

Die 2. Deutsche Nordpolarexpedition 1869/70

Die Abreise der 2. Deutschen Nordpolarexpedition aus Bremerhaven.

Unter allen Hansestädten wurde nach 1860 Bremen zum wichtigsten Hafen für die Ausrüstung und den Start von Schiffen die ihr Ziel in den Polarregionen hatten.

Die Ausrichtung der 2. Deutschen Nordpolarexpedition geht zurück auf ein Bremer Komitee (Gründung April 1869), das als „Polarverein“ in die Geschichte einging. Bis es zu der Bildung dieses Komitees kam, sowie über die Hintergründe der vielen Schwierigkeiten, verschiedenen Sichtweisen der Förderer und Propagandisten, Eifersüchteleien, Rückzüge und doch erfolgreiche weitere Planungen die schließlich in der Verabschiedung zweier Schiffe am 15. Juni im Hafen von Bremerhaven gipfelten, darüber berichtet R.A. Krause in seinem grundlegenden Standartwerk „Zweihundert Tage im Packeis“ auf 17 Seiten. Krause fasst zusammen: „Die Aktivitäten zur Vorbereitung der 2. DNPE sind von einer verwirrenden Komplexität. Der Grund dafür ist letztlich, das über deren Finanzierung lange keine Klarheit bestand. Aber auch jetzt (Anfang März 1869) nahmen die Schwierigkeiten noch kein Ende, denn die logistischen Probleme gerieten jetzt in das Schussfeld der Öffentlichkeit. Letztlich scheint es fast an ein Wunder zu grenzen, das die Expedition doch zustande kam“

Die Namen die damit verbunden sind, sind neben Karl Koldewey dem Kapitän des Expeditionsschiffes der 1. Deutschen Nordpolarexpedition „Grönland“, die von Bremer Schiffsreedern Albert Rosenthal, Moritz Lindemann und H.H. Meier sowie immer wieder der Name des großen Kartographen, Planers und Theoretikers August Petermann.

Zwischen Oktober 1868 und Mai 1869 wechselten die beteiligten Personen eine Vielzahl von Telegrammen und Briefen mit Ausarbeitungen, Plänen und Einschätzungen, trafen sich zu Sitzungen und Aussprachen, hielten Vorträge in ganz Deutschland und riefen zur Bildung von örtlichen Komitees und finanziellen Sammlungen auf. Inhalt der verschiedenen Vorstellungen waren neben den Kosten auch immer wieder die Anzahl der auszusendenden Schiffe, die wissenschaftlichen Teilnehmer, die Routenführung sowie das be-

absichtigte Expeditionsgebiet. Besonders Koldewey bestand von Anfang an auf der alleinigen Entscheidungsgewalt in allen Fragen der Expedition.

Schon früh war als eigentliches Expeditionsziel die bisher unerforschte Küste von Nordostgrönland und das Absetzen einer Landexpedition mit dem Auftrag dort weiter nach Norden vorzudringen ins Auge gefasst. Ab März 1869 kristallisierte sich heraus, dass ein kleinerer Schraubendampfer auf der Bremer Tecklenborg-Werft mit Namen „Germania“ neu gebaut werden sollte und ab Anfang Mai war beschlossen, dass ein zweites Schiff, die 1864 gebaute preußische Schonerbrigg „Fulton“ angekauft werden würde. Diese wurde teilweise umgebaut und verstärkt und unter dem Namen „Hansa“ neu eingetragen.

Ende Mai 1869 geben König Wilhelm von Preußen sowie Bismarck, Graf Moltke und viele andere „hohe Persönlichkeiten“ ihr Zusage bei der Verabschiedung der Schiffe in Bremerhaven zugegen zu sein.

Wilhelm Bade, später als Organisator und Kapitän von Touristenkreuzfahrten bekannt geworden, war 2. Offizier auf der „Hansa“. In seinem Tagebuch schildert er die Verabschiedung durch die hohen Persönlichkeiten und die „große Menschenmenge die sich am ganzen Tag um die Schiffe drängte“ am 15. Juni 1869 im Vorhafen von Bremerhaven mit Laub- und Flaggenschmuck, bei schönem Wetter, enthusiastischer Stimmung, feierlichen Ansprachen, Musik und vielen Hurrarufen. A. Petermann war zur Verabschiedung der Expedition nicht erschienen.

Karl Koldewey hat 1869 die Wiedergabe eines Planes verfasst und 50 Exemplare davon gedruckt. Dieser Plan nennt Einzelheiten zur Ausrüstung und Bemannung der Schiffe „Germania“ und „Grönland“ (zu dieser Zeit war noch das Schiff der 1. DNP als Begleitschiff vorgesehen) sowie eine Kostenaufstellung. In den Punkten 1 und 2 geht Koldewey intensiv auf den Zweck und das Ziel der Expedition ein. (Sammlung Nicklas)

Das was wir heute als Polarpost bezeichnen würden, war extra Gegenstand des § 30 der Instruktion die zwischen A. Petermann und den Mitgliedern der Expedition vereinbart wurde. Dort heißt es: „Es ist ferner den beiden Kapitänen, den sechs Gelehrten und denjenigen

von den vier Steuerleuten, die sich von gutem Eifer und Geist beseelt zeigen, freigestellt, bei solchen Gelegenheiten (falls eine Schiffsbegegnung stattfindet oder eine Ansiedlung angelaufen wird) Mitteilungen jeder Art an ihre Freunde daheim zu machen. Dagegen verpflichten sie sich, sich während der Dauer der Expedition jeder einseitigen menschlicherweise persönlich gefärbten Mitteilung zu enthalten. Die übrigen Seeleute können bloß unter spezieller Erlaubnis Kapitän Koldewey`s briefliche Mitteilungen senden“. Die ursprüngliche von A. Petermann vorgesehene Version des § 30 sah eine Versendung von offiziellen Nachrichten nur über ihn vor. (aus: Reinhard A. Krause, „Zweihundert Tage im Packeis“, Band 46 der Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven 1997, „Zweihundert Tage im Packeis“, S.10, Petermanns Geographische Mitteilungen, 16. Band, 1870, S.270)



Der von der Arbeitsgemeinschaft Polarphilatelie e.V. und dem Polarpostsammlerverein Bielefeld e.V. gemeinsam initiierte Sonderstempel (Abb.) zeigt im Vordergrund die „Hansa“ und im Hintergrund die „Germania“ bei den Feierlichkeiten der Abreise. Gestaltet wurde er von unserem

Sammlerfreund H.W. Helfenbein, Maintal, nach einem Holzschnitt in der Leipziger Illustrierte von 1869. Zur Gravur vorbereitet und weiterentwickelt wurde er von H.J. Wolff, Berlin.

Karl Koldewey, 1837 geboren, hatte im Jahr 2008 seinen 100. Todestag. Er begann 1853 seine seemännische Ausbildung und begann 1866 nach fünf Jahren Seefahrtszeit als Steuermann ein Studium in Hannover und Göttingen, wo er die Fächer Mathematik, Physik und Astronomie belegte. 1868 leitete er die 1. Nordpolarexpedition und 1869/70 die 2. Deutsche Nordpolarexpedition. Im Anschluss daran bearbeitete er erzählende und wissenschaftliche Publikationen zu den Expeditionen. Zwischen 1871 und 1905 arbeitete Koldewey an der Deutschen Seewarte in Hamburg.

Siegfried Nicklas