseinander gehen lassen, ohne daß wir einen praktischen Beschluß unter uns gefaßt und einen bestimmten Schritt gethan haben, damit man nicht von uns sagen könne: „Da war wieder eine solche Versammlung, bei der schließlich Nichts weiter heraus kam als Essen und Trinken und leere Worte.“ Lassen Sie uns, meine Herren, beschließen, daß eine Deutsche Nordfahrt sofort ausgerüstet und noch in diesem Jahre ausgeführt werde, und wenn dieß auch nur eine kleine Reconnoissancefahrt ist, welche sich

- 1) über die Basis einer größeren arktischen Entdeckungs-Expedition orientirt,
- 2) die Kohlenlager auf Spitzbergen gründlich untersucht,
- 3) in dem Spitzbergischen Meere, nämlich der weiten oceanischen Straße zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja bis zum Treibeise vordringt, dessen Verlauf verfolgt und die Meeresströmungen und andere Verhältnisse untersucht,
- 4) das östlich von Spitzbergen gelegene, schon im Jahr 1707 entdeckte, aber bis jetzt ganz unbekannt gebliebene Gillis-Land besucht und
- 5) wo möglich die ganze noch nicht aufgenommene Ostküste Spitzbergens reconnoicirt.

Alles dieß kann in sehr kurzer Zeit und mit höchst geringen Mitteln geschehen, und zwar gehört dazu ein kleiner Schraubendampfer, ein gebildeter, erfahrener und tüchtiger Seemann, der in Küsten-Aufnahmen geübt ist, die entsprechende Anzahl Matrosen, und ein oder mehrere Sachgelehrte, wenigstens ein gebiegender Geolog.

"Geographische Versammlung" in Frankfurt, 23. Juli 1865,  
Vortrag G. Neumayers (AB, 1865, S. 52-55).

Vortrag des Herrn Dr. Georg Neumayer:

„Durch einen Zufall kam mir erst vor einigen Tagen die Einladung für die heutige Versammlung deutscher Geographen zu Händen. Es war mir daher unmöglich mich in der Weise für den von mir angezeigten Vortrag vorzubereiten, wie dies die Wichtigkeit des Gegenstandes verlangte. In der That kann von einem Vortrage kaum die Rede sein, da es zum vollen Verständnisse der Sache durchaus nöthig sein würde, Karten und Zeichnungen zu Hilfe zu nehmen, und es ist nunmehr nur meine Absicht mich in einer kurzen Ansprache an Sie zu wenden, um Ihre Aufmerksamkeit auf einige für unsere maritime Entwicklung höchst wichtige Punkte zu lenken.“

Dem einsichtsvollen Kenner der Geschichte, dem denkenden Politiker ist es längst klar, daß die Stellung der deutschen Nation unter den Völkern der Erde, daß ihre culturgegeschichtliche Bedeutung zunächst davon abhängt, wie sie die Aufgabe erfährt, sich unter den seefahrenden Nationen und im großen Weltverkehr Geltung zu verschaffen, wie sie diese Aufgabe einheitlich d. h. vom Gesamtvaterlande aus, zu lösen versteht. Die Wahrheit dieses Satzes zugestanden, bedarf es wohl kaum weiterer Worte, die anzuregenden Punkte Ihrer vollen Aufmerksamkeit zu empfehlen. Möge die erste Versammlung deutscher Geographen zum klaren Verständnisse der so bedeutungsvollen Frage „Was thut in unserer maritimen Entwicklung vor Allem Noth“ nach Kräften beitragen.

Seit 15 Jahren lebe ich ununterbrochen dem Studium dieser Frage, indem ich mich bemühte, theils als praktischer Seemann, theils als Vorstand nautischer Institute, in verschiedenen Theilen der Erde meine Ansicht über diesen höchstwichtigen Gegenstand auszubilden. Es wollte mir nie einleuchten, daß es vor Allem anderen geboten sei, durch enorme Anstrengungen zur Beschaffung einer großen Kriegsflotte unsere

maritime Stellung zu erringen und zu wahren; die Erfahrungen der letzten zehn Jahre haben meine Ansicht vollständig bestätigt. Wir leben in der Zeit der großen technischen Erfindungen, was heute gut, ist morgen schon durch Besseres übertroffen, und nur was im steten, nützlichen Gebrauche sich so weiter bilden kann, ist von nationalökonomischem Standpunkte aus gerechtfertigt. England und Frankreich haben uns in ihrer Naval-Architektur ein schlagendes Beispiel geliefert, wie man um der eiteln Prunksucht, der Eifersüchtelei willen Millionen verschwenden kann, ohne den geringsten praktischen Vortheil zu erhaschen, und die Vereinigten Staaten haben gezeigt, was die heutige Technik in kürzester Zeit in Beziehung auf Masse und Erfindung gerade auf diesem Felde zu leisten vermag. Wenn durch solche Betrachtungen die Rättslichkeit der Beschaffung von Kriegsfлотten in größerem Maße, als durch Zeitverhältnisse und Uebungszwecke bedingt, sehr in Frage gestellt wird, so erkennen wir auf der anderen Seite durch das Studium der Geschichte der seefahrenden Nationen einen Pfad, auf dem sie alle ihre Bedeutung errungen haben. Wir sehen Portugiesen und Spanier, Holländer und Engländer, Franzosen und Russen und in neuerer Zeit Amerikaner sich ihre maritime Bedeutung anbahnen und erringen durch Leistungen auf dem Gebiete der Hydrographie und Geographie. Durch Erweiterung nautischer Kenntnisse, durch Entdeckungstreffen wurden zunächst größere Erfolge möglich gemacht und zum Andern der maritime Geist in der Nation geweckt und gebildet. Auch wir werden wohl daran thun diese Winke der Geschichte zu benützen. Allein, ist dies im Allgemeinen richtig, in wie ungleich höherem Grade findet es Anwendung auf unsern Fall und in unserer Zeit, wie ich Ihnen dieses in Kürze zu erweilen hoffe.

Zwei Punkte sind es, auf die ich zunächst Ihre Aufmerksamkeit richte. In einer Versammlung, wie die gegenwärtige, ist es kaum erforderlich auf die großartigen Errungenschaften der Hydrographie während der letzten 15 Jahre hinzuweisen, oder darauf aufmerksam zu machen, wie ein gründliches Studium und die Anwendung der physikalischen Geographie auf die praktische Schifffahrt den Weltverkehr gehoben hat. Die Arbeiten eines Maury und Fitzroy sind jedem gebildeten Manne bekannt, und selbst Diejenigen, die sonst den Werth der Dinge im Leben nur nach dem Werthe des Geldes zu wägen gewöhnt sind, können den Wind- und Stromkarten ihre Achtung nicht versagen; weiß man doch, daß durch ihren Einfluß die Dauer der größten Weltreisen, daß die Entfernungen um dreißig und mehr Procente reducirt worden sind. Die Anstrengungen und Opfer, durch welche solche großartigen Resultate errungen wurden, sind in Beziehung auf Ausdehnung und Liberalität ohne Parallele in der Geschichte der Wissenschaft, und wenn uns kein weiteres, höheres Interesse für die Sache der Vereinigten Staaten in dem letzten, großen Kampfe begeistern hätte, die Weise, wie von Washington aus für die Schifffahrt gewirkt wurde, genügt, unsere ganze Sympathie zu sichern. Für uns als Deutsche aber hat die Sache noch eine weitere Bedeutung. Wenn wir auf der einen Seite erkennen, wie die Vereinigten Staaten sich ihre Bedeutung zur See zu sichern wußten, so sehen wir auch bei einer gründlichen Prüfung der Erfolge unseres deutschen Weltverkehrs, daß wir nicht in dem Grade von den neuern Ideen in dieser Richtung berührt wurden, wie es die Bedeutung unseres Welthandels erheischt, daß die großen Vortheile zumeist ohne unsere Mithilfe errungen, uns nicht in dem Maße zufließen, wie wir es nach unserer wissenschaftlichen Bedeutung hätten erwarten können. Der Grund ist leicht darin zu erkennen, daß sich unsere deutsche Navigation nicht selbstständig bei der Erweiterung und Ausbildung des Maury'schen Systems betheiligte, wie dies beinahe alle andern seefahrenden Nationen gethan haben. Von deutscher Seite aus geschah außerordentlich wenig für Hydrographie und nautisch-meteorologische Zwecke, wir besitzen keinerlei National-Original-Literatur über die betreffenden Gegenstände, während doch die deutschen theoretischen Arbeiten in den verwandten Fächern meistens die Grundlage bilden. Wie ist es möglich, daß nautische Bestrebungen, die so vielfache Anknüpfungs- und Stützpunkte in der Wissenschaft haben, ohne umfassendere wissenschaftliche Leitung zum erproblichen Gedeihen gefördert werden können?

Ich erkenne daher in der Errichtung eines nautisch-meteorologischen und hydrographischen Institutes für die Nordküsten unseres Vaterlandes einen der größten Hebel für unsern maritimen Aufschwung, denn indem dadurch technisch einem großen Mangel abgeholfen wird, ist anderseits unsere wissenschaftliche Unabhängigkeit auf diesem Felde von dem größten moralischen Gewichte. Von diesem Ausspunge aus empfahl ich schon kurz nach meiner Ankunft in Europa, während meines Aufenthaltes in Hamburg ein energisches Vorgehen in dieser Richtung und freue mich Ihnen versichern zu können, daß meine Absichten von einflußreicher Seite gewürdigt wurden und Aussicht auf kräftige Vorbereitung bieten.

Einen zweiten, bedeutenden Impuls zur größeren maritimen Entwicklung unseres Vaterlandes erblicke ich im Unternehmen großer Seeexpeditionen. Herr Professor Dr. Petermann hat in seinem lehrreichen Vortrage über eine Nordpolarexpedition die patriotische Seite der Frage besonders hervorgehoben und gezeigt welchen Einfluß Unternehmen ähnlicher Art auf die Bildung tüchtiger Seekräfte haben müßten. Ich begnüge mich daher damit, auf ein zweites, nautisch-geographisches Problem, das unserem Jahrhundert zu lösen bleibt, Ihre Aufmerksamkeit zu lenken: Die Erforschung der antarctischen Regionen.

Sie haben heute bereits von den ausgebreiteten Entdeckungen Billing, Janzen's, Weddell's und des jüngeren Ross gehört, und indem Herr Dr. Petermann Sie darauf aufmerksam machte, mußte Ihnen klar werden, wie unendlich Vieles noch zu thun übrig bleibt, ehe man die Configuration des Landes in den Südpolarregionen erkannt haben wird. Ferner ist bis heute noch nicht gelungen, innerhalb des südlichen Polarkreises zu überwintern, oder sich überhaupt nur längere Zeit im Lande aufzuhalten. Welches reiche Material aber würde ein solcher Aufenthalt für die Entwicklung meteorologischer Ansichten und die Ausbildung der Theorie des Erdmagnetismus liefern! Die Bedeutung eines solchen Unternehmens vermag nur der vollkommen zu würdigen, den seine Kenntniß der speciellen Zweige der Wissenschaft befähigt, die Stärken und Mängel vollkommen zu erkennen, und ich glaube es aussprechen zu dürfen, daß kaum ein zweites wissenschaftliches Unternehmen von gleicher Bedeutung, wie eine Südpolarexpedition, zu nennen ist. Wenn wir nun überdies noch bedenken, daß ein astronomisches Ereigniß im Jahre 1874 und 1882, der Durchgang der Venus, alle civilisirten Nationen zur Thätigkeit anrufen wird, daß aber zur gründlichen Benützung jener so seltenen Gelegenheit Vorarbeiten zur Bestimmung passender Beobachtungspunkte unerläßlich sein werden und daß in den antarctischen Regionen sich ein vorzügliches Feld dazu bietet, so glaube ich bei Ihnen kaum einen Zweifel übrig zu lassen, daß Südpolarexpeditionen in den nächsten Decennien die erste Stelle einnehmen werden unter den Mitteln zur Erweiterung unseres Wissens. Um des Verdienstes willen, das solchen Expeditionen innewohnt, wünsche ich deutschen Untersuchungsgeist dahin gerichtet. Mehr denn zehn Jahre strebe ich in diesem Sinne, vor Allen den nationalen Standpunkt im Auge haltend. Was aber in aller Welt, höre ich mit selbstgefälligem Behagen den erfahrenen Seemann ausrufen, haben wir am Südpol zu thun! Ueberlassen wir das Zusammentragen des Materials zur theoretischen Forschung jenen seefahrenden Nationen, die einmal sind; wir wollen dasselbe schon verwerten, sagt der Doctrinär, — ich aber, antworte heiden: England erkannte schon seit hundert Jahren die Wertlosigkeit der nordwestlichen Durchfahrt für die Schifffahrt, dennoch unterstützte die englische Regierung Expeditionen nach den arctischen Gewässern und gab Sir Felix Booth 15000 Pfd. St. zu gleichen Zwecken. Man fühlte eben, daß um Großes zur See, ja überhaupt, zu erringen, müsse man Großes einsetzen, daß wer zum Erfolge berechtigter Aussicht haben wolle, müsse einen höhern Standpunkt einnehmen, als den, welchen die unmittelbaren Zinsen eröffnen. Nur so erklären sich die großen Opfer und die großen Errungenschaften der Engländer und Amerikaner in allen Meeren der Erde.

So gewiß es ist, daß unseres Vaterlandes Stellung unter den Völkern Europas von seiner Freiheitlichen und einheitlichen Entwicklung bedingt ist, so gewiß ist es auch, daß nur eine Hebung unserer maritimen Bedeutung ermöglicht, daß unser Volk seine culturgeschichtliche Bestimmung erfülle. Wie

diese Hebung aber auf das Kräftigste gefördert werden könne, daß, glaube ich, habe ich Ihnen in Kürze angedeutet; mögen die wenigen Worte, die mir Zeit und Umstände gestatteten, dazu beitragen, die ausgesprochenen Ueberzeugungen in unserer Nation zu verbreiten und Wurzel fassen zu lassen, dann ist Deutschlands Größe zur See nach einer naturgemäßen Richtung angebahnt, eine Richtung wie sie unjere Zeit und die Culturinteressen fordern.“ —

Der Redner schloß mit einem Ausdrucke seiner Freude und seines Dankes gegen das Freie Deutsche Hochstift, welches, indem es große Pläne erfasse und deren Verwirklichung in seine Hand nehme, dem Deutschen Volke einen wissenschaftlichen Einheitspunkt darbiete, in welchem die geistigen Kräfte der Nation sich zu vereintem Handeln sammeln können, und mit dem Wunsche, daß die Veranstaltung einer Deutschen Nordfahrt, wie auch die Gründung einer Deutschen Seewarte zu weiterer Betreibung und Förderung dem Freien Deutschen Hochstifte vertrauensvoll in die Hand gegeben werde. —

Der Vorsitzende hob die große Wichtigkeit der aus freiem Antriebe entsprungenen Thätigkeit eines der Aufgabe gewachsenen Mannes für die Erreichung der hohen von Herrn Dr. Neumayer aufgestellten Ziele hervor, und sprach den Wunsch aus, daß diesem ausgezeichneten und für den selbstgewählten großartigen Beruf so begeisterungsvoll wirkenden Stiftsgenossen allseitig die kräftigste Unterstützung zu Theil werden möge. — Zur Bekräftigung der Ansichten des Herrn Dr. Neumayer verliest derselbe übereinstimmende Ausprüche in Briefen zweier erprobten und vielerfahrenen Deutschen Seemänner.

Der K. Preuß. Corvetten-Capitän Reinh. Werner MrFDH. schreibt unterm 13. Juli 1865 von Danzig aus an Herrn Dr. Otto Volger:

„Es thut mir außerordentlich Leid, daß zwingende Umstände mich verhindern, der vom F. D. H. berufenen Versammlung beizuwohnen. — — — Ich bedauere dies um so mehr, als die Zwecke jener Versammlung die Verkörperung von Ideen anstreben, welche mich seit vielen Jahren schon erfüllt haben und denen ich durch That, Wort und Schrift Ausdruck zu geben versucht habe, soweit dies in meinen Kräften gestanden hat. Namentlich bin ich bestrebt gewesen, die Gründung einer wissenschaftlichen Deutschen Seewarte anzubahnen, da dieselbe für unser Deutsches Seewesen von tiefgreifendster Bedeutung sein würde. Ich habe zu diesem Zwecke die „Hansa“ in das Leben gerufen und es ist mir durch Unterstützung der Stettiner Kaufmannschaft gelungen, die von mir entworfenen Witterungs-Journale — zunächst zur genauen meteorologischen Erforschung unserer Deutschen Meere, der Nord- und Ostsee — bei unsern Seeleuten einzuführen und deren Interesse dafür zu gewinnen. Es war meine Absicht mit diesen Anfängen eine Basis für eine Deutsche Seewarte zu schaffen und sodann vor das Deutsche Publicum zu treten und zu deren Ausbau und Erweiterung aufzufordern. Mit großer Freude vernehme ich, daß ausgezeichnete Männer denselben Gedanken verfolgen und darf ich mich nun der Hoffnung hingeben, daß die Sache mit andern Kräften und Mitteln gefördert werden wird, als mir zu Gebote standen.“







Wollen Sie mir beiläufig sagen, weshalb Sie nicht  
für die Nordsee hinaus sind?

Wohl J. C. K. in der Stadt habe ich ganz wohl & bequemlich.  
Mir umsteht es nicht anstrengend, ja sogar, dass Österreich & Österreich  
in Wien für die Gesundheit der Seele arbeiten, jedoch: Wien,  
Jahres, hiesig, Tische etc. für einigermassen vordringlich. Aufpassen  
des Zinses, wie es über die meisten Jährer, nicht. nicht Millionen  
Kaufens. Bei der Nordsee hätte ich ja jenseit mit demselben und  
habe ein kleines Spiel in der im großen verpöhlten Maximilian  
und in Katholisch verpöhlten Thal nicht kleinen Spiel in  
Zukunft gebrannt werden.

in Pola

Im d. d. Oester. Kaiserreich Karl Wagner (in der Stadt) hat  
unvergleichlich für die Kunst & Kunst wie hiesig. Wien ist ist  
zu haben & für Kunst von einem Kaufmann, und Wien, ein ist ist  
auf die Wien in Wien des Wien Wien  
mit Wien etc. ist ist ist ist ist ist  
werden Wien. Wien ist ist ist ist ist  
wird ist ist ist ist ist ist

Je alles gut

He

Am 1. August 1871

J. P. Wagner

Wenn Sie mal von Wien Wien  
soll, ist ist ist ist ist ist

Albrecht von Roon an August Petermann; AHHVGG;  
wesentliche Passagen des Briefes siehe in Umschrift S. 48.

Hf. 23. 2b, 1865.

Berlin 21. 12. 65.

Ihre vorstehende gefällige Befehle Mit-  
theilung vom 18. d. M. dankend empfangend  
habe ich zu erwidern, daß das obige  
meine gute Vorhaben, allgemein die Befehle des  
Central. Comités vom 17. d. M. mit der  
Ihre meinseitig unter dem 17. d. M. ge-  
machte Entschlüsse nicht in meinem  
Interesse steht, insofern das Comité  
meinem sollte, daß die Begünstigung der  
des Expositen bereits entschieden ist.  
Ihre bei. Entschlüsse sind für mich  
unannehmlich; ich erwarte daher die  
Sachlage auf die Befehle nicht zu  
Sprecher. Obgleich ich nicht weiß, ob  
das für mein Interesse zu sein ist  
genau ist, daß ich nicht die Befehle  
von demselben Comités zu dem  
Befehl der Befehle des Expositen,

in Betracht komme die Einrichtung, die Stellung  
die Benennung der oder der Stoffe, der  
Körper und der Gussstücke, die sie überall  
möglich unentbehrlich sind u. s. w.  
angewandt sein. Sobald diese Punkte  
bei zu einer gewissen Festigkeit gelangt  
sein werden, beabsichtigt ich den H. Rath  
Meinens zu beiziehen in Betracht der  
mitverantwortlichen Seite der Expedition  
aufgefordert und auf die zu antworten  
Sich die Verantwortlichkeit beauftragt zu  
eröffnen. Da die finanzielle Lage  
jedemfalls respektvoll mitzubedenken sein  
muss bei der Festsetzung über die Antzahi  
besteht, so wird diese vorher gemüß  
vorangestellt werden müssen. Eine  
Mittheilung in offen gefälligem Sprache ist  
auf mich überlassen, über auf ein festes  
so der Sache ist sofort: es muss das  
Gewicht zeigen das von der Arbeit für in

John ...

John

John ...

John ...

Der Plan einer ersten deutschen Nordfahrt, den der preußische KKpt. Reinhold Werner am 2.11.1865 an den preußischen Kriegs- und Marineminister Albrecht von Roon schickte.

(GStA MB, Unterrichtsministerium, Rep. 76. Vc. Sekt. 1. Tit. 11, Vol 1 Blatt 43-48)

Seiner Exzellenz dem Königlichen Kriegs- und Marineminister Herrn  
Generalleutnant von Roon,  
Berlin

Eurer Exzellenz hochgeneigter Erlaubnis zufolge beehre ich mich im  
Nachstehenden den Plan zu der von mir projektierten Nordfahrt gehor-  
samst zu unterbreiten, indem ich ebenmäßig mir zu bemerken erlaube,  
daß derselbe in wissenschaftlicher Beziehung die Zustimmung des Pro-  
fessor Petermann in Gotha besitzt.

Der allgemeine Zweck der Nordfahrt ist in Erforschung der arctischen  
Centralregion, namentlich der Wasserstraße zwischen Spitzbergen und  
Nowaja Semlja, die Erreichung des Nordpols, Entdeckung des nördlichen  
Grönlands, geographische Festlegung und Erforschung des ostwärts von  
Spitzbergen gelegenen Gillislandes, Auffindung von Fischereigründen an  
den Küsten von Spitzbergen und von Lagern von fossilem Elfenbein an  
den neusibirischen Küsten. Alle diese einzelnen Punkte haben entweder  
für die Wissenschaft oder für die Volkswirtschaft eine so große Bedeu-  
tung, daß schon die Erreichung eines einzigen die Unternehmung

Seite 2

rechtfertigen und mit Erfolg krönen würde. Mein Plan eines Vordringens  
nach Norden unterscheidet sich von allen bisher ausgeführten und pro-  
jektierten Nordreisen der Engländer und Amerikaner hauptsächlich in  
der Wahl des Weges. Während jenen Nationen mit der einzigen Aus-  
nahme von Parry's Expedition, die am weitesten nach Norden vordrang,  
stets die Westseite von Grönland als Ausgangspunkt ihrer Polarreisen  
genommen haben, will ich versuchen, im Osten von Grönland resp.  
Spitzbergen nordwärts zu gehen. Während Jene sich in engen Wasser-  
straßen zwischen einem Archipel von Inseln und Halbinseln sich  
bewegten, die Thätigkeit dadurch in compacte Eismassen auf drei bis  
vier Sommermonate beschränkten, und die Hauptresultate ihrer For-  
schungen von Schlittenreisen erwarteten, beabsichtige ich nur zu Schiffe  
in jene Regionen vorzudringen, die nach den bisherigen Erfahrungen  
und wissenschaftlichen Hypothesen als ein offenes oder nur wenig von  
Land durchsetztes Meer angesehen werden.

Der Umstand, daß Parry im Norden von Spitzbergen auf  $82\frac{1}{2}^{\circ}$  Breite ein  
offenes Meer sah, soweit das Auge reichte, so wie sein Ausspruch, daß  
ein Schiff bis zu jener Breite hätte fahren können, ohne mit Eis auch nur  
in

Seite 3

Berührung zu kommen, läßt mich annehmen, daß die Wirkungen des Golfstromes sich ostwärts von Grönland sehr weit nördlich erstrecken, daß etwaiges Packeis an dieser Seite mit Hilfe der Dampfkraft nicht undurchdringlich ist und daß es wenigstens möglich sein wird, hier verhältnismäßig leicht eine höhere Breite zu erreichen, als dies Engländern und Amerikanern in den westlichen Gegenden bisher gelungen ist. Abgesehen von allem Anderen würde dies allein schon ein nationaler Triumph für uns sein.

Gelingt es uns bei diesen Versuchen die Ostküste von Grönland nach Norden zu verfolgen, so würde jeder Fußbreit neu entdecktes Land sein, ohne Rücksicht auf den Umstand, daß die Ausdehnung Grönlands nach Norden in einer Beziehung die wichtigste geographisch=topographische Frage der arctischen Central=Region bildet.

Gelingt es nicht, hier zu reüssiren, so würde ich dasselbe im Norden resp. im Osten von Spitzbergen versuchen und nord= oder ostwärts vordringen.

In Betreff der Jahreszeit sind für mich die Verhältnisse der Eisbildung und der Eisvertheilung maßgebend gewesen. Während bei den früheren Expeditionen die Monate Mai, Juni, Juli als die günstigsten betrachtet und vorzugweise zum Vordringen gegen den Pol benutzt wurden,

Seite 4

beabsichtige ich schon, mit Anfang März die Fahrt zu beginnen, von Mitte Mai bis Mitte Juli bei Spitzbergen resp. Gillisland still zu liegen, von da an aber wieder bis Mitte October die Fahrt aufzunehmen.

Die Gründe hierfür sind folgende:

Auf einem größeren offenem Meere, wie man es im Norden und Osten von Spitzbergen voraussetzen muß, bildet sich während des Winters keine feste zusammenhängende Eisdecke, sondern nur an den Küsten. Ich werde dasselbe daher in den Monaten verhältnismäßig eisfrei und fahrbereit finden, während welcher die Sonne noch nicht die Kraft besitzt, um das Küsteneis zu schmelzen, resp. mürbe zu machen und sich ablösen zu lassen. Diese Monate sind aber durchschnittlich März und April.

Dagegen darf man annehmen, daß von Mai an das Küsteneis sich infolge der Sommerwärme in Bewegung setzt und als Packeis oder Eisberge der Schifffahrt große Schwierigkeiten entgegensetzt.

Sollte es natürlich möglich sein, noch vor dem Maximum des Eistreibens in das eigentliche Polarmeer jenseits Spitzbergens zu gelangen und neues Land zu erreichen, so würde sehr viel gewonnen sein und ich könnte in der Höhe des Sommers in der neu entdeckten Region Detailforschungen anstellen, so wie mit größerer

Seite 5

Bestimmtheit zurückfahren, ehe es zu spät im Jahre wird.

Mitte Juli bis Mitte October dürfen als die drei günstigsten Monate für die Schifffahrt des arctischen Meeres angesehen werden, weil sie die eisfreiesten sind, die Sommerhitze das meiste Eis geschmolzen und vertrieben, neues Wintereis sich dagegen noch nicht gebildet hat. Ich werde deshalb die Chance haben, so weit nördlich zu kommen, wie es mit Schiffen irgend möglich ist, während die Frühjahrsmonate zur Recognoscirung, Mai bis Juli aber eventuell zur Aufnahme und Erforschung von Gillis- oder anderen neu entdeckten Lande verwendet und so die ganze Expedition auf das beste ausgenutzt wird. Die Dauer der letzteren habe ich nach meinem Plan auf die acht Monate vom 1. März bis 1. November festgestellt. Eine Überwinterung des oder der Schiffe beabsichtige ich nicht, noch ist sie vorauszusetzen. Von sämtlichen Expeditionen in den Meeren bei Spitzbergen hat keine einzige zu überwintern gebraucht und haben Überwinterungen lediglich in dem Inselgewirr auf der amerikanischen Seite stattgefunden.

Während dies die allgemeinen Gesichtspunkte der projectierten Nordfahrt sind, beehre

Seite 6

ich mich in der Anlage noch gehorsamst die Übersetzung eines Vortrages von Kapitän Richards in einer Sitzung der geographischen Gesellschaft in London so wie ein Schreiben des russischen Admirals Lütke an Professor Petermann beizufügen. Capitain Richards ist Hydrograph der englischen Admiralität, selbst ein arktischer Forscher und Polarfahrer und eine anerkannte Autorität, Admiral Lütke aber der einzig lebende Mann, welcher über das Spitzbergen Meer ein competentes Urtheil fällen kann.

Wie Eure Exezellenz aus dieser Anlage hochgeneigt ersehen wollen, sprechen sich beide entschieden für eine Nordfahrt via Spitzbergen als die einzige Route aus, welche Aussicht auf Erfolg habe. In Betreff der Ausführung des Vorhabens erlaube ich mir ganz gehorsamst folgendes zu bemerken.

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die bisherigen Polar-Expeditionen, abgesehen von den Einflüssen des ungünstigen Weges, der dafür gewählt wurde, hauptsächlich deswegen so geringe Erfolge gehabt haben, weil ihnen keine Dampfkraft zu Gebote stand.

Der sprechendste Beweis hierfür ist wohl die dreimonatliche Sommerreise des Capitain Inglefield mit einer kleinen Dampf Yacht von nur 18 Pferdekraft, mit der er weiter nach Norden gelangte, als

Seite 7

alle mehrjährigen Expeditionen mit Segelschiffen vorher. Dampfschiffe müssen, wenn sie längere Zeit Kohlen mit sich führen können, nicht allein ungleich viel mehr leisten als Segelschiffe, sondern sie schließen auch die Gefahr des unfreiwilligen Überwinterns aus. Demgemäß halte ich es für erforderlich, eine solche Expedition nur mit Dampfschiffen oder wenigstens mit einem derselben zu unternehmen. Da indessen die Maschine Zufälligkeiten unterworfen sind\* und Beschädigungen erleiden kann, die sich an Bord nicht repariren lassen, so muß gleichzeitig noch eine entsprechende Segelkraft auf den Expeditionsschiffen vorhanden sein, auf die man sich verlassen kann. Nach meiner Ansicht ist es ausreichend, wenn das betreffende Schiff im Stande ist, für 30- 35 Tage beständigen Dampfens Kohlen an Bord zu nehmen. Mein Plan geht dahin, zunächst nach Hammerfest zu gehen, dort die für jene Zeitdauer nöthigen Kohlen aufzufüllen, gegen den 15. März die erste Recognoscirungsfahrt zu beginnen, mit Hilfe der Segel jeden günstigen Wind zu benutzen, sonst aber beständig zu dampfen und gegen Ende April nach Hammerfest zur abermaligen Kohlenauffüllung zurückzukehren. In dieser Zeit würde ich mit durchschnittlich 6 Knoten Fahrt allein unter

Seite 8

Dampf 1250 Meilen zurücklegen können. Rechnet man während dem auch nur auf 10 Tage guten Wind, so würden noch 360 Meilen dazu treten und mit dieser Entfernung wenigstens die Grenzen des festen Eises im ganzen Polarmeer festgestellt werden können. (Hier ist von deutschen Landmeilen die Rede. Die entsprechenden Entfernungen in Seemeilen siehe unten unter \*\*, rak) Sind aber zwei Schiffe vorhanden, welche nach verschiedenen Richtungen operiren, so würde diese erste Tour schon nothwendiger Weise über die Gestalt und Beschaffenheit des Polarbeckens gewichtigen Aufschluß geben müssen. Da es nicht ausbleiben kann, daß die betreffenden Fahrzeuge sich öfter einen Weg durch das Eis bahnen müssen oder mit demselben in unsanfte Berührung kommen, so muß ihre Bauart, namentlich aber ihr Bug gut verstärkt sein. Eisen als Material der Schiffe halte ich aus verschiedenen Gründen nicht für gut. Die dazu verwendeten dünnen Platten leisten etwaigen Eisstößen nicht so beträchtlichen Widerstand wie Holz und Schäden lassen sich schwer oder nicht repariren. Sodann ist Eisen ein zu guter Wärmeleiter bei der großen zu erwartenden Kälte und endlich übt es einen zu sehr störenden Einfluß auf die magnetischen Beobachtungen, welche ein Hauptobjekt der Forschungen bilden werden.

Seite 9

Wenngleich Kauffahrthei=Schraubendampfer wegen ihrer kleinen Maschine und ihres größeren Laderaumes für Kohlen sich in einer Beziehung daher besser für die Fahrt eignen würden als Kriegsdampfer, so ist andererseits ihre Segelkraft sehr gering und sie sind sämtlich von dünnem Eisen erbaut. Nach den von mir eingegangenen Erkundigungen dürfte es schwer halten, jetzt überhaupt in Europa einen passenden hölzernen Schraubendampfer der Handelsmarine aufzutreiben.

Dagegen halte ich Sr. Majestät Dampfcorvette Medusa für ein Schiff, daß sich ohne zu großen Kostenaufwand für die vorliegenden Zwecke herichten läßt und den Anforderungen entsprechen wird. Nach einer bezüglichen Benachrichtigung des Oberwerftdirectors Corvetten Capitain Schelle beträgt der tägliche Kohlenverbrauch des Schiffes bei einer Fahrt von 5-6 Knoten 7 Tons und kann es ohne bauliche Veränderungen außer der Wegnahme oder Einrichtung von Querwänden für nahe 30 Tage Kohlen nehmen. Ich würde jedoch bei dem Fortgang von Hammerfest alle disponiblen Räume auch das ganze Oberdeck noch voll Kohlen stauen und dadurch noch für wenigstens 10 Tage länger dampfen können. Als Besatzung halte ich 70 Köpfe inclusive des

Seite 10

Maschinenpersonals und der Naturforscher für ausreichend. Alles artilleristische Material ist zurückzulassen und dies so wie die Reduktion der Mannschaft würde genügend Raum für die Kohlen schaffen, auf die es hauptsächlich ankommt.

Theilweise zur Verstärkung des Schiffes theils um ihm Schutz gegen das Einschneiden des Eises und größere Bauchigkeit zum Durchdringen des letzteren zu geben, halte ich es für erforderlich, daß der Vorsteven eine scharfe eiserne Bedeckung erhält und die ganze Wasserlinie mit  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  zölligen eisernen galvanisirten Platten gepanzert wird.

In Bezug auf die Besatzung dürfte es sich empfehlen nur Freiwillige zu nehmen und die Zulassung zur Wahl auch auf die Handelsmarine auszuweiten. Nach den an mich ergangenen Anfragen darf man annehmen, daß bei einem desfallsigen Aufrufe die Elite der ganzen deutschen Seemannschaft sich zur Theilnahme drängen und wohl nie ein Schiff mit tüchtigerer und intelligenterer Besatzung in See gehen würde, als die Medusa zur ersten deutschen Nordfahrt.

Eure Exzellenz bitte ich demnach ganz gehorsamst, die letztgenannte Corvette hochgeneigtest zu der von mir beabsichtigten Polarexpedition zur Disposition

Seite 11

stellen und bei seiner Majestät dafür werben zu wollen, daß mir die Führung des Schiffes übertragen werde.

Mich treibt wahres Interesse für unsere vaterländische Marine und Patriotismus zu dieser gehorsamsten Bitte. Ich habe die Überzeugung, daß deutsche Seeleute auf diesem Felde eben so viel und mehr leisten werden, als andere Nationen; ich traue mir selbst die geistige und physische Kraft zu, um das Vertrauen, welches mir durch die Leitung einer solchen Expedition übertragen werden würde, zu rechtfertigen und jedenfalls würde der Gedanke, damit meinem Vaterlande einen Dienst zu leisten und der preußischen Marine einen würdigen Platz unter allen seefahrenden Völkern zu erobern mich anspornen, mein Äußerstes zu leisten und Erfolge zu erzielen.

Schließlich erlaube ich mir noch ganz gehorsamst zu bemerken, daß am 24. October die geographische Gesellschaft in Wien einen vom Handelsminister von Wüllerstorff warm befürworteten Antrag an die kaiserliche Regierung gestellt hat, ein österreichisches Kriegsdampfschiff zum Frühjahr auf eine Nordfahrt zu entsenden.

An Bord Sr. Maj. Schiff Gefion  
Rhede von Sonderburg den 2. Novbr. 1865  
Werner  
Corvetten-Capitain

\* Das Wort "sind" wurde von originaler Hand nachgetragen, ist aber offenbar an dieser Stelle nicht sinnvoll.

\*\*

1.250 deutsche geographische Meilen= 9.275 km= 5.008 sm

360 deutsche geographische Meilen= 2.671 km= 1.442 sm

1 Seemeile, sm, nm, (mittlere Bogenminute der Erdmeridians)= 1.852 m

1 deutsche geographische Meile= 7.420,44 m

Von Otto Volger verfaßter Aufruf.  
(PGM, 1866, S. 148; die Namensliste wird auf S. 149 fortgesetzt.)

„Deutsche Männer und Frauen!

„Der auf Veranlassung des Freien Deutschen Hochstiftes für Wissenschaften, Künste und allgemeine Bildung von der Ersten Versammlung Deutscher Meister und Freunde der Erdkunde zu Frankfurt a. M. im Sommer vorigen Jahres beschlossene Plan,

durch eine Deutsche Nordfahrt die noch unbekanntem Gebiete des Eismeer zu erforschen und dadurch den Schlüssel zu den wichtigsten, die Gegenwart beschäftigenden Räthseln der Erdkunde und der Wetterlehre zum Nutzen der Wissenschaft, der Seefahrt, des Handels und des Landbaues zu suchen,

hat bei allen Deutschen grossen Anklang gefunden. Jeder hat gefühlt, dass der Unternehmungsgest bei unserem Volke, besonders unseren Seefahrern, wieder rege werden muss, wenn Deutschland auch auf den Meeren wieder diejenige Bedeutung erlangen soll, welche ihm gebührt. Lasst uns unseren braven Seemännern (den besten der ganzen Erde!), lasst uns unseren gediegenen Forschern (den opferwilligsten aller Völker!) eine Gelegenheit geben, sich zu erproben, damit wir Alle in dem Stolze auf sie unser Vaterland erhöhen!

„Wohl hat man auch zur Verwirklichung dieses Planes wieder nach Deutscher Art zuerst das Vorangehen einzelner Regierungen erwarten wollen. Darüber ist kostbare Zeit vergeblich verloren gegangen. **Aber ein thatkräftiges Volk handelt selber!** Wohlan, lasst uns handeln!

„Sollen wir es glauben, dass Deutsche Regierungen sich dormalen, wie uns die Zeitungen berichten, mit Kriegsplänen und Rüstungen beschäftigen, um Deutsche gegen Deutsche zu Felde zu führen? — Deutsche Männer und Frauen! Das Deutsche Volk will von solchem Kriege Nichts wissen. Wo man das Recht nicht bricht, da ist kein Grund zum Kriege; wir werden Frieden behalten. Auf denn, lasst uns unsere Volkseinigkeit und unseren festen Willen gerade jetzt zu erkennen geben, indem wir, Deutsche aller Lande, zusammenwirken zu einem gemeinsamen, unserem ganzen Volke zu Frommen und Freude reichenden Werke des Friedens, des Unternehmungsgestes, der Wissenschaft! Spende Jeder seine Gabe, damit die Deutsche Nordfahrt noch in diesem Jahre zur sicheren Ausführung wenigstens bestens vorbereitet werden kann und nicht zum Spott- und Stichworte anderer Nationen gegen unsere seefahrenden Brüder werde! Kühne, erfahrene Seeleute von der Adria, von der Nordsee und von der Ostsee, entschlossene, des Deutschen Namens würdige Männer der Wissenschaft harren mit Ungeduld, dass wir sie in den Dienst des Vaterlandes berufen. Wir brauchen 200.000 Thaler, um die nöthigen Schiffe bauen und mit gutem Gewissen diesen Ruf ergehen lassen zu können, denn mit unzulänglichen Mitteln werden

wir unsere Brüder nicht in die eisigen Wintermeere senden wollen. Auf denn, lasst uns diese Mittel schleunigst beschaffen! Einen Thaler widme Jeder dem schönen Werke; einen Thaler opfert Jeder gern, auch wenn der Erwerb sauer wird. Die Unterzeichneten, Mitglieder des Deutschen Nordfahrt-Ausschusses und weiter hinzugetretene Deutsch gesinnte Männer, sind bereit, diese Beiträge zu sammeln und unter dem Beirathe der gründlichsten und tüchtigsten Fachmänner aus allen Deutschen Ländern das Unternehmen in gewissenhafter würdiger Weise ins Werk zu setzen.

„Wir bitten andere zustimmende Männer, Orts-Ausschüsse zu bilden überall, wo Deutsche wohnen, sich diesem Aufrufe anzuschliessen, denselben kräftigst zu verbreiten und mit uns in Verbindung zu treten.

„Für vollständige öffentliche Abrechnung und Berichterstattung über den Verlauf des Unternehmens verbürgt sich die Verwaltung des Freien Deutschen Hochstiftes in Frankfurt a. M.“

Eigenhändig unterzeichnet:

Altona in Schleswig-Holstein: Dr. med. H. P. D. Reichenbach, Arzt.  
Aurich in Ost-Friesland: Dr. phil. G. Tepe, Oberlehrer.  
Bamberg in Franken: Dr. med. Wildberger, Hofrath.  
Bayreuth in Franken: Georg Kolb, Fabrikbesitzer.  
Berlin: Dr. phil. Otto Kersten (von Altenburg).  
Bremen: J. G. Kohl, Stadtbibliothekar.  
Brieg in Schlesien: Dr. med. Basset, Arzt, Stadtverordneten-Vorsteher.  
Darmstadt: Dr. med. Ludw. Büchner, Arzt; Dr. phil. C. v. Gerstenberg, Schriftsteller und Geograph.  
Deidesheim in der Rheinpfalz: Dr. med. C. H. Schultz-Bipontinus, Adjunkt der Kais. L.-C. Deutschen Akademie der Naturforscher.  
Diessenhofen in der Schweiz: Georg Fein.  
Diez in Nassau: Dr. med. Santius, Medizinalrath.  
Dresden: Dr. phil. Alex. Ziegler, Hofrath.  
Eckernförde in Schleswig-Holstein: Dr. med. Lüders, Arzt.  
Elsbeth in Oldenburg: W. J. A. v. Freeden, Rektor der Grossherzoglich. Navigations-Schule.  
Emden in Ost-Friesland: Dr. phil. M. A. F. Prestel, Direktor der Naturforschenden Gesellschaft.  
Frankenthal in der Rheinpfalz: Dr. phil. Georg Neumayer (vormals Direktor des Observatoriums zu Melbourne in Australien).  
Frankfurt a. M.: Verwaltung des Freien Deutschen Hochstiftes im Goethe-Hause.  
Freiburg im Breisgau: Dr. phil. J. Müller, Professor; Dr. phil. L. Oettinger, Hofrath und Professor.  
Freudenberg in Westphalen: Dr. phil. H. S. G. Kuhale, Apotheker.  
Göttingen: Dr. jur. H. A. Zacharia, Staatsrath und Professor.  
Grabow bei Stettin: A. Seydell, Schiffsbaumeister.  
Halle a. d. S.: Dr. phil. Otto Ule.  
Hamburg: „Hansa“, Zeitschrift für Deutsches Seewesen; J. P. A. Reichenbach, Sprachgelehrter; Gerad Schuirmann, Vorsteher der Deutschen Seemannsschule; Georg Thaulow, Vorsteher der Deutschen Seemannsschule.  
Hanau: Wilh. Diez, Direktor der Handelsschule; Carl v. Sodenstern, Obergerichts-Sekretär.  
Helmstedt im Braunschweigischen: Th. Cunze, Gymnasial-Direktor.  
Jever in Oldenburg: Ant. Klusmann, Reallehrer; C. Hullmann, Lehrer der Mathematik und Physik.  
Karlsruhe in Baden: Dr. med. Jos. Frick, Oberschulrath.  
Kiel in Schleswig-Holstein: K. Ph. Francke, Geh. Staatsrath.  
Krakau in Galizien: Dr. med. Ant. Bryk, Professor; Dr. phil. Ant. Wachholz, Professor.  
Kron-Weissenburg (Wissembourg) im Elsass: Dr. phil. F. Schultz, Akademiker und Naturforscher.  
Leipzig: Dr. med. J. Victor Carus, Professor; Dr. phil. Henry Lange, Geograph.

Letzte Seite des Briefes, den das preußische Staatsministerium am 28. Februar 1866 an König Wilhelm richtete, wobei es sich um eine für den König vorformulierte Ordre an das Staatsministerium handelt. Diese Tatsache begründet den Eintrag "An das Staatsministerium" unten links neben den Unterschriften der Minister (GStA MB).

*Die Königl. Preussische Regierung  
in Berlin  
den 28. Februar 1866*

*Die Königl. Preussische Regierung  
in Berlin  
den 28. Februar 1866*

Brief der Königlichen Akademie der Wissenschaften vom 20. April 1866  
betreffend Prüfung und Begutachtung der Polarforschung an den  
preußischen Kultusminister Dr. von Mühlner

GStA MB, Unterrichtsministerium, Rep. 76 Vc. Sekt. 1. Tit. 11, Vol. 1 Blatt  
36-42)

Eur. Exellenz haben unter dem 27. März d.J. die ehrerbietig unterzeichnete Königliche Akademie der Wissenschaften aufgefordert, das von dem Dr. A. Petermann in Gotha angeregte Projekt einer Entdeckungsreise in das nördliche Polarmeer hinsichtlich der dabei zu verfolgenden wissenschaftlichen Interessen zu begutachten und derselben zu diesem Behufe vier Druckhefte, ein Schreiben des Corvetten Capitains Werner an den Herrn Marineminister, die Protokolle der für diese Angelegenheit niedergesetzten Commission vom 24. Januar d.J. zugehen lassen, welche Drucksachen und Schriftstücke hiermit zurück erfolgen.

Eur. Exellenz haben dabei ausgesprochen, daß auf beschleunigte Berichterstattung besonderer Werth gelegt werde. Die Akademie hat deshalb ihre Beratungen so sehr beeilt als es die Bedeutung des Gegenstandes verstattete. Nachdem der von Eur. Exellenz übersandten Schriften die zunächst

Seite 2

sachverständigen Mitgliedern der Akademie zur Einsicht und Prüfung waren zugestellt worden, hat die physikalisch-naturwissenschaftliche Klasse mit Zuziehung des Dr. Kiepert, der in der Akademie das Fach der Geographie vertritt, die Angelegenheit in zwei außerordentlichen Sitzungen berathen. Die Protokolle dieser Sitzungen und die eingegangenen schriftlichen Auslassungen mehrer Mitglieder der Akademie sind dann der Akademie in einer Gesamtsitzung vorgelegt und danach Beschluß gefaßt worden. Die Akademie erlaubt sich nun Eur. Exellenz das Ergebnis dieser wiederholten Beratungen in dem Folgendem ehrerbietig vorzulegen.

Wenn die Akademie der hohen Staatsregierung eine große Unternehmung vorschlagen sollte, von der es sich hoffen ließe, daß sie bedeutenden Aufwand durch wichtige Bereicherung der Naturwissenschaften und der Geographie vergüten würde, so möchte sie doch Bedenken tragen gerade eine Erkundungsreise in das nördliche Polarmeer vorzugsweise zu empfehlen. Sie würde andere Unternehmungen zu nennen haben, die für gleichen oder geringeren

Seite 3

Aufwand einen großen wissenschaftlichen Ertrag mit mehr Sicherheit erwarten lassen. Dennoch würde die Akademie auch eine Entdeckungsreise in das nördliche Polarmeer als ein Unternehmen von hoher

Wichtigkeit empfehlen, wenn ihr der Plan derselben als ein nach den Forderungen der Wissenschaft wohlbemessener erschiene. Nach den der Akademie zugesendeten Vorlagen ist bei der beabsichtigten Entdeckungsreise eine Überwinterung nicht in bestimmte Aussicht genommen, es scheint sich vielmehr dieselbe auf eine fünf oder sechs Monate umfassende Recognoscierungsfahrt beschränken zu sollen. Auch durch eine solche Fahrt können wohl einige neue Küstenstrecken und Inseln entdeckt werden, nicht aber läßt sich ein für die Geographie so bedeutendes Ergebnis hoffen, daß in dieser Beziehung der wissenschaftliche Gewinn in angemessenem Verhältnisse zu den Kosten der Fahrt stehen würden. Eine für die Geographie wirklich ergebnisreiche Durchforschung des arktischen Meeresbeckens muß verbunden sein mit der möglichst weit

Seite 4

auf Landwegen fortgesetzten Untersuchungen der Formation neu entdeckter Küstengebiete; sie ist nur denkbar als Ausführung lange fortgesetzter Rüstung und Vorbereitung; sie ist mit nur Einem\* Schiffe nicht durchzuführen.

Auch der Physik der Erde verspricht die in Aussicht gestellte Recognoscierungsfahrt nicht eine wesentliche und genügende Ausfüllung der Lücken, welche die bisherigen Entdeckungen in das nördliche Polarmeer übrig gelassen haben. Die wissenschaftliche Ausbeute dieser Expeditionen ist bedeutend und, wenn man bedenkt unter welchen Mühsalen sie gewonnen wurde, bewunderungswürdig. Sie ist aber wesentlich durch häufige, an verschiedenen Stellen ausgeführte Überwinterungen gewonnen worden.

Bei allen diesen Reisen hat es sich gezeigt, daß für die Klimatologie sichere Ergebnisse nur durch Beobachtungen zu erlangen sind, die bei längerem wo möglich jährigem Verweilen an bestimmten Stellen vorgenommen werden, daß hingegen wegen der ganz verschiedenen Bewegungen des Eises in verschiedenen Jahren das in dem einem Jahre

Seite 5

auf dem Meere Ermittelte auf ein anderes Jahr keinen Schluß gestattet, da was jetzt sich als offene Stelle zeigt in einem anderen Jahre mit undurchdringlichen Eismassen gefüllt sein kann. Die bei diesen Reisen angestellten meteorologischen Beobachtungen haben gezeigt, daß so wenig der magnetische Pol mit dem Drehungspole zusammenfällt, ebensowenig an diesem die niedrigste Wärme zu suchen ist. Sie haben ferner gelehrt, daß die Gestalt der Linien gleicher Wärme vom Winter zum Sommer hier eine vollkommen andere wird. Hier sind aber noch Lücken unausgefüllt geblieben.

Auf der amerikanischen Seite sind die Winterisothermen gut festgestellt, weil die Schiffe fest eingefroren waren, für die Sommermonate dagegen zeigen sich überall Lücken, weil auf diese die Schlittenexpeditionen fallen. In dem nordatlantischen Ocean fallen hingegen die Lücken auf den Winter, weil mehrfacher Überwinterungen auf Spitzbergen ungeachtet keine einzige den Winter hindurch fortgesetzte Beobachtungsreihe vorliegt, während für die Sommermonate Scoresby vierzehnjährige Data für das grönländische Meer geliefert hat. Eine Überwinterung

Seite 6

in diesem Theile des Polarbeckens in hoher Breite würde daher der Klimatologie erheblichen Gewinn bringen, eine Sommerfahrt dagegen, worauf sich wie es scheint die beabsichtigte Fahrt beschränken soll, kann nach dem Urtheile der Akademie in dieser Beziehung nur sehr geringen Nutzen gewähren.

Daß nur eine etwa fünf oder sechs Monate umfassende Recognoscierungsfahrt in Aussicht genommen ist, scheint auch daraus hervorzugehen, daß ohne näheres Eingehen auf die wissenschaftlichen Zwecke, welche bisher durch Polarexpeditionen erreicht werden sollten, nur hervorgehoben wird, daß man von weiten Strecken noch nicht wisse, ob sie Wasser Eis oder Land seien. Hauptzweck der beabsichtigten Fahrt scheint also die Untersuchung einiger wegen des Eises bisher nur aus der Ferne wahrgenommenen Inseln, wie Giles-Land, oder die Fortsetzung der von Scoresby bis zum 75. Grade durchgeführten Küstenaufnahmen Ostgrönland zu sein.

Welche Beobachtungen zu machen hierbei wünschenwerth sei, läßt sich erst dann genau bestimmen wenn die zu nehmende Richtung der Reise feststeht; Die Bestimmung der nöthigen Apparate hängt wesentlich

Seite 7

davon ab, ob eine Überwinterung stattfinden soll oder nicht. Für die von Hern Petermann vorgeschlagene Küste östlich von Spitzbergen hat sich der Admiral Lütke erklärt, gegen dieselben haben sich Dunir und Nordenskiöld, die eben von Spitzbergen zurückgekehrt sind, nach ihren eigenen Erfahrungen und den Aussagen der Wallfischfänger mit gewichtigen Gründen und mit noch größerer Entschiedenheit ausgesprochenen (Explanatory Remarks in den Illustrations of a Map of Spitzbergen S. 21 und 23) als es schon im Jahre 1852 der berühmte arktische Seefahrer Beechy gethan hatte, besonders gegen die für diese Fahrt vorgeschlagene Zeit des Frühlings. Die Akademie hat aus den ihr mitgetheilten Verhandlungen nicht ersehen ob jener Vorschlag aufgegeben und, wenn dies der Fall, welche Route beschritten ist.

So unbestimmten Vorlagen gegenüber vermag die Akademie es nicht die Aufgaben bis ins Einzelne scharf zu bestimmen, deren Lösung zu erwarten sein möchte.

Wünschenswerth in Beziehung auf physikalische Wissenschaft sind Untersuchungen der Wärmeverhältnisse des Meerwassers, seines Salzgehaltes und seiner

Seite 8

Dichtigkeit, ferner Sondierungen und bei Landungen Untersuchungen des Verhaltens des Bodens, und endlich, unter Voraussetzung möglichst genauer geographischer Ortsbestimmungen, Beobachtungen der Insolation, wo möglich auf pyrheliometrischen Wege. (Messung des Strahlungsflusses der Sonne, im übrigen müßte es richtig heißen pyr- oder pyroheliometrisch, rak)

Durch Forchhammers Untersuchungen (1864, rak) über den Salzgehalt des Meeres wird es wahrscheinlich, daß der ausführende Strom, der an der Grönländischen Küste herabkommt, der umgebogene Golfstrom sei. (Mit "ausführendem Strom" ist hier vermutlich nicht der Ostgrönlandstrom als ganzes gemeint, sondern dessen östlicher Teil, rak) Ob sich dies so verhalte, und in wie hoher Breite diese Umbiegung stattfinde, wäre die würdige Aufgabe einer Untersuchung. Ungeachtet des plötzlichen Sprunges in der Wärmevertheilung bei Nowaja Semlja ist behauptet, ja chartographisch dargestellt worden, daß der Golfstrom sich in das sibirische Eismeer bis in die Nähe der Beringstraße erstrecke und daß sein nachweisbarer Einfluß an der Westküste von Spitzbergen wie in einer Sackgasse endige. Dies würde eine Bifurcation (Gabelung des Stromes, rak) des Stromes voraussetzen. Da aber die Wirkungen derselben in den verschiedenen Abschnitten des Jahres in sehr ungleicher Weise, im Winter viel deutlicher als im Sommer hervortreten, so zeigt sich auch

Seite 9

in dieser Beziehung, daß von einer bloßen Recognoscierungsfahrt wenig zu erwarten ist. Eine genügende Untersuchung des sibirischen (vermutlich sibirischen, rak) Beckens erfordert Überwinterung.

Physikalische Apparate, besonders die bei Forschungen auf dem Gebiete des Erdmagnetismus nöthigen, das, wie geltend gemacht wird, bei der angeregten Expedition mit umfaßt werden soll, verlangen um Sicherheit zu gewähren, und die Wissenschaft vor Täuschungen zu bewahren eine längere Zeit, in der die Unveränderlichkeit der Instrumente oder die nöthigen Correcturelemente bestimmt werden müssen; verlässige Beobachter bilden sich in der Regel erst durch Einübung in den Gebrauch der Apparate. In dieser Hinsicht scheint es unmöglich in kurzer Zeit die wissenschaftlichen Vorbereitungen für eine solche Expedition zu treffen.

Für die Zoologie, die Botanik und die Geologie kann unter glücklichen Umständen vielleicht auch eine kurze Recognoscierungsfahrt dankenswerthen Gewinn bringen. Die Akademie hat die Aufgaben berathen, welche in die den Beziehungen

Seite 10

zu stellen wären, auch sind von mehreren ihrer Mitglieder Naturforscher empfohlen worden, welche dabei in Vorschlag zu bringen wären. Aber auch hier ist der Akademie durch die Unbestimmtheit der Vorlage verhindert schon jetzt ihre Vorschläge schärfer zu bezeichnen. Richtung Umfang und Zahl der Aufgaben ist durch die Zahl der die Expedition begleitenden Naturforscher, das Gelingen ihrer Bemühungen wesentlich durch ihre festbestimmte Stellung bedingt. Bei mehr als einer Entdeckungsreise in ferne Meere ist der naturwissenschaftliche Ertrag deshalb ein sehr beschränkter gewesen, weil die Beobachtungen, Untersuchungen und Sammlungen der Naturforscher überall anderen Zwecken nachstehen mußten. Es ist in der Vorlage nicht ausgesprochen, daß die beabsichtigte Reise vorzüglich um physikalischer und naturwissenschaftlicher Forschung willen unternommen werde. Ob aber gelegentlich einer wesentlich wegen geographischer Recognoscierung unternommenen Fahrt für Zoologie, Botanik, Geologie so bedeutende Bereicherung gewonnen werden könne, daß sie

Seite 11

in richtigem Verhältnisse zu den aufgewendeten Kosten stehe, scheint zweifelhaft.

Die wichtigsten Aufgaben der genannten Wissenschaften, welche bei einer Fahrt in das nördliche Polarmeer ins Auge zu fassen sind, lassen sich im Allgemeinen leicht bezeichnen. Durch Untersuchung der Nahrungsstoffe, welche das Leben der Seethiere bedingen, ist eine empfindliche Lücke der Naturkenntnis zu füllen. Sammlungen von Proben des Meeresschlammes und Meeresbodens, der erdigen und schlammigen Überzüge des von Eis entblößten Festlandes ferner des Eises und Schnees würde die Kenntnis des kleinsten Lebens bereichern.

Verwandte Untersuchungen sind die des Meeresleuchtens, das neuere Forschungen als durch mikroskopisch kleine organische Körper bewirkt festgestellt haben, sowie des mikroskopischen Lebens das in dem treibenden Packeise gefunden wird. Ebenso leicht ist es anzugeben, auf welche Gegenstände sich die Aufmerksamkeit des Botanikers, des Mineralogen, des Paläontologen vorzüglich richten müßte. Aber eine bestimmtere Beziehung der einzelnen Aufgaben

Seite 12

und der dazu nöthigen Apparate ist von bestimmter Kenntniß des Umfanges abhängig, der bei der beabsichtigten Expedition der Naturforschung eingeräumt wird, und der Zahl der Naturforscher, welche bei der Unternehmung angestellt werden sollen.

Die Akademie bedarf daher zu schärfer bestimmten Vorschlägen näherer Auskunft. Es ist ihr zu wissen nützlich.

1. was für ein Schiff oder was für Schiffe für die Expedition bestimmt sind;
2. welche Richtung der Fahrt festgesetzt ist;
3. wann die Fahrt beginnen soll und, was damit zusammenhängt, ob eine Überwinterung beabsichtigt wird;
4. welche Mittel zur Verfolgung wissenschaftlicher Zwecke disponibel sind;
5. wie viele Naturforscher mitgenommen werden können.

Die Akademie, welche ungeachtet der Bedenken die sie hinsichtlich des wissenschaftlichen Ertrages einer kurzen Recognoscierung des nördlichen Polarmeeres hegt, die Fürsorge der hohen

Seite 13

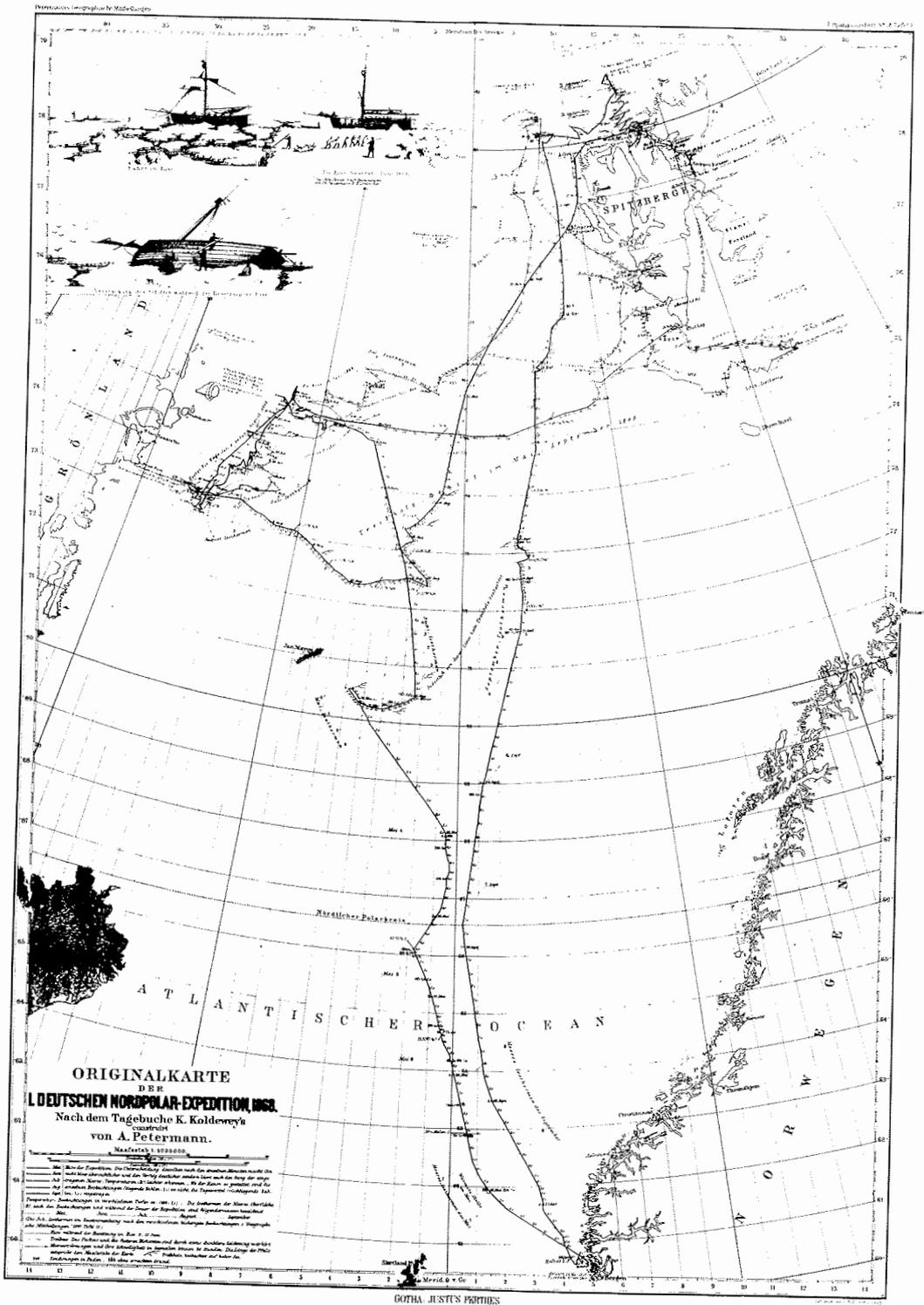
Staatsregierung auch in der Berücksichtigung des angeregten Unternehmens erkennt, hat eingehendere Vorschläge und Anweisungen vorbereitet und wir dieselben Eur. Excellenz vorzulegen nicht verfehlen, wenn sie über diese Punkte, welche eine genauere und in das Einzelne eingehende Begutachtung bedingen, hinreichende Auskunft erhält.

Berlin, den 20<sup>ten</sup> April 1866

Die königliche Akademie der Wissenschaften  
Haupt Ehrenberg Trendelenburg Kummer

\* Von dem Wort "Einem" ist nur "Ei..." sicher.

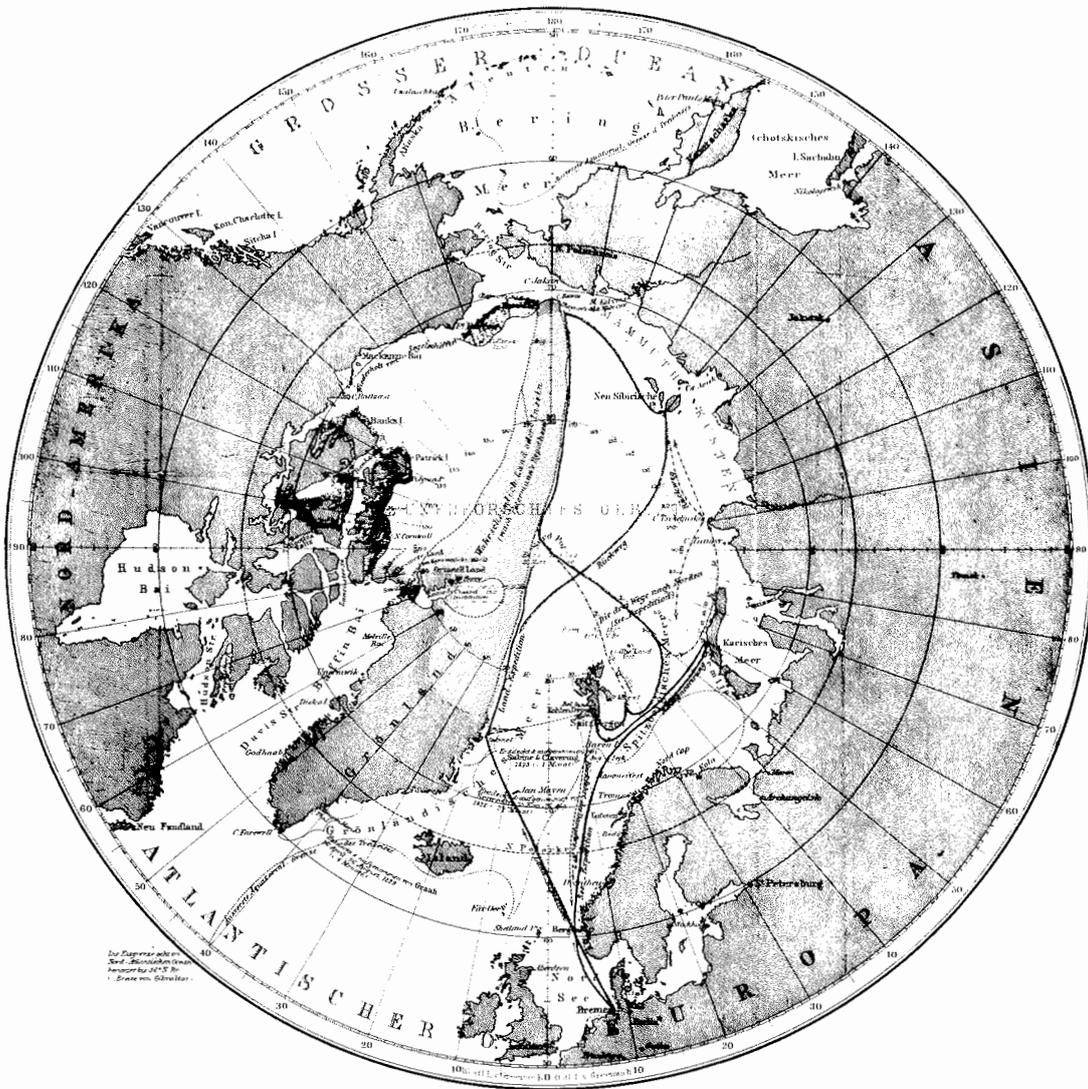




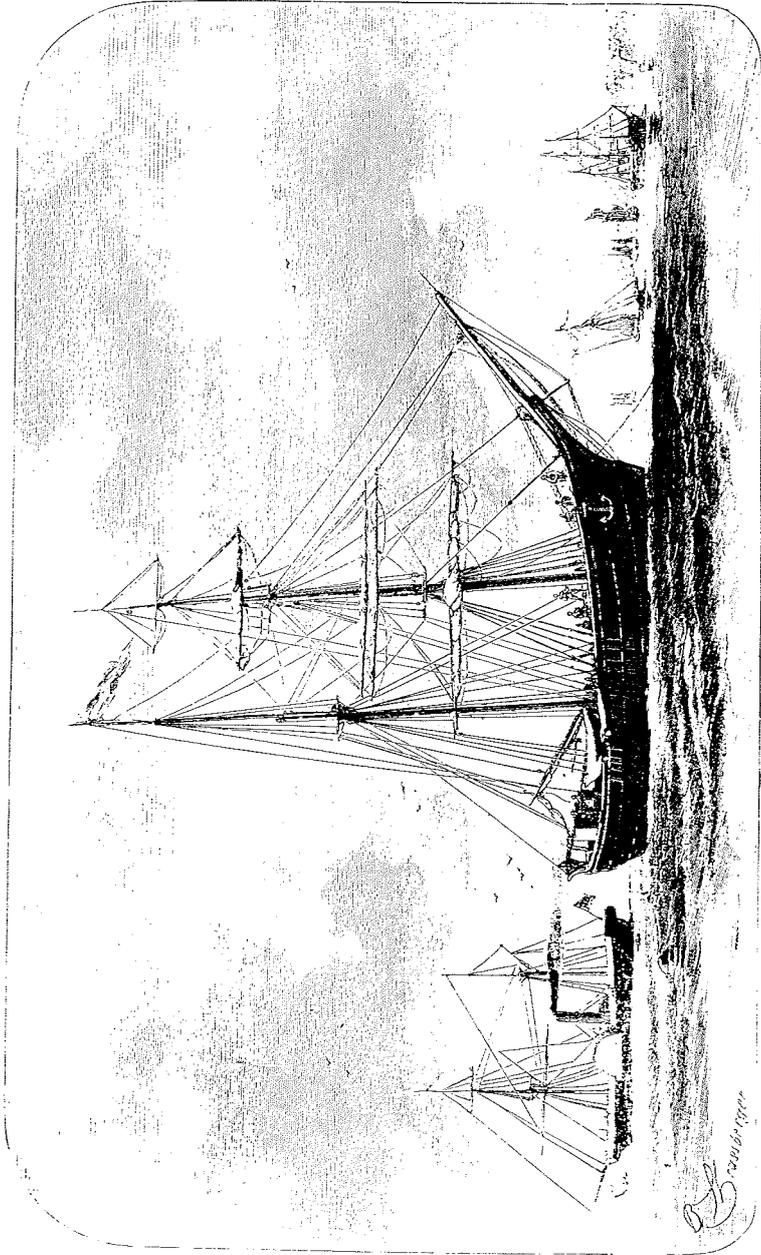
Übersichtskarte  
zu  
"Plan für die Deutsche Nordpolar-Expedition 1869"

A. Petrusmann  
Gotha 1868

Land-Expedition Dampfboot  
See-Expedition Dampfboot

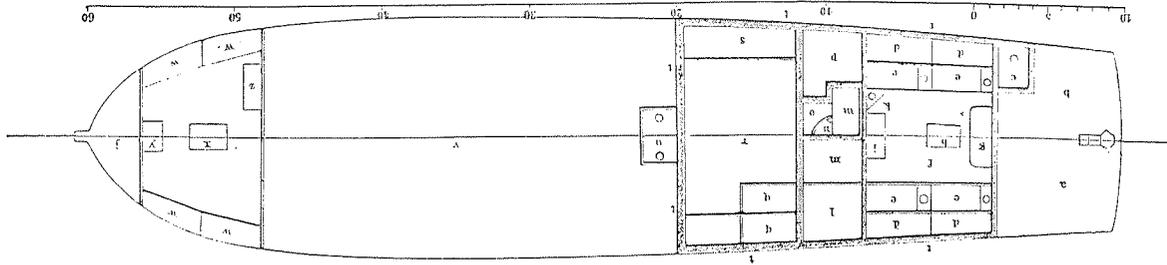


GOtha JUSTUS PERTHES  
1868.



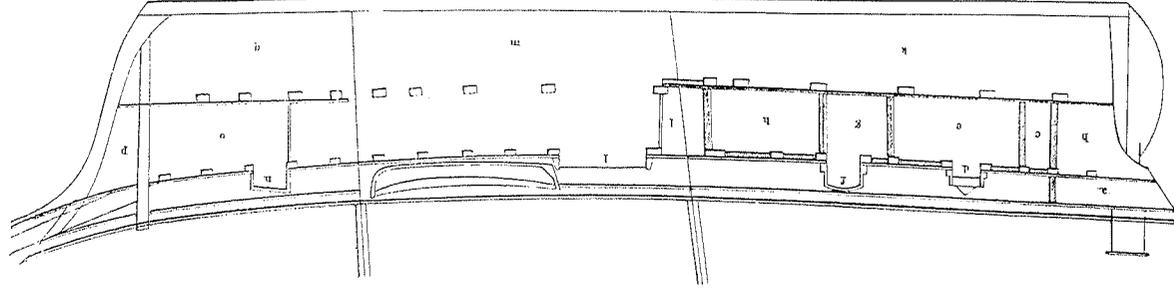
Die Hansa.

I. S. XXVIII.

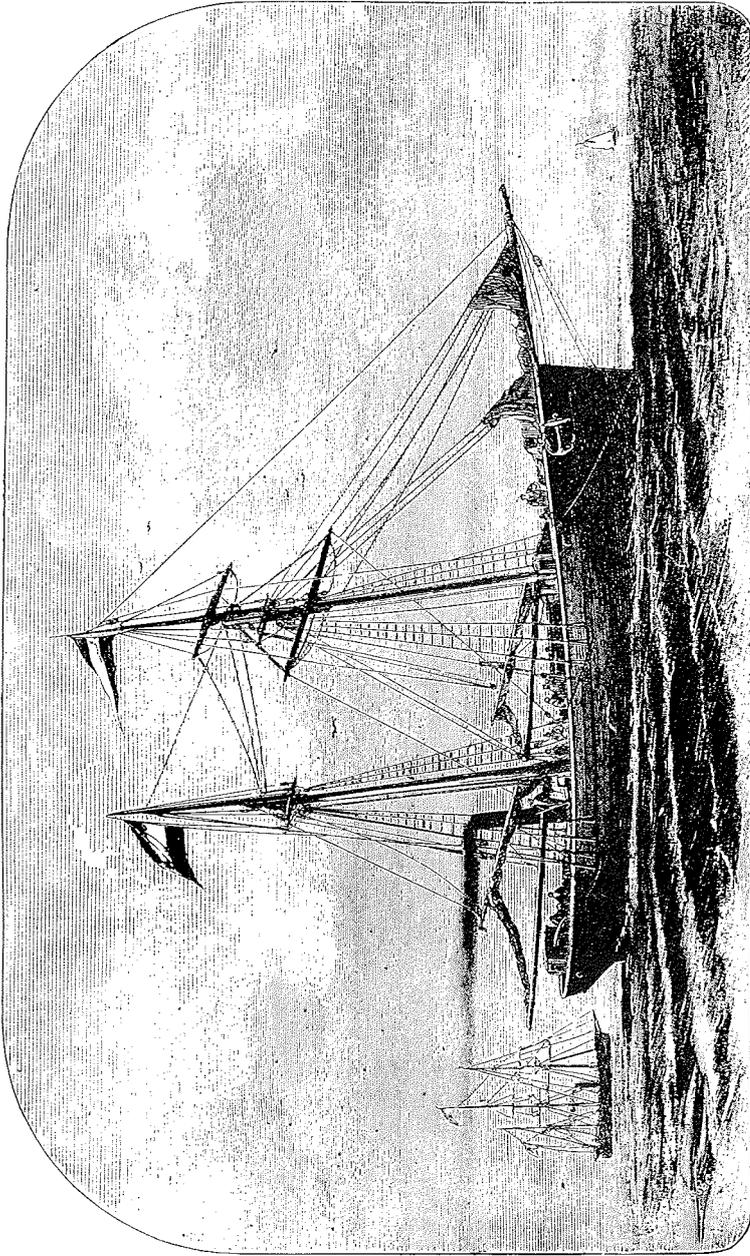


Das Begleitschiff Hansa.

a Proviant, b Kabinen, c Wasser-Closet, d Kojen, e Kammer, f Kajüte für 5 Mann, g Sofa, h Tisch, i Secretär, k Ofen, l Steward Spindie, m Vorrath, n Schrank, o Treppe, p Kabinen, q Zimmermann, r Proviant für Hin- und Herreise, Logis für Mannschaft während der Ueberwinterung, s Holzerei, t Doppelte mit Säge-  
spähnen und Holz ausgeführte Schotten, u Ketten, v Laderaum, w 2 Kojen, x Tisch, y Kabinen, z Bord, j Spindie.



a Segel, b Proviant, c Wasser-Closet, d Oberlicht, e Kajüte, f Kapten, g Doppel verschlossener Vorrath, h Logis für Mannschaft während der Ueberwinterung, i Kistenkasten, k Laderaum, l grosse Luke, m Laderaum, n Kapten, o Volkslogis für Hin- und Herreise, Proviant während der Ueber-  
winterung, p Spindie, q Laderaum.



I. S. XXIV.

Die Germania.



Instruktion für die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition 1869—1870.

Von A. Petermann, Gotha, 7. Juni 1869.

§. 1. Zweck und Ziel der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition ist die wissenschaftliche Erforschung und Entdeckung der arktischen Central-Region von 75° N. Br. an, zunächst auf der Basis der Ost-Grönländischen Küste.

§. 2. Dieses Ziel fasst zwei Aufgaben in sich: 1. die Lösung der sogenannten Polarfrage; 2. die Entdeckung, Aufnahme, Durchforschung von Ost-Grönland und der damit nordwärts, gegen die Bering-Strasse hin, in Verbindung stehenden Länder, Inseln und Meeresgebiete; eine Gradmessung in Ost-Grönland, Gletscherfahrten ins Innere des continentalen Grönland, &c. &c.

§. 3. Die Polarfrage betrifft die Natur des Nordpols und der ihm zunächst gelegenen Theile des Eismeer, bezüglich

dessen zwei Fälle möglich sind: 1. entweder ein stets mit anstehendem oder festgepacktem Eise bedecktes vollkommen unschiffbares Meer; oder 2. ein zeitweise offenes, für geeignete Schiffe immer noch befahrbares Meer.

Von einigen der alten Holländischen, Portugiesischen und anderen Walfischfänger und Seefahrer wird berichtet, dass sie zu Schiff bis zum Pol gelangt, ja das ganze Eismeer von Spitzbergen bis zur Bering-Strasse durchfahren hätten; alle diese Berichte sind jedoch nicht wissenschaftlich begründet. Ganz unumstösslich sind die Beobachtungen verschiedener Russischen durchaus zuverlässigen, zum Theil eminentesten Gelehrten und Reisenden: dass nördlich von ganz Sibirien, so weit man bis jetzt gekommen, von 70°

bis 76° N. Br., „ein niemals gefrierendes offenes Nordmeer“ vorhanden sei, auf dem sich selbst in den kältesten Monaten „nur wenig Treibeis befinde“<sup>1)</sup>. Diese höchst merkwürdige Thatsache, um so merkwürdiger, als sie sich auf ein nördlich von der kältesten Region der ganzen Erde befindliches Meer bezieht, ist seit 60 Jahren immer und immer wieder geprüft und constatirt worden, in der Winterzeit von Hedenström, Tatarinow, Sannikow, Wrangell, Anjou u. A., im Sommer von Middendorff, Kellett, Rodgers, Long u. A. In der Taimyr-Bai, am nördlichsten Ende Asiens, sah Middendorff am 24. August 1843 das Eismeer vollkommen offen und eisfrei vor sich ausgebreitet, ohne auch nur die geringste Eisscholle erspähen zu können<sup>2)</sup>.

Kapitän Parry drang im Sommer 1827 in zwei offenen Schlitten-Booten im centralen Polarmeere nördlich von Spitzbergen bis 82° 45' vor, die absolut höchste Breite, die bis jetzt am Nord- und Südpol erreicht und wissenschaftlich begründet worden ist. Je näher er dem Pole kam, desto weniger Eis fand er und eine starke Strömung trieb ihn beständig nach Südwesten.

Die Schwedischen Forscher, die durch ihre ausgezeichneten höchst wichtigen wissenschaftlichen Expeditionen nach Spitzbergen in den Jahren 1858, 1861, 1864 und 1868 unbedingt zu den ersten jetzt lebenden arktischen Autoritäten gehören, sind entschieden der Ansicht, dass der Nordpolar-Ocean stets mit solchen Eismassen erfüllt sei, dass zu Schiff in ihm bis zum Nordpol vorzudringen ganz unmöglich sei. Die so trefflich ausgerüstete Schwedische Expedition im Jahre 1868 gelangte in der That, selbst in einem eisernen Schraubendampfer, bei wiederholten bis spät in den Herbst hinein fortgesetzten Versuchen, nur bis 81° 42' N. Br., also um 63 nautische Meilen weniger nördlich hinauf, als Parry im Jahre 1827 in offenen Booten gekommen war.

Diese Erfahrung der Schweden hat die Anuahme eines auch nur zeitweise für Schiffe zugänglichen Polarmeeres wiederum aufs Stärkste erschüttert, dadurch aber die seit 60 Jahren ganz fest konstatarnten russischen Beobachtungen eines nie gefriereuden Eismeres im Norden des kältesten Landes der Erde nur um so seltsamer und interessanter gemacht.

Die Anuahme liegt nahe, dass die Schweden nur bis in den Eisgürtel gekommen sind, hinter dem ein, wenigstens zeitweise offen und schiffbar werdendes Centralpolarmeere sich befindet, — gleichwie oft die mächtigsten Ströme der Erde in allen Klimaten an ihren Mündungen durch Sandbarren gesperrt werden, die der Schifffahrt grosse Schwierigkeiten entgegen stellen.

§. 4. Wie diese Barren grosser Ströme für Schiffe mehr oder minder schwer und gefährlich zu passiren sind, ehe sie in das jenseits derselben sich befindende schiffbare Wasser gelangen, so ist die Passirung von Eisgürteln der Polarmeere für Schiffe ebenfalls mehr oder minder schwierig und gefahrvoll. Bisher sind solche Eisgürtel, und gerade von der formidabelsten und umfangreichsten Beschaffenheit, mit dem vollständigsten Erfolg am Südpol durchbrochen worden, und zwar in hölzernen Segelschiffen, besonders von den Englischen Seefahrern Weddell und Sir James Clarke Ross. Ein so ausgezeichneter und erfahrener Mann wie Sir James Clarke Ross hat sich zwar bis jetzt noch nicht an den Eisgürteln des Nordpols versucht, allein es ist auch möglich, dass ihre Durchbrechung im Norden schwieriger ist, als im Süden; dort sind die Strömungen gewaltiger und die Meerestheile beschränkter, daher die Stauungen des Eises grösser; die Eisgürtel, in gewissen Lokalitäten zweier sich treffenden Strömungen, permanenter.

Zur Erforschung des Nordpolarmeeres, und zur Erreichung des Nordpols selbst ist daher die Verfolgung der Küsten geboten, weil erfahrungsmässig am ersten immer das Land frei von Eis wird, längs der Küste sich das sogenannte Landwasser bildet, die Schifffahrt hier also am ehesten in Aussicht steht, verhältnissmässig sicher ist und auch die meisten Resultate verspricht, da sich belangreiche wissenschaftliche Entdeckungen kaum ohne die feste Basis des Landes denken lassen.

Die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition wird daher Ost-Grönland zur Basis ihrer Operationen und Arbeiten machen.

Durch die bereitwillige Generosität, den hohen wissenschaftlichen und nationalen Sinn der Deutschen Nation ist die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition so vortrefflich ausgerüstet, wie eine arktische Expedition seit 300 Jahren wohl kaum jemals besser ausgegangen ist, versehen mit einem eigens zu diesem Zweck gebauten sehr starken Schraubendampfer, bemannt mit tüchtigen zum Theil schon erfahrenen Seelenten, begleitet von ausgesuchten und bewährten Gelehrten aus allen Fächern, auf zwei volle Jahre versorgt mit dem besten und ausgesuchtesten Proviant. Daher ist die Hoffnung berechtigt, es möge ihr beschieden sein, so weit in den unerforschten Centralkern der arktischen Zone einzudringen, um nach 300jährigen grossen Anstrengungen und Opfern endlich die im Obigen näher erörterte Polarfrage zu lösen.

§. 5. Aber selbst bei den grössten sich entgegenstellenden Schwierigkeiten dürfte sicher anzunehmen sein, dass die Erforschung von Ost-Grönland selbst, der ausgedehnten, Europa gegenüber liegenden, wissenschaftlich noch unbekanntesten Küste, epochemachende Resultate ergeben wird.

§. 6. Beide Schiffe der Expedition begeben sich unter dem Kommando von Kapitän Karl Koldewey direkt ans ost-

<sup>1)</sup> Wrangell, Reise längs der Nordküste von Sibirien, 2. Theil, SS. 252 ff. Erman, Russisches Archiv, Bd. XXIV, 1865, S. 128.

<sup>2)</sup> Middendorff, Sibirische Reise, IV. Theil, 1, S. 508.

grönländische Treibeis in etwa  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br., und suchen so schnell als möglich die Ostküste bei der in etwa  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. gelegenen Sabine-Insel zu erreichen.

Die Arbeiten haben am besten bei dieser Insel zu beginnen, nicht bloss, weil sie so ziemlich den höchsten von einem gebildeten und wissenschaftlichen Manne erreichten Punkt an dieser Küste bildet, sondern auch, weil ihre Lage durch General Sabine im Jahre 1823 sehr genau bestimmt ist, und in ihr die Expedition einen trefflichen Ausgangspunkt hat. Sonst ist auch die Shannon-Insel bis zu ihrer Nordküste in  $75^{\circ} 14'$  N. Br. durch dieselbe Expedition (Sabine und Clavering) besucht und festgelegt. Die Lage des von General Sabine an der Südostküste der nach ihm benannten Insel errichtet gewesenen Observatoriums ist wo möglich aufzusuchen und neu zu bestimmen.

Die Zweckmässigkeit der Anseglung der ostgrönländischen Küste auf  $74^{\circ}$  oder  $75^{\circ}$ , die schon der ersten Deutschen Expedition im Jahre 1868 vorgeschrieben war, ist durch das übereinstimmende Zeugniß Kapitän Koldewey's und der Deutschen und Englischen Walfischfahrer und Robbenschläger vollkommen bestätigt.

Ich muss jedoch gleich hier aufs Entschiedenste dem weitverbreiteten Irrthum entgegenzutreten, als sei Ost-Grönland nur auf diesen Breiten mit Bestimmtheit zu erreichen. Clavering und Sabine erreichten zwar ziemlich leicht die Küste zwischen  $74^{\circ}$  und  $75^{\circ}$  N. Br. gleich bei ihrem ersten Versuch im August 1824; Scoresby aber vermochte im Juni 1822 nicht hinanzukommen, arbeitete sich daher südwärts durchs Eis, und effektuirte seine erste Landung in  $70^{\circ} 25'$  N. Br. am 24. Juli, seine zweite und dritte in  $70^{\circ} 30'$  N. Br. am 25. und 26. Juli, seine vierte in  $72^{\circ} 10'$  N. Br. am 11. August.

Der nördlichste von Clavering in einem Boote am 11. August 1823 erreichte Punkt liegt in  $75^{\circ} 14'$  N. Br. Die Küste ist jedoch wiederholt beträchtlich weiter nördlich erreicht und gesichtet worden, z. B. von Kapitän Edam im Jahre 1655 in  $76\frac{1}{4}^{\circ}$  N. Br., von Kapitän Lambert im Jahre 1670 in  $78\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. und etwa  $20^{\circ}$  Westl. Länge von Greenwich (Edam-Land, Lambert-Land).

Hieraus geht daher hervor, dass die Küste Ost-Grönlands überall von  $70^{\circ}$  bis  $79^{\circ}$  erreicht werden kann und wiederholt erreicht worden ist.

Selbst in unserer Zeit des unbedeutenden Walfischfanges in jener Gegend wird die Küste wohl alljährlich erreicht oder wenigstens gesichtet, wie selbst in dem seinen Eis- und Witterungsverhältnissen nach so abnormen Jahre 1868 der schottische Walfischfahrer Kapitän Gray die Küste bei Gael Hamkes Bai <sup>1)</sup> Ende Juli auch wirklich erreicht hat. Die

einzig wissenschaftlichen Untersuchungen blieben bis jetzt jedoch die von Scoresby, Clavering und Sabine.

§. 7. Ist der Zugang zur Küste in  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. wegen der gerade obwaltenden Eis- und Witterungsverhältnisse nicht sogleich oder voraussichtlich nicht in kurzer Zeit zu effektuiren, so ist zunächst zu versuchen, ob sich ein solcher weiter nördlich, bis  $80^{\circ}$ , darbietet. Ist auch dieses nicht bald der Fall, dann ist bis  $70^{\circ}$  herunter zu gehen, und jeder sich eröffnende Zugang an irgend einem Punkte zwischen  $70^{\circ}$  und  $80^{\circ}$  N. Br. ohne Weiteres zu benutzen.

§. 8. Ist die Küste von Ost-Grönland in  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  oder an irgend einem anderen Punkte zwischen  $70^{\circ}$  und  $80^{\circ}$  N. Br. erreicht, und findet sich — wie in der Regel zu erwarten ist — längs derselben segelbares Fahrwasser, so ist ohne jeglichen Aufenthalt, als denjenigen, den die nöthigen Beobachtungen und Aufnahmen des neuentdeckten Landes, also nördlich  $75^{\circ} 14'$  N. Br., nöthig machen, nach Norden vorzudringen, um längs der Küste so weit zu gelangen, als es die Umstände nur irgend gestatten.

§. 9. Die *Hauptaufgabe* der Expedition ist die *geographische*, über  $75^{\circ} 14'$  N. Br. hinaus so weit als möglich in den noch ganz unbekanntem Centralkern der Nordpolar-Region einzudringen, und der Lösung dieser Aufgabe müssen alle anderen Rücksichten untergeordnet werden. Bildet die Küste daher grosse Biegungen, Einschnitte, Fjorde, so ist denselben *zunächst* höchstens nur in ähnlicher Weise an der Aussenkante zu folgen, wie es die Expedition von Sabine und Clavering zwischen  $72^{\circ}$  und  $75^{\circ}$  N. Br. gethan hat (s. die Routen auf der mitgegebenen Specialkarte).

Die Untersuchung mehr oder weniger tiefer Küsten-Einschnitte bis in ihre innersten Endpunkte, wie Kapitän Clavering mit Booten bei Clavering-Insel und Loch Fine unter  $74^{\circ}$  N. Br. gethan, ist nur dann wünschenswerth, wenn ein unvermeidlicher Aufenthalt an solchen Küstenpunkten Statt zu finden hat.

§. 10. Sollte ein Vordringen längs der Küste nach Norden zu möglich sein, so ist zunächst so weit vorzudringen, als das Land oder die Inseln reichen, und sollte die Expedition bis zur Bering-Strasse oder bis zu der im Norden derselben von Kellett entdeckten Plover-Insel gelangen.

Sollte Grönland sich nicht, wie von mir angenommen, in meridionaler Richtung weit nach Norden erstrecken, sondern nach Nordwesten umbiegen und bei Morton's Kap Constitution ( $81^{\circ}$  N. Br.) seine Grenze haben, *so ist vor allen Dingen zu vermeiden*, in die Meerenge des Kennedy Channel einzulaufen, und etwa in den Bereich des stets mehr oder weniger zusammengefrorenen Insel-Labyrinthes der Englisch-Amerikanischen Expeditionen zu gerathen, sondern es ist alsdann die Küste von Grinnell-Land nach Norden zu verfolgen, und unter allen Umständen immer

<sup>1)</sup> Geogr. Mitth. 1868, Tafel 16 und 17.

wieder auf den weiten Nord-Atlantischen Ocean zurückzukommen.

Sollte zumal zwischen den Parry-Inseln auf der Amerikanischen Seite und Sibirien *kein* ausgedehntes Land liegen, sondern nur ein weiter Ocean, so ist durchaus zu vermeiden, etwa in die Nähe dieser ausgedehnten Insel-Gruppe verschlagen zu werden.

§. 11. Ist die Hauptaufgabe der Expedition gelöst: ein Vordringen, soweit Ost-Grönland oder die in seiner Nähe liegenden Länder oder Inseln reichen, effektiv; oder ist sie bis zum Nordpol oder in seine Nähe gelangt; — so ist die noch übrige Zeit bis zur Überwinterung auf all' die verschiedenen Arbeiten in den verschiedenen Fächern der Wissenschaft zu verwenden, in der Weise, wie es Kapitän Koldevey für gut und zweckmässig erachten und anordnen wird.

Wird ein offenes und schiffbares Polarmeer erreicht und entdeckt, wie es auf der asiatischen Seite der arktischen Region seit 1594 von Barents, Middendorff, Hedenström, Tatarinow, Sannikow, Anjou, Wrangell, Kellett, Rodgers, Long u. A. beobachtet und wiederholt konstatiert worden ist, und wie es auch auf der amerikanischen Seite von Kane und Hayes berichtet worden (hier aber meines Erachtens durchaus zweifelhaft ist), — so bleibt es dem Ermessen des Befehlshabers überlassen, in welcher Weise und Richtung etwa dieses Meer zu erforschen und zu befahren wäre.

§. 12. Die Überwinterung selbst hat an einem möglichst weit nördlich gelegenen Punkt Statt zu finden, wenn möglich unter dem Nordpol selbst, hoffentlich aber mindestens in einer Breite von 80°. An der Westküste von Grönland hat Kane bereits in einer Polhöhe von 78° 37' N. Br. zweimal überwintert.

Es ist eine grundlose Annahme, auf Ost-Grönland eine grosse Winterkälte zu vermuthen, ähnlich der an der Westseite Grönlands; noch am 8. Mai haben zu mir sehr tüchtige Nautiker von einer Kälte von —40° R. gesprochen, welche die Expedition daselbst zu erwarten haben würde. Nichts rechtfertigt aber eine solche Annahme, sondern Theorie und Praxis widerlegen sie. Der in so hohem Grade erwärmte nordatlantische Ocean übt auf alle von ihm bespülten Länder, wie den Europäischen Norden, Island, Spitzbergen, Bären-Insel, Nowaja Semlä, einen gerade im Winter so ausserordentlich hervortretenden erwärmenden Einfluss aus, dass Ost-Grönland davon nicht ausgenommen sein kann. Die Isothermkarten haben das evident nachgewiesen, so lange sie existiren. Die Ost-Grönland am nächsten gelegenen meteorologischen Stationen weisen eine so geringe Winterkälte nach, dass dies als eine der merkwürdigsten geographischen Thatsachen dasteht, die es giebt.

Betrachtet man die durchschnittliche Temperatur des Januar, des kältesten Monates im Jahre, so hat Akreyri am Eyja-Fjord an der Nordküste von Island (65° 40' N. Br.) nur —2,8° R. und bildet somit weitaus den absolut wärmsten Ort auf der ganzen Erde in derselben Breite, während die Januar-Temperatur auf demselben Parallel in Amerika auf —27° R., in Asien auf —32° R. herabsinkt. Magerö an der Nordspitze Europa's (71° N. Br.) hat nur —4,4° und Seichte Bai auf Nowaja Semlä (74° N. Br.), obgleich schon unter dem Einfluss des excessiven Klima's von Sibirien, auch noch immer nur —10° R. In Deutschland ist die Januar-Tem-

peratur: in Königsberg —3,5° R., in Tilsit —4,2° R., in Eger —3,2° R., in Gratz (18° 36' südlicher als Akreyri) noch —2,4° R.

In Akreyri ist die Temperatur des kältesten Monates nur 12,7° R., in Magerö gar nur 10,9° R. geringer, als die des wärmsten Monates, und legt man denselben Unterschied für Ost-Grönland bis 80° N. Br. für die in diesen Breiten von der Deutschen Expedition im Jahre 1868 gemachten Temperatur-Beobachtungen zu Grunde, die sich stets um 0° herum bewegten, so kann auch hiernach für Ost-Grönland bis 80° N. Br. nur eine äusserst milde Winter-Temperatur angenommen werden. Die Expedition von Clavering und Sabine beobachtete vom 16. bis 28. August 1823 zwischen 74° und 75°:

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| die mittlere Temperatur zu | + 2° R. |
| die höchste „ „            | + 9° „  |
| die niedrigste „ „         | — 4° „  |

Jedenfalls ist eine Überwinterung möglichst weit im Norden auf Ost-Grönland schon allein wegen der Temperatur-Beobachtungen von der allgrössten Wichtigkeit für die Wissenschaft, zumal sie so recht in den centralen Theil der meteorologisch völlig unbekanntem Region fällt, die sich von der Südspitze Grönlands in 60° N. Br. bis zum Nordpol und von diesem bis zur Bering-Strasse in 66° N. Br. erstreckt; nur im Westen von Grönland erstrecken sich die meteorologischen Stationen weit nach Norden, und ebenso dehnen sie sich im Osten über Island, Skandinavien bis Nowaja Semlä in 74° N. B. aus.

Da die Ausdehnung der meteorologischen Stationen für die wissenschaftlich erforschten Theile unserer Erde sehr bezeichnend ist, so habe ich der Instruktion eine meteorologische Übersichtskarte der Nordpolar-Regionen in Handzeichnung beigelegt.

§. 13. Vor und nach der Überwinterung hat die Expedition die Zeit möglichst gut zu benutzen, um im Freien alle die verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten und Untersuchungen vorzunehmen, die sich nur immer ausführen lassen: die Gradmessung in möglichst hohen Breiten durch die Astronomen der Expedition Dr. Börgen und Copeland; die geologischen, botanischen, zoologischen Forschungen zu Lande und zu Wasser (in Booten) durch die Herren Dr. Buchholz, Laube, Pansch, Payer; die Gletscherfahrten ins Innere des Landes unter dem Befehl des Oberlieutenant Payer &c. &c.

§. 14. Sobald im Frühjahr oder Sommer 1870 die Expedition ihren Überwinterungs-Hafen verlassen kann, hat sie den zweiten Sommer vor Allem zu weiteren *geographischen* Entdeckungsreisen zu verwenden, deren Art und Weise, Umfang und Ausführung dem Gutdünken des Kapitän Koldevey anheim gestellt werden müssen. Nur sei erwähnt, dass, falls die Linie Sabine-Insel bis Bering-Strasse verfolgt und entdeckt worden wäre, dann zunächst eine Anseglung der neusibirischen Inseln von besonderer Wichtigkeit sein würde.

§. 15. Die Rückkehr der Expedition hat in der Weise Statt zu finden, dass beide Schiffe bis spätestens etwa am 1. November 1870 wieder in Bremerhaven einlaufen.

§. 16. Sobald das Begleitschiff „Hansa“ mit dem Hauptschiff der Expedition, dem Dampfer „Germania“, nicht mehr mitkann, etwa in Folge von Eis- oder Wind-Verhältnissen, hat der Dampfer ohne irgend welchen Aufenthalt voraus-

zugehen, die Hansa so gut und so schnell als möglich nachzufolgen.

Der Punkt, den beide Schiffe im Fall der Trennung zunächst immer wieder anzustreben haben, ist die Breite von  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  an der Aussenkante des Treibeises, wie an der Küste selbst, hier speziell die Sabine-Insel.

Die auf der Sabine-Insel zu deponirenden Nachrichten von dem einen Schiffe werden für die ferneren Bewegungen des anderen Schiffes maassgebend sein.

§. 17. Die Expedition hat auf den zu berührenden Küsten und Inseln möglichst genau oder so nah als möglich unter jedem vollen Breiten- oder Längengrade auf möglichst hervorragenden Küstenpunkten Steinhaufen (Cairns) zu errichten, die, wie bei den Englischen Expeditionen, in ihrem Innern schriftliche Nachrichten von dem Gange und Stand der Expedition enthalten.

Im Fall der Trennung hat jedes der beiden Schiffe solche Steinhaufen aufzurichten, damit die Wiedervereinigung möglichst leicht geschehen kann.

§. 18. Haben die Schiffe getrennt zu überwintern, so hat mit Anbruch des Frühjahres 1870 Alles zu geschehen, um eine Wiedervereinigung herzustellen.

§. 19. Vor Allem haben sich beide Schiffe in gegenseitiger Kunde über einander zu erhalten. Dies kann vermittelt Bootfahrten, Schlittenfahrten und Fussreisen geschehen.

Zu diesem Behuf ist es wichtig, daran zu erinnern, was bei früheren Expeditionen in dieser Beziehung bereits geleistet worden ist. Parry liess im Jahre 1827 sein Schiff in Spitzbergen zurück, und drang in zwei offenen Booten auf dem hohen Polarmeere gegen den Nordpol vor; diese Boote hatten eine Besatzung von 28 Mann, waren auf 70 Tage verproviantirt, und gelangten zur höchsten bis jetzt erreichten Breite von  $82^{\circ} 45' N.$ , nachdem 60 Tage lang gegen die starke nach Süden setzende Strömung gearbeitet worden war.

Der Dänische Kapitän Graah erforschte im Jahre 1829 die ganze Ostküste Grönlands von  $59^{\circ} 47'$  bis  $65^{\circ} 15' N. Br.$  in zwei offenen Umiaks oder Weiberbooten der Grönländer, von nur 2 Männern und 6 Weibern als Matrosen begleitet, wobei er die enorme Strecke von 1200 nautischen Meilen zurücklegte.

Die Engländer haben bei ihren arktischen Expeditionen mit Handschlitten ohne Zugthiere (Hunde, Renthiere &c.) Ausserordentliches geleistet und erstaunliche Entfernungen zurückgelegt, so McClintock im J. 1853 in 105 Tagen 1220 nautische Meilen oder 12 Meilen per Tag, Mecham im J. 1854 in 70 Tagen 1157 oder 16 nautische Meilen per Tag; Hamilton, mit nur einem einzigen Begleiter, machte im J. 1853 1150 nautische Meilen, McClintock im J. 1859 1330 Meilen.

Die Engländer hatten es jedoch bei ihren Expeditionen mit einem complicirten Labyrinth von Inseln zu thun, bei unserer Expedition handelt es sich um eine — so weit als bekannt — ziemlich gerade von Süd nach Nord verlaufende Küstenlinie, deren ganze Ausdehnung von  $75^{\circ} N. Br.$  bis zum Pol nur  $15^{\circ}$  oder 900 nautische Meilen betragen würde.

Wenn die Schweden auf Grund ihrer bisherigen Erfahrungen, besonders derjenigen von 1868, im vollsten Ernst Schlittenreisen zum Nordpol vorschlagen, und wenn schon Phipps aus dem J. 1779 berichtet, er habe das Eis nördlich von Spitzbergen so eben und glatt angetroffen, dass er

glaube, man könne darauf beinahe in einer Kutsche zum Nordpol fahren, so sollte man annehmen dürfen, dass man längs der Küste von Ost-Grönland im Frühjahr auf dem Eise tüchtige Strecken würde zurücklegen können.

§. 20. Wenn, wie anzunehmen ist, das Begleitschiff „Hansa“ nicht so schnell wie die „Germania“ wird vordringen können, so dürfte es gerade dadurch für die Wissenschaft den besonderen Nutzen haben, dass es seinen Gelehrten, Dr. Buchholz und Dr. Laube, häufig Gelegenheit zu bieten in der Lage sein würde, zu landen, und sonst einen Aufenthalt zu machen, um denselben zur Ausdehnung ihrer Untersuchungen auszubenten. Auch hietet die „Hansa“ durch ihre Grösse besondere Vortheile und viel Raum zur Bergung von naturhistorischen Sammlungen und zumal zur Unterbringung grösserer Objekte.

Je länger der Aufenthalt, desto mehr Gelegenheit ist geboten, z. B. in Booten in das Innere der Fjorde und tiefen Küsteneinschnitte einzudringen, wo sich gerade auch das Thier- und Pflanzenleben am meisten entwickelt.

§. 21. Kapitän Koldewey hat das unbeschränkte Oberkommando über die ganze Expedition, beide Schiffe. Seinen Anordnungen und Befehlen haben die ganze Mannschaft, wie auch sämmtliche Gelehrte, zu allen Zeiten und in allen Fällen unbedingt Folge zu leisten. Er trägt auch die Verantwortlichkeit der ganzen Ausführung der Expedition in aller und jeder Beziehung.

Wie aber das ganze Unternehmen ausschliesslich nur der Wissenschaft dienen soll, so wird von ihm Alles angestrengt und Alles darauf berechnet werden, die grösstmöglichen wissenschaftlichen Resultate, zu erzielen, die wissenschaftlichen Kräfte der Expedition möglichst zu verwerthen, und allen Wünschen der Gelehrten so weit als thunlich Rechnung zu tragen. Die Erreichung des Nordpols selbst z. B. würde durchaus keinen Werth haben, wenn sie keine wissenschaftlichen Ergebnisse lieferte.

§. 22. Was die verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten anlangt, so verweise ich auf die umfangreichen speziellen mündlichen und schriftlichen Erörterungen und Verhandlungen, die für die verschiedenen Fächer seit Oktober 1868 gepflogen sind, auf die bereits früher übermittelten Instruktionen von verschiedenen Fachgelehrten (Geheimrath Prof. Dr. Dove in Berlin, Dr. Christ in Basel, Charles Grad in Turekheim, Prof. Kölliker in Würzburg, Prof. Rüttemeyer in Basel &c.), auf die von den 6 wissenschaftlichen Mitgliedern der Expedition selbst ausgearbeiteten Schriftstücke ihrer Aufgaben, auf meine Instruktion für die erste Deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868 vom 6. Mai 1868 (38 Paragraphen), und auf den hier beiliegenden Rest der an mich eingegangenen schriftlichen Instruktionen, Wünsche, Rathschläge, Anfragen u. dergl., nämlich (chronologisch nach ihrem Eingange):

1. Professor Ph. Spiller in Berlin, Information zu den Beobachtungen bei Polarlichtern (nebst zwei der Expedition zur Disposition gestellten kleinen Induktions-Apparaten zur Beobachtung von Polarlichtern, und Formulare zu den Journalen) (1 Bogen).
2. Dr. A. Mühry in Göttingen, Beobachtungen über die grösste Dichte des Meerwassers (1 Bogen).
3. L. Graf Pfeil in Gnadenfrei, Beobachtungen über das Polarlicht; Spectralbeobachtungen des Nordlichtes (3 Bogen).

4. Major a. D. H. v. Berg in Schönau (Schlesien), Beobachtungen über die Natur des Magnetismus (2 Bogen).
5. V. Boehm in München, Beobachtungen über Magnetismus (1 Bogen).
6. C. v. Hartmann in Dortmund, Beobachtungen über die physikalische Beschaffenheit des Nordpols (1 Bogen).
7. Prof. Dr. Julius Ewald, unter Rücksprache der Herren Prof. Dr. G. Rose, Beyrich, Roth in Berlin: Zusammenstellung der geologischen Aufgaben der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition (3 Bogen).
8. Dr. Friedrich Klopffleisch, Privatdocent und Conservator des Germanischen Museums der Universität Jena: Beobachtungen über die Spuren menschlichen Gebrauches an Stein und Knochen (Spuren des Menschen der Vorzeit, Feuerstein-Alterthümer &c.) (4 Bogen).
9. Prof. Dr. Reichert und R. Hartmann in Berlin, und Prof. Dr. Möbius in Kiel: Zoologische Instruktionen (Anthropologisches, Säugethiere, Vögel, Fische, Mollusken, Articulata, Pycnogoniden, Anneliden, Echinodermata, Quallen und Polypen, Messungen, Medizinisches, Marine Fauna, Abbildungen) (6 Bogen).
10. Geheimrath Prof. Dr. Ehrenberg in Berlin, Beobachtungen über das niedere Thierleben in der arktischen Zone (1 Bogen).
11. K. Stadtgerichtsrath Witte in Berlin, Beobachtungen über die Käfer (2 Bogen).
12. Geheimrath Prof. Dr. G. Carus in Dresden, Präsident der Leopold-Carol. Akademie: Beobachtungen über den Einfluss hochnordischer Breiten auf menschliche Organisation, Wachstum &c., auf Thiere und Pflanzen, geistiges Leben &c. (1 Bogen).
13. Prof. Dr. A. Braun in Berlin, Botanische Winke (2 Bogen).
14. Oberfinanzrath Zeller in Stuttgart, Beobachtungen über die Meeresgewächse, besonders Algen (1 Bogen).
15. Prof. Dr. Bastian in Berlin, Ethnographische und anthropologische Beobachtungen.
16. Dr. E. Peschau in Bederkesa, Über die Anwendung von Morphinum bei der Expedition (1 Bogen).

Die Originale dieser sämtlichen Instruktionen &c. sind aufzubewahren und bei Rückkehr der Expedition an mich zurückzustellen.

§. 23. Die wichtigste Aufgabe der Expedition, nächst der Entdeckung neuen Landes selbst, ist die genaue Aufnahme desselben nach den drei Coordinaten: Breite, Länge, Meereshöhe.

Zeit und Gelegenheit werden nicht gestatten, diese Aufnahmen in dem Sinne Europäischer Detailkarten auszuführen, Alles was zunächst wünschenswerth erscheint, ist die Anfertigung von Übersichts-Karten in kleinen Maassstäben, etwa 1:250.000 oder 1:500.000, während beschränktere Partien von Häfen oder Lokalitäten, in denen die Überwinterung oder ein längerer Aufenthalt Statt findet, etwa in 1:100.000 mappirt werden können.

Wenn es Zeit und Umstände gestatten, und nachdem vor Allem so weit als möglich vorgedrungen ist, sind die Aufnahmen wenigstens bis an das Ende der tief einschneidenden Fjorde auszudehnen: alle bisherigen Aufnahmen von Scoresby, Clavering und Sabine beschränken sich lediglich auf die äussersten Küstenlinien.

Es ist ausserordentlich wünschenswerth, möglichst zahl-

reiche Zeichnungen der Landschaften, Eisscenerien, Seebilder, Thiertypen, Eskimos, atmosphärischen Erscheinungen, Beleuchtungseffekte anzufertigen, sowohl aus freier Hand, als auch ganz besonders auf photographischem Wege. Um die Photographie möglichst nutzbar zu machen, habe ich den Herrn Photographen Harnecker aus Wriezen, einen warmen Freund des Unternehmens, veranlasst, nach Bremen zu reisen, um seine Erfahrungen den Expeditions-Mitgliedern, die sich mit der Photographie beschäftigen werden, zu Gute kommen zu lassen.

Von dem Augenblicke an, wo das erste Eis angetroffen wird, sind unausgesetzt jeden Tag Kartenzzeichnungen anzufertigen über den Stand des Eises, ähnlich wie dieses von Dumont d'Urville, Wilkes, und besonders von Kane auf der ersten Grinnell-Expedition (De Haven) geschehen ist; es sei hier an die Eisdrift De Haven's im Winter 1850/51 durch die ganze Baffin-Bai und die interessanten Veranschaulichungen der täglichen Eisbewegungen erinnert.

§. 24. In richtiger Würdigung und Verwendung einer so erprobten Kraft wie Oberlieutenant Julius Payer sind so häufig als nur immer möglich, besonders im Frühjahr 1870, Gletscherfahrten und Exkursionen ins Innere von Grönland zu arrangiren, die unter dessen Kommando zu stellen sind. Eigentliche Gletscherfahrten von Belang in den Polargegenden gab es bis jetzt nicht; der Versuch des berühmten Matterhornbesteigers Whymper in West-Grönland mit Schlitzen und Hunden misslang vollständig, da er nur  $\frac{1}{2}$  Deutsche Meile vordringen konnte. Die Exkursion des Dr. Hayes von Port Foulke aus entbehrt aller sicheren Bestimmungen und Anhaltepunkte, und hat daher für die Wissenschaft keinen Werth. Im Übrigen sind noch nie ordentliche Versuche gemacht worden, nicht einmal in den wenig ausgedehnten Gebieten Spitzbergens.

Es wäre daher von hohem Interesse, wenn es Herrn Payer gelänge, das vergletscherte Innere von Grönland bis zu einer beträchtlichen Entfernung von der Küste zu erforschen.

Bezüglich der Gletscher wäre besonders ihr Verhalten an der Meeresküste zu beobachten, auch die Erosions-Frage, welche durch Ramsay, Tyndall u. A. wieder als Streitobjekt aufgetaucht ist.

§. 25. Wegen aller übrigen naturhistorischen Arbeiten und Beobachtungen verweise ich auf die *speziellen* Instruktionen. Was physikalische Geographie, Klimatologie, Geologie, Botanik, Zoologie, Ethnographie anlangt, ist ganz Ost-Grönland nördlich vom 65° N. Br. ein noch völlig unerforschtes Gebiet.

Die beabsichtigte Gradmessung auf dieser Küste würde für die Feststellung der wahren Gestalt der Erde von der grössten Bedeutung sein, und zwar je näher am Pol, desto mehr.

Tiefenmessungen und Untersuchungen über das Leben am Meeresboden in allen Meerestheilen und in allen Tiefen, werden von besonderer Wichtigkeit sein.

§. 26. Gute charakteristische und anziehende Schilderungen und Berichterstattungen über die ganze Expedition, über alle Entdeckungen, Vorkommnisse, Beobachtungen und Arbeiten werden ganz besonders willkommen und verdienstlich sein, da bisher die Mehrzahl deutscher Forschungsreisenden ihre Ergebnisse in wenig gelungener, oft in ganz

abstossender Weise beschrieben haben. Es ist zu hoffen, dass einige der geübteren Federn der Expeditions-Mitglieder soviel Zeit und Musse haben werden, um das Erlebte und Gesehene von Tag zu Tag zu schildern, und so die Eindrücke an Ort und Stelle wiederzugeben.

§. 27. Was die Namen für die zu entdeckenden Länder und alle ihre einzelnen Punkte anlangt, so bleibt die Bestimmung der grossen Mehrzahl für die gemeinschaftliche Anfertigung der Karte daheim überlassen, wobei den hauptsächlichsten Freunden und Unterstützern der Expedition die erste Berücksichtigung zu Theil werden wird.

§. 28. Was die sämtlichen Resultate der Expedition und alle naturhistorischen Sammlungen anlangt, welche letztere in so umfangreichem Maasse wie möglich anzulegen sind, so ist bei Rückkehr der Expedition eine wissenschaftliche Commission niederzusetzen, bestehend aus Kapitän Koldewey, Kapitän Hegemann und sämtlichen Gelehrten der Expedition, sowie den hauptsächlichsten Urhebern, Trägern und Freunden des Unternehmens, welche über die Verwendung und Bestimmung derselben, sowie über die Art der Herausgabe der Publikationen beschliessen wird. Kein Mitglied der Expedition hat über irgend ein Resultat oder einen Theil der gesammelten Objekte, Karten, Zeichnungen, Photographien, Tagebücher, einseitig zu verfügen und zu bestimmen, dagegen wird ihren Wünschen selbstverständlich die erste Berücksichtigung zu Theil werden, und es dürfte ohne Zweifel Alles geschehen, was zur Ehre des ganzen Unternehmens und aller ihrer Mitglieder dienen kann.

§. 29. Bei dem Verkehr mit den anzutreffenden Eskimos sind einige, mindestens ein Mann und eine Frau, zu veranlassen, die Expedition nach Europa zu begleiten.

§. 30. Es ist anzunehmen und zu hoffen, dass die Expedition in ihrer vorzüglichen Ausrüstung und versehen mit Dampfkraft so bald über das Gebiet der gewöhnlichen Touristen, Jagdliebhaber und Robbenschläger hinaus sein wird, dass kaum eine Gelegenheit sich bieten dürfte, zwischen Juni 1869 und Oktober oder November 1870 Nachrichten nach Europa gelangen zu lassen. Sollte dem unerachtet sich eine solche darbieten, so hat der Befehlshaber einen gedrängten Bericht zu übermitteln, dem ein jeder der 6 Gelehrten eine Einlage beizufügen hat.

Es ist ferner den beiden Kapitänen, den sechs Gelehrten und denjenigen von den vier Steuerleuten, die sich von gutem Eifer und Geist beseelt zeigen, freigestellt, bei solchen Gelegenheiten Mittheilungen jeder Art an ihre Freunde daheim zu machen. Dagegen verpflichten sie sich, sich während der Dauer der Expedition jeder einseitigen, menschlicherweise persönlich gefärbten Mittheilung zu enthalten. Die übrigen Seeleute, können bloss unter spezieller Erlaubniss Kapitän Koldewey's briefliche Mittheilungen senden.

§. 31. Bei der Rückkehr der Expedition ist es wünschenswerth, dass schon vor dem Einlaufen in den Hafen von Kapitän Koldewey und den 6 Gelehrten ein provisorischer Bericht über die ganze Expedition abgefasst werde, welcher sich zur sofortigen Bekanntmachung eignet.

Rundbrief Petermanns "zur vertraulichen Kenntnissnahme der Freunde  
und Beitraggeber der deutschen Polarforschung."

(Für vertrauliche Kenntnissnahme der Freunde und Beitraggeber  
der deutschen Polarforschung.)

Stuttgart, am neuen Jahrsbau von Dr. U. Petermann am Kayl. K. Haldeweg.

Abdruck.

Göppingen, 19. Juni 1869.

Mein lieber geschätzter Freund,

Seit Mitte März, wo Sie mit Ihrer ethnographischen  
„Blau“ offene und sogar veröffentliche Opposition gegen mich gemacht haben, ist eine  
Krieg-Kämpfe zwischen uns gekommen. Ihre Opposition ist mir, ob ich sie sandte  
habe, ob sie berechtigt und klug war, will ich jetzt nicht weiter untersuchen.

Ich danke Ihnen sehr für die offene und herzlichliche gegen mich und die Sache  
erfahren, denn Sie versprechen in Ihre Kritik mit Bestimmtheit voll Eizig zu zeigen,  
und das ist für unser Ziel nicht bloß nicht, sondern weniger als nicht.

Ich habe Ihnen am 27. März meine Ansicht und meine Handzettel ganz  
klar dargelegt. Darauf drohen Sie mit Niederlegen Ihrer Louisa v. d. H.  
wäre besser gewesen, dasselbe niederzulegen oder gar nicht zu drohen.

Somit ist Ihnen übergeben worden, was ich Ihnen zur Überlassung, wenn  
genug zu sein, oder mich vorzugeben, wie Monsieur Lambert. Ich habe Ihnen  
am 27. März offenbart, zurückzukehren zu wollen.

Darauf habe ich Alles zum Guten gehen wollen, aber Sie haben Ihre Opposition  
weiter fortgesetzt, mich darüber abtrotzt und für Ihre Sache Kritik vorzubringen.

Sie haben diese offenkundig erklärt, sind bei „die erste und letzte Auflage“  
gekauft, und mich darüber zu zeigen, die Sache vor ein Tribunal zu bringen,  
damit es gewiss und richtig sei.

Als ich Ihnen am 22. Mai von noch einmal meine Handzettel klar  
erklärte, haben Sie mich nie zu dem, die Sache von einer Kinderz. besau,  
dell, indem Sie nicht darauf eingegangen, sondern bloß schreiben: „Ich sei wohl  
„verdriegl.“

Ich habe trotzdem noch am 9. Juni zu Ihnen nach Braunschweig, um Ihnen  
Gelegenheit zu bieten, mit mir klar zu werden, aber es war zu gar,  
jahrenlang.

Jetzt stehen Sie im Begriff, ein Urtverurtheil zu veröffentlichen, für was  
ich seit 17 Jahren unermüdet gearbeitet, und von dem unanfang

wohl einen Riß und Zerrung, und von ein Riß voneinander.

Ich glaube nicht, daß eine große Aufgabe mit Bestimmtheit  
eine Aufopferung von Maupaulbau und Riffen zur Notwendig-  
keit Lösung erfordert. Und warum sollten wir in  
früheren Zeiten ————— kämpfen oder  
Maupaulbau gestoppt werden? Ist eine solche große Sache nicht auf  
ein ganz Maupaulbau wart?

In Breuing, ja, die wir — und den ganzen Kontinent aufstellen  
und bauen, „der alle Lebensbedingungen im Riß lassen will, um an  
der Nordgoldgrube teil zu nehmen, Laßt es auf das Leben, der man  
wohl weiß, wenn man für den Riß des Riffen Namen.“ — Laßt  
nicht fürchten, daß es ein ganzes, daß die so sehr gefaltan —

ja, ja, ich zu Ihnen: machen Sie mir, über Kontinent, das  
Kontinent ganz Riffen nicht zu ändern!!

Was es Ihnen und der Sache nach nicht zu kommen, können Sie die  
auf einen Namen eingetragenen „Germania“ nicht, lassen Sie sie  
in 1000 Stück geben; es ist besser, mit einem Riß freigegeben  
gingen, als mit einem gestiegen. Was Sie in beiden ein Riß  
gegeben haben, wird nicht freigegeben, um die Alle, die Riffen  
und Bauarbeiten nach Kontinent oder Kontinent freigegeben  
zu bringen.

— — lassen Sie einen Augenblick die Sache mit dem Riß.

Ich bin sehr glücklich, aber ich lasse nicht immer mit mir spielen,  
wie es seit Oktober 1868 wohl von Riffen und Namen vertrieben  
werden ist. Ich lasse wohl viel weniger mit einem solchen Riffen  
spielen. Lassen Sie die manufakturen Aufträge frei, die  
unter den strengsten Riffen gerade in mir finden. Ich bin unzufrieden über  
Riffen, und von der Zeit auf viel mehr Arbeit und Kontinent  
zugewandt. Aber ich bin auch der Freund der Sache, und von die  
Riffen im Riß lassen, würde ich für Riffen. Mit dem moralischen Gemüth  
der ganzen Nation findet mir würde ich die Sache wissen, streng, pflichthaft,  
los, nicht schuldig, unerbittlich.

Kooper's Gazette von mir steht.

Es will in diesem Augenblicke Alles mal wieder sein ist, vorarbeiten sein  
arbeiten, und mich mit dem zusammen, und so ist es.

Die Lösung einer großen Aufgabe, die 300 Jahre beschäftigt hat, und  
die unserer Universalität und Kapazität in allen Ländern der Erde mit Geldern,  
Wissenschaft und Tadel verknüpft ist, besonders das Leben der Menschheit,  
wird Ihnen auf einem Preisversteigerung ausgetragen. Der Preis,  
den die englische Nation und die geistreiche Pariser Kapazität Osborne  
erhalten wird, beträgt 4 Jahre, Lambert 3 Jahre dafür. Die zweite  
reicht dafür 3 Jahre lang, Lambert aber 3 volle Jahre, und man  
macht es bis jetzt nicht, aber ist Ihnen in der Photographie eines Briefes gezeigt.

Die große Aufgabe wird groß ausgeführt werden. Sie sind gewiss nicht  
gibt die höchste Kapazität, und wissen mit der Hand und anderen Instrumenten  
besser ausgeführt als gewöhnliche Personen. Aber das genügt nicht. Sie  
solche Aufgaben wird man ein gewisses Mann, ein großer Charakter sein,  
man wird Charakteristisch sein, moralischen Muth, "unerschütterlich" sein!

Es kann Ihnen das Beste und Größte zu; aber dann müssen die  
nicht viel mehr arbeiten und arbeiten, als in vorigen Jahren. Loch  
quadratisch möglich, man wird nicht. Die Jahre bis auf p. 21 sind  
gedruckte Briefe bleibt gewöhnlich, wenn die Jahre nach den Jahren 22  
fragen im Jahr von "unerschütterlich und treuer Hinneigung", von  
"unerschütterlich" sprechen. "Am Ende der Welt bis 80° nördl.  
arbeiten, in allen Ländern der Welt, die die Welt, die die Welt  
quadratisch und konnte der Welt, die die Welt, die die Welt  
Es bin der auftraggebenden Aufsicht; gerade dafür waren die und,  
geplant. Mit dieser geringen Überdosis würden die nicht viel mal nicht  
wissen, das Jahr ist Ihnen voran.

Über alle anderen Punkte will ich sprechen, ich möchte Ihnen  
das Herz eines Briefes nicht sprechen. Ich spreche mir: arbeiten  
die die Welt! Wenn die Welt und Überdosis, das Jahr  
haben die lieber zu sein.

Die folgenden Jahre oft 14 sind nicht für gewöhnliche Menschen,



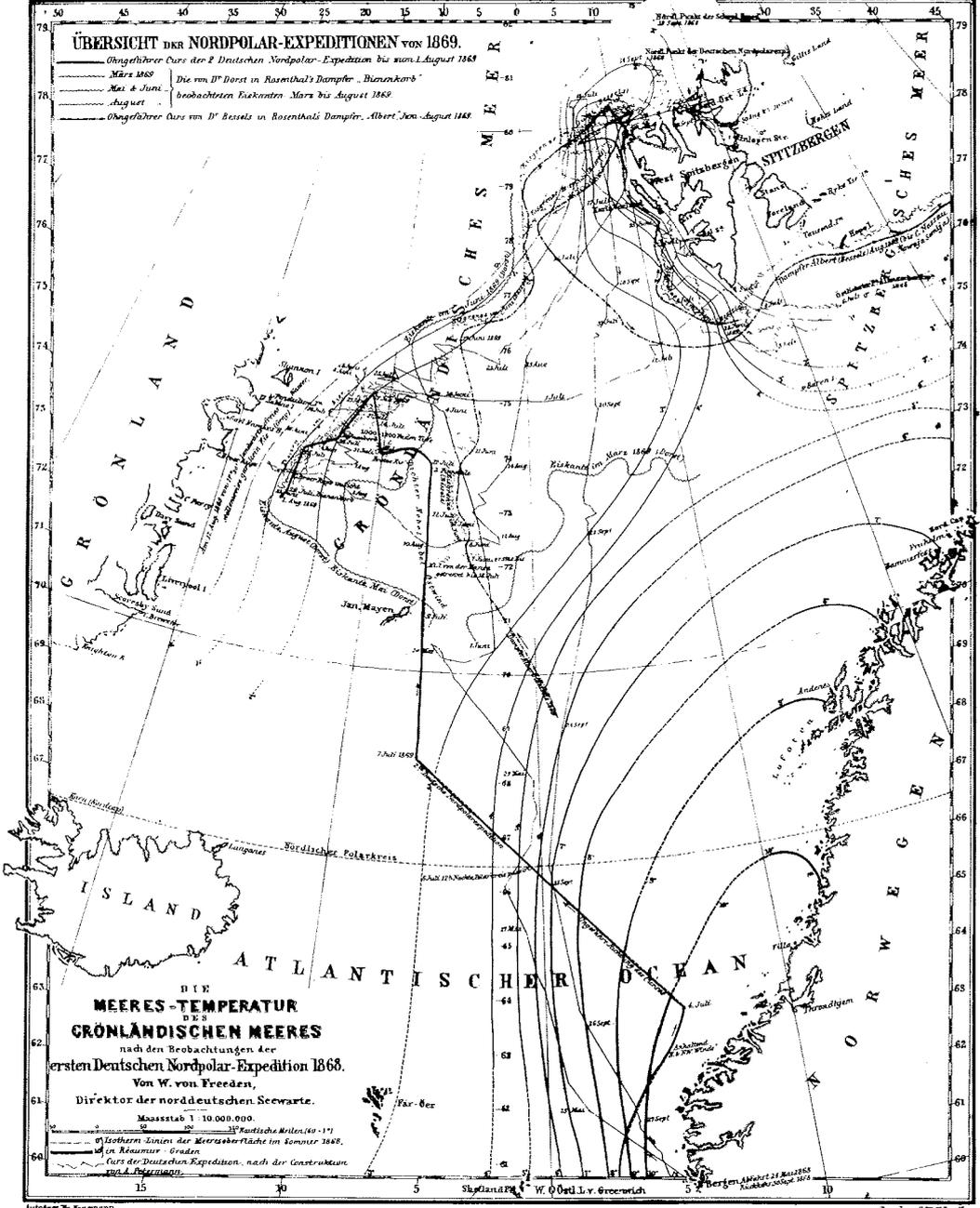
Passage des Nordpolar-Punktes  
25. Juli 1867

Petermann's Geographische Mittheilungen

Jahrgang 1869, Tafel 38

### ÜBERSICHT DER NORDPOLAR-EXPEDITIONEN VON 1869.

Übergreifender Kurs der 2 Deutschen Nordpolar-Expeditionen bis zum 1. August 1869.  
März 1868 Die von D<sup>r</sup> Horst in Rosenthal's Dampfer „Bismarck“  
März & Juni beobachteten Eisränder März bis August 1869  
August  
Übergreifender Kurs von D<sup>r</sup> Bessels in Rosenthal's Dampfer „Albert“ von August 1868



DIE MEERES-TEMPERATUR DES GRÖNLÄNDISCHEN MEERES nach den Beobachtungen der ersten Deutschen Nordpolar-Expedition 1868.

Von W. von Freeden, Direktor der norddeutschen Seewarte.  
Maassstab 1:10.000.000.  
1 Grad = 100 Meilen (10-12)  
Isothermen-Linien der Meeresoberfläche im Sommer 1868.  
von Neumann's Grad.  
Curs der Deutschen Expeditionen nach der Construction von A. Petermann.

GOtha JUSTUS PERTHES 1869.









## Plan der Deutschen Nordpol-Expedition

1869

(Der von Koldewey sauber geschriebene Plan trägt Petermanns Vermerk: Von Koldewey, 8. Nov. 1868. Außer einer schwachen Anstreichung des § 5 finden sich keine weiteren Bemerkungen auf dem Papier, das sich in einem Konvolut fand; AHHVGG.)

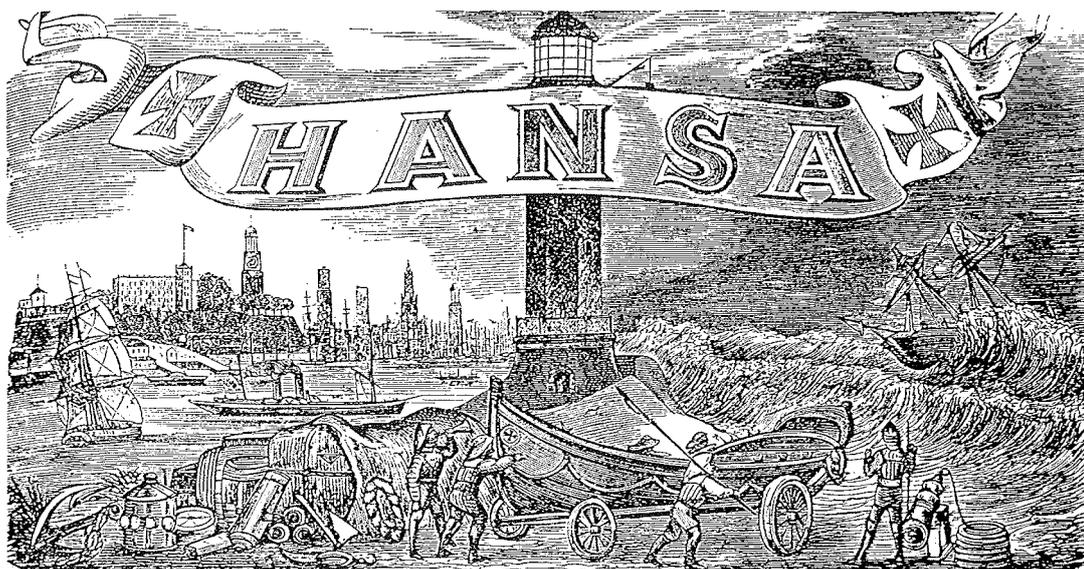
- § 1. Zweck und Ziel der Expedition ist die Aufnahme und Erforschung der Ostküste Grönlands von 75° an nordwärts, wobei eine Überwinterung in Aussicht genommen ist, und des ganzen Circumpolarbeckens, soweit es möglich ist.
- § 2. Zur Erreichung dieses Zieles sind zwei geeignete Schraubendampfer mit vollständiger Segelkraft erforderlich, der eine als eigentliches Expeditionsschiff, der andere hauptsächlich als Tender und Transportschiff.
- § 3. Die Ausrüstung des Dampfers No 1. sollte bestehen 1) Zwei Jahre Proviant für die ganze Besatzung. 2) Ein vorher fertig gezimmertes Haus mit allem Zubehör und Comfort für die in Aussicht genommene Überwinterung. 3) Ein großes, sehr stark gebautes, seetüchtiges, mit Verdeck versehenes Segelboot, welches Platz für 10-12 Mann hat und für 4 bis 6 Wochen Proviant und Zubehör mitnehmen kann. 4) Wissenschaftlicher Apparat, Munition, Jagdgeräte, Walfischboote etc. nach allen Seiten vollständig, Kohlen, soviel das Schiff bergen kann, ohne schwerfällig zu werden.
- § 4. Da der Dampfer No II. nur als Transportschiff für Kohlen etc. zu benutzen ist, so würde seine Ausrüstung nur die gewöhnliche sein.
- § 5. Die Führung und Leitung der ganzen Expedition muß einem Seemann übertragen werden, dessen Anordnungen alle an Bord, auch Gelehrte, unweigerlich Folge zu leisten haben. Derselbe hat auch natürlich nach gehöriger Berathung mit den Schiffsoffizieren und Gelehrten zu bestimmen, ob, wo und wie eine Überwinterung entweder auf Grönland oder auf Spitzbergen stattfinden soll.
- § 6. Die Anzahl der Gelehrten wären: 2 Astronomen für Aufnahmen der Küsten und astronomische, magnetische und meteorologische Beobachtungen. 2 Geologen und 2 Zoologen (einem der letzteren könnten die Funktionen eines Arztes übertragen werden). Den mitzunehmenden wissenschaftlichen Apparat hätten diese Herren zu bestimmen und ein Verzeichniß aller Gegenstände dem Kapitän zur Genehmigung vorzulegen.

- § 7. So mit allem Nöthigen wohlversehen und ausgerüstet sollte die Expedition spätestens am 1. Juni unter Segel gehen und den Kurs direkt nach der Insel Jan Mayen setzen, von hier längs der Küste des Eises fahren und zwischen 74° und 76° nach einer Öffnung suchen, um nach der Küste vorzudringen. Unterwegs, hauptsächlich von 60° Breite an sollten außer den gewöhnlichen Lothungen und sonstigen Beobachtungen häufig Tiefentemperaturmessungen in verschiedenen Tiefen angestellt werden, was wegen des Golfstromes von großer Wichtigkeit ist.
- § 8. Wird die Küste in etwa 74° erreicht und man trifft nördlich von 75° schiffbares Meer längs des Landes, oder ist nach der Beschaffenheit des Eises und der Witterung Aussicht vorhanden, daß schiffbares Meer sich im Laufe des Sommers bilden kann, so sollte No II. seinen Vorrath an Kohlen etc. abgeben, theils an Bord von No I., theils an einem geeigneten Platze am Lande, und nach Hause zurückkehren, wobei es den Umständen und dem Befehlshaber desselben überlassen bleiben kann, ob er noch einige Zeit den Walfischfang betreiben will oder nicht.
- § 9. Der Dampfer No. 1. hat nun seine Forschungen zu beginnen und wäre zuerst das Hauptaugenmerk darauf zu richten soweit vorzudringen wie möglich, ohne sich mit der genauen und speziellen Erforschung der Küste aufzuhalten. An passenden Stellen könnte gelandet und Depots für Lebensmittel errichtet werden, dabei wird sich schon herausstellen, ob eine schließliche Überwinterung zweckmäßig erscheint oder nicht.
- § 10. Ist es an irgend einer Stelle möglich, weiter in das Polarbecken einzudringen, so sollten die Sommermonate hierzu benutzt werden. Es würde aber jedenfalls wieder auf die Küste nach Grönland zurückzukehren sein und hier definitiv festgestellt ob eine Überwinterung stattfinden soll oder nicht.
- § 11. Für den Fall einer Überwinterung wird Alles dazu Nöthige gelandet und vollständig eingerichtet und der Dampfer kehrt dann unter der Führung des ersten Officiers nach der Weser zurück, während der Kapitän bei der Überwinterung verbleibt.
- § 12. Die Überwinterungsgesellschaft besteht außer dem Führer aus den beiden Astronomen, einem Geologen, einem Zoologen, einem Schiffsoffizier und etwa 6 Matrosen.
- § 13. Die Aufgabe der Gesellschaft besteht während des Winters in den magnetischen, astronomischen, physikalischen und meteorologi-

schen Beobachtungen und während des folgenden Sommers in der genauen Erforschung und Aufnahme der Küste soweit als möglich.

- § 14. Im Spätsommer 1870 sollte die Gesellschaft von Pendulum Insel oder einem anderen bezeichneten Punkte womöglich abgeholt werden, da man sich indeß hierauf durchaus nicht unbedingt verlassen kann, so sollte die Expedition gegen Mitte August selbständig mit dem Boot sich durch den Eisstrom durcharbeiten, was immer möglich sein wird. An der Grenze des Eises an einer zu bestimmenden Breite kann man das sie aufsuchende Schiff treffen, oder auch nöthigenfalls selbst nach Norwegen oder Island überfahren.
- § 15. Ist eine Erreichung der Küste bis Ende Juli nicht zu affectuiren, so sollte Grönland für das vorliegende Jahr gänzlich aufgegeben werden und nun zwischen Spitzbergen und Nowaja-Semlia nach Norden vorzudringen gesucht werden.
- § 16. Der Dampfer No II. hat hier seine Kohlen und Vorräthe, theils an No I. theils an einem geeigneten Platze auf Spitzbergen abzugeben und nach Hause zurückzukehren.
- § 17. No I. hat nun alle Anstrengungen zu machen, nach Norden vorzudringen, Gillis Land zu erreichen und zu erforschen und überhaupt nach allen Seiten für die Wissenschaft thätig zu sein. Im Herbst ist dann die Überwinterungsgesellschaft auf Spitzbergen auszusetzen und das Schiff hat, wie vorhin angegeben, nach Hause zurückzukehren.
- § 18. Wenn auch alle möglichen Anstrengungen zur Erreichung und Erforschung des arktischen Centralbeckens\* und des Poles selbst gemacht werden und solche Fürsorge getroffen wird, daß ein Gelingen nicht unwahrscheinlich erscheint, so ist doch hierfür keineswegs zu garantiren, da die Eisverhältnisse von einem Jahre zum anderen so außerordentlich verschieden sind. Dagegen wird die wissenschaftliche Ausbeute unter allen Umständen eine bedeutende sein, selbst bei den ungünstigsten Eisverhältnissen. Ein gänzlichliches Scheitern und zu Grundegehen der Expedition ist so unwahrscheinlich wie möglich und bei guter Führung kaum zu befürchten.

\* Zum Begriff arktisches Becken vergl. auch Fußnote 14-1.



## Zeitschrift für Seewesen.

Organ des „Deutschen Nautischen Vereins“ u. der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.“

No. 20. HAMBURG, Sonntag, den 25. September 1870. VII. Jahrg.

Redigirt und verlegt von den Mitgliedern des Vorstandes des „Deutschen Nautischen Vereins“, Consul Beurmann zu Bremerhaven, Navigationsschuldirektor Dr. A. Breusing, Dispacheur H. Tecklenborg, Vorsitzender des „Deutschen Nautischen Vereins“, zu Bremen, Kapitän A. Wagner, Schiffsmakler in Danzig, und von dem Director der Seewarte, W. v. Freeden, zu Hamburg, als verantwortlichem Redacteur. Die „Hansa“ erscheint jeden zweiten Sonntag. — Bestellungen bei der nächsten Post, oder Buchhandlung, oder bei der Redaction, Hamburg, Seemannshaus. Commissionsdebit und Expedition der *Bernhardt'schen* Buchhandlung, Hamburg, Rathhausmarkt 3. Abonnementspreis: vierteljährlich für Hamburg 1  $\frac{1}{2}$  10/3, für auswärts 2  $\frac{1}{2}$  Sgr. Einzelne Nummern 6 Sgr. — Wegen Inserate, welche mit  $\frac{1}{2}$  Sgr. die Petitzeile berechnet werden, beliebe man sich an die *Bernhardt'sche* Buchhandlung zu wenden. Frühere Jahrgänge mit Inhaltsverzeichnis vorrätig bei der Redaction, 1864, 1865 unvollständig und ungebunden zu 20 Sgr.; 1866, 1867, 1868, 1869 eleg. gebunden zu 1  $\frac{1}{2}$  Thlr.; bei Abnahme im Ganzen zu 1 Thlr. der Band. Sendungen an die Redaction, Hamburg, Seemannshaus oder Briefkasten, Rathhausmarkt 3, oder an H. Tecklenborg. Catharinenstrasse 1, Bremen.

### Das Abonnement

auf unsere Zeitschrift bitten wir baldigst zu bestellen. Die Post verlangt vor Anfang jeden Quartals neue Bestellung und Vorausbezahlung.

Inhalt: Unsere zweite Deutsche Nordpolarfahrt. — Geschichte des Europäischen Seeverkehrsrechts. — Aus dem Bureau des Deutschen Nautischen Vereins. Seemannsordnung. — Die Heilkunde auf dem Meere. — Seegerichte. — Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. — Correspondenz. — Gesetzliche Bestimmungen betr. Herabsetzung der Leuchtfeuer-Abgaben in Grossbritannien. — Berichte über den Hafen „Port Nelson“ auf Neu-Seeland. — Verschiedenes. — Briefkasten.

### Unsere zweite Deutsche Nordpolarfahrt

hat durch die am 11. Septbr. erfolgte glückliche Rückkehr des Hauptschiffes „*Germania*“, Kapt. *Koldecey*, einen vorläufigen Abschluss gefunden. Erfreulicher Weise können wir hinzusetzen, daß der Abschluss zugleich ein höchst befriedigender genannt zu werden verdient.

Begnügen wir uns, da die Tagesblätter schon die Hauptdaten der Fahrt erwähnt haben, mit einer kurzen Zusammenstellung der charakteristischen Momente; eine Ergänzung der bisherigen Angaben nach verschiedenen Seiten wird dann um so mehr gerechtfertigt erscheinen.

Der erste Vorstoss beider Schiffe ins Eis verlief ohne Resultat: die *Hansa* vertrieb vom 20. Juli

bis Anfang August von  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  Breite nach  $72^{\circ}$  N., die *Germania* vom 20. Juli bis 29. Juli in fast gleicher Weise südsüdwestlich. Am 1. August erneuerte letzteres Schiff seinen Versuch, kam unter Dampf glücklich am 2. in Sicht der Pendulum-Gruppe und ankerte daselbst am 5. August; die *Hansa* hat auf ihrem zweiten Vorstoss am 10. August den fahrbaren Kanal der *Germania* schon wieder voll Eis gefunden, und ist wie bekannt vom Eise festgehalten.

Die südwestliche Insel der Pendulum-Gruppe, Sabine Eiland genannt, ist der klassische Boden der magnetischen Untersuchungen von Sabine und Clavering im Jahre 1823; nach mehreren verunglückten Versuchen, mit dem Schiff weiter nördlich längs der Küste zu kommen und dort zugleich einen sicheren Winterhafen zu entdecken, kehrte die *Germania* nach der Sabine Insel zurück und legte sich am 13. Sept. ins Winterlager in der kleinen Bai an der S.-O.-Ecke der Insel, welche durch die vorliegende Walross Insel vor dem directen Anprall des Seeieises geschützt wird. Ohne Zweifel hat auch *Sabine* in der Nähe dieser Bai sein Observatorium gehabt, constatiren liess es sich aus vorgefundenen Spuren nicht, doch deuten Vergleichen der Ortsbestimmungen darauf hin; jedenfalls haben wir dort 2 Observatorien gebaut, theils für die magnetischen, theils für die meteorologischen und geodätischen Beobachtungen.

Der Rest der Jahreszeit verlief unter Expeditionen ins Innere der Sabine Insel und später in ausgedehnterer Weise über das anfangs noch mehr schneefreie Eis nach der nahen Festlandküste und in die dort sich öffnenden Fjorde, sowie unter häuslichen Einrichtungen für die Ueberwinterung

an Bord des Schiffes. Ein prachtvoller Fjord unter andern hinter der Clavering Insel, von dem Führer der Land-Expedition, dem k. k. Oberlieutenant Payer, der „Tiroler Fjord“ genannt, ward entdeckt. der ihn schliessende kolossale Gletscher mit seinen 7 nunmehr gefrorenen Abflüssen, an Gesamtstärke der Weser bei Bremen vergleichbar, begangen und mit werthvoller botanischer, zoologischer, vorzüglich aber geologischer Ausbeute heimgekehrt. Schon vorher auf der Fahrt nordwärts nach Shannon Eiland war die höchst interessante Entdeckung gemacht, dass der Moschusochse, den man bisher nur im arktischen Amerika gesehen hatte, auch an der Ostküste Grönlands heimisch sei. Unsere Reisenden haben das zottige, mähenartig behaarte, schwarze, auf dem Rücken mit einem schmutzig-weissen Höcker versehene, kurzbeinige, nur bis zu  $3\frac{1}{2}$  Fuss hohe Thier den ganzen Winter hindurch in Rudeln bis zu 16 Stück gesehen, und durch diese Jagdbeute von bis je 500  $\text{R}$  frischen Fleisches ihren Proviant in willkommenster Weise ergänzt. Das Thier ist ein Landthier und weiss im tiefsten Winter seine Pflanzennahrung mit den gespaltenen, scharfgeränderten Klauen unter dem Schnee hervorzuscharrn, wobei ihm der Umstand allerdings zu Statten kommt, dass die fast allein vorherrschenden, häufig sehr schweren Nordwinde den Schnee sehr einseitig am Gebirge aufthürmen und die Ebenen theilweise gänzlich schneefrei bleiben. Der Eisbär dagegen, auf thierische Nahrung angewiesen, ist ein Wanderthier, im Spätherbst die See verlassend und sich ans Land zurückziehend, kehrt er im Frühjahr, wenn um seine Wurfzeit die junge Robbenwelt auf dem Eise erscheint, dahin zurück, völlig abgemagert (im Magen eines Thieres fand man nur Wasser, Flechten und Moose und sogar einen Fetzen Tuch), und zwar in solcher Menge, dass unsere Reisenden in jenen Zeiten förmlich von den Thieren blockirt wurden, während man im tiefsten Winter einige Monate hindurch ganz unbewaffnet umherstreifen durfte. Im Frühjahr wurde einer der Astronomen bei einer Ablesung von einem Bären trotz aller Vorsicht überrascht, an Kopf und Hand erheblich verletzt, und erst nachdem er 400 Schritte übers Eis weggeschleppt war, von seinem Kameraden gerettet; das Thier entkam im dichten Nebel.

Im Frühjahr fand eine grosse Schlittenfahrt längs der Küste statt, welche bei  $77^{\circ} 1' \text{ N}$ . Breite fortgesetzt wurde; eine grosse ostwestlich ausgedehnte, nach Süden geöffnete Bai mit ihren nordwärts vorliegenden bis 6000 Fuss hohen Gebirgen und grossen Eisströmen, welche wie über eine riesige Wehr die Bai hinabsteigen, ward das Ziel der Fahrt; von da erstreckte sich „König Wilhelms Land“ in endlose Ferne in meridionaler leicht nach West geneigter Richtung. Das nächste Küstengebirge ist meist nur bis 3500 Fuss hoch, besteht nach dem Innern aus gneissartigem Syenit, von Basaltgängen durchzogen. an der Küste findet man häufig sehr brauchbare Braunkohlenlager, und ausgedehnte der Tertiärformation angehörige Gebiete.

Die durch das oben erwähnte Unglück verzögerte und deshalb auch abgekürzte Gradmessung wurde, nachdem die Signale errichtet waren (Steinhäufen mit Blechtrommeln, auch ein primitiver selbst construirter Heliotrop thaten nützliche Dienste) in Angriff genommen, und ein Meridianbogen von 40 Minuten gemessen auf Grund einer Basis von 700 Meter und 17 Fixpunkten. Von den Astronomen sind ausser den astronomisch-geodätischen Beobachtungen häufige Beobachtungen über die Polarlichter (richtiger Südlichter), Schallgeschwindigkeit und Stärke, spezifisches Gewicht der Gewässer, Gletscher-Vorrückung, hauptsächlich aber über Erdmagnetismus angestellt.

Wie vorausgesetzt, war die Winterkälte eine

mässige von  $-4$  bis  $-26$  Grad R.; ganz gleichgültig bei dem häufig sehr stillen Wetter, nur einmal bis  $-32^{\circ} 2$  R. steigend in den heftigen Schneestürmen des Januar (einmal  $67^{\text{sm}}$ . Fortgang pro Stunde beobachtet, während die höchste hier in Hamburg beobachtete Windstärke  $48^{\text{sm}}$ . betrug; da der Anemometer dadurch zertrümmert wurde, so ist ein weiteres sicheres Urtheil nicht abzugeben). Der Himmel war ausser in den nebelreichen Monaten Mai bis Juli durchweg klar, und desto mehr, je weiter man ins Innere hineindrang.

Am 11. Juli wurde die *Germania* wieder frei, und zuerst in südwestlicher Richtung eine Bootexpedition nach den von Clavering besuchten Eskimo-Niederlassungen der Clavering-Insel unternommen. Die Colonie war verlassen, vielleicht ausgestorben, wie zahlreich aufgefundene Eskimoschädel anzudeuten schienen; frische Spuren menschlichen Aufenthalts wurden nicht bemerkt.

Am 22. Juli dampfte die *Germania* nordwärts, wurde aber in  $75\frac{1}{2}^{\circ} \text{ N}$ . an der N.-O.-Spitze der „Korallen — umgürteten“ (!) Shannon Insel von undurchdringlichem Eise in der Weiterfahrt gehemmt. Darum ward südwärts zurückgesegelt längs der Küste bis zum Kap Franklin, unterwegs eine Reihe geographischer Ortsbestimmungen berichtigt, und nach Orientirung von einem 4000 Fuss hohen Berge in einen anscheinend tief ins Innere hineinsetzenden bis 16 Seem. breiten Fjord hineingedampft. Diese Fahrt bildet vielleicht die allseitig interessanteste Episode der ganzen Reise der *Germania*-fahrt. Man denke sich diesen „Kaiser Franz Joseph“ Fjord mit seinem graugrünen, klaren, meist über 500 Faden tiefen Wasser, 12 bis 5 Seemeilen breit, mit zahlreichen gleich weiten Verzweigungen nach den verschiedensten Richtungen, eingerahmt von einem immer höher ansteigenden Gebirgsmassiv von 7000, später bis zu 14000 Fuss Höhe, und dessen Seitenthäler ausgefüllt von den kolossalsten, dem berühmten Humboldt Gletscher an Küstenentwicklung verwandten, cascaden- und moränenreichen Gletschern, deren Bruchstücke als schwimmende Eisberge häufig den Weg vollständig zu versperren drohten, und an anderen Stellen die Thalsohlen belebt von zahlreichen Rennthierheerden, welche arglos, jedoch immer unter der kundigen Führung des leitenden Thieres, grasten auf sonnigen, in buntem Blumenschmucke prangenden Oasen, zwischen Heidelbeeren- und armdicken Zwergbirkengestrüpp, und über Alles dieses denke man sich ausgespannt einen stets klaren Himmel mit einer den ganzen Horizont durchlaufenden Sonnenbeleuchtung, die kein Wind, keine Wolke der Höhe trübte, — kein Wunder dass nachdem 72 Meilen landeinwärts zurückgelegt waren, nur die äusserste Noth, (ein unheilbarer, nachweisslich durch mangelhafte Ueberwachung herbeigeführter Schaden an dem Kessel) eine Rückkehr aus diesem „Grönländischen Salzkammergut“ erzwang, die sonst bei Verfolgung des richtigen Arms dieses Fjords möglichenfalls erst mit einem Debouchiren an der Westküste Grönlands in der Baffins-Bai geendet hätte. Es ist schmerzlich zu bedauern, dass die Entscheidung über ein so greifbares, allgemein verständliches Resultat nicht unsern Reisenden gelungen, sondern einer — dritten Grönländischen, Expedition vorbehalten geblieben ist, welche hoffentlich der Bund in nächster Zeit organisiren wird, auf dass das Königliche Wort „dass der Deutsche Name sich auch im hohen Norden mit Ruhm bedeckt habe“ selbst in späterer Zeit zu neuer männlicher Aufopferung begeistere. \*)

\*) Aus einem Schreiben der Königin *Augusta* über die Rückkehr der *Hansa* an den Director der Nordd. Seewarte, welchem ein Geschenk von 40 Friedrichsd'or für die Mannschaft des schiffbrüchigen Fahrzeuges beigegeben war.

Am 24. August in 72° N. Breite und 14° W. Länge gelangte die *Germania* wieder in das offene Meer. Sie setzte ihren Kurs erst südlich nach der Ostseite von Island, dann querüber nach den Shetlands-Inseln, um Tiefseelothungen in Tiefen bis zu 1300 Faden auszuführen und Temperaturmessungen anzustellen, welche wichtige Beiträge zu den ausgedehnten Englischen Forschungen in jenen Gegenden liefern, und kam dann nach sturmreicher Fahrt durch die Nordsee glücklich nach der Jademündung, nachdem sie um einen Lootsen besorgt, und verwundert über das Fehlen der Seezeichen, bei nächtlicher Weile vermuthlich mit der feindlichen Flotte, aber ungesehen von ihr, Raketensignale gewechselt hatte. Von unserer Flotte enthusiastisch begrüsst, und vom Admiral sofort mit einem Schleppdampfer und Lootsen versehen, gelangte sie noch an demselben Abend des 11. Sept. in den Dock von Bremerhaven.

Nach den ersten Tagen freudigsten Austausches mit den wieder gefundenen Kameraden und Landsleuten übernahm, vom Comité dazu aufgefordert, eine Special-Commission, bestehend aus den Gelehrten der Expedition und einigen alten Freunden des Unternehmens, die Inventur und die nächste Fürsorge für die mitgebrachten grossartigen wissenschaftlichen Schätze. Ausser 46 Behältern mit den Beobachtungs-Journalen, den Tagebüchern, der Bibliothek der Expedition und den wissenschaftlichen Apparaten aller Art, fanden wir nicht weniger als 104 grosse und kleinere Kisten angefüllt mit den verschiedensten mehr oder minder merkwürdigen Gegenständen. 25 von ihnen enthalten die geologischen Sammlungen, 3 Kisten die botanische Ausbeute, 62 Kisten die zoologische (in einzelnen Fällen oft viele hundert Präparate enthaltend); ferner fanden sich 7 Kisten und Nummern gefüllt mit ethnologischen, 1 Kiste mit anthropologischen Sammlungen und endlich enthält eine grosse Kiste mehr als 100 Grundproben aus verschiedenen Gegenden des Oceans und der binnländischen Fjorde. Ein Ausschuss, mit den Rechten einer juristischen Person ausgestattet, wird sie zum Eigenthum übernehmen, und die Vertheilung dieser glänzenden Zeugnisse deutschen Sammlerfleisses an die verschiedenen Mitglieder einer Gelehrten-Commission anordnen, welche die wissenschaftliche Verarbeitung des Materials in einzelnen Monographien als Theilen eines Gesamtwerkes über die Ergebnisse der zweiten deutschen Nordpolarfahrt veranlassen wird. Ein erster Theil desselben wird den geschichtlichen Verlauf der Expedition dem grössern Publikum vorführen, sobald über die Vertheilung der Arbeit, und die artistischen Beilagen, zu denen zahlreiche Zeichnungen und photographische Aufnahmen die mannigfaltigsten Motive liefern, die nöthigen Verabredungen getroffen sind.

## Eisverhältnisse

### im grönländischen Meere und Ansichten über weitere Förderung arktischer Entdeckungen.

Nimmt man eine Nordpolarkarte in Polarprojection zur Hand, so sieht man auf den ersten Blick, ein wie grosses, noch gänzlich unerforschtes Gebiet um den Pol vorhanden ist, welches bis jetzt allen Anstrengungen, in dasselbe beträchtlich einzudringen und den Pol selbst zu erreichen, gespottet hat. Alle Reisen, die zu diesem letzteren Zwecke unternommen wurden, vertheilten denselben, wenn auch jede mehr oder weniger einen Beitrag zur Kenntniss der physikalischen Verhältnisse der Gegenden um den Pol lieferte, und damit der Lösung der sogenannten Polarfrage förderlich war. Ja, nimmt man alle Beobachtungen zusammen, berücksichtigt die vorerwähnten Temperaturverhältnisse, das Aussehen, die Ausdehnung und Bewegungen des schweren Packeises, ferner die Beobachtungen über die Bildung des Polareises auch in einem offenen, nicht unter dem Einflusse des Landes stehenden Meere, so kann man sich schon jetzt nach dem bereits Bekannten kaum der Ueberzeugung verschliessen, dass eine Erreichung des Nordpols zu Schiff und ein offenes Meer um den Pol herum zu den grössten Unwahrscheinlichkeiten gehöre.

So lange man immer noch die Idee einer Erreichung des Nordpols zu Schiff festhält, und Schiffe hauptsächlich zu diesem Zwecke ausschickt, wird man sich immer in den erlangten Resultaten getäuscht finden; es ist vielmehr notwendig, dass man hiervon gänzlich zurückkommt und endlich damit aufhört, auf Grund der bereits gewonnenen Erfahrungen und Resultate sich die systematische naturwissenschaftliche Erforschung des ganzen Gebiets, so weit es noch nicht bekannt ist, zur Aufgabe zu machen. Schritt vor Schritt weiter bauend und fortschreitend, bis man endlich im Stande ist, aus dem gewonnenen Material, den beobachteten Wirkungen der Naturkräfte, auf ihre Ursachen, auf die Gesetze, die alles beherrschen, schliessen zu können. Jede rationale Naturforschung geht so zu Werke, und ebensowohl wie man in der Astronomie davon zurückgekommen ist, über die Bewohner anderer Weltkörper mussige Conjecturen zu machen, ehe man einmal die aller einfachsten physikalischen Verhältnisse, von denen das Leben der Organismen gänzlich abhängt, kannte, so sollte man doch auch nicht aus einigen Temperaturmessungen allein und dem Umstande, dass norwegische Fischer einmal in der Karasee gefangen sind, so ohne Weiteres den Schluss ziehen, dass man jetzt nun auch nach dem Nordcap von Sibirien, den neusibirischen Inseln, ja bis nach der Behringstrasse vordringen und gegen den Nordpol selbst grosse Strecken zurücklegen könne.

Ich will versuchen, durch eine kurze Darlegung der Eisverhältnisse vorzüglich im grönländischen Meere und eine Uebersicht über Aussagen und Meinungen verschiedener Polarfahrer meine Ansichten näher zu begründen und einige falsche Vorstellungen, die so vielfach im Publikum verbreitet sind und noch fortwährend verbreitet werden, wemöglich zu berichtigen.

Die grosse Masse von Eis, welche alle Gegenden um den Pol mehr oder weniger anfüllt, bildet im Allgemeinen in jedem Jahre zu einer bestimmten Jahreszeit dieselbe Grenze, und es hat seit Jahrhunderten keine merkliche Aenderung in der Lage und Ausdehnung des Eises stattgefunden. Nach Scoresby erstreckt sich im Frühjahr die Eisgrenze von Cap Farewell nach Island hinüber, diese Insel bisweilen gänzlich einschliessend, dann weiter direkt nach Jan Mayen hinüber, welche Insel ebenfalls häufig vom Eise umgeben ist. Von hier aus zieht sich die Kante des Eises etwas mehr ostwärts, den Meridian von London zwischen dem 71. und 73. Breitengrade schneidend, in 5° oder 6° östlicher Länge, bisweilen sogar in 8°—10° zwischen dem 73. und 74. Breitenparallele bildet das Eis eine merkwürdige Ausbuchtung, indem es von hier aus direkt nordwärts läuft, so dass die Grenze bisweilen in meridionaler Richtung hinauf geht, zuweilen aber nur einen tiefen Einschnitt bildet, welcher, zwei oder drei Grad nach Norden und dann südöstlich zurück längs der Westküste Spitzbergens nach der Bäreninsel sich erstreckend, eine vollständige Einbuchtung offenen Wassers umschliesst. Von hier geht die Eisgrenze in einer direkten Linie nach Osten, bis das Eis die Küste von Nowaja-Semlja erreicht. Die Nordküsten von Sibirien und Amerika sind in den Winter- und Frühjahrsmonaten dicht mit Eis umgeben, und die Behringstrasse ist zum grossen Theil damit angefüllt, so dass letztere Strasse selten oder nie vor Mitte Juni zu passiren ist.

Während der Sommermonate tritt diese Eiskante natürlich ganz beträchtlich zurück und grosse Meeresstrecken werden gegen den Herbst hin schiffbar, die im Frühsommer mit undurchdringlichem Eise angefüllt waren. Die West- und Nordküste von Spitzbergen wird gewöhnlich gänzlich erstreift, von Jan Mayen und der Bäreninsel verschwindet das Eis, auch die Küsten von Nowaja-Semlja werden theilweise eisfrei. Selbst die Karasee ist in den Jahren 1869 und 1870 von norwegischen Fischern theilweise befahren, obgleich damit noch keineswegs bewiesen ist, dass dieses Meer nun immer schiffbar sein muss. Die ostgrönländische Küste bleibt das ganze Jahr hindurch

bis hinunter nach Cap Farewell von einem Gürtel von 40 bis 100 Seemeilen Breite, ja nördlich von 75° von einem Gürtel von 180 Seemeilen Breite und darüber umgeben, welcher allen bisherigen Erfahrungen zufolge nur zwischen den Breiten 70° und 75° N. durchbrochen, und bis zur Küste durchfahren werden kann. Die Angaben, dass einige alte Holländer die Küste nördlich von 75° gesichtet oder gar erreicht haben sollten, sind durchaus nicht authentisch und mit dem grössten Misstrauen aufzunehmen. Alle Aussagen von Walfischfahrern sowohl wie von Forschungsreisenden sprechen sich übereinstimmend dahin aus, dass man nördlich von 75° N. nicht an die Küste gelangen, ja nicht einmal hier eine beträchtliche Strecke in das Packeis eindringen könne. *Buchan* und *Beechey*, *Clavering*, die Schweden im Jahre 1868 mit Dampfkraft versuchten es vergebens, und stiessen immer nach einigen Meilen Fahrt durch das erste Treibeis auf ungeheure, dicht zusammengepackte Felder, in welche kein Eindringen möglich war.\*

General *Sabine* spricht sich folgendermassen über die von der Expedition unter *Clavering* im Jahre 1823 dort angetroffenen Eisverhältnisse wie über die Zugänglichkeit zur Küste aus: (*Sabine, Pendulum Experiments*, p. p. 420—421.)

„Es ist wahrscheinlich, dass die Ostküste von Gronland selten, wenn jemals, direkt von Osten in einer höheren Breite zugänglich ist, wie die, in welcher die Barriere von der *Grøner* gekreuzt wurde, nämlich einige Meilen nordwärts von 74° N. Es war *Kapt. Clavering's* Wunsch, dieselbe wo möglich höher nordwärts zu durchbrechen, und drang er demgemäss in 77° 30' N. am 28. Juli in's Eis ein, dessen östliche Grenze in jener Breite auf 29° westlicher Länge von Greenwich angetroffen wurde. Sein weiteres Vordringen nach Westen wurde indes beinahe unmittelbar darauf durch ein ungebrochenes Feld verhindert, an dessen östlicher und zusammenhängender Kante eine Strecke von 60 Meilen entlangeseigt wurde, bis es wieder in das offene Meer führte nahe in derselben Länge, in welcher zuerst in das Eis eingedrungen wurde, aber um einen Grad weiter südwärts. In der Breite von 76° trat die Eisgrenze beträchtlich westwärts zurück, und am 2. August drang *Kapt. Clavering* abermals in 75° 30' und 8° W. Länge in das Eis ein und segelte zwischen Treibeis in südwestlicher Richtung an der Kante der Felder entlang, zwischen denen kein Kanal sichtbar war, bis zu der Breite 74° 5' in Länge 15° W., wo der erste praktikable Bruch sich zeigte, durch welchen eine Passage zum Lande schliesslich ermöglicht wurde. Der Charakter des Feldereises war schwerer, als das, welches die Mitte von Davisstrasse und Baffinsbai in dem ersten Theile der Jahreszeit für die Schifffahrt einnimmt, aber nicht so schwer wie das Feldeis im Polarmeere in der Nachbarschaft der Nord-Georgieninsel. Die Barriere von Feldern, welche in 77° N. etwa 200 Meilen breit gewesen sein muss, war unter 74° N. zu 60 Meilen reducirt und erforderte 5 Tage grosser Anstrengungen zu durchbrechen, ein Versuch, welcher kaum klug in einem weniger ausgezeichnet verstärkten und ausgerüsteten Schiffe wie der *Grøner* gewesen wäre.“

Ganz ähnlich spricht sich *Clavering* (Edinburgh new philosophical journal April—Juni 1830, p. p. 16 und 17) aus, und es kann nach dieser Beschreibung von einer gar leichten Erreichung der Küste nicht wohl die Rede sein. Was den Charakter des Eises anbetrifft, mit dem man an der ostgrönländischen Küste zu thun hat, so möchte ich die Aufmerksamkeit der Geographen besonders auf einen Punkt lenken, der, obgleich für die richtige Beurtheilung der Eisverhältnisse sehr wesentlich, bisher nicht beachtet worden zu sein scheint. Wenn die Walfischfahrer im Frühjahr, nämlich Anfang oder Mitte März nach Jan Mayen kommen, so treffen sie überall an der ganzen Kante des Eises, der sogenannten Robbenküste, nur mit 5 bis 6 Fuss dickem Eise, der Formation des verlassenen Winters, zusammen. Dieses Eis verschwindet im Laufe des Sommers durch die Einwirkung der Wärme und der See unter diesen Breiten gänzlich, und erst später treffen die Walfischfahrer, wenn sie nicht vorher schon diesen Gürtel einjährigen Eises durchbrochen haben, auf das *altere massive Eis*, welches das ganze Polarbecken mehr oder weniger anfüllt. Diese Felder einjährigen Eises sind der beste Beweis dafür, dass es zur Bildung des Eises auf See nicht des Schutzes der Küste bedarf und die Wogen der See dieselbe wohl anhalten und verzögern, aber bei den niedrigen Luitemperaturen, wie sie doch dort überall vorkommen, nicht gänzlich verhindern können.

Ueber die Bildung des Eises auf offenem, den hohen Wogen des atlantischen Oceans ausgesetztem Meere verweise ich auf *Scoresby, account of the arctic regions*, Vol. I p. p. 238 und 239.

Trifft man im Sommer auf das ältere Eis, so begegnet man Anfangs Schollen und Flarden, allerdings von einer Dicke von 15—30 Fuss unter Wasser, die je nach den herrschenden Winden mehr oder weniger compact liegen. Erst mehrere

\*) Da es mir von *Dr. Petermann*, Geog. Mitth. 1870 p. p. 229, zum Vorwurfe gemacht wird, im Jahre 1868 nördlich von 75° keine Versuche, nach der Küste vorzudringen, gemacht zu haben, so verweise ich als Antwort darauf auf diese Stellen, im übrigen auch auf meinen Bericht, *Ergänzungsheft* 28, p. p. 20 und 55.

Meilen von der offenen See entfernt stösst man auf grössere Flarden und endlich auf die ungeheuren Felder von unabsehbarer Ausdehnung, die Scoresby mit Recht „zu den Wundern der Tiefe“ rechnet. Dieselben haben oft einen Durchmesser von 20–30 Seemeilen, und wenn die Oberfläche flach und eben ist, eine durchschnittliche Dicke von 15–20 Fuss; doch wo grosse Höcker (hummocks) auf denselben vorhanden sind, beträgt ihre Dicke oft 40–50 Fuss. Das Feld, auf welchem die Mannschaft der *Hansa* den Winter zugebracht hat, war nur ein kleines im Vergleich mit anderen, von denen *Kapt. Hegemann* berichtet; dennoch hatte es Anfangs einen Umfang von 7 Seemeilen, Höcker bis zu 40 Fuss Höhe über Wasser, und eine enorme Dicke von über 50 Fuss unter Wasser.\*)

An der Westseite von Banksland ist von *Mac Clure* wohl das Furchtbarste in dieser Beziehung im Nordpolarmeere angetroffen worden. Die Beschreibung lautet: „Die Oberfläche der Flarden war fortlaufend Hügeln ähnlich, von denen einige 100 Fuss von der Basis bis zum Gipfel massen, und der Rand dieses wunderbaren oceanischen Eises stieg an manchen Stellen so hoch, wie die Unterraen des Investigator.“ (*Osborne*, the discovery of the N. W. passage p. 207.)

Dass solche ungeheure Massen von Eis, wenn dieselben auch mit noch so schwacher Bewegung zusammenstossen oder mit festen Gegenständen, wie Klippen, in Berührung kommen, mit ungeheurer Gewalt sich zusammenschieben müssen, ist leicht einzusehen, und doch ist die Fantasie zu schwach, um sich eine richtige Vorstellung von diesem gewaltigen Zusammenstoss zu machen. *Scoresby* giebt eine kurze, aber vor treffliche Schilderung hiervon in seinem ausgezeichneten Werke, *Account of the arctic regions* vol. I. p. 247:

„Ein solches in Bewegung sich befindendes Feld bringt, wenn es in Berührung mit einem andern in Ruhe oder besonders mit einem, welches eine entgegengesetzte Richtung der Bewegung hat, kommt, einen furchtbaren Stoss hervor. Eine Masse von mehr als 10,000 Millionen Tons Gewicht, einem Widerstande belegend, wenn in Bewegung, bringt Wirkungen hervor, welche zu begreifen kaum möglich ist! Das schwächere Feld wird mit einem furchtbaren Getöse zermalmt, bisweilen ist die Zerstörung gegenseitig und Stücke von ungeheuren Dimensionen und Gewicht werden nicht selten oben auf das Feld bis zu einer Höhe von 20–30 Fuss aufgeworfen. während eine verhältnissmässige Masse unter Wasser gepresst wird. Der Anblick so grossartiger Wirkungen bietet, wenn man selbst in Sicherheit ist, ein wunderbar grossartiges Gemälde dar, aber wo Gefahr ist, selbst davon überwältigt zu werden, müssen Schrecken und Bestürzung die vorherrschenden Gefühle sein.“\*) Die Wahrschaffner haben zu allen Zeiten unausgesetzte Wachsamkeit nothig, um ihre Sicherheit zu bewahren, aber in keiner Lage so sehr, als in der Schifffahrt zwischen diesen Feldern, die vorzüglich bei nebligem Wetter, wo die Bewegungen der Felder nicht deutlich genug beobachtet werden können, gefährlich ist. Es ist leicht einzusehen, dass das stärkste Schiff ein ganz unbedeutendes Hinderniss ist zwischen zwei in Bewegung befindlichen Feldern.“

Zwischen den Schollen, die, wie vorhin bemerkt, mehr an der Aussenkante des Eises sich vorfinden, ist die Schifffahrt mit einem starken, gut gebauten Schiffe bei einiger Umsicht und Erfahrung nicht so gefährlich; man kann höchstens besetzt werden und treibt dann mit der Strömung sudwärts, bis, durch verschiedene Umstände hervorgerufen, das Eis sich wieder öffnet und dem Schiffe die freie Bewegung wiedergiebt. Um Spitzbergen herum und bei Nowaja-Semlja wird der Robben- und Walrossfang grösstentheils zwischen diesem Treibeise betrieben und ist es mir nicht bekannt, dass man dort je so tief ins Eis hineingewesen ist, um auf grosse compacte Felder stossen zu können.

Auch die Norweger sind, obwohl im Karischen Meere gewesen, in den eigentlichen Pack, der sich zwischen Nowaja-Semlja und Spitzbergen nord- und ostwärts erstreckt, keines-

\*) Welche wunderbare Vorstellungen vom Polareise und solchen Feldern verbreitet sind, davon hier eine Probe. In *Petermann's Geogr. Mitth.* 1865, p. 146 steht von einem Verfasser, der sämtliche Polarreisen gründlich studirt haben will, wörtlich: „Eis, — das heisst Eis von grösserer Dicke — bildet sich nicht auf der offenen See. Es sucht einen Stützpunkt an Inseln und Küsten, wo es bis zum Frühjahr bleibt. Dann bricht es ab und schwimmt in losen Tafeln (!) in jene Meeresgürtel, wo die Seefahrer die Eisbarriere angetroffen haben. Bis hier sind alle Polarfahrten unternommen worden in der australischen und borealischen Sommerzeit, keine im Winter. Man hat also die See'n befahren gerade zur Zeit, wo der Eisgang eintritt. Im Winter dagegen, wo das Eis noch fest liegt, werden die Eisbarrieren fehlen und Eis sich nur in der Nähe von Land finden.“(!)“

\*\*) *Kapt. Hegemann* erzählt, dass sie manche Stunde dieses furchtbaren Toben anhehrt und den grossartigen Anblick dieses Eisschiebens und Aufthürmens so gewaltiger Massen gegessen hätten, so im Bewundern und Erstaunen versunken, dass die eigene, zweifelhafte Lage gänzlich darüber vergessen worden wäre. Von unserem Winterhafen unter Sabine-Insel hörte sich das Eisschieben wie das dumpfe Getöse einer fernen Brandung an.

wegs eingedrungen wie die in *Petermann's Geogr. Mittheilungen* 1871, Heft 3 veröffentlichten Oberflächentemperaturen zur Evidenz nachweisen. Dieselben gehen nur sehr selten unter 0° und bei dieser Temperatur und darüber ist allerdings, wie *Dr. Petermann* ganz richtig bemerkt, in einem Meere die Schifffahrt noch nicht besonders durch Eis behindert. Meine eigenen dreijährigen Beobachtungen zeigen dies ebenfalls. In und innerhalb der Eisbarriere an der grönländischen Küste, ausgenommen in den Häfen und dicht unter Land, fanden wir die Wassertemperatur immer unter 0°, während der wärmsten Jahreszeit, ja wir mussten unseren Weg bisweilen durch so dichtes Eis erzwingen, zwischen welchen die Wassertemperatur bis auf – 1°, 3° herabgedrückt wurde. Ich theile hier einige der von der *Germania* im Sommer 1869 beobachteten Temperaturen mit:

| Datum  | Mittlerer Ort               |          | Mittlere tägliche Temperatur aus 2stündigen Beobachtungen. |           |   |
|--------|-----------------------------|----------|--|-----------|---|
|        | Breite N.                   | Länge W. | Luft R.  | Wasser R. |   |
| Aug. 2 | 74° 10'                     | 15° 5'   | + 3° 3   | – 0° 15   | Breachen durch den Packeis-Gürtel.<br><br>Versuch, nordwärts vorzudringen längs der Ostküste von Shannon. |
| 3      | 74° 15'                     | 15° 25'  | 1° 7   | – 0° 39   |   |
| 4      | 59° 19'                     | 16° 59'  | 1° 5   | – 0° 78   |   |
| 5      | 74° 32'                     | 18° 49'  | 2° 7   | + 0° 82   |   |
| 6      |                             |          | 0° 0   | + 0° 90   |   |
| 7      |                             |          | 0° 0   | + 0° 70   |   |
| 8      | Im Hafen unter Sabine-Insel |          | 0° 4   | + 0° 94   |   |
| 9      |                             |          | 0° 6   | + 0° 22   |   |
| 10     |                             |          | 0° 4   | + 1° 57   |   |
| 11     | 74° 55'                     | 17° 42'  | 2° 7   | – 0° 48   |   |
| 12     | 75° 17'                     | 17° 22'  | 1° 1   | – 0° 41   |   |
| 13     | 75° 17'                     | 17° 22'  | 2° 0   | – 0° 57   |   |
| 14     | 75° 30'                     | 17° 30'  | 2° 3   | – 0° 69   |   |
| 15     | 75° 32'                     | 17° 29'  | 0° 8   | – 0° 59   |   |
| 16     | 74° 56'                     | 17° 40'  | 1° 3   | – 1° 22   |   |
| 17     | Cap Philipp Broke           |          | 2° 4   | – 0° 93   |   |

Ich bin ganz mit *Dr. Petermann* einverstanden, wenn er sagt (*Geogr. Mitthlg.* 1871, p. p. 110): „Zur wissenschaftlichen Förderung der Sache handelt es sich vor Allem um die Berücksichtigung *sämmtlicher* Beobachtungen und Leistungen; das Herausreissen einzelner, besonders nautisch-meteorologischer Beobachtungen, kann wenig nützen und in gewissen Fällen sogar schädlich sein.“ Aber dann ist es wohl billig, dass auch die Publication unserer *sämmtlichen* Beobachtungen abgewartet wird, ehe man die ganze Deutsche Expedition mit ihrer Ueberwinterung auf Ostgrönland mit den Sommerfahrten der Norweger, deren Beobachtungen übrigens, wenn ihre Ortsbestimmungen immer zuverlässig waren, von Werth sind, vergleichen kann. Der aus den letzteren allein gezogene Schluss, dass jetzt auch die ganze Nordküste von Sibirien schiffbar sein und man gegen den Nordpol selbst weite Strecken schiffbar finden möchte (*Geogr. Mitthlg.* 1871, p. p. 109.) erscheint mindestens sehr gewagt.

Es ist kein einziger physikalischer Grund angegeben, woher denn dieses offene Wasser den äusserst niedrigen mittleren Jahrestemperaturen gegenüber möglicherweise kommen könnte, da doch zugegeben wird, dass die warme Golfströmung hier bei Nowaja-Semlja verschwindet; Wasser ist ja doch eben so sehr der Abkühlung unterworfen, wie jeder Gegenstand, der mit einem kälteren in Berührung kommt. Freilich, wenn man aus den Berichten arktischer Seefahrer immer nur das herausucht, welches für eine einmal vorgefasste Meinung spricht, oder zu sprechen scheint, Alles andere dagegen nicht berücksichtigt, so kann man sehr bald zu ganz falschen Schlüssen gelangen und es ist kein Wunder, dass allen Erfahrungen vom Gegentheil ungeachtet die Idee eines offenen Meeres um den Pol herum noch immer so viel Anhänger findet. Ich gestehe, dass ich selbst, durch die Darstellungsweise in *Petermann's Geogr. Mitthlg.* verleitet, weit sanguinischer in Bezug auf diesen Punkt gewesen bin und es wenigstens für möglich erachtet habe, einer Küste folgend, zu Schiff weit in die arktische Centralregion einzudringen und allenfalls den Pol erreichen zu können. Ein Winter in Ostgrönland, die sorgfältigsten Beobachtungen dieser gewaltigen Eismassen, ihre Bewegungen und Bildungen, die ganzen Temperatur-Verhältnisse, und schliesslich das sorgfältige Studium der arktischen Literatur in ihren Originalwerken und nicht nach einseitigen Auszügen haben mich und auch meine *sämmtlichen* Gefährten gründlich von dieser Idee geheilt. Die Beobachtungen der norwegischen Fischer können daran nichts ändern. Die Karasee, die überdies nur zum Theil befahren worden ist, und ein ziemlich vom Lande eingeschlossenes Meer bildet, stellt doch immer nur, verglichen mit dem ganzen Polarbecken, einen wüszig kleinen Theil des zu erforschenden Gebietes dar.

Ich schliesse mich ganz der Meinung *Scoresby's* an, der sich (*Account of the arctic regions* Vol. I p. 46) dahin ausspricht: „Wie zweifelhaft wir auch in Bezug auf die durch den ehrenwerthen *Daines Barington* gebrachten Berichte sein mögen, um die gelegentliche Zugänglichkeit zum 83. und 84. Breitengrade für unternehmende Reisende zu beweisen, so können wir doch, glaube ich, darin sicher sein, dass die Meinung einer offenen See um den Pol herum ganz und gar auf Einbildung beruht.“

*Scoresby* begründet dieses durch die ausserordentlich niedrigen Temperaturverhältnisse in jenen Gegenden, und den Umstand, dass der Einfluss der Sonne allein während des sehr

kurzen Sommers nicht im Stande ist, das während des Winters gebildete Eis zu zerstören. Die Temperaturen findet Scoresby aus 12jährigen Beobachtungen bedeutend niedriger, als die aus den allgemeinen Temperaturgesetzen entwickelten. Er giebt (account p. p. 47, 48) aus Berechnungen, gegründet auf 12jährige Beobachtungen über die Temperaturen in den Eisregionen in 78° Breite an der Westseite von Spitzbergen folgende mittlere Temperaturen an: Mai — 4,22 R., Juni — 0,27 R., Juli + 2,22 R., und die mittlere Jahrestemperatur — 6,67 R. Auch diese Temperaturen scheinen noch zu hoch zu sein. Wir fanden in unserem Winterhafen (74° 32' N. und 18° 49' W.) eine mittlere Jahrestemperatur von — 9°, 33 R., um mehrere Grade niedriger als die Isothermen Karten von Dove angeben. Dass der Winter eher wärmer wie kälter war, als im Normalzustand, zeigten uns verschiedene Beobachtungen, und zudem lag unser Winterhafen noch äusserst geschützt und nach Süden ganz frei.

Nach Scoresby's Beobachtungen bildet sich thatsächlich, selbst im spitzbergischen Meere, welches noch unter dem Einflusse einer warmen Meeresströmung steht, bei solchen Temperaturen Eis während 9 Monate des Jahres, und weder ruhiges Wasser noch die Nähe des Landes sind wesentlich für diese Formation. Ja, im Packeise selbst dauert die Bildung des Eises noch viel länger. Man trifft erst zu Anfang Juli Wasser-tümpel auf den Feldern an, und bedecken sich diese meistens Anfangs August bereits wieder mit einer Eiskruste. Auf 75½ Grad Breite an der Ostküste von Gronland gefror das Meer zwischen den Feldern schon am Ende Juli und wir mussten am 24. Aug. 1869 von Shannon nach den Penduluminseln bereits durch Zoll dickes Eis dampfen.

Am Pol selbst wird die mittlere Jahrestemperatur mindestens — 12° R., wahrscheinlich noch niedriger sein: wie kann man denn da annehmen, dass dort das Meer irgend wie frei von Eis sein könnte. Auch das augenscheinlich sehr hohe Alter der Eisfelder, deren Dicke von 20 Fuss und darüber doch wahrlich nicht von einem oder einigen Wintern herrühren kann, spricht an sich schon gegen eine solche Annahme.

Selbst das Treiben des Eises nach Süden an der ostgrönländische Küste bringt während der kurzen Monate, dass die Eisbildung aufhört, nicht so bedeutende Öffnungen hervor, als dass ein Meer, welches vorher mit Eis bedeckt war, dadurch schiffbar werden kann. Die Drift ist im Ganzen genommen bei Weitem geringer, wie von mir in meinem Berichte über die Fahrt im Jahre 68 angenommen worden ist. An der Aussenkante des Eises und im Treibeise ist allerdings eine durchschnittliche Stromung von etwa 10 Seemeilen im Etmal unverkennbar, doch hewegt sich die ganze Masse des Eises langsamer, nämlich nur, nach der Drift der Scholle der *Hansa* zu rechnen, 3—4 Seemeilen. Grössere Öffnungen (Waken) im Polarbecken werden allerdings zweifelsohne während der Sommermonate entstehen, und mögen dieselben an einigen Stellen, vorzüglich in der Nähe von Land, Quadratmeilen betragen, so dass selbst von einem mässig hohen Berge oft nach einer Richtung nur Wasser zu sehen ist. Diese Waken sind es gerade, die so viel dazu beigetragen haben, die Sage von einem offenen Polarmeere zu erhalten.

Lokale Umstände bewirken ausserdem oft, dass eine ganze Strecke des Meeres eisfrei wird, die gewöhnlich mit dichtem Eise angefüllt ist.

Ein Beispiel hievon habe ich selbst erlebt. Am 20. Mai des vorigen Sommers konnte ich von den etwa 400 Fuss hohen Klippen der Walrossinsel in der Nähe unseres Winterhafens, obgleich unser Schiff noch fest im Wintereise lag, nach Osten und Südosten seawards kein Eis sondern nur vollständig freies Wasser sehen, und wenn wir nicht ganz gewiss gewusst hätten, dass ein geschlossener Pack sich überall umher befand, so hätte man leicht auf den Gedanken kommen können, es mit einem offenen Polarmeere zu thun zu haben. Ebenso sahen wir am 24. Juli desselben Jahres von den Bergen bei Cap Philipp Broke, dem Südkap der Shannoninsel, nach Norden längs dem Landeise nur Wasser mit einem dunklen Wasserrahmen noch im Norden. Und doch, wie weit ging dieses Wasser? Schon nach einer Strecke von nur 7 deutsche Meilen war es damit vollständig zu Ende, und ein ungebrochenes Feld, welches fest mit dem Landeise verbunden war, lag vor uns; von den Bergen der Insel aus war nur Eis zu sehen.

Liest man Dr. Petermann's Auszüge aus den Berichten Claverings und Scoresby's über die Eisverhältnisse an der ostgrönländischen Küste und die Beschreibung des Landes in den Geogr. Mitthlg. 1868, p. 221—224, so ist man allerdings leicht geneigt, an ganz besonders günstige Verhältnisse und an eine ausserordentlich leichte und ungehinderte Schifffahrt dort zu glauben.

So steht Seite 223:

„Man gelangte trotz des langsamen Ganges des Schiffes am 4. August in der Breite 74° 4' in Sicht der grönländischen Küste und ging nach Durchbrechung des Treibeisgürtels nach einigen Kreuzungen und Rekognoscirungen in dem vollkommen schiffbaren Fahrwasser an der Küste am 13. August bei der Sabineinsel in etwa 74° 30' N. vor Anker.“

Hier ist etwas sehr Wesentliches ausgelassen, welches die vollkommene Schifffahrt an der Küste sehr beschränkt. Die Instruction, welche Clavering von der Admiralität erhalten

hatte, machte es ihm nämlich zur Pflicht, für die Pendelbeobachtungen einen so nördlichen Punkt an der Ostküste von Gronland aufzusuchen wie möglich: (Edinburgh new philosophical Journ. Apr.-Juni 1830 p. 5.) „You will proceed, if the ice will permit to endeavour to make the eastern coast of Greenland, along which you will proceed northerly, as far as the season will allow, consistent with the safety of the vessel in order to afford Capt. Sabine opportunity of repeating his experiments on that coast in the highest latitude, which can be safely reached.“

Dieser Instruction kam Clavering natürlich nach und versuchte nach Erreichung der Küste unter 74° 19' N. nordwärts vorzudringen. Die Pendulum- und die Shannoninsel wurden entdeckt; zwischen beiden lag das Eis fest, so dass man an der Ostseite von Shannon hinauf musste. (Edinburgh new philosophical Journal p. 18). Das Schiff erreichte hier die Breite 75° 8' und war nach N. und NO. nur Eis zu sehen. Dass von hier aus noch eine Bootfahrt unternommen worden ist, bei welcher der vermuthete nördlichste Punkt der Insel Shannon in 75° 14' (das nordöstlichste Cap der Insel liegt nach unsern Bestimmungen auf 75° 26' N. und 18° 1' W.) erreicht sein sollte, wie in Petermann's Mittheilungen 1868, Tafel 17, bemerkt ist, ist ein Irrthum. Von dieser Bootfahrt ist weder in dem Berichte Clavering's noch in den Bemerkungen General Sabine's in den Pendulum experiments die Rede, steht auch auf der Originalkarte, die ebenfalls in Sabine's Werk (An account of experiments to determine the figure of the earth by means of the Pendulum vibrating seconds in different latitudes, London 1825) und in dem Edinburgh new philosophical journal enthalten sind, keineswegs verzeichnet. Wie konnte auch ein Boot abgeschickt werden, da Clavering ausdrücklich sagt, dass die Passage gänzlich verstopft gewesen sei mit keinem Anzeichen von Wasser nach Norden (Edinburgh new philosoph. Journal 1830, p. p. 18). Der ganze Hergang ist folgender:

Als in dem engen Kanal, der sich an der Ostseite der Shannon-Insel zwischen dem Landeise und dem schweren Pack im Osten vorfand, der *Griper* nicht weiter vordringen konnte, wurde das Schiff am Landeise angelegt, und eine Parthie über das Eis ans Land geschickt, um von den naheliegenden Hügeln den Zustand des Eises zu untersuchen. Mittlerweile, ehe die Leute zurückkamen, wurde das Schiff wegen andringenden Eises genöthigt, wieder südwärts zu segeln und konnte erst später ein Boot ans Land schicken, um die Leute abzuholen. Dieselben berichteten, dass das Eis gegen Norden ein solides und compactes Feld bilde und kein Wasser ausser der Strasse, die man gekommen, zu sehen sei. Nach diesem vergeblichen Versuche, nordwärts vorzudringen, sah sich Clavering genöthigt, den nächsten und nördlichsten erreichbaren Hafen aufzusuchen, um General Sabine zu landen. Es ist dies derselbe, in welchem die *Germania* überwintert hat. Später, als die Pendelbeobachtungen beendet waren, bemerkte man unter dem Festlande nördlich von den Pendulum-Inseln gegen Norden allerdings offenes Wasser, doch war der zu diesem offenen Wasser führende Kanal noch immer gänzlich mit Eis gesperrt. Clavering war der Meinung, dass die Herbststürme die letzte Schranke durchbrechen und er somit weiter hatte nach Norden kommen können, doch ohne Ueberwinterung liesse sich dieser Versuch nicht ausführen (Edinburgh new philosophical Journal p. p. 26). Er ist ferner der Ansicht, dass man durch Beharrlichkeit, so lange man eine fortlaufende Küste hatte, vorwärts kommen konnte, aber man musste „das Land unmittelbar an Bord halten“ (the land must be kept on board), d. h. so nahe dem Lande wie möglich, und nicht blos „in Sicht des Landes“ bleiben, wie Dr. Petermann (Geogr. Mitthlg. 1870 p. p. 328) sehr richtig übersetzt.

Ich bemerke hier, dass wir in den beiden Jahren 1869 und 1870 die Eisverhältnisse ganz ähnlich angetroffen haben mit der einzigen Ausnahme, dass das Landeise zwischen der Shannon-Insel und dem Festlande bei uns in beiden Sommern vollständig ungebrochen liegen blieb, während bei Clavering wenigstens dicht unter dem Festlande (*close in with the main*) sich, soweit das Auge reichte, fahrbares Wasser bildete.

Noch auf eine andere Stelle, die ebenfalls von Dr. Petermann unrichtig aufgefasst ist, möchte ich die Aufmerksamkeit lenken, da darin ein deutlicher Beweis liegt, wie leicht selbst durch blosse Unkenntniss technischer Ausdrücke vollständige Entstellungen der Thatsachen entstehen können.

Seite 224 der Geogr. Mitthlg. 1868 steht, aus Claverings Bericht citirt, in gesperrter Schrift gedruckt: „Man kann fast sagen, dass in der ganzen Ausdehnung der von uns aufgenommene Küste keine Gefahren irgend welcher Art existiren“. Das klingt sehr schön; doch muss bemerkt werden, dass das englische Wort „danger“ an dieser Stelle nicht „Gefahr“ im Allgemeinen, sondern Gefahren, die von Untiefen, blinden Klippen u. s. w. herrühren, bedeutet. Das Wort ist hier ein speciell technischer Ausdruck; dieses geht aus dem ganzen vorhergehenden Satze hervor, worin es wörtlich heisst: „The soundings partook of the character of the land, being deep close to, excepting when it slopes gradually towards the sea. It may almost be said, there are no dangers whatever in the whole extent of our survey.“ Kein Seemann wird hier an eine andere Gefahr denken, als diejenige, die von verborgenen Klippen und Untiefen herrührt. An sonstigen Gefahren ist an der ostgrönländischen Küste gerade kein Mangel.

Eben durch diese einseitigen Darstellungen Dr. *Petermanns* wurde ich verleitet, die Küste von Ostgrönland für ganz geeignet zu halten, längs derselben beträchtlich nach Norden vorzudringen zu können. Ich schlug es aus, den Weg nach dem Nordpol zwischen Nowaja-Semlja und Spitzbergen hinaufzunehmen, nicht etwa, weil ich gegen eine Erforschung des dortigen Meeres und der ganzen Gegend war, wie die Sache von Dr. *P.* auf eine ganz ungerechtfertigte Weise in den Geogr. Mitthlg. dargestellt wird, sondern weil es sich eben um die Erreichung des Poles oder doch wenigstens um tiefes Eindringen in das arktische Centralbecken handelte, wovon ich auch jetzt noch nicht glaube, dass es auf diesem Wege erreicht werden kann. Das erste Haupterforderniss, um *möglicherweise* im Eismeere beträchtlich nach Norden vorzudringen zu können, ist und bleibt immer eine Küste, in die Pack kommt man nicht weiter, wie sämtliche arktische Reisen bewiesen haben. Uebrigens, wenn wir auch in Bezug auf das Vordringen gegen den Nordpol getauscht worden sind, so glaube ich doch behaupten zu dürfen, dass der Wissenschaft gerade durch Einschlagung dieses Weges unter allen Umständen die besten Dienste geleistet werden konnten und geleistet wurden. Einmal war diese Küste der einzige noch nicht versuchte Weg, um gegen den Pol zu Schiff vorzudringen, und dann standen uns immer, da die Küste wissenschaftlich noch so gut wie gänzlich unbekannt war, gleich nach Erreichung derselben eine Reihe neuer Entdeckungen bevor, wie sie kein anderer Weg in demselben Masse geboten hätte. Wenn erst alle Resultate der Expedition ausgearbeitet und veröffentlicht sein werden, wird sich dies immer mehr herausstellen. Es ist nicht wohl einzusehen, in wiefern die sogenannte Polarfrage durch die Sommerfahrten der norwegischen Fischer mehr gefördert sein sollte, als es durch unseren 12monatlichen Aufenthalt an einer bislang wissenschaftlich so gut als gänzlich unbekanntem Küste der Polarländer geschehen konnte. Oder tragen etwa genaue meteorologische Beobachtungen, fortgesetzte sorgfältige Beobachtungen über die Meeresströmungen, Ebbe und Fluth, die Bildung, Bewegung und Ausdehnung des Eises, die ganzen klimatischen Verhältnisse des Landes und zahlreiche andere Beobachtungen und naturhistorische Sammlungen nicht zur Lösung der Frage bei? Und ist die Beseitigung von unrichtigen Ansichten, wie man sie von dieser Küste hatte, für gar nichts anzuschlagen?

Dr. *Petermann* spricht sich noch Geogr. Mitthlg. 1868 p. 224 über das Project längs der ostgrönländischen Küste hinaufzufahren, folgendermassen aus:

„Mir erscheint nach 16jähriger eingehender Beschäftigung mit dem Gegenstand die Erforschung der arktischen Centralregion auf der Basis der ostgrönländischen Küste zweckmässiger als alle anderen Projecte und Vorschläge. Man hat dabei den Vortheil des weiten erwärmten nordatlantischen Meeres und die feste und sichere Stütze der Küste, worauf besonders die erfahrenen Engländer mit Recht so viel Werth legen, und gerade deshalb vom *Smith-Sund* weiter vorzudringen vorschlugen.“

So irrtümlich sich nun auch die Meinung Dr. *Petermanns* von einem schönen Küstenwasser längs der ostgrönländischen Küste erwiesen hat, so ist dieser Irrthum doch die Ursache von nichtunbedeutenden Entdeckungen an dieser Küste durch die *deutsche Flagge* gewesen und es ist deshalb das grosse Verdienst *Petermanns* um die deutschen Nordpolexpeditionen, wie überhaupt um Nordpolfahrten, nicht genug anzuerkennen. Um so mehr ist zu beklagen, dass Dr. *Petermann* statt einfach seinen Irrthum einzugestehen, jetzt behauptet ist, sich den Anschein zu geben, als ob er nie die Ostküste von Grönland als die beste Basis zum Eindringen in die arkt. Centralregion empfohlen hätte, und sich dadurch nur in Widersprüche mit sich selbst verwickelt.

Was nun die weitere Fortsetzung der nordpolaren Forschungen anbelangt, so ist das zu bearbeitende Feld ein so grossartiges, und so viel wissenschaftliche Fragen sind noch zu lösen, dass man wirklich in Verlegenheit geräth, wo man zuerst anfangen soll. Ich will versuchen, meine Ansichten in kurzen und allgemeinen Umrissen zu entwickeln, indem ich mir vorbehalte, später diesen Gegenstand noch ausführlicher zu behandeln.

Handelt es sich hauptsächlich um eine möglichste Annäherung an den Nordpol, so bin ich ganz der Meinung *Osborne's*, dass hierzu der beste Weg durch den *Smithsund* sein möchte. Man kann hier zu Schiffe in jedem Jahre über den 78. Breitenparallel hinausgelangen und hat dann eine nach Norden fortlaufende Küste, die bereits über den 82. Breitengrad hinaus gesehen worden ist. Längs dieser Küste müsste im Frühjahr mit Hundeschlitten vorgedrungen werden. Meiner Ansicht nach sind 2 Dampfer für eine solche Expedition erforderlich, damit man das eine Schiff möglicherweise durch den *Smithsund* so weit nach Norden stossen könne wie möglich, mit der Absicht, dasselbe auf alle Fälle zu riskiren, auf die Gefahr hin, nicht wieder vom Eise befreit zu werden. Das zweite Schiff aber müsste in einem Hafen bleiben, der die Wahrscheinlichkeit böte, nahezu in jedem Sommer eisfrei zu werden, um auf alle Fälle einen gesicherten Rückzug zu haben, wenn die Operationen des ersten Schiffes nicht mit Erfolg gekrönt würden. Von dem am weitesten nordwärts gedungenen Schiff müssten dann im Frühjahr die grossen Schlittenreisen beginnen, die unter nur einigermaßen günstigen Verhältnissen und bei Berücksichtigung aller neuesten Erfahrungen sicher sehr weit nach Norden vordringen werden, vorausgesetzt, dass das Land sich noch

weiter in dieser Richtung erstreckt. Ein grosser Vortheil, den dieser Weg bietet, besteht noch darin, dass man die Hunde und Allés, was dazu gehört, in Westgrönland, also auf dem Wege dahin, bekommen könnte und nicht erst von Grönland holen und dann von Europa mitnehmen müsste. Eine Ausrüstung auf mindestens 3 Jahre wäre nothwendig.

Ein anderer Weg, auf dem man auch wohl unter günstigen Umständen Aussicht hat, beträchtlich gegen den Nordpol vorzudringen, ist der schon von *Parry*, später von *W. v. Freeden* und den Schweden wieder vorgeschlagene, nämlich im Norden von Spitzbergen, etwa auf Walden Insel, zu überwintern und dann im Frühjahr direkt über die Eisfelder hinweg zu Schlitten gegen den Pol zu reisen. Ganz abgesehen von einer Ueberwinterung im hohen Norden von Spitzbergen, die für die Meteorologie ausserordentlich werthvolle und wichtige Daten liefern wird, wird der Versuch jedenfalls viel Neues und tüchtiges Material zur Lösung der Polarfrage bringen; doch werden sich meiner Ansicht nach durch die grosse Unbequemlichkeit der Eisfelder, auf denen oft ganze Hügelreihen von 40 bis 50 Fuss Höhe vorkommen, sowie gelegentliche Risse und Sprünge, die auch in den kältesten Monaten zu erwarten sind, der Expedition bedeutende Schwierigkeiten entgegenstellen.

Zwischen Spitzbergen und Nowaja-Semlja mit Schiff gegen den Nordpol vordringen zu wollen, halte ich für ein ganz verfehltes Unternehmen und würde ich mich einer zu diesem Zwecke dorthin gesandten Expedition nur dann anschliessen, wenn Herr Dr. *Petermann* die Reise persönlich mitmachte. Ganz anders liegt indess die Sache, wenn es sich um eine wissenschaftliche Erforschung dieses Meeres und der Küsten von Nowaja-Semlja, von Gillisland u. s. w. handelte. Dies wäre mit verhältnissmässiger Leichtigkeit ins Werk zu setzen, und man brauchte nur die *Germania*, die sich als ein arktisches Schiff ausserordentlich gut bewährt hat, für einen Sommer anzurüsten, dieselbe für den Nothfall so mit Proviant zu versehen, dass sie auch überwintern könnte, und ganz gute Resultate wären mit geringen Kosten zu erwarten.

Eine Erreichung von Gillisland mit Dampf gehört keineswegs zu den Unwahrscheinlichkeiten. Die Ostküste von Spitzbergen, die beinahe noch gänzlich unbekannt ist, könnte in Angriff genommen und manche werthvolle Entdeckung nebenher gemacht werden. Ich habe deshalb die jetzt in Ausrüstung begriffene Expedition nach jener Gegend unter Oberlieutenant *Payer* und Lieutenant *Weyprecht* mit Freuden begrüsst.

Handelt es sich indess um die naturwissenschaftliche Erforschung eines grossen arktischen Landes, so bietet grade Ostgrönland mit seinen grossartigen Verhältnissen so viel interessantes und werthvolles Material wie kaum ein anderes Land und fortgesetzte Forschungen nach dieser Gegend möchten noch die reichsten wissenschaftlichen Resultate liefern. Wir haben auf dieser letzten Reise einen guten, wenn auch immer noch bescheidenen Anfang zur Erforschung dieses in mancher Beziehung wunderbaren Landes gemacht und schon sind die Resultate überraschend. Doch wie unendlich viel musste aus Mangel an Kräften und Zeit unterbleiben, wie mussten die naturhistorischen Sammlungen, ja selbst die blossen geographischen Entdeckungen und Aufnahmen des Landes beschränkt werden! Wir waren entschieden zu schwach, um die grossartige vor uns liegende Gegend und die vielen wissenschaftlichen Aufgaben auch nur annähernd bewältigen zu können. Wie sehr bedauerten wir da oft den Verlust der *Hansa*, die uns mit ihren 14 Mann von dem grössten Nutzen gewesen wäre.

Das Schicksal hat es nicht so gewollt, aber um so mehr möchte ich die Aufmerksamkeit der wissenschaftlichen Welt auf die weitere Erforschung des Inneren von Grönland, auf Grund der grossen tief einschneidenden Fjorde, die im Sommer eisfrei werden, lenken. Dazu wäre die *Germania* allein bei einer tüchtigen Bemannung und genügender Ausrüstung für mindestens einen Winter hinreichend, und die Reise wäre ohne zu grosses Risiko zu hewerkstelligen und tüchtige Resultate zu erwarten, obgleich es nicht immer ganz sicher ist, dass das Eis jeden Sommer vor den Fjorden fortgeht und einen Zugang in das Innere gestattet. Ist es dagegen die Absicht, die Küste Grönlands zu gleicher Zeit weiter gegen Norden zu verfolgen, so sind 3 Schiffe und eine Ausrüstung auf mindestens 3 Jahre nebst vollständigem Schlitten-Apparat unbedingt erforderlich, wenn man beträchtlich weit über den 77. Grad hinauskommen will. Hunde sind ausserordentlich wünschenswerth, und würde man bei nur einigermaßen günstigen Verhältnissen wohl den 83. Breitengrad erreichen oder, wenn die Küste nach Westen umbiegt, was nicht unwahrscheinlich ist, nach Cap Constitution gelangen können. Ja, wenn es möglich wäre, ein Schiff bis zum 78. Breitengrad hinaufzubringen, welcher Fall freilich nur in einem sehr günstigen Jahre vielleicht eintreten könnte, und dort eisfreien zu lassen, so würde man noch beträchtlich weiter vordringen können.

Ich erkläre mich jeden Augenblick bereit, abermals unsere schwarz-weiss-rothe Flagge, jetzt die Flagge des deutschen Reiches ins Polarmeer zu führen, sollte mir ein derartiges Commando anvertraut werden, und ich kann nur wünschen und hoffen, dass das Interesse für arktische Forschungen in massgebenden Kreisen gross genug ist, um eine neue Expedition zu ermöglichen.

Hamburg, im Mai 1871.

Carl Koldewey.

Druck von Aug. Meyer & Dieckmann, Altonaer Str. Hamburg.

### Plan

Zu einer dritten deutschen arktischen Expedition zur Erforschung von Ostgrönland auf Grund der während der letzten Reise gemachten Entdeckungen.

(Aus StA-HB, 7,1023, 14/4; es handelt sich bei dem Manuskript offenbar um einen ersten Entwurf, den Kapt. Carl Koldewey mit Begleitbrief vom 25. Oktober 1871 an Moritz Lindeman nach Bremen schickte. Eine Fassung, in die speziell die Vorstellungen von Carl N.J. Börgen eingearbeitet sind, wurde nicht aufgefunden. Die Unterstreichungen entsprechen dem Original, das den flüchtigen Vermerk trägt: Das Unterstrichene nicht mit gespreit Schrift zu drucken.)

Einleitung: Angesichts der großen Anstrengungen, die jetzt überall von Rußland, von Schweden, von Nordamerika, vielleicht auch im nächsten Jahre von Österreich, zur definitiven Lösung der Polarfrage, worunter ich eigentlich weniger die zufällige Erreichung eines mathematischen Punctes, als vielmehr die klare Erkennung der in den arktischen Gegenden obwaltenden Verhältnisse und Naturgesetze verstehe, gemacht werden, halte ich es für angezeigt, daß auch Deutschland, welches durch die glücklichen Erfolge der zweiten deutschen Expedition einen so schönen Anfang in arktischen Entdeckungen gemacht hat, nicht hinter jenen Nationen zurückbleibe, sondern ebenfalls fortfahre das Seinige zur weiteren Lösung der großen vorliegenden Fragen beizutragen.

Fragen wir uns nun welcher Weg einzuschlagen ist, um der Wissenschaft unter Mitberücksichtigung der vorliegenden und in Aussicht genommenen Expeditionen anderer Nationen den bestmöglichen Dienst zu leisten, so muß unser Blick naturgemäß wieder auf Ostgrönland fallen, einmal weil wir dort bereits eine positive und tüchtige Basis für fernere Forschung genommen haben, weil wir gerade hier Erfahrungen gesammelt haben, die vielleicht für eine andere Gegend nicht in dem Maße zu verwerthen wären, und sodann, weil gerade durch die Entdeckungen der letzten Expedition verschiedene wissenschaftliche und höchst interessante Fragen aufgehäuft sind, die zu lösen Deutschland schon ehrenhalber beinahe verpflichtet ist. Außer diesen an sich schon gewichtigen Gründen giebt es, wenn wir die Expeditionen anderer Nationen mit berücksichtigen wollen, auch einen besonderen, der es wünschenswerth macht,

#### **Manuskriptseite 2**

gerade nach Ostgrönland eine Expedition zu entsenden, und das ist der, Daß wir dadurch gleichzeitige meteorologische Beobachtungen an den verschiedensten Stellen der um den Nordpol liegenden Gegenden bekommen werden. Die Schweden beabsichtigen nämlich, im Norden von Spitzbergen, etwa Walden Insel zu überwintern, die Russen wollen ausgedehnte systematische Forschungen der Gegenden nördlich von Sibirien und bei Nowajasemlia unternehmen, wobei voraussichtlich an irgend einer Stelle eine Überwinterung stattfinden wird, endlich sind die Amerikaner unter Hall in der Gegend des Jonessundes thätig, und es ist

leicht möglich, daß sie nicht allein den kommenden, sondern auch den nächsten Winter dort zubringen werden. Gelingt es uns, von so verschiedenen Puncten gleichzeitige Beobachtungen zu bekommen, so werden wir dadurch für die so wichtige und in das praktische Leben besonders die Schifffahrt eingreifende Wissenschaft der Meteorologie, deren Gesetze durch die Weise ihrer Erscheinungen so schwer zu erkennen sind, ein Material gewinnen, welches uns in Verbindung mit allen anderen Beobachtungen der verschiedenen Expeditionen der eigentlichen Lösung der Polarfrage näher bringen wird, wie 10 Sommerfahrten, die unternommen wurden, um einem sehr fraglichen offenen Polarmeere nachzujagen.

Das sind die wesentlichen Gründe, welche für eine Expedition nach Ostgrönland sprechen, und ich sehe keinen der uns zum Verlassen einer solcher Basis mit ganz bestimmt ausgesprochenen und erreichbaren Zielen zwänge.

2. Zweck der Expedition. So wünschenswerth es auch sein möge, zu gleicher Zeit sowohl die weitere Erforschung des Innern, als auch die weitere Erforschung der Außenküste über den 77° hinaus ins Auge zu fassen, so sind die hierzu erforderlichen Mittel und Vorbereitungen (es wären 2 Schiffe, eine sehr starke Besatzung, Schlitten, Hunde etc nöthig) doch von solcher Ausdehnung, daß dieselben bei den augenblicklichen Verhältnissen wohl kaum in den nächsten Jahren zu beschaffen wären. Es ist daher nöthig, daß man sich auf den ersten

### **Manuskriptseite 3**

Theil beschränkt und sich vor Allem die Lösung der Frage zur Aufgabe stellt, ob Grönland ein zusammenhängender Continent sei, oder aber aus lauter großen und kleinen Inseln besteht, welche entweder durch Eismassen miteinander verbunden werden, oder aber zwischen welcher Wasserverbindungen mit der Westküste beständen. Das heißt also, man müßte nach Erreichung der Küste in einen der großen Fjorde, etwa den Kaiser-Franz-Joseph Fjord einlaufen, denselben bis zu dem Ausfluß eines großen Gletschers verfolgen, und von hier die so erreichte Binnenküste nach Norden oder nach Süden, je nach den Umständen erforschen, dabei keine Bucht ununtersucht lassen, um vollständig sicher zu sein, daß keine weitere Öffnung existiere. Mit dieser Küstenfahrt wäre natürlich eine Untersuchung des Landes, seiner Gebirgsformationen, seiner Gletscher, seiner Vegetation, seines Thierreichs zu gleich verbunden und an geeigneten Puncten müßten Bergbesteigungen und Gletscherfahrten stattfinden. Eine Überwinterung ist außer des schon oben angedeuteten Grundes nicht allein wünschenswerth, sondern auch unumgänglich nothwendig, da man ohne dieselbe die Zeit der Schifffahrt im Spätsommer nicht ausnutzen könnte (Man müßte nämlich schon spätestens Ende August bedacht nehmen, sich wieder durch den die Küsten von Grönland beständig versperrenden Eisgürtel zu arbeiten.), außerdem aber der

Herbst, der wie wir auf der letzten Reise gesehen haben, die günstigste Jahreszeit zur Erforschung des Binnenlandes ist, nicht zur Verfügung stände.

3. Ausrüstung; Personal; Ausführung. Ein geeigneter Dampfer, ..., die Germania mit einer Ausrüstung für 2 Jahre oder vielmehr soviel das Schiff zu tragen vermöchte, würde dem obigen Zwecken vollkommen entsprechen. Bei der Ausrüstung wären die bei der letzten Expedition gewonnenen Erfahrungen maaßgebend.

An Personal müßten nach meiner An-

**Manuskriptseite 4**

sicht vorhanden sein außer dem Kapitän als Führer der Expedition, 1 Astronom (für Landaufnahmen und terrestrische Physik) 1 Arzt (für Gesundheitspflege und Vertretung der naturhistorischen Wissenschaften), 2 Steuerleute, 1 Steward und Proviantmeister, 1 Zimmermann, 1 Koch, 6-8 Matrosen, 1 Maschinist, 1 Heizer und außerdem äußerst wünschenswerth ein geschickter Bersteiger und ein Prospekteur für die geologischen Sammlungen, im Ganzen 18-20 Mann.

Als Zeit der Abfahrt wäre Mitte oder Ende Juni festzustellen und müßte man die Küste von Grönland zwischen den Breiten 73°-75°, wo sich den bisherigen Erfahrungen zufolge am ehesten ein Bruch im Packeise zeigt, zu erreichen suchen und dann, wenn möglich sofort in einen der Fjorde eindringen. Der weitere Verlauf ist schon oben angedeutet. Ich bemerke nur noch, daß die Wahl der Überwinterungsstation, wenn überhaupt eine Wahl möglich ist, dem Ermessen des Führers anheim gegeben werden muß, ob im Inneren der Fjorde, ob an der Küsten..., ob im Norden oder im Süden. Die Zeit der Rückkehr muß ebenfalls dem Urtheil des Führers überlassen bleiben.

4. Vorläufiger Kostenanschlag. Da das Schiff vorhanden ist und (die, rak) sämtlichen Instrumente wie auch ein Theil der Winterausrüstung noch im brauchbaren Zustand sind, so stellen sich die Kosten etwa wie folgt:

|  |                 |
|--|-----------------|
| Instandsetzung des Schiffes (Erhöhung            |                 |
| der Spiekerhaut, Verbesserungen an der Maschine, |                 |
| Ausbau der Kajüte) etwa                          | 1.200           |
| Proviant für 2 Jahre                             | 6.000           |
| Kohlen, 70 Tons,                                 | 700             |
| Ausrüstung an Schiffsinventar,                   |                 |
| Kleidung, Pelzen, Schlitten etc.                 | 1.500           |
| Allgemeine Unkosten                              | 1.200           |
| Löhnung der Mannschaft, Kapitän                  |                 |
| und Offiziere, für 2 Jahre per Monat 390         | <u>14.160</u>   |
|  | Summe 24.760 rt |

Hamburg den 25. Okt. 1871

Carl Koldewey

Liste der deutschen Nordpolarexpeditionen zwischen 1868 und 1874

- 1868 Koldewey**; Schiff: *Grönland*.  
Untersuchungsgebiet: Grönland-See, Spitzbergen, Hinlopen Straße, Nord-Ost-Land.  
Finanzierung: öffentliche Sammlungen Petermanns.  
Ausrichter: Petermann, Breusing, Koldewey.  
Publikationen: Reisebericht, wissenschaftliche Publikationen, Karte.
- 1869/70 Koldewey**; Schiffe: *Germania* und *Hansa*.  
Untersuchungsgebiet: Ostgrönland.  
Finanzierung: Restgelder der Expedition von 1868, öffentliche Sammlungen Petermanns und des Bremer Comités f. d. 2. dt. Npf.  
Ausrichter: Bremer Comité für die 2. deutsche Nordpolarfahrt.  
Publikationen: Expeditionswerk in 2 Bänden, Karten.
- 1869 Bessels und Dorst** auf den Schiffen *Albert* und *Bienenkorb*.  
Untersuchungsgebiet: Grönland-See, Barents-See.  
Finanzierung, Ausrichter: Rosenthal.  
Publikationen: eine Abhandlung, Reiseberichte in den PGM.
- 1870 Heuglin/Waldburg-Zeil**; Schiff: *Skjön Valborg*.  
Untersuchungsgebiet: Stor-Fjord, Freeman Straße.  
Finanzierung: Waldburg-Zeil.  
Publikationen: Reiseberichte in den PGM, Karte.
- 1871 Heuglin/Melsom**; Schiff: *Germania*.  
Untersuchungsgebiet: Barents-See, Nowaja Semlja.  
Finanzierung, Ausrichter: Rosenthal.  
Publikationen: wissenschaftlicher Reisebericht in 3 Bänden, Karten.
- 1871 Weyprecht/Payer**; Schiff: *Isbjörn*.  
Untersuchungsgebiet: Stor-Fjord, Barents-See, Nowaja Semlja.  
Finanzierung: Petermann (Sammlungsgelder), Wilczek u.a.  
Publikationen: Reisebericht.
- 1872/74 Weyprecht/Payer**; Schiff: *Tegetthoff*.  
Untersuchungsgebiet: Barents-See, Nowaja Semlja, Franz Joseph-Land.  
Finanzierung: öffentliche Sammlungen in Österreich, Wilczek.  
Ausrichter: Comité der österr.-ungarischen Nordpol-Expedition.  
Publikationen: Reiseerzählung (Payer), verschiedene wissenschaftliche Abhandlungen (Weyprecht u.a.), Karte.