Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 297. Mittwoch den 14. Juni 1899. 93. Jahrgang.

Fernando Po.

-ρ. Obgleich, aber, wie man bei der Natur diplomatischer Gepflogenheiten ebenso gut sagen kann, gerade weil die Nachricht, Deutschland verhandle mit Spanien wegen des Ankaufs der afrikanischen Tropeninsel Fernando Po, der Perle des Guinea-Golfes, von dem Madrider „Liberal" anscheinend officiös dementirt worden ist, dürfte es geboten sein, diese neue Perspective der deutschen Colonialpolitik nicht aus dem Auge zu lassen. Der „Liberal" will mit echt spanischer Pose glauben machen, die Madrider Regierung „denke nicht an einen Verkauf der spanischen Besitzungen". Allein nach dem furchtbaren Fiasko auf Cuba und den Philippinen ist die Liquidation des spanischen Colonialbesitzes beschlossene Sache. Ist doch der Posten eines Colonialministers gänzlich gestrichen und ist doch die Schuldenlast des offensichtlich in der Decadence begriffenen Staates, in dessen Bereich einst die Sonne nicht unterging, eine so ungeheure, daß seine Leiter es als ein Glück begrüßen müssen, wenn sich Abnehmer für den Rest seiner colonialen Herrlichkeit finden. Was also heute noch aus begreiflichen Rücksichten dementirt wird — auch der Verkauf der spanischen Inseln in Polynesien ist wiederholt dementirt worden — kann morgen schon Thatsache sein und deshalb hat man noch kein Hundreisebillet nach Utopien genommen, wenn man sich Fernando Po und seine Geschichte etwas näher betrachtet.

Nie hat Spanien dieser nicht blos äußerst fruchtbaren, sondern auch für den Weltverkehr höchst günstig gelegenen Insel einen besonderen Werth beigemessen, es hat sie vielmehr in kräftlicher Weise vernachlässigt, sich selbst überlassen, ja fast vergessen. Die Portugiesen waren es, die, in dem Bestreben, die Schätze Ostindiens auf dem Seewege zu erreichen, 1472 die größte der Guinea-Inseln entdeckten. Unter portugiesischer Herrschaft hat die Insel niemals eine Bedeutung erlangt. Ende des 18. Jahrhunderts ging sie an Spanien über, aber auch die Madrider Regierung kümmerte sich so gut wie gar nicht um das werthvolle Eiland. So war es kein Wunder, daß sich die Engländer allmählich auf Fernando Po festsetzten und ihr langjähriger Einfluß hat der Insel denn auch ihren englischen Charakter gegeben, den sie heute noch trägt. Die in der Hauptstadt Santa Isabel und in ihrer näheren Umgebung ansässige Bevölkerung der importirten Poto-Neger spricht oder kauderwelscht wenigstens englisch und die wenigen Bube-Neger — so heißt die Eingeborenen-Bevölkerung —, welche einer fremden Sprache mächtig sind, können ausnahmslos nur englisch. Gleichwohl haben die spanischen Cortes, im Gegensatz zu der Regierung, die Fernando Po gern für eine namhafte Summe losgeschlagen hätte, sich nicht zum Verkauf des für Spanien so fragwürdigen Besitzes entschließen können. Aber Spaniens Autorität den Eingeborenen gegenüber war und blieb nur eine rein nominelle. Man begnügte sich damit, einen Gouverneur einzusetzen und eine Jesuiten-Mission als Gegengewicht gegen die englischen Baptisten-Missionare auszusenden, allein die letzteren richteten so gut wie gar nichts aus und ungefähr dasselbe bekommen die eingeborenen Bube-Neger von der spanischen Verwaltung zu spüren. Sie gehorchen ihren Dorfältesten und ihrem König, wissen aber in ihrer überwiegenden Mehrzahl noch nichts davon, daß ihr eigentlicher Beherrscher in Madrid sitzt.

Es fehlt eben an — Geld und wiederum an Geld. Selbst das Nothwendigste schickt das Mutterland — wir folgen den Ausführungen Baumann's, welcher die Insel 1886 durchstreifte*) — in so langen Zwischenräumen, zeitweilig auch gar nicht, daß die Localregierung fast stets bei den Factoreien Sta. Isabella verschuldet ist. Sogar die Krujungen, die im Dienste der Regierung stehen, erhalten ihre Löhnung nur unregelmäßig. Außer englischem Gelde sind in Sta. Isabel fast nur alte spanische Pesetas im Umlauf, die außerhalb der Insel fast gänzlich werthlos sind, während neues spanisches Geld so gut wie unbekannt ist.

Eine ganz eigenthümliche Rolle spielen die officiellen spanischen Colonisten, zwei Familien aus Teneriffa. Sie erhalten 30 Dollars pro Kopf für die einfache Thatsache, das sie Fernando Po bewohnen und die spanische Colonisation „repräsentiren". Diese Summe wird ihnen bis zu der Zeit zugesichert, wo die Regierung Arbeitsmaterialien u. s. w. geschickt haben würde. Als Baumann die Insel bereiste, war noch nichts dergleichen geschehen; die 30 Dollars werden bezahlt, die Colonisten befinden sich recht wohl dabei und denken gar nicht daran, selbstständig etwas zu unternehmen.

Und wie steht es mit der commerziellen Ausbeutung der Insel? Unter den Firmen und Privatleuten, welche in Fernando Po Handel und Plantagenbau treiben, steht obenan das englische Haus Holt & Co. aus Liverpool. Der nächstgrößte Factoreien- und Farmenbesitzer ist ein Mulatte, dann kommt ein Engländer und schließlich neben einem portugiesischen Mulatten und der katholischen Mission der eine oder der andere Spanier mit kaum nennenswerthen Betrieben. Man sieht: außer der englischen Firma haben die Farbigen in Fernando Po ungewöhnlichen Einfluß auf den Handel gewonnen, während die Spanier eine recht unbedeutende Rolle spielen.

Und was ließe sich aus der Insel herausschlagen! Der Plantagenbau von Fernando Po ist lukrativer als der der meisten Küstengebiete Westafrikas. Weitaus das wichtigste und erträglichste Product ist der Cacao, der in den Sechziger Jahren aus Westindien eingeführt wurde, auf dem vulkanischen Boden der Insel vortrefflich gedeiht, wenig Arbeitskraft und Pflege erfordert und in Europa doch hoch im Preise steht. Sehr guter Qualität ist ebenfalls der kleinbohnige Fernando Po-Kaffee. Allerdings erfordert der aus Sao Thome eingeführte Strauch viel Arbeit, weshalb nur wenig Kaffee angebaut und bis jetzt keiner exportirt wird. Das liegt aber nicht an der Insel, sondern daran, daß noch keine Macht ihrer Herr geworden, die im Stande ist, geordnete Verhältnisse zu schaffen, so daß geldkräftige Firmen sich, ohne allzuviel Risico zu laufen, zum Anbau animirt sehen. Zuckerrohr gedeiht ebenfalls vorzüglich und seine Cultur würde in Verbindung mit Rumbrennerei voraussichtlich lohnen. Mit Tabak, Chinin, Vanille u. s. w. sind bisher nur bescheidene Versuche gemacht worden, aber die Schuld daran trägt eben nur die allgemeine Stagnation, welcher die Insel unter der kraftlosen spanischen Herrschaft verfallen ist. Jedenfalls liegt die Zukunft der Insel im Plantagenbau. Ungeheure Striche liegen noch brach, und es kommt nur darauf an, Arbeitskräfte zu schaffen, da die Ureinwohner allzu bedürfnißlos sind, und ohne viel eigene Mühe alles zum Leben, und zu keinem schlechten Leben Nöthige von Mutter Natur so reichhaltig in den Schooß geschüttet bekommen, daß es schwer halten wird, sie zu Arbeitnehmern in unserem Sinne umzuwandeln.

Das Hauptproduct der Eingeborenen ist das Palmöl. Dasselbe wird von der Natur in wahrhaft unerschöpflicher Fülle geboten. Nirgends, selbst am oberen Congo nicht, fand Baumann solche Massen von Oelpalmen, wie sie besonders an der Ostküste von Fernando Po in stundenlangen Wäldern die Bergabhänge bedecken. Auch mit Palmkernen läßt sich ein erfolgreicher Handel unternehmen, wenn erst einmal die Insel völlig erschlossen sein wird, was für eine thatkräftige Hand bei der Gutmüthigkeit der Bevölkerung eine sehr leichte Aufgabe wäre.

Eine der großen Factoreien macht sehr gute Geschäfte mit der vortrefflich schmeckenden, unserer Kartoffel ähnelnden Knollenfrucht Yams. Sie bezieht dieselbe von den Eingeborenen für den lächerlichen Preis von einem Löffel Salz für zwei Knollen, befrachtet damit kleine Segelboote und sendet sie nach Kamerun und anderen Plätzen, wo die Kaufleute stets mit Vergnügen dieses ausgezeichnete Nahrungsmittel ankaufen.

Jedenfalls hat man es auf Fernando Po noch mit jungfräulichem Boden zu thun, und man kann Baumann nur zustimmen, wenn er sein Buch mit der Hoffnung schließt, daß Fernando Po, welches schon sein erster Entdecker, von der tropischen Pracht seiner Natur entzückt, „Hermosa", die Wohlgestaltete, nannte, daß dieses Eiland, welches durch seine Lage an der Hauptlinie westafrikanischen Verkehres, an der Mündung dreier mächtiger Ströme, des Niger, des Calabar und des Kamerun, durch seine vorzüglichen Häfen und sonstigen Vortheile bestimmt erscheint als Stapelplatz für die Küstenländer zu dienen, daß diese herrliche Insel endlich aus ihrem tausendjährigen Urwaldschlummer erwachen und für die Cultur eine Rolle spielen möge. Wo ist der Königskuß, der das schlummernde Dornröschen aufwecken wird? Die Hamburgische Handelskammer hat schon 1883 dem Reichskanzler die Erwerbung des vortrefflichen Hafens von Fernando Po empfohlen. Er ist heute noch, sammt der ganzen Insel zu haben!

*) „Eine afrikanische Tropeninsel, Fernando Po", von Dr. Oskar Baumann, Wien und Olmütz, Verlag von Eduard Hölzel, 1888.

Heeresleitung und Rhein-Elbe-Canal.

△ Ein wichtiges Capitel der Berathungen der Canalcommission des preußischen Abgeordnetenhauses betrifft die Bedeutung des Canals für die Landesvertheidigung. Auf Wunsch — was vorweg hervorzuheben ist — conservativer Commissionsmitglieder ist die Heeresverwaltung veranlaßt worden, sich über diese Seite der Canalfrage gutachtlich zu äußern. So nahm denn sowohl der Kriegsminister, als der Chef der Eisenbahnabtheilung des Generalstabs, Oberst Budde, Gelegenheit, die erbetene Auskunft in vollem Umfang zu ertheilen. Der Kriegsminister General v. Goßler sprach nach dem Commissionsbericht seine Freude darüber aus, daß man ihm die Möglichkeit gegeben, den irrthümlichen Aeußerungen entgegenzutreten, wonach der Canal für die Landesvertheidigung ohne Bedeutung sei. Die Heeresverwaltung habe ein großes Interesse an der Vorlage, und wenn sie dieselbe nicht angeregt habe, so liege dies daran, daß sie bisher anderweitige große und dringende Ausgaben für Kriegszwecke sicher stellen mußte:

Die Eisenbahn sei nach wie vor das Hauptcommunicationsmittel, das namentlich für die Mobilmachung und die rasche Versammlung der Truppen an der Landesgrenze unentbehrlich sei; aber die Leistung der Eisenbahnen habe ihre Grenze; sie müsse durch andere Beförderungswege unterstützt werden. Für die Beförderung auf dem Wasserwege kämen, abgesehen von kleineren Truppenabtheilungen, in Betracht: Kranke, Verwundete, Gefangene, Verpflegungsmittel, Munition, Artillerie- und Ingenieurmaterial ꝛc. Ein Blick auf die Karte zeige nun, daß unsere großen, schiffbaren Ströme im Osten und Westen nicht miteinander verbunden sind. Im Osten sei zwar ein planmäßiger Ausbau der Wasserwege bereits angebahnt, von der Elbe aufwärts komme aber die frühere politische Zerrissenheit zum Ausdruck, hier trennten die Ströme, statt das Land zu verbinden. Der geplante Canal soll nun diese Verbindung herstellen; dadurch gewinne erst der Rhein seine volle Bedeutung als Operationsbasis, daß er diesen Zubringer unmittelbar von den großen militärischen Depots und Werkstätten im Innern des Landes erhalte. Im Osten lägen die Verbindungen mit der Weichsel günstiger, aber auch hier sei das Land rechts der Weichsel nicht ausreichend angeschlossen. Eine Verbindung von Graudenz etwa nach Nikolaiken mit Regulirung der Angerapp und Inster zum Anschluß an den Memel sei militärischerseits zu wünschen. Man werde dann eine durchgehende Wasserstraße von Memel bis Saarburg im Elsaß haben. Außerdem würde der gedachte Canal in Ostpreußen einen wichtigen Abschnitt bilden gegen einen russischen Einfall.

Der Kriegsminister schloß, er sehe in der Vorlage eine Culturaufgabe von höchster Bedeutung, durch welche die einheitliche Gestaltung der Verkehrswege und hiermit die Vertheidigung des preußischen Staates im Kriegsfalle wesentlich gefördert werde.

Oberst Budde, der Chef der Eisenbahnabtheilung des Generalstabs, erachtete die Verbindung des östlichen Wasserstraßennetzes mit Weser und Rhein als von größtem Vortheil, sowohl für die westliche wie für die östliche Landesvertheidigung. Der Canal sei ein Zubringer in die erwähnten Operationsbasen an der West- und Ostgrenze.

Während die Eisenbahnen durch mehrere Wochen die Mobilmachung und den Aufmarsch der Armee nach festliegenden Plänen bewirkten und durch Gütertransporte nicht in Anspruch genommen werden dürften, könnten gleichzeitig in den Corpsbezirken des VII., X. und IV. Armeecorps alle Heeresbedürfnisse aus den militärischen Depots und Werkstätten oder von der Landwirthschaft und Industrie auf Land- und Wasserstraßen oder auch auf Querverbindungen, die dem Aufmarsch nicht dienen, mit der Bahn an den Canal herangebracht, in Schiffe verladen und, sei es in die westliche oder östliche Operationsbasis, vorgeführt werden. So fülle sich dort das große Sammelbecken im Rücken des Feldheeres und könne unmittelbar nach beendetem Aufmarsche seine Aufgabe erfüllen. Wäre das deutsche Reich genöthigt, einem seine Küsten bedrohenden Feinde gegenüberzutreten oder im eigenen Lande mit der Front nach Süden Krieg zu führen, so biete der Canal eine Operationsbasis, entsprechend den deutschen Strömen bei einem Kriege gegen Westen oder Osten. Gleichzeitig herrsche aber im Innern des Landes noch den Erfahrungen in früheren Kriegen ein gesteigertes Verkehrsbedürfniß. Denn der Krieg habe alle wirthschaftlichen Verhältnisse verschoben, und im ganzen Volke, in Industrie und Landwirthschaft, werde mit fieberhafter Energie gearbeitet, um die wirthschaftlichen Schwierigkeiten zu überwinden und vor Allem unser Heer von mehreren Millionen Streitern mit allen Bedürfnissen zu versorgen. Wenn nun die Eisenbahnen nur eben im Stande seien, den gewöhnlichen Friedensverkehr zu bewältigen, wenn andererseits die Gruppirung von Personal und Betriebsmitteln, sowie der Fahrplan ausschließlich dem Kriegsbedürfnisse angepaßt sei, wenn ferner die Eisenbahnen längere Zeit während der Mobilmachung und des Aufmarsches der Armee für den Privatverkehr gesperrt seien, so ergebe sich aus allen diesen Umständen, wie wichtig es für weite Gebiete sei, den Wasserweg zur Verfügung zu haben, der unabhängig von den Eisenbahnen aushelfen könne. In dieser Hinsicht werde der Rhein-Elbe-Canal im Kriege eine hervorragende volkswirthschaftliche Bedeutung gewinnen und verhindern, daß Werke der Industrie und Landwirthschaft vor dem Stillstand aus Mangel an Betriebsmitteln (Kohlen ꝛc.) bewahrt blieben.

Unter Zusammenfassung aller seiner Gründe sagte schließlich der Vertreter des Generalstabes: er habe „im Auftrage des Chefs des Generalstabes der Armee die Erklärung abzugeben, daß mit der Ausführung des Rhein-Elbe-Canals der Landesvertheidigung ein wesentlicher Vortheil erwachsen werde."

Deutsches Reich.

β **Berlin**, 13. Juni. (Die Socialdemokraten und Reichstagsersatzwahlen.) Durch die Ungiltigkeitserklärung der Wahl des Abgeordneten Laye ist bekanntlich im Wahlkreise Pirna eine Ersatzwahl erforderlich geworden. Dem Ausfalle dieser Wahl sehen die Socialdemokraten anscheinend mit großer Siegesgewißheit entgegen. So schreibt die „Sächsische Arbeiterzeitung": „So wird sich denn wohl Liebermann's ahnungsvoller Schmerzensruf bestätigen, daß die Socialdemokratie Aussicht habe, den Wahlkreis Pirna in der Nachwahl zu erobern. . . . Daß die Socialdemokratie gegründete Aussicht hat auf Eroberung des Wahlkreises, beweisen die Zahlen der beiden letzten Wahlen. Den Sieg werden wir dann feiern mit dem Rufe: Hoch die völkerbefreiende Socialdemokratie." Es scheint, als ob die Socialdemokratie sich noch keineswegs mit der Auswahl von Feldgeschrei und Parole für den Sieg zu beschäftigen brauche, denn die Wahl von 1898 thut in gewisser Weise dar, daß die Socialdemokratie im Wahlkreise Pirna in der letzten Zeit im Verhältniß zur Stimmenziffer der bürgerlichen Gegner keine Fortschritte gemacht hat. Bei der Reichstagswahl vom Jahre 1890 erhielt die Socialdemokratie 3900 Stimmen gegen mehr als 16 000 Stimmen der bürgerlichen Gegenparteien, im Jahre 1893 erhielt sie 8000 Stimmen gegen 13 000 Stimmen der bürgerlichen Gegenparteien, sodaß in dem dreijährigen Zeitraume von 1890—93 die Socialdemokratie ihre Stimmenzahl mehr als verdoppelt hatte, während die bürgerlichen Parteien einen Verlust von gut 3000 Stimmen zu verzeichnen hatten. Im Jahre 1898 erhielten die Socialdemokraten 10 000 Stimmen, die Antisemiten 11 118 Stimmen, die Fortschrittler 652. In den fünf Jahren von 1893—98 hatten also die Socialdemokraten einen viel geringeren Fortschritt, die bürgerlichen Parteien einen viel geringeren Stimmenverlust zu verzeichnen, als in den drei Jahren von 1890—93. Somit ist ein gewisser Stillstand des socialdemokratischen Fortschritts eingetreten. Es ist natürlich nicht zu bezweifeln, daß die Socialdemokraten das „Zuchthausgesetz" und das „Lötzauer Urtheil" gehörig ausbeuten werden, um den Stillstand der socialistischen Bewegung im Wahlkreise Pirna zu überwinden, und es wird gerade darum von Interesse sein, zu beobachten, ob dieses Agitationsmaterial seine „Schuldigkeit" thun wird. — Die Behauptung nationalliberaler Blätter, die Stimmenthaltung der Socialdemokraten im Wahlkreise Emden habe den Sieg des conservativen Bewerbers herbeigeführt, wird durch die Erklärung des „Vorwärts" bestätigt, daß die

Feuilleton.

Die Südpol-Forschung und ihre Aufgaben.

Von Professor Dr. Erich v. Drygalski (Berlin).

Nachdruck ohne Auszug verboten.

Die Vorstellungen von der geographischen Gestaltung der südlichen Halbkugel haben gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts durch die großen Reisen von J. Cook (1772—75) eine wesentliche Umgestaltung erfahren. Im Alterthume hatte der Chaldäer Seleukos, ein Schüler von Aristarch, um 150 v. Chr., die Lehre von dem Vorhandensein eines großen Südlandes, das Afrika mit Indien verband, dadurch zu begründen gesucht, daß der Indische Ocean scheinbar nicht die Gezeiten zeigte, die ein offenes Weltmeer haben mußte. Diese Annahme erwies sich bald als irrig. Trotzdem hat der große Geograph Ptolemäus um 150 n. Chr. die Vorstellung von dem Südlande aufgenommen. Ihm sind die Geographen des Mittelalters gefolgt; und bis weit in die Neuzeit hinein ist von dem Südlande die Rede gewesen, das man bald als große Insel an die Ostseite des Feuerlandes, bald in den Pacifischen Ocean verlegt hat. In der Hoffnung auf Gold und anderen Gewinn sind zahlreiche Expeditionen nach diesem Südlande gerichtet gewesen und haben zur Entdeckung vieler Inselgruppen im Pacifischen Ocean geführt.

Cook zerstörte diese Vorstellungen endgiltig, indem er das Südpolargebiet im ganzen Umkreise im Meere umfuhr und an drei verschiedenen Stellen einen Vorstoß über den südlichen Polarkreis ausführte. Im Mißmuth darüber, daß er kein nutzbringendes Land fand, schreckte er von ferneren Forschungen südlich seiner Wege ab. So vergingen über 40 Jahre, ehe ein neuer Fortschritt in der Kenntniß des Südpolargebietes erzielt wurde. Es war dann einer russischen Expedition unter Bellingshausen 1819—21 vorbehalten, das erste Land im Südpolargebiete zu finden, indem sie Alexander-I.-Land und die Insel Peter I. südwestlich von Amerika entdeckte. Das Land selbst erwies sich zwar als eisbedeckt und nutzlos. Nach der Reise Bellingshausen's ist jedoch eine größere Zahl von Handelsexpeditionen nach dem südlichen Eismeer gerichtet gewesen, die in den 20er und 30er Jahren unseres Jahrhunderts einen schwunghaften Fang an Thranthieren und Pelzrobben dorselbst betrieben haben. Diesem hat es auch nicht an geographischen Entdeckungen von Bedeutung gefehlt. Am erfolgreichsten war Capitän Weddel, der im Meere Georg IV. südlich von Amerika bis über den 74. Grad s. Br. vordrang und berichtete, daß er ungehindert noch weiter hätte vordringen können, wenn die Fangzwecke seines Schiffes es gestattet hätten. Er hatte ungewöhnlich günstige Eisverhältnisse getroffen, die im Südpolargebiete starken Schwankungen unterliegen.

Einen neuen Anstoß für die Wiederaufnahme der Südpolarforschung und damit zu den wichtigsten dort nach Cook erreichten Resultaten gab die Arbeit von Gauß über den Erdmagnetismus, die 1838 erschien. Gauß wies darin nach, daß die magnetischen Kräfte, die man in Einzelheiten längst kannte, Gesetzen folgten, die für den ganzen Erdball gemeinsam bestehen, und daß es möglich ist, die Größe der Abweichung der Magnetnadel von der wahren Nord- und Südrichtung für alle Orte der Erde anzugeben, wenn sie für einige möglichst gleichmäßig vertheilte Orte ermittelt ist. Diese Entdeckung ist auch für die praktische Schifffahrt von der höchsten Bedeutung gewesen, weil sie die Möglichkeit gab, die magnetischen Karten zu construiren, deren die Schiffe auf dem Meere für die Steuerung nach dem Compaß bedürfen.

Auf diese Anregung hin wurden um 1840 gleichzeitig drei große Expeditionen in das Südpolargebiet entsandt, um magnetische Beobachtungen in den höheren Breiten der südlichen Halbkugel zu gewinnen. Es waren dies die Expeditionen der Franzosen unter Dumont d'Urville, der Amerikaner unter Wilkes und vor Allem der Engländer unter J. C. Roß. Diesen Expeditionen sind die ganzen Erfolge zu verdanken gewesen, auf welchen noch heute die Kenntniß des Südpolargebietes beruht. Die Franzosen und Amerikaner machten wichtige Landentdeckungen südlich von Amerika im Dirk-Gerritz-Archipel und in Graham-Land, sowie südlich von Australien in der Landreihe, die man heute als Wilkes-Land bezeichnet, und die schon der Entdecker selbst als den Rand eines Continents betrachtete. Roß entdeckte das große Victorialand und befuhr nach Durchbrechung eines festen Packeisgürtels das eisfreie Rossmeer an dessen Ostküste bis über den 78. Grad s. Br. hinaus, woselbst er die gewaltigen nach seinen Schiffen benannten Vulkane Erebus und Terror sah und schließlich durch eine zusammenhängende große Eismauer am weiteren Vordringen gehindert wurde. Diese drei Expeditionen sammelten auch eine Fülle von biologischen, magnetischen und physikalischen Beobachtungen, die noch heute grundlegend sind.

Nach 1840 ist ein nennenswerther Fortschritt in der Kenntniß des Südpolargebietes bis heute nicht mehr erzielt worden. Von dorthin gerichteten Unternehmungen sind ein kurzer Vorstoß der Englischen Challenger Expedition unter Nares (1874), ein solcher des deutschen Handelsdampfers Grönland unter Capitän Dallmann (1873/74), sowie verschiedene Fangexpeditionen am Anfange der neunziger Jahre zu erwähnen. Diese haben die Karten in Einzelheiten berichtigt, weitere Forschungen aber nicht anstellen können. In den letzten Jahren endlich sind zwei kleinere Expeditionen von Belgien und England ausgerüstet worden, die den bestimmten Zweck haben, wissenschaftliche Forschungen im Südpolargebiet anzustellen. Die belgische Expedition unter De Gerlache, die 1897 die Heimath verließ, ist jetzt in der Heimkehr begriffen, nachdem sie südwestlich von Amerika die erste Ueberwinterung im Südpolargebiete ausgeführt hat. Hierin liegt die Bedeutung dieser Expedition, und dürfen wir wichtige physische Nachrichten von diesem ersten längeren Aufenthalt in der Antarctis erhoffen. Neue Landentdeckungen hat die Expedition nicht erreicht, wie es nach den bisherigen Berichten scheint, da sie sich in früher bereits besuchten Gegenden bewegte. Die letzten Nachrichten von der englischen Expedition unter Führung des Norwegers Borchgrevinck lauten dahin, daß sie das Victorialand erreicht und sich dort zur Ueberwinterung eingerichtet hat.

Wenn sich nun heute das deutsche Reich und, seinem Vorgange folgend, mit privaten Mitteln auch England zu großen Unternehmungen rüsten, die im Jahre 1901 gleichzeitig mit je einem Schiffe von verschiedenen Seiten in das Südpolargebiet vordringen, dort an festen Stationen überwintern und dann nach etwa zweijähriger Abwesenheit auf anderen Wegen in die Heimath zurückkehren sollen, so geschieht es, um endlich den Schleier von einem Erdraum zu lüften, dessen gänzlich unbekannte Flächen mehr als doppelt so groß wie Europa sind.

SLUB
Wir führen Wissen.