



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Deutsche Nordpolfahrt.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Deutsche Nordpolfahrt.

Die tapfern Männer, welche am 15. Juni 1869 auf zwei Schiffen die Weser verließen, um im Eise des Nordpolarmeeres auf wissenschaftliche Entdeckungen auszugehen, sind heimgekehrt. Als sie davon segelten, standen König Wilhelm von Preußen und seine großen Rathgeber theilnehmend, guter Wünsche voll am menschengefüllten Gestade; heute können Wenige ihres Empfanges achten, denn mit Staunen und bewunderndem Entzücken hören unsere Nordpolsucher, zu welchen Großthaten der greise königliche Held mit seinen Staatsmännern, Feldherren und Heerscharen über den Rhein gezogen ist. Und doch kommen jene keineswegs mit leeren Händen. Auch sie haben des deutschen Namens werth gelitten und gekämpft, um ein würdiges öffentliches Ziel zu erreichen.

Ihre Schicksale sind freilich sehr verschiedenartig ausgefallen. Schon am 20. Juli 1869 wurde die „Hansa“ definitiv von der „Germania“ getrennt, und erst nach vollendeter Fahrt in Bremen sahen die Kameraden sich wieder. Die „Hansa“, ein Segelschiff, fror früh im September im Eise fest, ohne Grönlands Ostküste, das nächste Ziel der Expedition, erreicht zu haben; am 19. October sank sie unter. Ihre Besatzung hatte sich inzwischen aus Steinkohle, die sie für den Dampfer „Germania“ zur Aushilfe an Bord hatte, ein Haus auf einem großen Eisfelde von etwa sieben Seemeilen Geviertinhalt erbaut. So lange dieses Obdach erhalten blieb, ging es ihr leidlich. Sie schwamm mit dem Eise nach Süden fast so behaglich wie im Schiffe. Aber im Januar begann die große Eisscholle sich in kleine zu zerbröckeln. Während die Kälte größer und das Wetter schlechter als je war, mußten die Schiffbrüchigen aus ihrem Hause, das mit seinem gefrorenen Fundament zerbarst, erst in die Boote zurückkriechen, dann sich ein neues Haus auf dem Reste des ursprünglichen Eisfeldes erbauen. Zweihundert Tage brachten sie so auf schwimmendem Eise zu. Dann kam der Frühling, und sie konnten in dem lichter werdenden Meere daran denken, die Boote zu besteigen, um zu den Ansiedlungen des südwestlichen Grönland oder nach Island zu gelangen. Aber noch warteten ihrer ungeheure Anstrengungen, nämlich um die Boote übers Eis hinweg in freies Fahrwasser zu schieben. Am 13. Juni endlich landeten sie in Friedrichsthal, einer Missionsniederlassung an der Südspitze von Grönland, wo zwei deutsche Missionen sie an der Sprache erkannten und freudig bewillkomnten; am 22. Juni bestiegen sie in der Colonie Julianehaab die dänische Brig „Constance“, erreichten mit dieser am 1. September Kopenhagen — wo sie vom Bootsen die großen Neuigkeiten des Tages erfuhren — und am 7. September Bremen.

In Bremen stellte sich, wie man denken kann, sofort der intellectuelle Urheber der Expedition, Dr. A. Petermann aus Gotha ein, um die zurückgekehrte Hälfte derselben zu begrüßen und über ihre Erlebnisse zu ver- hören. Commandirt hatte die „Hansa“ Capitän Hegemann aus Oldenburg; seine gelehrten Begleiter waren Dr. Buchholz aus Greißwald und Dr. Laube aus Wien, von denen Ersterer leider eine chronische Gehirnkrankheit aus der Region des ewigen Eises zurückbrachte. Kaum aber hatte Dr. Petermann sich nach Gotha zurückbegeben, so traf am Abend des 11. September die frohe Nachricht ein, daß Capitän Koldewey's „Germania“ wohlbehalten Bremerhaven erreicht habe. Es grenzte ans Wunderhafte, nicht daß sie überhaupt glücklich aus dem Polarmeer zurückkehrte, sondern daß sie, statt auf die eben abgezogene französische, vielmehr auf die deutsche Kriegsflotte stieß, und dies deshalb, weil die den Eingang der Weser-Mündung bezeichnende Tonne mit dem Schlüssel des Bremer Wappens nicht aufzufinden gewesen war, was Capitän Koldewey bewog, nach der Jade hinüberzuhalten und ihn so vor dem jämmerlichen Geschehe, auf einen Torpedo zu rennen, behütete.

Die „Germania“ hatte zwar auch weder den Nordpol erreicht, noch das von Petermann vermuthete, ihn umfluthende offene Meer entdeckt, war aber sonst sehr glücklich gewesen. Ihr war es, da sie sich unabhängig vom Winde mit Dampf vorwärts bewegen konnte, gelungen, die Ostküste Grönlands zu erreichen, und ihre Führer und Gelehrten hatten dort schöne geographische Entdeckungen, werthvolle wissenschaftliche Beobachtungen gemacht. Mit zahlreichen und zum Theil weiten Schlittenreisen, während das Schiff im Winterlager unter der Sabine-Insel wohlgeschützt festlag, hatten Bootausflüge und Kreuzungen mit dem Schiffe während der beiden dort durchlebten wärmeren Jahreszeiten abgewechselt. Ueber die Küstenbildung, die Bodenerhebung, die Pflanzendecke und das Thierleben im nordöstlichen Grönland waren höchst schätzbare Aufschlüsse gewonnen. Ein üppig grünendes, reich belebtes Alpenland war da vorgefunden worden, wo man nichts als weite Schneewüsten, selten und kurz durch dürstige Vegetation unterbrochen, vermuthet hatte. Auch daß eine Gradmessung in diesen hohen Breiten mit nicht viel größerer Schwierigkeit als im gemäßigten Klima Europas möglich sei, glauben die Astronomen der Expedition durch ihre Recognoscirungen und Versuche festgestellt zu haben.

Die „Germania“ hat also für die wissenschaftlichen Zwecke des Unternehmens jedenfalls etwas geleistet, was der aufgewandten Opfer und Mühen werth erscheint: umfangliche gelehrte wie populäre Veröffentlichungen und die mitgebrachten Gegenstände wissenschaftlicher Anschauung werden dauernd dafür zeugen. Die Männer von der „Hansa“, ebenfalls nicht völlig ohne

Nutzen für die Wissenschaft ausgezogen, haben hauptsächlich doch der andern wichtigen Seite der Unternehmung, der nautischen gedient. Eine Eiszochollenfahrt wie die ihrige steht ziemlich ohne Beispiel in der Geschichte der arktischen Reisen. Das Verlangen deutscher Seeleute aber, ihre Ebenbürtigkeit mit den Seeleuten anderer Nationen durch Thaten darzuthun, wie sie auch im Frieden möglich sind, hat vielleicht noch mehr als die gelehrten Wünsche von Geographen und Naturforschern dazu beigetragen, daß die Expedition flott wurde.

Als dieselbe vor fünf Vierteljahren auslief, war Admiral Tachmann einer der skeptischsten unter den offiziellen Zuschauern, wie seine Aeußerungen klärllich ergaben. Mit welchen Gefühlen mag er jetzt Capitän Koldewey und dessen Begleitung haben zurückkehren sehen, in dem Augenblicke, wo er der abgezogenen französischen Panzerflotte von der Höhe der Außenstade aus mit dem schmerzlichen Bedauern nachsehen mußte, daß sie ihm leider keine Gelegenheit gegeben hatte, sich mit feindlichen Streitkräften unter einigermassen gleichen Verhältnissen zu messen! Sollte da seine Würdigung der Polarfahrten als ein Mittel zur Hebung des praktischen Seemannsstandes nicht ein wenig gestiegen sein? Uebungsfahrten in offenem Wasser können dieselben, was Herausforderung alles Männlichen im Manne betrifft, doch nicht ganz ersetzen.

In der Organisation des Unternehmens sind einige Fehler begangen worden und Schwächen übrig geblieben, welche nicht umhin konnten sich zu rächen. Man hat namentlich versäumt, Macht und Verantwortlichkeit auf alle einwirkenden Personen oder Kreise genau zu vertheilen, und die Vorbereitungen im Frühjahr 1869 haben zu spät begonnen. Der letztere Mangel ist jedoch, Dank den energischen Eingriffen des Bremer Comités, im ganzen noch rechtzeitig ausgeglichen worden, sodas nichts wesentliches entbehrt worden zu sein scheint. Dagegen hat ein klar und scharf definirtes Verhältniß dieses Comités zu anderen Hilfscomités und zu Dr. Petermann, sowie das Dr. Petermanns als Urheber zu Capitän Koldewey als Befehlshaber der Expedition nicht zu Stande kommen wollen. Die Folgen haben sich in Differenzen während der Fahrt zwischen einem der mitgegangenen Gelehrten und dem Führer der „Germania“ sowie dessen übrigen Gefährten gezeigt, die sogar eine politische Färbung haben annehmen können, insofern Oberlieutenant Payer eifersüchtig darüber wachte, daß die norddeutsche Bundesflagge niemals ohne die schwarzgelbe Flagge neben ihr irgendwo auf frischentdecktem Lande aufgezogen wurde, und ferner nach der Rückkehr zu Gunsten Wiens Ansprüche an die mitgebrachten Naturalien erhob, welche ihm die Andern nicht glaubten zugestehen zu können. Ebenso hatte er sich schon unterwegs beklagt, daß man nicht genug Schlittensfahrten anstelle; während mit dem Capitän die übrigen Gelehrten — Dr. Börgen aus Schleswig, Dr. Pansch aus Kiel

und Dr. Copeland, ein Engländer — darüber einverstanden waren, daß die Arbeiten zum Behuf der Ueberwinterung nicht mehr, als angeordnet, zuließen. Bei dieser Beschwerde hatte Herr Payer sich unerquicklicher Weise auf eine Art geheime Instruction stützen können, welche Dr. Petermann ihm zur Beinträchtigung des ernannten Führers mitgegeben. Solche Störungen müssen beachtet und hervorgezogen werden, damit sie sich nicht noch einmal, und dann vielleicht verhängnißvoll, in eine edle nationale Unternehmung dieser Art einnisten.

Die gesammelten Geldmittel reichen, wie es scheint, zur Bestreitung der sachlichen Kosten und einer anständigen Löhnung der Mannschaft grade aus. Es war Glück dabei, daß die „Hansa“ unterging und die „Germania“ erhalten blieb; denn jene war versichert, diese nicht. Das Deficit, welches im Frühjahr 1870 noch zu decken war, ist hauptsächlich durch die Gaben deutscher Städte als solcher gedeckt worden, welche man von Bremen aus darum anging. Einflußreiche Reichstagsmitglieder, wie z. B. Graf Schwerin, welche von der Noth des geschäftsführenden Comité's gehört hatten, riefen demselben, an den Reichstag zu appelliren; allein das Comité ging darauf nicht ein und wird sich nun sehr freuen, es nicht gethan zu haben. Es kann jetzt hoffen, daß nicht der norddeutsche, sondern der deutsche Reichstag nicht das Deficit der zweiten, sondern die gesammten Kosten der dritten deutschen Nordpolexpedition übernehmen werde. Denn darüber ist unter Theilnehmern und Kennern kein Zweifel: die so glücklich betretene Bahn muß mit erhöhtem Schwunge weiter verfolgt werden. Wichtige wissenschaftliche Fragen, die dort im Eismeer zu lösen sind, müssen auch in Zukunft unseren Seeleuten Veranlassung geben, Muth, Thatkraft, Ausdauer, Hingebung und Geschicklichkeit zu zeigen. Kleine feste Dampfschiffe mögen zu Sommerfahrten, wenn auch für den Nothfall zur Ueberwinterung ausgerüstet, nach den Fjorden Ostgrönlands gehen, um den dort gemachten Anfang geographischer Entdeckung und vielseitigen naturwissenschaftlichen Studiums fortzusetzen. Größere, noch stärkere und mehr Kohlen und Vorräthe fassende Dampfer mögen zusehen, ob sich anderswo mit mehr Erfolg der Eiswall durchbrechen und in der Richtung auf den Nordpol vorwärtsdringen läßt. Mit Beharrlichkeit wird unsere Nation auf diesem einmal eingeschlagenen Wege noch große Culturergebnisse erlangen und ihren Seeleuten zugleich eine Übungsschule eröffnen, gegen welche die Humanität nicht wie gegen Algerien oder einst den Kaukasus irgendwelche Einwände zu machen hat.