

Mitteilungen

Vor 120 Jahren: Die erste deutsche Nordpolar-Expedition

Von Jörg-Friedhelm Venzke*

Zusammenfassung: Im Jahre 1868 fand auf Initiative von August Petermann und unter Leitung von Karl Koldewey die erste deutsche Nordpolar-Expedition mit dem in Norwegen gebauten Frachtsegler „Grönland“ statt. Ihr eigentliches Ziel, die Erforschung Nordost-Grönlands, wurde wegen der ungünstigen Meereisverhältnisse nicht erreicht; es konnten allerdings einige Küstenregionen Nordost-Spitzbergens erstmals kartographiert werden. Darüber hinaus wurden vielfache Erfahrungen bei der Eisfahrt gesammelt, die hilfreich waren bei der Planung der wissenschaftlich viel bedeutsameren zweiten deutschen Nordpolar-Expedition 1869/70.

Summary: On the initiative of August Petermann, the First German North Polar Expedition took place in 1868 under the command of Karl Koldewey, using the Norwegian yacht "Grönland". The original aim, the exploration of Northeastern Greenland, could not be reached because of the unfavourable sea-ice conditions. However, some unexplored coastal regions of Northeastern Svalbard were mapped for the first time. Furtheron, a lot of experiences in sea-ice navigation were made which were helpful for the preparation of the scientifically more important Second German North Polar Expedition in 1869/70.

Es herrschte eine frische südliche Brise, die Luft war etwas diesig, und gegen 20.30 Uhr verschwand die norwegische Küste hinter dem östlichen Horizont. Mit etwa sieben Knoten Fahrt, mit der das kleine, nur knapp 26 Meter lange Schiff mit zwölf Mann Besatzung an Bord gegen die Atlantik-Dünung anstampfte, begann die erste deutsche Nordpolar-Expedition. Es war der 24. Mai 1868 — vor 120 Jahren.

Diese Expedition, die unter dem Kommando von Karl Koldewey stand, hatte eine mindestens fünfjährige Vorgeschichte und ist unauslöschlich verbunden mit der Person August Petermanns (1822—1878), dem großen Förderer von Forschungsreisen besonders nach Afrika und in die Polargebiete. Schon 1863 hatte er in einer Arbeit über die Kartographie, Geographie und Entdeckungsgeschichte der Südpolar-Region (PETERMANN 1863) versucht, Interesse für die Polarforschung auch in Deutschland zu wecken. Petermann stand im intensiven Gedankenaustausch mit der englischen Royal Geographical Society über die Planung und Durchführung einer Expedition mit dem Ziel, den Nordpol zu erreichen. Doch anders als die Engländer, die — z. T. begründet durch die Traditionen der zahlreichen sog. Franklin-Suchexpeditionen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts — ein nördliches Vordringen westlich von Grönland durch die Baffin Bay präferierten, setzte Petermann auf eine Route, die vom nördlichen Atlantik zwischen Grönland und Spitzbergen oder Spitzbergen und Nowaja Semlja ausging. 1865 erläuterte er seinen Plan einer deutschen Nordpolar-Expedition der Royal Geographical Society und veröffentlichte ihn auch in seinen „Geographischen Mittheilungen“ (PETERMANN 1865 a, b, c, d). Am 30. Juli 1865 setzte Petermann — nachdem andere Finanzierungspläne gescheitert waren — selbst einen Preis „demjenigen Deutschen Seemann, der noch in den übrigen Sommermonaten desselben Jahres eine Segelfahrt von Hammerfest in nordöstlicher Richtung unternähme und die Strömungsverhältnisse zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä recognosciren würde“ (PETERMANN in KOLDEWEY 1871: V), aus. Die daraufhin — allerdings von Deutschland — auslaufende Expedition des Kapitän Werner scheiterte durch Maschinenschaden bereits in der Elbmündung.

Trotz oder gerade wegen dieses Rückschlags verstärkte Petermann seine Bemühungen, eine Expedition auszurüsten und auszusenden. Der preußisch-österreichische Krieg von 1866 bedeutete weitere Verzögerungen. Petermann verfaßte einen „Aufruf an die Deutsche Nation“ (PETERMANN 1866). Doch erst 1867 fand Petermann in dem Bremerhavener Reeder A. Rosenthal, der in dem Jahr als erster an der deut-

* Dr. Jörg-Friedhelm Venzke, Institut für Geographie der Universität, Universitätsstr. 5, 4300 Essen.

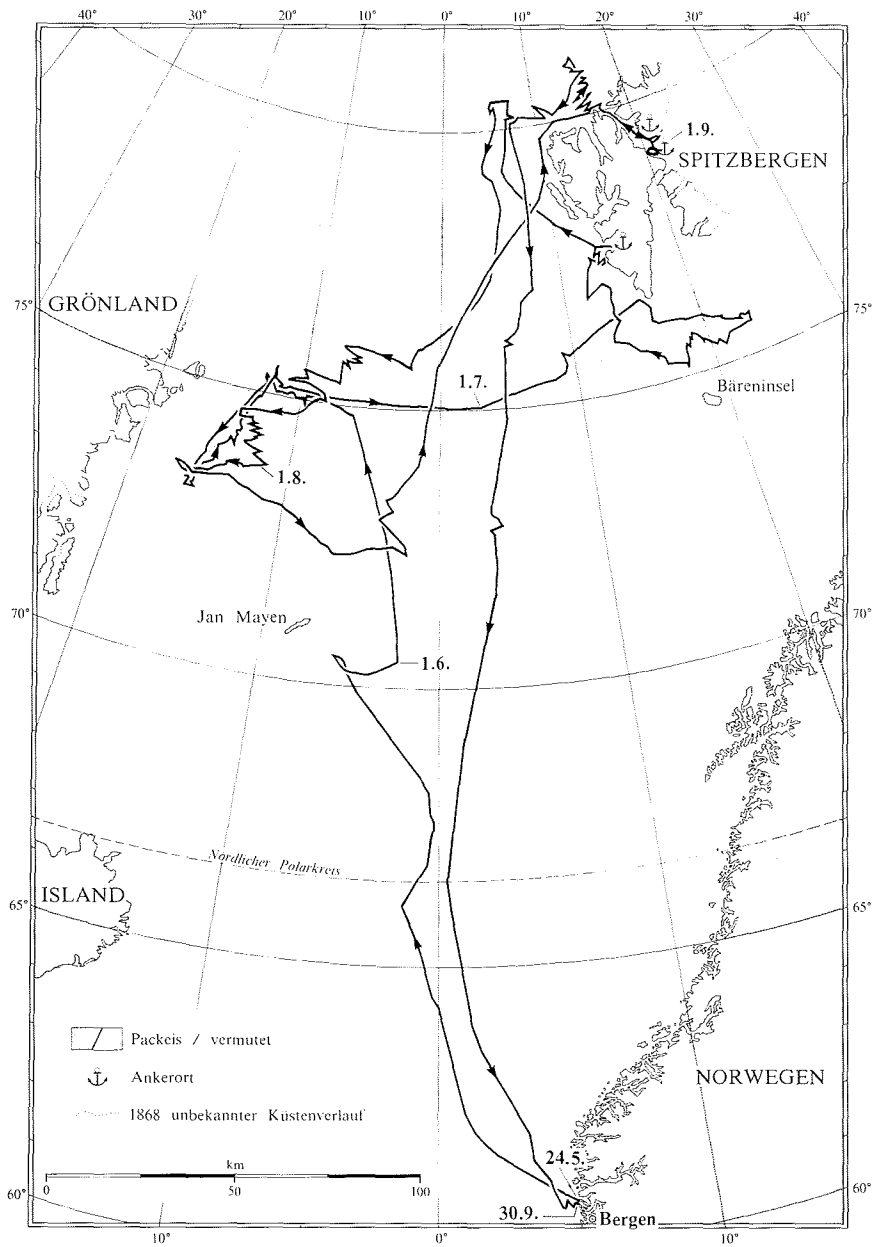


Abb. 1: Route der ersten deutschen Nordpolar-Expedition 1868.

Fig. 1: Route of the first German North Polar Expedition in 1868.

schen Küste einen neuerbauten Dampfer zu Wal- und Robbenjagd in den Nordatlantik ausgesandt hatte, und Dr. Breusing, dem damaligen Direktor der Steuermannsschule in Bremen, Unterstützung bei der Projektierung einer deutschen Nordpolar-Expedition. Der Plan sah eine See- und eine Land-Expedition mit Überwinterung an der grönländischen Ostküste vor. Man veranschlagte die Kosten der gesamten Unternehmung auf etwa 60.000 Taler. Die Hoffnung, diese Summe aus einem zu vergebenden Rest gesammelter Flottengelder zu erhalten, zerschlug sich.

Nach diesem erneuten Rückschlag entschloß sich Petermann, auf eigenes Risiko eine zunächst kleine Expedition für 1868 auszurüsten. Hierfür konnte er eine Reihe von Spenden gewinnen, so z. B. 80 Taler vom Verein für Geographie und Naturwissenschaften in Kiel, 500 Taler von der Verlagshandlung Justus Perthes (die die „Geographischen Mittheilungen“ verlegte), 3184 Taler aus einer von Dr. Breusing veranstalteten Sammlung, 550 Taler vom Großherzog von Mecklenburg-Schwerin und 5000 Taler vom preussischen König Wilhelm I.

Nachdem der ursprünglich als Expeditionsleiter vorgesehene österreich-ungarische Seeoffizier Karl Weyprecht (der später — 1872 bis 1874 — zusammen mit Julius Payer die bekannte „Tegethoff“-Expedition zum Franz-Josef-Land durchführte) wegen einer Erkrankung absagen mußte, fand Petermann auf Empfehlung von Dr. Breusing in Obersteuermann Karl Koldewey einen geeigneten Kommandanten.

Koldewey, am 26. Oktober 1837 in Brücken bei Hoya in Niedersachsen geboren (gestorben 1908 in Hamburg), hatte eine profunde nautische Ausbildung genossen und vielfache Erfahrungen gesammelt, sich dann aber dem Studium der Astronomie in Göttingen zugewandt. Nachdem Koldewey am 28. Februar 1868 von Petermann angeschrieben worden war und es am 1. März eine erste Zusammenkunft in Gotha gegeben hatte, reiste Koldewey am 3. April nach Bergen ab, um dort ein für die Expedition geeignetes Schiff zu kaufen.

Er fand es auch sogleich auf Vermittlung des Geschäftshauses Aug. C. Mohr & Sohn, für das er ein Empfehlungsschreiben mitbekommen hatte, ein entsprechendes, neugebautes Fahrzeug. Es handelte sich um die Jacht „Grönland“, die 1867 bei Tollef Tollefsen in Skonevig entstanden war, einen kleinen, einmastigen Frachtsegler mit Gaffelgroßsegel und zwei zusätzlichen Rahsegeln, wie er damals an der norwegischen Küste für Transport, Fischfang und Robbenjagd auch im Eismeer vielfach in Gebrauch war (vgl. SCHLECHTRIEM 1977); ein ganz ähnliches Schiff, die „Gjøa“, benutzte übrigens Roald Amundsen 1903 bis 1906 für die erste Befahrung der Nordwest-Passage! Das Schiff machte auf Koldewey einen guten Eindruck; allerdings ließ er den ihm zu schwach erscheinenden Mast und die Takelage ersetzen und verstärkte das Vorschiff durch innen eingezogene Balken und Eisenplatten an der Wasserlinie der Außenhaut.

In den wenigen Wochen bis zum Mai war in Deutschland eine Mannschaft zusammengestellt worden, zu der Richard Hildebrandt aus Magdeburg als Erster Steuermann und Koldeweys Stellvertreter und Georg Heinrich Sengstacke aus Altona als Zweiter Steuermann (beides Schüler an Dr. Breusing's Steuermannsschule in Bremen) gehörten. Sie kam am 6. bzw. 13. Mai in Bergen an und brachte verschiedene wichtige nautische, astronomische und ozeanographisch-meteorologische Geräte mit. Außerdem wurde Koldewey von Petermann mit sorgfältig formulierten Anweisungen versehen („Instruktion für den Oberbefehlshaber der Expedition von A. Petermann, Gotha, 6. Mai 1868“, vgl. PETERMANN 1868: 214 ff.). In diesen Instruktionen heißt es in § 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“. Weiter besagt § 3, „Das Unternehmen heisst: Die Deutsche Nordpol-Expedition von 1868, das Fahrzeug ‚Germania‘“. Koldewey hat die „Grönland“ allerdings nie umbenannt!

Der Verlauf der 140 Tage dauernden Expedition ist aus der beigefügten Abbildung ersichtlich.

Am 4. Juni trifft man knapp 400 Seemeilen nördlich von Jan Mayen auf das erste Treibeis. Das Schiff

manövriert ins Eis und driftet darin eingeschlossen fast 200 Seemeilen nach Süden, doch der Versuch, durch den Packeisgürtel zur grönländischen Küste durchzustoßen, mißlingt. Ende Juni, nachdem die „Grönland“ wieder freigekommen ist, segelt sie an der Packeiskante zurück nach Norden und steuert dann die Südspitze von Spitzbergen an. Am 3. Juli werden einige Berge an der Südwestküste gesichtet. Nach einigen Tagen des Kreuzens in schwerem Treibeis und Nebel und dem vergeblichen Bemühen, südöstlich von Spitzbergen nach Nordosten und damit in unbekanntes Terrain vorzustoßen, läuft Koldewey am 13. Juli den Bel-Sund an und ankert. Der kurze Aufenthalt dient vornehmlich der Ergänzung der Frischwasservorräte und einer kleinen Erkundungsexkursion. Am 15. Juli geht die „Grönland“ wieder ankerauf und setzt die Fahrt entlang der spitzbergischen Westküste nach Norden fort. Am Morgen des 18. Juli erreicht sie die Grenze des nördlichen Packeises bei 80°30' Nord. Ein Eindringen in das Eis erscheint unmöglich; Koldewey wird in dieser Auffassung unterstützt von den Erfahrungen des Kapitäns des englischen Walfängers „Jan Mayen“, den man an der Eiskante trifft. Koldewey entschließt sich, wieder nach Süden zu laufen. Zwischen dem 24. Juli und dem 7. August versucht er erneut — und wieder vergeblich — in mehreren Anläufen, den ostgrönländischen Packeisgürtel zu durchdringen und eine Hauptaufgabe der Expedition, die grönländische Küste von 75° nordwärts zu erforschen, zu erfüllen. Dabei wird am 5. August mit 17°22' West der westlichste Punkt der Reise in Sichtweite des heute sog. Wollarston-Vorlandes erreicht. Der Mißerfolg ist sicherlich besonders auf die im Jahre 1868 sehr ungünstigen Eisverhältnisse in diesem Bereich des Nordatlantik zurückzuführen, wie es Koldewey bei etlichen Gelegenheiten von langjährig in diesen Gewässern segelnden Walfängern und Robbenschlägern, mit denen er zusammenkommt, bestätigt wird.

Koldewey entschließt sich nun, noch einmal nach Nord-Spitzbergen zu segeln, um durch die Hinlopen-Straße zwischen West-Spitzbergen und dem Nordost-Land zu laufen und bis dahin unbekannte Regionen im Osten zu erkunden. Am 17. August kommt Spitzbergen (Prinz-Karls-Vorland) wieder in Sicht, und am 19. August kreuzt die „Grönland“ gegen einen Südost-Sturm in die eisfreie Hinlopen-Straße hinein. Vom 21. August bis zum 10. September hält sich die Expedition am südöstlichen Ausgang der Straße auf; ein weiteres Vordringen in die Olga-Straße wird vom Packeis verwehrt. Von der Augusta-Bucht (benannt nach der preußischen Königin) an der Küste des Gustav-Adolf-Landes (Nordost-Land) aus unternimmt Koldewey einige Landausflüge, u. a. auf den Marie-Gletscher. Vom 31. August bis zum 7. September ankert man unter der Ostküste der Wilhelm-Insel, um von hier aus mit dem Beiboot der „Grönland“ sowohl diese Insel durch die Bismarck-Straße zu umfahren als auch einen Abstecher zu den östlich gelegenen Bastian-Inseln zu machen. Bei diesen Gelegenheiten wurden die Küsten exakt kartographiert (vgl. Tafel 2 in KOLDEWEY 1871: „Die Aufnahmen der I. Deutschen Nordpolar-Expedition in Nordost-Spitzbergen, August & September 1868“ [Maßstab 1: 400.000]) und etliche Lokalitäten benannt (z. B. neben den schon genannten Namen Kap Breusing, Kap Moltke, Kap Oetker, Perthes-Insel, Lange-Insel, Roon-Insel). Die Westspitze der Wilhelms-Insel ist heute übrigens nach Koldewey benannt (Kap Koldewey)!

Nach einer Zeit der Flaute setzt die „Grönland“ am 10. September wieder die Segel und verläßt die Hinlopen-Straße. In den folgenden Tagen kreuzt sie bei Schneetreiben gegen den Nordwind in das nördliche Packeis, das bei diesen Windverhältnissen am Rande etwas geöffnet ist. Dennoch werden die Flächen offenen Wassers für ein Kreuzen gegen den Wind zu eng. So läßt Koldewey am 14. September auf 81°4,5' Nord beidrehen und wendet sich zur Rückreise.

Am 17. September verliert die Expedition die Sicht auf Spitzbergen, und am 28. September ist man wieder in Bergen. Nach kurzem Aufenthalt sticht die „Grönland“ wieder in See und läuft am 10. Oktober mit Schlepperhilfe bei Südwind in Bremerhaven ein, wo — wie KOLDEWEY (1871, S. 54) schreibt — „wir auf eine so grossartige Weise empfangen wurden, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen“.

Die erste deutsche Polarforschungsexpedition hatte den bis dahin nördlichsten von einem Schiff angelauteten Punkt erreicht und einige Küsten in Nordost-Spitzbergen erstmals kartographiert und benannt.

Insgesamt allerdings hat sie ihre wichtigste Zielsetzung, die Erforschung der grönländischen Nordostküste, verpaßt. Die wissenschaftliche Ausbeute — zahlreiche Meerwassertemperaturmessungen, Beobachtungen zur Mißweisung im Nordatlantik sowie Lotungen auf dem ostgrönländischen Schelf — war ebenfalls eher mager. Aber man darf diese Reise und ihre Ergebnisse nicht unterbewerten. Sie hatte — wie Petermann beim festlichen Empfang der Expeditions Mannschaft im Oktober in Bremen sagte — „einen vorwiegend nautischen und pionierenden Charakter“ (vgl. SCHLECHTRIEM 1977: 19). Es mußten ja erst vielfache Erfahrungen, vor allem in der Eisfahrt, gewonnen werden. Dr. Breusing drückte dies so aus: „Wenn sie (die Expedition) kein weiteres Resultat hätte, als dass Sie (Koldewey), einer der für die definitive Fahrt designirten Offiziere, mit den Eisverhältnissen in den arktischen Gewässern vertraut werden, so ist das schon immer einige 1000 Thaler werth“ (KOLDEWEY 1871: 2).

Diese Erfahrungen hat Koldewey zweifellos gemacht; er hat mit seinen Schlußfolgerungen z. B. über die Auswahl, Größe und Ausrüstung von Schiffen sowie über die Eisfahrt (vgl. KOLDEWEY 1871: 53 ff.) Grundlagen für die im folgenden Jahr stattfindende zweite deutsche Nordpolar-Expedition mit dem Dampfschoner „Germania“ und dem Begleitschiff „Hansa“ zur ostgrönländischen Küste, die dann in der Tat vielfältige wissenschaftliche Ergebnisse erbrachte, geschaffen.

Es darf aber ein Motiv für die deutschen Polarforschungsexpeditionen am Ende des siebten Jahrzehnts des vergangenen Jahrhunderts nicht vergessen werden, das nur aus dem historisch-politischen Kontext der Zeit zu verstehen ist: Deutschland war im Begriff, sich zur Großmacht zu entwickeln, auch auf dem Weltmeer Flagge zu zeigen und an der Aufteilung der letzten weißen Flecken des Globus teilzuhaben. So schreibt Koldewey in seinem Fazit: „Aber wir haben noch etwas Anderes aufzuweisen, was augenblicklich wichtiger ist als die aufgezählten unbedeutenden Resultate für die Wissenschaft, und das ist der Umstand, dass Deutschland endlich auch auf diesem Gebiete in die Reihe der grossen seefahrenden Nationen eingetreten und nicht mehr gesonnen ist, hinter anderen zurückzubleiben“ (KOLDEWEY 1871: 54). Ebenso äußert sich Petermann in seinem Vorwort zum Expeditionsbericht: „Nachdem ich seit 32 Jahren auf allen durch meine Hand gehenden Karten mit neuen Entdeckungen oder Aufnahmen nur immer fremde Namen einzutragen hatte, wie „Victoria“, „Wellington“, „Smith“, „Jones“ &c. &c., gereicht es mir zur Befriedigung, auch einmal Namen derjenigen Nation in die Landkarte einschreiben zu können, die in geographischen Bestrebungen gegenwärtig hinter keiner anderen Nation zurücksteht“ (PETERMANN in KOLDEWEY 1871: X)!

Es bleibt abschließend nachzutragen, daß das Forschungsschiff „Grönland“ 1871 wieder nach Norwegen verkauft wurde, dort ein Jahrhundert lang zur See fuhr, 1973 nach Deutschland wieder zurückkam und heute im Hafenbecken des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven direkt im Schatten des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung liegt.

Literatur

- K o l d e w e y , K. (1871): Die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868. — Geogr. Mitth., Ergänzungsheft No. 28, X (Vorwort von A. Petermann) u. 56 S.
- P e t e r m a n n , A. (1863): Neue Karte der Süd-Polar-Regionen. — Geogr. Mitth. 1863: 407—428.
- P e t e r m a n n , A. (1865 a): Die projektirte Englische Expedition nach dem Nordpol. Osburn's Plan, Petermann's Plan. — Geogr. Mitth. 1865: 95—104.
- P e t e r m a n n , A. (1865 b): Die Eisverhältnisse in den Polar-Meeren und die Möglichkeit des Vordringens in Schiffen bis zu den höchsten Breiten. — Geogr. Mitth. 1865: 136—146.
- P e t e r m a n n , A. (1865 c): Die Deutsche Nordfahrt. Stimmen für und wider. — Geogr. Mitth. 1865: 419—428.
- P e t e r m a n n , A. (1865 d): Aphorismen über die Deutsche Nordfahrt. — Geogr. Mitth. 1865: 442—445.
- P e t e r m a n n , A. (1866): Die Deutsche Nordfahrt, Aufruf an die Deutsche Nation. — Geogr. Mitth. 1866: 144—162.
- P e t e r m a n n , A. (1868): Die Deutsche Nordpol-Expedition, 1868. — Geogr. Mitth. 1868: 207—228.
- S c h l e c h t r i e m , G. (1977): Polarforschungsschiff „Grönland“. — In: „Schwimmende Oldtimer der Seefahrt“, Führer des Dt. Schiffahrtsmuseums 3: 15—22, Bremerhaven.