



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Nordpolfahrt.

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

wären unzählige Hemmnisse zu überwinden gewesen. — Ein vierter Weg ging über die Tundren, morastige mit Moos bewachsene Flächen zum Eismeer. Leichtere wäre die Flucht Einzelner zu bewerkstelligen gewesen. Wir wußten, daß einige verschickte Escherkessen glücklich über den Aralsee und das kaspische Meer in ihre heimatlichen Gebirge gelangt waren. Die Befreiung Einzelner hätte aber die härtesten Maßregeln gegen die Zurückgebliebenen zur Folge gehabt; Niemand wollte die Verantwortung dafür gegen die Kameraden und deren Frauen auf sich laden. Anders stand es mit Denjenigen, die als Ansiedler verschickt worden waren und abgesondert von einander lebten; aber auch hier würde das Entweichen des Einen die grausamsten Folgen für die Uebrigen gehabt haben. So blieb Nichts übrig, als sich gehorsam unter das Gesetz der Nothwendigkeit zu beugen.

Die Nordpolfahrt.

Die beiden Expeditionen, welche diesen Sommer versucht haben nach dem Nordpol hin vorzudringen, sind in der Hauptsache unverrichteter Sache zurückgekehrt. Das deutsche Schiff „Grönland“, von Dr. A. Petermann in Gotha vermöge einer Art halb-öffentlicher Nationalsammlung ausgerüstet, von C. Koldewey befehligt, hat die Ostküste Grönlands nicht frei genug von Eis gefunden, um an ihr entlang nordwärts zu steuern, und ist nach einem gleichfalls vergeblichen Versuch bei Spitzbergen umgekehrt; seine Reise dauerte vom 24. Mai, wo es Bergen verließ, bis zum 10. October, an welchem Tage es festlich eingeholt in Bremerhaven einlief; der höchste nördliche Punkt, welchen es erreicht hat, war $81^{\circ} 5'$. Die schwedische „Sophie“, ein Dampfschiff, ist bis zu $81^{\circ} 42'$ vorgedrungen, also nur etwa einen Grad weniger weit, als Parry, der im Jahre 1827 auf Schlitten $82^{\circ} 45'$ berührte und weiter vorrang als je vorher ein Schiff. Die Absicht indessen, im Eise zu überwintern und dann im Frühjahr noch weiter nach Norden zu gehen, haben Prof. Nordenskjöld und Capt. v. Otter nach erlittenen schweren Beschädigungen ihres Schiffes aufgeben müssen. Am 4. Juli ausgegangen, hat die „Sophie“ am 20. October vor Tromsøe wieder Anker geworfen.

Damit ist jedoch die Sache selbst von den Nationen, welche sich ihrer einmal bemächtigt haben, so wenig aufgegeben, daß vielmehr in diesem Augenblicke schon so gut wie feststeht, daß im nächsten Jahre drei Expeditionen ersten Ranges von den verschiedensten Ausgangspunkten her das Unternehmen erneuern werden. Die Franzosen treten neu in die Linie ein; die Amerikaner knüpfen

den Faden wieder an, welcher zerriß als der vierjährige Bürgerkrieg ausbrach; und wir Deutsche endlich lassen uns durch den ersten Mißerfolg nicht im mindesten entmuthigen, sondern lernen von demselben nur, wie wir es das zweite Mal zweckmäßiger und glückbezwingender anzufangen haben.

Die französische Nordpolfahrt war schon im Werden, als die nun vollendete erste deutsche noch nicht einmal im Kopfe ihres Urhebers geboren war. Sie reifte mit einer für Frankreich auffälligen Langsamkeit; ihr Urheber Gustav Lambert setz eine wahrhaft ungewöhnliche Beharrlichkeit an die schwere Aufgabe, seine Landsleute für diese Art von Muth- und Tapferkeits-Probe hinlänglich zu erwärmen. Er hat mehr als hundert Vorträge in einer großen Zahl von Städten halten müssen, um die Nationalsubscripton, der doch der Kaiser mit 50,000 Franken vorausgegangen war, auf die erforderliche Höhe von einer halben Million zu treiben. Im nächsten Januar will Lambert nun abgehen, um bis zum Juli bereit zu sein, von der Behringsstraße her auf das Ziel loszusteuern. Denn das ist die Eigenthümlichkeit der von ihm gefaßten Idee: er nimmt an, von jener entlegenen Stelle aus, wo Asien und Amerika einander ansehen und der stille Ocean seine Wogen mit denen des nördlichen Polarmeers mischt, sei der Pol am sichersten und ersten zu erreichen. Abgesehen von allgemeinen Betrachtungen, welche für die Erreichbarkeit des Nordpols überhaupt sprechen, stützt Lambert sich hauptsächlich auf die Wahrnehmungen russischer Marine-Officiere, namentlich der ehemaligen Lieutenant's, späteren Admiräle Wrangel und Anjou, welche in den Jahren 1821 und 23 nordwärts von Sibirien gesegelt waren. Neuerdings kommen ihm freilich die Aussagen zweier amerikanischer Walfischfahrer einigermaßen in die Quere, welche im Sommer 1867 jenseits der Behringsstraße kreuzend zwar wenig Walfische, aber ein grün bewachsenes Land gefunden haben wollen.

Amerikas Theilnahme an der Erforschung der unbekanntenen nördlichen Polargegenden besteht bis jetzt hauptsächlich in den Fahrten von Kane (1853—54) und Hayes (1860—61). Der verstorbene Dr. Kane überwinterte im Kesselaer-Hafen am Smith-Sund nördlich der Baffins-Bai, war aber selbst zu schwach, um von dort aus noch weiter nordwärts zu dringen, und sandte daher seinen Stewart Morton aus, der zuletzt an ein weit hinaus unbegrenztes, offenes und leidlich eisfreies Meer gerieth. Wurden gegen Morton's, als eines ungelehrten Mannes Bericht, noch starke Zweifel erhoben, so schlug diese Dr. Hayes sieben Jahre später vollkommen nieder. Er hatte schon Kane's Reise als Arzt mitgemacht; mit einem eigenen durch Sammlungen bestrittenen Fahrzeug kehrte er 1860 in den Smith-Sund zurück, überwinterte in Port Foulke, etwas südlicher als Kane, drang aber dafür im folgenden Frühling theils auf Schlitten, theils zu Fuße gegen zwanzig Meilen weiter nach Norden an der westlichen Küste des Sundes, dem sogenannten

Grinell-Land vor, wo er schließlich ebenfalls ein unabsehbares Meer erblickte. Durch die Beschädigungen seines Schiffes genöthigt heimzukehren, nahm er den festen Entschluß mit, zum dritten Male auf derselben Bahn nach dem erhabenen Ziele vorzubringen. Er hoffte zwei Schiffe auszutreiben, das kleinere dann in Port Foulke vor Anker zu legen, gestützt auf eine dort anzusammelnde Jagd-Colonie von Eskimos, mit dem größeren aber durch den Sund hinaus ins offene Meer zu segeln. Es war ihm zur Ueberzeugung geworden, daß nördlich von Cap Frazer der Smith-Sund jeden Sommer schiffbar sei. Als Dr. Hayes jedoch nach Halifax kam, erfuhr er den Ausbruch des Aufstandes in den Südstaaten; er glaubte weder seine eigenen Dienste dem bedrängten Vaterlande entziehen zu dürfen, noch konnte er erwarten unter solchen Umständen thätige Betheiligung an einer wissenschaftlichen Entdeckungsfahrt zu finden, und so vertagte er nothgedrungen seinen Plan auf spätere Tage. Diese scheinen nun angebrochen; der subatlantische Telegraph hat uns vor Kurzem gemeldet, daß eine neue Nordpolreise in Newyork beschlossen worden sei. Ohne Zweifel wird dieselbe sich in erster Linie auf die unerschütterliche Energie und die nicht hoch genug anzuschlagenden praktischen Erfahrungen dieses vorzüglichen Mannes gründen.

Wenn auch keine ihm gleichzustellenden, so besitzt Deutschland doch nun auch schon einige praktische Kenner des Segelns und Festhaltens im Polarmeer. Das ist der materielle Haupterfolg der diesjährigen Reise. Mit einem einzigen kleinen Segelschiff unternommen, auf rasch entworfene Instructionen hin, kann sie unmöglich wie der erste, so auch der letzte deutsche Versuch in dieser Richtung sein sollen. Das leidet die einmal eingesetzte nationale Ehre und das hohe Interesse unserer werdenden Marine an solchen Uebungsfahrten nicht. Man muß sich, um den ersteren Punkt zu würdigen, nur erinnern, wie die Sache zwischen den überhaupt betheiligten Völkern steht. Nachdem die Amerikaner in ihrer hoffnungsvollen und erfolgreichen Aufnahme der Idee durch ihre inneren Wirren unterbrochen worden, in England aber das so lange und hartnäckig fortgesetzte rühmliche Streben nach Franklin's Wiederauffindung endlich aufgegeben war, brachte im Jahre 1865 Capitän Sherard Osborn durch einen Vortrag in der londoner Geographischen Gesellschaft die Nordfahrtpläne wieder in Fluß. Er forderte, daß die Admiralität zwei ihrer Dampfschiffe ausschicken und dann von diesen aus an geeigneten Punkten Schlitten-Expeditionen auf den Weg nach dem Nordpol absenden solle. Er ging nämlich von der Voraussetzung aus, daß der Pol von festem Lande, nicht von Wasser umgeben sei. Diese Voraussetzung griff unser Landsmann Dr. A. Petermann in einem Briefe an den Präsidenten jener Gesellschaft, Sir Robert Murchison, mit wissenschaftlichen Gründen so wirksam an, daß die Anregung Osborn's ohne Erfolg blieb. Aber Dr. Petermann hatte

natürlich nicht von dem Trachten nach der Erreichung des Nordpols überhaupt abmahnen wollen. Im Gegentheil, diese betrachtete er als eine ausgemachte Aufgabe der Zeit und setzte in die Bekämpfung der Vorurtheile, welche ihr entgegenstehen, sogar einen ganz persönlichen edlen Ehrgeiz. Er begann denn auch von dem Tage an die Ausführung eines deutschen Unternehmens der Art ernstlich ins Auge zu fassen. Deutsche Wissenschaft hatte englischen Unternehmungsggeist von der Betretung eines ihr falsch erscheinenden Pfades zurückgehalten; sollte sie nun nicht im Stande sein, den schlummernden seemännischen Unternehmungsggeist ihrer eigenen Nation dafür auf diese Straße zu leiten? Die ersten Versuche, bald an die Mittel des preussischen Staats, bald an die des jetzt aufgelösten Nationalvereins geknüpft, mißlingen zwar aus Gründen, welche nicht in der Sache selbst lagen; aber Interesse für den Gedanken wurde dabei doch in wichtigen und selbst in ziemlich weiten Kreisen geweckt. Als nun bekannt wurde, daß die Franzosen ebenfalls auf dieser ruhmverheißenden internationalen Arena aufzutreten vorhätten, ja als der Prinz Napoleon, der selbst einmal eine Spaziersfahrt ins Eismeer angestellt hatte, zufällig nach Gotha kam und Dr. Petermann direct und indirect er-muthigte, sein Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, da entschloß sich dieser zu einer anscheinend verwegenen That. Er rief ein paar begeisterte junge Seeleute herbei, raffte alle seine Mittel zusammen, schoß der Nation gewissermaßen das Capital für eine vorläufige Recognoscirungsfahrt vor und die „Grönland“ konnte aussegeln. Wenn später die Geschichte dieser Dinge zu übersehen ist, so wird sich wahrscheinlich herausstellen, daß dieser rasche Entschluß für das ersehnte endliche Vollbringen weit wichtiger gewesen ist als die bloße Kritik der Resultate ergeben mag.

Die diesjährige schwedische Expedition hat ihre Mittel erhalten durch das Zusammenwirken von Bürgern der Handelsstadt Gothenburg mit der Regierung. Prof. Nordenskjöld, der leitende Kopf, setzte durch den einflußreichen Grafen Ehrensvörd die gothenburger Kaufmannschaft in Bewegung und nachdem das nöthige Geld beisammen war, bewog er den König zur Ueberlassung des gerade disponibeln Postdampfers „Sophie“. Aehnlich scheint die zweite, größere deutsche Expedition im nächsten Jahre zu Stande kommen zu sollen. In Bremen hat sich das Bewußtsein, daß die Nationalehre und das Nationalinteresse eine baldige Erneuerung des Versuchs erheische, am lebendigsten geregt. Dr. Petermann wurde kurz nach der Heimkehr des Capt. Koldewey und seiner Gefährten veranlaßt dorthin zu kommen und ihm ein demonstratives Festmahl gegeben, hinter dessen durchsichtigem Vorhange, so zu sagen, sich die erste allgemeine Vorbereitung zu der neuen Fahrt halb verrieth und halb verbarg. Ein Mann bekannten Namens, das Reichstagsmitglied H. H. Meier, dessen glücklicher Initiative und durchdringender Energie

schon Vieles gelungen ist, will das Praktische der Sache in die Hand nehmen. Sobald das geographisch-nautische Programm von Dr. Petermann und andern Sachkennern ausgearbeitet ist, wird von Bremen aus unter einer angemessenen Vorabzeichnung die Nation eingeladen werden, eine zweite größere Expedition durch ihre Beiträge flott zu machen.

Das Operationsfeld wird aller Wahrscheinlichkeit nach wiederum in der weiten nördlichen Oeffnung des atlantischen Oceans gesucht werden. Koldewey hat von seiner Kreuzfahrt die Ueberzeugung heimgebracht, daß irgendwo in dieser Gegend jeden Sommer durch das Eis zu dringen sei. Aber es muß ein Dampfschiff sein, nicht wie diesmal ein Segelschiff, mit dem die starren Schranken des Eisbaumes untersucht werden müssen, ob sie nicht irgendwo ein Loch haben; und womöglich müssen zwei Dampfschiffe darauf ausgehen, um die Chancen des Erfolgs durch hinreichende Kohlenvorräthe u. dgl. m. so hoch wie möglich anzuhäufen. Würde, wie anfänglich schon im letzten Sommer, an der Ostküste von Grönland versucht werden theils zu Schiff, theils nöthigenfalls im Boote oder auf Schlitten vorwärts gegangen, so könnte es geschehen, daß man zuletzt entweder auf grönländischem Granitboden oder in dem jenseits wogenden offenen Meer den Amerikanern des Dr. Hayes begegnete und so vielleicht noch ein Stück weiterer Entdeckungen von den beiden Nationen gemeinsam gemacht würde, die sich in endlich erkannter Brüderlichkeit jetzt anfangen die Hand zu reichen.

Baumgarten's Geschichte Spaniens 1820—1825.

Staatengeschichte der neuesten Zeit. Des 14. Bandes zweiter Theil: Geschichte Spaniens vom Ausbruch der französischen Revolution bis auf unsere Tage von Hermann Baumgarten. Zweiter Theil, zweiter Halbband. Leipzig bei C. Hirzel (1868).

Die erste Hälfte des zweiten Bandes der Baumgarten'schen Geschichte Spaniens war in den Tagen erschienen, in denen die Nachricht von dem Ausbruch der jüngsten spanischen Revolution zu uns gelangt war. Ihren Hauptinhalt hatte die Schilderung der Zustände ausgemacht, welche zu dem spanischen Aufstande von 1820 führten, und der Mehrzahl der Leser dieses interessanten Buches mag die Aehnlichkeit mit den Verhältnissen, deren Ausgang sie eben zusahen, bei der Lectüre der Schilderungen aus den Jahren 1814 bis 1820 lebhaft vor Augen geschwebt haben. Hoffen wir, daß das Stück Geschichte, welches der soeben ausgegebene zweite Halbband dieses zweiten Theils erzählt (der traurige Ausgang der Umwälzung von 1820