

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG386: Der Wettlauf zum Nordpol

Hallo und herzlich willkommen bei Geschichten aus der Geschichte.

Mein Name ist Richard und mein Name ist Daniel.

Ja und wir sind zwei Historiker, die sich Woche für Woche eine Geschichte aus der Geschichte erzählen, immer abwechselnd und immer so, dass der eine nie weiß, was der andere ihm erzählen wird.

So ist es.

Ja Daniel, wir sind angekommen bei Folge 386, 386 erinnerst du dich noch über was wir in der Folge 385 sprach?

Oh ja, du hast mir erklärt, wie man poschierte Eier macht und von ersten Restaurant und vom ersten Sternekoch in den USA erzählt.

Der Sternekoch ist fast ein bisschen zu viel gesagt, Star Koch.

Star Koch.

Also Star Koch im Sinn von Celebrity, weil die Sterne hat es ja noch nicht gegeben.

Aber ja, den Rannhofer oder Ron Aufe oder, wenn man nicht rausgesucht wird, tatsächlich heißt er.

Schöne Folge, Richard.

Und hast du inzwischen auch mal wieder Eck Benedikts gemacht?

Ja in der Zwischenzeit keine, das ist ja auch noch nicht so lange her, ich muss ja auch andere Dinge machen.

Gibt es Feedback, Richard, irgendwas, was du noch voranstellen willst?

Also was mir aufgefallen ist, es kam die Meldung, dass die Begeisterung fürs Kochen bei dir in dieser Folge zu hören war.

Sehr gut.

Ja, ich mag halt essen gern.

Also er ist ja lieber, als sie kocht, weil sie nicht so gut kocht, aber grundsätzlich kulinarik, das ist einfach gut.

Eine interessante Sache noch hat mir jemand, beziehungsweise uns auf Mastoton geschrieben, er oder sie schreibt, dass es in der New York Public Library, beziehungsweise online bei der New York Public Library gibt es eine riesige Sammlung historischer Speisekarten.

Das heißt, man kann sich dann auch anschauen, wie diese Speisekarte im Dementikus angeschaut hat.

Hoffe ich, glaube ich, bin mir nicht ganz sicher, weil als sie versucht hat, das auch zu rufen.

Man hat die Seite nicht richtig klaren, vielleicht weil sie überlastet waren, aber auf jeden Fall das gibt es.

Und das ist auch sehr spannend.

Ich mag ja auch sehr gern immer so diese Einblicke in der Lebenswelt und das zeigt sich natürlich mit so Menüs, beziehungsweise mit so Speisekarten, sehr gut.

Mich interessiert ihr dann auch beim Dementikus die Weinkarte, die wahrscheinlich so ein Telefonbuch

war mit diesen 16.000 Weinen.

Ja, ich bin mir gerne ganz sicher, weil ich es nicht ganz durchgelesen habe, aber im Epicurean ist auch viel über Wein drin, also da erklärt er auch genau, wie das funktioniert und wie man Wein, also es war ein bisschen ein Someliergei, das ist auch drin.

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG386: Der Wettlauf zum Nordpol

Ich weiß gar nicht, ob sie da auch dann über die unterschiedlichen Weine, die sie angeboten haben, schreiben.

Die 16.000 Weine, die haben es schon in sich, die haben dich nachhaltig beeindruckt.

Ja, also aufgrund der Schienenmenge, jetzt nicht geschmacklich, aber verstehe ich schon.

Gut, dann würde ich sagen, nachdem wir hier jetzt ausführlichst Feedback besprochen haben, zu meiner Folge, solltest du deinen Part dieser Folge übernehmen, nämlich eine Geschichte zu erzählen.

Ja, dann lehne ich mal zurück, Richard.

Am 8. Juli 1879 starten 33 Seeleute unter der Führung von George W. D. Long in San Francisco zu einer Expedition.

Auf der USS Scharnett wollen sie zu Nordpol vordringen, was zu diesem Zeitpunkt noch niemandem gelungen ist.

Und zwar ist D. Long davon überzeugt, dass es Nordpolar mehr eisfrei ist.

So, umgeben von Eis, von dem gefürchteten Packeis, von dem schon viele Schiffe ja zerquetscht wurden, aber dass es warme Strömungen gibt wie den Golfstrom, die dafür sorgen, dass es in Nordpolar mehr selber kein Eis gibt.

Man muss halt nur den Eingang finden, der vom Packeis versperrt wird oder halt eben den Packeiskürtel irgendwie durchbrechen.

Der Plan ist, sie wollen vom Pazifischen Ozean durch die Beringstraße und gehen davon aus, dass da der Kuroshio oder Japanstrom so eine Art Schneiseschläge durch das Eis und sie ins eisfrei Nordpolar mehr führt, wo sie dann weiterfahren können zum Nordpol.

Es stellt sich nicht nur als falsch heraus, sondern auch als fatal.

Also bereits im September werden sie vom Eis eingeschlossen, sie driften zwei Jahre lang umher, bis die Scharnett schließlich von den Eismassen zerdrückt wird und vor der Sibirischen Küste untergeht.

Beim Versuch des Festland zu Fuß bzw. dann mit Booten zu erreichen, werden sie durch einen Sturm getrennt, ein Teil von ihnen erreicht zwar dann das Lena Delta, aber viele verhungern oder erfrieren dort, bevor sie schließlich gerettet werden, also bevor einige von ihnen schließlich gerettet werden.

Unter anderem stirbt auch der Expeditionsleiter George D. Long, von den 33 Expeditionsteilnehmern

kehren nur 13 lebend in die USA zurück.

Und damit ist jetzt 1881 die Theorie vom eisfreien Nordpolar mehr endgültig vom Tisch.

Einer der Überlebenden schreibt später über die Expedition, er bittert, verfluchten wir Peter Mann und all seine Werke, die uns in die Irre geführt hatten.

Und mit Peter Mann ist August Peter Mann gemeint, einer der bekanntesten Kartografen seiner Zeit, der mit Peter Manns geografischen Mitteilungen eine der wichtigsten Fachzeitschriften für die Geografie rausgegeben hat und der als glühender Verfechter der Theorie vom eisfreien Nordpolar mehr zahlreiche Expeditionen ins Packeis angeregt hat.

Die letzte davon war die mit D. Long auf der USS Scharnett.

Richard, nach dieser langen Einleitung, wir sprechen heute über den Nordpol.

Ich habe gedacht, das war schon die ganze Geschichte.

Ich habe gedacht, kurz und bündig.

Das war es für diese Woche.

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG386: Der Wettlauf zum Nordpol

Richard, wir sprechen heute über den Nordpol und wir sprechen über den Mann, der zwar nie nördlicher als Schottland gekommen ist, aber für einige Zeit eine zentrale Figur beim Wettlauf zum Nordpol war, dann aber in Vergessenheit geraten ist.

Sagt dir der Name August Peter Mann was?

Nein.

Er ist vorrangend.

Denn um ihn wird es heute gehen und den langen und nicht-eisfreien Weg zum Nordpol.

Peter Mann ist nie im Gegensatz zu den Polarforschern, die den Eingang zum eisfreien Nordpolar mehr

gesucht haben, mit dem Schiff im Packers eingefroren.

Er bevorzugt, wir sagen, das Reisen auf Papier.

Er zettelt vor allem einige Expeditionen an und inspiriert sich dann mit dieser Idee, dass sie den Nordpol einfach mit dem Schiff erreichen können.

Und am Anfang von Peter Manns Polartraum steht eine der prägendsten Arktes Expeditionen überhaupt.

Eine Expedition, über die du schon vor längerer Zeit eine Folge gemacht hast.

Hast du eine Idee, was ich mein?

Franklin Expedition.

Richtig.

Die Franklin Expedition, das war Folge 126 für immer im Eis.

Geleitet wurde die Forschungsreise von Sir John Franklin, 1845 ist sie gestartet, um die Nordwestpassage erstmals zu befahren.

Vor der sich die Briten unter anderem ein Handelsvorteil erhofft haben, weil das ein kürzerer Seeweg

nach Asien ist.

Weil es einmal um den afrikanischen Kontinent rumzufahren, weil den Suezkanal gab es zu dem Zeitpunkt ja auch noch nicht.

Allerdings, die Forschungsreise endet in einer völligen Katastrophe, keiner der Teilnehmer überlebt.

Inzwischen sind ja beide Schiffe, mit denen sie unterwegs waren, gefunden worden, also die Terror und die Aerobus.

Es gibt, habe ich neulich gelesen, man kann die Kreuzfahrt machen zu den Unglücksorten, sondern auch den Schiffen zu Terror und Aerobus.

Hm, Macabre.

Hm, absolut.

Jedenfalls, was ja so das lange Jahre unklar war, was bei dieser Forschungsreise wirklich passiert ist.

Von Jahr zu Jahr, in dem sie keine Lebenszeichen der Franklin Expedition bekommen haben, schwindet

ja die Hoffnung, dass sie wieder zurückkehren werden.

Hm.

Und nach einigen Jahren werden ja unglaublich viele Rettungsmissionen losgeschickt, aber alle erst mal ohne Erfolg, also die finden keine Spur von Franklin.

Und da beteiligt sich jetzt ein deutscher Kartograph, der in London lebt und ein recht

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG386: Der Wettlauf zum Nordpol

umtriebigen Mitglied der Royal Geographical Society ist, an der Suche, in dem er ein Memorandum verfasst, dass er es in sich hat.

Okay.

Der Kartograph ist August Petermann und er behauptet, zu wissen, wo sich Franklin aufhält, seine sorgfältigen Berechnungen hätten nämlich ergeben, dass der mit den beiden Schiffen ins offene Polar mehr gefahren ist.

Und um ihn zu finden, müsste man einfach nur zum Nordpolverfahren.

Mit einem Dampfer hält er die Fahrt von der Nordseeküste bis zum Nordpol in zehn Tagen vermachbar.

Hm.

Und damit sorgt Petermann in den nächsten Jahrzehnten für einen Kurswechsel.

Die letzten Jahrzehnte haben sich die Royal Navy und die Polarforscher ja vor allem auf die Nordwestpassage konzentriert.

Da gab es einige Versuche, also auch schon vor Franklin, John Ross zum Beispiel, der auf seiner zweiten Arktis Expedition 1829 mit seiner Mannschaft viermal überwintert hat im Eis.

Ross unternimmt dann übrigens auch seine dritte Arktisreise 1850 und das ist eine der vielen Rettungsmissionen auf der Suche nach der verschollenen Franklin Expedition.

Und Petermann sagt jetzt, naja, viel interessanter ist die Nordwestpassage, ist doch eigentlich der Nordpol, also die Nordpassage.

Und wie kommt Petermann ein deutscher Kartograph dazu, so einen Vorschlag bei der Royal Geographical

Society einzubringen?

Und ich würde sagen, wir schauen uns dafür mal den Lebensweg von Petermann genauer.

Petermann ist geboren 1822 in Bleiche-Rode im heutigen Thüringen und arbeitet als Kartograf, also er hat Karten gezeichnet für Atlanten zum Beispiel und war auch ausgebildet als Kupferstecher und Litograph.

Das sind beides Techniken, mit denen er mal Druckvorlagen hergestellt hat, also das Kupferstechen ist älter, ist auch aufwendiger.

Dafür musste man eine Handzeichnung Spiegelverkehrt in eine Kupferplatte stechen und das war dann

in die Druckvorlage.

Bei der Litographie war es ein bisschen einfacher, da war es so ein Stein, der mit einer ätzenden Flüssigkeit behandelt wurde und dann eben diese Druckvorlage erzeugt hat.

Und da fragt sich wahrscheinlich, wie verschlägt es diesen Petermann aus Thüringen jetzt nach London?

Und Petermann soll eigentlich Theologie studieren, aber er hat schon als Kind begeistert Karten gezeichnet, also insbesondere haben ihn die Reiseberichte von Alexander von Humboldt sehr fasziniert.

Natürlich.

Da hält jedes Jungen.

Humboldt war eine der bekanntesten Persönlichkeiten dieser Zeit und seine Reiseberichte hat Petermann

auch verschlungen.

Und hier hat Petermann auch dann inspiriert, selber Karten zu zeichnen und sein Vater verschafft ihm dann eine Ausbildung in einer neu gegründeten geografischen Kunstschule in Potsdam. Und sie wird geleitet von Heinrich Berghaus und Berghaus ist einer der führenden Kategorien seiner Zeit.

Er hat auch Kontakt zu Humboldt und zeichnet auch für Humboldt oft Karten für seine Bücher. Und so zieht Petermann also jetzt 1839 nach Potsdam und ist dort einer der ersten und besten Schüler von Berghaus und Berghaus wird auch seinen Mentor.

Und was ich in der Vorbereitung gelernt habe und was ich sehr spannend fand, es ist eine Zeit, erste Hälfte des 19.

Jahrhunderts, in der Kartenzeichner sehr gefragt sind.

Also zum einen natürlich, weil viel Land vermessen wird, unter anderem wegen den Eisenbahnen, die gerade gebaut werden oder für die jene Menge Schienen verlegt werden.

Vor allem aber konnte man jetzt mit Atlanten auch gut Geld verdienen und dessen lag daran, dass es jetzt überhaupt einen Markt dafür gab.

Weil vorher existierte nämlich ein Verkaufsverbot für Karten.

Und dieses Verkaufsverbot hat Friedrich der Große erst 1783 aufgehoben.

Vorher waren Karten vor allem was fürs Militär.

Wieso gab es ein Verkaufsverbot?

Naja es schien wohl so als militärisches Wissen so wichtig, dass man das nicht in die breite Öffentlichkeit geben wollte.

Interessant.

Geheimwissenkarten.

Absolut und das löst sich jetzt auf in diesen Jahren, also ab 1883 wird das Verkaufsverbot für Karten aufgehoben und so kommen jetzt ab 1800 immer mehr Atlanten auf den Markt.

Und Berghaus, der die geografische Kunststule in Potsdam leitet, der soll für Preußen zum Beispiel einen Schulatlas rausgeben.

Und so lernt Peter Mann jetzt also das Kartenzeichnen bei Berghaus und lernt auch persönlich den Humboldt kennen, darf nämlich auch eine Karte für eines seiner Bücher beisteuern.

Allerdings wird dann sein Vorname falsch genannt, also steht dann C-Punkt Peter Mann, aber es ist tatsächlich eher gemeint.

Sind dann egal.

Ja, ja, ja, für meinen Helden hier Karten.

Ist aber auch typisch, oder?

So, dazu lieferer, ja, da schaut man nicht so genau drauf.

Das stimmt.

Allerdings er wird später noch Briefkontakt zu Humboldt haben und Humboldt wird ihn auch ein bisschen fördern.

Sehr gut.

Und die Ausbildung abzuschließen, geht Peter Mann jetzt 1845 nach Schottland und das ist übrigens ja auch genau das Jahr, in dem die Franklin Expedition startet und dort jetzt in Edinburgh arbeitet er für einen großen renommierten Verlag, der Karten herausgegeben hat und ist da zum Beispiel auch viel in den Highlines unterwegs, um die Gegend zu vermessen.

Ah, schön.

Weiter nach Norden übrigens wird er es in seinem Leben nicht mehr schaffen, obwohl

es sich jetzt sehr bald sehr viel mit der Arktis beschäftigen wird.

Er bleibt zwei Jahre in Schottland, aber gerät dann wahrscheinlich in Streit mit seinem Arbeitgeber. Die Umstände sind nicht ganz klar, aber 1847 schlägt Peter Mann in London auf und ist begeistert.

Er bezeichnet die Stadt als den Zentralpunkt geografischen Wissens und beschließt dort zu bleiben und nicht nach Deutschland zurückzugehen.

Hm.

Was ein Lehrer den Berghaus in Potsdam ziemlich enttäuscht, weil er eigentlich mit seinem besten Schüler als Mitarbeiter plant, aber für Peter Mann war diese Weltstadt London einfach zu verlockend.

Er war jung und ehrgeizig und London war ein Ort, wo man als Kartograph sich jetzt auch eine Karriere aufbauen konnte, weil es eben auch das Zentrum der englischen Druckindustrie war.

Hm.

Er baut sich dann auch gleich ein gutes Netzwerk auf, indem er eben regelmäßig bei der Royal Geographical Society auftaucht und dort mitdiskutiert, er verkauft seine ersten Karten, spezialisiert sich, das finde ich auch sehr interessant, auf Darstellungen von geografischen Verteilungen.

Er macht zum Beispiel eine Karte, auf der er die Bevölkerungsdichte der britischen Inseln sichtbar macht, arbeitet dazu mit Schattierungstechniken.

Und für diese Karte bekommt er dann übrigens auch Post von Humboldt persönlich, der ihm zur gelungenen Umsetzung gratuliert und Humboldt schreibt dann, dass er diese Gratulation auch gerne mitschicken darf, wenn er sich irgendwo bewirbt.

Also Humboldt weiß schon um seinen Ruhm.

Ja, er hat ein gewisses Gewicht, wenn er jemanden lobt.

Das berühmteste Beispiel solcher Karten ist die Verteilung der Kohlera-Fälle in London von John Snow.

Das ist jetzt auch genau die Zeit, wo Peter Mann in London ist und diese Karte ist von 1854 und anhand dieser Darstellung konnte John Snow zeigen, dass die Wasserversorgung die Ursache für die Ansteckung der Kohlera war.

Und solche Kohlera-Karten macht Peter Mann zum Beispiel auch, aber er macht Karten zu allen möglichen Themen, also er macht auch Karten zu Meeresströmungen oder eben zur Pack als Ausbreitung in der Arktis.

Und schon nach kurzer Zeit hat er sich in London so einen guten Namen gemacht, dass er beauftragt wird, die offizielle Karte der Bevölkerungsverteilung nach der britischen Volksteilung von 1851 anzufertigen.

Jetzt im Jahr 1852 ist der Aufbruch der Franklin Expedition schon sieben Jahre her und keine der vielen Rettungsmissionen konnte die Frage klären, was mit den beiden Schiffen *Airbus* und *Terror* passiert ist.

Und es gab so das Gerücht, dass die Nahrung an Bord jetzt ungefähr so lange reichen könnte.

Also nach sieben Jahren, es gab so ein Interview, wo mal gesagt wurde, sie haben so viel Nahrung an Bord, dass es eventuell für sieben Jahre reichen könnte.

Aber jetzt im Jahr 1852 ist klar, dass die Expedition höchstwahrscheinlich ein katastrophales Ende genommen hat.

Ja, würde auch voraussetzen, diese Gedanken gehen, dass sie die sieben Jahre quasi Zugang

zu ihren Schiffen gehabt hätten, was ja auch eher illusorisch ist.

Es ist so, es klammern sich natürlich jetzt viele an jeden Strohalm in der Hoffnung, dass die Geschichte vielleicht doch noch irgendwie gut ausgehen könnte.

Und genau in der Situation schreibt Peter Mann ein Memorandum mit genauso einem Strohalm und er speist die Debatte um das Schicksal von Franklin mit neuer Hoffnung.

Er schreibt nämlich von einem großen schiffbaren Arktischen Ozean und verkauft seine Theorie vom eisfreien Polarmeer streng wissenschaftlich.

Also er legt Karten vor mit Temperatur und Strömungsverhältnissen und der warme Golfstrom sagt er eben schlägt eine Schneise in das Treib Eis und dadurch ergibt sich so Peter Mann dann eine einfache Schiffspassage zum Nordpol und er schlägt als Route ins Polarbecken eine von ihm vermutete Öffnung zwischen Spitzbergen und Novia Semnia vor.

Spitzbergen ist so eine Inselgruppe östlich von Grönland und Novia Semnia ist so eine langgezogene Doppelinsel südöstlich davon.

Du musst dir vorstellen, also du hast Grönland, daneben Spitzbergen, ein bisschen weiter unten und Novia Semnia und dazwischen liegt die Bahrensee.

Ein bisschen weiter unten.

Du machst das so wie ich, ich sage auch nicht nördlich südlich, so ein bisschen runter rauf.

Ja, gut.

Also ein bisschen südöstlich davon ist diese Doppelinsel Novia Semnia und dazwischen eben die Bahrensee und Peter Mann ist jetzt nicht der erste der auf die Idee kommt, dass Nordpolarmeer könnte eisfrei sein, werden alle Namen dieser Orte, die ich gerade genannt habe, jetzt nochmal hören, nämlich Willem Barrens, nachdem die Bahrensee benannt ist, ein niederländischer Seefahrer im 16.

Jahrhundert, der gilt nicht nur als Entdecker von Spitzbergen, er war auch der erste der europäischen Entdeckungsreisenden, der in der Arktis überwintert und wo überwintert er auf dieser Insel Novia Semnia?

Er ist einer von vielen, die von einem offenen Polarmeer träumen oder beziehungsweise behaupten, dass es das geben könnte und der Grund ist der, dass viele Polarreisende, oft ein Phänomen beobachten, das Polinja genannt wird.

Das sind große offene Wasservlächen in der Arktis.

Das Wort kommt aus dem russischen und bezeichneten eisfreie Flächen auf Gewässern, die eigentlich zugefroren sind und genau das ist wahrscheinlich der Grund, dass die Theorie vom eisfreien Nordpolarme

aufkommt, weil diese Polinja können wirklich riesig sein, also mit mehr als 100 Kilometern und es erweckt bei den Polarforschern, wenn die da mit dem Schiff sind, oft den Eindruck, dass es da ja eine schiffbare Passage geben müsste bis zum Nordpol, wenn sie eben nach Norden gucken und sehen dann so eine große eisfreie Fläche.

Der Petermann geht davon aus, dass es kein Problem ist, dort hinzufahren und dass es eigentlich Franklin auch gut gehen müsste, weil in dieser Gegend, also in diesem eisfreien Meer, gibt's jede Menge Nahrung, jede Menge Fische zum Beispiel, von denen sie sich dann ernähren könnten.

Und er hält dann auch einen Vortrag bei der Royal Geographical Society und er meint, na ja, es ist schon bedauerlich, dass die ganzen britischen Arktis-Expeditionen immer nur

versucht haben, die Nord-West-Passage zu finden, weil aus seiner Sicht ist es nämlich die, ne Zitat, trostloseste, gefährlichste und uninteressanteste Gegend des gesamten Eisfreiers. Stattdessen sollen wir doch lieber gleich die Nord-Passage fahren, weil wenn man die Schneise durchs Pack-Eis kennt, dann kann man eben gleich durchfahren und das war ja überhaupt der kürzeste Weg nach Asien.

Peter Mann war jetzt 1852, also diesen Vorschlag macht, auf dem Höhepunkt seiner Karriere. Also die Queen Victoria nennt ihn so ein Physical Geographer and Engraver on Stone to the Queen. Und seine Vorschläge, wenn jetzt in der Royal Geographical Society ausführlich diskutiert, finden aber keine Mehrheit.

Zwei Jahre später, 1854, verlässt er die Welt statt London und geht ins bisschen beschaulichere Gotha in Thüringen, leicht fällt ihm der Abschied nicht, aber warum er geht, ist nicht ganz klar.

Also es sind wohl mehrere Faktoren, zum einen Ernte, der mit seiner Theorie auch viel Kritik, vor allem von Seiten der Royal Navy, die machen sich nämlich so ein bisschen lustig bei ihm als den Lahnstuhlprofessor, also eine, der tolle Ideen hat am Schreibtisch sitzt und aber eben nie wirklich rausgeht.

Außerdem ist seine Idee von Franklin, der durchs Nordpolarm her schippert, ab 1854 nicht auch hinfällig, da stößt nämlich der schottische Polarforscher John Ray auf Überreste der Expeditionen bei den Inuit und die erzählen ihm dann auch vom tragischen Schicksal der Eckgruppe.

Nicht vom Tisch ist aber für Petermann die Frage, ob das Polar mehr eisfreist oder nicht. Petermann nimmt jedenfalls jetzt eine Stelle als Kathograph an in Gotha und gründet dort ein Jahr später die Zeitschrift Petermanns Geografische Mitteilungen, die zu einer der wichtigsten Fachzeitschriften für Geografie wird.

Also die gibt es dann sogar bis zum Jahr 2004 und ich denke mal, ich lehne mich nicht zu weit aus dem Fenster, dass alle die Geografie studieren irgendwann mal von dieser Zeitschrift gehört haben und diese Zeitschrift ist deshalb auch so wichtig, weil er da alle für ihn relevanten Themen kommentiert und er damit viele Polarforscher inspiriert hat.

Er war sich nämlich sicher, wie er schreibt, dass die großen Dinge in der Arktis und in der Antarktis wurden und werden niemals mit Schlitten vollbracht.

Ein Satz, das, glaube ich, muss man sagen, der nicht so gut gealtert ist, aber noch war er ja an keiner Polarexpedition wirklich beteiligt und das sollte sich jetzt ändern.

In Deutschlandreich und der Bismarck gab es bislang wenig bis gar keine Interesse, die Arktis und den Nordpol zu erforschen.

Und Petermann macht sich jetzt daran, das Interesse zu wecken und zwar sehr erfolgreich. Sein erster Versuch zielt auf eine staatlich finanzierte und gemeinsame Fahrt mit einem preußischen und einem österreichischen Schiff.

Die Pläne scheitern aber, weil das gerade die Zeit kurz vor dem deutschen österreichischen Krieg 1866 war, wo es um die Vorherrschaft im deutschen Bund ging und diese Rivalität verhindert jetzt eine gemeinsame Forschungsreise.

Vielleicht kannst du dich erinnern, Richard, ich habe dir in meiner letzten Folge 384, wo es um die Flaschenpost ging, von einer Geografenversammlung 1865 in Frankfurt erzählt. Das war der erste Geografentag und da nimmt auch Georg Neumeier teil, um den es in der letzten Folge ging, dieser Geografentag wird organisiert auf Initiative von Petermann.

72 Geografen nehmen teil und das Thema der Tagung ist die deutsche Nordfahrt.

Im Zentrum steht Petermanns Vortrag mit dem Titel Die Erforschung der arktischen Zentralregion durch eine deutsche Nordfahrt, die er jetzt vehement einfordert.

Lassen Sie uns, meine Herren sagt er, beschließen, dass eine deutsche Nordfahrt sofort ausgerüstet und noch in diesem Jahr ausgeführt werde.

Und das ist jetzt der eigentliche Beginn des Wettlaufs zum Nordpol.

Beim Geografentag wird eine Nordpolfahrt im nächsten Jahr grundsätzlich zugestimmt.

Petermann ist aber ungeduldig, will das schneller haben und setzt deshalb einen Preis für denjenigen Kapitän aus, der noch in diesem Jahr, also noch 1865, eine Fahrt in die Region zwischen Spitzbergen und Norwaya-Siamia unternimmt, um schon mal so die Strömungsverhältnisse dort zu untersuchen.

Und diese erste Fahrt endet allerdings recht peinlich.

Es findet sich zwar tatsächlich ein Kapitän, der gleich losfahren will, ein preußischer Corvette-Kapitän Reinhold Werner, der chartert einen englischen Dampfer und fährt also noch 1865 los vom Hamburger Hafen aus, nach neun Stunden bleiben sie aber noch auf der Elbe mit nem Maschinenschaden liegen und so endet die erste deutsche Nordpolfahrt noch auf der Elbe.

Sie haben es nicht mal bis zum Meer geschafft.

Ja, und diese Maschinenschaden kann nicht behoben werden?

Zumindest nicht so schnell, sie sind ja schon sehr spät im Jahr und sie müssen ja quasi noch vor Winter losfahren und deshalb, Petermann fühlt sich natürlich betrogen, weil das war ein englischer Dampfer und er sagt, ja natürlich ist er irgendwie manipuliert worden von den Engländern, damit sie den Nordfahrt nicht schaffen.

Nein.

Aber er lässt sich davon nicht beeindrucken, sondern initiiert jetzt die nächste Nordpolfahrt, die ja beim Geografentag beschlossen wurde und nachdem das gemeinsame Projekt zwischen Preuß und Österreich nicht geklappt hat, setzt Petermann jetzt auf ne private Finanzierung. Mit ins Boot holt er sich unter anderem wichtige Vertreter der Bremer Kaufmannschaft wie den Herrmann Henrich Meyer, das war der Gründer der Rederei Norddeutscher Leut, also eine der größten Redereien der Welt.

Und so kommt es dann im Oktober 1867 zu einem Treffen in Gotha, also das zeigt schon mal seine Bedeutung, sie treffen sich bei ihm, wo Petermann sich dann mit einer Gruppe von Finanziers und Wissenschaftlern trifft, um einen Explizionsplan zu erarbeiten.

Mit dabei ist auch der Arthur Breusing und der war Direktor der Bremer Steuermannsschule und der schlägt seinen Schüler Karl Koldeway als Steuermann vor und als Leiter der Expedition den Karl Weibrecht.

Ein Name, der dir hoffentlich bekannt vorkommt.

Ja, natürlich, hast du mir auch in der Folge zur Flaschenpost schon erzählt von.

Ganz genau.

Also Karl Weibrecht soll jetzt also die erste deutsche Nordpolfahrt leiten, dazu kommt aber nicht, weil Weibrecht kann krankheitsbedingt nicht teilnehmen und weil jetzt letztlich Petermann und Koldeway die Mittel für die Expedition einwerben, entscheiden sie sich dann für den Koldeway als Leiter für die Fahrt.

Petermann nimmt auch einen großen Kredit auf, sammelt für so eine Art Arktisfonds, mit

der sich jetzt an vielen Forschungsfahrten beteiligen wird, unter anderem setzt er jetzt jetzt auch für das Erreichen des Nordpols eine Belohnung von 5000 Talern aus.

Ein Jahr später geht es also los, die sogenannte erste deutsche Nordpol Expedition startet im Sommer 1868 mit zwölf Mann unter dem Kommando von Karl Koldewey, Petermann ist natürlich nicht an Bord.

Zumindest nicht persönlich, aber eine von ihm verfasste Instruktion mit immerhin 38 Paragrafen, die den Koldewey sehr genau anleitet, was er zu tun hat.

Im September erreicht das Schiff die höchste nördliche Breite mit 81 Grad und 4 Minuten. Weiter kommen sie nicht, weil zu viel Eis vor ihnen ist.

Es folgen einige Versuche zwischen Grönland und Spitzbergen weiter nach Norden zu fahren, aber es gibt kein Durchkommen, es ist zu viel Eis.

Und die 81 Grad gelten bis heute als die nördlichste nachgewiesene Position eines Segelschiffs ohne Hilfsantrieb.

Und daran sieht man schon, es war im Grunde nur eine Vorbereitungs Expedition für die zweite Runde.

Nach vier Monaten kehrt Koldewey wieder zurück, eine mögliche Passage zum Nordpol haben sie nicht gefunden, aber sie machen sich jetzt gleich an die Planung für die nächste Expedition.

Petermann beauftragt nämlich 1869 den Bau eines Schraubendampfers, der bekommt den Namen Germania und in Bremen wird das Komitee für die deutsche Nordpolfahrt gegründet.

Also sie bauen jetzt wirklich einen neuen Dampfer, um zum Nordpol zu kommen, finanziert eben durch die Initiative von Petermann und den Finanziers, die er aufstellen kann.

Auf dieser zweiten deutschen Nordpol Expedition fahren sie mit zwei Schiffen, die Germania und die Hansa.

Und das Ziel ist jetzt, sie sollen die Frage klären, ob der Nordpol permanent von Eis bedeckt ist oder nicht.

Am 15.

Juni 1869 geht es los, auch der Kaiser und Bismarck kommen vorbei und schlendern einmal über die Schiffe, bevor es losgeht.

Und es kommt bei der Expedition aber zu einem Missverständnis, das dazu führt, dass die beiden Schiffe sich aus den Augen verlieren, die Hansa friert im Pack als fest und singt schließlich im Oktober noch.

Nicht mal ein halbes Jahr sind sie unterwegs, das singt die Hansa, die Seeleute retten sich auf eine Scholle, auf der sie dann die nächsten 200 Tage verbringen und 1500 Kilometer an der Ostküste Grönlands entlangdriften.

Die Scholle wird dann immer kleiner, sodass sie beschließen, ihre Boote zu besteigen und sie schaffen es dann nach 36 Tagen, die Hernhut der Missionsstation Friedrichstal an der Südspitze Grönlands zu erreichen und sind damit gerettet.

Die Germania hingegen überwindet an der grönländischen Küste und sie machen regelmäßig Expeditionen ins Eis.

Einer, der sie da besonders hervortut, ist ein gewisser Julius Peier.

Und auch diesen Namen hast du hoffentlich schon mal gehört, Richard.

Ja.

Von ihm erzählt es zu mir in der Folge über die Flaschenpost.

Richtig.

Also, Peier und Weibrecht leiten jetzt in ein paar Jahren die österreichisch ungerische Polar Expedition und es wird dich nicht überraschen, dass auch Peter Mander ein gehöriges Wort mitgeredet hat.

Aber wir sind noch bei der zweiten deutschen Nordpol Expedition.

Sie schaffen es durch das Treibeis wieder zurück, erreichen 1870 Bremerhaven und Koldewaj sagt nach seiner Rückkehr, also ich hätte mir das mit dem Golfstrom schon vorstellen können bis zum Nordpol zu fahren, aber und dann Zitat, ein Winter in Ostgrönland und die sorgfältigsten Beobachtungen dieser gewaltigen Eismassen haben mich und auch meine sämtlichen

Gefährten gründlich von dieser Idee geheilt.

Einen allerdings nicht, also der Julius Peier nämlich, wie wir gleich hören werden, also die zweite deutsche Nordpol Expedition hat ihr Hauptziel, die Entdeckung des Nordpols nicht erreicht und die eisfreie Zone entlang der Ostküste Grönlands haben sie auch nicht gefunden.

Sie haben dafür erheblich zur Erforschung Ostgrönlands beigetragen, was für Peter Mander natürlich ein schwacher Trost ist.

Aber ist die Idee jetzt vom eisfreien Nordpolar mehr damit vom Tisch?

Wohl nicht.

Genau, in Deutschland findet er jedenfalls kein Gehör mehr, aber Peter Mann gibt nicht auf und für seinen nächsten Versuch kontaktiert er den Julius Peier, der ja bei der letzten Expedition dabei war und der tut sich mit dem Schiffsleutnant Karl Weibrecht zusammen, der ja als Expeditionsleiter im Gespräch war und die beiden chartern jetzt einen norwegischen Fischkutter, den Peter Mann finanziert und sie fahren Richtung Spitzbergen und sie sehen offenes Polar mehr.

Sie fahren zurück und Weibrecht telegraphiert völlig begeistert an Peter Mann, dass sie den günstigsten Nordpolweg entdeckt hätten und mit dieser sensationellen Nachricht im Rücken stellen Peier und Weibrecht in kürzester Zeit die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition auf.

Ihr Ziel, wie du aber auch weißt, das offene Nordpolar mehr zu erreichen, haben sie nicht geschafft.

Sie starten 1872, ihr Schiff bleibt im Pack als Stecken, sie driften dann zwei Winter lang, entdecken dabei eine Inselgruppe, die sie nach dem Kaiser benennen, also Franziose Flannt und im Mai 1874 verlassen sie dann das Schiff und in einem langen und extrem kräftezehrenden Fußmarsch Richtung Süden erreichen sie dann die Pack als Grenze und werden nach sechs Tagen auf ihren Boden schließlich gerettet.

Ein bisschen genauer habe ich das in der letzten Folge schon erzählt.

Den Peter Mann legt der Peier da aber dann noch so ein Ei, weil es so auf eine seiner Expeditionen ins Eis sieht Peier eine Insel nördlich von Franziose Flannt und der Peier denkt sich, ok, das nördlichste Land, das wir entdecken, das muss natürlich nach Peter Mann genannt werden und er nennt diese Insel Peter Mann Land.

Allerdings, wie wir heute wissen, war das gut gemeint, aber Peter Mann Land ist eine Phantominsel, die gibt es nicht, das war eine optische Täuschung.

Hei, hei, hei.

Nach seiner Rückkehr ist Weihbrecht völlig desillusioniert, also was die freie Fahrt zum Nordpol betrifft, schreibt er dann, dass man statt diesen Entdeckungsfahrten lieber winterfeste Forschungsstationen aufbauen sollte, davon hätten wir deutlich mehr und genau das passiert auch.

Und das ist jetzt diese Stelle, wo meine beiden Folgen so zusammenlaufen, also die hier und die letzte über die Flaschenpost, weil Karl Weihbrecht gründet jetzt mit Georg Neumeier 1879 die Internationale Polarkommission und diese Internationale Polarkommission führt 1882 zum ersten internationalen Polarjahr.

Damit beginnt ein neues Level in der Arktisforschung.

Der Karl Weihbrecht sagt nämlich, wir müssen um die Arktis zu erforschen international zusammenarbeiten und wir müssen zahlreiche feste Stationen aufbauen und Daten sammeln. Und genau das passiert während dieses Polarjahres, also 1882 ist dieses erste international Polarjahr

und es beteiligen sich viele europäische Staaten und auch die USA, die bauen insgesamt 12 Stationen auf und mit denen sammeln sie dann innerhalb dieses einen Jahres ganz viele Daten und werfen die dann zusammen.

Das ist der Teil der Polarforschung, den ich über Neumeier in der letzten Folge quasi weggelassen habe.

Jetzt ist es allerdings so, Richard, wir haben jetzt die nächste gescheiterte Polarexpedition zum Nordpol.

Ist jetzt das eisfreie Polarmeier endgültig vom Tisch?

Wohl nicht.

Immer noch nicht.

Also die britische Royal Navy versucht es auch ein letztes Mal, 1875 werden zwei Dampfschiffe losgeschickt unter dem Kommando von George Narys, die wollten da eine Passage durch den Smithsund fahren, eine Meeringe zwischen Grönland und Kanada, von der auch immer wieder so behauptet wird, dass da eine eisfreie Passage zum Nordpol sein könnte.

Aber auch diese Expedition friert im Pack als fest, sie driften und sehen um sich nur Eis.

Und nach seiner Rückkehr schreibt Narys, Arktis Expedition zurückgekehrt, Unmöglichkeit Nordpol zu erreichen bewiesen.

Also die Royal Navy ist jetzt auch raus, die preußische Marine ist raus, die österreichisch-ungarische Marine ist raus, private Investoren sind auch raus, daher gibt sich jetzt unverhofft eine weitere Gelegenheit für Petermann seine Theorie vom eisfreien Nordpolarmeier zu beweisen.

Und zwar kommt der New Yorker Zeitungsverleger James Jordan Bennett nach Gotha, um mit Petermann zu reden.

Und Petermann ist ihm bekannt, als der berühmte Nordpol-Professor.

Bennett ist auf der Suche nach einer spektakulären Aktion, die er finanzieren und dann auch medial begleiten will, um die Auflage zu steigern.

Das ist etwas, was Zeitungen ja öfter gemacht haben zu dieser Zeit, so Aktionen oder Expeditionen finanziert haben, um sie dann medial auszuschlachten.

Die Zeitung, um die es geht, ist der New York Herald und Petermann immer noch, wie seit

Jahrzehnten felsenfest vom eisfreien Nordpolarmeier überzeugt, versichert ihm glaubhaft, dass es möglich ist, den Nordpol zu erreichen, und Bennett geht aus dem Treffen und denkt sich okay, dann lassen wir es mal drauf ankommen.

Und damit sind wir jetzt am Anfang der Folge angekommen, am 8. Juli 1879, sticht die US Astronet von San Francisco aus in See und es beginnt das Drama, von dem ich dir vorhin erzählt habe.

Das Schiff wird vom Eis zerdrückt und nur 13 der 33 Expeditionsteilnehmer kehren lebend in die USA zurück.

Jetzt ist die Theorie vom eisfreien Nordpolarmeier endgültig vom Tisch, aber auch, weil es niemanden mehr gibt, der sie so vehement vertritt und Expeditionen anstößt, wie Petermann, der bekommt die Wiederlegung seiner Theorie nämlich nicht mehr mit.

Kurz vor dem Auslaufen der US Astronet begeht der Suizid am 25. September 1878 und damit stirbt eine der maßgeblichen Geografen und Kartografen des 19. Jahrhunderts.

Ich habe mich jetzt ja nur auf die Sache mit dem Nordpol konzentriert, aber er war eben auch ein sehr, sehr bekannter Kartograf, also sein Kartenspiel und auch die Petermannschen Mitteilungen waren extrem einfassreich.

Er ist zum Beispiel mit der großen Goldmedaille der Royal Geographical Society ausgezeichnet worden, was die höchste Ehre ist, die die überhaupt vergeben.

Die Theorie vom eisfreien Nordpol hat sich letztlich als falsch ausgestellt, hat aber wesentlich zur Erforschung der Arktis gesorgt, weil die Idee eben vieles so fasziniert hat, durch eine eisfreie Zone den Nordpol mit dem Schiff zu erreichen und deshalb wurden eben auch im 19. Jahrhundert dann so viele Expeditionen gestartet und einige eben inspiriert durch Petermann.

Das Rennen um den Nordpol war damit aber ja noch nicht vorbei, also jetzt war klar, dass es nicht mit dem Schiff möglich ist bzw. vielleicht schon, weil der Fritöv Nansen, da habe ich dir ja in Folge 324 mal erzählt, kann sich erinnern, da ging es um eine Nordpol-Expedition,

allerdings nicht mit dem Schlitten, sondern mit einem Ballon, das war Andrés Baller Expedition von 1897 und der Nansen, der liest von Teilen der Scharnett, die an der Ostküste Grönlands gefunden werden.

Er ist davon überzeugt, dass es eine geschlossene Pack-Eistecke im Nordpol-Arme ergibt und er kommt jetzt auf die Idee, dass er sagt, na gut, offenbar gibt es diese Drift, weil sonst wären diese Teile der Scharnett nicht an der Küste Grönlands gefunden worden und die Idee ist, er lässt sich einfach absichtlich mit einem Schiff, der Fram, im Pack-Eis einfrieren und will dann über den Nordpol driften.

Im Pack-Eis einfrieren.

Genau, er will sich einfrieren lassen und dann, also das Schiff einfrieren lassen und dann eben die Drift ausnutzen und dann mit der natürlichen Drift über den Nordpol fahren.

Sie fahren 1893 los, lassen sich einfrieren drei Jahre lang, driften sie durch das Arktische Meer, aber sie merken, dass sie den Nordpol verpassen werden, versuchen sie es zu Fuß und kommen dann dem Nordpol schon recht nahe, aber beim 86. Breitengrad müssen sie umkehren. Die Umstände ihrer Rettung sind dann recht spektakulär, aber das erzähle ich dir vielleicht mal in einer anderen Geschichte.

Aber Richard, wer war denn jetzt der erste am Nordpol?

Amunsten, oder?

Ja, über Ecken gedacht, also nicht über Ecken gedacht.

Sondern nicht.

Also ja, die Geschichte ist komplizierter, also es ist so, Amunsten war ja der erste, der die Antarktes erreicht hat.

Also beim Südpol ist es recht unbestritten, wer ihn zuerst erreicht hat.

1911 war das Amunsten, der hat zuvor zwischen 1993 und 1996 die Nordwestpassage erstmals durchfahren.

Genau, da war er der erste dann.

Genau, da war er der erste, also das, was Franklin versucht hat, 1845, hat also dann Amunsten geschafft.

Es war zwar ein großer Erfolg, aber es war damit auch klar, dass die Nordwestpassage jetzt auch nicht für die normale Schifffahrts geeignet ist.

Aber als nächstes konzentriert sich Amunsten dann eben nicht auf den Nord, sondern auf den Südpol.

Und den Nordpol überlässt er erst mal anderen Polarforschern, dem Robert Peary zum Beispiel, der steckt am 6. April 1909 seine Flagge ins Eis und behauptet, dass erster den Nordpol erreicht zu haben.

Als der aber zurückkommt, muss er feststellen, dass sich ein anderer, ein gewisser Frederick Cook, gerade dafür feiern lässt, ein Jahr zuvor, also 1908 den Nordpol erreicht zu haben.

Kennst du die Geschichte um Frederick Cook und Robert Peary?

Nein.

Sehr gut.

Eigentlich schade, das wäre eigentlich eine eigene Folge gewesen.

Diese Geschichte ist...

Kann man ja noch.

Das stimmt, die Details kann man dann nochmal in eine eigene Folge machen.

Die Geschichte ist nämlich echt recht wild und ist vor allem ein mediales Drama.

Okay.

Beide waren nämlich zunächst Schiffskammeraden.

Also Cook war Schiffsarzt auf einer Grönland Expedition unter der Leitung von Peary und später wird Cook dann Schiffsarzt auf der Belgika Expedition, wo er den jungen Amunsten kennenlernt, die sich dann anfreunden.

Also alle hängen alle mit allen zusammen.

Es ist jedenfalls so, Cook macht sich auf den Weg zum Nordpol und über ein Jahr lang gibt's kein Lebenszeichen mehr von ihm.

Erst 1909 taucht er wieder auf und behauptet, dass er letztes Jahr den Nordpol erreicht hat.

Und Peary muss ziemlich schockiert gewesen sein, also er kommt nämlich gerade zurück von seiner Nordpol Expedition und erfährt, dass seit wenigen Wochen jemand in den Schlagzeilen ist, der behauptet, dass er schon letztes Jahr dort war und er wollte gerade mit der Nachricht rausgehen, dass er gerade den Nordpol erreicht hat.

Und so beginnt jetzt ein Machtkampf, an dessen Ende Cook seine Glaubwürdigkeit völlig verliert.

[Transcript] Geschichten aus der Geschichte / GAG386: Der Wettlauf zum Nordpol

Und Peary lange Zeit als der erste Mensch am Nordpol angesehen wurde, inzwischen gibt's gute Gründe anzunehmen, dass beide den Nordpol nicht erreicht haben.

Zunächst mal schlägt das Pendel nämlich in Richtung Cook aus.

Also Peary versucht jetzt mit seinen Verbindungen zur Presse und zur National Geographic Society Zweifel an der Glaubwürdigkeit von Cook zu streuen.

Und es gelingt ihm auch, unter anderem deshalb, weil Cook ein großer Faux-pas passiert.

Es ist so, er behauptet auf eine Expedition 1906, als erster den Dinali bestiegen zu haben.

Das ist ein 6000er in Alaska, der höchste Berg Nordamerikas.

Und es gibt ein Foto, das ihn und seine Mannschaft auf dem Gipfel zeigen soll.

Und wenn man das untersucht, kann man aber erkennen, dass sie auf einem niedrigeren Gipfel stehen.

Also er besteigt einen Gipfel, der ungefähr 10 Kilometer vom Dinali entfernt ist.

Vermutlich ist Cook wirklich davon ausgegangen, dass er den Dinali bestiegen hat und dessen Irrtum war und kein Bedrucksersuch.

Aber es kommen jetzt natürlich Zweifel auf an seiner Glaubwürdigkeit und tatsächlich

mit der Zeit kippt die Stimmung zugunsten von Peary, der jetzt überall gehärt und

gefeiert wird als erster Mensch am Nordpol, unter anderem auch vom US-Repräsentantenhaus.

Und Cook verliert dann endgültig seine Glaubwürdigkeit, nachdem er dann 1920 wegen 18 Betrugs zu 14

Jahren Gefängnis verurteilt wird.

Er wird dann nach fünf Jahren von US-Präsentant Hoover begnadigt.

Aber am Ende gilt Peary als der strahlende Sieger.

Allerdings war sein Triumph auch nicht von langer Dauer, weil auch bei ihm kommen im Laufe der Zeit erhebliche Zweifel auf.

Also die Debatten werden bis heute geführt, nicht wenige gehen davon aus, dass keiner der beiden den Nordpol erreicht hat.

Zum Beispiel seine Aufzeichnungen sind unvollständig.

Also genau das Blatt für den Tag, an dem er den Nordpol offiziell erreicht haben will, dieses Blatt ist leer.

240 Kilometer vor dem Nordpol und auf 87 Grad nördlicher Breite schickt er seinen Navigator, den Robert Bartlett, zurück und das war der einzige in der Gruppe, der Pearies Messungen bestätigen konnte.

Wieso schickt er also ausgerechnet den zurück, der seine Messungen bestätigen kann?

Wichtigster Kritikpunkt sind die Tagesetappen, die sie ab dem Zeitpunkt, wo sie den Bartlett zurück schicken, zurücklegen.

Also bis zu dem Zeitpunkt haben sie täglich ungefähr 20 Kilometer geschafft und die letzten 250 Kilometer haben sie dann angeblich in vier Tagen geschafft, was eine Tagesleistung von ungefähr 60 Kilometern wären.

Also vermutlich waren beide nicht am Nordpol und was ich erstaunlich fand, dass es wirklich lange gedauert hat, bis zum ersten Mal Menschen wirklich gesichert am Nordpol waren, am 12. Mai 1926 flogen Umberto Nobile, Reut Amunsen und Lincoln Ellsworth an Bord des Luftschiffs Norge über den Nordpol und du hast also recht, weil du vorher gesagt hast, Amunsen.

Amunsen ist damit der erste Mensch, der am Nordpol war, zumindest ist er über dem Nordpol geflogen.

Sehr gut.

Amunsen ist damit auch wirklich so der Held der Polarforschung, zum ersten Mal die Nordwestpassage

durchfahren als erster am Südpol und eben auch der erste Mensch am Nordpol.

Ja, hat so, wie soll ich sagen, Mission gehabt in seinem Leben, oder?

Absolut.

Zwei Jahre später will Nobile den Erfolg wiederholen, stürzt aber dann mit dem Luftschiff Italia ab und da startet jetzt Amunsen eine Rettungsmission mit dem Flugzeug und seither Spule verschwunden.

Und was glaubst du, wann war der erste Mensch, zweifelfrei zu Fuß, am Nordpol?

Ich würde sagen, 1940.

Es war 1969, der Brite Wally Herbert.

1969?

1969, also zu Fuß muss man sagen, es waren in der Zwischenzeit schon einige Leute auch am Nordpol mit einem Eisbrecher zum Beispiel oder auch mit Schlitten, aber eben wirklich zu Fuß war es der erste Wally Herbert 1969.

Also so zu Fuß, dass er auch tatsächlich keinen Schlitten gehabt hat, sondern das Zeug selber geschleppt hat?

Also keinen motorisierten Schlitten, ich glaube schon, dass da Schlittenhunde dabei waren, aber vorher habe ich ein Jahr zuvor als einer mit motorisierten Schlitten da.

Ich bin fast am Ende meiner Geschichte, Richard, aber über eine Sache müssen wir noch sprechen, weil der Mythos vom eisfreien Nordpol wird Wirklichkeit.

Also Peter Mann war im Grunde einfach 150 Jahre zu früh dran, weil ich habe jetzt immer von der Theorie vom eisfreien Nordpol geredet und mich aufs 19. Jahrhundert bezogen, aber in der Zukunft wird es bald Praxis werden und das recht bald, also vermutlich ist der Nordpol schon in den 2030er Jahren in den Sommermonaten eisfrei.

Okay.

Das hat natürlich Auswirkungen aufs Klima, bedeutet aber auch Neuhandelswege und die Ausbeutung von Rohstoffen am Nordpol, also Stichwort Handelswege, wenn du von Rotterdam über den Suezkanal nach Tokio fährst, mit dem Schiff sind es 21.000 Kilometer, wenn du über den Nordostpassage fährst, sind es nur 14.000, also deutlich weniger.

Das wird also auf jeden Fall einige Veränderungen nach sich ziehen und momentan tropft auch schon so der Kampf, wem die Rohstoffe am Nordpol gehören.

Also Russland hat zum Beispiel vor einigen Jahren auch schon mal mit U-Broten einfach so was hinterlassen, ich glaube keine Fahne in den Boden gesteckt, aber auf jeden Fall schon mal angezeigt, so das ist unser Territorium und das wird auf jeden Fall bis dahin dann noch ein Thema und eben auch Handel und Klima werden natürlich kommen, Klima dann werden.

Und es führt mich zum Ende meiner Geschichte, die uns nochmal kurz in die Forschung führt, es gab nämlich zwischen September 2019 und Oktober 2020 eine faszinierende Expedition, die Mosaik Expedition und ich weiß nicht, ob du von der gehört hast, ich glaube nicht, es war die bisher größte Forschungsexpedition überhaupt in die Arktis unter der Leitung vom Alfred Wegener-Institut, sie haben da wirklich Nansens Drift-Experiment mit der Fram als Vorbild genommen und ein Schiff, die MS Polar Stern, haben sie im Meer als einfrühen lassen und sind dann ein Jahr lang durchs Polarmeer getriftet, ungefähr 3.400

Kilometer.

Und Richard, das war meine Geschichte über den Wettlauf zum Nordpol und den Mann, der diesen Wettlauf maßgeblich befeuert hat, mit seiner Theorie über das eisfreie Nordpolamnia August Petermann.

Sehr interessant, vor allem diese ganzen Verknüpfungen jetzt zu den anderen Dingen, die du schon erzählt hast, die ich erzählt habe, man hat so etwas gehört, es ist so ein bisschen ein Club gewesen mit den selben Leuten, dem Zeitraum eigentlich alle irgendwie so zugegen waren und sich gegenseitig da so ein bisschen befeuert haben, wenn man so will. Also faszinierend finde ich hier natürlich schon diese Rolle des Petermanns und was wie vor allem eben fasziniert ist diese Tatsache, dass eher so viele Leute dazu gebracht hat, das zu machen, dass selber aber gar nicht mitgegangen ist, das kommt ja immer wieder einmal vor, dass du vor allem im späten 19. und dann im 20. Jahrhundert hast du immer Leute, die so ihre Theorien haben und dann andere mehr oder weniger ins Unglück schicken. Ja, genau.

Die dann für sie diese Theorie testen müssen und oft einfach nicht zurückkommen.

Das ist aber auch wirklich ein Vorwurf, der im Off gemacht wird, also ich habe das auch erzählt von der Royal Navy, die diesen Vorwurf schon bringen und auch später ist es dann der Koldewai, der Leiter der beiden deutschen Nordpol Expeditionen, das sagt dann auch zu ihm so, wir können es gerne nochmal probieren, aber dann muss er mitfahren.

Ja.

Put your money where your mouth is.

Genau.

Also sehr gut, eine sehr interessante Geschichte und also das ist jetzt wirklich so ein perfektes Puzzle.

Da ist fast wie so ein Companion-Episode zu deiner Folge mit der Flaschenpost.

Deshalb wollte ich sie jetzt auch machen, weil es ist auch tatsächlich so, dass ich darüber stolpert bin, also den Hinweis habe ich mir diesmal selber gegeben.

Ich bin nämlich in der Vorbereitung öfter über den Namen Petermann gestolpert und habe dann das Buch entdeckt von Philipp Felsch, wie August Petermann den Nordpol erfand. Zur Frage übrigens auch interessant, ob Cook oder Peary den Nordpol erreicht haben, kann ich das Buch empfehlen von Johannes Zeilinger auf brüchigem Eis, Frederick A Cook und die Oberung des Nordpols.

Und was mich dann fasziniert hat an der Geschichte war, ich habe ja die ganze Polarforschung von Neumann her weggelassen, aber dass dieser Zweig hier über den Weibrecht nochmal mit reinkommt, der dann eben die Polarforschung mit anregt und aber gleichzeitig mit dem Petermann die Nordpol Expeditionen fährt.

Und das fand ich eben interessant, also dass diese Nordpol Expeditionen die Polarforschung und eben die Ozeanografie an der Stelle so zusammenführen.

Ja, das ist faszinierende Zeit auch, beziehungsweise faszinierendes Zusammenspiel von Dingen von denen man nicht erwartet, dass sie zusammenspielen wird.

Genau.

Gut, Daniel, hast du dieser Folge noch was hinzuzufügen?

Ich meine, du hättest ja eh noch einige Sachen hinzuzufügen, aber da wird dann einfach die dritte Companion folge draus, oder?

Ja genau, die mache ich zwar nicht gleich, aber ja, im Nachhinein über Cook und Peary könnte man noch eine machen, über die Fram Expeditionen von Nansen müsste man auch noch eine machen, also einige Folgen stecken da, glaube ich, noch drin.

Sehr gut.

Sehr gut.

Ja, in diesem Fall gehen wir darüber zum Feedback-Hinweis-Block.

Machen wir das.

Wer Feedback geben will zu dieser Folge oder zu anderen kann das per E-Mail machen, Feedback at Geschichte.fm.

Direkt auf unserer Website kann man auch unter den Folgen kommentieren, Geschichte.fm.

Auf den diversen Plattformen sind wir auch Twitter, Facebook, Instagram, dort heißen wir Geschichte.fm und auf Mastodon sind wir auch zu finden, einfach Geschichte.social in den Browser eingeben und wer uns Review und Will Sterne vergeben und all solche Dinge.

Kann das zum Beispiel auf Apple Podcasts machen oder auf Panoptikum.social oder grundsätzlich einfach überall, wo man Podcasts bewerten kann.

Merch gibt es unter Geschichte.shop und zwei Möglichkeiten gibt es diesen Podcast werbefrei zu hören.

Die eine Möglichkeit ist via Apple Podcast, da gibt es den Kanal Geschichte Plus und bei Steady gibt es ebenfalls den Feed für vier Euro Monats zu kaufen, da findet ihr alle Informationen unter Geschichte.fm.

Steady.

Wir bedanken uns in dieser Woche bei Georgios, Jan, Markus, Sophie, Alexander, Marisa, Andreas, Martin, Flores, Marius, Arangel, Rafaela, Sophie, Josef, Matthias, Kerstin, Sebastian, Chris, Claudia, Marcel, Tobias, Irene, Oliver, Matthias, Julia, Tom und Nikolas.

Vielen, vielen Dank für eure Unterstützung.

Ja, vielen herzlichen Dank.

Tja, Richard, dann würde ich sagen, gehen wir doch dem einen ins letzte Wort, der es auch sonst immer hat.

Genau, nämlich Bruno Kreiske.

Lernen Sie ein bisschen Geschichte, dann werden Sie sehen, wie das sich damals entwickelt hat.

Wie das sich damals entwickelt hat.

Wie heißt es, nicht Flagge, sondern die haben so eine Kartusche halt hingestellt.

Was?

Wie heißt es so eine?

Eine Kartusche.

Ja, nicht Kartusche, sie haben halt so, sie haben irgendwie was hingestellt, die weiß nicht was.

Die muss es anders formulieren.

Und weil ich da bei der Aufnahme so rumgeeeiert bin, die richtige Antwort wäre gewesen, eine Kapsel aus Titanen mit der russischen Flagge.

Danke.

Danke.