

► REINHARD A. KRAUSE

Carl Koldewey (1837–1908) – Polarforscher und Schifffahrtsexperte

Anmerkungen zu seiner Biographie und seiner Rolle bei der Entwicklung der Meeres- und Polarforschung

Vorbemerkungen

Carl Koldewey (1837–1908) ist wegen seiner Entdeckungen an der grönländischen Ostküste und in der Hinlopenstraße (Spitzbergen) heutzutage allenfalls Geographiehistorikern ein Begriff. Von 1868 bis in die Mitte der 1870er Jahre war Koldeweys Name jedoch den meisten Deutschen geläufig. Als Seemann und Leiter zweier erfolgreicher Polarexpeditionen war er nicht zuletzt auch ein Held der Jugend.¹ Das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung hat eine wissenschaftliche Überwinterungsstation auf Spitzbergen nach ihm benannt. Im April 2011 hat die Namensgebung der Kapitän-Koldewey-Grundschule in Bücken stattgefunden, zu welcher der Verfasser einen Vortrag zur Bedeutung Koldeweys beisteuerte.

Neben einer Reihe von Nachrufen² gibt es nur eine ausführlichere Würdigung, die anlässlich Koldeweys 100. Geburtstag erschien, von keinem Geringeren verfasst als Johannes Georgi (1888–1975), der als Teilnehmer der Wegener'schen Grönlandexpedition 1930/31 im Zentralgebiet Grönlands überwinterete.³ Die Würdigung ist einfühlsam. Man ahnt an Stellen, die sich auf Koldeweys Persönlichkeit beziehen, Georgi könnte mit Personen gesprochen haben, die Koldewey noch kannten. Allerdings beschäftigt sich der überwiegende Teil des Aufsatzes mit Ereignissen und Ergebnissen der deutschen Ostgrönlandexpedition 1869/70 und kann auch – abgesehen davon, dass er somit eher eine indirekte Würdigung Koldeweys darstellt – nur sehr bedingt das wissenschafts- und wirtschaftspolitische Umfeld skizzieren, in dem Koldewey agierte.⁴ Oben angedeutete Gründe mögen hinreichend sein, um nun, etwas mehr als 100 Jahre nach Koldeweys Tod, eine kleine biographische Betrachtung vorzulegen.

Koldewey war davon überzeugt, dass die von ihm begonnene Ostgrönlandforschung auf der Basis der geleisteten Arbeiten fortgesetzt werden sollte, aber seine Hoffnungen auf eine dritte deutsche arktische Expedition unter seiner Führung erfüllten sich nicht. Der Grund dafür ist in einer Kombination verschiedener Umstände zu suchen, auf die unten noch

eingegangen wird, die aber am wenigsten durch Unterlassungen oder Vorbehalte Koldeweys bedingt waren: Eine authentische Mitteilung aus einem Brief an Amalie Hennings (12. Februar 1872): [...] *man denkt hier in Gelehrtenkreisen doch ernstlich daran die Forschungen und Entdeckungen in Ostgrönland fortzusetzen, sobald nur erst unser Werk veröffentlicht sein wird. Ich kann auch gar nicht läugnen, daß, wenn auch jetzt eine andere sehr starke Sehnsucht in mein Herz gedrungen ist, nämlich nach dem Liebchen, so die Sehnsucht nach den grönländischen Bergen nicht dabei ausgestorben ist. Ich hätte noch Kraft die Hülle und die Fülle in mir, um den Mühen und Beschwerden einer solchen Reise zu widerstehen, um noch größere Entdeckungen den schon gemachten hinzuzufügen und die Kraft will ich doch auch nutzen [...].* Und auch im Oktober 1873 agitierte Koldewey noch für eine Fortsetzung der deutschen Forschungen auf der Basis Ostgrönland und war bereit, die Leitung einer solchen Kampagne zu übernehmen.⁵

Federführend bei den offiziellen Bemühungen, diese Idee durchzusetzen, war der Bremer Polarverein⁶, der für seine Zwecke leider die wirtschaftspolitisch euphorische Periode des 1871 gegründeten Reiches nicht nutzen konnte. Als die Bremer Polarforschungsprotagonisten endlich, Anfang 1875, einen Antrag auf Förderung einer Arktisexpedition an das Reich stellten, befand sich dieses bereits auf dem Weg in eine wirtschaftliche Depression. Koldewey hatte Glück im Unglück, als er 1875 als Abteilungsleiter an das neu gegründete Reichsinstitut Deutsche Seewarte in Hamburg berufen wurde, in dessen Vorläuferorganisation er bereits seit 1871 beschäftigt war.⁷

Wenn als wesentliche Motivation zur Abfassung dieses Artikels die wissenschaftshistorische Bedeutung Koldeweys herausgestellt wird, dann bezieht sich dieses weniger auf seine Tätigkeit als Beamter der Seewarte, obwohl das, was er dort für die damals ungemein wichtige Kompasstheorie geleistet hat, nicht von der Hand zu weisen ist (siehe das angehängte Werkverzeichnis). Koldeweys Rang in der Wissenschaftsgeschichte leitet sich von seinen Expeditionen ab. Er hat nicht nur die deutsche Forschungsschiffahrt begründet, sondern war auch wesentlich an der Entwicklung der Idee zu einem ersten internationalen Polarjahr (1882/83) beteiligt.

Der Aufsatz stützt sich zu einem erheblichen Anteil auf Primärquellen, von denen die meisten im Zusammenhang mit der Arbeit des Verfassers zur Gründungsphase deutscher Polarforschung⁸ ausgewertet wurden. Dabei handelt es sich um Schriftwechsel und Protokolle aus dem Staatsarchiv Bremen, dem Archiv des Verlagshauses Justus Perthes, Gotha⁹, sowie aus dem Bundesarchiv (Akten des Reichskanzleramts). Grundsätzlich ist zu bemerken, dass sich die Primärquellen auf den Zeitraum zwischen 1865 und 1880 konzentrieren. Im Zusammenhang mit der Planung, Durchführung und Auswertung der von Koldewey geleiteten Expeditionen sind zeitnah in der damaligen Presse im In- und Ausland zahlreiche Artikel erschienen.

Zur Gliederung des Aufsatzes wurden die folgenden Titel gewählt:

- Jugend und Ausbildung;
- Arthur Breusing (1816–1892) und August Petermann (1822–1879);
- Koldewey und August Petermann – die erste deutsche Nordpolarexpedition, 1868;
- Anmerkungen zur Organisation der zweiten deutschen Nordpolarexpedition (deutsche Ostgrönlandexpedition), 1869/70;
- Die wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer – Verlauf der deutschen Ostgrönlandexpedition, 1869/70;

- Koldewey und Wilhelm von Freeden (1822–1894);
- Koldewey privat, 1871–1873;
- Das Expeditionswerk zur deutschen Ostgrönlandexpedition, 1869/70;
- Koldewey und Carl Weyprecht (1838–1881);
- Die Entdeckung des »offenen Polarmeeres« durch Weyprecht und Payer und die daraus resultierende Österreichisch-Ungarische Nordpolexpedition;
- Der Antrag des Bremer »Polarvereins« an die Reichsregierung auf Förderung einer Ostgrönlandexpedition;
- Der Bremer Antrag als Anlass, die internationale Polarforschung zu fördern;
- Koldewey und Georg von Neumayer (1826–1909);
- Koldewey als Beamter des Reichsinstituts Deutsche Seewarte.

In vier Kapiteln wird Koldewey in Wechselwirkung zu bekannten Persönlichkeiten der deutschen Schifffahrtsgeschichte gestellt. Die Reihenfolge der Namen ist eine Folge des chronologischen Aufbaus des Aufsatzes. Die Auswahl der genannten Personen spiegelt nicht besondere persönliche Beziehungen – Breusing und von Freeden waren damals zu arriviert, um zu Koldeweys Freunden gehören zu können, was eingeschränkt auch auf Georg von Neumayer zutrifft, nachdem dieser 1875/76 von Berlin als sein Vorgesetzter an die Seewarte gekommen war. Die Kapitel beschreiben vielmehr spezielle Abschnitte in Koldeweys beruflicher und wissenschaftlicher Entwicklung. Eine Besonderheit ist die Beziehung zu Weyprecht. Koldewey gehört jedenfalls zu den Personen, die Weyprechts Idee eines internationalen Polarjahres richtig eingeordnet haben und ihm vorbehaltlose Unterstützung zusagten.

Einer der besten Freunde Koldeweys war Moritz Lindeman (1823–1908). Lindeman, Wissenschaftsjournalist, Buchautor und Stenograph der Bremer Bürgerschaft, war Hauptorganisator der zweiten deutschen Polarexpedition und spielte eine wesentliche Rolle bei der Herausgabe der Expeditionspublikationen. Er konnte 1908 noch einen Nachruf auf seinen Mitstreiter verfassen, bevor er wenige Monate später ebenfalls verstarb.¹⁰

Für Koldeweys Entwicklung war es wichtig, dass die Teilnehmer der beiden deutschen Polarexpeditionen und die Repräsentanten des Bremer Polarvereins untereinander freundschaftlich verbunden blieben. Die einzige Person, die neben dem Maschinisten¹¹ des Expeditionsschiffes *GERMANIA* nicht zu diesem Kreis gehörte, war der Alpinist¹² Julius Payer (1841–1915). Darüber, ob es bereits 1869/70 an Bord zu Spannungen gekommen war, ist nichts bekannt oder überliefert. Ich neige zu der Ansicht, dass ursprünglich ein durchaus harmonisches Verhältnis zwischen Payer und Koldewey bestand, schließlich waren die beiden gemeinsam in einem waghalsigen Gewaltmarsch bis über 77° N an der Ostgrönlandküste vorgedrungen. Über die Ursache der Spannungen, die nach der Expedition aufkamen, geben zahlreiche Schreiben Auskunft.¹³

Besondere Erlebnisse verbanden Koldewey mit seinem ehemaligen Kommilitonen und Physiker der zweiten Expedition Dr. Carl N. Börgen (1843–1909). Börgen wurde 1874 Leiter des Marineobservatoriums in Wilhelmshaven und stand in dieser Eigenschaft sowohl mit Koldewey als auch mit Neumayer permanent in beruflichem Kontakt.¹⁴ Zu diesem Zirkel gehörte auch Paul Hegemann (1836–1913), der seinerzeit Kapitän der *HANSA*, des zweiten Schiffes der Expedition von 1869/70, gewesen war. Hegemann war ab dem 4. April 1875 an der Seewarte tätig.¹⁵

Jugend und Ausbildung

Koldewey stammte aus dem Königreich Hannover, aus einem Ort namens Bücken, der zwischen den Städten Hannover und Bremen liegt.¹⁶ Das Land wurde damals in Personalunion von dem britischen König Wilhelm IV. (1765–1837) regiert. Im Jahre 1837, dem Geburtsjahr Koldeweys, verstarb Wilhelm IV., womit die Personalunion endete. Nachfolger wurde der umstrittene Bruder Wilhelms IV., Ernst August I. (1771–1851). Diesem folgte Georg V. (1819–1878). 1866 wurde das Königreich Hannover von Preußen annektiert und damit Teil des Norddeutschen Bundes, der 1871 in das Deutsche Reich überging.¹⁷

Besondere Kindheitserlebnisse oder spezielle Angaben zu Koldeweys Sozialisation sind nicht bekannt. Sicher ist aber, dass seine Kindheit nicht beliebig wohlbehütet war. Koldewey war noch keine drei Jahre alt, als sein Vater starb, der in zweiter Ehe die Schwester seiner ersten Frau geheiratet hatte. Carl Koldewey beendete seinen Schulbesuch am Gymnasium zu Clausthal vorzeitig im Jahre 1852 und begann 1853 seine seemännische Ausbildung. Er beschrieb seine Situation wie folgt: *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.*¹⁸

1859 absolvierte Koldewey an der Navigationsschule in Bremen die Untersteuermannsprüfung und 1861 die Obersteuermannsprüfung, die das Kapitänspatent beinhaltete. Später besuchte er die Polytechnische Hochschule in Hannover, ab 1867 die Universität in Göttingen, wo er die Fächer Mathematik, Physik und Astronomie belegte. Aus Korrespondenzen ergibt sich, dass Koldewey bei den Dozenten anerkannt war und für seine Leistungen ausgezeichnet wurde. Sein Berufsziel war Seefahrtsschullehrer.

Arthur Breusing (1816–1892) und August Petermann (1822–1879)

Koldewey hatte auch schon bei Arthur Breusing, dem Direktor der Navigationsschule in Bremen, einen guten Eindruck hinterlassen. Breusing war eine ganz außerordentliche Persönlichkeit. Nicht nur, dass er zur See gefahren und ein guter Mathematiker und Navigator war, wovon das Lehrbuch zeugt, das er 1860 publizierte, er war auch ein ausgewiesener Gräzist. Als solcher hatte er sich mit der Navigation der Griechen beschäftigt. Im Zusammenhang mit der Publikation seiner Arbeiten hatte er Kontakt mit August Petermann aufgenommen, der um 1868 als Geograph und Herausgeber bereits eine Weltberühmtheit war.

Petermann, ausgebildet bei Prof. Heinrich Berghaus in Berlin und Alexander Keith Johnston in Edinburgh, hatte sich in Schottland und England als Kartograph einen Namen gemacht. Sein Hauptinteressengebiet war zunächst die Afrikaforschung gewesen. Erst im Zusammenhang mit der »Franklinsuche«¹⁹ begann er sich für Polarforschung zu engagieren. 1855 war er nach sieben arbeitsreichen Jahren auf der britischen Insel begleitet von seiner englischen Frau nach Deutschland zurückgekehrt. Der Grund für diesen Entschluss war ein Ruf des Verlagshauses Perthes in Gotha. Das Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha war damals, in der reaktionären und restriktiven Zeit nach 1848, nicht nur das frei-

heitlichste Land in Deutschland, es war auch der Geburtsort Alberts (1819–1861), Gemahl der britischen Königin Victoria (1819–1901). Innerhalb kürzester Zeit gelang es Petermann, eine international anerkannte geographische Zeitschrift zu kreieren: Petermanns geographische Mittheilungen – PGM, gegründet 1855.

Petermann war längst etabliert, als 1865 der britische Polarveteran Sherard Osborne (1822–1875) öffentlich darüber nachzudenken begann, dass es der Navy guttäte, wieder Polarexpeditionen durchzuführen. Ziel sollte der Nordpol selbst sein. Petermann reagierte begeistert. Er war ebenfalls davon überzeugt, dass nur schiffsgestützte Expeditionen erfolgreich sein könnten. Lediglich in einem Punkt



Abb. 1 Arthur Breusing (1816–1892). (Archiv AWI)

gab es eine Diskrepanz mit Osborne. Diese betraf den Zugangsweg in das arktische Seegebiet. Osborne war davon überzeugt, dass der Weg über den Smith Sound, den dann endlich – 1875 – die britische Expedition unter Sir George Strong Nares (1831–1915) erfolglos versuchte, der einzig richtige Weg sei, während Petermann diesen für völlig abwegig hielt und stattdessen das Seegebiet um Spitzbergen favorisierte.²⁰ Nur hier, nach dem Durchstoßen eines Eisgürtels, analog dem Vorstoß von James Clark Ross (1800–1862) in der Antarktis, 1841, würde man in ein schiffbares Polarmeer eindringen können. Über die Details der Auseinandersetzung sind wir bestens informiert, da diese in aller Breite in den PGM publiziert wurden.

In den Jahren von 1865 bis 1868, in einer Zeit der politischen Erneuerung in Deutschland, hat sich Petermann vergeblich darum bemüht, eine staatlich finanzierte deutsche Polarexpedition zu initiieren.²¹ Zu Beginn des Jahres 1868 entschloss er sich auf eigene Faust vorzugehen. In diesem Zusammenhang korrespondierte er mit Arthur Breusing. Dieser war für Petermann nicht nur Navigationsexperte, sondern auch ein Verbindungsmann zu den wichtigen Bremer Schifffahrtskreisen. Breusing schlug vor, Carl Koldewey das Kommando für eine Polarexpedition anzutragen.

Koldewey und August Petermann – die erste deutsche Nordpolarexpedition, 1869

Das Verhältnis zwischen Petermann und Koldewey ist durch eine umfangreiche Korrespondenz belegt. Petermann hatte mit Brief vom 27. Februar 1868 mit Koldewey Kontakt angeknüpft und ein Treffen für Sonntag, den 1. März, in Gotha vorgeschlagen. Er erbot sich, Koldewey am Bahnhof zu treffen.²² *Zu Erkennung lege ich meine Photographie bei und bitte um gef. Übersendung der Ihnen.*

Koldewey hatte umgehend geantwortet. Sein Brief ging am 29. Februar in Gotha ein: [...] *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*



Abb. 2 Carl Koldewey, Aufnahme datum um 1868. (Archiv AWI)

Einladung nachkommen und am Sonntagmorgen mit dem ersten Zuge dort eintreffen [...]. Da er über keine Photographie von sich verfügte, ließ er Petermann wissen: [...] doch werden Sie durchaus keine Schwierigkeiten finden, mich zu erkennen [...]. Ich habe immer noch, obwohl schon einige Zeit an Land, das Aussehen eines Seemannes, bin mittlerer Statur und trage einen vollen rötlichen Bart [...].

Es ist erstaunlich, mit welcher Energie und Zielstrebigkeit Koldewey die Vorgabe Petermanns aufnahm und dann die erste deutsche Nordpolar-Expedition verwirklichte. Als sinnvollste Lösung erwies sich der Kauf einer »Nordischen Jagt« – eines robusten Standardseglers für den norwegischen Küstenverkehr, der vielfach auch als Fang- und Fischereifahrzeug zum Einsatz kam. Die GÖJA, mit der später der norwegische Polarheld Roald Amundsen (1872–1928) in den Jahren 1903–1906 die Nordwestpassage bezwang, entsprach genau diesem Schiffstyp.

Am 24. Mai 1868 verließ Koldewey mit elf Mann Besatzung den Hafen von Bergen in Norwegen. Sein Ziel war die Ostküste Grönlands. Hier angekommen, wollte er in dem dort vermuteten »Landwasser« nach Norden steuern, den Pol erreichen, um danach am besten bis zur Beringstraße weiterzusegeln.

Leider war es nicht einmal möglich, mit der kleinen GRÖNLAND²³ den Eis führenden Ostgrönlandstrom zu queren. Man hatte zwar die Küste in Sicht, aber immer wieder blieb das Schiff stecken. Koldewey blieb nur die Alternative, die Gewässer um Spitzbergen zu untersuchen. Auch die Idee, den Spitzbergen-Archipel südlich zu passieren, um dann nach Norden aufzusteuern, ließ sich nicht verwirklichen. Die Westküste entlangsegelnd umrundete man schließlich die nördlichste Stelle Spitzbergens und drang in die Wasserstraße zwischen Spitzbergen und dem Nordostland ein. Hier, in der Hinlopenstraße, wurden etliche bis dahin unbekannte Inseln, Berge und Buchten entdeckt und eingemessen. Es war aber, Koldewey war darüber sehr enttäuscht, nicht möglich, die Hinlopenstraße südlich zu verlassen, zu dicht lag das Eis. Aber glücklicherweise fand man im Norden noch freies Wasser. Unbehelligt konnte man die Straße verlassen und in einem Kraftakt die GRÖNLAND bis 81°05' N aufkreuzen lassen, bevor man abfiel und vor dem Wind in Richtung Süden segelte.

Heimreisend wurde Bergen angelaufen, um dort die beiden norwegischen Matrosen abzusetzen. Diese Gelegenheit wurde genutzt, um Petermann telegraphisch von der bevorstehenden Ankunft in Bremerhaven zu unterrichten. Als die GRÖNLAND sechs Tage später, am 9. Oktober mittags, Helgoland bei Leichtwind passierte und, wie Koldewey schrieb, *wir uns am anderen Morgen noch, einige Meilen unterhalb Wangeroog befanden und auch*

jetzt nicht einmal Aussicht hatten Bremerhaven im Laufe des Tages zu erreichen [...], kam uns indess Herr Rosenthal's Schleppdampfer DIANA entgegen, der uns ohne weiteres ins Schlepptau nahm und uns in wenigen Stunden nach Bremerhaven brachte, wo wir auf eine so großartige Weise empfangen wurden, wie wir es uns wahrlich niemals hätten träumen lassen.

Es ist jedenfalls eine bemerkenswerte seemännische Leistung Koldeweys und seiner Besatzung, 3500 Seemeilen in wenig bekannten Seegebieten unter harten Wetter- und Eisbedingungen ohne ernste Zwischenfälle zurückgelegt zu haben. Der Koldewey'sche Expeditionsbericht (Koldewey 1871), der leider nie ins Englische übertragen wurde, hätte mehr Aufmerksamkeit verdient. Beachtlich ist auch die Menge der meteorologischen und ozeanographischen Daten, die Koldewey und seine Steuerleute Richard Hildebrand (1843–1911) und Heinrich Senkstacke (geb. 1842) zusammengetragen hatten. Diese waren die Grundlage einer wissenschaftlichen Auswertung, die Wilhelm von Freeden publizierte (Freeden 1869). Zu den Ergebnissen der Reise gehörte auch die Karte der Hinlopenstraße, in die Petermann mit Genugtuung eine stattliche Anzahl von deutschen Namen eintragen konnte, die zum Teil noch heute benutzt werden (vgl. Karte 2 in Koldewey 1871). Die Qualität der Vermessungen wurde noch 1953 von britischen Wissenschaftlern lobend hervorgehoben.²⁴

Koldewey war allerdings ein selbstkritischer Mensch. Ihm war klar geworden, dass man, wollte man wissenschaftlichen Ansprüchen genügen, sowohl personell als auch instrumentell viel weitreichender ausgerüstet sein musste als bis dahin angenommen. Unbestreitbar ist jedenfalls, dass die erste deutsche Polarexpedition – von August Petermann initiiert und von Carl Koldewey verwirklicht – die Tradition der deutschen Forschungsschiffahrt begründete.

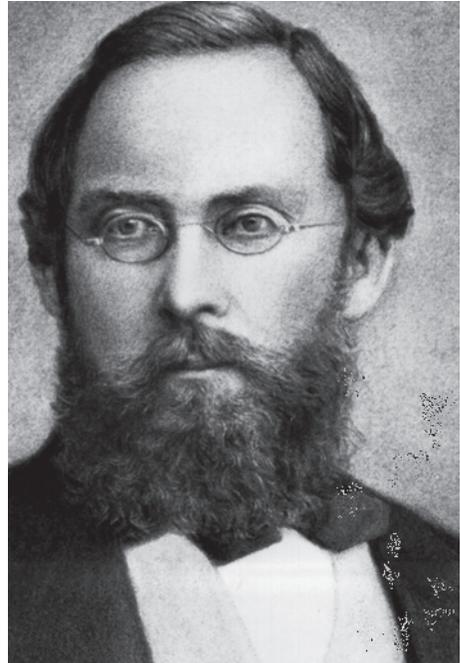


Abb. 3 August Petermann (1822–1878),
Aufnahmedatum um 1868. (Archiv AWI)

Anmerkungen zur Organisation der zweiten deutschen Nordpolarexpedition (deutsche Ostgrönlandexpedition), 1869/70

In der deutschen Öffentlichkeit ist die erste kleine Expedition als Erfolg gefeiert worden. Besonders in der Hansestadt Bremen war die Resonanz groß. Der Senat der Stadt richtete ein Fest aus, auf dem sich die Prominenz aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft traf. Die Durchführung einer zweiten Expedition wurde geplant. Dabei deutete sich eine gravierende Änderung an: Der Direktor des Norddeutschen Lloyd, H.H. Meier (1809–1898), erklärte

sich bereit, die Finanzierung der neuen Kampagne zu sichern. Zu den Unterstützern gehörte auch der Bremerhavener Kapitän, Reeder von Walfangschiffen und Werftbesitzer Albert Rosenthal (1828–1882).²⁵

Es kam aber alles ganz anders. Die zugesagten großzügigen Unterstützungen wurden nicht verwirklicht. Die Gründe für diesen Sachverhalt ließen sich nicht aufklären. Nur Koldewey war es zu verdanken, dass in dieser Phase die Planung der Reise nicht versandete. Er trieb die Sache voran. *Eine Expedition im Jahre 1869 muß und soll zu Stande kommen, es mag gehen wie es geht*, äußerte er am 19. Januar 1869 gegenüber Petermann, und am 5. Februar wurde er noch deutlicher: *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.*²⁶ Petermann erwies sich dieser Situation gewachsen und analysierte die Lage nüchtern und konstruktiv. Man meint einen echten Schulterchluss zwischen den beiden Protagonisten zu erkennen. Im weiteren Verlauf der Vorbereitungen waren dann zwei Dinge hilfreich: Zum einen waren die Spenden, die zur Durchführung der ersten Polarexpedition bei Petermann in Gotha immer noch eingingen, so umfangreich, dass man davon ein Polarschiff mit Hilfsmaschine bauen lassen konnte, zum zweiten sagten endlich auch Bremer Wirtschaftsführer ihre Unterstützung zu. Es konnte also nicht nur sofort mit dem Bau eines Schiffes begonnen werden, es war auch Kredit für weitere notwendige Beschaffungen vorhanden.

Koldewey und Petermann trafen sich am 5. März 1869 in Gotha und schieden in Übereinstimmung. Der Neubau sollte GERMANIA heißen und zusammen mit der GRÖNLAND die Expedition ermöglichen. Vorrangiges Ziel war die Überwindung des Eis führenden Ostgrönlandstroms bei etwa 75° N. War einmal die Küste erreicht, sollte im dort postulierten Landwasser soweit wie möglich nach Norden vorgestoßen werden. Eine Überwinterung war eingeplant.

Koldewey musste sich die Zeit nehmen, eine 15 Städte umfassende Vortragstournee durchzuführen, um für die Expedition zu werben. Überall entstanden Unterstützungskomitees, und in Berlin hatte er eine Unterredung mit König Wilhelm I. Im Zusammenhang mit seiner Vortragstournee hatte Koldewey ein Expeditionsprogramm entworfen, das er an seine Zuhörer verteilte. Es enthielt einen Absatz, der offenbar nicht mit Petermann abgestimmt war: Für den Fall, dass Grönland nicht erreicht werden könnte, würden die Schiffe nach dem sagenhaften Giles-Land, das nordöstlich von Spitzbergen vermutet wurde, forschen und auf Spitzbergen überwintern. Petermann war über diesen Zusatz erbost – warum, wurde nicht ganz klar –, aber die Verstimmung schien sich wieder aufzulösen.

In Bremen wurde ein Polarkomitee offiziell erst am 4. April gegründet, aber es übernahm die Verantwortung für die geplante Kampagne – und es nahm diese Verantwortung ernst, womit die Durchführung der Expedition als gesichert galt. Auf der Gründungsversammlung waren auch die Herren Moritz Lindeman (1823–1908) und Hermann A. Schumacher (1839–1890) anwesend. Auch wenn diese später Bedeutendes für den Polarverein leisteten und wichtige wissenschaftliche Publikationen vorlegten, so konnten sie doch keineswegs Fachwissenschaftler zur Meeres- und Polarforschung ersetzen. Diese fehlten auf der Gründungsversammlung. Das bedeutete aber keineswegs, dass man an solche nicht gedacht hatte. Im Gegenteil, bis Mitte April waren die meisten wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer engagiert, zum Teil mit Petermanns Hilfe, und bereiteten sich bereits auf ihre Aufgaben vor.²⁷ Koldewey stellte zunächst die Fahrtplanung vor. In der anschließenden Diskussion tat



Abb. 4 Das Polarforschungsschiff GERMANIA nach der Fertigstellung durch die Werft, 1868. (Archiv AWI)

sich besonders Arthur Breusing als Kritiker hervor. Er hielt die Verproviantierung der Expedition für eineinhalb Jahre für nicht ausreichend. Nach seiner Meinung sollte diese auf drei bis vier Jahre geplant werden, aber auch die Planung bezüglich der Expeditionsschiffe erregte sein Missfallen. Ferner hielt er es für falsch, einen Engländer als Wissenschaftler an der Expedition teilnehmen zu lassen.²⁸

Die Fahrtvorbereitung betreffend zeitigten seine Einwände Wirkung. Der Nautische Verein in Bremerhaven bestand darauf, die GRÖNLAND durch ein größeres Schiff zu ersetzen, was nach Meinung der Experten die Sicherheit der Expedition erhöhen würde. Es war keineswegs Koldewey, der in diesen Chor mit einstimmte, aber das Bremer »Comité« fühlte sich unter Druck gesetzt. Dem Vorwurf, eine ungenügend ausgestattete Expedition auf den Weg zu schicken, wollte es sich keineswegs aussetzen. Daher wurde der Schoner FULTON angekauft und in HANSA umbenannt. Die Kosten für den Ankauf und den Umbau des Schiffes teilten sich sieben Bremer Kaufleute. Die Gelegenheit wurde genutzt, Petermanns Vorschlägen folgend zwei weitere Wissenschaftler mit in die Arktis zu nehmen – den Arzt und Biologen Reinhold Buchholz (1837–1876) und den Geologen Gustav Laube (1839–1923). Die Planung sah vor, die HANSA mit überwintern lassen.

Was damals während der Vorbereitungsphase speziell von Lindeman und Koldewey geleistet wurde, war außergewöhnlich. Alles schien sich gut zu entwickeln. Die Schiffe wurden termingerecht fertig, die Probefahrt der GERMANIA verlief überzeugend, die wissenschaftlichen Ausrüstungsgegenstände – Winkelmessgeräte, *Lothungsapparat*, Thermometer u.Ä. – konnten geliehen oder gekauft werden. Die Fahrtteilnehmer wurden vor der Abreise auf ihre physische Tauglichkeit untersucht – alle bestanden die Prüfung. Etwas



Abb. 5 Die Kapitäne Koldewey und Hegemann im Kreise der Wissenschaftler und der Besatzung (nicht vollständig) vor dem Auslaufen der Schiffe im Juni 1869. In der 2. Reihe von links: Gustav Laube, Julius Payer, Carl Koldewey, Louis Ollenstedt, Paul Hegemann, Ralph Copeland, Carl N. Börgen. Der bebrillte Herr schräg links hinter Hegemann ist Adolf Pansch. (Archiv AWI)

komplizierter wurde die Koordination der Ausreise mit dem Besuch des preußischen Königs Wilhelm I., der zusammen mit dem Kanzler des Norddeutschen Bundes Otto von Bismarck und anderen Regierungsvertretern Wilhelmshaven und Bremen besuchte, aber auch das ließ sich hinbiegen.

Die kleinen Diskrepanzen mit Petermann waren längst vergessen, als dieser plötzlich am 7. Juni in Bremerhaven auftauchte und eine überzogene und zu diesem Zeitpunkt auch weitgehend überflüssige, 31 Paragraphen umfassende Instruktion präsentierte, die alle Offiziere und wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer unterschreiben sollten.²⁹ Gekrönt wurde das Ganze später durch einen verleumderischen »Abschiedsbrief«³⁰, den Petermann vervielfältigte und an prominente Zeitgenossen über den Globus verteilte. Diese Widrigkeiten waren allerdings den tausenden Zuschauern am 14. Juni 1869 in Bremerhaven nicht bekannt, die sich den Aufbruch der Expedition nicht entgehen lassen wollten.

Die wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer – Verlauf der deutschen Ostgrönlandexpedition, 1869/70

Aus Petermanns Aktionen entwickelte sich sowohl die Zerrüttung seines Verhältnisses zu den Bremer Protagonisten als auch zu den Fahrtteilnehmern. Eine Ausnahme von dieser Entwicklung machte Julius Payer (1841–1915), der sich bis 1874/75 an Petermann anlehnte.

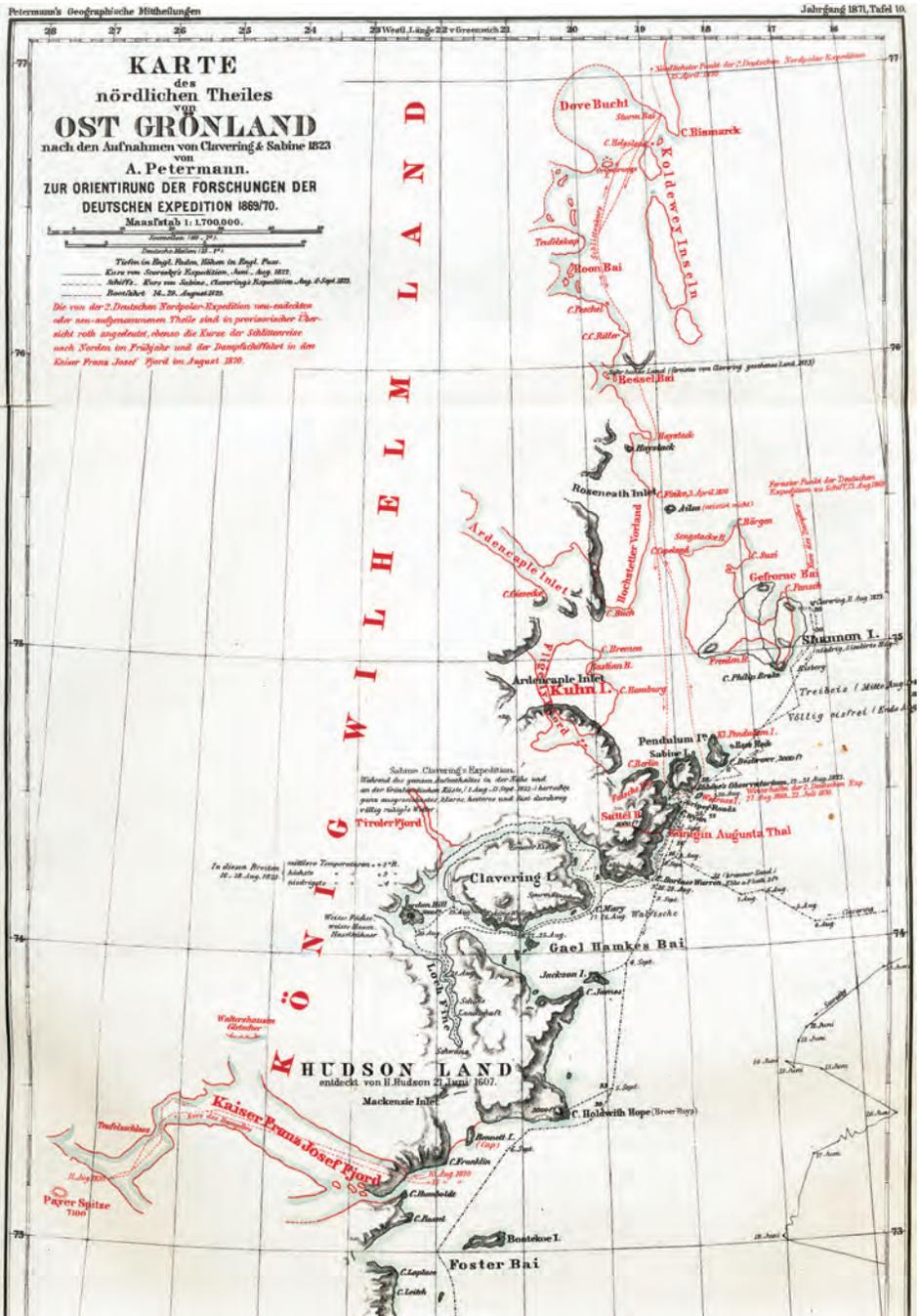


Abb. 6 Die Neuentdeckungen (rot gezeichnet) der 2. Deutschen Nordpolarexpedition. (Aus: Petermann's Geographische Mittheilungen 1871, Blatt 10)

Payer war auf Vorschlag Petermanns auf der GERMANIA eingeschifft. Er galt als hervorragender Alpinist und war ein geübter Topograph und begabter Zeichner.³¹ Die ansprechenden Karten, die dem Ergebnisband zur zweiten deutschen Nordpolarexpedition beigegeben wurden, sind sein Werk, wobei das Einmessen der Karten durch die Physiker bzw. Nautiker der Expedition erledigt wurde.³²

Während Koldewey sein Studium an der Universität Göttingen abbrechen musste, um die Leitung der Expedition zu übernehmen, gelang es seinen Kommilitonen Börgen und Dr. Ralph Copeland (1837–1905), die ihren rechtzeitig vor dem Auslaufen der GERMANIA zu beenden. Börgen, der in Ostgrönland eine Eisbärenattacke überlebte, spezialisierte sich zunehmend auf Geomagnetik. Copeland, der es bis zum Royal Astronomer of Scotland brachte, konzentrierte sich im Laufe seiner Karriere auf spektralanalytische Sternbeobachtungen.

Der Biologe der GERMANIA, Dr. Adolf Pansch (1841–1887), der auch die Aufgabe des Arztes versah, war zwar ein beliebter Kollege, aber der Pechvogel der Expedition. Eine Schusswunde, die er sich versehentlich selbst zugefügt hatte, heilte schlecht. Inwieweit Pansch von seiner Expeditionsteilnahme beruflich profitieren konnte, wurde nicht ermittelt. Er war an der Universität Kiel als Anatom tätig.³³ Zweifellos hatten die Wissenschaftler der GERMANIA im Vergleich zu ihren Kollegen auf der HANSA großes Glück. Sie erreichten die grönländische Küste, führten hier verschiedene, zum Teil mehrwöchige Exkursionen durch und stießen im Frühling 1870 bis 77° N vor. Sie konnten so auf zahlreiche geographische Entdeckungen verweisen und brachten aus bis dahin unbekanntem Gegenden Datensätze zur Meteorologie und Geomagnetik mit. Geologische und biologische Proben konnten in Heimatlabors untersucht werden.

Selbstverständlich versuchte Koldewey 1869 und 1870, die GERMANIA an der grönländischen Küste nach Norden zu bringen. Doch angesichts der Eismassen, die man in beiden Jahren vorfand, war es unmöglich, über eine Breite von 75°30' N hinauszukommen.³⁴ Man war gezwungen nach Süden auszuweichen. Dieser Entschluss führte zu der Entdeckung des Kaiser-Franz-Josef-Fjords. Diese Entdeckung wird gelegentlich Julius Payer zugeschrieben, deswegen im Folgenden eine etwas ausführlichere Darstellung zu diesem Vorgang.

Payer gehörte zu der Gruppe, die sich am 6. August 1870 unter Koldeweys Führung mit dem größten Boot der GERMANIA, für acht Tage mit Proviant ausgerüstet, vom Kap Broer Ruys (73°31' N) auf den Weg machte, um das Mackenzie Inlet zu untersuchen. Schnell registrierte man, dass das, was auf den Karten als Inlet bezeichnet war, bestenfalls eine Bucht darstellte. Hier wurde gelandet:³⁵ *Wir hatten am Vormittag zwölf Seemeilen in drei Stunden zurückgelegt und verwandten nun den ganzen Nachmittag zu unseren Arbeiten. Der Kapitän bestieg zusammen mit Dr. Copeland einen nach Nordwest zu gelegenen Hügel von etwa 150 m Höhe, von wo aus man einen weiten und ziemlich freien Rundblick über die Gegend genoss.*³⁶ Weiter heißt es in dem von Koldewey, Pansch und Payer verfassten 17. Kapitel der Expeditionsschilderung³⁷, dass sie jenseits von Kap Franklin (73°15' N, 22°08' W) eine Menge hoher Eisberge sahen, *die uns zu dem Schlusse berechtigten, dass dort die Mündung eines großen Fjords sein müsse. [...] Froh über eine augenscheinlich so wichtige Entdeckung kehrten wir zum Zelt zurück.*

Je weiter man die südwestlich streichende Küste verfolgte, desto mehr verhärtete sich die oben geäußerte Vermutung – die Zahl der gesichteten Eisberge nahm zu. Leider musste die Weiterfahrt unterbrochen werden, da vor Kap Franklin noch Meereis lag, das mit dem Land verbunden war. Bevor man das Boot über das Eis schleppte, war es naheliegend, sich einen

Überblick zu verschaffen, zumal es am Kap Franklin einen flachen Uferstreifen gibt, an dem man leicht landen kann. Dazu heißt es: *Copeland und Payer rüsteten sich zur Besteigung des über 1300 m hohen Berges der Franklinspitze. Dr. Börgen machte rasch einige Ortsbestimmungen, während die Leute beschäftigt waren, Treibholz, welches hier wie bei Kap Broer Rys überall zerstreut umherlag, zu sammeln, um ein tüchtiges Stück Renthierfleisch zu braten. Unsere Ungeduld uns nähere Kunde über den Fjord zu verschaffen, war natürlich gross und kaum waren diese nothwendigsten Arbeiten vollendet, als wir nach dem Kap aufbrachen.*³⁸

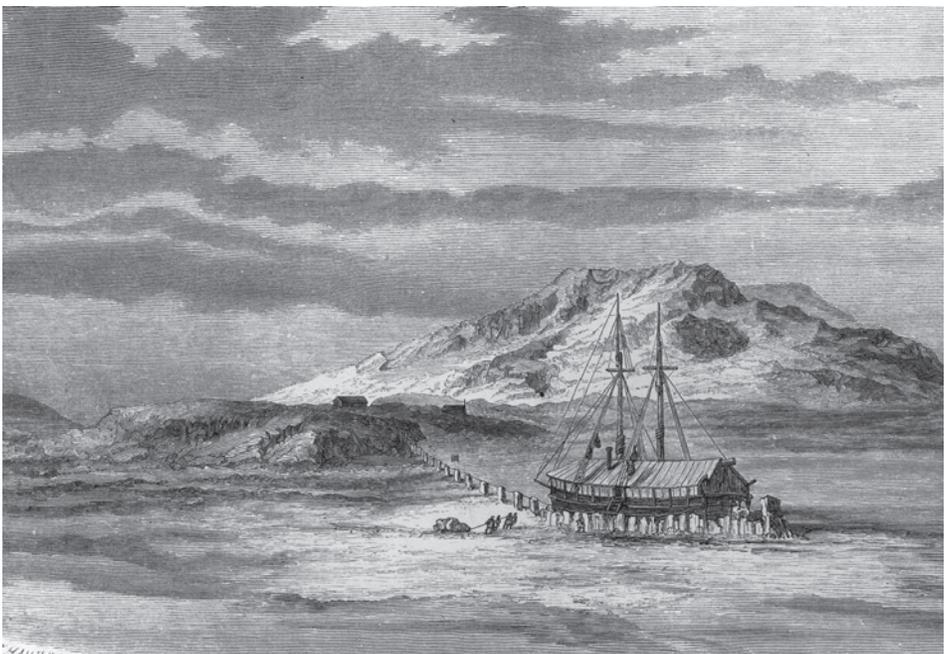


Abb. 7–8 GERMANIA im Eis. (Aus: Verein 1874)



Abb. 9–10 Zwei Darstellungen zu der vierwöchigen Handschlittenreise im Frühjahr 1870, die sich über 2,5 Breitengrade erstreckte. (Aus: Verein 1874)



Abb. 11 Die Handschlittenreise im Frühjahr 1870 wurde auf der Meereisdecke durchgeführt. Die Abbildung zeigt den Blick zur Küste. (Aus: Verein 1874)

Tatsächlich konnten Koldewey und Børgen eine 150 m hohe Felsspitze erreichen, von wo aus sich ihren staunenden Augen *eine Landschaft enthüllte, wie man sie sich großartiger und außerordentlicher nicht denken kann. Da lag das Innere von Grönland vor unseren Blicken wie eine prachtvolle Decoration, wie eine Alpenwelt im höchsten Style. Zu unseren Füßen die Mündung eines großen von Treibeis freien Fjords oder vielmehr Meeressarmes [...] der sich in unabsehbaren Fernen nach Westen erstreckte und sich dort in mehrere Arme zu theilen schien, umsäumt von jäh und steil aufsteigenden Bergen, die sich nach Westen zu immer höher und höher aufthürmten bis in die Regionen des ewigen Schnees und Eises.* Inzwischen waren auch Payer und Copeland aufgebrochen, die allerdings erst am Morgen des 9. August zurückkamen. Diese konnten nicht nur Koldeweys Eindrücke bestätigen, sondern meldeten, dass sich das Küsteneis verzogen hatte, so dass sich der GERMANIA beim Einsegeln in das Fjordgebiet keine Hindernisse entgegenstellen würden.

Dass später bei der Besteigung weiterer Berge und bei den damit verbundenen Vermessungsarbeiten Payer eine treibende Rolle gespielt haben mag, lag in der Natur der Sache. Er war als Alpinist und Topograph angeheuert und hatte in dieser Eigenschaft seinen fleißigen Kollegen Børgen und Copeland eine Menge Erfahrung voraus, wobei Letzteren selbstverständlich die Absolutbestimmungen zufielen, zu denen Payer fachlich nicht in der Lage war. Auch Koldewey und seine Steuerleute haben sich an den Vermessungen beteiligt, wann immer es die Führung des Schiffes ermöglichte. Alle waren elektrisiert von diesem »neuen Fjord«. Warum man nicht mehr von diesem Gebiet erforschen konnte, darüber gibt Kolde-

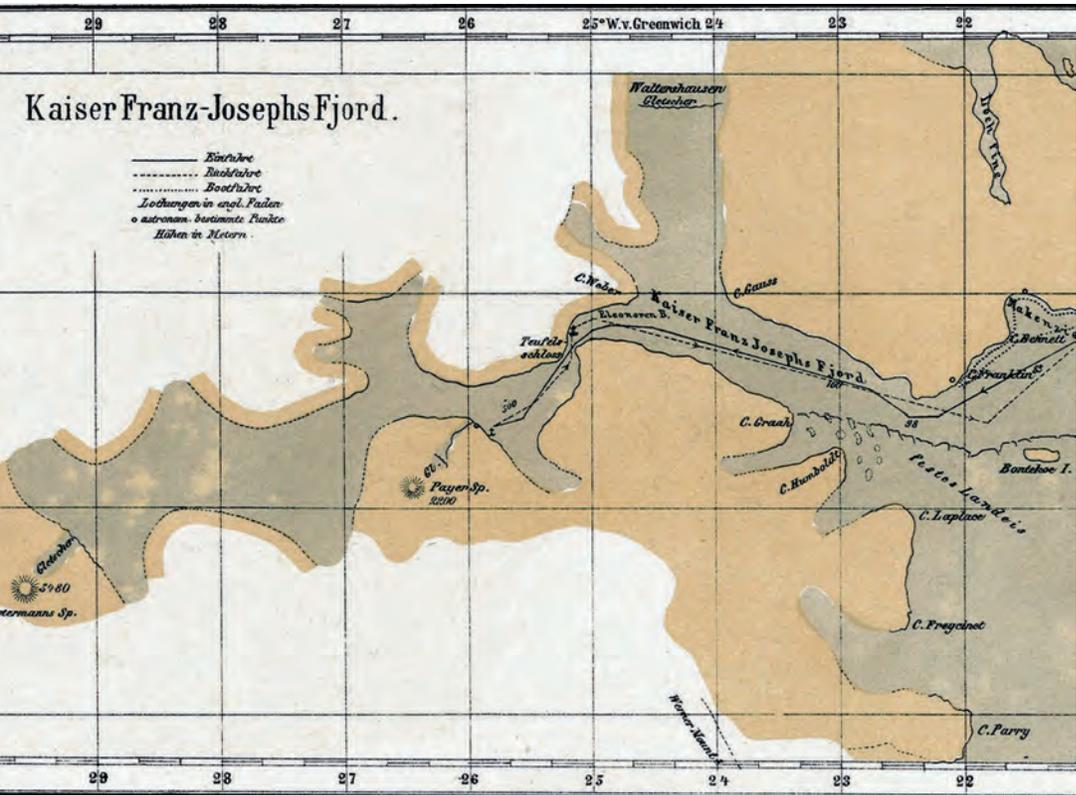


Abb. 12 Kartenskizze des im Sommer 1870 von Koldewey und seinen Begleitern neu entdeckten Kaiser-Franz-Josef-Fjords. (Aus: Verein 1874)

wey verhältnismäßig umfassend Auskunft – letztlich war es die Angst davor, im Fjord überwintern zu müssen, wenn man nicht im Laufe des August den Eis führenden Ostgrönlandstrom queren würde. Tatsächlich stellte das aber kein Problem dar und im Nachhinein wird Koldewey sich geärgert haben, so vorsichtig gewesen zu sein. Die Hauptursache für diese Vorsicht war technischer Natur – eine immer wieder auftretende Kesselleckage. Der Zusammenbruch der Maschinenanlage war somit vorhersehbar. Aber ohne Maschine in den überwiegend windstillen Fjorden zu stehen bzw. im Eis des Ostgrönlandstromes manövrieren zu müssen, war natürlich keine beflügelnde Aussicht. So fiel der Entschluss, solange der Kessel noch einigermaßen zu nutzen war, die potentielle Falle, denn eine solche war die Küstenregion, zu verlassen.

Anzumerken wäre noch, dass die Entdeckung des Kaiser-Franz-Josef-Fjords in einer weiteren Version überliefert ist.³⁹ Während Payers Darstellung der großen Schlittenreise nach Norden (24.3.–27.4.1870), die er für den erzählenden Teil zur deutschen Ostgrönlandexpedition beigezeichnet hatte⁴⁰, mit seiner Schilderung desselben Ereignisses, das sich in seinem Buch zur österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition⁴¹ befindet, zum Teil wörtlich übereinstimmt und keine sachlichen Unterschiede aufweist, trifft das für seine Version der Entdeckung des Kaiser-Franz-Josef-Fjords nicht zu. Jedenfalls versucht Payer zu suggerieren, er sei es gewesen, der den Fjord als erster gesehen hätte.



Abb. 13 Blick in das Innere des Kaiser-Franz-Josef-Fjords. (Aus: Verein 1874)



Abb. 14 Ein Blick in das Innere des Kaiser-Franz-Josef-Fjords, der etwa dem des vorangegangenen Vierfarbendruckes entspricht. (Archiv AWI)



Abb. 16 Clavering Island bis Pendulum Islands (Ausschnitt). (Aus: Verein 1874)

Über die Toponyme, so die Abmachung, sollte später einvernehmlich zwischen den Beteiligten entschieden werden. In Bremen fiel man daher aus allen Wolken, als man aus Österreichischen Zeitungen erfuhr, dass Payer u.a. einen Kaiser-Franz-Josef-Fjord und eine Petermannspitze entdeckt hatte. Warum man letztlich auf einen Skandal verzichtete und die Namen annahm, die noch heute gültig sind, soll hier nicht erörtert werden. Das Mindeste, das man zu diesem Vorgang bemerken darf, ist, dass sich Payer unkollegial verhalten hat und sich u.a. mit Federn schmückte, die ihm durchaus nicht zustanden – ein Vorwurf, den später auch Weyprecht erheben sollte.⁴²

Die Payer'sche Sicht auf diesen Vorgang, die sich aus seiner Darstellung der Entdeckung des Kaiser-Franz-Josef-Fjords ableiten lässt, war die, dass ihm das Vorschlagsrecht für die Namensgebung zugestanden hätte und sich das Bremer Comité, auch wenn alles satzungsgemäß abgewickelt worden wäre, nicht gestraubt hätte, seinem Vorschlag zu folgen. Die Petermann'sche *Instruction*⁴³ ist die Namensgebung betreffend überraschend unklar. Dort

Abb. 15 (links) Die neu entdeckte Ostgrönlandküste zwischen 74° N und 77° N mit den Kursen der GERMANIA (schwarz) und der Handschlittenreise (rot) im Frühjahr 1870. (Aus: Verein 1874)



Abb. 17 Sabine Island und Pendulum Island. Man beachte den *Germania Hafen* und den ganz in der Nähe gelegenen Ort des ehemaligen Observatoriums (temporär benutzt 1822) von Edward Sabine (1788–1883). (Aus: Verein 1874)

ist lediglich von einer gemeinsamen Anfertigung der Karte und der bevorzugten Berücksichtigung von Namen der Unterstützer der Expedition die Rede.

Im Gegensatz zu der überaus erfolgreichen GERMANIA-Besatzung erging es den 14 HANSA-Männern schlecht. Am 22. Oktober 1869 wurde ihr Schiff im Eis des Ostgrönlandstromes auf etwa 71° N zerdrückt. Nach 200 Tagen in Hütten auf dem Packeis und 36 Tagen



Abb. 18 Eine signifikante Gebirgsformation im Kaiser-Franz-Josef-Fjord: das Teufelsschloss. (Aus: Verein 1874)



Abb. 19 Das Teufelsschloss im Licht der Morgensonne, leider ohne Wolkenformation. (Archiv AWI)



Abb. 20 Die berühmte Petermannspitze (im Bildhintergrund), ein über 2500 m hoher Gipfel am Rande des Inlandeises, 73°05' N 28°36' W. (Aus: Verein 1874)



Abb. 21 Die »Nordpolfahrer« waren von der Schönheit der grönländischen Flora überrascht. Hier eine allegorische Darstellung einer Bremer Künstlerin. (Aus: Verein 1874)

in offenen Booten erreichten sie in Südgrönland bewohntes Gebiet. Alle erholten sich rasch wieder, auch der psychisch erkrankte Arzt und Biologe Dr. Reinhold Buchholz (1837–1876), der seine Kollegen bis zum Schluss der Expedition durch seine phantasiereichen Selbstmordversuche in Atem gehalten hatte.⁴⁴ Er widmete sich später der Afrikaforschung. Der Geologe Dr. Gustav Laube (1839–1923) wurde Professor für Geologie in Prag. Der Kapitän der HANSA, Paul Hegemann (1836–1913), fuhr noch etliche Jahre zur See, bevor er an die Deutsche Seewarte berufen wurde. Der zweite Steuermann Wilhelm Bade (1843–1903) gilt als Pionier des arktischen Seetourismus.⁴⁵ Der erste Steuermann Richard Hildebrandt (1843–1911), der schon die Reise mit der GRÖNLAND mitgemacht hatte, machte Karriere als Marineoffizier.⁴⁶



Abb. 22 Vor der »Liverpoolküste« auf der Breite von rund 71° N wurde die HANSA vom Packeis zerquetscht. Die Ansicht der Küste ist realistisch. Interessant, dass der etwas südlich gelegene Scoresbysund überhaupt nicht vermessen war. Der Name Sund deutet darauf hin, dass man seinerzeit hier eine Wasserstraße quer durch Grönland vermutete.



Abb. 23 Das Wrack der HANSA. (Aus: Verein 1874)



Abb. 24 Eine Küstenimpression, wie sie sich den »Schollenfahrern« der HANSA häufiger darbot. (Aus: Verein 1874)



Abb. 25 Nach 200 Tagen im Packeis und weiteren fünf Wochen in offenen Booten wird von den HANSA-Männern die Missionsstation der Herrnhuter Brüder im Friedrichsthal, Südgrönland, erreicht. (Aus: Verein 1874)

Koldewey und Wilhelm von Freeden (1822–1894)

Wie bereits ausgeführt, stand Koldewey vor seiner ersten Ausreise nach Grönland/Spitzbergen 1868 in engem Kontakt mit Wilhelm von Freeden. Dieser war eine ähnlich herausragende Persönlichkeit wie der bereits erwähnte Arthur Breusing. Von Freeden war Leiter der Oldenburger Navigationsschule in Elsfleth gewesen und wie Breusing Verfasser eines Lehrbuches zur Navigation. Genau wie Breusing setzte er sich für die Verbesserung der Ausbildung und die Hebung der sozialen Stellung der Seeleute ein. Er war außerdem einer der ersten, der die große Bedeutung des Amerikaners Matthew Fontaine Maury (1806–1873) erkannte. Maury hatte mit seinem Buch »The Physical Geography of the Sea« ein erstes Ergebnis seiner systematischen Bearbeitung der meteorologischen und ozeanographischen Verhältnisse der Weltmeere präsentiert.⁴⁷ Die Daten für diese Betrachtungen hatte er Schiffstagebüchern entnommen. Es war seinerzeit Konsens, dass unter Beachtung der Maury'schen Erkenntnisse die Reisezeiten im Interkontinentalverkehr deutlich zu reduzieren waren; d.h. durch eine sachgerechte Anwendung der Maury'schen Erkenntnisse ließen sich erhebliche Summen sparen.⁴⁸

Folgerichtig gründete von Freeden im größten Hafen Deutschlands, in Hamburg, ein Büro, das nicht nur Reiserouten nach Maury's Erkenntnissen ausarbeitete, sondern umgekehrt auch Tagebücher entgegennahm, Instrumente regulierte, Karten berichtete usw. Das Institut nannte er Norddeutsche Seewarte und nach 1871, konform mit den geänderten politischen Verhältnissen, Deutsche Seewarte. In der Anfangsphase wurde es durch von Freedens Vermögen, erwirtschaftete Einnahmen und Zuschüsse der Handelskammern in Hamburg und Bremen getragen, ab 1870 auch durch Bundesmittel.⁴⁹ Ferner war von Freeden Mitherausgeber und verantwortlicher Redakteur der Fachzeitschrift »Hansa« (ab 1870) und gewann 1871 (und 1874) ein Reichstagsmandat⁵⁰, das lange Aufenthalte in Berlin notwendig machte. Zur Bewältigung dieser Aufgabenfülle war er auf Hilfe angewiesen. 1871 stellte er Koldewey als Mitarbeiter ein.

Koldewey war nach der Rückkehr von Grönland zunächst damit beschäftigt, die Reiseschilderung zu verfassen und danach die Bearbeitung der wissenschaftlichen Ergebnisse durchzuführen. Auch wenn das Bremer Comité, der Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt, im Volksmund »Polarverein« genannt, im Anschluss an die Expedition eine anständige Heuer gezahlt hatte, war er doch auf Einnahmen angewiesen. Von Freedens Angebot, in Hamburg an der Seewarte zu arbeiten, kam ihm daher gelegen.

Zu Koldeweys Verhältnis zu von Freeden können für die Jahre 1868 bis 1873 authentische Aussagen gemacht werden. Die zielführendste Quelle sind Privatbriefe, über die unten Genaueres berichtet wird. Dabei geht es häufig um die Themen Arbeitsbelastung an der Seewarte, Zeit für andere Arbeiten,

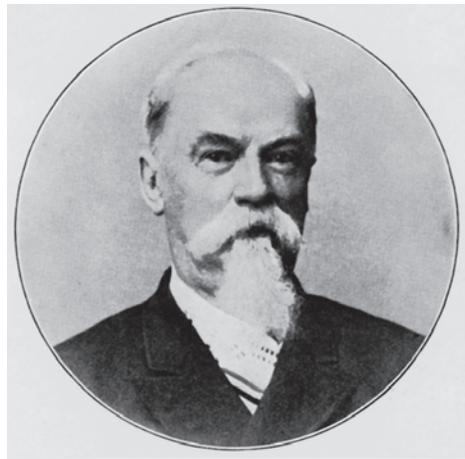


Abb. 26 Wilhelm Ihno Adolf von Freeden (1822–1894). (Archiv AWI)

Urlaub, Bezahlung. Von Freeden ist für Koldewey eine Überfigur, dessen berufliche und fachliche Forderungen ihn manchmal, wenn nicht an den Rand der Verzweiflung, aber doch in Verlegenheit brachten. Belegt ist, dass sich von Freeden auch für Koldewey eingesetzt hat. Er vermittelte die für Koldewey wichtige Bekanntschaft mit dem international anerkannten Meteorologen Heinrich Dove (1803–1879) und ermöglichte Koldeweys Aufenthalt in Berlin um die Jahreswende 1870/71.⁵¹

Es sind keine Anzeichen von Illoyalität Koldeweys gegenüber von Freeden bekannt. Dieser Feststellung kommt eine besondere Bedeutung zu, da von Freeden durch eine anonyme »Denkschrift« diskreditiert wurde⁵² und die Institution Seewarte ab 1873 unter Druck geriet. Der Verfasser des sachkundigen Schreibens, das interessanterweise bei Martin Delbrück (1817–1903), dem einflussreichen Chef des Reichskanzleramtes (RKA), einlief, mit dem von Freeden nach eigener Aussage auf gutem Fuß stand, ist nie ermittelt worden. Koldewey dürfte als Urheber ausscheiden. Allerdings betrafen ihn diese Vorgänge unmittelbar, denn die Zukunft der Seewarte war auch seine Zukunft.⁵³

Koldewey privat, 1871–1873

Die Zeit zwischen 1871 und 1875 dürfte für Koldewey anstrengend gewesen sein. Nicht nur war er belastet durch die Arbeiten an der Seewarte und mit der stellvertretenden Redaktion der »Hansa« während der Legislaturperiode, zu der sich von Freeden in Berlin aufhielt. Auch die Herausgabe des Expeditionswerkes, zu dem Koldewey große Beiträge sowohl für den erzählenden als auch den wissenschaftlichen Teil lieferte, waren arbeitsintensive Angelegenheiten. In diesem Zusammenhang sollte man erwähnen, dass seine Bemühungen, ohne dass darauf ein Anspruch bestand, durch ein großzügiges Honorar (350



Abb. 27 Carl Koldewey, Aufnahmedatum etwa 1872. (Archiv AWI)

Thaler) durch den Vorsitzenden des Bremer Polarvereins, George Albrecht (1834–1898), gewürdigt wurden. Zu der hohen Arbeitsbelastung kam noch die Unsicherheit seiner beruflichen Entwicklung. Koldewey befasste sich mit den Planungen zu einer weiteren Ostgrönlandexpedition, musste aber seine Arbeit an der Seewarte gewissenhaft ausführen, ohne zu wissen, wie sich die Zukunft derselben gestalten würde. Allerdings wurde die berufliche Belastung von einer glücklichen persönlichen Angelegenheit überstrahlt.

Seit 1871 stand Koldewey in regem Briefkontakt mit einer jungen Frau seines Heimatortes, Amalie Hennings. Während zunächst die Hoffnung auf Durchführung einer neuen Expedition Koldeweys Handeln und Denken bestimmt, werden später die Probleme bei der Darstellung der wissen-

schaftlichen Ergebnisse der zweiten Expedition und die vielfältigen Aufgaben an der Seewarte beherrschendes Thema der Korrespondenz. Auch sein Konflikt mit Petermann wird mehrfach thematisiert. Bemerkenswert ist, dass sich der Briefwechsel, obwohl sich die Korrespondenten kaum trafen (die Reise ist zu teuer, Koldewey hat nie Zeit, für Amalie wäre es unschicklich, nach Hamburg zu kommen, etc.), in eine Intimität steigerte, die letztlich zur Ehe führte. Deutlich wird, dass Koldewey sich nach Ehe und Familie sehnte. Ehe bedeutete für ihn als Seemann nicht, an Land bleiben zu müssen. Vorrangig war ihm, seiner Frau und den postulierten Kindern ein angemessenes Auskommen zu sichern. Das hieß, dass er sich, bevor er seine berufliche Zukunft nicht abschätzen konnte, nicht in der Lage sah zu heiraten.

Koldewey hoffte bis 1875 darauf, die Leitung einer weiteren Ostgrönlandexpedition übernehmen zu können. Aber ab 1871/72 begann er sich langsam von seiner ursprünglichen, rein idealistischen Haltung zur Polarforschung zu entfernen. Das Thema Geld und die Sicherung einer gemeinsamen Zukunft nehmen in seinen Briefen an Amalie einen immer breiteren Raum ein. Allerdings ließe sich die Argumentation auch umdrehen: Dadurch, dass sich der Beginn einer dritten Expedition nicht absehen ließ, suchte er seine Zukunft anders zu gestalten. Er beschäftigte sich mit wissenschaftlichen Studien, schrieb für die Fachzeitschrift »Hansa« und musste nicht selten auch redaktionelle Arbeiten übernehmen, arbeitete für die Seewarte und plante die Familiengründung. Um anzudeuten, unter welchem äußereren Druck die Beziehung stand, ist ein Briefauszug vom Frühjahr 1872 angefügt.⁵⁴

Am 12. November 1872 wurden Carl und Amalie in Bücken bei Hoya von Pastor Wunder evangelisch-lutherisch getraut. Das Paar zog nach Hamburg.⁵⁵ Im Laufe der Jahre gingen aus der Ehe drei Söhne hervor. Mindestens einer von ihnen wurde Seemann und Kapitän. Ein anderer schlug eine wissenschaftliche Laufbahn ein. In dem Schriftwechsel zwischen Koldewey und Amalie Hennings erweist sich Koldewey als eloquenter und sicher formulierender Schreiber, wie man es bereits nach dem Schriftwechsel mit Petermann und anhand seiner sonstigen Publikationen vermuten durfte. Seine fünf Jahre jüngere Korrespondentin ist ihm in keiner Weise gewachsen. Mitunter vergreift er sich gegenüber Amalie auch in Thema und Ton und muss sich dann entschuldigen. Interessanterweise tauchen gelegentlich weltanschauliche Betrachtungen auf, meist wenn er über Diskussionen berichtet, die er mit Bekannten geführt hat. Politisch ist er ein erklärter Feind der Ultramontanen und glühend für die Errungenschaften des Kulturkampfes eingenommen. Passagen im Duktus der Folgenden tauchen gelegentlich auf: [...] *Hier in Berlin ist das Tagesgespräch die große Debatte im Abgeordnetenhaus*



Abb. 28 Koldewey mit seiner Ehefrau Amalie Hennings, um 1875. (Archiv AWI)



Abb. 29 Carl N. Börgen (1843–1909). (Archiv DSM)

über das Schulgesetz. Endlich macht die Reichsregierung Ernst gegen das schwarze Gelichter, darob nun großes Geschrei der wüthenden Pfaffen und harter Kampf, aber es hilft ihnen nichts, sie müssen unterliegen, ein Bismarck kämpft gegen Sie. Das Licht muß siegen gegen die Finsterniß. Du mußt die Reden von Bismarck und Falk, wie auch von Lasker, Gneist und Virchow lesen und dann dagegen Mullinckrodt [...].⁵⁶

Ein anderes Thema, das Koldewey in seinen Briefen an Amalie gelegentlich aufgreift und auf das sie auch eingeht, ist sein Verhältnis zu Petermann. Petermanns Verhalten wird übereinstimmend als unverständlich eingeordnet. Im Mai 1871 hatte Koldewey in der »Hansa« einen ausführlichen und kenntnisreichen Artikel erscheinen lassen: »Eisverhältnisse im grönländischen Meere und Ansichten über weitere Förderung arktischer Entdeckungen«. Über

den Inhalt dieses Artikels wäre es für Petermann problemlos möglich gewesen, sich mit Koldewey zu verständigen. Es kam aber nicht zu einem Ausgleich. Im Gegenteil, es kam zu einer Verschärfung des Tones. Petermann hatte von den Geldern, die auf das Spendenkonto zur Finanzierung der deutschen Polarforschung eingegangen waren, neben der Erstattung seiner Kosten wie Porto, Telegrammgebühren, Reisen etc. ein Honorar von 3000 Talern einbehalten. Während der Polarverein diesen Umstand aus Gründen, die hier nicht weiter erläutert werden können⁵⁷, zu vertuschen geneigt war, traf das auf Koldewey nicht zu. Im Oktober 1871 veröffentlichte er zusammen mit Börgen in der »Hansa« (S. 192–194) einen Artikel unter dem Titel: »Die Entdeckung eines offenen Polarmeeres durch Payer und Weyprecht im Sept. 1871«. Der Artikel gliedert sich in zwei Teile – *erster Brief* und *zweiter Brief*. Der erste ist von Koldewey, der zweite von Börgen unterzeichnet. In seinem Beitrag gibt Koldewey seiner Entrüstung über Petermanns Verhalten Ausdruck.

Wie schon oben angedeutet, hatte sich Koldewey 1871/72 für drei Monate in Berlin niedergelassen. Begeistert berichtete er Amalie Hennings von seiner dortigen Arbeit und von dem Umgang mit Kollegen. Umso frustrierter war er nach seiner Rückkehr nach Hamburg, wie man einem Brief vom 29. Februar 1872 entnimmt: *Da ist zuerst die an sich unangenehme Übersiedlung von Berlin nach Hamburg mit der großen Masse von Papieren und Büchern die durcheinander gerathen, so daß man mehrere Tage zu thun hat, ehe man alles wieder an den gehörigen Platz hat, dann der große Unterschied zwischen dem geistigen Leben und Verkehr [...] den ich in Berlin hatte und dem verhältnismäßig dürftigen Hamburgs. Aber das möchte noch alles angehen, die Bücher kommen wohl in Ordnung und es fehlt mir auch hier nicht an gutem Umgang, wenn nur meine Wohnung behaglicher wäre. Darin liegt am Ende der Hauptgrund meines Ärgers. Bisher merkte ich es nicht so, da ich noch keinen Abend zu Hause gewesen bin; aber diesen Abend, wo ich*

einmal zu Hause bin, kommt es mir höchst ungemüthlich vor und ich finde auf einmal einen ganz gewaltigen Unterschied zwischen meinem recht behaglichen und bequem eingerichteten Zimmer in Berlin und diesem alterthümlichen viereckigen Kasten mit den schiefen Wänden und abgetragenen Möbeln.

Nach der Eheschließung bezogen die Koldeweys eine Wohnung in Eimsbüttel, Schulweg 7, eine Gegend, die Mitte der 1870er Jahre noch Vorortcharakter hatte. Ab 1875/76 wohnten sie in St. Pauli, Marienstr. 39. Von hier konnte Koldewey seine Dienststelle bequem zu Fuß erreichen.⁵⁸ Man darf annehmen, dass dieser Umzug im Zusammenhang mit der Umwandlung der Seewarte in ein Reichsinstitut und der damit einhergehenden Verbeamtung Koldeweys stand. Nach einer dreijährigen Episode in der *Allée* in Altona lebte Koldewey von 1890 bis zu seinem Tode wieder in Eimsbüttel, in der Hohenweide 7.

Das Expeditionswerk zur deutschen Ostgrönlandexpedition, 1869/70

Die Arbeit am Expeditionswerk wurde unter Lindemans Redaktion und Mitwirkung mit Energie betrieben. Bereits am Jahresende 1870 waren einige Kapitel des *Erzählenden Theils* beendet. Mit dem Erscheinen des Buches rechnete man im Winter 1871/72. Warum es dann doch bis Dezember 1872 dauerte, bis das Werk vollständig im Druck war, ließ sich nicht mehr feststellen.⁵⁹ Tatsache ist aber, dass das Buch in jeder Hinsicht sorgfältig redigiert war. Herausragend sind die Illustrationen! Diese sind weitgehend auch für die englische Übersetzung verwendet worden. Die französische Übersetzung wurde mit eigenen Abbildungen versehen. Der erzählende Teil erschien 1875 auch in einer Volksausgabe, die noch 1882 eine Neuauflage erlebte. Alle deutschen Auflagen einschließlich der *Wissenschaftlichen Ergebnisse* erschienen beim Verlag F.A. Brockhaus, Leipzig, der damit seine herausragende Qualität und Kompetenz unter Beweis stellte.

Eine Anmerkung zu den Illustrationen: Aus dem Schriftwechsel des Polarvereins lässt sich ableiten, dass zur Darstellung der Vorgänge um die GERMANIA Photographien als Vorlagen benutzt wurden. Diese Photos konnten bisher nicht aufgefunden werden. Auch auf der HANSA wurde photographiert. 25 bereits entwickelte Platten und die Photoapparate sind mit dem Schiff untergegangen.

Der Verlauf der Publikation des wissenschaftlichen Werkes war weitgehend durch die äußeren Umstände vorgegeben. Man hatte in der Hansestadt ursprünglich nicht nur auf Petermanns Kenntnisse, dessen Erfahrung und auf seine weltweiten Beziehungen, sondern insbesondere auch auf die Möglichkeiten gesetzt, die durch den Verlag Perthes und die Zeitschrift PGM gegeben waren. Allein wegen Petermanns Opposition erfüllte sich keine dieser Vorstellungen. Es war also ganz naheliegend, die wissenschaftlichen Aufsätze der verschiedenen Disziplinen unter der geographischen Klammer Ostgrönland in einem Werk geschlossen zu publizieren. Über zwanzig, zum Teil sehr prominente Wissenschaftler, lieferten Beiträge. Die Qualität der Artikel ist vielfach hervorragend – die beigelegten Karten ansprechend, die Güte der Abbildungen und des Druckes beachtlich. Die Vierfarbdrucke können, gemessen an den Möglichkeiten der Zeit, ohne Übertreibung als sensationell bezeichnet werden. Ende 1874 kam das 962 Seiten umfassende Werk in den Buchhandel. Koldewey hat für beide Bücher umfangreiche Beiträge geleistet.

Koldewey und Carl Weyprecht (1838–1881)

Ein Kenner der Materie könnte zu Recht einwenden, dass die direkten Kontakte zwischen Weyprecht und Koldewey vergleichsweise selten waren. Aber die implizite Wechselwirkung zwischen den beiden war ganz erheblich und von Bedeutung für die Entwicklung der Polarforschung. Diese Feststellung rechtfertigt eine besondere Betrachtung. Wie oben schon angedeutet, begann die Petermann'sche Agitation für eine deutsche Polarforschung im Frühjahr 1865.⁶⁰ Im Verlauf dieses Jahres kam es zu vielen Aktionen und Ereignissen, über die Petermann in einem Sonderheft berichtete. Dieses fiel auch Carl Weyprecht in die Hand, der per Brief vom 2. November 1865 Kontakt zu Petermann suchte. Petermann antwortete ihm am 30. November. Diese erste Kontaktaufnahme verlief im Sande. Grund waren die militärischen Einsätze, die Weyprecht damals ableisten musste.⁶¹ Als er dann im Februar 1868 endlich einen Heimaturlaub antreten konnte, kam es zu einem regen Austausch zwischen den beiden. Warum Petermann nicht Weyprecht, sondern Koldewey als Expeditionsleiter engagierte, war in erster Linie der eingeschränkten Verfügbarkeit Weyprechts zuzuschreiben. Während Koldewey mit dem Status eines Studenten in seinen Entscheidungen relativ frei war, musste sich Weyprecht als Angehöriger der österreichischen Marine auf das Wohlwollen seiner Vorgesetzten stützen. Dieser Umstand war die Ursache dafür, dass auch bei einem direkten Treffen zwischen den beiden keine Einigung über eine mögliche Beteiligung Weyprechts an der Polarexpedition zustande kam.

Weyprecht hat die Leistungen der ersten deutschen Nordpolarexpedition mit der GRÖNLAND 1868 abschätzig beurteilt. Dass diese Haltung nicht der allgemeinen Meinung entsprach und sachlich unbegründet war, wurde schon angedeutet. Auch an der zweiten deutschen Polarexpedition nach Ostgrönland 1869/70 konnte Weyprecht aus Termingründen nicht teilnehmen. Zwischen Weyprecht



Abb. 30 Carl Weyprecht (1838–1881). (Heeresgeschichtliches Museum, Wien)

und Koldewey kam es zu einem impliziten Konflikt, der nicht an die Öffentlichkeit gelangte. Bereits im Zusammenhang mit der ersten deutschen Polarreise tauchte eine Konfusion den richtigen Zugangsweg in das arktische Becken betreffend auf. Dass, wie Petermann gegen Osborne ins Feld geführt hatte, nur die Gebiete um Spitzbergen für einen Vorstoß in das arktische Becken geeignet wären, galt plötzlich nicht mehr. 1868 wollte Petermann von der Idee, die er 1865 propagiert hatte, nichts mehr wissen. Für ihn gab es jetzt nur noch ein Ziel: die ostgrönländische Küste. Unter dieser Küste vermutete er das »Landwasser«, einen Streifen eisfreien Meeres, in dem man möglicherweise bis zum Nordpol segeln konnte, was sich insoweit mit seiner alten Theorie gut kombinieren ließ, da sich danach Grönland bis zur Beringstraße erstreckte und der Nordpol noch im eisfreien Meer lag. Man

beachte, dass es für die Landwasserthese durchaus physikalisch stichhaltige Gründe gab.⁶²

Koldewey, das ist herauszustellen, hat zwar selbständig die Organisation der Expeditionen betrieben, war aber hinsichtlich der Programme und der Zielwahl Befehlsempfänger Petermanns. Dass es ihm trotz hartnäckigster Versuche 1868 nicht gelungen war, mit der kleinen »Nordischen Jagt« GRÖNLAND den sich vor Ostgrönland hinziehenden Eisstrom zu queren, kann man ihm nicht ernsthaft anlasten. Auch im Zielgebiet zweiter Wahl, der Gegend um Spitzbergen, stellten sich Hindernisse in den Weg, sodass man am Ende darüber glücklich sein musste, dass es gelang, die GRÖNLAND von Norden kommend bis weit in die Hinlopenstraße zu bringen. Nach Petermann wäre das fiktive Gillis-Land nordöstlich des Ausganges derselben zu suchen gewesen. Der Südausgang der Hinlopenstraße war aber durch Packeis verstopft. Koldewey musste also nach Norden entkommen. Dass er dabei noch bis 81°05' N aufkreuzte, war eine anständige Leistung.

Weyprechts Urteil, die Reise sei ein Misserfolg gewesen, war allerdings insoweit berechtigt, als das von Petermann vorgegebene Reiseziel – Ostgrönland und von dort zum Pol – nicht erreicht wurde. Aber nach Weyprechts Auffassung war diese Route ohnehin falsch. Seine Kritik hätte sich also an Petermann höchstpersönlich richten müssen!

Der Streit, der sich im Frühjahr 1869 zwischen Koldewey und Petermann entwickelte, bezog sich gerade darauf, dass Ersterer, gewarnt durch seine vorjährigen Erfahrungen, in seiner Instruktion ein Ausweichen nach Spitzbergen als Alternative wünschte. Diese Alternative, die Koldewey vorweggenommen hatte, weil er sie für eine Selbstverständlichkeit hielt, wurde von Petermann als Betrugsmanöver gewertet.⁶³ Er vermutete, Koldewey wolle sich davor drücken, den Ostgrönlandstrom zu queren zu müssen. Offenbar wusste Weyprecht nicht, wie Petermann zu agieren pflegte, denn sonst hätte er sich uneingeschränkt mit Koldewey solidarisieren müssen. Um es auf den Punkt zu bringen: 1869 war Koldewey genau das verboten, was 1871 als große Erkenntnis gepriesen wurde, nämlich vorzugsweise östlich von Spitzbergen zu operieren.

So irrthümlich 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 nicht unbedeutenden Entdeckungen an dieser Küste durch die deutsche Flagge gewesen und 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 bemüht 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 [...].

Als Koldewey im Mai 1871 diese Zeilen im Rahmen eines großen Aufsatzes in der nautischen Fachzeitschrift »Hansa« veröffentlichte⁶⁴, war Weyprecht auf dem Weg in sein erstes Polarabenteuer, die Charterung der ISBJÖRN, um zusammen mit Julius Payer die Gegend östlich von Spitzbergen zu untersuchen. Koldewey begrüßte den Plan von Weyprecht und Payer zu der Gillis-Land-Expedition, hatte auch er doch 1868 versucht, die legendäre Inselgruppe aufzusuchen. Er war aber, gestärkt durch seine Erfahrungen der Jahre 1869/70, von dem Interessantheitsgrad der Forschung in Ostgrönland überzeugt, wie aus einem Plan vom Oktober 1871 hervorgeht, in dem er die multinationale Zusammenarbeit betonte. Zur Polarforschung im Allgemeinen äußerte er hier: [...] *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.* Gelänge

es die Beobachtungen der Überwinterungen anderer Nationen einschließlich der postulierten Deutschen zu koordinieren, so Koldewey, wären Ergebnisse zu erwarten, die zur *Lösung der Polarfrage*⁶⁵ geeigneter wären als die praktizierten Sommerfahrten.⁶⁶

1871 war die Situation also die: Koldewey legte einen »Weyprecht'schen« Plan vor – ein Plan, der vieles von den Weyprecht'schen Agitationen von 1875 vorwegnahm, die bekanntlich zum ersten internationalen Polarjahr führten, während sich Weyprecht für einen Vorstoß ins »offene Polarmeer« einspannen ließ und damit im Sinne Petermanns handelte, dessen sensationsheischendes Ziel es war, vom Schreibtisch aus als Entdecker des Nordpols in die Geschichte einzugehen.

Die Entdeckung des »offenen Polarmeeres« durch Weyprecht und Payer und die daraus resultierende Österreichisch-Ungarische Nordpolexpedition

Mit der Polarreise von Weyprecht und Payer im Jahre 1871 hatte Koldewey direkt nichts zu schaffen, auch wenn Payer und Koldewey sich anlässlich der Ausreise des Ersteren nach Norwegen am 25. Mai 1871 in Hamburg trafen.⁶⁷ Da aber diese Reise ein Auslöser für andere Ereignisse war, die Koldewey und die Entwicklung der Polarforschung sowohl direkt als auch mittelbar betrafen, muss diese Reise hier kurz thematisiert werden. Wie diese Expedition zustande gekommen ist, soll hier nicht dargelegt werden.⁶⁸ Tatsächlich waren Weyprecht und Payer für die Teilnahme an einer österreichischen Antarktiskampagne (!) vorgesehen. Als dessen wissenschaftlicher Leiter war bereits Georg von Neumayer (1826–1909) engagiert. Da die österreichische Expedition in die südliche Hemisphäre kurzfristig abgesagt wurde⁶⁹, konnte ersatzweise Petermanns Angebot, der *noch einige tausend Thaler zu vergeben* hatte, angenommen werden.



Abb. 31 Julius Payer (1841–1915). (Heeresgeschichtliches Museum, Wien)

Als Expeditionsschiff war der nagelneue norwegische Fangschoner *Isbjörn* unter dem Kommando von Schiffer Kjelsen in Charter genommen worden. Der Hafen von Tromsø wurde am 21. Juni verlassen. Nach wechselnden Kursen, die sich aus der Eissituation ergaben, wurde am 1. September 1871 im leichten Treibeis die Position 78°43' N, 42°30' E erreicht. Es wurden Anzeichen von Landnähe registriert. Weyprecht und Payer waren rund 100 Seemeilen von den südwestlichen Inseln des Franz-Josef-Landes entfernt, das sie zwei Jahre später entdecken sollten. Auf südöstlichen Kursen lief man bis 75°44' N, wendete nochmals nach Norden und segelte bis 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. Noch am selben Tag infor-

mierte Weyprecht seinen Mentor Petermann telegraphisch über die Ereignisse der Reise.⁷⁰ Dieses Telegramm bauchte Petermann triumphierend zu einem Artikel auf, der die Entdeckung des (von ihm schon immer postulierten) offenen Polarmeeres verkündete. Der sachliche Hintergrund war schlicht der, dass man Teile der Barentssee, zum Teil über 78° N hinaus, relativ eisfrei gefunden hatte, was, wie Koldewey richtig bemerkte, durchaus nichts Ungewöhnliches war.⁷¹ Alles darüber Hinausgehende war Spekulation.

Wie schon angedeutet, war Weyprecht 1871 weit davon entfernt, sich für internationale Polarforschung im Sinne eines internationalen Polarjahres zu engagieren, für das er ab 1875 agitierte. Das genaue Gegenteil war der Fall. Sein persönlicher Ehrgeiz war es, eine österreichische Entdeckungsexpedition zu initiieren. Die Umstände dafür waren günstig und Weyprecht gelang es diese zu nutzen. Dabei erreichte er einen Grad der Unabhängigkeit, der in der Geschichte der arktischen Entdeckungen selten sein dürfte.

Gelegentlich eines Vortrages bei der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien am 7. Dezember 1871 begann er mit einer Bilanzbetrachtung zur Eisbedeckung des arktischen Beckens. Zunächst konstatierte er einen über lange Zeiträume stationären Zustand der arktischen Eismasse, dem saisonale Schwankungen überlagert wären. Die Betrachtung der Quellen und Senken als Ursache dieser Schwankungen bildete den eigentlichen Gegenstand seiner Ausführungen. Zu den Senken – Abfließen des Eises durch den Ostgrönlandstrom, Schmelzvorgänge durch den Zustrom atlantischer Wassermassen und durch warmes Süßwasser aus den sibirischen Strömen – konnte er überschlägige Kalkulationen anbieten. Seine Diskussion der Quellen (Eisbildungsraten) blieb aber rein spekulativ. Da er die Eisbildungsrate während der sechs Monate des Sommerhalbjahres als vernachlässigbar annahm, kam er, den Abfluss der Eismassen als kontinuierlich erkennend, so zu der Folgerung, dass im Herbst ein schiffbares zentralarktisches Becken existieren müsste, sofern hier nicht das Eis stützende Länder lägen.⁷²

Aus diesen Ausführungen deduzierte Weyprecht die erfolgreiche Ausführbarkeit zweier Schiffsexpeditionen: eine zur Aufsuchung der Zentralarktis und eine andere zur Verfolgung der sibirischen Küste (die Benutzung des Begriffs Nordost-Passage wurde vermieden). Nach Weyprechts Meinung waren für eine Expedition in Richtung Pol zwei Spezialschiffe nötig, wohingegen er die Nordost-Fahrt mit einem Schiff durchführen wollte, wobei er ein kleines Begleitschiff zum Transport von Bunkerkohle und Reserveproviant bis Nowaja Semlja für wünschenswert hielt. Damit war der Plan für die österreichische Expedition 1872 vorgestellt.

Dass Weyprecht und Payer optimistisch in Bezug auf ihre Planungen für 1872 waren, zeigte die Tatsache, dass sie sich schon Anfang November 1871 in Bremen und Bremerhaven aufhielten, um die Eignung der GERMANIA als Expeditionsschiff zu überprüfen. *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,* konnte Weyprecht dem Bremer Polarverein mitteilen, und schon am 20. Januar 1872 zitierte die Weserzeitung einen Artikel der Triester Zeitung, in dem Konstruktionsdetails des geplanten Polarschiffes TEGETHOFF bekannt gegeben wurden.

Zu Beginn des Februars 1872 war Weyprecht erneut in Bremerhaven, wo er wegen des Schiffsneubaus mit dem Konstrukteur Georg W. Claussen (1845–1919) der hier ansässigen

Tecklenborg Werft verhandelte. Das Polarschiff der Österreichisch-Ungarischen Nordpol-Expedition wurde termingerecht fertiggestellt und erfüllte die Anforderungen seiner Auftraggeber.⁷³ Die 24-köpfige Expedition verließ Bremerhaven am 13. Juni 1872.⁷⁴ Allerdings kam das Schiff bei dem Versuch, Nowaja Semlja nördlich zu umfahren, im Eis fest und nicht wieder frei. Im Laufe der Drift wurde 1873 der Franz-Josef-Archipel gesichtet, den Payer im Frühjahr 1874 in einer bravourösen Weise erforschte. Mitte Mai 1874 wurde das Schiff abandonniert. Erst nach dreieinhalb Monaten, am 3. September 1874, erreichte man Vardö in Nordnorwegen. Nach dieser Reise hat Weyprecht seine Meinung zur Polarforschung revidiert. Ab 1875 plädierte er für zirkumpolare Stationen im Rahmen einer internationalen Kampagne und wurde dadurch zum Initiator des ersten internationalen Polarjahres 1882/83.

Der Antrag des Bremer »Polarvereins« an die Reichsregierung auf Förderung einer Ostgrönlandexpedition

Im Posteingang der Bundesratsverwaltung in Berlin lag in den ersten Tagen des Januar 1875 ein gewichtiger Umschlag aus Bremen. Dieser enthielt einen Antrag samt Begründung des Bremer Polarvereins auf Förderung einer Expedition nach Nordostgrönland aus Mitteln des Deutschen Reiches. Die beantragte Summe betrug 900 000 Mark (300 000 Taler, 45 000 britische Pfund). Beachtlich ist: Die zentralen Ideen des Antrages entsprachen einem Plan Koldeweys, den dieser bereits am 25. Oktober 1871 den Bremer Unterstützern der Polarforschung vorgelegt hatte. Koldewey hatte die internationale Zusammenarbeit und die Notwendigkeit synchroner, systematischer Beobachtungen betont. Unter anderem hieß es dort: *Gelingt es uns, von so verschiedenen Punkten 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.*⁷⁵

In dem Bremer Antrag von 1874/75 wurde konkret auf die Kooperation und Koordination mit der oben schon erwähnten britischen Expedition unter Nares hingewiesen, deren Arbeitsgebiet die grönländische Westküste sein sollte. Der Bundesrat sah sich zur Einberufung einer Fachkommission veranlasst, die mit zwölf prominenten Wissenschaftlern verschiedener Fachbereiche besetzt war. Das Ergebnis ihrer mehrtägigen Beratungen kann sich sehen lassen: Ein komplettes wissenschaftliches Polarforschungsprogramm von 36 Druckseiten wurde erarbeitet⁷⁶ und auch zu grundsätzlichen logistischen Fragen Stellung genommen. Wichtig erschien den Gutachtern eine marin gestützte Forschung mit der Möglichkeit, in unbekannte Gebiete vorstoßen zu können, bei gleichzeitiger Einrichtung von Forschungsstationen, die auch als Basis für Landexpeditionen dienen sollten. Favorisiert wurde damit ein System, das weitgehend dem entsprach, was Koldewey vorgeschlagen hatte und wie es heute in Deutschland praktiziert wird.

Der Bremer Antrag als Anlass, die internationale Polarforschung zu fördern

Erst im Frühjahr 1876 wurde den Bremern lapidar mitgeteilt, ihr Antrag sei abgelehnt. Dennoch ist dem Bremer Antrag, fußend auf dem Koldewey'schen Plan von 1871, eine gewisse Wirkung nicht abzuspüren. In dem Kommissionsbericht befand sich nämlich eine bemerkenswerte Textstelle. In dieser war von einer erschöpfenden Lösung der Aufgaben die Rede, die aber nur durch eine internationale Beteiligung zu erreichen wäre. Vom zuständigen Bundesratsausschuss wurde der Kommissionsbericht so interpretiert, Polarforschung wäre besonders dann wissenschaftlich sinnvoll und förderungswürdig, wenn sie international und simultan durchgeführt würde. Statt Entdeckungsexpeditionen durch die Eiswüsten zu treiben, sollte man mindestens für die Dauer eines Jahres einen Ring von internationalen Messstationen um die zentralarktische Kalotte anordnen, an denen systematisch und synchron mit vergleichbaren Methoden und Instrumenten zu beobachten wäre. Der Bundesrat beauftragte daraufhin die Reichsregierung, bei verschiedenen Staaten (z.B. Russland, Norwegen/Schweden, Vereinigte Staaten von Amerika) anzufragen, ob dort Bereitschaft für eine derartige Kooperation bestünde. Dieser Auftrag wurde pflichtgemäß vom Auswärtigen Amt wahrgenommen.

Bei der Darstellung der Bemühungen um ein internationales Polarjahr werden in der einschlägigen Literatur die Aktivitäten von Weyprecht und seinem Mitstreiter Graf Hans Wilczek (1837–1922), die im Sommer 1875 begannen, stets in den Vordergrund gestellt, auch wenn diese durch politische Widrigkeiten, hervorgerufen durch die Balkanauseinandersetzungen, stark beeinträchtigt waren, was den Beginn des Polarjahres verzögerte. Die Gründung der internationalen Polarkommission fand endlich im Oktober 1879 in Hamburg an der Seewarte statt. Die Tatsache, dass sich ein deutsches Ministerium in der Sache der internationalen Polarforschung engagierte, darf nicht unterschätzt werden. Jedenfalls hat das bei der Entwicklung des deutschen Engagements eine erhebliche Rolle gespielt.⁷⁷

Koldewey und Georg von Neumayer (1826–1909)

Zu den Personen, die Koldeweys Entwicklung als Wissenschaftler beeinflusst haben, gehörte neben Breusing und von Freeden vor allem Georg von Neumayer. Dieser war nach mehrjährigem Aufenthalt in Australien, wo er ein nautisch-geophysikalisches Institut gegründet hatte, 1865 nach Deutschland zurückgekehrt. Wie von Freeden war er ein überzeugter Anhänger der Maury'schen Ideen. Die Herren von Freeden und Neumayer hatten sich 1865 in Frankfurt kennengelernt. Sie waren sich darüber einig, dass es in Deutschland dringend ein nautisch-meteorologisches Büro und Observatorium geben müsste. Ihre Ansichten unterschieden sich bestenfalls darin, dass Neumayer einen eher theoretischen, von Freeden einen praktischen Schwerpunkt setzen wollte. Die beiden trafen mehrfach zusammen, um sich über die Organisationsform eines neu zu gründenden nautischen Instituts zu beraten.⁷⁸

Koldewey hat Neumayer spätestens 1871 in Hamburg kennengelernt, als dieser hier zu Planungsgesprächen mit von Freeden weilte. Am 14. August abends, Koldewey war gerade dabei, seine *Arbeit* zur Seite zu legen, um sich der Privatkorrespondenz zu widmen, kamen



Abb. 32 Georg von Neumayer (1826–1909), Aufnahmejahr 1872. (Archiv AWI)

von Freeden und Neumayer vorbei, um ihn zum Biertrinken zu überreden. Dabei wurde *ausgeheckt*, sich tags darauf die *Herren vom Generalstab* anzusehen, die in Ahrensburg (bei Hamburg) dabei waren, geodätische Basismessungen durchzuführen. Im Original liest sich das so: [...] *gestern wollte ich diesen angefangenen Brief nun fortsetzen, aber ich kam nicht so weit; denn gerade als ich an Dr. Pansch geschrieben hatte und nun meine ganze Arbeit zur Seite legen wollte, kommt Herr von Freeden und Dr. Neumayer und holen mich ab zum Bier trinken. Da wurde nun ausgeheckt, daß wir heute nach Ahrensburg fahren wollten um uns die zur europäischen Gradmessung gehörigen von Herren des Generalstabes*

auszuführende Basismessung anzusehen. Das geschah nun heute. [...] Der Tag war schön, eben so wie der am Sonntag nach Travemünde, wo ich einmal wieder die frische Seeluft geathmet und ein Seebad genommen habe; aber leider heißt es: »Thue Geld in Deinen Beutel«, wie es bei Shakespeare steht. Nun bin ich vollständig »hard up« d.h. abgebrannt, und da mein Gehalt erst in 14 Tagen fällig ist, so muß ich Dich bitten, schleunigst nach Christel, meinem Bruder, zu gehen und ihm das eine Wort »Geld« in die Ohren zu schreien. Ich muß wahrhaftig so um 40 Thaler haben, vorzüglich da ich nächsten Sonntag wieder nach Kiel fahre, vielleicht mit Freeden nach Kopenhagen reise. Es läßt sich nun einmal nicht ändern [...].

Neumayer und Koldewey waren, was ihre berufliche Entwicklung angeht, in vergleichbarer Situation. Neumayer hatte zunächst studiert, bevor er sich der Seefahrt zuwandte und später bei seinem Mentor Carl C.L. Rühmker (1788–1862) in Hamburg die Steuer-mannsprüfung ablegte. Koldewey hingegen war zwölf Jahre zur See gefahren, bevor er sich dem akademischen Studium zuwandte. Beide hatten schon Bedeutendes geleistet – Koldewey hatte zwei Polarexpeditionen geleitet, Neumayer ein nautisch-wissenschaftliches Observatorium in Melbourne aus dem Boden gestampft –, waren aber ohne feste Anstellung. Offenbar herrschte zwischen den beiden auch eine gewisse Solidarität. In einem Brief an seine Freundin Amalie Hennings, datiert 15. Oktober 1871, heißt es, Neumayer habe ihm aus Berlin geschrieben, *dass nicht damit zu rechnen sei, dass der neue Organisationsplan der Seewarte durchgeht. Vielmehr will man in Berlin ein Institut für Meteorologie gründen [...]. Weiter heißt es: Nun muß ich mit Freeden reden ob ich auf der Seewarte noch Aussicht auf eine Stellung habe, die es mir ermöglicht, eine Familie zu ernähren. Wenn nicht, so muß ich die Stelle aufgeben und nach Berlin gehen. Alles das wird sich diesen Winter entscheiden.*

Es war ohnehin verabredet, dass Koldewey schon Mitte November nach Berlin reisen sollte, um mit Hilfe der dortigen Experten und Bibliotheken seine Beiträge für das wissenschaftliche Expeditionswerk zu bearbeiten. Er war aber in Hamburg derart mit Arbeiten überhäuft, dass es Ende des Monats wurde, bevor er endlich aufbrechen konnte. Über

seinen Aufenthalt dort erfährt man etwas aus einem wiederum an Amalie Hennings gerichteten Brief mit Datum vom 8. Dezember 1871: *Ich kann Dir die erfreuliche Mittheilung machen, daß ich für diesen Monat December außer meinem Gehalt von 50 rtl 100 rtl extra für Berlin bekommen habe und vom 1. Januar ab 720 rtl jährliches Gehalt von der Seewarte beziehen werde. Hier in Berlin erfreue ich mich in Gelehrtenkreisen einer so guten Aufnahme wie ich sie nicht besser verlangen kann, es ist mir gelungen, die Gunst von Geheimrath Dove zu erwerben. Ich werde wohl suchen mir dieselbe als sein Schüler zu erhalten, indem ich mich vollständig in seine Ideen und Anschauungen über Meteorologie hinein-*

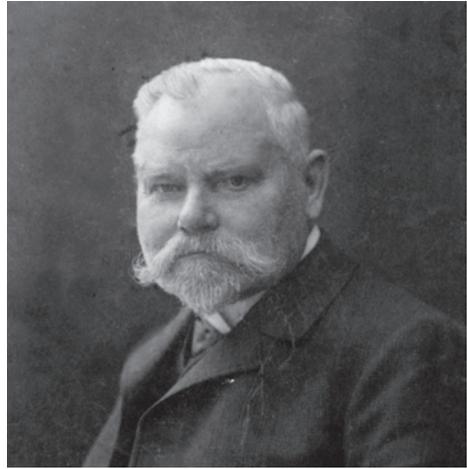


Abb. 33 Carl Koldewey, Aufnahmejahr um 1895.

denke. Er hat mir riesige, aber äußerst dankbare und fruchtbringende Arbeit aufgetragen, die ich wohl schwerlich in einem halben Jahre vollenden kann: nämlich die Bearbeitung sämtlicher meteorologischer Beobachtungen aus alle den Pol umgebenden Ländern zu einem gesammten meteorologischen Gemälde. Von der Güte und dem Werthe dieser Arbeit wird meine zukünftige Stellung wesentlich abhängen. [...] hier arbeite ich so angestrengt wie möglich gehe wenig aus und beschränke meinen Umgang auf das notwendigste. Der Einzige, mit dem ich mehr verkehre ist Dr. Tietjen von der Sternwarte. [...] Diesen Abend werde ich mit Tietgen und Neumayer zusammen ein Glas gutes Bier trinken, es ist Freitagabend, morgen ist meteorologische Gesellschaft, zu der ich eingeladen bin und am Sonntagabend bin ich zu Geheimrath Dove zum Thee geladen.

Offensichtlich hat sich Koldewey in Berlin sehr wohl gefühlt, das jedenfalls lässt sich auch aus anderen Briefen an Amalie schließen. Am 12. Februar 1872 heißt es: *Es thut mir doch leid, Berlin so bald verlassen zu müssen, ein solches Leben finde ich doch in Hamburg nicht wieder; aber so geht es mir immer: sobald ich beginne mich irgendwo heimisch zu fühlen, da heißt es fort mußt du ziehen [...].*

Anders als Koldewey gelang es Neumayer in Berlin Fuß zu fassen. Im Sommer 1872 konnte dieser in das »Hydrographische Bureau der Kaiserlichen Admiralität« eintreten⁷⁹, wo er eine rege Tätigkeit entwickelte. Bereits am 11. Januar 1873 erschien die erste Nummer der Zeitschrift »Hydrographische Mittheilungen«.⁸⁰ Es ist wesentlich Neumayers Wirken zu verdanken, dass das Deutsche Reich 1874 die Weltumseglung der GAZELLE ausrichtete, bei der unter anderem der Venusdurchgang des Jahres 1874 auf den Kerguelen-Inseln beobachtet werden sollte.⁸¹

Zunächst war es allerdings Neumayer, der 1871 die Nähe zu von Freeden suchte und dabei gelegentlich mit Koldewey in Kontakt kam.⁸² Von Freeden und Neumayer verfassten im Mai 1871 gemeinsam eine Denkschrift zur Einrichtung eines nautisch-meteorologisch-hydrographischen Instituts, und selbstverständlich »spukt« die *Oberseebehörde* durch die Jahrgänge 1871 und 1872 der »Hansa«.

Zwar war es Neumayer gewesen, der in Australien (Melbourne) ein nautisch-geophysi-

kalisches Institut aus der Taufe gehoben und sieben Jahre betrieben hatte. Und er war es auch, der 1865 auf dem Volger'schen Geographentag⁸³ für die Einrichtung einer Seewarte warb, aber von Freeden war derjenige, der die Idee einer Seewarte in Form einer privaten Gründung tatkräftig umgesetzt hatte. Tatsächlich entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Seeschifffahrt zu einem Unternehmensbereich von erheblicher öffentlicher Bedeutung. Nicht zuletzt war sie Träger der globalen Kommunikation und ermöglichte die transozeanische Völkerwanderung. Nach der Reichsgründung war daher die Gründung einer zentralen, zivilen Reichsbehörde zur Beaufsichtigung und Regulierung der deutschen Schifffahrt und des deutschen Seewesens unumgänglich. Es ist herauszustreichen, dass Neumayer die Auffassung vertrat und auch in diesem Sinne handelte, dass die Seewarte, um den Bedürfnissen der Handelsschifffahrt zu entsprechen, ein wissenschaftliches Institut sein müsse. Dass sich entsprechende Bestrebungen dennoch über Jahre hinstreckten, hatte sicherlich verschiedene Ursachen, nicht zuletzt auch diese, dass sich die deutschen Seestädte und »Seestaaten«, allen voran die Hansestadt Hamburg, möglichst viel Eigenständigkeit bewahren wollten. Es galt also die *Partikularisten* zu überzeugen. Die Lösung war die 1875 vollzogene Gründung einer Deutschen Seewarte in dem mit Abstand größten deutschen Seehafen, in Hamburg, und die Einrichtung von Außenstellen in anderen Häfen.

Als Koldewey 1871 die Bekanntschaft Neumayers machte, war er nach seinen zeitungsfüllenden Polarabenteuern zweifellos die bekanntere Persönlichkeit. Dafür, dass er den elf Jahre älteren Physiker als Konkurrenz um einen Posten an der Seewarte gesehen hat, gibt es allerdings keine Hinweise. Interessanterweise war in der Urfassung der Seewartenstruktur die Leitung des Instituts durch zwei gleichwertige Direktoren vorgesehen, die jeweils dem praktischen und dem wissenschaftlich-theoretischen Teil vorstehen sollten.⁸⁴ Jedenfalls war die weitere Entwicklung der Seewarte 1871 noch nicht abzusehen.

Koldeweys Handeln wurde damals weitgehend durch eine andere Idee beeinflusst: Er war erpicht darauf, eine dritte Polarexpedition so rasch wie möglich folgen zu lassen. Mit seinen Erfahrungen im Gepäck verband er mit einer solchen Expedition große Erwartungen, wie sich aus Privatbriefen der Jahre 1871 und 1872 entnehmen lässt. Bereits 1871 entwarf er dafür einen Plan, der oben schon zitiert wurde und hier noch einmal genauer betrachtet werden soll, bietet er doch einen Beleg für Koldeweys Wissenschaftsverständnis.

Alles, was Koldewey zur Durchführung der Expedition äußert, steht im internationalen Kontext. Einleitend stellt er die Frage, was zu tun wäre, um im internationalen Rahmen einen möglichst effektiven Beitrag zur Polarforschung zu leisten. Dabei kommt er zu dem Schluss, es sei am vernünftigsten, auf den in Grönland gemachten Erfahrungen aufzubauen. Er betont die Wichtigkeit gleichzeitiger meteorologischer Beobachtungen an verschiedenen, um den Nordpol liegenden Gegenden und erwähnt schwedische, russische und amerikanische Expeditionen, mit denen zusammenzuarbeiten wäre. Dieses ist der Kerngedanke des Internationalen Polarjahres! An Wissenschaftlern wünscht er sich einen Arzt und Biologen, einen Astronomen, einen *Prospekteur für die geologischen Sammlungen* und einen *geschickten Bergsteiger*.

Dass der Plan sich nicht verwirklichen ließ, hatte verschiedene Ursachen. Zwar war das Schiff bereits vorhanden, aber die Kosten für die vorangegangene Expedition waren kaum beglichen. Ein Mäzen von der Art Oskar Dicksons (1823–1897), der die schwedischen Expeditionen unterstützte⁸⁵, hätte helfen können, aber ein solcher war in Deutschland nicht zu finden. Die Chancen, weiterhin erfolgreiche Geldsammlungen durchführen zu können,

wurden zurückhaltend eingeschätzt. Auch dafür gab es verschiedene Gründe. Die politische Situation hatte sich grundlegend geändert. Die nationale Einheit war vollendet, eine Expedition zur nationalen Selbstfindung damit weniger bedeutend. Und nicht zuletzt musste zumindest der wissenschaftliche Nutzen der vorangegangenen Expedition unter Beweis gestellt werden. Tatsächlich argumentierte die einflussreiche Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin in diese Richtung. Nicht eher wollte man sich engagieren, bevor die Bremer wissenschaftliche Ergebnisse präsentiert hatten.

Als 1874 dann endlich das umfangreiche Expeditionswerk beendet war, hatten sich nicht nur die wirtschaftlichen Verhältnisse gegenüber der Nachkriegs-Gründereuphorie deutlich verschlechtert. Besonders betroffen war auch die Entwicklung der Seeschifffahrt, die für zehn Jahre stagnierte. Koldewey könnte also bereits 1874 geahnt haben, dass die Aussichten für eine große reichsfinanzierte Ostgrönlandexpedition schlecht standen.

Koldewey als Beamter des Reichsinstituts Deutsche Seewarte

Auch wenn ihm der Verzicht auf die Verwirklichung seiner Expeditionspläne nicht leicht gefallen sein dürfte, so musste Koldewey doch zufrieden sein, am 1. Januar 1875 als Beamter in das Reichsinstitut Deutsche Seewarte eintreten zu können. Er ging 1905 mit dem Titel Admiralitätsrat in den Ruhestand und hat damit noch zwei Jahre länger als Neumayer in der inzwischen auf 60 Mitarbeiter⁸⁶ angewachsenen Institutsbelegschaft gearbeitet.

Über Koldeweys Aktivitäten als Abteilungsleiter der Seewarte werden in dem Nachruf in den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie« vom Juni 1908 umfassende Angaben gemacht, die weitgehend in seinen Publikationen reflektiert werden (siehe anliegendes Verzeichnis), womit hier auf weitere Ausführungen verzichtet werden kann.

Über das Verhältnis zwischen Koldewey und Neumayer ist nichts Negatives bekannt und man darf, wenn man z.B. die lobenden Worte berücksichtigt, die Koldewey 1885 in einem Vortrag für Neumayers Engagement in der Kompassfrage findet, davon ausgehen, dass die beiden ein gutes Verhältnis pflegten. Festzuhalten ist ferner, dass die beiden Herren ausgesprochene Segelschiffsmänner waren. Dieser Umstand ist in verschiedener Hinsicht bedeutungsvoll. Hier soll nur ein wesentlicher Punkt herausgestellt werden: Die gesamte Konzeption und damit die Gründung des Instituts selbst beruhte ja auf der Idee, die Segelschifffahrt schneller und sicherer zu machen. Dieses war der ursprüngliche Hintergrund der gesamten meteorologischen und ozeanographischen Forschung.⁸⁷ Ein weiterer Umstand, der kaum einer besonderen Betrachtung unterzogen wurde: Die Seewarte war ein Institut der Marine, nahm aber, soweit man das sehen konnte, überwiegend zivile Aufgaben wahr. Neumayer hielt die Marine für unproduktiv, und man darf davon ausgehen, dass Koldewey nicht wesentlich anders dachte.

Im Zusammenhang mit dem 1. Internationalen Polarjahr ist Koldeweys Expertise als Polarforscher gefragt gewesen. Das trifft auch auf spätere Expeditionen zu, die sich um 1900 häuften. Selbstverständlich hatte er viele internationale Kontakte, speziell im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit im Kompasswesen. Ein besonderes Ereignis dürfte für Koldewey 1895 die Teilnahme an der ersten Spitzbergenkreuzfahrt der Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) gewesen sein. Er unternahm diese Reise auf Einladung zusammen mit seiner Frau. Die Mitreisenden, 200 Passagiere (darunter 61 *Damen*), wurden von Albert Ballin

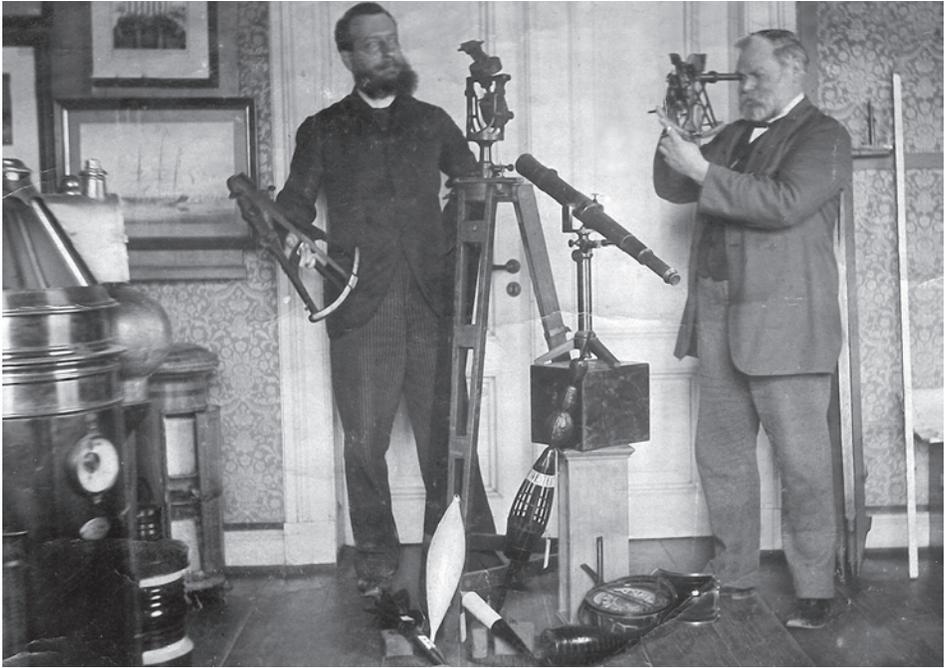


Abb. 34 Koldewey mit einem Mitarbeiter bei einer gestellten Sextantenprüfung, um 1880. Das Photo ist offensichtlich noch nicht im Neubau der Seewarte gemacht worden, der ab 1881 bezogen wurde. (Archiv AWI)

(1857–1918) dem berühmten Direktor der Reederei, persönlich begrüßt und verabschiedet. Die Vermutung ist naheliegend, dass Koldewey als Polarexperte an Bord war. Das Schiff, der Doppelschrauben-Schnelldampfer COLUMBIA (140 m Länge, 7 m Tiefgang), wurde von Kapitän Vogelsang geführt. Koldewey ist der Autor einer großformatigen Publikation zu dieser Reise.



Abb. 35 Koldewey (2. von links; zu seiner Rechten Kapitän Paul Hegemann) im Kreise seiner Kollegen der Deutschen Seewarte – eine Zusammenkunft anlässlich der Verabschiedung des Direktors Georg von Neumayer (rechts außen), Hamburg 1903. (Archiv AWI)⁸⁸

Literatur:

- Abel/Jessen 1954: Herbert Abel und Hans Jessen: Kein Weg durch das Packeis. (= Schriften der Wittheit zu Bremen, Bd. 21, H. 1). Bremen 1954, 87 S.
- Arnold/Krause 1997: Karl-Heinz Arnold und Reinhard A. Krause: Soziale Psychiatrie im Treibeis: Das Schicksal der Mannschaft der HANSA. In: DSA 20, 2007, S. 421–436.
- Berger/Besser/Krause 2008: Frank Berger, Bruno P. Besser und Reinhard A. Krause: Carl Weyprecht (1838–1881). Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Wien 2008, 587 S.
- Börger/Copeland/Koldewey 1874: Carl N. Börger, Ralph Copeland und Carl Koldewey: Kapitel V und VI – Astronomie und Geodäsie. In: Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt in Bremen (Hrsg.): Die Zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter der Führung von Carl Koldewey. Zweiter Band: Wissenschaftliche Ergebnisse. Leipzig 1874, S. 705–878.
- Breitfuß 1938: Leonid Breitfuß: Arctic/Arktis. Berlin 1938.
- Freeden 1869: Wilhelm von Freedon: Über die Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt von 1868. Mitteilungen aus der Norddeutschen Seewarte. Hamburg 1869, 21 S.
- Georgi 1937: Johannes Georgi: Carl Koldewey als Expeditionsmann. In: Der Seewart 6, 1937, Heft 10, S. 339–349. [Dem Artikel ist eine zwei Druckseiten lange Würdigung vorangestellt und ein Verzeichnis seiner Schriften, das im vorliegenden Aufsatz ergänzt wurde.]
- HANSA, nautische Fachzeitschrift.
- Hegemann 1912: Paul F.A. Hegemann: Meine Lebenserinnerungen. Hamburg 1912, 240 S.
- Heidbrink 2005: Ingo Heidbrink (Hrsg.): 81°05' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005, 47 S.
- Holland 1994: Clive Holland: Arctic Exploration and Development c. 500 b.c. to 1915. An Encyclopedia. New York, London 1994, 704 S.
- Horn 1972: Walter Horn: Die Anfänge der deutschen Seewarte. Zur 150. Wiederkehr des Geburtstages von Wilhelm Ihno Adolf von Freedon. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 58, 1972, S. 45–81.
- Horn 1984: Walter Horn: Carl N. Börger. Unveröffentlichtes Manuskript. Archiv für Polarforschung, Alfred-Wegener-Institut, 23 S.
- Kohl 1868: J.G. Kohl: Geschichte des Golfstroms und seiner Erforschung. Bremen 1868, 224 S.
- Koldewey 1871: Carl Koldewey: Die erste deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868. (= PGM, Ergänzungsheft 28). Gotha 1871, 56 S.
- Krause 1992: Reinhard A. Krause: Die Gründungsphase deutscher Polarforschung, 1865–1875. (= Berichte zur Polarforschung 114). Bremerhaven 1992, X, 375 + A64 S.
- Krause 1996: Reinhard A. Krause: Moritz Lindeman. In: DSA 19, 1996, S. 163–170.
- Krause 1997a: Reinhard A. Krause: 200 Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der »Hansa«-Männer der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869 bis 1870. (= Schriften des DSM, Bd. 46). Hamburg 1997, 348 S.
- Krause 1997b: Reinhard A. Krause: Sir John Franklin. Ein Rückblick zu seinem 150. Todestag. In: DSA 20, 1997, S. 395–420.
- Krause 2001: Reinhard A. Krause: Die Unternehmen des Kapitäns Wilhelm Bade aus Wismar zur Erschließung der Arktischen Regionen. In: Martin Gunthau (Hrsg.): Mecklenburger im Ausland. Bremen 2001, S. 139–148.
- Krause 2006: Reinhard A. Krause: Abriss der Geschichte der Entdeckung der Arktis. In: José L. Lozán et al. (Hrsg.): Warnsignale aus den Polarregionen. Hamburg 2006, S. 39–43.
- Krause 2008: Reinhard A. Krause: Das erste internationale Polarjahr (IPY) 1882/1883. Die Entwicklung der Beteiligung Deutschlands. In: Polarforschung 77, Nr. 1, 2007 (ersch. 2008), S. 17–36.
- Krause 2010: Reinhard A. Krause: Matthew Fontaine Maury (1806–1873), »Pathfinder of the Seas«. Ein Seemann als Wissenschaftler und Wissenschaftsorganisator. In: DSA 32, 2009, S. 237–265.
- Liljequist 1993: Gösta H. Liljequist: High Latitudes. A History of Swedish Polar Travels and Research. Stockholm 1993, 607 S.
- Lindeman 1869: Moritz Lindeman: Die arktische Seefischerei der deutschen Seestädte 1620–1868. (= PGM-Ergänzungsheft 26). Gotha 1869, 118 S.
- Maury 1855: Matthew Fontaine Maury: The Physical Geography of the Sea. New York 1855, 274 S.
- Nansen 1911: Fridtjof Nansen: Erforschung und Entdeckung der nördlichen Länder und Meere. 2 Bände. Leipzig 1911, 477 und 460 S.
- Payer 1876: Julius Payer: Die österreich-ungarische Nordpolexpedition 1872–1874. Wien 1876, 696 S.
- PGM: Petermanns Geographische Mittheilungen – Monats-Zeitschrift für Geographie, gegr. 1855.
- Verein 1874 (1,2): Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt in Bremen (Hrsg.): Die Zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter der Führung von Carl Koldewey. Erster Band: Erzählender Theil. Bearbeitet von den Mitgliedern der Expedition. Mit zahlreichen Illustrationen in Holzschnitt, 10 Tafeln in Farbendruck, 2 Porträts in Stahlstich und in 10 lithographierten Karten. Leipzig 1873/74, 699 S.; zweiter Band: Wissenschaftliche Ergebnisse. Mit 31 Tafeln in Lithographie und Kupferstich und 3 lithographierten Karten. Leipzig 1874, 962 S.

Walle 1979: Heinrich Walle: Der Einfluss meteorologischer Navigation auf die Entwicklung der deutschen transozeanischen Segelschiffahrt von 1868 bis 1914. Diss. Bonn 1979, 718 S.

Publikationen Carl Koldewey (1837–1908)

Zusammengestellt von Reinhard A. Krause, Mai 2011, auf Grundlage der im Koldewey-Heft des »Seewart« (Der Seewart 6, 1937, Heft 10, S. 337) publizierten Bibliographie. Dieser Aufstellung konnten mehrere Titel hinzugefügt werden.

Verwendete Abkürzungen:

AH: Annalen der Hydrographie

ADS: Aus dem Archiv der deutschen Seewarte

Hansa: Nautische Fachzeitschrift »Hansa«

PGM: Petermanns Geographische Mittheilungen

Unsere Zweite Deutsche Nordpolarfahrt. Hansa 1870, Nr. 20.

Die erste deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868. PGM-Ergänzungsheft 28. Gotha 1871, 56 S.

Eis-Verhältnisse im Grönländischen Meere und Ansichten über weitere Förderung arktischer Entdeckungen. Beilage zur Hansa 1871, Nr. 10.

Unsere Zweite Deutsche Nordfahrt [oder ähnlich; Titel nicht nachgewiesen]. Westermanns Monatshefte 1871.

Kapitel 1 bis 3 der ersten Abtheilung und Kapitel 2, 3, der zweiten Abtheilung jeweils zusammen mit Adolf Pansch; Kapitel 4, 5, 7, 11 zusammen mit Julius Payer, Kapitel 18 mit Pansch und Payer, Kapitel 16, 17, 19 und Schlusswort in Verein 1874 (1) sowie Kapitel 4.2–4.6 und Kapitel 5.2 in Verein 1874 (2).

Über die Strömungen in den Äquatorialgegenden des Atlantischen Oceans. AH 1875, S. 133, 166

Oberflächentemperatur in den Äquatorialgegenden des Atlantischen Oceans. AH 1875, S. 213.

Deviationsbestimmungen auf deutschen Kauffahrteischiffen und einige daraus gewonnene Erfahrungen. AH 1877, S. 381.

Über eine Vereinfachung der strengen Deviationsformel von Garbich. AH 1878, S. 130.

Über die Veränderungen des Magnetismus in eisernen Schiffen nach Deviations-Beobachtungen auf deutschen Kauffahrtei-Schiffen. ADS 1879, No. II.

Die Bedeutung des Kompasses im Weltverkehr. Verhandlungen des fünften deutschen Geographentages zu Hamburg am 9., 10., 11. April 1885, S. 131–140.

Die Lagerungen und Bewegungen des arktischen Eises im Meere zwischen Spitzbergen und Grönland. Deutsche Geographische Blätter, 4. Bd., Bremen 1886, S. 281–287.

Der Kompass an Bord. Deutsche Seewarte (Hrsg.): Handbuch für Schiffsführer und Schiffsoffiziere, Hamburg 1889, umgearbeitete Neuauflage Hamburg 1906, 171 S. [Die erste Auflage dieses Standardwerkes wurde zum größten Teil von Koldewey verfasst.⁸⁹]

Beschreibung eines Apparates zur Bestimmung des Excentricitätsfehlers der Sextanten. AH 1892, S. 261.

Instruktion des Board of Trade in London in Bezug auf die Besichtigung der von den Seeschiffen zu führenden Positionslaternen. AH 1893, S. 4.

Nach dem Nordkap und Spitzbergen. Reiseskizzen aus dem Norden. Mit einem Rückblick auf vergangene und gegenwärtige Fahrten nach arktischen Ländern. Berlin 1895, Großformat, 38 S.

Untersuchungen über Sichtweise und Helligkeit der Schiffpositionslaternen mit besonderer Berücksichtigung auf die Färbung der Gläser. Auszug in AH 1895, S. 207–226. [Koldewey war wesentlicher Autor der Studie.]

Die Entdeckung der nördlichsten Küsten Grönlands. Eine fünfundzwanzigjährige Geschichte arktischer Forschung. Deutsche Revue XXI, 1896, 2. Quartalsband, S. 214–229 und S. 339–354, sowie 3. Quartalsband, S. 81–99.

Bemerkenswerte Änderung der Deviation des Regelkompasses des Dampfers »Phoenicia« während des ersten Fahrtjahres. AH 1897, S. 22.

Die »Jeanette«-Expedition in den Jahren 1879 bis 1881 und die Hauptergebnisse von Nansens Nordpolarfahrt. Deutsche Revue, Januar 1897, S. 108–116 und S. 217–226.

Magnetische Beobachtungen an Bord der »Valdivia« während der deutschen Tiefsee-Expedition 1898/99. AH 1902, S. 299–304.

Einiges über Aufstellung und Kompensation der Kompass an Bord. AH 1902, S. 495–499.

Über Ablendung und Einrichtung der Seitenlichter. AH 1903, S. 263–267.

Buchbesprechung: E. Rottok: Die Deviationstheorie und ihre Anwendung in der Praxis. AH 1904, S. 131.

Über die Anwendung der Flindersstangen bei der Kompensation der Kompass. AH 1905, S. 122–125.

Bemerkenswerte Deviationsänderung durch einen Blitzschlag. Nach dem Deviationsjournal der »Calabria«. AH 1905, S. 131–133.

Anmerkungen:

- 1 Man darf Koldewey getrost als ersten deutschen Polarforscher bezeichnen. Er hat einen wichtigen Platz in der komplizierten Entdeckungsgeschichte der Arktis, d.h. in der Geschichte über die Kenntnis der Europäer von der Arktis. Vgl. dazu auch Nansen 1911, Breitfuß 1938, Holland 1994. Eine kurze strukturierte Übersicht versucht Krause 2006.
- 2 Herausgehoben ist der Nachruf in den *Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie* 1908, der mit *Hr. u. v. H.* unterzeichnet ist. Hinter diesen Kürzeln dürften sich die Namen D.A. Herz, seit 1903 Leiter der Seewarte, und Dr. H. von Hasenkamp, Mitarbeiter der Abteilung II, die Koldewey bis 1905 geleitet hatte, verbergen.
- 3 Georgi 1937.
- 4 Zu Koldeweys fachlicher Entwicklung sowie zu seinen Aufgaben und Leistungen an der Deutschen Seewarte konnte Georgi nichts beisteuern, was nicht schon im Nachruf in den *Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie* von 1908 gesagt worden war.
- 5 Vgl. Verein 1874 (1), Schlusswort, S. 694–699.
- 6 Der inoffizielle Name »Bremer Polarverein« war in den 1870er Jahren in aller Munde. Nach der Rückkehr der zweiten deutschen Polarexpedition, 1870, die treffender im Weiteren auch als deutsche Ostgrönlandexpedition bezeichnet wird, wurde zur besseren Auswertung der Expedition der »Verein für die deutsche Nordpolarfahrt gegründet«, aus dem 1876, als keine Aussicht mehr auf eine Fortsetzung der Ostgrönlandforschung bestand, die Geographische Gesellschaft in Bremen wurde.
- 7 Koldewey wurde zum 1. Januar 1875 an der Deutschen Seewarte in Hamburg angestellt. Diese Berufung muss in irgendeiner Form rückwirkend erfolgt sein, denn die offizielle Gründung des Reichsinstituts resultierte erst aus einer kaiserlichen Verordnung vom 9. Januar 1875 (vgl. die Aussage im Jahresbericht 1903 der Deutschen Seewarte, S. 1: *Zur Geschichte der deutschen Seewarte*). Die Leitung der Seewarte wurde zunächst kommissarisch durch Georg von Neumayer übernommen, der am 13. Januar 1876 zum Direktor der Seewarte ernannt wurde.
- 8 Krause 1992.
- 9 Das Archiv existiert nicht mehr. Die dem Aufsatz zugrunde liegenden Bestände sind größtenteils von der Forschungsbibliothek Gotha übernommen worden. Relevante Schriftstücke sind vielfach in Kopie bzw. in transkribierter Form im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung (AWI) einzusehen.
- 10 Ein kleiner biographischer Aufsatz zu Moritz Lindeman: Krause 1996.
- 11 Während es 1869 möglich war, gutes Deckspersonal zu rekrutieren, bereitete das Anheuern eines Maschinisten Schwierigkeiten. Maschinisten waren rar. Schließlich gelang es von Freeden in Hamburg einen Kandidaten aufzutreiben, den er Koldewey nach Bremerhaven schickte. Über die fachliche Eignung des Kandidaten schweigen die Quellen. Nach Beendigung der Expedition, 1870, bombardierte dieser aber den Polarverein mit z.B. Koldewey diskreditierenden Briefen mit dem Ziel, Geld zu erpressen.
- 12 Payer war vor der Expedition auch durch den bekannten Geologen Ferdinand von Hochstetter (1829–1884) geologisch/petrologisch instruiert worden.
- 13 Die Schreiben befinden sich im Staatsarchiv Bremen. Es geht im Kern darum, dass Payer die größte geographische Entdeckung der Expedition, einen Fjord südlich der Sabine-Insel, eigenmächtig und vertragswidrig öffentlich als Kaiser-Franz-Josef-Fjord bezeichnete. Weitere Einzelheiten vgl. Krause 1992.
- 14 Zu Börgen gibt es ein aus dem Jahre 1984 stammendes, 23 Seiten langes Manuskript von Walter Horn, in dem der Lebensweg Börgens im Kontext mit historischen Ereignissen dargestellt wird (Horn 1984).
- 15 Hegemann 1912, S. 239. – Hegemann war zehn Jahre lang auf Walfangschiffen gefahren, als er im Februar 1869 in Bremerhaven an Land ging. Damals wurde er von Moritz Lindeman kontaktiert, der noch mit Recherchen zu seiner walfanghistorischen Arbeit »Die arktische Seefischerei ...« (Lindeman 1869) beschäftigt war. Hegemann hat ein überaus interessantes Buch mit dem Titel »Meine Lebenserinnerungen« (Hegemann 1912) geschrieben, in dem allerdings seine Expeditionsreise 1869/70 und seine Zeit an der Seewarte nur vergleichsweise wenig Raum einnehmen.
- 16 Kunsthistorikern ist der Flecken Bücken ein Begriff wegen der dortigen Stiftskirche aus dem 12. Jahrhundert (»Bücker Dom«), die zahlreiche Kunstschatze enthält.
- 17 Unter dem Aspekt, dass Koldewey ein politisch sehr bewusster Mensch und Befürworter Bismarcks war, wie sich aus seiner Privatkorrespondenz bis 1872 ergibt, und er speziell die Gründung des Norddeutschen Bundes (1866) begrüßte, darf hier die Anmerkung gemacht werden, dass Georg V. sich gegen die Preußen gestellt hatte. Der Höhepunkt dieses Bruderkrieges zwischen Hannoveranern und Preußen war die Schlacht bei Langensalza (Thüringen). Die Annexion Hannovers hat Georg V. nie akzeptiert. Aus seinem Exil in Wien und Paris hat er massiv gegen den Norddeutschen Bund agitiert, bis hin zur Aufstellung einer »Welfenlegion«.
- 18 Diese Aussagen, die für Personen, die im heutigen Sozialsystem aufgewachsen sind, ungewöhnlich klingen, stammen aus einem Brief an August Petermann vom März 1868 (Archiv Perthes). Bei dem Bruder, den Koldewey hier erwähnt, handelt es sich um den 20 Jahre älteren Halbbruder Johann Christian (1816–1875), der

- Kaufmann und Bürgermeister in Bücken war (nach Unterlagen aus den Kirchenbüchern, ausgewertet von Johann Lyßmann, 1990).
- 19 Seit 1848 galt die britische Nordpolarexpedition mit den Schiffen EREBUS und TERROR unter der Leitung von Sir John Franklin als verschollen und löste die wohl größte Suchkampagne der neueren Geschichte aus. Länger als zehn Jahre versuchten immer neue Expeditionen das Schicksal der 129 Vermissten aufzuklären (vgl. dazu einen Übersichtsartikel Krause 1997b).
 - 20 Der Weg durch den Smith Sound ist insbesondere auch von amerikanischen Expeditionen versucht worden: 1853/55 von E.K. Kane (1820–1857), 1860/61 von I.I. Hayes (1832–1881) und 1871/72 von C.F. Hall (1821–1871).
 - 21 Zu diesem Themenkomplex findet man viele Einzelheiten, Literaturangaben etc. in Krause 1992.
 - 22 Beurteilungen Koldeweys aus Briefen an August Petermann von dem Astronomen Wilhelm Klinkerfues (1827–1884), Universität Göttingen, und Arthur Breusing, Bremer Steuermannsschule, findet man in Georgi 1937, S. 340, der diese aus dem Nachruf in den Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie 1908 entnommen hat.
 - 23 Die im Rumpf knapp 20 m lange GRÖNLAND ist Eigentum des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven. Das inzwischen mit einer Hilfsmaschine ausgerüstete Schiff ist nach mehreren Wartungsreparaturen in einem hervorragenden Zustand und kann ohne Einschränkungen genutzt werden. Weitere Angaben zu dem Schiff und seiner Geschichte findet man u.a. in Heidbrink 2005.
 - 24 Vgl. die Zeitschrift Arctic, Vol. 6, No. 3, October 1953, S. 213. Den Hinweis auf diesen Artikel verdankt der Verfasser dem ehemaligen Direktor des Bremer Überseemuseums Herbert Abel, der die Akten des Bremer Polarvereins ausgewertet hat (siehe Abel/Jessen 1954) und dem Verfasser in verschiedener Form Unterstützung zukommen ließ.
 - 25 Bei der Vorbereitung zur 2. Nordfahrt spielte Rosenthal eine große Rolle. Trotz intensiver Recherchen ließ sich nicht herausfinden, warum sich dieser letztlich mit dem Bremer Comité für die deutsche Nordpolarfahrt und insbesondere auch mit Koldewey unversöhnlich überwarf, zumal er später den nicht unerheblichen Auftrag zur Verstärkung und Einrichtung des Schoners HANSA abgewickelt hatte, der an der zweiten deutschen Nordpolarfahrt teilnahm. Koldewey und Rosenthal waren sich 1868/69 mehrfach begegnet, als es darum ging, ein größeres Fahrzeug als die GRÖNLAND für die geplante Ostgrönlandexpedition zu besorgen. Da von vorneherein eine Überwinterung in Betracht gezogen wurde, war die Charterung des großen neuen und starken Rosenthal'schen Fangdampfers ALBERT aus Kostengründen unrealistisch; aber im Zusammenhang mit diesen Verhandlungen sind keine Streitigkeiten bekannt. Rosenthal war ab 1868 mit Petermann in Kontakt und später mit diesem auch privat befreundet. Rosenthals Freundschaft mit Petermann blieb ungetrübt. Ein ganz außerordentliches Engagement zeigte Rosenthal mit der Ausrichtung einer Polarexpedition im Jahr 1871, die unter der wissenschaftlichen Leitung Theodor von Heuglins (1824–1876) stand. Als Schiff wurde die GERMANIA gechartert, mit der Koldewey im Jahr zuvor an der grönländischen Küste war. Trotz der großzügigen Ausrüstung und des Einsatzes Heuglins blieb der Erfolg weit hinter den Erwartungen zurück. Das geographische Minimalziel, die Karasee, wurde wegen der ungünstigen Eissituation nicht erreicht. Es darf vermutet werden, dass sich Rosenthal (und damit die Wencke Werft) mit dieser Expedition auch finanziell stark belastet hat. Allerdings ist hervorzuheben, dass das Renommée der Wencke Werft von Rosenthals Polarforschungsaktivitäten profitiert hat. U.a. wurde die VEGA, mit der N.A.E. Nordenskiöld (1832–1901) 1878/79 die Nordostpassage durchfuhr, hier gebaut.
 - 26 Krause 1992, S. 163.
 - 27 Bei einer Versammlung des Bremer Comités am 8. Mai 1869 waren die Wissenschaftler Carl Børgen und Ralph Copeland bereits Teilnehmer.
 - 28 Alle Angaben aus den Protokollen der Gründungsversammlungen des Bremer Comités für die deutsche Nordpolarfahrt, Staatsarchiv Bremen.
 - 29 Zu diesem Zeitpunkt, eine gute Woche vor dem Auslaufen der Expedition, waren alle leitenden Fahrtteilnehmer mit Arbeiten überhäuft. – Die Petermann'sche Instruktion ist als Anlage III vollständig abgedruckt in Verein 1874 (1). Hier findet man auch einen Auszug aus einem *notariellen Protokoll*, denn es gab Widerstände gegen die *Instruction*, und letztlich war es nur dem Geschick der Herren H. Schumacher und Alexander G. Mosle (1827–1882), dem Vorsitzenden des Bremer Polarcomités, zu verdanken, dass es nicht zu einer »Meuterei« kam.
 - 30 In diesem »Brief« mischt Petermann sein angebliches Wohlwollen mit der Kritik an Koldewey und dem Bremer Comité.
 - 31 Payer hat bei der modernen geographischen Erschließung der Alpen eine bedeutende Rolle gespielt, wovon verschiedene Ergänzungshefte zu Petermann's geographischen Mitteilungen ein eindrucksvolles Zeugnis ablegen.
 - 32 Es sind von Koldewey et al. hochgenaue Positionsbestimmungen an der Ostküste Grönlands durchgeführt worden (vgl. Børgen/Copeland/Koldewey 1874).

- 33 Aus seiner Feder stammt u.a. das bekannte Werk »Grundriss der Anatomie des Menschen«.
- 34 Karte in Verein 1974 (1), S. 470.
- 35 An dieser Stelle gibt es heute eine etwas größere »Fangsthytte« und ein paar Ölfässer zeigen die Richtung einer Flugzeuglandebahn an, von dessen Existenz nur einige Reifenspuren zeugen. Dieser Platz – Myggebugten (auch Myggebukta) – hat im Zusammenhang mit der sogenannten Sirius Patrol insbesondere im Zweiten Weltkrieg eine Rolle gespielt, auf die hier aber nicht weiter eingegangen werden kann.
- 36 Die Höhe des Hügels, der gut 1 km von der Landestelle entfernt gewesen sein dürfte, beträgt 270 m; vgl. Viking Polar Cruise Series – Sagamap V12: Kejsler Franz Joseph Fjord (Ella Ø – Daneborg), 1:500 000.
- 37 Verein 1874 (1), S. 655f.
- 38 Ebd., S. 656. – Bei dem Berg handelt es sich um den »Knuden« mit einer Höhe von 1200 m; nach Sagamap V12 (wie Anm. 36) und der Karte in Verein 1874 (1), nach S. 658.
- 39 Payer 1876, S. 634–651.
- 40 Verein 1874 (1), S. 470–501.
- 41 Payer 1876, S. 590–617.
- 42 Vgl. Brief von Weyprecht an Petermann in Berger/Besser/Krause 2008, S. 518.
- 43 Verein 1874, S. LXII, § 27.
- 44 Details siehe Arnold/Krause 1997.
- 45 Vgl. Krause 2001.
- 46 Zu den Tagebüchern, die Hegemann, Hildebrandt und Bade während der Reise führten, siehe Krause 1997a. Hier findet man auch weitere Angaben zu den Hintergründen und Umständen der deutschen Ostgrönlandexpedition von 1869/70. Hildebrandt hat nach der Expedition die Tochter des Industriellen Gruson (Magdeburg) geheiratet. Das Hochzeitsgeschenk des Schwiegervaters, ein »Haus« in der Fasanenstraße in Berlin, beherbergt heute das bekannte Literaturhaus.
- 47 Maury 1855. – Das Buch wurde unmittelbar nach seinem Erscheinen von Carl Boettger ins Deutsche übertragen (vgl. Krause 2010, S. 246; dort Weiteres zur Rezeptionsgeschichte des Werkes).
- 48 Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, dass das Grundsätzliche der Maury'schen Idee nicht neu war. Der Gedanke, durch Auswertung der Schiffstagebücher eine Systematik von Strom- und Windsystemen zu erkennen, lässt sich mindestens ab dem 17. Jahrhundert bei holländischen, englischen und später bei deutschen Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften nachweisen und lag im Prinzip auch der ersten Karte des Golfstromes von Benjamin Franklin (Kohl 1868, S. 109, 115ff.) zugrunde. Weiteres zu Maury und seinem Wirken in Krause 2010.
- 49 Der Hamburger »Staat« hatte sich bis dahin nicht an der Finanzierung der Seewarte beteiligt. Vgl. dazu Horn 1972, S. 69, wo ein vertrauliches Schreiben Mercks an Kirchenpauer vom 25.3.1873 wiedergegeben ist. – Man beachte, dass ab 1870 der größte Teil des Etats aus Bundes- bzw. später aus Reichsmitteln bestritten wurde. Zu Details siehe Horn 1972, S. 57, und Walle 1979, S. 392–443, wo die Entwicklung der Seewarte detailliert ausgeführt ist.
- 50 Wahlkreis Emden-Norden-Leer (Horn 1872, S. 60).
- 51 Vgl. Horn 1972, S. 63, wo aus einem Brief von Freedens an seine Ehefrau zitiert wird.
- 52 Ebd., S. 65.
- 53 Gegenüber dem Hamburger Senator und Bundesratsbevollmächtigten Gustav H. Kirchenpauer (1808–1887) soll Georg Neumayer am 19.3.1873 in Berlin geäußert haben, er hätte das Material für die Denkschrift geliefert (Horn 1972, S. 69).
- 54 Frühjahr 1872: [...] *Ja meine Geliebte im nächsten Frühjahr führe ich Dich heim. Es wird sich schon machen, es muß sich machen, ich halte das einsame Junggesellenleben länger nicht aus. Bereite Dich also immerhin darauf vor, damit Du fertig bist, mir im nächsten Frühjahr zu folgen. Wir müßten doch Pfingsten wahrhaftig einmal gründlich über unsere künftige Einrichtung reden und die Mittel berechnen, welche wir dazu aufzuwenden haben, ohne Schulden zu machen. Ostern kamen wir nicht dazu; man schwärmt so gern in der Liebe, wenn man mal einige Stunden zusammen ist und will diese reine Poesie des Lebens sich nicht stören lassen durch so prosaische Betrachtungen wie die Berechnung der Kosten einer häuslichen Einrichtung. Aber es kann doch nicht helfen, das Nest will auch gebaut sein, da man doch nicht in den Lüften leben und lieben kann. Nun sind Pfingsten allerdings nur 2 Tage und müssen wir daher nicht so verschwenderisch mit unserer Zeit umgehen, dann macht es sich schon. Du bedauerst mich, daß ich 2 mal meine Nachtruhe opfern muß, um Dich zu besuchen und nennst das dann ein theuer erkaufte Glück?? Meine liebe theure Amalie, da bist Du ganz gewaltig auf dem Holzwege. Wenn man sich jedes Glück so billig erkaufen könnte, dann wäre es außerordentlich leicht, durchs Leben zu kommen und man könnte furchtbar viel erreichen. Für einen gesunden Mann ist es doch wirklich die größte Kleinigkeit, eine Nacht Eisenbahn fahren und mal nicht ins Bett zu kommen. Wie manche Nacht habe ich schon in Sturm und Wetter gestanden auf dem Deck meines Schiffes, wo man es bei weitem nicht so bequem hatte, wie im Eisenbahnwaggon und nachher wahrlich nicht im Arm der Geliebten ausruhen konnte! Nein, meine Liebe, darüber brauchst Du Dir keine grauen Haare*

wachsen zu lassen, die Bagatelle ist nicht der Rede werth; das einzig unangenehme ist, daß wir eben nicht länger zusammen sein können. Darin müssen wir uns finden und damit trösten, daß wir diesen Sommer zu irgend einer Zeit mal wieder etwas länger zusammen sein können. [...]

- 55 Zu Koldeweys Ehefrau Amalie Henriette Hennings aus Bücken (1844–1902): Vater: Heinrich Hennings, Kaufmann und Inhaber einer Buchbinderei aus Bremen; Mutter: Anna Henriette Peine. Amalies Bruder Friedrich Hennings war ein durchaus bekannter und renommierter Kunstmaler. Es ist anzunehmen, dass sich ein Teil seiner Bilder ermitteln lässt. Der jüngere Bruder Adolf Hennings arbeitete in der Textilbranche als Kaufmann in Hamburg und war häufig Gegenstand der Korrespondenz.
- 56 Brief vom 15. Februar 1872 an Amalie Hennings, S. 6.
- 57 Siehe hierzu Krause 1992, S. 213 und S. 223, Fußnote 12–11.
- 58 Das ursprüngliche Dienstgebäude ist noch erhalten. Es ist Teil des heutigen Hotels Hafen Hamburg, unmittelbar neben dem Gebäude der Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in der Bernhard-Nocht-Straße 78 gelegen. – Das BSH ist über die Zwischenstufe Deutsches Hydrographisches Institut die Nachfolgeorganisation der Deutschen Seewarte. Der berühmte Neubau der Seewarte, Einweihung 14.9.1881, lag auf dem Stintfang, in einer Grünanlage am westlichen Ende der ehemaligen Hamburger Stadtbefestigung mit einem wunderbaren Blick über den Hamburger Hafen. Das Gebäude erhielt während des Zweiten Weltkriegs schwere Bombentreffer und wurde abgerissen.
- 59 Man beachte betreffend Verein 1874 (1), dass sowohl die *Vorbemerkungen des Herausgebers* (unterzeichnet von A.G. Mosle und G. Albrecht) als auch das *Vorwort der Redaktion* (unterzeichnet von Dr. G. Hartlaub und Dr. M. Lindeman) das Datum Dezember 1872 tragen, während Koldeweys Schlusswort aus dem Oktober 1873 stammt. Diese Diskrepanz ist mit der Herausgabe verschiedener Auflagen zu erklären, die aber nicht gekennzeichnet sind. Das Koldewey'sche Schlusswort befindet sich jedenfalls in der zweibändigen Auflage von 1874 – Verein 1874 – aus der im vorliegenden Fall ausschließlich zitiert wird.
- 60 Wenn hier der Begriff »deutsch« im Zusammenhang mit Petermann auftaucht, so sollte man daran erinnern, dass Petermann grundsätzlich international dachte oder, besser ausgedrückt, viel weniger »patriotisch« bzw. weitaus internationaler als viele seiner Zeitgenossen, die eine »deutsche« Expedition durchaus als Vehikel zur Demonstration »nationaler Größe« sahen. Petermann ging es in erster Linie um die Sache, d.h. jedenfalls so lange, wie seine Zeitschrift auf eine möglichst exklusive Berichterstattung im Zusammenhang mit entsprechenden Expeditionen zurückgreifen konnte. Später, nach 1866, verstärkten sich seine patriotischen Sentenzen und er begrüßte es, wenn er deutsche Namen in die neuen Karten eintragen konnte.
- 61 Vgl. dazu verschiedene Stellen in Berger/Besser/Krause 2008.
- 62 Das Landwasser, sogenannte Küstenpolynien, werden um Grönland wiederkehrend beobachtet. Sie sind die Folge tendenziell auftretender katabatischer Windereignisse.
- 63 In den Petermann'schen Instruktionen zur ersten Nordpolarexpedition ist die Kernaussage: Zweck und Ziel der Reise ist die Erforschung und Entdeckung der arktischen Zentralregion ab 75° N auf der Basis der grönländischen Küste. Ein Ausweichen an der grönländischen Küste nach Süden wird vehement ausgeschlossen, aber für den Fall, dass die Küste (anfangs) nicht erreicht werden kann, wird immerhin die Erforschung und Aufnahme des Gillis-Lands östlich von Spitzbergen eingeräumt (PGM 1868, S. 214). – In den Instruktionen zur 2. Expedition wird das Ziel derselben praktisch unverändert formuliert. Unter anderem heißt es (Verein 1874, § 4, S. LI): *Die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition wird daher Ostgrönland zur Basis ihrer Operationen machen.* Die Möglichkeit, dass die Ostgrönlandküste nicht erreicht wird, existiert für Petermann 1869 nicht mehr: Wenn sie denn nicht bei 74°30' N zu erreichen ist, dann irgendwo zwischen 70° und 79° N (zu Details vgl. §§ 1–10).
- 64 Vgl. Krause 1992, S. A60.
- 65 Der Begriff »Polarfrage« findet sich in der gesamten deutschsprachigen Literatur des 19. Jahrhunderts und wird speziell von Petermann häufig verwendet. Bezogen auf den Nordpol verband er damit die Frage nach der Geographie des arktischen Beckens samt ihren Eisverhältnissen (vgl. das Petermann'sche Vorwort in Koldewey 1871). Koldewey hat den Begriff offenbar umfassender interpretiert. Für ihn waren die Erfassung und Interpretation von Daten zur Meteorologie, Ozeanographie und Geomagnetik Teile der »Polarfrage«.
- 66 Vgl. hierzu auch den folgenden Abschnitt.
- 67 Brief Koldeweys an Hennings vom 26. Mai, Kopie im Archiv des AWI. Die Tatsache, dass die Herren sich zum Bier treffen, stützt die oben geäußerte Ansicht, dass Payer und Koldewey ursprünglich gut miteinander ausgekommen sind.
- 68 Hierzu und zu den folgende Angaben vgl. PGM 1871, S. 457–463; den Sonderdruck der geographischen Gesellschaft in Wien: Die Polar-Expedition von Weyprecht und Payer im Jahre 1871. Wien 1872; Payer 1876, S. 659–696 (*Die Fahrt des Isbjörni*); Berger/Besser/Krause 2008.
- 69 Die treibende Kraft hinter dieser Aktion war der legendäre Admiral Wilhelm von Tegetthoff (1827–1871). Nach dessen überraschendem Tod wurden die Planungen für eine österreichische Antarktiskampagne eingestellt.

- 70 Text siehe PGM 1871, S. 423.
- 71 Vgl. Hansa 1871, S. 192–194.
- 72 Vgl. Sonder-Abdruck aus den Mittheilungen der geographischen Gesellschaft, Wien 1872. – Dieser Versuch Weyprechts, die Eisbedeckung des Arktischen Ozeans zu erfassen, war grundsätzlich verdienstvoll, aber spekulativ. Der erste Versuch, die Eisbedeckung des Arktischen Ozeans analytisch zu beschreiben und mit Hilfe von Daten zu berechnen, stammt von Carl Børgen: Über die Größe der Eisbedeckung im Polarmeer. In: Verein 1874 (2), S. 684–701.
- 73 Zusätzlich wurde die schon erwähnte ISBJØRN von dem Förderer der Expedition Graf Hans Wilczek (1837–1922) gechartert und entsprechend der Weyprecht'schen Planung bis Nowaja Semlja als Begleitschiff für die TEGETTHOFF eingesetzt.
- 74 Ein Photo der 24 Expeditionsmitglieder wurde kürzlich vom DSM erworben.
- 75 Der vollständige Wortlaut des Koldewey'schen Planes vom 25. Oktober 1871 in Krause 1992, S. A61–A63.
- 76 Bericht der Kommission zur Begutachtung von Fragen der Polarforschung, Berlin, 12. Oktober 1875. Dieser Bericht wurde nie publiziert, ist aber in gedruckter Fassung an die Mitglieder der Bundesratskommission verteilt worden. Die Antragsteller, Lindeman et al., haben indes nie ein Exemplar davon erhalten.
- 77 Vgl. dazu auch Krause 2008 und den Aufsatz zu Weyprecht in Berger/Besser/Krause 2008: Carl Weyprecht (1838–1881). Initiator der internationalen Polarforschung.
- 78 Viele Details hierzu in Horn 1972.
- 79 Als Hydrograph der Admiralität und wissenschaftlicher Leiter der Sektion Hydrographie.
- 80 Das Erscheinen der Zeitschrift stand offensichtlich im Zusammenhang mit dem Eintreten Neumayers in das Hydrographische Büro der Kaiserlichen Admiralität. Das erste Heft erschien am 11. Januar 1873 ohne irgendeine Vorrede. Die letzte Nummer mit dem Gründungstitel war die Nummer 6 vom 27. März 1875. Die Zeitschriftennummern wurden fortgeführt, Daten der Herausgabe jedoch nicht mehr aufgeführt. Der Titel der Zeitschrift lautet ab Nr. 7/8: »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie« und, man beachte den geänderten Zusatz, »Organ des Hydrographischen Bureaus und der Deutschen Seewarte herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität«.
- 81 Der Venusdurchgang – aus irdischer Perspektive das Vorbeiziehen der Venus vor der Sonnenscheibe – kann, darauf hat 1716 zuerst Edmond Halley (1656–1742) aufmerksam gemacht, zur Berechnung der Distanz zwischen Erde und Sonne verwendet werden, wenn dieses Ereignis von mindestens zwei in meridionaler Richtung möglichst weit voneinander entfernten Orten beobachtet werden kann, d.h. es sind zu diesem Zweck hohe Nord- bzw. Südbreiten als Beobachtungsorte zu wählen. Man beachte, dass die Messkampagne im Dezember 1874 unter der Leitung von Koldeweys Freund Børgen stand.
- 82 Neumayer war als wissenschaftlicher Leiter der von Admiral Tegetthoff geplanten österreichischen Antarktiskampagne vorgesehen und stand nach Tegetthoffs Tod – ganz ähnlich wie die Herren Weyprecht und Payer – im Frühjahr 1871 plötzlich ohne Perspektive da.
- 83 Im Juni 1865 hatte Otto Volger (1822–1897), der Bewahrer des Goethehauses und Gründer des Freien Deutschen Hochstifts, zu einer Geographenversammlung in Frankfurt eingeladen (0. Deutscher Geographentag).
- 84 Vgl. Horn 1972, S. 62.
- 85 Eine Liste der Expeditionen, die mit Dicksons Hilfe zustande kamen, in Liljequist 1993, S. 63.
- 86 Die Zahl ist ein ungefährender Wert und berücksichtigt nicht die Mitarbeiter der vielen Außenstellen.
- 87 Ein weiterer Protagonist der klassischen Segelschiffahrt an der Seewarte war L.E. Dinklage, der bedeutende Teile der Segelhandbücher bearbeitet hat. Über den Zusammenhang zwischen der Tätigkeit der Seewarte und den Reisezeiten vgl. Walle 1979. Inwieweit die Arbeiten der Seewarte damit im Zusammenhang stehen, dass sich in Deutschland die Entwicklung stählerner Großsegler, die kostendeckend mit Klippergeschwindigkeit die Weltmeere durchpflügten, entgegen dem allgemeinen Trend fortsetzte, müsste gesondert betrachtet werden.
- 88 Das gesamte Bild abgedruckt in DSA 24, 2001, S. 208. Dort ist das Aufnahmedatum zu korrigieren und die Angabe Koeppen betreffend zu streichen.
- 89 Vgl. Nachruf auf Koldewey in den Annalen der Hydrographie 1908, S. 240.

Carl Koldewey (1837–1908) – Arctic Explorer and Shipping Expert: Remarks on His Biography and His Role in the Development of Oceanography and Arctic Exploration

Summary

In the 1860s, the geographer and publisher August Petermann began agitating in Germany for an expedition to the North Pole. Having overcome any number of difficulties, he was finally able to initiate the first polar journey in 1868. The man slated to carry out his plans was the physics student and captain Carl Koldewey who – thirty-two years old at the time – devoted himself to the task with great enthusiasm and persistence. However, he did not succeed in attaining the ambitious geographic goals.

The following year, an incomparably better equipped expedition left Bremerhaven on two ships, heading for East Greenland. One of the vessels was crushed by the ice of the East Greenland Current, but with the *GERMANIA* Koldewey reached the intended coast, where – in 1869/70 – significant geographical investigations as well as a number of other scientific inquiries were carried out. This expedition, which was exemplary from the logistical as well as the scientific point of view, would have served as a basis for further work in the region.

Koldewey then set his sights on international cooperation, which was only realized, however, ten years later. From 1875 onwards, he was senior official of the Reichinstitut Deutsche Seewarte (German hydrographic office), where he enjoyed international acclaim as a compass expert until his retirement in 1903.

Carl Koldewey (1837–1908) – chercheur polaire et expert en navigation. Anmerkungen sur sa biographie et son rôle dans l'essor de la recherche océanographique et polaire

Résumé

Dans les années 1860, le géographe et éditeur August Petermann commença en Allemagne à se préoccuper d'une expédition au pôle Nord. En 1868, après avoir surmonté de nombreuses difficultés, il put initier une première expédition polaire. L'homme qui devait exécuter ses plans était l'étudiant en physique et capitaine, alors âgé de 32 ans, Carl Koldewey, qui se consacra à la mission avec beaucoup d'élan et de logique. Cependant, il ne lui fut pas possible de réaliser les ambitieux objectifs géographiques.

L'année suivante, une expédition bien mieux équipée avec deux navires, quitta Bremerhaven en direction du Groenland oriental. Tandis que l'un d'eux fut broyé dans les glaces du courant du Groenland de l'Est, Koldewey atteignit sur le *GERMANIA* la côte prévue, sur laquelle en 1869–1870, outre des explorations géographiques importantes, d'autres analyses scientifiques furent effectuées. Cette expédition, qui avait caractère de modèle autant sur le plan logistique que scientifique, aurait été une base pour d'autres travaux menés dans cette région.

Au cours de ses planifications ultérieures, Koldewey se concentra tout particulièrement sur une collaboration internationale. Toutefois, celle-ci ne put voir le jour que dix ans plus tard. À partir de 1875, devenu fonctionnaire, Koldewey fut promu directeur de l'Institut impérial de l'Observatoire maritime allemand, où, jusqu'à sa retraite en 1903, il jouit d'une réputation internationale, et spécialement en tant qu'expert de compas.