

Mitteilungen

Zum hundertjährigen Jubiläum der Deutschen Antarktischen Expedition unter der Leitung von Wilhelm Filchner, 1911-1912

von Reinhard A. Krause¹

Zusammenfassung: Der Beitrag soll zunächst an die zweite deutsche Antarktisexpedition 1911/12 (2. DAE) erinnern und rückt auch die Erreichung des Südpols durch Scott und Amundsen sowie die Expeditionen von Mawson, Australien, und Shirase, Japan, ins Bewusstsein – alles Ereignisse, die im selben Zeitintervall stattfanden.

Die Arbeit stützt sich im Wesentlichen auf gedruckte Quellen. Fakten zur Planung und Durchführung der Expedition und zur Bedeutung des Expeditionsleiters Filchner werden skizziert. Dabei wird die 2. DAE auch in einen internationalen historischen und wissenschaftshistorischen Kontext gestellt. Darüber hinaus werden weitere Fragen aufgeworfen und diskutiert – z.B.: Warum war der Leiter der Deutschen Südpolar-Expedition 1901/03 v. Drygalski so wenig von Filchners Qualitäten überzeugt? Gleichzeitig wird betont, dass es Filchner nicht gelungen ist, auf v. Drygalski zuzugehen. Diese Diskrepanz hatte auf die Expedition erhebliche negative Auswirkungen, auf die im Haupttext und in den Endnoten des Aufsatzes eingegangen wird. Dabei wird auch auf den Umstand abgehoben, dass Filchner nicht in der Lage war, den marinen Schwerpunkt der Expedition zu erkennen. Unverständlich auch, dass Filchner offenbar nie mit Alfred Wegener Kontakt aufgenommen hat, der seinerzeit zu den wenigen Deutschen gehörte, die über Erfahrungen im Reisen in polaren Gebieten verfügten. Angesichts der Möglichkeiten und der Ziele der Expedition ist dieser Umstand schwer verständlich.

Ferner werden die Ergebnisse der 2. DAE herausgestellt, die auf den Gebieten Biologie – während der viermonatigen Anreise –, Ozeanographie und Meteorologie durchaus bahnbrechenden Charakter hatten, was selten hinreichend gewürdigt wurde. Als wichtigster Punkt gilt jedoch der geographische Aspekt, dass man erst seit Filchners Expedition von einem Weddellmeer sprechen kann. Erst dieser Expedition ist es zu verdanken, dass man die Dimensionen dieses Seegebietes abschätzen konnte und dabei ein zweites großes antarktisches Schelfeis entdeckte. In diesem Sinne gehört die 2. DAE zu den bedeutenden Expeditionen der Entdeckungsgeschichte.

Abstract: The paper is to remember the second German Antarctic Expedition 1911/12 (2. DAE) and also brings the commemoration of reaching the South Pole by Scott's and Amundsen's crews as well as the expeditions of Shirase, Japan and Mawson, Australia to our awareness – all events which took place in an identical time slot.

The article is basically supported by printed sources. Some facts concerning the strategy and the execution of the expedition will be delineated. In addition the 2. DAE will be considered in an international historical context. In a further step some questions will be presented and discussed: What was the reason that the leader of the German South Polar-Expedition 1901/03 v. Drygalski did not feel confident about the qualities of Filchner? And on the other hand, why did Filchner never take sufficient steps to establish a good understanding with Drygalski? This discrepancy, as well as the fact that Filchner could not accept the marine character of the undertaking, turned out to be a negative factor during the whole conduct of the expedition. These circumstances are discussed on both levels of the article. Incomprehensibly also that Filchner obviously never contacted Alfred Wegener who was one of the very rare Germans which had experience in polar travelling. Under the view of the ambitious scope and the intentions of the expedition this fact is hard to understand.

Moreover the results of the 2. DAE will be highlighted which are in the fields of biology – during the four months of the Atlantic voyage – oceanography and meteorology of an innovative standard, which were rarely valued. But the most important point is the geographical aspect that only since Filchner's expedition it makes sense to talk of a Weddell Sea. It is this expedition, which

first provided an estimation of the dimensions of this part of the Southern Ocean and detected a second large Antarctic barrier ice. In this sense it is one of the great expeditions of the earth's exploration.

EINLEITUNG

Am 7. Mai 1911 verließ die Bark „Deutschland“ Bremerhaven (Abb. 1). Sie strebte einem ungewöhnlichen Ziel zu: dem Weddell-Sektor der Antarktis. Eingeschifft waren die Teilnehmer der zweiten Deutschen Antarktischen Expedition (2. DAE).¹ Der Leiter der Expedition, der als Asienreisende bekannte Wilhelm Filchner (1877-1957), war allerdings nicht an Bord. Er folgte der Expedition Monate später nach Buenos Aires per Passagierdampfer.²

Im Folgenden wird ein Abriss des Expeditionsgeschehens gegeben. Es existiert eine ausführliche Reiseschilderung aus Filchners Feder (FILCHNER 1922).³ Ergänzt wird diese Quelle durch Archivalien; dazu gehören u.a. das vollständige Tage-



Abb 1: Die „Deutschland“ ex „Bjørn“, Expeditionsschiff der zweiten Deutschen Antarktisexpedition (2. DAE) 1911 in Bremerhaven; Länge zwischen den Loten 44,9 m (PGM 1911/1, Tafel 56).

Fig. 1: The “Deutschland” ex “Bjørn” the expedition vessel of the 2. DAE (second German Antarctic Expedition) in Bremerhaven; length between perpendiculars 44,9 m (PGM 1911/1, sheet 56).

¹ Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Am Alten Hafen 26, D-27568 Bremerhaven.

buch des Physikers Erich Barkow (BARKOW 1911/14), Aufzeichnungen des norwegischen Matrosen Paul Bjørvik (BJØRVIK 1913) und eine Dokumentation (KIRSCHMER 1985), in der die kolossalen sozialen Verwerfungen thematisiert werden, die diese Expedition kennzeichnen. Diese Dokumentation stützt sich im Wesentlichen auf Aufzeichnungen aus dem Nachlass Filchners. Als wichtigste Sekundärquelle ist RACK (2010) zu nennen.

Die Begründung und das Programm der Expedition, ein Urteil darüber, ob die Expeditionsausrüstung dem Stand der Technik entsprach und für die Aufgabenstellung hinreichend war, sowie ein paar Worte zu den Wissenschaftlern, Nautikern und Technikern der Expedition, sind Teil der wissenschaftshistorischen Betrachtung, zu der auch die Berücksichtigung weiterer Südpolarexpeditionen gehört die im selben Zeitraum stattfanden.

Bei der Erwähnung der wissenschaftlichen Ergebnisse ist zu beachten, dass diese nicht geschlossen publiziert wurden, wie damals üblich, sondern im Laufe der Jahre in Fachzeitschriften erschienen. Für diesen Umstand lassen sich zwei Ursachen benennen: Neben der personellen Zerrissenheit der Kampagne – einige Wissenschaftler sollen es abgelehnt haben gemeinsam mit Filchner zu publizieren – war dies vor allem der Beginn des Ersten Weltkriegs. Da in den meisten Fachartikeln auch mehr oder weniger ausführliche Reisezusammenfassungen enthalten sind, können diese ebenfalls als Quelle zu den Expeditionsereignissen benutzt werden.

Der Mann, der die Idee einer deutschen Antarktiskampagne popularisierte und ihr eine sehr interessante geographisch-wissenschaftliche Aufgabe stellte, der Mann, der die Mittel beschaffte, schlicht: die Identifikationsfigur der ganzen Angelegenheit, war Wilhelm Filchner (Abb. 2). Es ist daher im Rahmen der vorliegenden Betrachtung unerlässlich, der komplexen Persönlichkeit Filchners und seinem Lebensweg einige Aufmerksamkeit zu widmen.

Eine Reflexion zu dieser im internationalen Maßstab wichtigen Antarktisexpedition darf – 100 Jahre nach ihrer Ausreise – neben dem wissenschaftshistorischen auch das politische Umfeld betrachten. Tatsächlich wurde spätestens ab 1912 der Krieg als unausweichlich dargestellt – Motto: je eher, desto besser. Es ist aus heutiger Sicht schwer nachvollziehbar, mit welcher Selbstverständlichkeit in Deutschland wie in anderen europäischen Staaten öffentlich über die Notwendigkeit von Kriegen schwadroniert wurde. Auch Filchner äußerte sich in diesem Sinne, wie ein Tagebucheintrag vom 27. Januar 1912 belegt, der offensichtlich als Zitat aus einer Ansprache zu lesen ist (KIRSCHMER 1985 S. 16; zu diesem Zeitpunkt war das Innere des Weddellmeeres noch nicht erreicht): „... Feiern heute Kaisers Geb. überall! Wir hier auf „Deutschland“ und unter Reichsdienstflagge doppelt Anlaß, das zu tun, da wir auf 73° S Erste Deutsche! ...“. Nachdem er die Prinzipien des Kaisers gelobt hat, heißt es: „Der Kaiser ist ein Vertreter des imperialistischen Gedankens und geeignet dafür wie kaum ein anderer. Seine Güte allein hindert ihn daran zum Schwerte zu greifen und Deutschland zum nötigen Krieg zu führen. Er wird ihm dafür aufgezwungen und hoffentlich recht bald, bevor es zu spät ist. Das ist mein Geb. Wunsch für ihn.“ Nachdem er ausgeführt hat, dass der Kaiser zwar kein Freund der Expedition sei, aber immer auf der Seite der Erfolgreichen stehe (!),



Abb 2: Wilhelm Filchner (1877-1957), 1911. Der Text auf dem Bild von Filchners Hand lautet: *Herrn Oberinspektor Schulz, dem tatkräftigen Förderer der Deutschen Antarktischen Expedition in dankbarem Gedenken Dr. Wilhelm Filchner, Leiter der Expedition, Buenos Aires 3. X. 11.* (Archiv AWI).

Fig. 2: Wilhelm Filchner (1877-1957), 1911. The handwritten dedication on the photograph reads: *“Mr. chief-inspector Schulz, the energetic promoter of the German Antarctic Expedition in thankful remembrance Dr. Wilhelm Filchner, leader of the Expedition, Buenos Aires 3. X. 11.”* (AWI Archives).

schreibt Filchner: *„Wir haben es also in der Hand, den Kaiser auf anständige Weise zu zwingen, ein Freund der S.P. Forschung zu werden. Mich freut es, einen Kaiser zwingen zu können, und Sie hoffentlich auch.“*⁴

Leider ist die Tatsache weitgehend in Vergessenheit geraten, dass in den Jahren vor der großen Katastrophe, dem Ersten Weltkrieg, konträr zu dem überlieferten militaristischen und imperialistischen Gebaren der Politiker, viele politische und gesellschaftliche Reformbewegungen existierten. Diese erstreckten sich von den Bemühungen zur Durchsetzung des Frauenwahlrechts bis in die Bereiche Ernährung, Kleidung und Wohnen und fanden eine besondere Betonung in den Bereichen Architektur, Kunst und Kultur.⁵ In diesem Sinne ist es kein Zufall, dass der später in viele Sprachen übersetzte Roman von Heinrich Mann *Der Untertan*⁶, der die Obrigkeitshörigkeit und den Kaiserkult thematisiert, auf eine breite Leserschaft stieß.

BIOGRAPHISCHES ZU FILCHNER

Es wurde bis heute keine größere unabhängige Biographie Filchners publiziert; Kurzbiographien finden sich bei BECK (1969, 1971).⁷ D.h., um eine detaillierte Darstellung des abenteuerlichen Lebens dieses international bekannten Forschungsreisenden zu bekommen, muss man zu dessen Autobiographie greifen (FILCHNER 1951).⁸ Auch wenn Filchner in diesem Werk gelegentlich tiefeschürfende allgemeine Betrachtungen anstellt, so bleibt doch der Mangel, dass er es unterlässt, politisch Stellung zu beziehen. Dazu ein Beispiel: Anschaulich schildert er seine Gefühle, als er von seiner

dritten Tibetreise zurückkehrend, wieder zivilisiertere Gebiete erreichte und am 21. September 1937 davon unterrichtet wurde, dass seine Leistungen gewürdigt und (finanziell großartig) mit dem Deutschen Nationalpreis belohnt wurden (FILCHNER 1951 S. 336).⁹ Weitere Reflexion zur Preisvergabe, d.h. zu dem Zweck des Preises und ihren Stiftern, die man in einem Buch des Jahres 1949/51 erwartet hätte, sucht man hier vergeblich.¹⁰

Ein weiterer merkwürdiger Sachverhalt, der mittelbar mit den persönlichen Schwierigkeiten im Zusammenhang stehen könnte die Filchner während der Antarktisexpedition hatte sei hier angesprochen. Filchner sah sich bereits zu Beginn seiner Karriere mit Spionagevorwürfen konfrontiert, die vermutlich unberechtigt waren, sich aber nach seiner zweiten Asienexpedition 1904/05 wiederholten, zu einem Zeitpunkt, als sich das *Great Game*, der chinesisch/russisch/englische Zwißt einschließlich seiner indisch/tibetisch/afghanischen Einmischungen lebhaft entwickelte. Filchner ist auch in anderen Zusammenhängen immer wieder mit Spionage und Geheimdiensttätigkeit in Verbindung gebracht worden und er selber hat viel dazu beigetragen, diesen Nimbus zu stützen, insbesondere durch die Publikation des Buches *Wetterleuchten im Osten* (FILCHNER 1928).¹¹

Einige biographische Fakten: Filchner wuchs in München in einem großbürgerlichen Milieu auf und durchlief eine elitäre militärische Laufbahn. Maßgebend für seine gesamte Entwicklung war der mutige Entschluss, innerhalb eines Sonderurlaubs eine „Exkursion“ nach Zentralasien zu unternehmen. Diese Reise (1900) hat er in einem kleinen Buch geschildert (FILCHNER 1900), das ihn weit über Deutschland hinaus berühmt gemacht hat.

Nach Studien bei Experten verschiedener Fachrichtungen – ein klassisches Universitätsstudium hat er offensichtlich nicht absolviert (FILCHNER 1951 S. 46) – konnte er zu einer weiteren groß angelegten Forschungsreise nach Zentralasien aufbrechen (1905/06). Auf der Basis der hier gesammelten Daten, Exponaten und Erfahrungen entwickelte sich seine Karriere als Forschungsreisender. Von der bayrischen Militärbehörde wurde er auf drei Jahre zur trigonometrischen Abteilung der Preußischen Landesaufnahme nach Berlin kommandiert (FILCHNER 1951 S. 80). Diese Zeit hat Filchner zum Publizieren und zur Verbesserung seiner Qualifikation genutzt, wobei sich die Aufzählung seiner Lehrer und Förderer wie das *who is who* der damaligen Wissenschaftselite liest. In diese Zeit fällt auch die Verleihung der Ehrendoktorwürde der Universität Königsberg (1908).¹²

PLAN UND VORBEREITUNG DER DEUTSCHEN ANTARKTISCHEN EXPEDITION – VOREXPEDITION NACH SPITZBERGEN

Diese Überschrift entspricht genau der des Kapitels VI der Filchnerschen Autobiographie (FILCHNER 1951 S. 94), die aber als Quelle zu diesem Themenkomplex unzuverlässig ist. Sehr viel ausführlicher und genauer ist das erste Kapitel in Filchners Reisebeschreibung (FILCHNER 1922 S. 1-8). Danach erfolgte die offizielle Bekanntgabe seines Planes, eine wissenschaftliche Expedition in die Antarktis zu unternehmen, am 5. März 1910 auf einer öffentlichen Sitzung der Gesellschaft für

Erdkunde zu Berlin (vgl. ANONYMUS 1911 S. 3).

Die Idee einer deutschen antarktischen Expedition war in weiten Kreisen der deutschen Bevölkerung populär, was nicht zuletzt mit den Aktivitäten anderer Nationen zusammenhing – die Namen Shackleton, Scott und Amundsen¹³ waren in aller Munde. Es soll sogar eine positive Stellungnahme des deutschen Reichstages gegeben haben.¹⁴ Anders reagierte Wilhelm II; dieser stand der Sache skeptisch gegenüber und beteiligte sich nicht an einer Initiative zur Finanzierung der Aktion.¹⁵ In der Literatur findet man gelegentlich den Hinweis, die Finanzierung der zweiten deutschen Südpolar-Expedition 1911-1913 sei rein privat gewesen. Das ist nur bedingt richtig. Zwar hat es eine Reihe von großen privaten Zuwendungen gegeben, aber ein erheblicher Teil wurde über Einnahmen aus einer vom bayrischen Staat genehmigten Lotterie zugunsten des Unternehmens geschöpft – ein Kunstgriff, der sich nur deshalb verwirklichen ließ, weil es Filchner gelungen war, den greisen bayrischen Prinzregenten Luitpold (1821-1912) als Ehrenprotektor der „Deutschen Antarktischen Expedition“ zu gewinnen.¹⁶ Hinzuzufügen ist noch, dass sich Filchner grundsätzlich auf eine Reihe hochrangiger Politiker und prominenter Wissenschaftler stützen konnte, von denen viele Mitglieder des 1910 gegründeten „Komitee für die Deutsche Antarktische Expedition“ waren. Ein Spendenaufwurf vom Januar 1911 ist von einem siebenköpfigen „Ehren-Präsidium“ unterzeichnet, zu dem auch der Reichskanzler Bethmann Hollweg (1856-1921) gehört. Hier findet man auch die alphabetisch geordnete Liste der 209 Mitglieder des Komitees – eine Aufzählung prominenter Wissenschaftler, Redakteure, Militärs und Politiker – mit niemand Geringerem als dem Grafen Zeppelin an der letzten Stelle.

Offensichtlich ist, dass Filchner bei den Expeditionsvorbereitungen nicht knausern musste. Er hatte ausreichend Mittel, um die ursprünglich für den Wal- und Robbenfang eingesetzte „Bjørn“ anzukaufen und ließ dieses Schiff, mit persönlicher Beratung durch den britischen Polarhelden Sir Ernest Shackleton, wie Filchner wiederholt schrieb (z.B. FILCHNER 1930 S. 104), auf einer norwegischen Werft verstärken und umbauen und anschließend in Hamburg zwischen dem 19. Februar und 20. April 1911 aus- und umrüsten.¹⁷ Das Schiff, das unter der Reichsdienstflagge (!) fuhr, hat in allen Phasen der Expedition den Anforderungen entsprochen.¹⁸

Im Zusammenhang mit der administrativen Struktur der Expedition gab es eine Besonderheit. Neben dem „Komitee“ gab es den „Verein Deutsche Antarktische Expedition“, der die geschäftliche Seite der Expedition bearbeitete (Leiter G. Schweitzer). Filchner hatte dieses Konstrukt selbst angeregt (LÜDECKE 1995 S. 136), da es ihn von vielen Nebenarbeiten entthob, wie er schrieb, und er sich dadurch auf die Organisation der Expedition konzentrieren konnte. Als Expeditionsleiter war er Angestellter des Vereins. In seinen verschiedenen Publikationen hat Filchner dieses Konstrukt später als nachteilig und schlecht gekennzeichnet. Allerdings wird er bei dieser Kritik nie konkret. Vermutlich hat er gemeint – derartige Andeutungen findet man in KIRSCHMER (1985) – dass es nachteilig war, dass er gegen Expeditionsmitglieder keine Kündigungen aussprechen oder vergleichbare personelle Maßnahmen ergreifen konnte, von denen er sich eine Festigung seiner Autorität versprochen hätte.

Die Entwicklung der Vorbereitung einer Antarktisexpedition wurde ab 1910 in der Fachpresse, speziell in „Petermanns Geographische Mitteilungen“, in „Globus“ und in der „Zeitschrift für Erdkunde“ reflektiert und kommentiert. Da sich auch die Briten mit Expeditionen in die Südpolarregion befassen, fühlte sich Filchner offensichtlich in einer Konkurrenzsituation und wollte so rasch wie möglich aufbrechen. Im Zusammenhang mit der Ausreise von Robert Falcon Scott (Terra-Nova-Expedition 1910-13)¹⁹, kam es in der englischen Presse gar zu Angriffen gegen Filchner, die dieser aber durch ein Gespräch mit Scott zu einer sachlichen Berichterstattung umlenken konnte (FILCHNER 1951 S. 108).²⁰ Zu einem ähnlich guten Einverständnis kam er, nach einem persönlichen Gespräch in Edinburgh, offensichtlich auch mit dem berühmten schottischen Naturkundler und Leiter der schottischen Antarktisexpedition von 1903, William S. Bruce (1867-1921), dem Entdecker von Coats-Land, der auch eine Fortsetzung seiner Antarktisaktivitäten plante (FILCHNER 1922 S. 6).²¹

Filchner gibt in seiner Autobiographie für seine Idee, eine Antarktisexpedition zu initiieren, keine zwingenden Gründe an. Dass er sich seit längerem für die Sache interessierte, ist verbürgt, denn er hatte sich bereits um eine Teilnahme bei der ersten deutschen Antarktisexpedition 1901-03 beworben (LÜDECKE 1995 S. 44). Filchner hatte im Zusammenhang mit seinen Studien bei der „Preußischen Landesaufnahme“ an der Universität Königsberg ein Promotionsverfahren eingeleitet. Überraschend verzichtete die Universität auf Prüfungsleistungen und verlieh ihm den Ehrendoktor – im Alter von 31 Jahren war er damit der jüngste Dr. h.c. des Reiches. Laut Autobiographie nahm er diese Auszeichnung als Ansporn zu weiteren Aktionen. „... Ich beriet mich mit meinem Chef (Abteilungschef im großen Generalstab, General von Bertrab), besprach mich mit In- und Ausländischen Fachleuten und kam zu folgendem Entschluss: Es soll eine „Deutsche Antarktische Expedition“ ins Leben gerufen werden, Ihre Aufgabe wird darin bestehen, die Beziehungen zwischen der westlichen und der östlichen Antarktis zu klären“ (FILCHNER 1951 S. 94, Abb. in FILCHNER 1922 S. 3).

In der Denkschrift (Anonymus 1911)²² werden u.a. der allgemeine Plan der Expedition sowie die Einzelheiten des multidisziplinären Programms mit Forschungsaufgaben in den Fachrichtungen Geologie, Ozeanographie, Biologie, Meteorologie, Magnetismus, Astronomie und Geodäsie dargestellt. Vorrang wird naturgemäß der Geographie eingeräumt. Eine Darstellung der geographischen Ziele der Expedition, etwas ausführlicher als in der Denkschrift 1911, findet man in Filchners Reisebeschreibung (Filchner 1922 S. 3). Er zitiert hier eine Sundtheorie des britischen Geographen und Agitators für Südpolarforschung, Sir Clemens Markham (1830-1916). Ausgebaut wurde dessen Ansatz von Otto Nordenskjöld (1869-1924)²³ und Gunnar Andersson (1874-1960), die 1902-04 an der Ostküste der Antarktischen Halbinsel gearbeitet hatten und die es auf Grund der gesammelten Daten für möglich hielten, dass die Westantarktis als 3500 km langer, etwa 300 km breiter Gebirgszug von der Landmasse der Ostantarktis getrennt existierte. Ziel der Expedition sei es, diese These zu überprüfen. Selbstverständlich war das nur möglich, durch einen Vorstoß in das Weddellmeer. In der Denkschrift (ANONYMUS 1911 S. 4) findet man folgende Angabe: „Es ist beabsichtigt, das von Bruce 1904 entdeckte Coatsland auf der Ostseite der Weddellsee aufzusuchen und

dort der Küste soweit wie möglich nach Süden oder Südwesten folgend eine Basisstation zu errichten. Sie soll als wissenschaftliche Station für geographische, geologische, astronomische, erdmagnetische, meteorologische und biologische Arbeiten mindestens ein Jahr lang in Betrieb gehalten werden und als Ausgangspunkt für die Schlittenexpedition ins Innere dienen.“ Weiter wird erläutert, dass die Station mit 11 Mann zu besetzen ist, „während der Schlittenvorstoß südlich der Weddellsee“ zur Klärung der geographischen Kernfrage nach der Verbindung zwischen Ost- und Westantarktis durch vier Personen durchgeführt werden soll. Vage sind hier die Angaben zu der Aufgabe des Expeditionsschiffes. Dazu heißt es: „Das Schiff kehrt, falls es möglich ist, zur Vornahme von Küstenuntersuchungen und weiteren ozeanographischen Arbeiten zurück.“ Damit ist offenbar gemeint, dass das Schiff zur Überwinterung nach Südgeorgien gehen sollte um im folgenden Südsommer die Expeditionsmitglieder von der Basisstation abzuholen.

Zu beachten ist, dass die Thematik – Vorstoß in das so genannte Weddellmeer – auch schon im Zusammenhang mit der ersten deutschen Antarktisexpedition ventiliert wurde, und dass es insbesondere der Geograph und langjährige PGM-Herausgeber Alexander Supan (1847-1920) war, der auf diese Möglichkeit als „Eingangspforte“ in die Antarktis hingewiesen hatte. Dass diese Idee seinerzeit nicht verwirklicht wurde, hatte einen Grund, der ebenfalls auf einer Hypothese beruhte. Der Leiter der Expedition mit dem offiziellen Namen „Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903“ Erich v. Drygalski (1865-1949) folgte der von dem Ozeanographen Otto Krümmel (1854-1912) und dem Geophysiker Georg v. Neumayer (1826-1909) gestützten Idee eines Südstromes südlich der Kerguelen. D.h., hier vermutete man einen Einschnitt in, wenn nicht gar einen Sund durch das Südpolargebiet. Einen Sund vorausgesetzt, wäre dieser im Bereich des Weddellmeeres wieder in den Atlantik eingetreten. Man hätte sich also, ganz nach dem Vorbild der Nansenschen Fram-Drift, vom Indik über den Südpol in den Atlantik treiben lassen können.²⁴ Dass diese Hypothese nicht zutraf, zeigte dann der Verlauf der Drygalski-Expedition.

Wenn oben von dem „so genannten“ Weddellmeer²⁵ die Rede ist, so ist das kein Versprecher. Realität im Jahre 1911 war, dass man ein Seegebiet Weddellmeer nannte, das 1823 von James Weddell (1787-1834) lediglich auf der Länge 23° W ein einziges Mal bis zur südlichen Breite 74°15' befahren worden war.²⁶ Weiter östlich hatte Bruce auf seiner Expedition 1901-03 das Coatsland entdeckt und war dabei bis 73°30' vorgestoßen. Das heißt, eine Expedition mit dem Ziel, im Weddellmeer-Sektor nach Süden vorzustößen war samt der Sund-Theorie hochgradig spekulativ. Es war völlig offen, wie weit man nach Süden kommen würde und ob es dort Möglichkeiten für eine Landung geben würde. Filchner hatte ursprünglich vorgehabt, ähnlich wie es Shackleton 1914 verwirklichte, gleichzeitig mit einer Gruppe vom Rossmeer aus zu operieren. Nicht zuletzt wegen der damit verbundenen Kosten ließ man diese Ideen rasch fallen.²⁷

„Große Geographische Probleme harren in der Antarktis ihrer Lösung ...“, heißt es einleitend in der Denkschrift (ANONYMUS 1911). Anschließend wird auf eine Kartenskizze verwiesen (Abb. 3). Und weiter wird ausgeführt: „Als die zur Zeit wichtigsten bezeichnete Professor Otto Nordenskjöld aus Gothen-

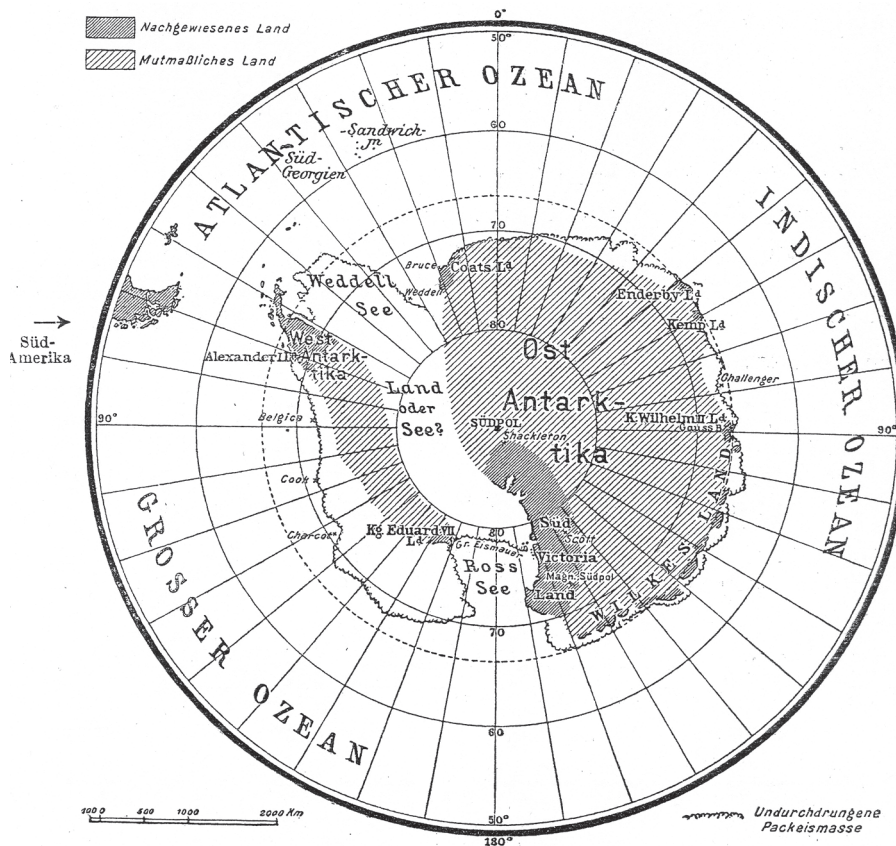


Abb 3: Stand der geographischen Kenntnis von der Antarktis um 1910. Die Karte zeigt, dass eine Verbindung zwischen „Weddell See“ und „Ross See“ als Möglichkeit (Land oder See?) gesehen wurde (FILCHNER 1922, S. 3).

Fig. 3: Geographical knowledge of the Antarctic around 1910. Map shows that a connection between Weddell Sea and Ross Sea was considered possible (FILCHNER 1922, S. 3).

burg in der Diskussion jener Sitzung“ (gemeint ist die oben erwähnte „Gründungssitzung“ vom 5. März 1910 in Berlin) „die Erforschung der allerinnersten Teile des Südpolarkontinents sowie die Feststellung der Beziehungen zwischen den westantarktischen und den ostantarktischen Landmassen. Diesen beiden Problemen gedenkt die deutsche antarktische Expedition näherzutreten.“ Angesichts der Tatsache, dass weite Teile der Antarktis nicht einmal in ihren Umrissen bekannt waren, musste man Nordenskjölds Einordnung nicht teilen. Allerdings war ja „die Feststellung der Beziehungen zwischen den westantarktischen und den ostantarktischen Landmassen“ zwangsläufig mit dem Vorstoß in das Weddellmeer verbunden und dem war eine Priorität im Rahmen der Antarktisforschung nicht abzuspochen. Dass es im Zusammenhang mit der Erforschung „der allerinnersten Teile des Südpolarkontinents“ klärende Gespräche zwischen Filchner und Scott gegeben hat, wurde schon erwähnt,²⁸ genau wie die Kontakte zu Bruce und Shackleton, die sich aber auf zukünftige Expeditionen bezogen.

Es ist bemerkenswert, dass in der offiziellen Denkschrift von 1911 keinerlei nationale oder patriotische Motive oder Sentenzen, die damals durchaus üblich waren, zum Tragen kommen. Andererseits wird hier mit keinem Wort eine internationale Kooperation oder gar eine internationale Einbindung erwähnt. Über die Scott-Expedition war Filchner, wie wir wissen, bestens informiert und ebenso dürfte er spätestens nach dem Zusammentreffen mit der „Fram“ in Buenos Aires über Amundsens Pläne genauer unterrichtet gewesen sein²⁹. Aber diese Aktionen scheinen die deutsche Expedition nicht tangiert zu haben. Davon, dass eine groß angelegte australische Expedition unter der Leitung von Douglas Mawson (1882-1958) zeitgleich im Adelie Land auf der „gegenüberlie-

genden“ Seite des Kontinents operierte, wusste man offenbar gar nichts. Jedenfalls wird diese Expedition nicht einmal in FILCHNER (1922) erwähnt.³⁰ Das gleiche gilt auch für die vierte Expedition, die sich zeitgleich neben der 2. DAE in der Antarktis aufhielt – die japanische Expedition unter der Leitung von Nobu Shirase (1861-1946).³¹ Festzuhalten bleibt, dass 1911/12 fünf Antarktiskampagnen stattfanden, die unabhängig operierten und nur wenig voneinander wussten.³²

In diesem Punkte unterschied sich die Expeditionserie von 1911 deutlich von der großen internationalen Antarktiskampagne der Jahrhundertwende, die, ausgehend von den internationalen Geographentagen 1895 und 1899 in London und Berlin, in den Jahren zwischen 1898 und 1908/09 (bzw. 1901-1904/05) stattgefunden hatte. Auch wenn damals keine verbindlichen Regeln festgelegt wurden – die Intention einer Kooperation im Sinne des ersten Internationalen Polarjahres 1882/83 bestimmte damals die wissenschaftlichen Fragestellungen. Dazu gehörte als wesentlicher Bestandteil die geographische Aufteilung der Forschungsareale.³³

Dieses Kapitel abschließend ein paar Worte zur Vorexpedition nach Spitzbergen. Das Unternehmen stand unter Filchners Expeditions-Motto: „Optimist in der Durchführung, Pessimist in der Vorbereitung. Die Vorbereitung und Erprobung von Mann und Material blieb der erste Gesichtspunkt der Kampagne“, zu der eine Reisebeschreibung (FILCHNER & SEELHEIM 1911) existiert und auch eine wissenschaftliche Publikation (PHILIPP 1914), der ein allgemeiner Teil vorangestellt ist. Auch in dem Buch „In China - Auf Asiens Hochsteppen - Im ewigen Eis“ (FILCHNER 1930) kann man zu dieser Reise Informationen finden.

Die Vorexpedition nach Spitzbergen bestand in einer kurzen (65 km), aber nicht ungefährlichen Querung der Insel zwischen Tempelbay (Westküste) und der Mohn-Bucht (Ostküste). Der historisch Interessierte findet in den genannten Publikationen zahlreiche Informationen zu der Spitzbergensaison 1910, in der u.a. die Expedition des Grafen Zeppelin dort weilte.³⁴ An dieser Expedition, mit der Filchner aber nicht zusammentraf, beteiligte sich nicht nur Erich von Drygalski sondern auch der Norweger Paul Bjørvik (1857-1932), der als Eislotse auf der „Gauss“, dem Schiff der ersten deutschen Antarktisexpedition, gewesen war und der als Matrose an der Filchnerschen Antarktis-Expedition 1911-12 teilnehmen sollte.³⁵

ZUR TECHNISCHEN, WISSENSCHAFTLICHEN UND PERSONELLEN AUSTRÜSTUNG DER ZWEITEN DEUTSCHEN ANTARKTISCHEN EXPEDITION.³⁶

Als Expeditionsschiff diente die zwischen den Loten 44,2 m messende hölzerne Bark „Deutschland“ ex „Bjørn“ (Baujahr 1905). Sie war mit einer 220 KW Dampfmaschine ausgerüstet und jedenfalls im Rumpf so gut verstärkt, dass sie später allen Eispressungen standgehalten hat.

Bei dem zweimonatigen Umbau auf der renommierten Werft Blohm und Voss in Hamburg wurde das Schiff auf den technischen Stand der Zeit gebracht. Es erhielt eine moderne Generatoranlage, so dass an Bord nicht nur Glühlampen, sondern auch elektrische Maschinen betrieben werden konnten. Ferner war eine starke Funkentelegraphische Anlage installiert, die im ersten Teil der Reise mit Erfolg betrieben wurde. Die Maschinenleistung von 220 KW war damals beachtlich, für heutige Verhältnisse gering, und bestenfalls ausreichend, um im frischen Pfannkucheneis ein paar Meilen zurücklegen zu können.³⁷ Auch wenn in den Berichten von Schifferscherütungen infolge Eisbrechens die Rede ist, ermöglichte die Maschinenleistung lediglich ein Manövrieren im freien Wasser zwischen den Treibeisplatten. Mit genügend Anlauf hat man gelegentlich auch versucht, die eine oder andere Scholle zu durchbrechen.

Das Schiff verfügte über verschiedene Lenzpumpen sowie eine Dampffeuertlöschanlage und war sicherheitstechnisch gut gerüstet. Die umfangreiche Schiffsbetriebstechnik, zu der neben den erwähnten Anlagen und diversen Winden auch ein Seewasserverdampfer zur Erzeugung von Trinkwasser gehörte, konnte durch einen Hilfskessel versorgt werden.

Wie auf Bildern deutlich erkennbar (Abb. 1), war die segeltechnische Ausrüstung der Bark beachtlich. Die „Deutschland“ war ein vergleichsweise guter Segler und erreichte unter günstigen Bedingungen eine Geschwindigkeit von 10 kn, wozu auch der Umstand beitrug, dass die Schraube von der Welle getrennt und dann in einem „Brunnen“ untergebracht werden konnte, wodurch sich der Rumpfwiderstand verringerte. Ein kleines Boot mit einem 5 kW Motor vervollständigte die Ausrüstung.

Die wissenschaftliche Ausrüstung der „Deutschland“ war vielfältig. Neben einer ozeanographischen Winde wurden drei Lucas-Lotmaschinen eingesetzt, von denen zwei mit einer schnell laufenden Dampfmaschine gekoppelt waren (Abb. 4).

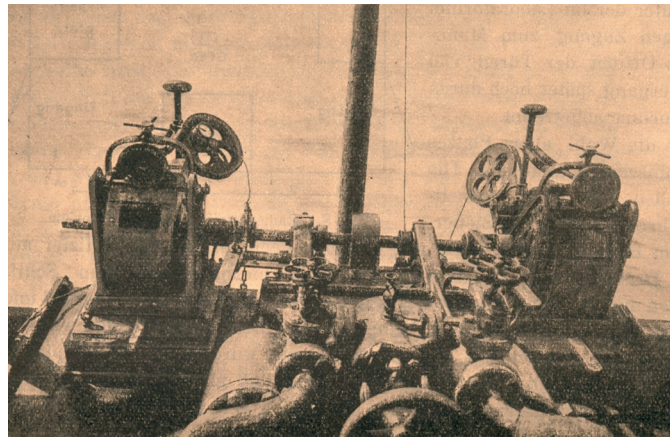


Abb 4: Zwei Lucas-Lotmaschinen (benannt nach dem Konstrukteur), welche mit einer hochoberigen Dampfmaschine gekoppelt sind. Diese mit bis zu 8000 m Klavierdraht (\varnothing 0,8 - 1 mm) bestückten Maschinen ersetzten die wesentlich größeren und aufwendigeren Maschinen nach Le Blanc und Sigsbee (BRENNECKE 1921 S. 8).

Fig. 4: Two sounding machines system Lucas (named after its designer) coupled with a high revolution steam engine. These machines equipped with 8000 m piano wire (\varnothing 0,8 - 1 mm) were used instead of the much bigger and more complicated machines of Le Blanc and Sigsbee (BRENNECKE 1921 S. 8).

Ferner waren auch eine Drachenwinde und eine Winde für Fesselballons an Bord samt einer hinreichenden Menge an Wasserstoff in Stahlflaschen. Im Zusammenhang mit den Tiefseelotungen wurden zur Gewinnung von Bodenproben „Schlammröhren und Lotspindeln“ verwendet; die Maximallänge der so gewonnenen Sedimentkerne war 51 cm.³⁸ In einem relativ großen Laborraum auf dem Hauptdeck konnten speziell der Ozeanograph, der Biologe und der Geologe chemische und mikroskopische Analysen vornehmen (Abb. 5). Der Ozeanographie historisch Interessierte findet in BRENNECKE (1921 S. 6-15) eine hervorragende bis ins Detail gehende Beschreibung der technischen Ausrüstung (samt

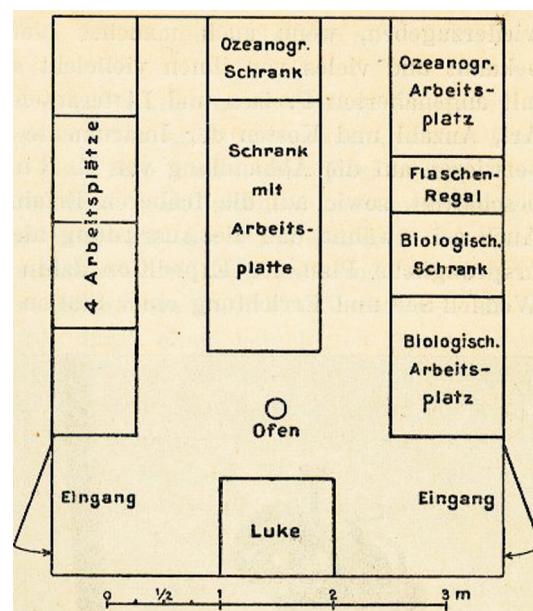


Abb 5: Grundriss des Labors und Aufteilung der wissenschaftlichen Arbeitsplätze auf der „Deutschland“ (BRENNECKE 1921, S. 7).

Fig. 5: Ground plan and layout of the laboratory on board “Deutschland“ (BRENNECKE 1921 S. 7).

Anschaffungskosten) und auch vielen Hinweisen zum realen Betrieb der Anlagen und zu den Problemen der Probenahme und der Lotungen. Ähnliches lässt sich auch für die Einrichtungen zur Planktonforschung konstatieren die bei LOHMANN (1912) beschrieben werden.

Dem Geomagnetiker und dem Meteorologen stand ebenfalls ein ansehnliches Instrumentarium zur Verfügung (PRZYBYLLOK 1933, BARKOW 1924). Eine wichtige Voraussetzung für die verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten ist eine gute Ortsbestimmung. Entsprechend zahlreich waren die verschiedenen astronomisch-geodätischen Instrumente. Auch die photographische Ausrüstung war hervorragend. Es gab eine Dunkelkammer (FILCHNER 1922 S. 20).

Die Unterkünfte waren vergleichsweise großzügig konzipiert. Die Herren – so Filchners Bezeichnung für die Wissenschaftler – bewohnten jeder eine eigene Kabine (Abb. 6).

Die wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer waren:

Erich Barkow (1882-1923), Meteorologe.

Wilhelm Brennecke (1875-1924), Ozeanograph.

Wilhelm Filchner (1877-1957), Fahrt- und Expeditionsleiter, Geodät, Asienforscher.

Fritz Heim (1887-1980), Geologe.

Alfred Kling, Nautiker; er übernahm nach der Auflösung der Expedition im Dezember 1912 in Grytviken die „Deutschland“ als Kapitän.³⁹

Felix König (1880-1945), Alpinist.

Ludwig Kohl (1884-1969), Expeditionsarzt; er musste 1911 auf Grytviken zurückgelassen werden.

Hans Lohmann (1863-1934) Meeresbiologe; er war nur auf dem ersten Fahrtabschnitt bis Buenos Aires an Bord.

Erich Przybyllok (1880-1954), Geomagnetiker.

Heinrich Seelheim (1884-1964), Geograph; Fahrtleiter auf

dem ersten Fahrtabschnitt bis Buenos Aires.

Willi Ule, (1861-1940), Geograph; er war nur auf dem ersten Fahrtabschnitt bis Pernambuco an Bord.⁴⁰

Richard Vahsel (1868-1912), der Kapitän der „Deutschland“ (Abb. 7) war 1901-03 auf der ersten deutschen Antarktisexpe-
dition mit der „Gauss“ als 2. Offizier gefahren. Vahsel verstarb während der Reise.

Wilhelm Lorenzen, der Erste Offizier, übernahm bis Grytviken das Schiffskommando.

Conrad Heyneck, war Leiter der Maschine und der schiffstechnischen Anlagen.

Wilhelm v. Goedel, (geb. 1881), fungierte als Schiffs- und Expeditionsarzt.⁴¹

Bei der Ausreise von Südgeorgien am 11. Dezember 1911 waren einschließlich des Kapitäns 26 Mann Besatzung und einschließlich der Herren Kling und Filchner sieben Wissenschaftler an Bord.⁴² Auf die Darstellung der Transportlogistik, die wegen der geplanten Inlandeisoperationen bei der Vorbereitung der Reise eine bedeutende Rolle gespielt hatte, kann hier verzichtet werden, denn mit Ausnahme des Stationsbaus und der Auslage einiger küstennaher Depots, kam es zu keinen weiteren „Landoperationen“.

In Buenos Aires kamen 38 Schlittenhunde an Bord. Die 12 Pferde wurden nach Grytviken nachgeschickt und erst kurz vor der Ausreise in die Antarktis an Bord genommen.⁴³ Nach der Überwinterung 1912 ließ man heimreisend die Tiere auf Grytviken. Die per Frachtschiff nach Buenos Aires gebrachten Motorschlitten wurden nicht geladen⁴⁴ und der dadurch gewonnene Raum für die Stauung von Bunkerkohle verwendet. Mit größter Sorgfalt war die für drei Jahre bemessene Verproviantierung der Expedition zusammengestellt worden; sie wog 100 t.



Abb 6: Wissenschaftler und Offiziere in der Messe (die „Achterschiffler“); l.n.r.: Arzt Wilhelm Goedel, Erster Ingenieur Conrad Heyneck, Erster Offizier Wilhelm Lorenzen, Ozeanograph Wilhelm Brennecke, Geologe Fritz Heim, Meteorologe Erich Barkow (Filchner Archiv Bayr. Akad. Wiss. München).

Fig. 6: Scientists and officers in the mess room (die “Achterschiffler” the persons which live in the cabins of the rear ship); from the left to the right: medical doctor Wilhelm Goedel, chief engineer Conrad Heyneck, chief mate Wilhelm Lorenzen, oceanographer Wilhelm Brennecke, geologist Fritz Heim, meteorologist Erich Barkow (Filchner Archives, Bavarian Acad. Sci, Munich).



Abb 7: Kapitän Richard Vahsel (1868-1912) in seiner Kammer an Bord der „Deutschland“ (Filchner Archiv Bayr. Akad. Wiss. München).

Fig. 7: Captain Richard Vahsel (1868-1912) in his cabin on board “Deutschland“ (Filchner Archives, Bavarian Acad. Sci, Munich).

DER REISEVERLAUF

Bremerhaven – Buenos Aires

Tatsächlich dauerte die gesamte Reise, einschließlich einiger Aufenthalte, rund vier Monate. Es wurde ein umfangreiches, modernes marin-wissenschaftliches Programm abgearbeitet, an dem Filchner, wie eingangs erwähnt, nicht beteiligt war. Schwerpunkt des Programms war die Planktonforschung, die unter der Regie des Hensen-Schülers Hans Lohmann stand.

Offensichtlich kam es auf dem ersten Fahrtabschnitt schon zu Misshelligkeiten zwischen der Schiffsführung und wissenschaftlichen Teilnehmern, die darin gipfelten, dass der Fahrleiter, der Geograph Heinrich Seelheim, der Expedition den Rücken kehrte, nachdem die „Deutschland“ am 7. September 1911 Buenos Aires erreicht hatte.

Buenos Aires – Grytviken, Südgeorgien

Am 4. Oktober 1911 lief die „Deutschland“ von Buenos Aires aus.⁴⁵ Die Reise sollte zum Ansteuern der Dinklage-Bank im Gebiet 45°-49°S und 27°-35°W genutzt werden, um die Existenz dieser angeblich 1854 gefundenen untermeerischen Erhebung zu bestätigen.⁴⁶ Es kam aber nicht zur Ausführung des Planes, da der zweite Arzt der Expedition, Ludwig Kohl an einer akuten Blinddarmentzündung erkrankte. Der andere Expeditionsarzt, Wilhelm v. Goeldel, operierte seinen Kollegen in der Dünung des Südatlantiks auf dem Tisch der Messe. Um die Rekonvaleszenz des Operierten nicht zu gefährden, war es notwendig, Grytviken auf Südgeorgien auf kürzestem Wege anzulaufen.⁴⁷

Auf und um Südgeorgien hielten sich verschiedene Teilnehmer der Expedition 48 Tage auf. Filchner umriss das Programm. „*Es galt einen möglichst vollständigen Überblick über die ganze Insel zu erhalten und ein Kartenbild des Küstenumrisses herzustellen.*“ Ferner sollte „*der geologische Aufbau und der Zustand der Vergletscherung untersucht*“ sowie meteorologische Pilotballonaufstiege angestellt werden. In der Tat „... ein recht weit gestecktes ...“ Ziel, wie Filchner treffend bemerkt. Mit der „Deutschland“ allein wäre dieses Ziel aus verschiedenen Gründen nicht zu verwirklichen gewesen. Erst durch die Unterstützung des Leiters der Walfangstation in Grytviken, Carl A. Larsen (1860-1924), der als Kapitän der schwedischen Antarktisexpedition 1901-1903 international bekannt geworden war, konnten Filchner und seine Leute das Programm teilweise verwirklichen. Zweimal stellte Larsen der deutschen Expedition für mehrere Tage seinen Fangdampfer „Undine“ zur Verfügung (FILCHNER 1922 S. 73-76, Abb. 8). Unter anderem wurde die ehemalige deutsche Station des Ersten Internationalen Polarjahres 1882/83 in der Royal Bay besucht, notdürftig repariert und vier Wochen von König und Przybyllok genutzt. An die damaligen Forschungsarbeiten erinnern mehrere bis heute gültige Toponyme.⁴⁸ Einen kleinen Artikel über geologische Beobachtungen in Südgeorgien hat der Geologe Fritz Heim noch von Grytviken aus eingereicht (HEIM 1912). Leider wurden die Arbeiten auf Südgeorgien überschattet durch den Tod des Dritten Offiziers Walter Slosarczyk (1887-1911), der als einziger als Funker ausgebildet war.⁴⁹



Abb 8: Filchner mit Expeditionsmitgliedern auf der „Undine“ 1911; von links nach rechts: Alpinist Felix König, Zweiter Offizier Johannes Müller, Meteorologe Erich Barkow, Ozeanograph Wilhelm Brennecke, Geologe Fritz Heim, Arzt Wilhelm Goeldel, Expeditionsleiter Wilhelm Filchner (Filchner Archiv Bayr. Akad. Wiss. München).

Fig. 8: Filchner together with expedition members 1911 on the vessel “Undine”. The persons are from the left to the right: Alpinist Felix König, second officer Johannes Müller, meteorologist Erich Barkow, oceanographer Wilhelm Brennecke, geologist Fritz Heim, medical doctor Wilhelm Goeldel, expedition leader Wilhelm Filchner (Filchner Archives, Bavarian Acad. Sci, Munich).

Südgeorgien, Grytviken – Süd-Sandwich-Inseln – Südgeorgien, Husvik, Grytviken

Ein weiterer Höhepunkt der Anreise war der Besuch der 300 sm südöstlich von Südgeorgien gelegenen unwirtlichen Süd-Sandwich-Inseln (Traverse-Inseln). Von diesen Inseln war wenig bekannt. Jede Art von Daten zur Geographie/Geodäsie/Geologie und Ozeanographie durfte auf großes Interesse der Fachwelt stoßen. In der Denkschrift (ANONYMUS 1911 S. 3) wird davon gesprochen, dass die Inselgruppe en route zum Weddellmeer angelaufen werden soll. Von dieser Planung wurde aberückt. Stattdessen wurde eine separate Reise Südgeorgien – Sandwich Inseln – Südgeorgien eingeplant. Woher der Antrieb zu dieser „Exkursion“ kam, war nicht ganz zu klären. Filchner, der zu dieser Reise bemerkt: „*Ich selbst war während der ganzen Reise so schwer seekrank, wie noch nie vorher und konnte meine Kabine immer nur auf kurze Zeit verlassen*“ (FILCHNER 1922 S. 112), hatte zunächst berechtigte Bedenken gegen diese Fahrt, die er aber hinten anstellte. Man darf davon ausgehen, dass die Berichte, die Larsen gab, der die Inselgruppe mit der „Undine“ aufgesucht hatte, ihre Wirkung nicht verfehlten, und dass es speziell Brennecke und Heim waren, die großes Interesse an einer ausführlicheren Beprobung dieser Gegend hatten. Dadurch, dass die Reise gesondert ausgeführt wurde, musste man bei den Forschungsarbeiten keine Rücksicht auf den Kohleverbrauch nehmen, da dieser vor Reisebeginn in Südgeorgien wieder ergänzt werden konnte. Auch vermied man so die Probleme, die sich bei einer stürmischen Reise durch die Mitnahme der Tiere ergeben hätten, denn diese konnte man bis zur endgültigen Ausreise auf Südgeorgien lassen.

Am 1. November verließ die „Deutschland“ Grytviken. Mit Backstagsbrise wurde unter Segeln zunächst schnelle Fahrt gemacht. Aber der vorteilhafte Westwind entwickelte sich zum Sturm so dass zeitweilig begedreht wurde. Auf Candlemas

(Abb. 9) wurde ein tätiger Vulkan beobachtet. An eine Landung war wegen der schlechten Wetterbedingungen aber nicht zu denken. Auch auf Ssawadowsky musste die Landeoperation nach 70 gefährlichen Minuten im Boot abgebrochen werden. Man registrierte auch hier vulkanische Tätigkeit und einen durchdringenden Schwefelgeruch. Zwar gelangen einige Lotungen, aber am 11. November wurde gegen den Wunsch Brenneckes, der von hier noch die schon erwähnte Dinklage-Bank (in 300-350 sm Entfernung) ansteuern wollte, die Rückreise nach Südgeorgien beschlossen. Dafür hatte insbesondere der Arzt v. Goedel plädiert, da sein Kollege Kohl, der darauf bestanden hatte, an der Süd-Sandwich-Reise teilzunehmen, offenbar einen Rückfall erlitten hatte und dringend der Ruhe bedurfte (FILCHNER 1922 S. 122).⁵⁰ So verhinderte Kohls Gesundheitszustand auch den zweiten Versuch, sich der unbekannteren Untiefe zu nähern. Angesteuert wurde zunächst die Station Husvik wo 130 t Kohle gebunkert wurden und eine Vermessung der Stromnessbucht erfolgte. Nach vielen Ereignissen, einschließlich der Übernahme der Pferde und der Schlittenhunde, begann endlich am 11. Dezember 1911 die Ausreise in die Antarktis.

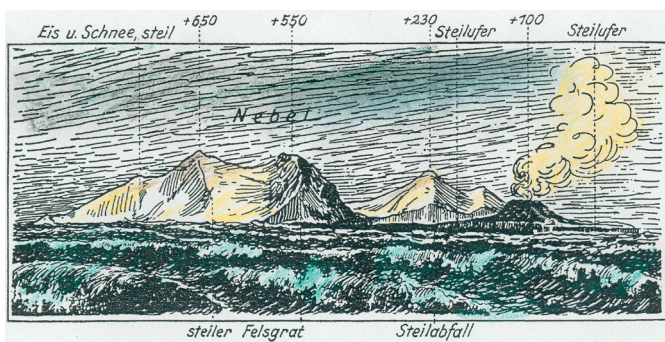


Abb 9: Skizze der Candlemas-Insel, Süd-Sandwich-Inseln, Blick nach Südwesten (FILCHNER 1922 S. 118, v. Verf. koloriert).

Fig. 9: Sketch of Candlemas Island, South Sandwich Islands, view to the southwest (FILCHNER 1922 S. 118, coloured by author).

Von Südgeorgien, Grytviken bis zur Schelfeiskante im Inneren des Weddellmeeres, Vahsel Bucht

Der ursprüngliche Plan sah vor, zunächst einen Südkurs zu steuern, um sich dann vor dem Erreichen des Treibeisrandes nach Osten zu wenden, wo generell mit weniger Eis zu rechnen war, wie Filchner durch Larsen erfahren hatte. Wir wissen heute, dass Larsen mit dieser Ansicht Recht hatte. Um von Südamerika in das Weddellmeer zu gelangen, fährt auch heute der Forschungsseisbrecher „Polarstern“ grundsätzlich einen östlichen Bogen. Eine derartige Kurswahl hätte sich im Übrigen mit dem allgemeinen Plan der Expedition entsprechend der Denkschrift von 1911 gedeckt. Kapitän Vahsel setzte sich aber über die Empfehlungen hinweg und ließ auch nach dem Erreichen des Meereisrandes Süd steuern – Filchner suggeriert sein Einverständnis, wenn er darüber berichtet (FILCHNER 1922 S. 139).

Die Expedition war zunächst vom Glück begünstigt. Auch wenn man mehrfach für einige Tage feststeckte, konnte die „Deutschland“ letztlich einen Weg durch das Treibeis finden und in dem unbekannteren Meeresgebiet fast bis 78°S vordringen wo man am 31. Januar 1912 auf festes Meereis stieß, das einer Schelfeisbarriere – dem Filchner-Schelfeis –

vorgelagert war (eine geraffte Darstellung der Eisfahrt vgl. PRZYBYLLOK 1913). Filchner kommentiert die Situation wie folgt (FILCHNER 1922 S. 187): „Bei 77°44' S und 34°38' W endet, nach Zurücklegung von 1729 sm von Grytviken ab, der Südkurs der Deutschland in einer Bucht, die im Osten vom Inlandeisabbruch, im Süden und Westen von einer 8-20 m hohen Eisfläche gebildet wird. ...“⁵¹

Stationsbau in der Vahsel Bucht – Drift im Weddellmeer – Südgeorgien, Grytviken – Auflösung der Expedition

Tatsächlich war mit dem Erreichen der Schelfeisbarriere nicht nur eine wesentliche Voraussetzung zum Erreichen des vorrangigen Expeditionszieles erfüllt – die Beantwortung der Frage, ob das Gebiet der Antarktischen Halbinsel mit dem grob bekannten Hauptkontinent in Verbindung stand, oder durch einen Meeresarm getrennt war – sondern damit war auch schon ein Teil dieser Frage selbst beantwortet! In dem Sektor 30°- 42° W zeigte sich nicht die Spur einer Durchfahrt. Vielmehr wurden mehrere Nunataks – aus dem Eis herausragende Felsen – gesichtet (Abb. 10). Das neu entdeckte Gebiet wurde Prinzregent-Luitpold-Land getauft, der Einschnitt an der südlichsten Stelle Vahsel-Bucht benannt (Abb. 11), die weitere Umgebung wurde als Herzog-Ernst-Bucht bezeichnet. Filchner war zu einer Überwinterung auf dem neu entdeckten Schelfeis entschlossen und wäre dann als Leiter der „Landgruppe“ – während sich die „Deutschland“ nach Südgeorgien zurück zog – endlich in seinem Element gewesen. Zur Erkundung der Küste, einschließlich der Ausschau nach einer geeigneten Stelle zum Aufbau des Überwinterungshauses, dampfte man nach Westen, traf hier sich verdichtendes Meereis an und beschloss umzukehren, um im Bereich der Vahsel-Bucht endlich mit dem Stationsbau zu beginnen.⁵² Die Euphorie des Erfolges beflügelte die Leute, konnte aber die nun einsetzende „Pechsträhne“ nicht verhindern. Das großzügige Überwinterungshaus war fast fertig gestellt (Abb. 12), als bei einer Springflut der Teil des Eises abbrach, auf dem das Gebäude errichtet worden war. Zwar gelang eine Bergung des angelandeten Materials aber weitere Landungsversuche, um doch noch die Voraussetzungen für eine Überwinterung auf dem Schelfeis zu arrangieren, blieben erfolglos.

Zu dem Vorfall, einschließlich der Bergung des Materials, liegen verschiedenen Schilderungen vor (BARKOW 1911/14, MÜLLER 1914, BRENECKE 1921, FILCHNER 1922), die hier nicht weiter erörtert werden sollen. Von Interesse ist vielmehr die Frage, ob die Auswahl des Stationsplatzes angemessen gewesen war. Filchner hatten gewisse Zweifel geplagt, mit denen er sich an Vahsel wandte. Dieser hielt den Platz für gut. Auf Filchners Frage, ob es nicht besser sei, auch den eiserfahrenen Bjørvik um eine Stellungnahme zu bitten, antwortete Vahsel, das habe er bereits getan und der sei seiner Ansicht. Es hat sich später herausgestellt, dass das eine Unwahrheit war. Vielmehr war Bjørvik der Meinung gewesen, der Platz sei ungeeignet (BJØRVIK 1913 S. 10).

Dem ersten Desaster folgte das zweite auf dem Fuße. Es wäre Material genug vorhanden gewesen, einen weiteren Stationsbau zu beginnen. Aber nun konnte plötzlich keine geeignete Stelle für die Errichtung der Station gefunden werden.⁵³ Das Gerangel um einen erneuten Landeplatz, um die Auslegung von Depots, um weitere Untersuchungen der Wissen-

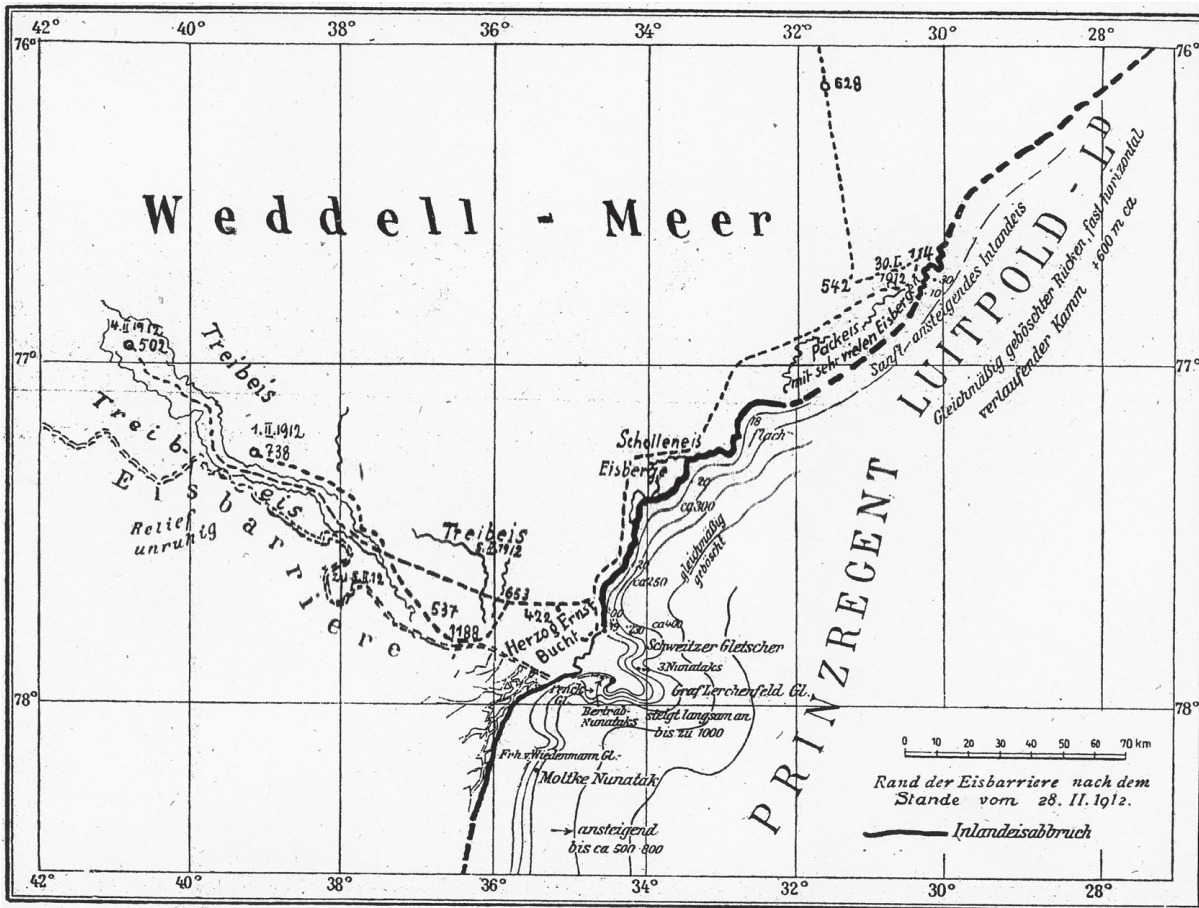


Abb 10: Die von der 2. DAE entdeckten Gebiete – das Prinzregent Luitpold Land und die südliche Begrenzung des „Weddell-Meer“(es) mit der (Schelf-)“Eisbarriere bis 42°W (FILCHNER 1922 S. 198).

Fig. 10: The areas discovered by the 2. DAE (Second German Antarctic Expedition) – the “Prinzregent Luitpold Land” and the southern boundary of the “Weddell-Meer (Sea) with the “Eisbarriere” (ice barrier) to 42°W (FILCHNER 1922 S. 198).

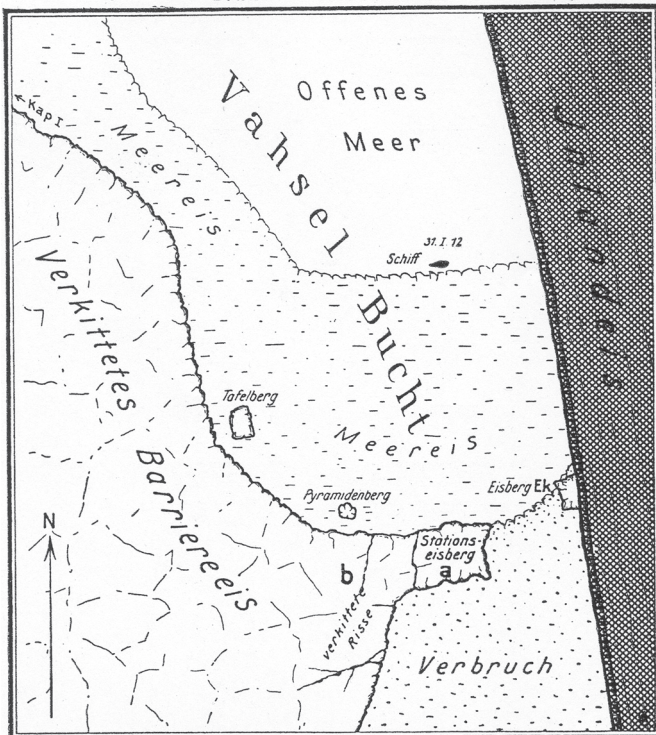


Abb 11: Die „Vahsel Bucht“ mit dem „Stationseisberg“, bei etwa 77°44' S, 34°38' W, auf dem das Stationshaus errichtet wurde (FILCHNER 1922 S. 217).

Fig. 11: “Vahselbucht” and “Stationseisberg” – the ice field on which the station building was erected at about 77°44' S, 34°38' W (Filchner 1922 S. 217).

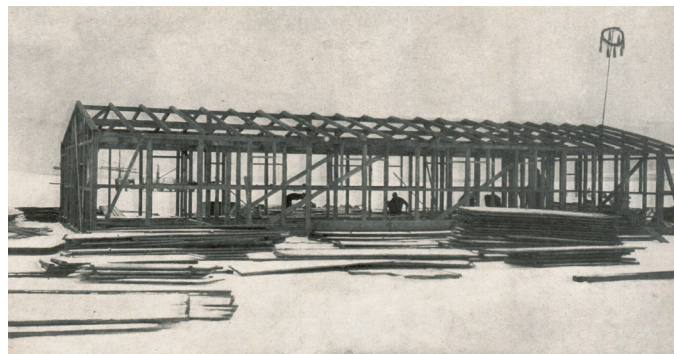


Abb 12: Das Stationshaus nach dem Richtfest, 13. Februar 1912 (FILCHNER 1922 S. 241).

Fig. 12: The station building after the roofing ceremony February 13, 1912 (FILCHNER 1922 S. 241).

schaffler etc. ist in den verschiedenen Erzählungen nahezu undurchschaubar. Konsens zwischen Vahsel und Filchner war offenbar, die „Deutschland“ in der Nähe der Schelfeiskante einfrieren zu lassen. Diese Annahme ist insofern schlüssig, da Vahsel bereits mit der „Gauss“ den Südwinter 1902 im Meereis zugebracht hatte. Plötzlich waren ihm aber die Stellen, die er zunächst als Überwinterungsort angesehen hatte, nicht mehr sicher genug. War ihm klar geworden, dass die „Deutschland“ hinsichtlich der Eigenschaft starkem Eisdruck zu widerstehen, nicht mit der „Gauss“ vergleichbar war? Jedenfalls war er nun der Meinung, dass man in der Nähe der Schelfeiskante keine Stelle finden würde, um das Schiff vor Eispressungen geschützt, überwintern zu lassen und drang auf eine sofortige Rückreise nach Südgeorgien.

Am 4. März 1912 begann die Flucht aus dem Inneren des Weddellmeeres. Es wurde Nord gesteuert, statt sich unter der Schelfeiskante zu halten, wo man länger offenes Wasser erwarten durfte. Immerhin wurde noch die Position $73^{\circ}34' S$, $33^{\circ}12' W$ erreicht, bevor das Schiff am 15. März endgültig fest kam.⁵⁴

Selbstverständlich war den Teilnehmern der 2. DAE klar, dass eine Driftreise im Weddellmeer mit einem hohen Risiko verbunden war, dazu brauchte man sich nicht an die zahllosen Schiffskatastrophen im Ostgrönlandstrom zu erinnern, vielmehr stand allen das Schicksal der „Antarctic“, dem Schiff der schwedischen Expedition von 1901-04 vor Augen, das 1903 am Nordwestrand des Weddellmeeres ein Opfer der Eispressungen geworden war. Aber man hatte Glück im Unglück. Die „Deutschland“ fror in einer massiven Scholle ein (Abb. 13). Im Laufe des Aprils begann man damit, Stallungen und Vorratshäuser auf dem Eis anzulegen. Nach und nach wurden auch Observatorien in der Nähe des Schiffes aufgebaut. Freiballon-, Fesselballon- und Drachen-Aufstiege und auch Tiefseeelotungen konnten nun routinemäßig durchgeführt werden. Als im Juli 1912 erhebliche Eispressungen einsetzten, blieb das Schiff davon weitgehend verschont, auch wenn die Pressungen einige Schäden an den Bauten und Einrichtungen des „wissenschaftlichen Dorfes“ verursachten, das inzwischen um den Liegeplatz der „Deutschland“ entstanden war (BARKOW 1912). Allerdings hatte das Schiff auf Grund der Eiskräfte permanente Schlagseite nach Steuerbord, die im Verlauf der Eisdrift bis 8° zunahm. Dennoch, Wissenschaftler und Besatzung konnten sich darüber freuen, dass die Scholle samt Schiff und den zahlreichen Bauten (Abb. 14) mit zunehmender Geschwindigkeit, manche Tage über 10 sm, nach Westen und Norden getrieben wurde. Damit dokumentierte sich die dort herrschende Meeresströmung, der Weddell-

Wirbel, und es war offensichtlich, dass man in absehbarer Zeit den offenen Südatlantik erreichen würde. Während der fast neun-monatigen Driftfahrt sind wichtige Daten gesammelt worden, die speziell für ozeanographische und meteorologische Fragestellungen von Bedeutung waren und zu entsprechenden Publikationen führten.

Beachtlich ist auch, dass Filchner am 23. Juni 1912, mitten in der Polarnacht, bei Außentemperaturen um $-30^{\circ}C$, mit seinen Begleitern König und Kling mit zwei Hundeschlitten⁵⁶

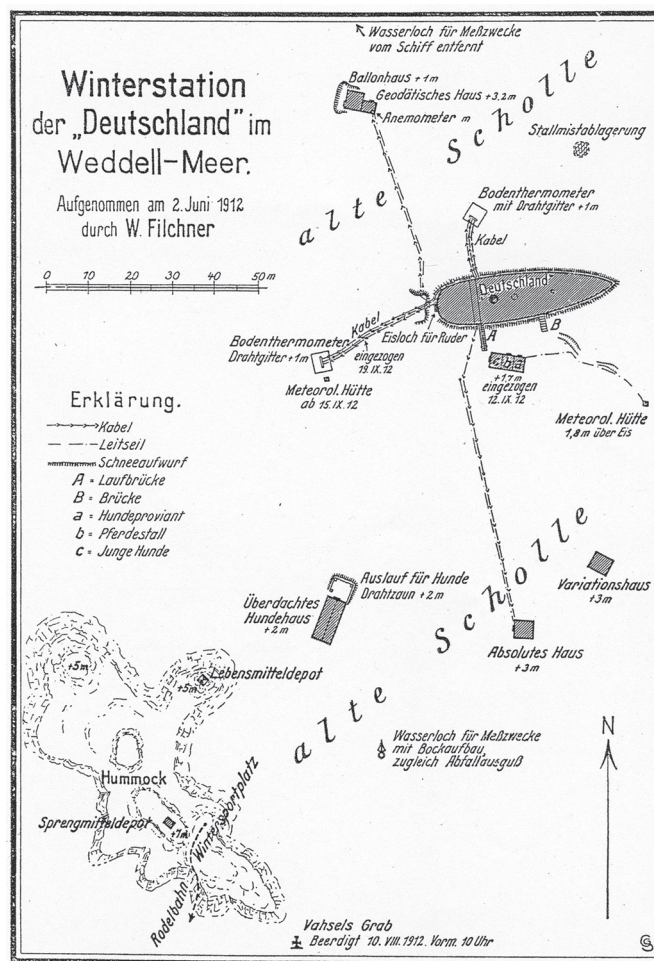
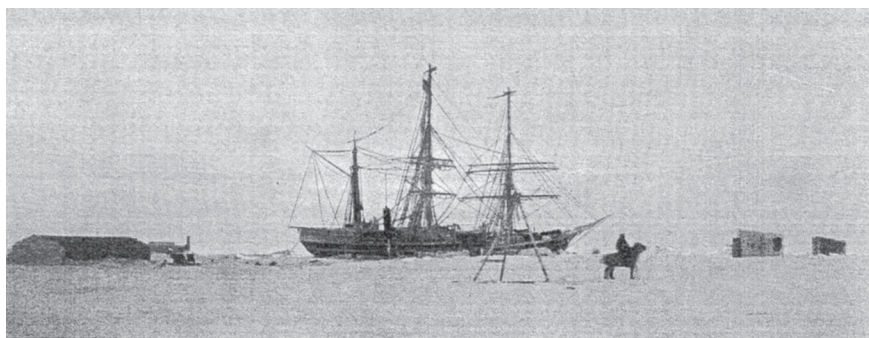


Abb 14: Plan der Driftstation „Deutschland“ samt Hilfsgebäuden und sonstigen Einrichtungen (FILCHNER 1922 S. 306).

Fig. 14: Layout of the drift station “Deutschland” including the auxiliary buildings and other facilities (FILCHNER 1922 S. 306). A drawing with a complete nomenclature in English is given in FILCHNER 1994 page 147.



Hundehaus.

Meßloch im Eise.

Absolutes Haus, Stationshaus

Abb 13: Ansicht der Driftstation mit der „Deutschland“, 9. Mai 1912 (FILCHNER 1922 S. 321).

Fig. 13: View on the drift-station including “Deutschland”, May 9, 1912; explanations read from left to right: Hundehaus = house for the dogs; Meßloch im Eise = hole in the ice to lower oceanographic instrumentation; Absolutes Haus = house for the measurement of the absolute geomagnetic values; Stationshaus = station building (FILCHNER 1922 S. 321).

aufbruch, um das „Morell Land“ aufzusuchen, eine Inselgruppe, die sich 36 sm westlich von ihrer Driftposition befinden sollte. Die mehrtägige Suche war vergeblich. Die Existenz dieses „Landes“ konnte falsifiziert werden. Die Expeditionsgruppe hatte sich trotz der unbekanntenen Driftverhältnisse 44 sm vom Schiff entfernt und nur der Navigation Klings war es zu verdanken, dass man die risikoreiche Reise mit dem Wiederfinden des Schiffes glücklich beenden konnte. Barkow kommentierte diese Leistung abfällig. Sinngemäß: Man hätte sich die Aktion sparen können, wenn man die historischen Quellen sorgfältiger studiert hätte (BARKOW 1911/14).

Der Alpinist König führte Ende August 1912 eine weitere achttägige Schlittenreise, zusammen mit dem Matrosen Paul Wolff, zu den im Sichtbereich des Schiffes befindlichen Eisbergen durch (FILCHNER 1922 S. 363, 371). Die Fahrt diente u.a. der Erprobung von Proviant und Ausrüstung. König hat später die „Deutschland“ gekauft. Sein Plan einer österreichischen antarktischen Expedition scheiterte aber wegen des Kriegsausbruches 1914 (RACK 2010, S. 21, 24, 65).

Kapitän Vahsel, der schon länger bettlägerig war, verstarb am 8. August 1912. „Es wird ein Ausschnitt in das Eisfeld eingefügt, in den der Tote gebettet werden soll ...“, so umschreibt Filchner das Seemannsgrab (FILCHNER 1922 S. 357, 358, KIRSCHMER 1985 S. 105-107).

Am 26. November 1912 wurden die Kessel geheizt. Das Packeis war schon Wochen zuvor in Treibeis übergegangen. Allerdings musste die „Stationsscholle“ gesprengt werden (Abb. 15), damit die „Deutschland“ endlich frei kam. Es vergingen weitere zehn Tage bevor sich das Eis hinreichend öffnete und der Kurs nach Grytviken auf Südgeorgien abgesetzt werden konnte, das am 19. Dezember 1912 erreicht wurde, wobei die Reise zu ausgedehnten ozeanographischen und bathymetrischen Arbeiten genutzt wurde.

In Grytviken wurde die Expedition unter meutereiähnlichen Begleiterscheinungen aufgelöst (BJØRVIK 1913 S. 57, RACK 2010 S. 77). Im Verlaufe der Driftfahrt war es zwischen den Teilnehmern zu derart gravierenden Spannungen gekommen dass an die ursprünglich geplante Fortsetzung der Expedition nicht zu denken war.⁵⁷

BEMERKUNGEN ZUM ABLAUF DER EXPEDITION

Es lassen sich keine technischen Mängel erkennen, die den Verlauf der Reise oder die wissenschaftlichen Arbeiten behindert hätten. Sowohl die Schiffsbetriebstechnik als auch die wissenschaftlichen Geräte und Einrichtungen waren den Anforderungen des Einsatzgebietes gewachsen und offensichtlich trifft diese Feststellung sinngemäß auch auf das Personal zu. Abgesehen von dem ungeklärten Todesfall des 3. Offiziers und davon, dass Filchner aus der Rah fiel (!?), wobei er sich ziemlich stark verletzte (KIRSCHMER 1985 S. 48, FILCHNER 1951 S. 145), scheint es nicht zu schweren Unfällen gekommen zu sein.

Das Hauptproblem der Expedition waren die Unstimmigkeiten unter den Wissenschaftlern und Offizieren, die zur Folge hatten dass sich letztlich zwei Gruppen feindselig gegenüber standen. Auf der einen Seite die Anhänger des Kapitäns, auf

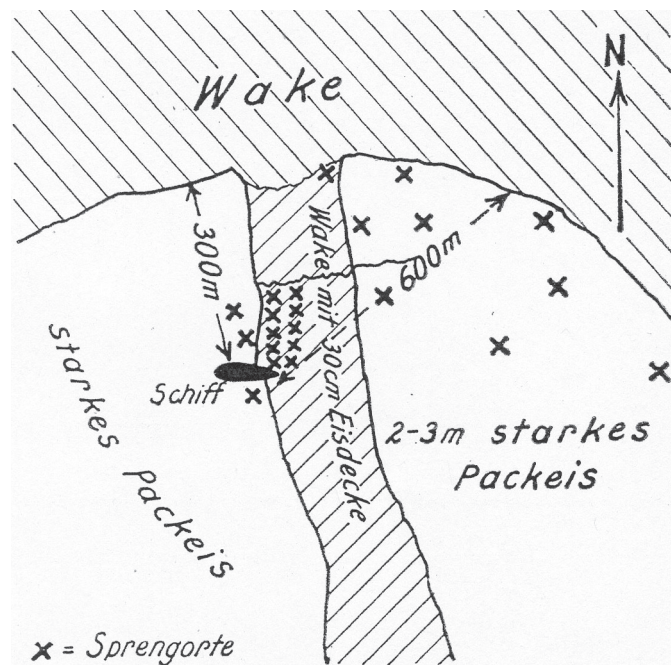


Abb 15: Lage der „Deutschland“ vor dem Freikommen aus dem Eis mit Angabe der Sprengorte (x) zur Unterstützung des Eisaufruchs, 11. November 1912 (FILCHNER 1922 S. 389).

Fig. 15: The situation of the “Deutschland” before getting free from the ice, November 11, 1912. The crosses symbolize the blasting sites (FILCHNER 1922 S. 389). For a detailed English version of the drawing see FILCHNER 1994 page 190).

der anderen Seite die Gefolgsleute Filchners; zu diesen gehörten Przybyllok, König, Kling und, wie Filchner schreibt, die Besatzung.⁵⁸ Die Missstände, die auf der Expedition herrschten und schon unmittelbar nach dem Verlassen von Buenos Aires zu erkennen waren, lagen deutlich außerhalb der Norm. Im Oktober 1912 geht das so weit dass Filchner von der Angst vor Mordanschlägen auf seine Person geplagt wird.⁵⁹

Inwieweit die sozialen Probleme einen direkten Einfluss auf den Erfolg der Expedition gehabt haben, lässt sich nicht ohne weiteres zeigen. Einen Punkt muss man allerdings kritisch herausstreichen. Kapitän Vahsel hat, speziell in der schwierigen Phase Mitte Februar 1911 im Inneren des Weddellmeeres, als die Expedition glücklich das erste Etappenziel erreicht hatte, eine dubiose Rolle gespielt. Lässt man einmal die Probleme beiseite, die durch die merkwürdigen Umstände bei der Wahl des falschen Ortes für das Stationshaus deutlich wurden, so befremdet es, dass Vahsel, der zunächst davon ausging, man würde in jedem Falle mit dem Schiff in der Nähe der Eisbarriere überwintern, plötzlich davon nichts mehr wissen wollte, um dann hektisch das südliche Weddellmeer, die Herzog-Ernst-Bucht zu verlassen.⁶⁰ Dass nach dem Tod Vahsels und nach dem unerträglichen Gezänk an Bord, Filchner sich entschloss in Grytviken die Expedition aufzulösen, war eine unvermeidliche Konsequenz. Ob es allerdings unter anderen Umständen zu einer Fortsetzung der Expedition gekommen wäre, muss dahingestellt bleiben.

In der heutigen Wahrnehmung ist die Rolle, die Kapitän Vahsel für die Expedition gespielt hat mit den oben geschilderten Ereignissen, falsche Entscheidung bezüglich des Bauortes der Station und der Flucht aus der Herzog-Ernst-

Bucht, verbunden. Aus einem Bericht des Kapitän Kling (KIRSCHMER S. 60, 61) und auch aus den Aufzeichnungen Bjørviks (z.B. BJØRVIK 1913 S 16) lässt sich sogar schließen, dass Vahsel mit einem gewissen Vorsatz die Landung hintertrieben hat. Filchner hat sich im Nachhinein tendenziell als Opfer der Fehlentscheidungen der Schiffsführung dargestellt. Unstrittig ist: Das Vertrauensverhältnis zwischen ihm und dem Kapitän war schwankend, aber tendenziell belastet (FILCHNER 1922 und KIRSCHMER 1985 an verschiedenen Stellen). Eine Aussage, die sich sinngemäß auch auf die Kommunikation zwischen den beiden anwenden lässt. Man beachte aber, dass die besonders wichtigen Begebenheiten nach dem Erreichen des Inlandeises und dem Aufbau der Station, in einer gemeinsamen Erklärung, dem „*Expeditionsakt*“, festgehalten wurden (KIRSCHMER 1985 S. 71-88). Dieses Dokument, unterzeichnet am 21. April 1912, beschreibt die Entscheidungsfindung deutlich detaillierter als der Text in FILCHNER (1922).

Die Kurswahl, die ausreisend zum Erfolg führte, heimreisend zur Überwinterung, wird dem Kapitän nicht angekreidet. Ein sehr ausgewogenes Urteil zu Vahsels Leistungen gibt Kirschmer in einem einleitenden Artikel (KIRSCHMER 1985 S. 10). Es ist auch sehr wahrscheinlich, dass Vahsels sprunghafte Entscheidungen mit den Symptomen eines Leidens im Zusammenhang standen die im Übrigen schon auf der Ausreise erkennbar gewesen sein sollen. Es darf als gesichert gelten, dass dieser, in der Absicht seinen schlechten körperlichen Zustand zu verbergen, sich betrügerischer Tricks bediente, um die medizinische Musterung zu überstehen.⁶¹ Dass Vahsel zweifelhaft nautische Entscheidungen getroffen hat, lässt sich relativieren. Unverzeihlich ist hingegen, dass er zur Vergiftung der Bordatmosphäre beigetragen hat. Wie Przybyllok glaubhaft schildert, war ihm schon nach seiner Rückkehr von der Deutschen IPY-Station auf Südgeorgien (etwa 21. November 1911) aufgefallen, dass Vahsel diskreditierende Bemerkungen über Filchner verbreitete. Er hatte die Sache aber auf sich beruhen lassen (KIRSCHMER 1985 S. 56).

Folgt man den verschiedenen Schriften Filchners, so war neben dem Arzt v. Goedel, der Ozeanograph Brennecke, der wissenschaftlicher Mitarbeiter der Deutschen Seewarte in Hamburg war, sein krasserster Widersacher unter den Wissenschaftlern. Ohne ein Urteil zu Brennecke abzugeben, könnte man dafür Gründe konstruieren. Brennecke war schon in den Jahren 1905-07 als Ozeanograph auf dem Forschungsschiff „Planet“ gefahren. Er war also sowohl mit den wissenschaftlich-technischen Abläufen als auch mit den üblichen Hierarchien an Bord vertraut. Offenbar war er auf der viermonatigen Atlantikreise, anders als sein Kollege Seelheim, mit der Schiffsführung gut ausgekommen.

Brennecke und Filchner hatten sich 1909 auf einer wissenschaftlichen Tagung kennengelernt. Brennecke musste bewusst sein, dass die Antarktisreise ausschließlich Filchners Initiative zu verdanken war. Schon das hätte genügen müssen, um Filchner als Organisator und Expeditionsleiter Respekt zu zollen und ihn zu unterstützen, gerade weil dieser die speziellen Anforderungen und Gepflogenheiten einer ozeanographischen Forschungsreise nicht kannte. Aber offensichtlich hat Brennecke diese Einsicht gefehlt.

Im Laufe der Expedition hat sich Barkow, wie man seinem Tagebuch entnehmen kann, immer mehr von Filchner entfernt.

Er gehörte aber ursprünglich nicht zu denen, die Filchner ablehnten. Tatsächlich scheint es diesen Personenkreis schon gegeben zu haben, bevor Filchner überhaupt seine Funktion als Expeditionsleiter in Buenos Aires aufgenommen hatte. Am 7. Oktober 1911, einen Tag nach dem Verlassen von Montevideo, notiert Barkow: „*An Filchners Kammer wurde am Abend eine große Viecherei angestellt*“ und wie er die Sache dann schildert, klingt es nicht so, als hätte er diese „Viecherei“ für einen entschuldbaren Scherz gehalten. Diese Begebenheit findet auch Erwähnung in KIRSCHMER (1985).

Wie es zur Entfremdung zwischen Barkow und Filchner kam, lässt sich aus Barkows Tagebuch erahnen. Barkow ärgerte sich z.B. erheblich darüber, dass es Filchner nicht gelang, seiner Forderung gegenüber dem 1. Offizier Lorenzen Nachdruck zu verleihen, die Ballonwinde, die offenbar irgendwo im Laderaum eingestaut war, endlich an Deck zu schaffen. Dass Filchner allerdings ein merkwürdiges Verständnis von der Organisation und den Abläufen des Schiffsdienstes hatte, lässt sich aus Eintragungen in das sogenannte „*Ordre Buch*“ entnehmen. Im Folgenden einige Kostproben (KIRSCHMER 1985 S. 11-14):

26.4.1912: „*Ich ersuche gütigst zu veranlassen, daß die Türklinke zum Luftpeltrischen Haus mit Tuch umwickelt wird und daß vom Schiff nach dem geodätischen Haus ein Leitseil ... gezogen wird.*“

27.4.1912: „*Ich ersuche gütigst zu veranlassen, daß die ... umfriedeten Plätze auf (dem) Meereis stets von Flugschnee freigehalten werden. Olsen und Hoffmann sind nach Vorschlag Herrn Dr. Barkows für diese Arbeit bes. geeignet.*“

Der Eintrag unter dem 9. August 1912 lautet wie folgt: „*Mit dem Ableben Herrn Kapitän Vahsels am 8.8.12 habe ich die Schiffsleitung Herrn Lorenzen übertragen, den ich hiermit höflichst ersuche, durch Signierung jeweils zu bedeuten, dass meine Ordres von ihm zur Kenntnis genommen sind.*“

13. August 1912: „*Ich bringe in Erinnerung, dass ich bis 1. Oktober um Zureichung einer Liste ersucht habe, die das gesamte Schiffsinventar enthält und zwar mit Angabe des Verbrauchs der einzelnen Gegenstände. Proviant ist nicht mit eingeschlossen, dagegen das gesamte Maschinenmaterial.*

Ich bestimme daß Besenbrook Ihre Kammer nach freiwerden bezieht und daß ferner alle Anforderungen der Herren des wissenschaftlichen Stabes sowohl an das Maschinenpersonal, als auch an die Schiffsbesatzung nur durch mich zu erfolgen haben. Ich weise Sie deshalb an, keine Aufträge als von dieser Seite anzunehmen. Den direkten Verkehr zwischen Ihnen als Kapitänsstellvertreter und den Herren gestatte ich nur in zwei Fällen, bei Mannschaftszustellung a.) zum Loten, hydrographieren b.) zur Drachenwinde.

*Ich bringe gleichzeitig Inhalt durch Anschlag in Messe in Erinnerung.*⁶²

Abgesehen davon, dass Filchner auch als Leiter der Expedition nicht berechtigt war, in die gesetzlich geregelte Kommandofolge nach dem Tod des Kapitäns einzugreifen,⁶³ soll hier nur ein Blick auf die Ordre vom 13. August geworfen werden. Wieso Filchner sich für berechtigt hielt, in die Verteilung der Mannschaftskammern einzugreifen, bleibt ein Geheimnis, und dass er an Bord eines relativ sicher eingefrorenen Schiffes befahl, dass alle Anforderungen seitens der wissenschaftlichen Fahrtteilnehmer ausschließlich über ihn zu erfolgen haben, um dann in schriftlicher Form an die Schiffsführung weiter gegeben zu werden, war, um es vorsichtig zu formulieren,

nicht nur hochgradig unproduktiv, sondern angesichts der Notwendigkeit einer guten Zusammenarbeit innerhalb einer kleinen Gruppe von 33 Personen, die sich seit einem Jahr kannten, gegen jedes soziale Empfinden. Selbstverständlich muss der Fahrtleiter die wissenschaftlichen Programme koordinieren und die damit verbundenen Anforderungen an die Schiffsbesatzung gegenüber der Schiffsführung formulieren. Andererseits sollte aber klar gestellt sein, dass sich die Schiffsbesatzung, grundsätzlich dem Zweck der Reise verpflichtet, als Unterstützer der Wissenschaft verstehen muss.

Ein weiterer Vorfall, der Filchners Ansehen geschadet hat, war seine Duellforderung an den Zweiten Offizier Müller (20. November 1912), die hier aber nicht kommentiert werden soll (BARKOW 1911/14 S. 39).⁶⁴ Wenn man andererseits weiß, dass Filchner auch als kooperativer, verbindlicher Mensch geschildert wurde, lassen sich die oben angedeuteten Entwicklungen schwer einordnen. Filchner befand sich zweifellos in einer Ausnahmesituation, an deren Entwicklung er nicht die alleinige Schuld trug. In diesem Zusammenhang ist eine neue Erkenntnis von Bedeutung, die Ursula Rack herausgearbeitet hat und sich aus Briefen ergibt, die Erich v. Drygalski 1910 an seinen Kollegen Herman Wagner (1840-1929) schrieb (RACK 2010 S. 67-70). Aus diesen Briefen geht eindeutig hervor, dass Drygalskis Einstellung gegenüber Filchner von Misstrauen und Vorurteilen geprägt war, hingegen er Vahsel und Brennecke als Garanten für das Gelingen der Expedition schlechthin ansah.

Im Folgenden Proben aus Drygalskis Briefen:

(25. Dezember 1910): „... Die Sache selbst hat ja durch das Engagement von Vahsel, unserm ehemaligen tüchtigen II Offizier, zum Kapitän einen Fortschritt gemacht“ (die etwas unklare Formulierung entspricht dem Original). „Derselbe nimmt sich der Sache mit Verständnis und Energie an. Filchner selbst ist unverändert und wird sich auch nicht ändern. Dadurch bleibt eine große Unsicherheit bestehen, die auch schwere Konsequenzen haben kann. Von Vahsel und auch von einigen Mitgliedern werde ich jetzt viel gefragt und helfe jedem Einzelnen nach Kräften, um zu machen, was zu machen ist. - Filchner selbst erzählte mir in München nicht gerade viel und mit anderem hielt er auch sichtlich hinter dem Berg. Mein Vertrauen in ihn ist also nicht gewachsen und wie die Sache ohne einen eigentlichen Leiter gehen soll, bleibt mir eine offene Frage.“

Oder Brief vom 16. Juni 1911: „... Ich habe jedem Mitglied der Filchner Expedition geraten und geholfen, wo ich nur konnte, und das war nicht wenig. Mit Filchner und Seelheim, die uns übertrumpfen wollen, habe ich nichts gemein.“

Es finden sich noch andere Passagen in den Briefen, in denen auch aus Mitteilungen Vahsels zitiert wird. Hier sei nur noch eine Stelle kolportiert: „... Große Schlittenreisen wird man nicht machen, wissenschaftlich kann viel geschehen, wenn Vahsel die Oberhand behält.

Neuesten Nachrichten zufolge sehe ich bereits eine eigenartige Gruppierung an Bord, die wohl bleiben wird. - Dass Filchner nicht mitging, ist ein schwerer Fehler für ihn. Dadurch gleitet ihm die Sache aus der Hand.“

Was sollte diese Bemerkung? Was wollte er mit der Erwähnung einer eigenartigen Gruppierung zum Ausdruck bringen? Warum sollte es nicht hinreichend sein, wenn der Leiter einer Antarktisexpedition in Südamerika an Bord ging? Man darf

unterstellen, dass Filchner seine Rolle und seine Möglichkeiten als Leiter einer marinen Expedition nicht klar war. Weder kannte er die Schifffahrt im Allgemeinen geschweige denn die Probleme der Forschungsschifffahrt. Und offensichtlich war sein Verständnis für die marinen Forschungsdisziplinen nicht sehr ausgeprägt. Das war aber kein Grund, ihn als unwissenschaftlich zu disqualifizieren – eine Meinung, die Brennecke durchblicken ließ. Seine von Unsicherheit geprägten, gelegentlich merkwürdigen Handlungen, lassen sich im Wesentlichen aus der Tatsache ableiten dass er auf die Überwinterung und auf das Reisen im Inneren der Antarktis fixiert war. Das Leben an Bord war für ihn lediglich ein nicht zu vermeidendes Übel, das er gerne schnell hinter sich gebracht hätte. Unter Druck geriet er erst in der Phase, als es zum Abbruch der Überwinterungsvorbereitungen kam. Jetzt war er auch als Fahrtleiter gefragt. Er konnte sich aber gegen die Schiffsführung ganz offensichtlich nie durchsetzen.⁶⁵

Interessant ist ein Vergleich mit v. Drygalski. Dieser hatte, als er 1901 die Leitung der ersten deutschen Antarktisexpedition übernahm (offizieller Name: „Deutsche Südpolar-Expedition“), weder den Ruf eines zähen Landreisenden zu verteidigen, noch galt er als Experte für marine Forschung. Qualifiziert war er durch seine Expeditionen nach Westgrönland 1891 und 1892/93, wo er auch einmal überwintert hatte. Er hat aber die langen Seetörns der „Gauss“ bewusst als wichtigen Bestandteil der Expedition verstanden, sich vehement für die marinen Fachgebiete engagiert und dabei zu einem Experten entwickelt, was ihm den Respekt der entsprechenden Kollegen sicherte. Im Übrigen war Drygalski darauf eingestellt dass er die gesamte Zeit der Expedition an Bord der „Gauss“ verbringen würde. Er hielt es für möglich – gemäß einer Hypothese von Otto Krümmel – südlich der Kerguelen in einen transantarktischen Sund zu gelangen, in dem sein Schiff dann bis zum Pol hätte vordringen können (weitere Details vgl. KRAUSE 2010 Fußnote 147), d.h. Landoperationen wären dann nicht nötig gewesen.

Hingegen war Filchner auf Grund der Leistungen, die er bei der Bereisung asiatischer Hochgebirgsregionen unter Beweis gestellt hatte, zum Leiter der 2. DAE bestellt worden. Ihm war offensichtlich aber nicht bewusst, dass sich seine Expedition in der grundsätzlichen Ausrichtung nicht wesentlich von der ersten Deutschen Südpolar-Expedition unterschied. Auch die 2. DAE war jedenfalls zunächst eine marine Expedition. Das erste Ziel nach dem langen marin-wissenschaftlichen Nord-Süd-Schnitt durch den Atlantik war der Vorstoß in ein unbekanntes Seegebiet (unter Erfassung ozeanographischer, meteorologischer und biologischer Daten)! Erst nachdem dieses Seegebiet durchfahren und ein mögliches antarktischen „Festland“ erreicht war, konnte man das beginnen, was Filchner am Herzen lag – einen Vorstoß in das Innere des Kontinents durchführen. Dazu kam es aber nicht. Filchner konnte somit seine Fähigkeiten als Leiter einer „Landexpedition“ nicht unter Beweis stellen. Der Rolle als Leiter einer Überwinterung an Bord der „Deutschland“ war er offensichtlich nicht gewachsen.⁶⁶

Der Anteil, den er an den aktuellen wissenschaftlichen Arbeiten hat, ist schwer einzuschätzen. Mit seinen geodätischen und vermessungstechnischen Kenntnissen stand er in Konkurrenz zu den Schiffsoffizieren. Aber diese Fähigkeiten haben jedenfalls einen Niederschlag in den vielen Kartenbei-

lagen seines Buches gefunden (FILCHNER 1922). Mit Beginn der Überwinterungsroutine hat er Thermometerablesungen durchgeführt, zu denen er auch in den Großmast bis oberhalb der Ausgucktonne steigen musste, was speziell in der Dunkelheit des Polarwinters kein Vergnügen gewesen sein dürfte. Man darf annehmen, dass der erwähnte Sturz von der Rah mit diesen Arbeiten im Zusammenhang stand.⁶⁷ Gelegentlich ist Filchner auch dem Geomagnetiker zur Hand gegangen, wie man aus dem wissenschaftlichen Arbeitsprogramm entnimmt (FILCHNER 1922 S. 302-304, BARKOW 1924 S. X). Er hat auch kinematographische Aufnahmen gemacht (FILCHNER 1922 S. 315), die aber nicht nachgewiesen werden konnten.

Nach den oben dargelegten Fakten darf man davon ausgehen, dass zunächst Seelheim und später Filchner an Bord systematisch diskreditiert wurden und dass die Reaktion Filchners, die nicht immer souverän war, dazu beitrug, dass auch zuvor neutrale Personen, wie z.B. der Meteorologe Barkow, sich von ihm abwandten. Filchners Frustrationen über die Ereignisse und Entwicklungen auf seiner Antarktisexpedition waren erheblich – sie haben ihn sein Leben lang belastet, wie man u.a. aus seinen Feststellungen unschwer schließen kann (KIRSCHMER 1985 S. 24-52 auch FILCHNER 1951). Allerdings dürften diese unmittelbar nach der Expedition zunächst weniger ausgeprägt gewesen sein, denn Filchner, der sich mit Amundsen angefreundet hatte, plante mit diesem zusammen eine Expedition, die u.a. mit der Unterstützung von Flugzeugen verwirklicht werden sollte, weshalb beide intensiven Unterricht im Fliegen nahmen. Diese Planungen konnten wegen des ersten Weltkrieges nicht verwirklicht werden.⁶⁸

Das Kapitel beschließend sei auf einen speziellen Sachverhalt hingewiesen. Aus seinen Tagebüchern 1906-08 weiß man, dass Alfred Wegener sich intensiv mit der Erforschung der Antarktis auseinandergesetzt hat, und ihm daran gelegen war, sich einer Expedition in den Süden anzuschließen. Als er 1908 nach zweijähriger Teilnahme an der dänischen Mylius-Erichsen-Expedition aus Grönland zurückgekehrt war, gehörte er unstrittig zu den wenigen deutschen Polarexperten und hatte überdies einen guten wissenschaftlichen Ruf. Was wäre naheliegender gewesen, als dass Filchner sich dieses Mannes versichert hätte? Offenbar hat es aber von keiner Partei Versuche einer Kontaktaufnahme gegeben. Jedenfalls sind derartige Versuche bis heute nicht nachgewiesen worden.⁶⁹ Die einzige Erwähnung der Filchnerschen Expedition, die Verfasser kennt, befindet sich in der Biographie WEGENER (1960, S. 67, 68). Daraus entnimmt man, dass Wegener sich im November 1910 offenbar an Planungen für eine Parallelexpedition zur 2. DAE beteiligte, die nach Spitzbergen gehen sollte. Kurios mutet der Umstand an, dass sich Wegener indirekt auch als Experte für die Filchnersche Expedition betätigte, von deren Seite eine Anfrage an seinen späteren Schwiegervater Wladimir Köppen zu den aerologischen Verfahren in Polargebieten ergangen war, die dieser an Wegener weiterleitete! Wegener schickte seine Antwort an Köppen, über den diese an den nicht genannten Fragesteller gelangt sein dürfte.

ZUSAMMENFASSUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN ERGEBNISSE

Will man eine wissenschaftliche Bewertung der zweiten Deutschen Antarktischen Expedition (2. DAE) abgeben, steht ganz oben die Würdigung der großen geographischen Erkenntnis, dass es ein Weddellmeer gibt, das auf 78° S, ähnlich wie das Rossmeer, von einer Schelfeisbarriere und durch Festlandstrukturen begrenzt wird. Diese Entdeckung hat Filchner in seinem Buch von 1922 literarisch gut dargestellt und durch zahlreiche Kartenskizzen untermauert. In HORNIK & LÜDECKE (2007) wird darauf aufmerksam gemacht, dass Filchner der erste war, der den Abbruch und den Zerfall einer größeren Schelfeisfläche beschrieben hat.⁷⁰

Bereits während der Anreise in die Antarktis wurden verschiedene meereswissenschaftliche Fragestellungen bearbeitet. Besonders der planktonbiologische Nord-Süd-Schnitt hat – nicht zuletzt durch die Anwendung neuer Methoden (Netze, Zentrifugen) – bedeutende Erkenntnisse hervorgebracht (LOHMANN 1912; Abb. 16). Auch die Arbeiten auf und

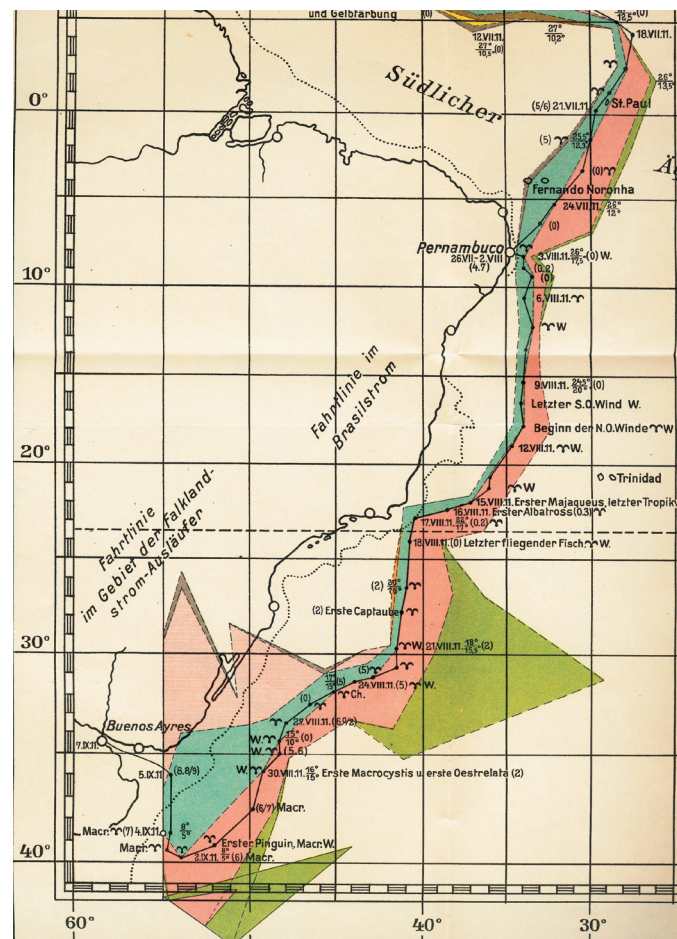


Abb 16: Karte zur „Bevölkerungsdichte des Mikro- und Nanoplanktons“ im südlichen Atlantischen Ozean (LOHMANN 1912, Ausschnitt). Die insgesamt acht verschiedenen Farben sind verschiedenen Algen zugeordnet, z.B. hellgrün für Diatomeen. Die Breite des farbigen Streifens senkrecht zur Kurslinie ist ein Maß für die spezielle Individuenhäufigkeit an dem entsprechenden Ort.

Fig. 16: Map to demonstrate the population density of the micro- and nanoplankton of the southern Atlantic Ocean (LOHMANN 1912, cutout). The eight colors in total are correlated to different alga, light green e.g. for diatoms. The width of the colored bands perpendicular to the heading is a measure for the density of the special alga at the corresponding position.

um Südgeorgien, die u.a. zu einer Verbesserung des Kartenbildes der Insel führten, haben in kleinen Publikationen einen Niederschlag gefunden. (vgl. HEADLAND 1984).

Die Ergebnisse der meteorologischen Beobachtungen der deutschen Antarktischen Expedition 1911-1912, sind in einer umfangreichen Publikation dargestellt (BARKOW 1924). In seiner abschließenden „... allgemeinen Betrachtung über die Luftzirkulation in der Antarktis ...“ erkennt Barkow „... die gewaltige, fast ständige Bodeninversion in der Weddellsee als den maßgebenden Faktor für die gesamte Luftbewegung ...“ (BARKOW 1924 S. 152). Er kommt zu dem Schluss, „... dass das ganze Festland der Antarktis mit einer Antizyklone bedeckt ist, deren wirksame Mächtigkeit von der Größenordnung von 1000 m ist.“ Interessant sind auch seine Spekulationen zur „Ernährung des Inlandeises.“ Er errechnet „... einen Niederschlag rein aus Sublimationsvorgängen infolge von Bodeninversionen von rund 6 mm im Jahr ...“ (etwa 20 % der Gesamtmenge, BARKOW 1924 S. 165). Barkows abschließende Betrachtung lautet: „Die Zirkulation über der Antarktis wird beherrscht von einer antizyklonalen Kappe, die wahrscheinlich nach außen wandernde Wellen, im wesentlichen also in Nord-Süd-Richtung, aussendet. Darüber liegt eine zyklonale Schicht, die im Zusammenhang mit der Zirkulation der gemäßigten Breiten steht, und in der sich west-östlich wandernde Luftdruckgebilde bewegen. Beide beeinflussen sich gegenseitig. In der Hauptsache beherrscht das obere das untere System, wenigstens soweit es den Luftdruck betrifft. Die Winde am Boden werden hauptsächlich durch das untere System beherrscht, über dem Festland am meisten und mit zunehmenden Entfernung davon um so weniger. In Cirrenhöhe, also vermutlich mehr der Stratosphäre angehörig, scheint sich eine Strömung zu zeigen, die quer über die Antarktis vom Indischen Ozean zum Gebiet der Westantarktis geht, wie die Nordkomponente des Cirrenzuges im ersten Gebiet und die Südkomponente im zweiten Gebiet andeutet.“ Barkows weitausgreifende Betrachtungen waren neben seinen eigenen Daten und Beobachtungen durch eine umfangreiche Literatur unter besonderer Berücksichtigung anderer Polarexpeditionen gestützt.⁷¹

Auch die ozeanographischen Ergebnisse, die Brennecke aus den Daten der gesamten Reise extrahierte, hatten einen bahnbrechenden Charakter. Aus seiner Feder stammt die Bemerkung: „Ein Vergleich des neu entworfenen Schemas der meridionalen Tiefenzirkulation mit den Darstellungen von

Schott im „Valdivia“ Werk und vom Verf. im „Planet“ Werk zeigt, dass die neuen Beobachtungen, die auf der „Deutschland“-Expedition gewonnen wurden, zu grundlegenden Änderungen in der Auffassung der Wasserbewegung der Tiefsee führen.“ Und an anderer Stelle heißt es: „Völlig unbekannt war bislang der große Anteil, den das nordatlantische Tiefenwasser an der Tiefenzirkulation des Südatlantischen Ozeans nimmt sind auch die Beobachtungen der Deutschland in 2000 m und 3000 m nicht sehr zahlreich, so ergeben sie doch das Vorhandensein dieses Nordatlantischen Tiefenstromes so klar, dass jeder Zweifel ausgeschlossen erscheint“ (BRENNNECKE 1921, S. 139). Die Bedeutung von Brenneckes Beitrag zum Verständnis der globalen ozeanischen Zirkulation ist in der Fachwelt unbestritten (Abb. 17, Abb. 18).

Eine Publikation der geomagnetischen Daten der Expedition erschien erst 1933 (PRZYBYLLOK 1933). In dieser Arbeit findet man eine Reihe von technischen Details u.a. auch zu den Ortsbestimmungen. Im Zusammenhang mit den Registrierungen ab März 1912 wird auf die Probleme verwiesen, die sich daraus ergaben, dass sich die Eisschollen auf denen das Magnetische Observatorium errichtet war, in ständiger Bewegung befanden (Abb. 19).



Abb 17: Lotung der Meerestiefe und Entnahme von Wasserproben mit einer kleinen Lucas-Maschine weit vom Schiff entfernt auf dem Meereis (BRENNNECKE 1921 S. 31).

Fig. 17: Sounding the depth of the Weddell Sea and taking water samples at a place away from the vessel with a small Lucas-equipment mounted on the sea-ice (BRENNNECKE 1921 page 31).

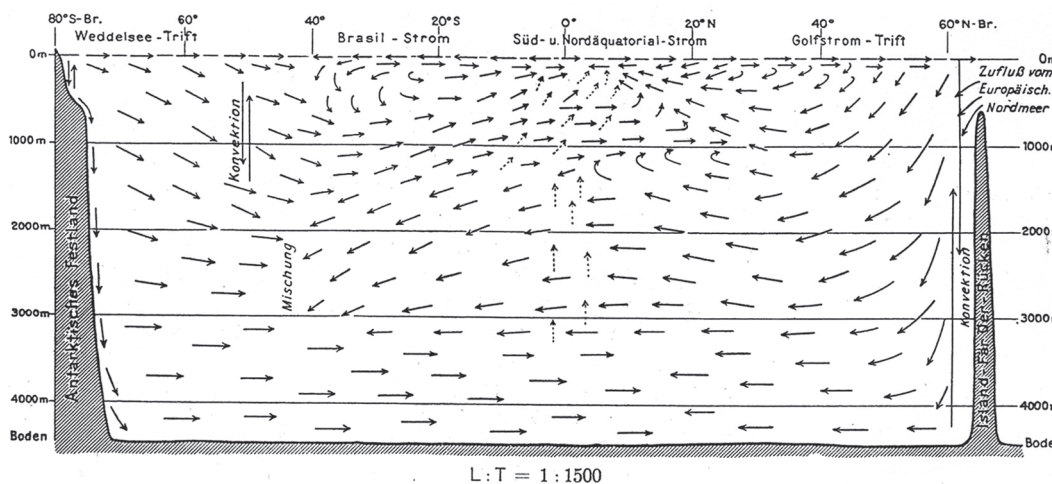


Abb 18: Schema der meridionalen Tiefenzirkulation im Atlantischen Ozean zwischen 80° S und 60° N. Die Tiefenangaben sind 1500-fach überhöht (BRENNNECKE 1921 S. 138). In dem Werk findet man zahlreiche großformatige Darstellungen der ozeanographischen Daten der Reise.

Fig. 18: Pattern of the meridional circulation in the depth of the Atlantic Ocean between 80° S and 60° N. The scale of the depth is 1500 times the scale of the meridional distance (BRENNNECKE 1921 p. 138; this article includes several large-sized diagrams to display the oceanographic data of the cruise.



Abb 19: Wissenschaftler der 2. DAE im Südwinter 1912 in der Antarktis – zweiter von links Meteorologe Erich Barkow, ganz rechts Ozeanograph Wilhelm Brennecke (Filchner Archiv Bayr. Akad. Wiss. München).

Fig. 19: Scientists of the 2. DAE during wintering in the Antarctic, 1912; second from left: meteorologist Erich Barkow, right: oceanographer Wilhelm Brennecke (Filchner Archives, Bavarian Acad. Sci. Munich).

Es kann an dieser Stelle keine detaillierte Bewertung der wissenschaftlichen Arbeiten gegeben werden. Eine Bemerkung sei aber angefügt: Die beiden großen Arbeiten von Brennecke und Barkow können noch die gesamte antarktische Literatur ihres Faches samt der zugrundeliegenden Daten berücksichtigen und die Verfasser scheuen sich nicht, unter Hinzunahme ihrer eigenen Beobachtungen, großräumige, wenn nicht globale Zirkulationsprobleme anzugehen. Derar-

tige Versuche lagen, jedenfalls bis in die Zeit des Ersten Weltkrieges hinein, durchaus im wissenschaftlichen Trend. Es waren große Schritte bei dem Versuch, das System Erde zu erfassen.

FAZIT – REFLEKTION

Vom entdeckungsgeschichtlichen Standpunkt ist die Filchner-Expedition vergleichbar mit der sensationellen Auffindung des Ross-Schelfeises durch Sir James Clark Ross (1800-1862) zum Jahreswechsel 1840/41. Dennoch ist Filchners Expedition weitgehend unbekannt geblieben. Beachtlich ist, dass eine der bekanntesten Polarexpeditionen überhaupt diejenige ist, die Shackleton 1914-16 in dasselbe Seegebiet mit ähnlichen geographisch Zielen wie Filchner durchführte. Im Unterschied zu Filchner erreichte Shackleton weder das Innere des Weddellmeeres mit der Schelfeisbarriere noch überstand sein Schiff die Eisdrift. Die faszinierenden Fotografien und Filmaufnahmen dieser Expedition aber haben die Welt erobert und die Expedition unsterblich gemacht, während sich an Filchner, den eigentlichen „Entdecker“ des Weddellmeeres, bestenfalls Spezialisten erinnern.⁷²

Die ozeanographischen und meteorologischen Daten haben zum Verständnis der globalen Strömungsverhältnisse der Meere und der Atmosphäre beigetragen. Die internationale wissenschaftliche Reflektion der Reise blieb dennoch begrenzt, was mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges im Zusammenhang stand und mit der Tatsache, dass es keine geschlossene Präsentation der Ergebnisse gab. Dass die Reise objektiv von Bedeutung war, wird nicht zuletzt dadurch unter-



Abb 20: Kurse der Weddellmeer-Expeditionen 1903 und 1911-12. Grün = „Scotia“ der schottischen Expedition unter Leitung von W.S. Bruce, 1903; rot = Kurs der „Deutschland“ 1911-12 (WICHMANN 1913, Taf. 13, Ausschnitt).

Fig. 20: The headings of the Weddell Sea Expeditions of 1903 and 1911-12. Green = The „Scotia“, the vessel of the Scottish Expedition under the leadership of W.S. Bruce, 1903; red = headings of the „Deutschland“ 1911-12 (from WICHMANN 1913, sheet 13, cut out).

strichen, dass das Weddellmeer bis heute ein bevorzugtes Untersuchungsgebiet der deutschen Polar- und Meereswissenschaften ist (Abb. 20).

In diesem Kontext steht ein weiterer Sachverhalt, der aber schon wieder Geschichte ist: In der Institutionalisierungsphase der gegenwärtigen deutschen Polarforschung, die schon vor der Gründung des Alfred-Wegener-Instituts begann, ließ man sich auch von historischen Gesichtspunkten inspirieren. Das, was Filchner 1912 nicht gelungen war, sollte nun verwirklicht werden, die Einrichtung einer permanenten Überwinterungsstation auf dem Schelfeis des südlichen Weddellmeeres. Die Voruntersuchungen zum Aufbau einer Station – in deren Nähe sich lediglich die argentinische Basis Belgrano befand – verlief positiv. Zuversichtlich begab sich Ende des Jahres 1980 die Baumannschaft unter der Leitung von Heinz Kohlen (1938-1997) mit drei Schiffen samt Gerät und Material auf die Reise. Aber die Eisverhältnisse ließen es nicht zu, dass die vorgesehene Position erreicht wurde. Es musste auf das leichter zugängliche, an der Nordostbegrenzung des Weddellmeeres gelegene Eckström-Schelfeis (Eckströmisen), ausgewichen werden, wo auf 70°37' S, 08°22' W bis Ende März 1981 die Georg-von-Neumayer-Station entstand. Dennoch wurde der Plan einer Station auf dem Filchner-Schelfeis nicht aufgegeben. Im Januar 1982 konnte hier die Filchner-Station eingeweiht werden (77°06' S, 50°24' W), die als Basis für Forschungsarbeiten im Sommer genutzt werden sollte.⁷³

Allerdings entwickelte sich das Schicksal der Station, ähnlich dem der von 1912. 1998 erkannten britische Glaziologen auf Sattelitenbildern, dass sich der „Stations-Eisberg“, Kürzel A-38, vom Filchner-Schelfeis gelöst hatte. Den Technikern des AWI gelang es dann im Februar 1999 die Station bis auf die im Eis eingefrorene Fundamentkonstruktion abzubauen und mit der „Polarstern“ nach Bremerhaven zurück zu bringen.

Mit geringen Modifikationen fand das Material dann später als „Kohlen-Station“ (75° S, 00°04' E) erneut Verwendung, eine temporäre Einrichtung, die im Rahmen des europäischen Eiskernbohrprogramms eingesetzt wurde. Ohne hier auf die variierenden Fragestellungen der Antarktisforschung einzugehen: Im Zusammenhang mit der Stabilität der Schelfeise, die im wissenschaftlichen Diskurs gelegentlich aufscheint, dürfte es vermutlich nur eine Frage der Zeit sein, wann es erneut zur Einrichtung einer Station auf dem Filchner-Schelfeis kommt.

DANKSAGUNG

Den Herren G. Hempel, Kiel, R. Huxmann Bremerhaven und M. Spindler, Kiel, möchte ich für ihre außerordentlich engagierte Begutachtung, die der Arbeit wichtige Impulse verliehen hat, ganz herzlich danken.

ENDNOTEN

¹ Die erste deutsche wissenschaftliche Expedition in die Antarktis 1901-1903 lief unter dem offiziellen Namen „Deutsche-Südpolar-Expedition“ (auch Deutsche Südpolar-expedition). Die im Folgenden thematisierte Reise hieß „Deutsche Antarktische Expedition“. Unter demselben Namen wurde auch die dritte Deutsche Antarktiskampagne („Schwabenland-Expedition“) von 1938/39 durchgeführt. Die Bezeichnung 2. DAE ist daher sinnvoll.

Zur Geschichte der deutschen Forschungen im Südpolargebiet erschien anlässlich der Ausreise der 2. DAE ein gedankenreicher Artikel (BASCHIN 1912). Eine anschauliche Übersicht über die Entwicklung der Erschließung der Antarktis bis in die 1980er Jahre findet man in READER'S DIGEST (Hrsg. 1991). Eine detail- und kenntnisreiche Übersicht über nahezu alle antarktischen Expeditionen und wichtigen Ereignisse liefert HEADLAND (2009).

Von speziellerer Bedeutung sind zwei längere Beiträge, die am 7. und 8. Mai 1911 zur Ausreise der Expedition in der „Bremer Zeitung“ erschienen. Besonders der zweite Artikel – Die Abfahrt der deutschen Südpolarexpedition – beschreibt ausführlich die Umstände des Auslaufens der „Deutschland“ und zitiert aus verschiedenen Ansprachen. Man beachte auch die Notiz: „... *Er selbst* (Filchner) *erhielt aus Anlaß der Abfahrt seines Expeditionsschiffes ein Kabeltelegramm von der britischen antarktischen Expedition, der Expedition des Kapitän Scott, aus Christchurch in Neuseeland, worin ihm die besten Wünsche für die Expedition übermittelt wurden.*“

² Beim Auslaufen der „Deutschland“ blieb Filchner zunächst an Bord kehrte dann aber mit dem Lotsenboot wieder nach Bremerhaven zurück. Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Hoheisel-Huxmann vom Deutschen Schifffahrtsmuseum.

³ Von diesem Werk gibt es eine Übertragung ins Englische (FILCHNER 1994). Diese englische Fassung des kanadischen Polarhistorikers William Barr ist (mit Ausnahme der Abbildungen) von beachtlicher Qualität und bekommt durch das Vorwort und die Einführung des Übersetzers ein zusätzliches Gewicht. Barr gibt u.a. eine vergleichsweise ausführliche Lebensbeschreibung Filchners, in die er auch eigene Wertungen einfließen lässt.

⁴ Tatsächlich sind später zwischen Filchner und Wilhelm II häufig Grußbotschaften ausgetauscht worden und mindestens ein Besuch Filchners in Doorn ist dokumentiert. Wissend, dass der Kaiser auch im Exil Forschungsreisende finanziell unterstützte, muss dieser Besuch nicht ganz uneigennützig gewesen sein. Man beachte auch, dass Filchner zum 60. Geburtstag des Kaiserfreundes Leo Frobenius die Laudatio gehalten hat (FILCHNER 1951).

Eine thematisch abweichende Bemerkung sei an dieser Stelle erlaubt: Im Weiteren wird in verschiedenen Zusammenhängen darüber nachgedacht weshalb Filchner mit vielen persönlichen Schwierigkeiten an Bord zu tun hatte. Dabei wird die Möglichkeit, dass einigen Fahrtteilnehmern Filchners politische Einstellung suspekt gewesen sein könnte, nicht berücksichtigt.

⁵ Es sei daran erinnert, dass sich der *Expressionismus* als (deutsche) Kunstrichtung und Lebensgefühl bereits deutlich vor 1910 zu etablieren begann.

- ⁶ Englischer Titel: *The Loyal Subject or Man of Straw* (1919); französischer Titel: *Le Sujet de l'Empereur* (1918).
- ⁷ Einleitend liest man in Beck 1969: „... *Ich habe mit Vielen sprechen dürfen, die seinen Weg gekreuzt haben. Man hat mir Hinweise gegeben, hat sein Gedächtnis aufgefrischt oder hatte fertige Urteile bereit. Niemand jedoch hat bestritten, daß Filchners Beitrag zur Erschließung Asien bewundernswürdig sei. Sein Mut, seine Tatkraft, seine Zähigkeit, sein Orientierungssinn, seine Technik der Routenaufnahme und seine glückliche Hand hat niemand übersehen wollen und können.*“
Eine aufschlussreiche Würdigung Filchners erschien in der „Zeitschrift für Vermessungswesen“ (KNEISSL 1957). U.a. findet man hier auch eine Bibliographie Filchners und den Hinweis auf den ausführlichen Nachruf (mit einem Porträt), der in „The Times“ am 9. Mai 1957 erschien und wo man die folgende Bemerkung findet: „*A democrat by upbringing and conviction, he made no bones about his anti-Nazi feelings before and during the late war; but the Nazis could not afford to eliminate one of the few scientists and explorers of international reputation left to Germany, and permitted Filchner to keep aloof, with his memories and his still successful writings.*“ Bemerkenswert ist ferner, dass „The Times“ eine Woche später einen weiteren Artikel zu Filchner veröffentlichte, diesmal unter Nennung des Autors: Dr. Rainer Goldsmith. Dieser würdigt fachkundig die Leistung der 2. DAE – „*We were able to confirm the accuracy of his (Filchners) maps though there had been some quite dramatic changes in the intervening years*“ – und stellt diese in einen Zusammenhang mit der Shackleton-Expedition von 1914/15 und der britischen IGY Expedition 1956-58 (vgl. Endnote 53).
- ⁸ Das Buch, das Filchner in den Jahren 1948-50 überwiegend in Poona, Indien schrieb (Ende 1949 kehrte Filchner nach Europa zurück), ist jedenfalls betreffend die 2. DAE 1911-13 in einigen Fakten fehlerhaft.
Filchners Nachlass wird zum großen Teil vom Archiv der Bayerischen Akademie der Wissenschaften verwaltet. Das Archiv ist in vier Stahlschränken untergebracht. Wissenschaftlichen Interessenten wird der Zugang ermöglicht.
Die Archivbestände umfassen Tagebuchaufzeichnungen, einen Film über Tibet, zahlreiche Bücher und Karten, sehr viel Korrespondenz und etliche Gegenstände aus Filchners Besitz. Im Laufe der Jahre kamen von verschiedenen Quellen weitere Archivalien hinzu, vor allem aber über Filchners Tochter, Erika Schneider-Filchner (über Informationen zum Filchner-Archiv sei Herrn Helmut Hornik, BAdW herzlich gedankt).
Weitere interessante Unterlagen zu Filchner und seinen Expeditionen befinden sich im Archiv der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften.
Im Bayerischen Hauptstaatsarchiv befinden sich eine Personalakte (1897-1921) und ein Teilnachlass mit Forschungsdaten (Ortsbestimmungen etc.) von seiner Asien-Expedition 1926-28.
- ⁹ Der Deutsche Nationalpreis für Kunst- und Wissenschaft, dotiert mit 100.000 Mark, war eine speziell von Hitler gewünschte Auszeichnung, die dem Nobelpreis entgegengestellt wurde. Seit 1937 war deutschen Staatsbürgern die Annahme des Nobelpreises untersagt.
- ¹⁰ Hier sei nur daran erinnert, dass ein weiterer Preisträger Alfred Rosenberg (1892-1946) war – der Mann, der das Buch „Der Mythos des 20. Jahrhunderts schrieb“ – die abstruse Krönung des Rassenwahns.
In den Tagebüchern Goebbels gibt es Bemerkungen zur Preisvergabe 1937/38. Danach war Filchner so etwas wie ein politisch neutraler Kandidat, von dem man annahm, seine Würdigung würde im In- und Ausland auf Zustimmung treffen. Man darf auch annehmen, dass man die Preisverleihung mit Filchners 60. Geburtstag (13.9.37) korrelieren wollte. Es gibt ein Foto von der Preisverleihung, auf dem der wettergegerbte Filchner etwas deplatziert wirkt.
- ¹¹ Dieses Buch erschien erstmals 1924 unter dem Titel „Sturm über Asien – Erlebnisse eines diplomatischen Geheimagenten“.
Nach eigenen Angaben hat Filchner im ersten Weltkrieg etwa ab 1915 für den „Nachrichtendienst des Admiralstabs“ gearbeitet und die Leitung der „Marine Nachrichtenstelle in Bergen“ (Norwegen) übernommen (1916?). Auf Initiative Fritjof Nansens, zu dem Filchner enge Kontakte hatte, kam es zu dem Versuch einer Friedensvermittlung (vgl. FILCHNER 1951, S. 146-152).
- ¹² Filchner hat im Laufe seiner Karriere als Geodät und Geomagnetiker große Leistungen erbracht. 1938 verlieh ihm die Technische Hochschule in München den Titel Dr.-Ing. E.h. Ganz beachtlich ist das Buch FILCHNER 1957, das letztlich auf Anregung eines britischen Kollegen verfasst wurde, in welchem Filchner seine umfassenden Erfahrungen in der Routenaufnahme eindrucksvoll darlegt. Bei aller Qualität, die das Werk hat, war es 1957 nur in Teilen noch aktuell, da sich neue Methoden der Navigation und der Landesaufnahme rasch entwickelten.
- ¹³ Sir Ernest Shackleton (1874-1922), Robert Falcon Scott (1868-1912), Roald Amundsen (1872-1928).
- ¹⁴ Verfasser hat sich vergeblich bemüht in den lückenlos über das Internet zugänglichen Reichstagsprotokollen diese Behauptung Filchners nachzuweisen.
- ¹⁵ Es hat Versuche gegeben, Wilhelm II umzustimmen, die aber ohne Erfolg verliefen (FILCHNER 1994 S. 25, W. Barr, Translator's Introduction).
- ¹⁶ Die Gesamtkosten der Expedition dürften um 1,4 Millionen Mark gelegen haben. Dieser Betrag entspricht dem, der im „*Kostenvoranschlag für die Antarktische*“ Expedition auf Seiten 10 und 11 der Denkschrift über die Deutsche Antarktische Expedition (ANONYMUS 1911) gegeben wird. Einiges zur Finanzierung der 2. DAE findet man in RACK 2010 S. 61. Die erste deutsche Antarktisexpedition 1901/03 soll rund 1,5 Millionen Mark gekostet haben. Kaufkraftvergleiche zwischen 1911 und 2011 sind aus verschiedenen Gründen problematisch. Um eine realistische Größenordnung anzudeuten: Für die 1,4 Millionen Mark könnte man 14 Millionen Euro einsetzen.
- ¹⁷ Auch Shackleton hätte das Schiff gerne gekauft, konnte aber zu dem Zeitpunkt offenbar den Kaufpreis nicht aufbringen (u.a. FILCHNER 1922 S. 25).

- ¹⁸ Über die Konsequenzen, die sich aus der Verleihung der Reichsdienstflagge ergaben, hat sich Filchner in einer langen Fußnote ausgelassen (FILCHNER 1922 S. 36). In dieser Anmerkung beschreibt er auch unumwunden seine Inkompetenz in allen seemännischen Angelegenheiten.
- ¹⁹ Offizieller Name: „British Antarctic Expedition 1910“.
- ²⁰ Filchner schrieb (FILCHNER 1951 S. 108), er sei zum 1. Juni 1911 zur Ausreise der britischen Antarktis Expedition vom „Verein Deutsche Antarktische Expedition ...“ nach London geschickt worden, „um Scott die Glückwünsche der Deutschen mit auf den Weg zu geben.“ Hier täuscht sich Filchner; richtig muss es heißen: 1. Juni 1910.
- ²¹ Aus RACK (2010 S. 66) entnimmt man, dass es einen recht regen Austausch zwischen Filchner und Bruce gab. Filchners Briefe werden vom SPRI in Cambridge gehalten.
- ²² Angesichts der Tatsache, dass die Expedition bereits am 7. Mai 1911 Bremerhaven verließ ist das späte Erscheinungsdatum der Denkschrift erstaunlich.
- ²³ Otto Nordenskjöld hat eine *Einführung* in FILCHNER 1922 verfasst.
- ²⁴ Das Schiff der ersten Deutschen Antarktischen Expedition, das Polarforschungsschiff „Gauss“, war bezüglich seiner Rumpfform der norwegischen „Fram“ ähnlich, war also gegen Eispressungen weitgehend resistent und somit geeignet für eine Drift im Presseis. Ganz anders die „Deutschland“ und die Expeditionsschiffe der anderen Nationen. Diese waren als eisverstärkte Transportschiffe konzipiert. Dass die „Fram“ 1911/12 als Antarktis-Expeditionsschiff benutzt wurde, war keineswegs geplant. Vielmehr sollte das Schiff für eine arktische Driftfahrt nach dem Vorbild Nansens (1893-96) eingesetzt werden. Bekanntlich hat sich Roald Amundsen kurzfristig zu einer Südpol-Expedition entschlossen.
- ²⁵ In Filchner 1922 werden die Toponyme Weddell-See und Weddell See verwendet (z.B. FILCHNER 1922 S. 3). Im vorliegenden Text wird ausschließlich der Ausdruck Weddellmeer benutzt. James Weddell hatte das von ihm erstmals befahrene Seegebiet George IV Sea genannt. Diesen Namen, „Georg IV Meer“, hat der deutsche Geograph August Petermann in seinen Antarktiskarten 1: 60 Millionen (1865) und 1:40 Millionen (1868) verwendet (PETERMANN 1865 Tafel 5 und PETERMANN 1868 Tafel 20), was insofern beachtlich ist, da es der einzige Namenseintrag in dem von ihm postulierten *Antarktischen Ocean* ist, den er auch *Südliches Eismeer* nennt, während er das viel besser bekannte und weiter nach Süden reichende Rossmeer unbenannt wiedergibt. Erst ab 1898 lässt sich die Bezeichnung Weddell-See für das noch weitgehend fiktive Seegebiet nachweisen. Sie stammt aus einer Publikation des deutschen Geographen Karl Fricker (FRICKER 1898 S. 3 und angebundene Karte) und ist in der englischen Übersetzung des Werkes in Weddell Sea transformiert worden. In FRICKER (1898) wird auch erstmals der Name Drake-Straße verwendet, aus dem in der englischen Übersetzung Drake Passage wurde.
- ²⁶ Vgl. die Karte in WEDDELL (1827). Im Roman „Die Abenteuer des Gordon Pym“ (POE 1838) und seiner Fortsetzung „Die Eissphinx“ (VERNE 1903) wurde jeweils Weddells Kurs weiter verfolgt, genau wie von der 2. DAE durchgeführt. In diesen fiktiven Romanen wurde jeweils der Südpol erreicht.
- ²⁷ Einzelheiten zur Entwicklung dieser Pläne vergl. FILCHNER 1922 S. 4.
- ²⁸ Für den Fall, dass es Filchners „Land-Gruppe“ gelingen würde auf die britische Expedition (oder ihre Einrichtungen) im Rossmeer zu stoßen, hatte diese ihre Unterstützung zugesagt. Ein Konkurrent beim Wettlauf zum Südpol war Filchner tendenziell nicht, da er ja frühestens im Oktober/November 1912 hätte aufbrechen können.
- ²⁹ Dazu findet man ein paar Andeutungen in Filchner (1951 S. 111) „Im Nordhafen (Darsena Norte) von Buenos Aires fand ich unser Schiff wieder (gemeint ist die „Deutschland“), schwesterlich vertäut neben Roald Amundsens Polarschiff „Goeja“. Amundsen war mit Scott und mir der dritte, der die polaren Gefilde auf Korn genommen hatte.“ Im Weiteren liest man dass Filchner von Amundsens Vorhaben erst hier erfuhr aber von weiteren Antarktisexpeditionen keine Kunde hatte. Bei der „Goeja“ handelt es sich natürlich um eine Verwechslung mit der „Fram“, die schon einige Monate zuvor in Buenos Aires gewesen war, nachdem sie Amundsen und sein Expeditionssteam in der Antarktis abgesetzt hatte. Zwischenzeitlich war das Schiff dann zu einer ozeanographischen Forschungsreise in den Südatlantik ausgelaufen und machte nun, vor der erneuten Ausreise in die Antarktis mit dem Ziel, Amundsen und seine Leute von dort wieder abzuholen, einen kurzen Zwischenstopp in Buenos Aires.
- ³⁰ Die australische Expedition unter Douglas Mawson erforschte in den Jahren 1911 bis 1913 verschiedene Teile der antarktischen Küstenregion zwischen 90° und 150° E. Bei einer der Expeditionen um den Jahreswechsel 1912/13 kamen zwei Teilnehmer zu Tode. Mawson selbst überlebte die Reise unter unglaublichen Umständen. Eine Schilderung der Reise erschien in deutscher Sprache 1921 (MAWSON 1921), also nur kurz vor dem Erscheinen von Filchners Expeditionsschilderung. Die geographische Aufgabe betreffend – die Erschließung der Antarktis – dürfte die australische Expedition von den fünf Expeditionen die erfolgreichste gewesen sein.
- ³¹ Von dieser Expedition ist in englischer oder deutscher Sprache keine zeitgenössische Schilderung bekannt. Seit 2011 gibt es eine von der „Shirase Antarctic Expedition Supporter's Association“ herausgegebene und von Lara Dagnell & Hilary Shibata übersetzte und editierte Darstellung der Expedition (416 S.), die Verfasser nicht vorlag. Eine Erwähnung der japanischen Expedition s. PGM 1911/1 S. 139; einen kurzen Abriss zu dem Expeditionsgeschehen mit interessanten Fotos findet man in READER'S DIGEST (Hrsg.) (1991 S. 206/207). Ein Foto der „Kainan Maru“, des Japanischen Expeditionsschiffes, liefert HUNTFORD (1989 S. 138.) Die Japaner hatten das Rossmeer als Zielgebiet gewählt und erreichten die dort gelegene Bay of Whales

(rund 78°30' S, 164° W), eine quasistationäre Einbuchtung im Schelfeis (ähnlich wie die Atka Bucht des östlichen Weddellmeeres), die Amundsen als Überwinterungsplatz und Ausgangspunkt für seine Reise zum Südpol ausgewählt hatte, am 16. Januar 1912 und trafen auf die dort kurz zuvor angekommene „Fram“, die im Begriff war, die norwegische Expedition abzuholen.

³² An dieser Stelle sei herausgestellt, dass alle Expeditionen, die sich um 1911 in die Antarktis aufmachten, im Prinzip identisch konzipiert waren. Das Ziel aller Expeditionen war die Bereisung des antarktischen Kontinents – anders formuliert – die geographischen Entdeckungen auf dem Kontinent hatten oberste Priorität. Dazu mussten Personen und Material in der Antarktis abgesetzt und im Folgejahr wieder abgeholt werden. D.h. die Schiffe waren nicht dazu bestimmt, in der Antarktis zu überwintern, sondern sollten nach Erledigung der Transportaufgaben in niedrigere Breiten zurücksegneln. Mit Ausnahme der „Fram“, die ihre Resistenz gegen Eispressungen schon unter Beweis gestellt hatte, waren die Expeditionsschiffe lediglich mehr oder weniger eisverstärkte Transportschiffe. Im Zusammenhang mit den Expeditionen von Amundsen, Scott und Mawson (und auch der von Shirase, der aber keine Überwinterung geplant hatte) konnte man mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass dieses Konzept aufgehen würde. Bei der Filchner-Expedition lag die Sache etwas anders. Tatsächlich ist es ja so, dass die Eiskonditionen im Mittel im Weddellmeer viel schwieriger und unberechenbarer sind als im Rossmeer. Im Nachhinein ist leicht zu erkennen dass Filchner diesen Punkt, die Erreichung des Kontinents über eine Route durch das Weddellmeer, viel zu optimistisch beurteilt hat.

³³ Die Tatsache, dass die internationale Kooperation zwischen Wissenschaftlern und Expeditionsleitern auch 1911 meist kollegial und vertrauensvoll war, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass nationalistische Töne im Gegensatz zum Polarjahr 1882/83 deutlicher hörbar waren. Tatsächlich haben schon damals geopolitische Ideen eine Rolle gespielt. Zu diesem Themenkomplex vgl. LUEDTKE (2011), zu den wissenschaftlichen Absprachen LÜDECKE (2003). Zur allgemeinen Entwicklung der internationalen Kooperation in der Polarforschung vgl. KRAUSE (2010 S. 56-64), wo sich auch eine Liste der Expeditionen findet.

³⁴ Dadurch, dass die Publikation erst 1914 erschien, findet man hier auch Anmerkungen zu der verunglückten „Schröder Stranz Expedition“ von 1912/13. Die Zitate des Absatzes stammen aus dem Vorwort zu FILCHNER & SEELHEIM (1911).

³⁵ Erich v. Drygalski hat über mehr als eine Druckseite eine umfassende Charakterisierung Bjørviks gegeben (DRYGALSKI 1904 S. 45). Darin werden dessen Erfahrungen und Fertigkeiten gerühmt, seine Tauglichkeit als Eislotse aber kritisch beurteilt. Auf der „Deutschland“ war Bjørvik ausdrücklich als Matrose gemustert. Dieser Umstand spielte durchaus eine Rolle, da Bjørvik sich infolgedessen nicht als Berater der Schiffsführung verstand. Dazu findet man verschiedene Anmerkungen in BJØRVIK (1913).

³⁶ Die folgenden Angaben wurden nach kritischer Sichtung überwiegend aus FILCHNER 1922, Kapitel 2 und 3 ent-

nommen. Eine tiefere, technische Beschreibung des Schiffes, wie sie z.B. im Falle der „Gauss“ existiert, ist nicht bekannt.

³⁷ In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass wegen des schlechten Wirkungsgrades der Dampfmaschinen die Kohlenvorräte nur sehr begrenzte Reichweiten unter Maschine zuließen. Kohlen sparen war also ein ständiges Thema an Bord und führte dazu, dass man nicht nur Robbenspeck, sondern auch Pinguine zur Feuerung der Kessel verwendete (FILCHNER 1922 S. 35). Man beachte, dass Amundsens „Fram“, ein schlechter Segler, mit einem modernen Dieselmotor aus dänischer Produktion ausgerüstet war, wodurch sich die Reichweite des Schiffes unter Maschine gegenüber der einer Dampfmaschine gleicher Leistung deutlich mehr als verdoppelte. Erst durch diese Maschine werden die Fahrtleistungen des Schiffes verständlich, das im Südwinter 1911 kurz in Buenos Aires lag und den Hafen nach der „Deutschland“ verließ, um dann wieder in das Rossmeer zu fahren. Wenn die Bunkerkapazität der „Deutschland“ mit 455 t in FILCHNER (1922) richtig angegeben ist, dann hätte der Kohlenvorrat mindestens 40-50 Tage vollen Maschineneinsatz zugelassen, womit sich ein Aktionsradius von über 6000 sm ergibt.

³⁸ BRENNECKE 1921 S. 10, auf S. 13/14 findet man ein Verzeichnis der ozeanographischen Ausrüstung.

³⁹ Kling war im ersten Weltkrieg Erster Offizier auf der „Seeadler“ des Grafen Luckner und gilt in Fachkreisen als der eigentliche Kopf der legendären Aktionen des Hilfskreuzers.

⁴⁰ In ULE (1924 S. 15-118) wird die Seereise bis Pernambuco sehr anschaulich geschildert. Willi Ule war ein Bekannter Filchners, ein Geograf, der sich eingehend mit Limnologie befasste und der von den Methoden der Meeresforschung lernen wollte. Ule hat die „Deutschland“ noch einmal in Buenos Aires getroffen (ULE 1924 S. 283).

⁴¹ In HORNİK & LÜDECKE (2007) findet man Porträts zu einigen der Genannten, die aus dem Filchner-Archiv der Bayerischen Akademie der Wissenschaften in München stammen.

⁴² In FILCHNER (1922 S. 150) heißt es: „Am 30. Dezember wird eine große Volkszählung veranstaltet. Sie ergibt an Bord: 33 Menschen, 1 Katze, 8 Pferde, 75 Hunde ... Summa 117 lebende Wesen.“ Kling hatte am 3. Dezember mit dem Schiff „Harpune“ ursprünglich 12 „aus der Mandschurei stammende Pferde“, die zwischenzeitlich im Zoo in Buenos Aires untergebracht waren, nach Grytviken gebracht (vgl. FILCHNER 1922 S. 129). Offenbar sind also schon ausreisend vier Pferde auf Südgeorgien zurückgelassen worden. Die Zahl der Hunde hatte sich hingegen seit Oktober nahezu verdoppelt.

⁴³ In der in Berlin erscheinenden Zeitung „Tägliche Rundschau“ erschien Ende Juli 1911 unter der Überschrift „Deutsche Südpolar-Expedition“ anlässlich der Verschiffung der Hunde und Pferde mit der „Santa Rita“ ein Artikel, in dem die abenteuerliche Geschichte der Beschaffung der Mandschurei-Ponys ausgebreitet wird.

- ⁴⁴ Dazu vgl. eine wenig einleuchtende Erklärung in FILCHNER (1922 S. 2).
- ⁴⁵ Barkow spricht in seinen Tagebuch davon, dass das Verlassen des Hafens gefilmt wurde. Diese Aufnahmen dürften sehr interessant sein, da sie neben der „Deutschland“ auch die „Fram“ zeigen müssten, die mit der „Deutschland“ zusammengelegt hatte. Die Existenz des Filmes wurde nicht recherchiert. Die „Fram“ war am 14. September in Buenos Aires eingetroffen, wollte aber noch vor der Filchner-Expedition wieder auslaufen. Dazu kam es nicht. Die „Fram“ lief nach der „Deutschland“ aus, überholte diese unter Motor aber schon am 7. Oktober (vgl. FILCHNER 1922 S. 52 auch BARKOW 1911/14; die Meldung wonach die „Fram“ schon einige Tage vor der „Deutschland“ ausgefahren sein soll, WICHMANN 1911, ist demnach eine Fehlmeldung).
- ⁴⁶ Weitere Details s. BRENNECKE (1921 S. 28). Danach hat die „Deutschland“ vom 22.-31. März 1913 in dem fraglichen Gebiet unter der Leitung von Kapitän Kling, heimreisend nach Europa, neun Lotungen durchgeführt und keinen Hinweis auf eine Untiefe detektieren können; es wurden ausschließlich Tiefen um 5000 m gemessen. In modernen Seekarten, z.B. DHI Nr. 389 (1982) sind in dem entsprechenden Areal keine Untiefen verzeichnet. In der GEBCO-Karte 5.16, die den Südatlantik und das Weddellmeer abdeckt, gibt es einen Northeast Georgia Rise, der in das Georgia Basin hineinragt, wo in Einzelfällen die Wassertiefen bis etwa 1000 m ansteigen. Warum die seinerzeit vermutete Untiefe die Bezeichnung Dinklage-Bank trug, offensichtlich nach dem Abteilungsleiter der Deutschen Seewarte, Ludwig Eduard Dinklage (1837-1903), wurde nicht ermittelt.
- ⁴⁷ Hier lernte Kohl die Tochter des Direktors der Walfangstation kennen, die er später heiratete. Das Paar Kohl-Larsen hat ungewöhnliche Reisen unternommen. Hier nur so viel: 1928 haben die beiden, zusammen mit dem Kameramann Albert Benitz (1904-1979) eine mehrmonatige Forschungstour auf Südgeorgien durchgeführt. Ludwig Kohl-Larsen hat zahlreiche Bücher publiziert.
- ⁴⁸ Filchners Schilderung zu dem Südgeorgien-Aufenthalt ist nicht sehr umfangreich (Ausnahme ist das 20 Seiten lange, detailreiche Walfangkapitel). Bezüglich der Besetzung der alten deutschen IPY-Station von 1882/83 zitiert er aus einem Tagebuch von Przybyllok, das Verfasser nicht bekannt ist. Barkow hat seine Abenteuer in Südgeorgien in einem extra Tagebuch festgehalten; ob dieses noch existiert, ist fraglich, jedenfalls lag auch dieses zur Abfassung des Artikels nicht vor. Unstrittig ist, dass verschiedene geodätische und kartographische Arbeiten und auch geologische Arbeiten durchgeführt wurden (vgl. HEIM 1912). Sicher ist auch, dass der britische Polarheld Sir Ernest Shackleton erste Ergebnisse der Filchner-Expedition kannte. Offensichtlich verfügte er bei seiner legendären Querung Südgeorgiens im Mai 1916 über Kartenmaterial und möglicherweise über geologische Informationen von der deutschen Expedition. Bei WORSLEY (1940/1999) heißt es auf S. 190, „I had a small piece of the German blueprint chart of South Georgia“ und auf S. 205, nach dem das Plateau offenbar überschritten war: „Sir Ernest recognized a remarkable Z-shaped stratification of the great rocky face on the far side of Strömness Bay, and we felt safe. No fear of overshooting our mark now.“ Dasselbe Erlebnis wird in SHACKLETON (1919) in dem Kapitel „Across South Georgia“ (S. 203 in der Robson Books Ausgabe von 1999) wie folgt geschildert: „The twisted, wave-like rock formations of Husvik Harbour appeared right ahead in the opening of dawn. Without a word we shook hands with one another. To our minds the journey was over, ...“.
- ⁴⁹ Für die Reise bis Buenos Aires ist das einwandfreie Funktionieren der Funkanlage dokumentiert (ULE 1924, mehrfach, auch KIRSCHMER 1985 S. 34) aber während der weiteren Reise konnten keine Funkverbindungen mehr etabliert werden. Auch nach dem Tod des Funkers versuchte man die Funkanlage zu nutzen, hatte aber nie Erfolg (z.B. am 24.1.1912 vgl. KIRSCHMER 1985 S. 91). Später hat man festgestellt, dass dafür vermutlich die durch Seeschlag verursacht schadhafte „Erdung“ der Anlage Schuld war.
- ⁵⁰ Dieser Umstand erklärt, weshalb Kohl nicht an der Reise in die Antarktis teilnehmen konnte (FILCHNER 1922 S. 134), was einen Verlust für die wissenschaftliche Besetzung der Expedition bedeutete, denn Hans Lohmann hatte Kohl während der viermonatigen Anreise in der Planktonprobennahme ausgebildet und erhoffte sich von diesem eine Fortführung seiner Arbeiten (LOHMANN 1912 S. 5).
- ⁵¹ Dass man über den ursprünglich geplanten Kurs, d.h. mit einem Bogen durch das östliche Weddellmeer via die Küste von Coats-Land schneller sein Ziel erreicht hätte, ist wahrscheinlich, muss aber Spekulation bleiben.
- ⁵² Zu der Entscheidung den Westvorstoß aufzugeben (4.2.1912) vgl. FILCHNER (1922 S. 213), auch KIRSCHMER (1985 S. 76). Die 2. DAE hat den Verlauf des Schelfeises auf eine Distanz von bestenfalls 80 sm verfolgen können. Den Anschluss an die Antarktische Halbinsel herzustellen, das gelang erst Finn Ronne (1899-1980) im Dezember 1947 mit Hilfe eines Flugzeugs.
- ⁵³ Im Bereich westlich der Herzog-Ernst-Bucht, die die Vahsel-Bucht mit einschließt (s. Karte in FILCHNER 1922 S. 198), betrieben russische Forschungsinstitutionen noch 1984 ihre Station „Drushnaja“. Unweit der Stelle, an der Filchner seinerzeit gelandet war, haben die Briten in den Jahren 1956-58 ihre „Shackleton Base“ gehabt (77°58' S, 37°12' W). Verfasser hat hier 1984/85 noch einen Messmast aufgefunden. Von hier war Sir Vivian Fuchs zu seiner Antarktisquerung via Südpol gestartet, 1957/58.
- ⁵⁴ Die folgende Driftreise, die 60 % der Gesamtdauer der Expedition von Buenos Aires bis heimreisend Grytviken ausmacht, nimmt 100 Seiten des Buches FILCHNER (1922, S. 290-390) ein. In diesem Text findet man aber eine Fülle von Details – von der Kommentierung des Bordlebens bis zur Erwähnung meteorologischer Phänomene – die weit mehr aussagen als das, was hier angedeutet werden kann.
- ⁵⁵ 25 sm östlich der Paulet-Insel, die heutzutage gerne von Touristenschiffen angelaufen wird.

- ⁵⁶ Es wurden Nansenschlitten verwendet, an die nur die an Eskimoschlitten üblichen, am hinteren Ende des Schlittens befindlichen senkrechten Bügel zum Steuern, Nachschieben und Festhalten montiert waren, eine Kombination, die, wie in der Bildunterschrift bemerkt, „*sich gut bewährt*“ hat. Eine Karte der zurückgelegten Strecke findet man in FILCHNER (1922 S. 327, 329).
- ⁵⁷ Zu diesen Themen hat sich Filchner u.a. in seinen Tagebüchern ausführlich ausgelassen (vgl. KIRSCHMER 1985). Mitte Juli 1912 war Filchner offenbar intensiv damit befasst, die Fortsetzung der Expedition zu planen (FILCHNER 1922 S. 351).
- ⁵⁸ Es ist bisher lediglich eine Überlieferung eines Besatzungsmitgliedes bekannt: Die Reiseschilderung des norwegischen Matrosen und Eislotsen Paul Bjørvik (BJØRVIK 1913). Bjørvik nimmt darin eine relativ neutrale Stellung ein. Die ihm unverständliche Cliqueswirtschaft an Bord, so schreibt er sinngemäß, hat für die Mannschaftsgrade nur Vorteile, da sich die rivalisierenden Gruppen jeweils um ein gutes Einverständnis mit ihnen bemühen (vgl. auch RACK 2010 S. 204). Am Ende seines Berichtes (BJØRVIK 1913 S. 66) zieht Bjørvik Bilanz: „*Jetzt war diese Reise zu Ende, mir ist es so gut gegangen wie es nur irgend Jemanden gehen kann, und es sind äußerst nette Leute gewesen gegenüber ihren Untergebenen aber ich kann ruhig sagen, dass die Befehlshabenden unfähig für eine solche Reise waren und es ist ein Wunder, dass wir alle gut nach Hause gekommen sind.*“
- ⁵⁹ In KIRSCHMER (1984 S. 113) wird unter dem 17. Oktober 1912 der folgende Eintrag aus Filchners Tagebuch wiedergegeben: „*Nachts schlief ich auf Bank in Zimmer, damit mich v. G. (gemeint ist von Göldel) nicht durch Wand (er)be schießen kann. Ich hatte zugesperrt und Gewehr und Patronen neben mir.*“ Und am Ende des Eintrages vom gleichen Tag heißt es: „*Schlafe jetzt immer am Boden, Gewehr geladen.*“
- ⁶⁰ Filchner hat später gemutmaßt, dass der Sinneswandel des Kapitäns mit dem Wunsch zusammengehangen haben könnte, in zivilisierten Gebieten die Heilung seines Leidens (Syphilis) zu finden.
- ⁶¹ Betreffend die Musterung s. RACK (2010 S. 163) und dort im Anhang Dokument 8-1; zu Vahsels Krankheitsbild Rack (2010 S. 165). Filchner hat im Zusammenhang mit Vahsels Tod umfangreiche Tagebuchnotizen hinterlassen (KIRSCHMER S. 105-107). Hier findet man nicht nur Filchners „Begräbnisrede“ sondern man erfährt auch, dass v. Goeldel ihn darüber unterrichtete, dass Vahsel an Syphilis gelitten hat.
- ⁶² Transkriptionen der handschriftlichen Texte Filchners aus KIRSCHMER (1985 S. 11-14), wo einige Seiten des Ordrebuches wiedergegeben sind. Offensichtlich sind nur wenige Blätter dieses Dokuments erhalten.
- ⁶³ Derartige Dinge – ein Ab- bzw. Einsetzen des Kapitäns durch den Fahrtleiter (als Vertreter des Schiffseigners) wären nach heutigen Verträgen allenfalls möglich im Falle eines eklatanten Versagens der Schiffsführung – z.B. wenn der Kapitän wegen einer geistigen Störung seine Aufgaben nicht mehr wahrnehmen kann. Über ein Dokument, das derartige Fälle absicherte, verfügte z.B. Erich von Drygalski auf seiner Antarktisexpedition 1901/03. Wegen der nahezu unbeschränkten Kommunikationsmöglichkeiten und der Schnelligkeit, mit der man im allgemeinen Häfen erreichen kann, dürften Probleme dieser Art heute kaum noch auftreten. Filchner hat seinerzeit die Ansicht vertreten, er sei als Vertreter des Schiffseigners generell befugt, den Kapitän zu ernennen.
- ⁶⁴ Diese Erwähnung der Duellforderung existiert nur in der Version des Barkow-Tagebuches (BARKOW 1911/14). Offenbar hat die Forderung, sofern sie denn stattgefunden hat, später keine Konsequenzen gezeitigt. Laut Barkow-Tagebuch hatte Müller diese angedroht. Die Kommentare in RACK (2010) beziehen sich ausschließlich auf den Barkow Text.
- ⁶⁵ Im Zusammenhang mit der schwierigen Entscheidung über ein Verlassen des südlichen Weddellmeeres wurde auf Filchners Initiative ein Schiffsrat einberufen (FILCHNER 1922 S. 284). Hier heißt es: „*Der Leiter stellt daher an Kapitän Vahsel nochmals in der Sitzung die Frage, ob vom nautischen Standpunkt aus die Lage hier eine unhaltbare sei, was er bejaht.*“
- ⁶⁶ Die „Deutschland“ war zwar eistauglich und in den Verbänden erheblich verstärkt, aber als Transportschiff konzipiert und hätte gemäß der Planungen außerhalb der Antarktis überwintern sollen. Dieser Umstand wäre selbstverständlich auch in Betracht zu ziehen, wenn man beurteilen wollte, ob Vahsels „Flucht“ vor einer Überwinterung nahe der Schelfeiskante sachlich gerechtfertigt war. Im Text wurde lediglich auf die Sprunghaftigkeit der Entscheidung des Kapitäns hingewiesen, der einmal für und bald darauf gegen eine Überwinterung des Schiffes an dieser exponierten Position plädierte.
- ⁶⁷ Bereits am 31. Januar hatte sich Filchner Zerrungen an einem Bein zugezogen. In den letzten Märztagen 1912 passierte ihm ein weiterer eigenartiger Unfall: „*Ich gleite an Deck aus und stürze aus mehreren Metern Höhe aufs Meereis hinab. Heftige Brustschmerzen und Blutspucken*“ (FILCHNER 1922 S. 304). Dieser Vorfall wird nicht in Filchners Tagebuch reflektiert, wohl aber die merkwürdige Diagnose des Arztes v. Goeldel, der an eine Lungenkrankheit denkt, was Filchner sehr beängstigte (KIRSCHMER S. 97).
- ⁶⁸ Über seine Ausbildung und Prüfung zum Flugzeugführer hat Filchner eine anschauliche Schilderung verfasst. Ferner erfährt man, dass er auch „*die Technik des Filmens erlernte.*“ Der Hintergrund der Bemühungen war die Idee, Vermessungen mit Hilfe von Flugzeugen durchzuführen (FILCHNER 1951 S. 141-143).
- ⁶⁹ Für ihre Stellungnahmen zu diesem Thema danke ich Frau Dr. Cornelia Lüdecke und meinen Kollegen Ulrich Wutzke und Reinhard Huxmann.
- ⁷⁰ Hierzu vgl. FILCHNER (1922, S. 238), 18. Kapitel „*Ausbau der Winterstation*“, wo der Vorgang in sieben Karten dargestellt ist.

- ⁷¹ Leider ist weder die Arbeit BARKOW (1924) noch BRENNECKE (1922) mit einem Verzeichnis der Quellen versehen. Die benutzten Arbeiten sind stets in Fußnoten angegeben.
- ⁷² Dieses ist ein schönes Beispiel dafür, wie wichtig es ist, große Unternehmungen gut zu dokumentieren. Die Maler und Fotografen Edward Wilson (1872-1912, der allerdings in erster Linie wegen seiner Qualifikation als Biologe an Bord war) und George Marston (1882-1940) sowie Herbert Pointing (1870-1935) und Frank Hurley (1885-1962) sind fast so berühmt wie ihre Expeditionsleiter Scott und Shackleton. Neben der Qualität der Arbeiten spielt die fachgerechte Archivierung der gefertigten Illustrationen und Fotografien eine wichtige Rolle.
- ⁷³ Die Geschichte der modernen deutschen Polarforschung ist in dem reich bebilderten Buch von FLEISCHMANN (2005) dargestellt. Hier findet man auch eine Abbildung und weitere Angaben zur Filchner-Station (S. 234).

Literatur

- Anonymus* (1911): Denkschrift über die Deutsche Antarktische Expedition – Allgemeiner Plan, Einzelheiten des wissenschaftlichen Programms, Teilnehmer, Ausrüstung, Kostenvoranschlag.- Druckschrift 1-11, Archiv AWI.
- Barkow, E.* (1911/14): Tagebuch geführt auf der deutschen Antarktischen Expedition 1911-12.- unveröffentl. Manuskript, Archiv AWI /Archiv DSM.
- Barkow, E.* (1913): Vorläufiger Bericht über die meteorologischen Beobachtungen der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12.- Veröffentl. Preuß. Meteorol. Inst. Abhandl. IV, Nr 11: 3-11.
- Barkow, E.* (1924): Die Ergebnisse der meteorologischen Beobachtungen der Deutschen Antarktischen Expedition 1911-1912.- Veröffentl. Preuß. Meteorol. Instituts, Abhandl. VII, Nr. 6: III-X, 1-166.
- Baschin, O.* (1912): Deutschlands Anteil an der Südpolarforschung.- Marine Rundsch., April 1912: 443-455.
- Beck, H.* (1969): Wilhelm Filchner (1877-1957).- Geograph. Taschenb., Steiner Verlag, Wiesbaden, 227-238.
- Beck, H.* (1971): Große Reisende – Entdecker und Erforscher unserer Welt.- Callwey München, 1-436.
- Bjørvik P.* (1913): Erlebnisse im Nord- und Südmeer.- Übersetzung des handschriftlichen norwegischen Titels: Oplevelser i Nord og Sydishavet av Paul Bjørvik.- NPOLAR Dagbøker, DAG-008, Norsk Polarinstitut, Oslo, 1-66.
- Brennecke, W.* (1921): Die ozeanographischen Arbeiten der Deutschen Antarktischen Expedition 1911-1912.- Archiv Deutsche Seewarte 39: 1-216.
- Drygalski, E.* (1904): Zum Kontinent des eisigen Südens.- Georg Reimer, Berlin, 1-668.
- Filchner, W.* (1903): Ritt über den Pamir.- Mittler, Berlin, 1-238.
- Filchner, W. & Seelheim, H.* (1911): Quer durch Spitzbergen.- Mittler, Berlin, 1-147.
- Filchner, W.* (1922): Zum 6. Erdteil.- Ullstein, Berlin, 1-410.
- Filchner, W.* (1928): Wetterleuchten im Osten.- Peter Oestergaard, Berlin: 1-300.
- Filchner, W.* (1930): In China-Auf Asiens Hochsteppen-Im ewigen Eis.- Herder, Freiburg i. Brg., 1-201.
- Filchner, W.* (1951): Ein Forscherleben.- Brockhaus, Wiesbaden 1951: 1-391.
- Filchner, W.* (1957): Wilhelm Filchner, Erich Przybyllok, Toni Hagen; Route-Mapping and position-locating in unexplored regions.- Birkhauser, Basel, 1-288.
- Filchner, W.* (1994): To the Sixth Continent – The Second German South Polar Expedition- translated and edited with an introduction by William Barr.- Bluntisham Books, Norfolk England, 1-253.
- Fleischmann, K.* (2005): Zu den Kältepolen der Erde – 50 Jahre deutsche Polarforschung.- Delius Klasing, Bielefeld, 1-343.
- Fricke, K.* (1898): Antarktis.- Schall & Grund, Berlin: 1-230.
- Headland, R.* (1984): The Island of South Georgia.- Cambridge University Press, Cambridge, 1-293.
- Headland, R.* (2009): A Chronology of Antarctic Exploration.- Quaritch, London, 1-722.
- Heim, F.* (1912): Geologische Beobachtungen über Süd Georgien.- Zeitschr. Ges. f. Erdkunde 1912: 3-8.
- Hornik H. & Lüdecke, C.* (2007): Wilhelm Filchner and Antarctica.- Ber. Polar- und Meeresforschung 560: 52-63.
- Huntford, R.* (1989): Die Amundsen Photographien.- Westermann, Braunschweig, 1-138.
- Kirschner, G.* (1985): Dokumentation über die Antarktisexpedition 1911/12 von Wilhelm Filchner.- Verlag Bayr. Akad. Wiss., München, 1-120.
- Kneissl, M.* (1957): Wilhelm Filchner zum Gedächtnis.- Z. Vermessungsw., 82./9:1-7.
- Krause, R.A.* (2010): Daten statt Sensationen - der Weg zur internationalen Polarforschung aus einer deutschen Perspektive.- Ber. Polar- und Meeresforschung 609: 1-163, <http://hdl.handle.net/10013/epic.34343.d001>.
- Lohmann, H.* (1912): Untersuchungen über das Pflanzen und Tierleben der Hochsee, zugleich ein Bericht über die biologischen Arbeiten auf der Fahrt der "Deutschland" von Bremerhaven nach Buenos Aires in der Zeit vom 7. Mai bis 7. September 1911.- Mittler, Berlin, 1-92.
- Lüdecke, C.* (1995): Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende unter dem Einfluss Erich von Drygalskis.- Ber. Polarforschung 158: 1-340, A1-A72.
- Lüdecke, C.* (2003): Scientific collaboration in Antarctica, 1901-04.- Polar Record 39: 35-48.
- Luedtke B.* (2011): Dividing Antarctica: The work of the Seventh International Geographical Congress in Berlin 1899.- Polarforschung 80: 173-180.
- Mawson, D.* (1921): Leben und Tod am Südpol.- Brockhaus, Leipzig, Bd.I: 1-292. Bd. II, 1-263.
- Müller, J.* (1914): Einiges aus der Geschichte der Südpolarforschung unter besonderer Berücksichtigung der letzten deutschen Antarktischen Expedition und ihrer Navigation.- Blanke, Berlin, 1-81.
- Petermann, A.* (1865): Die Eisverhältnisse in den Polar-Meeren und die Möglichkeit des Vordringens in Schiffen bis zu den höchsten Breiten – Karte der arktischen & antarktischen Regionen zur Übersicht des geographischen Standpunktes im J. 1865, der Meeresströmungen & cc.-Petermanns Geograph. Mitteil., Perthes, Gotha: 136-146.
- Petermann, A.* (1868): Die deutsche Nordpol-Expedition, 1868 – Karte der arktischen & antarktischen Regionen zur Übersicht der Entdeckungsgeschichte.- Petermanns Geograph. Mitteil., Perthes, Gotha: 207-228, Kt. nach S. 232.
- PGM:* Petermanns Geographische Mitteilungen. Gründungstitel gültig von 1855-1878: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann. Das Erscheinen der Zeitschrift wurde 2005 eingestellt.
- Phillip, H.* (1914): Ergebnisse der W. Filchnerschen Vorexpedition nach Spitzbergen 1910.-Petermanns Geograph. Mitteil. Ergänzungsheft 179: 1-79, 13 Taf. 2 Kt.
- Przybyllok, E.* (1913): Deutsche Antarktische Expedition. Bericht über die Tätigkeit nach dem Verlassen von Südgeorgien.- Zeitschr. Ges. für Erdkunde Berlin, 1-17.
- Przybyllok, E.* (1933): Erdmagnetische Messungen während der Deutschen Antarktischen Expedition.- Schriften Königsberger Gelehrten Ges., 9. Jg. Naturwiss. Klasse, Heft 6: 119-137.
- Rack, U.* (2010): Sozialhistorische Studie zur Polarforschung anhand von deutschen und österreichisch-ungarischen Polarexpeditionen zwischen 1868-1939.- Ber. Polar- und Meeresforschung 618: 1-274, <http://hdl.handle.net/10013/epic.35941.d001>.
- Reader's Digest* (Hrsg) (1991): Antarctica – the Extraordinary History of Man's Conquest of the Frozen Continent.- Sydney, London etc., 1-320.
- Shackleton, E.* (1919): Sir Ernest Shackleton: South, Heinemann, London 1919 (benutzt wurde der Nachdruck von 1999), 1-380.
- Ule, W.* (1924), Quer durch Südamerika.- Quitzow, Lübeck 1924, 1-354.
- Weddell, J.* (1827): Reise in das südliche Polarmeer in den Jahren 1822 bis 1824, enthaltend die Erforschung des antarktischen Eismeereres bis zum 74° der Breite, nebst einem Besuch des Feuerlandes, und einer Beschreibung seiner Bewohner.- Landes-Industrie-Comptoir, Weimar, 1-142.
- Wichman, H.* (1912): Geographischer Monatsbericht, Südpolarfahrten.- Petermanns Geograph. Mitteil. 1911/2: 344.
- Wichman, H.* (1913): Der Stand der Südpolarforschung.- Petermanns Geograph. Mitteil. 1913,1: 57-59 und Tafel 21 und 13.
- Wegener, E.* (1960): Alfred Wegener – Tagebücher, Briefe, Erinnerungen.- Brockhaus, Wiesbaden, 1-262.
- Worsley, F.A.* (1940): Shackleton's boat journey.- Hodder & Stoughton, London 1940 (benutzt wurde der Nachdruck von 1999), 1-220.