

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N<sup>o</sup> 79.

Sonnabend den 20. März.

1869.

## Zur gefälligen Beachtung.

Unsere Expedition ist morgen

**Sonntag den 21. März nur Vormittags bis 1/2 9 Uhr**

geöffnet.

**Expedition des Leipziger Tageblattes.**

### Bekanntmachung.

Die Herstellung des 70 Ellen langen eisernen Geländers auf der im Bau begriffenen neuen Partienbrücke soll, unter Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern, an einen Unternehmer vergeben werden.

Hierauf Reflectirende wollen die Zeichnungen und Bedingungen in der Bauexpedition auf dem Brückenbauplatz vor dem Serberthore einsehen und ihre Forderungen ebendasselbst bis zum

24. März 1869 Nachmittags 6 Uhr

versiegelt abgeben. — Leipzig, den 16. März 1869.

Des Rathes Baudeputation.

### Die Realschule

beginnt ihr 36. Schuljahr am 6. April d. J. mit einer erst jetzt feststehenden solchen Erweiterung, daß die Aufnahme der bereits angemeldeten und noch weiter anzumeldenden neuen Schüler, so weit man sie reif befinden wird, gesichert ist. Fernere Anmeldungen, auch die früher abgelehnten, werden bis zum 27. März angenommen, können aber keinen Erfolg haben, wenn die Schüler nur für die 6. Classe reif sind, da in dieser kein Raum mehr frei ist. Erforderlich ist bei denselben die Vorzeigung des Taufzeugnisses, des Schulzeugnisses, beziehentlich des Confirmationscheines. Die Aufnahmeprüfung erfolgt am 5. April von früh 8 Uhr an.

Leipzig, den 18. März 1869

Prof. Dr. Wagner, Director.

### Verein von Freunden der Erdkunde.

Capitain Koldeway über die zweite deutsche Nordpolfahrt.

W. Leipzig, 19. März. Die Mitglieder des hiesigen „Vereins von Freunden der Erdkunde“ waren gestern Abend höchst zahlreich zu einer außerordentlichen Versammlung erschienen, zu welcher die Anwesenheit des Führers der ersten deutschen Nordpolexpedition, Capitain K. Koldeway, triftigste Veranlassung geben sollte. Der Saal im Gartenflügel des „Hotel de Prusse“ war beinahe gefüllt, wir bemerkten eine Anzahl Professoren der hiesigen Universität, wohl sämtliche Mitglieder des mit dem Verein in engem Zusammenhange stehenden Ausschusses der Karl-Ritter-Stiftung, Mitglieder des Stadtrathes und des diplomatischen Corps, wie Consul Reverend Cramer, der bei keiner wissenschaftlichen Verhandlung zu fehlen pflegt, u. A.

Den Vorsitz führte Professor Dr. Wagner, unser Realschuldirector. Derselbe eröffnete die Versammlung, indem er den als Gast anwesenden wadern Seemann, Capitain K. Koldeway, herzlich willkommen hieß und ihm dann zu dem versprochenen Vortrage über die Entdeckungsfahrten im nördlichen Polarmeer 1868 und 1869 das Wort erteilte.

Capitain K. Koldeway ist ein unterfertigter schlichter Mann in der Vollkraft der Jahre, mit einem durch Intelligenz, Ruhe und Entschlossenheit einnehmenden Gesichtsausdruck. Der wettergebräunte Seemann scheint ganz die geeignete Persönlichkeit zu sein, auf deren Schultern man die großen nautischen und wissenschaftlichen Aufgaben der neuen Nordpolfahrt legen darf und welche das hohe Lob des Dr. August Petermann in Gotha, der ihn eine als Seemann wie als Mann der Wissenschaft trefflich bewährte Kraft, einen ausgezeichneten Charakter voll Muth, Ausdauer und Hingabe an die Sache nennt, wohl rechtfertigen dürfte.

Aus dem Munde dieses „befahrenen“ Mannes vernahm denn die Versammlung in schlichter Rede die Schicksale der vorjährigen Nordpolfahrt. Die deutsche Expedition hatte nur ein kleines Schiff zur Verfügung, ein Fahrzeug mit niedriger Kajüte, engen Dimensionen, aber mit möglichsten Schutzwehren gegen die Kälte versehen. Es wird, wie man weiß, auch die zweite Nordpolfahrt mitmachen, wenn auch nur in der secundären Rolle eines Transport- und Noth-Schiffes. Reich und gut war der Mundvorrath,

den man damals mitgenommen hatte, zahlreich waren auch die zu den anzustellenden wissenschaftlichen Beobachtungen angeschafften Instrumente.

Beim 75. Grade n. Br. stieß man zuerst auf Eis, welches das Schiff auch nicht wieder verlassen sollte, indem es dichter und dichter die Fahrbahn einengte, beziehentlich vorschrieb. Die Ostküste Grönlands war unnahbar, da Ostwinde das Eis an dessen Küsten gedrängt und so dieselben verbarricadirt hatten. Es war unmöglich, in dieser Richtung vorzudringen. Das Schiff sah sich genöthigt, das Steuer gen Spitzbergen zu wenden. Während der Fahrt wurden namhafte astronomische und meteorologische Beobachtungen gemacht, Wärmemessungen in verschiedenen Tiefen des Meeres angestellt u. s. w. Man versuchte nun über Spitzbergen ostwärts vorzudringen. Vergeblich! Die Beobachtungen ergaben einen Barometerstand von  $-0,5^{\circ}$  um Mitternacht, und  $+0,2^{\circ}$  um Mittag. Dabei fiel Schnee in ungeheuren Massen, obgleich man Nordwind hatte. Man ließ sich durch alles Dies nicht schrecken, sondern hielt das Steuer unentwegt immer nordwärts. Allein schließlich ward der Kampf gegen Nebel und Eis immer schwieriger, immer aussichtsloser. Man mußte sich entschließen, den Rückweg anzutreten, obgleich man nur bis nahezu  $81^{\circ}$  n. Br. vorgezogen war. Die schwedische Nordpolexpedition war glücklicher und überhaupt in mehreren Beziehungen erfolgreicher, indem sie, unterstützt durch den Golfstrom, bis zu  $81^{\circ} 42'$  vordrang.

Die Rückfahrt ging schneller von Statten als die Auffahrt, der Wind war günstig und das Schiff that seine Schuldigkeit trotz der im Eise erlittenen Havarie. Redner schilderte die nordlichterhellten Nächte dieser Heimfahrt mit der nur zu begreiflichen Bewunderung, welche jenes prachtvolle Naturschauspiel des hohen Nordens in dem einfach gläubigen Menschengemüth wachrufen muß.

Das Gesammtergebniß der ersten Nordpolfahrt unserer deutschen Marine war ein bescheidenes, weder hatte man den Pol erreicht, noch das Polareis durchbrochen, doch waren die obenerwähnten gelegentlichen wissenschaftlichen Beobachtungen von Werth, obwohl auch sie zurückstehen müssen hinter den von den Schweden gemachten. Die norddeutsche Bundesflagge hat zum ersten Male im hohen Norden geweht, sie wird ihre Bahn beim zweiten Male gewiß noch weiter erstrecken. (Die eiserne Energie des Capitains, der sein Leben für die Erreichung dieses Zieles