

# Berichte

zur Polar-  
und Meeresforschung

618  
2010

Reports  
on Polar and Marine Research



**Sozialhistorische Studie zur Polarforschung anhand  
von deutschen und österreich-ungarischen  
Polarexpeditionen zwischen 1868-1939**

**Social-historic study of polar exploration based  
on German and Austrian-Hungarian  
polar expeditions between 1868-1939**

---

**Ursula Rack**

---

 **HELMHOLTZ**  
| GEMEINSCHAFT

ALFRED-WEGENER-INSTITUT FÜR  
POLAR- UND MEERESFORSCHUNG  
in der Helmholtz-Gemeinschaft  
D-27570 BREMERHAVEN  
Bundesrepublik Deutschland

ISSN 1866-3192

# Hinweis

Die Berichte zur Polar- und Meeresforschung werden vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven\* in unregelmäßiger Abfolge herausgegeben.

Sie enthalten Beschreibungen und Ergebnisse der vom Institut (AWI) oder mit seiner Unterstützung durchgeführten Forschungsarbeiten in den Polargebieten und in den Meeren.

Es werden veröffentlicht:

- Expeditionsberichte (inkl. Stationslisten und Routenkarten)
- Expeditionsergebnisse (inkl. Dissertationen)
- wissenschaftliche Ergebnisse der Antarktis-Stationen und anderer Forschungs-Stationen des AWI
- Berichte wissenschaftlicher Tagungen

Die Beiträge geben nicht notwendigerweise die Auffassung des Instituts wieder.

# Notice

The Reports on Polar and Marine Research are issued by the Alfred Wegener Institute for Polar and Marine Research in Bremerhaven\*, Federal Republic of Germany. They appear in irregular intervals.

They contain descriptions and results of investigations in polar regions and in the seas either conducted by the Institute (AWI) or with its support.

The following items are published:

- expedition reports (incl. station lists and route maps)
- expedition results (incl. Ph.D. theses)
- scientific results of the Antarctic stations and of other AWI research stations
- reports on scientific meetings

The papers contained in the Reports do not necessarily reflect the opinion of the Institute.

The „Berichte zur Polar- und Meeresforschung“  
continue the former „Berichte zur Polarforschung“

## \* Anschrift / Address

Alfred-Wegener-Institut  
für Polar- und Meeresforschung  
D-27570 Bremerhaven  
Germany  
[www.awi.de](http://www.awi.de)

Editor in charge:  
Dr. Horst Bornemann

Assistant editor:  
Birgit Chiaventone

Die "Berichte zur Polar- und Meeresforschung" (ISSN 1866-3192) werden ab 2008 ausschließlich als Open-Access-Publikation herausgegeben (URL: <http://epic.awi.de>).

Since 2008 the "Reports on Polar and Marine Research" (ISSN 1866-3192) are only available as web based open-access-publications (URL: <http://epic.awi.de>)

**Sozialhistorische Studie zur Polarforschung anhand  
von deutschen und österreich-ungarischen  
Polarexpeditionen zwischen 1868-1939**

**Social-historic study of polar exploration based  
on German and Austrian-Hungarian  
polar expeditions between 1868-1939**

---

**Ursula Rack**

**Please cite or link this item using the identifier  
hdi:10013/epic.35941 or <http://hdl.handle.net/10013/epic.35941>**

**ISSN 1866-3192**

Dr. Ursula Rack  
257 Lyttelton Street  
Spreydon  
Christchurch 8002  
New Zealand

Die vorliegende Arbeit ist die inhaltlich unveränderte Fassung einer Dissertation, die 2009 dem Fachbereich Wirtschafts-und Sozialgeschichte der Universität Wien vorgelegt wurde.

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	4
Tabellenverzeichnis .....	5
Abkürzungsverzeichnis .....	6
Kurzfassung .....	7
Abstract .....	8
1 Einleitung .....	9
1.1 Polarforschung von 1868-1939 im Lichte sozialhistorischer Studien .....	9
1.2 Erläuterungen zum Text .....	13
1.3 Zur Quellenlage .....	15
1.3.1 Tagebücher, Briefe und Schiffsjournale .....	15
1.3.2 Weyprecht-Expedition (1872-74) .....	16
1.3.2.1 Unveröffentlichte Quellen .....	16
1.3.2.2 Veröffentlichte Quellen .....	17
1.3.3 Drygalski-Expedition 1901-1903 .....	18
1.3.3.1 Unveröffentlichte Quellen .....	18
1.3.3.2 Veröffentlichte Materialien .....	19
1.3.4 Filchner-Expedition (1911/12) .....	20
1.3.4.1 Unveröffentlichte Quellen .....	20
1.3.4.2 Veröffentlichte Materialien .....	21
1.3.5 Deutsche Grönland Expedition Alfred Wegeners (1929-1931) .....	21
1.3.5.1 Unveröffentlichte Quellen .....	21
1.3.5.2 Veröffentlichungen .....	23
2 Historischer Hintergrund (1868-1939) .....	24
2.1 Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen .....	24
2.1.1 Norddeutscher Bund (1866-1871) .....	25
2.1.2 Österreichisch-Ungarische Monarchie (1867-1918) .....	25
2.1.3 Zweites Deutsches Reich (1871-1918) .....	26
2.1.3.1 Sozialgesetzgebung im Zweiten Deutschen Kaiserreich .....	28
2.1.4 Weimarer Republik (1919-1933) .....	29
2.1.5 Ende der Weimarer Republik und Drittes Reich (1933-1945) .....	31
2.2 Nationalprestige .....	31
2.2.1 Die Frage der Gebietsansprüche in der Antarktis .....	34
2.3 Wissenschaftliche Interessen .....	36
2.4 Wirtschaftliche Interessen .....	40
2.4.1 Seewege .....	40
2.4.2 Walfang und Robbenschlag (1868-1939) .....	41
2.4.2.1 Walfang in der Antarktis .....	42
2.5 Technische Interessen .....	44
3 Die einzelnen Expeditionen im Überblick .....	48
3.1 Weyprecht-Expedition (1872-1874) .....	48
3.1.1 Finanzierung .....	48
3.1.2 Das Schiff Admiral Tegetthoff .....	51
3.1.3 Zielsetzung und Verlauf der Expedition .....	52
3.2 Drygalski-Expedition (1901-1903) .....	55
3.2.1 Finanzierung .....	55
3.2.2 Schiff GAUSS .....	57
3.2.3 Zielsetzung und Verlauf der Expedition .....	59
3.3 Filchner-Expedition (1911-1912) .....	61
3.3.1 Finanzierung .....	61
3.3.2 Schiff Deutschland .....	63
3.3.3 Zielsetzung und erste Vorbereitungen der Expedition .....	65
3.3.4 Briefe Drygalskis an Hofrat Wagner über die Filchner-Expedition .....	67

3.3.5	Selbstmord während der Expedition .....	70
3.3.6	Die Katastrophe am Stationsberg .....	73
3.3.7	Ankunft in Süd-Georgien und Probleme nach der Heimkehr in Deutschland ..	77
3.3.8	Filchners „Feststellungen“ zu den Geschehnissen.....	83
3.4	Wegener-Expedition (1930-1931) .....	86
3.4.1	Finanzierung.....	86
3.4.2	Transportmittel .....	87
3.4.3	Zielsetzung und Verlauf der Expedition .....	89
3.5	Gegenüberstellung der Finanzierung verschiedener Expeditionen.....	91
4	Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen.....	94
4.1	Soziale Veränderungen im Schiffsalltag zwischen 1870-1930.....	94
4.1.1	Durchschnittliche Einkommen und finanzielle Absicherung zwischen 1870-1930 .....	96
4.1.2	Einkommen und finanzielle Absicherung der Seeleute zwischen 1870-1930 ..	96
4.1.3	Finanzielle Absicherung auf der Drygalski-Expedition (1901-1903) .....	99
4.1.4	Finanzielle Absicherung auf der Filchner-Expedition (1911-1912) .....	104
4.1.5	Finanzielle Absicherung auf der Weyprecht-Expedition (1872-1874) und der Wegener-Expedition (1930-1931).....	105
4.2	Gründe und Kriterien zur Teilnahme an einer Expedition .....	107
4.2.1	Weyprecht-Expedition (1872-1874) .....	107
4.2.2	Drygalski-Expedition (1901-1903).....	109
4.2.3	Filchner-Expedition (1911-1912).....	114
4.2.4	Wegener-Expedition (1930-1931).....	116
4.3	Expeditionsleitung und Hierarchie .....	117
4.3.1	Hierarchie an Bord und die Stellung des Kapitäns .....	118
4.3.2	Weyprecht-Expedition (1872-1874) .....	119
4.3.3	Drygalski-Expedition (1901-1903).....	120
4.3.4	Filchner-Expedition (1911-1912).....	123
4.3.5	Wegener-Expedition (1930-1931).....	125
5	Alltag im Expeditionsleben .....	130
5.1	Unterbringung und Gegebenheiten an Bord.....	130
5.2	Die Ausstattung der Stationen der Wegener-Expedition.....	137
5.2.1	Weststation.....	137
5.2.2	Oststation .....	139
5.2.3	„Eismitte“ .....	140
5.3	Kleidung.....	141
5.4	Verpflegung .....	143
5.5	Medizinische Versorgung und hygienische Standards .....	153
5.5.1	Weyprecht-Expedition .....	157
5.5.2	Drygalski-Expedition .....	161
5.5.3	Filchner-Expedition .....	164
5.5.4	Wegener-Expedition .....	168
5.6	Versorgung und Gegebenheiten auf Schlittenexpeditionen.....	169
5.6.1	Schlitten und Hunde .....	171
5.6.2	Zelte und Boote als Unterkünfte .....	174
5.6.3	Schlafsack.....	175
5.6.4	Kochgelegenheiten.....	176
5.6.5	Verpflegung auf Schlittenexpeditionen.....	177
5.6.6	Kleidung auf Schlittenexpeditionen .....	179
5.6.7	Durst und andere Qualen .....	181
5.7	Umgang mit physischem und emotionalem Stress.....	182
5.7.1	Umgang mit Alkohol und Nikotin.....	183
5.8	Weyprecht-Expedition.....	186
5.8.1	Privat-Nachrichten für die Teilnehmer der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition.....	189

5.9	Drygalski-Expedition .....	190
5.10	Filchner-Expedition .....	192
5.10.1	Der „Fall König“ .....	193
5.10.2	Zur Person Filchner .....	195
5.10.3	Zur Person Vahsel aus der Sicht Drygalskis .....	196
5.10.4	Das Tagebuch Barkows zum konfliktgeladenen Alltag an Bord .....	198
5.10.5	„Lebensbeschreibung“ Björviks zu den Ereignissen an Bord .....	204
5.11	Wegener-Expedition .....	205
6	Zusammenfassung, Schlussfolgerung und Ausblick .....	210
7	Literatur .....	214
7.1	Ungedruckte Quellen .....	214
7.2	Gedruckte Quellen .....	217
7.2.1	Übersicht der verwendeten Zeitschriften, Zeitungen .....	220
7.2.2	Einzelnachweis .....	220
7.3	Sekundärliteratur .....	221
7.4	Internetquellen .....	228
8	Anhang .....	229
8.1	Expeditionsteilnehmer .....	229
8.1.1	Teilnehmer Weyprecht-Expedition .....	229
8.1.2	Teilnehmer Drygalski-Expedition .....	230
8.1.3	Teilnehmer Filchner-Expedition .....	232
8.1.4	Teilnehmer Wegener-Expedition .....	233
8.2	Karten .....	235
8.2.1	Weyprecht-Expedition .....	235
8.2.2	Routen von Drygalski und Filchner .....	237
8.2.3	Wegener-Expedition .....	239
8.3	Abbildungen .....	241
8.3.1	Weyprecht-Expedition .....	241
8.3.2	Drygalski-Expedition .....	242
8.3.3	Filchner-Expedition .....	245
8.3.4	Wegener-Expedition .....	248
8.4	Dokumente, Briefe, Tabellen .....	249
8.5	Biographien der Expeditionsteilnehmer .....	259
8.5.1	Weyprecht-Expedition .....	259
8.5.2	Drygalski-Expedition .....	261
8.5.3	Filchner-Expedition .....	263
8.5.4	Wegener-Expedition .....	266
9	Danksagung .....	270
10	Index .....	272

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Die unerforschten Polargebiete um 1900.....	39
Abbildung 5-1: Grundrisse der Zwischendecks des GAUSS und der DEUTSCHLAND. ....	132
Abbildung 5-2: Kajüte des Kapitäns auf der DEUTSCHLAND.....	134
Abbildung 5-3: Weststation - Rückseite des Hauses .....	138
Abbildung 5-4: Hausplan der Weststation.....	138
Abbildung 5-5: Oststation .....	139
Abbildung 5-6: Lageplan der Oststation.....	140
Abbildung 5-7: Eismitte.....	141
Abbildung 5-8: Plan der Station Eismitte .....	141
Abbildung 5-9: Zugordnung .....	172
Abbildung 5-10: Ziehen der schweren Schlitten.....	172
Abbildung 5-11: Der idealgepackte Schlitten. ....	172
Abbildung 5-12: Kochmaschine .....	176
Abbildung 5-13: Nansenkocher .....	176
Abbildung 5-14: König in seinem Iglu mit einem Nansenkocher. ....	177
Abbildung 8-1: Kurs der ADMIRAL TEGETTHOFF .....	235
Abbildung 8-2: Kaiser Franz-Josef-Land .....	236
Abbildung 8-3: Kurse von Cook, Drygalski und Filchner .....	237
Abbildung 8-4: Geplante Route der Filchner-Expedition .....	238
Abbildung 8-5: Grönlandkarte.....	239
Abbildung 8-6: Antarktis - Gebietsansprüche.....	240
Abbildung 8-7: Arbeitsstimmung an Bord .....	241
Abbildung 8-8: Mannschaft der ADMIRAL TEGETTHOFF .....	241
Abbildung 8-9: Paul Björvik .....	242
Abbildung 8-10: Geselliges Beisammensein am GAUSS .....	242
Abbildung 8-11: Im Zelt auf einer Schlittenexpedition .....	243
Abbildung 8-12: Grundriss GAUSS .....	244
Abbildung 8-13: Lorenzen in seiner Kabine .....	245
Abbildung 8-14: Das Stationshaus vor der Springflut.....	245
Abbildung 8-15: Das Stationshaus nach der Springflut.....	246
Abbildung 8-16: Gedenkkreuz für Walter Slossarczyk in Süd-Georgien .....	246
Abbildung 8-17: Grundriss DEUTSCHLAND.....	247
Abbildung 8-18: Vorexpedition 1929, Loewe, Georgi, Wegener, Sorge .....	248
Abbildung 8-19: Propellerschlitten .....	248



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Liste ausgewählter Spenden für die Weyprecht-Expedition .....	49
Tabelle 3-2: Zusammengefasste Abrechnungstabelle der Weyprecht-Expedition.....	50
Tabelle 3-3: Chronologische Darstellung der Schlittenreisen Payers zwischen 10. März-3. Mai 1874.....	54
Tabelle 3-4: Mitgeführte Ausrüstung des GAUSS .....	58
Tabelle 3-5: Kostenvoranschlag für die Filchner-Expedition .....	62
Tabelle 3-6: Finanzübersicht verschiedener Polarexpeditionen (1868-1939).....	91
Tabelle 3-7: Überblick über die Anschaffung und das weitere Schicksal der verwendeten Expeditionsschiffe.....	93
Tabelle 4-1: Jährliche Durchschnittsverdienste von 1870-1930 im Vergleich verschiedener Berufsgruppen .....	96
Tabelle 4-2: Vergleich der Steuern in deutschen Ländern .....	97
Tabelle 4-3: Überblick über die monatliche Durchschnittsheuer um 1900 für Seeleute im Deutschen Kaiserreich (Handelsmarine).....	98
Tabelle 4-4: Polarzulage der Drygalski-Expedition pro Jahr .....	99
Tabelle 4-5: Gehälter der Drygalski-Expedition in Mark .....	99
Tabelle 4-6: Vollrenten bei möglicher Invalidität .....	102
Tabelle 4-7: Kostenvoranschlag für Gehälter auf der DEUTSCHLAND.....	104
Tabelle 4-8: Gagen in der Kaiserlich-Königlichen Kriegsmarine 1871 in Gulden angegeben .....	105
Tabelle 5-1 Schlittenreisen – Weyprecht-Expedition.....	169
Tabelle 5-2 Schlittenreisen Drygalski-Expedition .....	170
Tabelle 5-3 Schlittenreisen Filchner-Expedition .....	170
Tabelle 5-4 Schlittenreisen Wegener-Expedition .....	170
Tabelle 5-5: Nährwerttabelle .....	178

## **Abkürzungsverzeichnis**

AWI	Alfred Wegener Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven
BAW	Bayerische Akademie der Wissenschaften, München
BBAW	Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Archiv, Berlin
DGM	Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung
DMM	Deutsches Meeresmuseum
DSA	Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bremerhaven
DSM	Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven
GGH	Geographische Gesellschaft Hamburg
HGM	Heeresgeschichtliche Museum, Wien
ifl	Leibniz-Institut für Länderkunde, Leipzig
KAW	Kriegsarchiv Wien
NDW	Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft
NL	Nachlass
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien
ÖGG	Österreichische Geographische Gesellschaft
ÖNB	Österreichische Nationalbibliothek, Wien
PGM	Petermann's Geographische Mitteilungen
SAW	South Australian Museum, North Terrace, Adelaide, South Australia
SPRI	Scott Polar Research Institute, Cambridge
StaB	Staatsarchiv Bremen
TB	Tagebuch (die Abkürzung wird nur in den Fußnoten benutzt)

## Kurzfassung

Die 70 Jahre umfassende Zeitspanne, welche in dieser Untersuchung mit der Österreich-Ungarischen Nordpolarexpedition von 1872/74 unter Carl Weyprecht beginnt, war von umfassenden Veränderungen im sozialen Leben, der sozialen Sicherheit, Hierarchie, wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen sowie von politischen Grenzsituationen gekennzeichnet. Die Polarexpeditionen im „Heroic age“ fanden ihren Höhepunkt im Wettlauf zu den Polen und wurden von der Öffentlichkeit entweder als nationaler Sieg oder nationale Niederlage wahrgenommen. Wissenschaftliche Bestrebungen traten in den Hintergrund ebenso der Blick auf die sozialen Bedingungen welche manchmal über Erfolg oder Misserfolg einer Expedition entschieden aber doch immer Einfluss auf das Befinden aller Beteiligten hatte.

Sozialgeschichte, oder „Geschichte von unten“, ist oft nur am Rande Gegenstand von wissenschaftlichen Untersuchungen. Diese Dissertation beginnt diese Lücke zu füllen, indem teilweise unbekannte und unveröffentlichte Quellen, wie Tagebücher und Schiffsjournale, aber auch bereits publiziertes Material näher untersucht wurden. Die Schwerpunkte der Untersuchung waren folgende Expeditionen: Weyprecht (1872 – 1874), Drygalski (1901 – 1903), Filchner (1911 – 1912) und Wegener (1930 – 1931). Neben diesen Expeditionen wurden auch andere in- und ausländische Expeditionen derselben Periode zum Vergleich herangezogen.

Folgende unbekannte Quellen wurden beispielsweise bearbeitet: Die **Tagebücher** des Matrosen und Eislotsen **Björvik**, gefolgt von den Tagebüchern **Dr. Gazerts**, welche unbekannte Details der Drygalski-Expedition als auch der Filchner-Expedition aus der Sicht eines einfachen Expeditionsmitgliedes und eines wissenschaftlichen Mitgliedes enthüllen. Diese Informationen geben Auskunft über die Hierarchie und daraus resultierende interne Konflikte, welche den unterschiedlichen Verlauf beider Expeditionen erklärt. Es war ebenso möglich die **finanzielle Absicherung** wie Einkommen, Versicherungsgebaren und Vergünstigungen zu untersuchen, welche auf die Teilnahme und Karriere nach der Expedition Einfluss nehmen konnte. Neue Einsichten zur **Auswahl der Teilnehmer** konnten gewonnen werden, die nicht immer von den Fähigkeiten sondern von nationalen und persönlichen Faktoren abhängig sein konnten. Weitere Aspekte wurden untersucht, wie **Gesundheit, Verpflegung, Selbstmord und Tod**, was nicht immer vordergründig Einfluss während der Expedition ausübte sondern erst danach auf Mitglieder oder die Öffentlichkeit Auswirkungen zeigte. Weiters, und Bezug nehmend auf die vorher genannten Punkte, wird die Frage behandelt, welchen Einfluss die **Führungsqualitäten** auf das Befinden der Expeditionsmitglieder ausübten.

Schlussendlich werden Ergebnisse aufgezeigt, wie sich soziale Gegebenheiten auf das Alltagsleben in polarer Umgebung auswirkten, was nicht nur ein Bild der damaligen Zeit reflektiert sondern auch auf heutige Expeditionen angewendet werden kann.

## Abstract

The 70 year time period starting with the Austrian-Hungarian north polar expedition in 1872/74 under Carl Weyprecht, was subject to fundamental change in social life, social security, hierarchy, scientific and technical developments, and political boundary conditions. Polar exploration in the “heroic age” culminated in the race to the poles, and were perceived by the public either as national victory or national tragedy. Scientific achievements stepped into the background, as well as the social components, which sometimes decided between success and defeat, but which almost always determined the personal perception and satisfaction of all persons involved.

Social history, or “history from below“, from polar exploration of this time only recently became the subject of scholarly research. This dissertation begins to fill this gap by looking more closely at partly unpublished sources, like diaries and ship journals, but also previously published and sometimes less known sources. The primarily investigated expeditions are: Weyprecht (1872 – 1874), Drygalski (1901 – 1903), Filchner (1911 – 1912), and Wegener (1930 – 1931). Besides those expeditions, comparisons have been made to other expeditions in the same time period, also from other countries.

The main findings from this research are the following. The **diary** of the sailor and ice pilot **Björvik**, supplemented by the diary of **Dr. Gazert**, revealed unknown details on the Drygalski and Filchner expeditions from the point of view of a normal crew member and a scientific member. This gives insight in the hierarchy and internal conflicts, which partly explains the different course and outcomes of the expeditions. It was possible to investigate the **financial security** such as wages, personal insurance, and supplementary payments, which together with career plans influenced the decision for participation. There is new insight in the **selection of expedition members**, which was sometimes not driven only by skills but national or personal aspects. This had a major impact on the outcome of the Filchner expedition. Other aspects investigated are **health and food, suicide, and death**, which had not only immediate impact on the expeditions, but on the life of members afterwards as well as the public perception. Finally, and closely related to the points above, the **skills of leadership** and professionalism of the figure heads reflect the degree of satisfaction of expedition members.

Ultimately, conclusions can be drawn on how social life influenced the everyday life in the polar environment, not only at that time, but also during present day polar expeditions.

# 1 Einleitung

## 1.1 *Polarforschung von 1868-1939 im Lichte sozialhistorischer Studien*

Mit dem Beginn der systematischen geographischen Erforschung der Erde entstand im 19. Jahrhundert neben den Begriffen wie Afrikaforschung oder Asienforschung auch der Begriff der Polarforschung. Ursprüngliches Ziel der Forschungen war es, die „weißen Flecken“ auf den Landkarten zu tilgen, wobei nicht nur die wissenschaftliche, sondern meist auch die koloniale Komponente eine wesentliche Rolle spielte. Heute kennzeichnet die Polarforschung jenes weite Arbeitsfeld, das die unterschiedlichsten und meist naturwissenschaftlichen Disziplinen beschäftigt, die ihre Fragestellungen auf die Besonderheiten der polaren Gebiete ausgerichtet haben.<sup>1</sup> In der Geschichte der deutschen Polarforschung wurden bisher primär die wissenschafts-historischen Aspekte behandelt. Die sozialen Bedingungen werden jedoch kaum in Betracht gezogen oder sogar bewusst vermieden. Dadurch wird ein wesentlicher Faktor, der schlussendlich über die Zufriedenheit und Motivation der Teilnehmer entschieden hat, vollkommen außer Acht gelassen. Schon in den offiziellen Expeditionsberichten werden Probleme wie etwa psychosoziale Erscheinungen nicht genannt oder sogar absichtlich verschwiegen.<sup>2</sup> Die vorliegende Arbeit soll helfen diese Lücke zu schließen.

Generell werden in der Sozialgeschichte<sup>3</sup> Rahmenbedingungen und Hintergründe sowie Auswirkungen auf Menschen und deren Taten untersucht und dargestellt. In der vorliegenden Arbeit wird daher untersucht, wie sich soziale Komponenten auf das Zusammenleben und –arbeiten ausgewirkt haben, und ob sie einen Einfluss auf den Erfolg oder Misserfolg eines Expeditionsverlaufes hatten. An dieser Stelle werden auch gegebenenfalls Vergleiche mit Expeditionen anderer Länder<sup>4</sup> angestellt.

Im Vergleich mit Großbritannien, Norwegen und den Vereinigten Staaten fällt auf, dass deutsche Polarforscher, mit Ausnahme Alfred Wegeners, kaum einer breiteren Öffentlichkeit bekannt sind bzw. in Vergessenheit geraten sind. Hingegen sind Ernest Shackleton, Robert F. Scott und Roald Amundsen soweit bekannt, dass ihre Expeditionen sogar Themen von aktuellen Spielfilmen, Romanen und Symphonien geworden sind. In der Fachwelt sind die deutschen Expeditionen teilweise bekannt. Internationale Tagungen, wie z.B.: SCAR

---

<sup>1</sup> vgl.: Krause, Reinhard A.; Die Gründungsphase deutscher Polarforschung, 1865-1875, Berichte zur Polarforschung, 114/92, Bremerhaven, 1992 (Dissertation), S.1

<sup>2</sup> Z.B. der „temporäre Wahnsinn“ von Dr. Buchholz (1837-1876) und Dr. Laube (1839-1923), die nach dem Sinken der HANSA (1870) auf einer Eisscholle entlang der Ostküste Grönlands trieben. vgl. Krause, Reinhard A., Soziale Psychiatrie im Treibeis: das Schicksal der Mannschaft der HANSA in: DSA 20/1997, Sonderdruck

<sup>3</sup> Mit der Auseinandersetzung der Situation der Arbeiter und der sozialen Frage (sozialen Gerechtigkeit) entstand die Sozialgeschichte. Sie ist seit dem 19. Jahrhundert ein Zweig der Geschichtswissenschaft und wird meist in Verbindung mit Wirtschaftsgeschichte betrieben. Gesellschaftliche Strukturen (nach Gruppen, Ständen, Schichten oder Klassen in vergangenen Gemeinwesen) und ihre Veränderungen werden untersucht. Sie berücksichtigt die Methoden, Sehweisen und Ergebnisse der Soziologie. In den 1960iger und 1970iger Jahren wurde dieser Zweig der Geschichte in Deutschland und Österreich zunehmend bedeutender. Davor hatte das Betreiben dieser Art von Geschichte den Anschein zu „linkslastig“ zu sein und wurde von der etablierten Geschichtswissenschaft abgelehnt. vgl.: Bruckmüller, Ernst; Sozialgeschichte Österreichs, Wien 1985, S.15ff

<sup>4</sup> Damit sind die gleichzeitig stattfindenden Expeditionen aus England, Schottland, Frankreich, Norwegen, Belgien, Schweden und den USA gemeint.

## 1. Einleitung

(Scientific Committee on Antarctic Research) bieten jeweils Arbeitssitzungen für Wissenschaftshistoriker an, wie etwa 2008 in St. Petersburg.<sup>5</sup> Doch sozialhistorische Themen zur Polarforschung sind auch auf internationaler Ebene eine Seltenheit.

Als Grundlage für die sozialhistorische Untersuchung in der vorliegenden Arbeit dienen bisher noch nicht veröffentlichte Tagebücher, Briefe, Logbücher, sowie Zeitungsartikel, medizinische Berichte, Versorgungspläne etc., aber auch veröffentlichte Arbeiten und Artikel der Teilnehmer. Die nahezu zeitgleich durchgeführten Expeditionen anderer Länder werden bei Bedarf ebenfalls in die Untersuchung einbezogen. Im nachfolgenden Kapitel befindet sich eine kommentierte Liste der verwendeten, meist nicht publizierten Quellen, die nach den ausgewählten vier Expeditionen geordnet sind. Die historische, speziell die sozialhistorische Auseinandersetzung mit Tagebüchern und Korrespondenzen ist nun insofern von Interesse, weil dies einen nahen Einblick in die Welt des Verfassers gibt, der seine Erlebnisse und Empfindungen unmittelbar niederschrieb. Somit ist zur Interpretation auch das Verständnis des damaligen Zeitgeistes wichtig. Darin liegt die Herausforderung, die Texte nicht einfach aus unserer heutigen Sichtweise zu vergleichen und zu bewerten. Aus diesem Grund wird der Erfassung des Zeitgeistes in dieser Arbeit relativ großer Raum gewidmet.

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit den sozialen Bedingungen auf Polarexpeditionen auseinander. Dabei bildet die historische Einleitung einen Rahmen, in dem die Expeditionen stattgefunden haben und beleuchtet dabei die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Hintergründe, die stark miteinander korrelierten. Ein Aspekt dieser Arbeit ist es auch, die Motive der deutschen sowie der österreichisch-ungarischen Polarforschung zu beleuchten. Dabei wird auf schon vorhandene Arbeiten zurückgegriffen.<sup>6</sup> Der Zeitrahmen der untersuchten Expeditionen erstreckt sich über folgende Epochen:

- Die Zeit des Norddeutschen Bundes (1860-1871)
- Österreichisch-Ungarische Monarchie (1867-1918)
- Die Zeit des deutschen Kaiserreiches (1871-1918)
- Die Weimarer Republik (1919-1933)
- Drittes Reich (1933-1945)

Die Untersuchung endet mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, da sich danach die Methoden der Polarforschung grundlegend veränderten.

---

<sup>5</sup> Session 5.6. Polar History: The International Polar Years. Eine Auswahl folgender Themen wurden vorgetragen und diskutiert: Historical changes in polar research – Seen through the lens of the four IPYs (A. Elzinga, Schweden); World first complex optical instrumental observations of Aurora in the Arctic in 1899-1900 Carried out by Josef Sykora (S.A. Chernouss, L.S. Yevlashin, Russland); Trans-Arctic air-routes. The 2<sup>nd</sup> International Polar Year (1932-1933) and the involvement of the German science community (C. Lüdecke, Deutschland) u.a.

<sup>6</sup> Zur besseren Orientierung werden die dazu verwendeten Arbeiten in vollem Umfang angegeben. Ich stütze mich dabei auf die Veröffentlichungen von Krause, Gründungsphase, 1992; Krause, Reinhard A.; Hintergründe der deutschen Polarforschung von den Anfängen bis heute, In: DSA 16/1993, Bremerhaven 1993, S.7-71; Krause, Reinhard A.; Schritte zur Institutionalisierung der Polarforschung in Deutschland im 19. Jahrhundert, Zeitschrift geologische Wissenschaft, 21 (5/6), Berlin 1993, S.617-626; Lüdecke, Cornelia; Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich v. Drygalskis. Berichte zur Polarforschung Nr. 185/95, AWI, Bremerhaven 1995; Lüdecke, Cornelia; Aspekte zur Institutionalisierung der deutschen Polarforschung von der Jahrhundertwende bis zum II. Weltkrieg, In: Zeitschrift geologische Wissenschaft, 21, 5/6, Berlin 1993, S.633-640

## 1. Einleitung

Die Auswahl der hauptsächlich bearbeiteten Expeditionen erfolgte unter dem Gesichtspunkt der Reichhaltigkeit und des Zugangs zu unbearbeiteten und unveröffentlichten Quellen. Es sind in chronologischer Reihenfolge:

- Österreichisch-Ungarische Nordpol-Expedition (1872-74) unter Leitung von Carl Weyprecht und Julius von Payer
- Deutsche Südpolar-Expedition (1901-03) unter der Leitung von Erich von Drygalski
- Zweite Deutsche Antarktis-Expedition (1911-12) unter der Leitung von Wilhelm Filchner
- Deutsche Grönland-Expedition (1930-31) unter der Leitung von Alfred Wegener

Einige Quellen wurden von Privatpersonen zur Verfügung gestellt, andere wurden durch Recherchen in Archiven ausfindig gemacht. Auch veröffentlichte Tagebücher und Korrespondenzen werden auf ihren sozialhistorischen Inhalt nochmals untersucht. Weitere deutsche und andere nationale Polarexpeditionen aus dieser Zeit wurden als Vergleich bei besonderen Vorkommnissen in die Arbeit einbezogen. Die meisten der Dokumente waren in deutscher Sprache abgefasst, doch wurden auch vorhandene englischsprachige Texte untersucht. Texte in ungarischer und italienischer Sprache sowie drei norwegische Tagebücher sind speziell für die vorliegende Arbeit übersetzt worden.

Eine beträchtliche Herausforderung ist die Transkriptionsarbeit. Viele Dokumente sind in Sütterlinschrift und/oder Lateinschrift verfasst. Jede Handschrift hat ihre Eigenarten wie spezielle Abkürzungen und vom Verfasser kreierte Bezeichnungen, die nicht allgemein gebräuchlich sind und daher recherchiert werden müssen. Zusätzlich wurden die Tagebücher oftmals unter extremen Wetterbedingungen (Kälte) geschrieben, wodurch die Schriftqualität zusätzlich beeinträchtigt wurde. Da es sich um Tagebücher und Briefe handelt, sind die Inhalte oft sehr persönlicher Natur und nicht immer für die Öffentlichkeit bestimmt. Daher war es mein Bestreben, die Persönlichkeitsrechte der Verfasser sowie der noch lebenden Angehörigen so weit als möglich zu wahren. Zusätzlich erschweren noch historische Naheverhältnisse die Bearbeitung einiger Dokumente. Im Hinblick auf die Wegener-Expedition erforderte die Arbeit mit den Tagebüchern einiger Teilnehmer besonderes Einfühlungsvermögen und Fingerspitzengefühl. Ziel der Arbeit ist es eine sachliche Bewertung der Ereignisse zu erzielen und nicht Personen aufgrund ihrer Aufzeichnungen zu verurteilen oder zu heroisieren.

Die Kapiteleinteilung wurde nach folgendem System erstellt:

Die vorhandene Quellenlage wird in **Kapitel 1** der Arbeit vorangestellt. Die Quellen sind nach Expeditionen geordnet. Die detaillierte und kommentierte Darstellung soll eine leichtere Orientierung gewährleisten.

In **Kapitel 2** werden die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen aufgezeigt, in welche die Expeditionen eingebettet waren. Die unterschiedlichen Interessen waren für die Motivation der Forschungsfahrten nicht unerheblich. Dies wird unter anderem anhand des Walfangs aufgezeigt.

Ob die Finanzierung staatlich oder privat erfolgte, zeigt bereits den Stellenwert den die einzelnen Expeditionen hatten. In **Kapitel 3** werden daher die verschiedenen Möglichkeiten

## 1. Einleitung

der finanziellen Unterstützung herausgearbeitet, an die auch die Beschaffung und Ausstattung der Schiffe sowie der Ausrüstung geknüpft waren. Der Zielsetzung und dem Verlauf jeder der vier Expeditionen ist eine Darstellung gewidmet, die jedoch aus bereits publizierten Arbeiten zusammengestellt wurde.<sup>7</sup> Der Filchner-Expedition wird jedoch aufgrund der besonderen Vorkommnisse und der dazu vorhandenen und unbearbeiteten Quellenlage ausführlicher Raum gewidmet.

Den Kernpunkt der vorliegenden Arbeit bilden die sozialen Aspekte, die auf den Forschungsfahrten vorherrschten, sowie der Alltag des Expeditionslebens. In **Kapitel 4** wird auf die allgemeinen sozialen Veränderungen im Schiffsalltag und die Einkommenssituation der Seeleute eingegangen. Aufgrund der vorhandenen Quellenlage konnte erstmals eine umfassende Darstellung der Einkommen und der versicherungstechnischen Absicherung der Teilnehmer auf der Drygalski-Expedition vorgenommen werden. In diesem Kapitel werden auch die Gründe und Kriterien zur Teilnahme an einem Forschungsunternehmen in polare Gebiete dargestellt. Die vorhandenen Lebensläufe der Teilnehmer, auch die der Matrosen von der Drygalski-Expedition, sind deshalb besonders aufschlussreich. Die Frage der Expeditionsleitung und vor allem der Hierarchie zwischen den Schiffsoffizieren und den Wissenschaftlern war stets eine neue Herausforderung und bildete mehrmals Anlass für Konflikte.

Der Alltag auf Polarexpeditionen ist Thema von **Kapitel 5** und umfasst die Unterbringung und Ausstattung an Bord beziehungsweise auf den Stationen, sowie die Situation auf Schlittenreisen. Weitere Untersuchungsschwerpunkte sind die Bekleidungssituation, die Verpflegung sowie die medizinischen und hygienischen Bedingungen auf den Expeditionen. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die körperlichen und emotionalen Stressfaktoren gelegt und wie die einzelnen Expeditionen darauf reagierten und damit umgingen. Durch die besonderen Ereignisse auf der Filchner-Expedition die durch bisher unbekannte Quellen besser dargestellt werden können, wird dieses Unternehmen besonders ausführlich behandelt.

---

<sup>7</sup> Dazu wurden die oben erwähnten Arbeiten von Lüdecke und Krause herangezogen.



## 1. Einleitung

### **1.2 Erläuterungen zum Text**

Nachfolgend wird die Konvention der Schreibweise in der vorliegenden Arbeit zur leichteren Orientierung erläutert. Die vier näher untersuchten Expeditionen werden zur leichteren Lesbarkeit folgendermaßen angegeben:

Weyprecht-Expedition  
Drygalski-Expedition  
Filchner-Expedition  
Wegener-Expedition

Die Unterteilung in die einzelnen Expeditionen wird durch alle Kapitel beibehalten. Wenn dieses System durchbrochen wird, ist dies in den entsprechenden Kapiteln erläuternd vorangestellt. Wenn nötig werden Schlagworte fett gedruckt (z.B.: Seife, Proviant) wenn sich der gesamte Absatz auf diesen Begriff bezieht. Die Arbeit ist weitgehend beschreibend gestaltet und orientiert sich an den vorhandenen Tagebüchern, Briefen und Bilddokumenten. Vor allem transkribierte Abschriften mancher wichtiger Dokumente befinden sich im Anhang. Zur besonderen Dokumentation wurden auch Originaldokumente gescannt und eingefügt.

Tabellen und Abbildungen sind zur besseren Übersicht direkt in den Text eingearbeitet. Im Anhang befinden sich nach den vier Expeditionen geordnete Listen mit den Expeditionsteilnehmern und deren Stellung innerhalb der jeweiligen Expedition. Es werden daher keine biographischen Angaben im Text zu den Teilnehmern gemacht und meist werden nur die Nachnamen genannt, außer es handelt sich um Zitate. Der Name Björvik wurde jedoch in verschiedenen Quellen unterschiedlich geschrieben (Björvig, Bjørvig). In diesem Fall wurde die erste Schreibweise (Björvik) im Text verwendet. Personen, die erstmals ab Kapitel 2 genannt werden, sind mit dem Geburts- und Sterbejahr versehen, soweit die Daten ermittelt werden konnten. Im Anhang befindet sich ein Abschnitt mit Kurzbiographien jener Expeditionsteilnehmer von denen Daten ausfindig gemacht werden konnten. Genaue Angaben zur Erstellung der Biographien finden sich im Anhang 8.5. Für Schiffstagebücher sind mehrere gebräuchliche Bezeichnungen im Text verwendet worden: Schiffstagebücher, Schiffsjournale, Journale, Logbücher.

Schiffsnamen sind in KAPITÄLCHEN geschrieben. Zur Bezeichnung von Institutionen, vor allem Archive, und bekannten Zeitschriften werden Abkürzungen verwendet die im Abkürzungsverzeichnis speziell ausgewiesen sind.

Zur Zitierweise ist anzumerken, dass Tagebuchzitate mit Nachnamen und der Abkürzung TB sowie des Datums bezeichnet werden (z.B.: Weyprecht TB, 24. Mai 1874). Liegen von einem Tagebuchschreiber mehrere Tagebücher vor dann wird dies wie folgt angezeigt: Loewe TB 2, Datum. Gelegentliche Ausnahmen zu der oben beschriebenen Vorgangsweise sind in den entsprechenden Kapiteln erläutert.

Das Literaturverzeichnis wurde in ungedruckte und gedruckte Quellen sowie Sekundärliteratur unterteilt. Die ungedruckten Quellen sind nochmals in Tagebücher und Briefe unterteilt und nach dem Ort ihres Verbleibs aufgelistet. Dabei handelt es sich um die handschriftlichen oder teilweise maschinschriftlichen Tagebücher, Dokumente und Briefe. Unter gedruckte Quellen sind die veröffentlichten Tagebücher oder Korrespondenzen, Denkschriften, Autobiographien und verschiedene Texte wie Seemannsordnung,

## 1. Einleitung

Jahrbücher, etc. aufgelistet. Unter die gedruckten Quellen fallen auch Zeitungen und Zeitschriften die nochmals als Übersicht unter Einzelnachweis gelistet wurden. Bei den zitierten Internettexten handelt es sich um Dissertationen und Publikationen die als pdf-Dateien verfügbar sind. Verweise auf Informationen aus dem world-wide-web sind in den Fußnoten verzeichnet und nicht im Literaturverzeichnis ausgewiesen. Das Datum des letzten Zugriffs ist in Klammern angeführt.

## 1. Einleitung

### 1.3 Zur Quellenlage

#### 1.3.1 Tagebücher, Briefe und Schiffsjournale

Diese Arbeit bedient sich verschiedener Formen von Tagebüchern, die sich in vielerlei Hinsicht, z.B. nach Zweck und Sprache, wesentlich unterscheiden.

Die Niederschriften in Notiztagebüchern dienen zum Festhalten von Alltagserlebnissen, Empfindungen, Erfahrungen und Gedanken. Meist sind es schubweise geschriebene Eintragungen, in Stichworten, Wortgruppen oder ganzen Sätzen. Die meisten Tagebucheinträge sind keine durchgängig geschriebenen Texte. Die Eintragungen sind zudem meist ein „Neuanfang“. Das Tagebuch hat eine „*offene Form*“<sup>8</sup>, das bedeutet, dass ein Tagebuch meist im Präsens geschrieben ist und Einzelheiten der Gegenwart sequentiell festhält. Somit ist die Unsystematik ein Kennzeichen eines Tagebuches.

Im Gegensatz zu Tagebüchern dienen Schiffsjournale (Schiffstagebücher) zum Festhalten der Tageschronik und sind in der Regel in Stichworten verfasst. Ein Journal beinhaltet Abkürzungen die für die Branche allgemein verständlich sind und kennzeichnet sich durch eine nüchterne Niederschrift aus.

Bekanntnistagebücher (Reflexions- oder Meditationstagebücher) enthalten überwiegend Gedanken, Empfindungen, Werturteile und tendieren zur Essaysammlung.

*„Alles, was den Schreiber solcher Tagebücher innerlich bewegt, wird von Fall zu Fall mehr nachdenklich oder leidenschaftlich Anteil nehmend niedergeschrieben: familiäre Auseinandersetzungen, Krankheiten und Erziehungsprobleme, Fragen des Weltverständnisses und der Selbsterkenntnis. Stilmerkmale sind längere, meist kommentierende beziehungsweise interpretierende Erörterungen; fertige Satzgebilde herrschen vor.“<sup>9</sup>*

Geschäftstagebücher dienen dem Nachweis der eingegangenen Schreiben in zeitlicher Reihenfolge und sind daher sehr dienlich für Vergleichszwecke.

Die Expeditionstagebücher sind nun oft eine „Zwischenform“ zwischen Notiztagebüchern und Bekanntnistagebüchern. Einerseits will der Schreiber die Expeditionsgeschehnisse – so wie er sie erlebte – festhalten, andererseits gibt er auch Kommentare zum Geschehenen. Der Doppelcharakter dieser Tagebücher zeigt sich am Beispiel von Gazert, der als Expeditionsarzt und wissenschaftlicher Mitarbeiter folgendes am Anfang seines Tagebuches festhielt:

*„Sonntag, 18. August 1901*

*Heute ist es nun schon acht Tage her, daß wir Kiel verließen. Und wenn auch unsere eigentliche Ausreise erst später begann, so ist es doch nunmehr Zeit, das Tagebuch zu beginnen, um noch möglichst frisch aus dem Gedächtnis alle Vorkommnisse und Eindrücke niederzuschreiben. Mein Tagebuch soll nicht eine einfache Aufzählung von Vorkommnissen enthalten, noch bloß vom Wetter etc.*

<sup>8</sup> Beck F., Henning Eckart, (Hrsg.) Die archivalischen Quellen. Mit einer Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, Wien 2003, S.119

<sup>9</sup> ebd. S.120

## 1. Einleitung

*handeln, sondern auch das wiedergeben, was ich denke und fühle, damit mich diese Zeilen nicht nur daran erinnern, was alles sich ereignete, sondern auch daran, wie auf mich diese Ereignisse wirkten. Es ist also das Tagebuch zunächst für mich geschrieben, und ich bitte denjenigen, der diese Zeilen einmal zu Gesicht bekommen sollten, sie von diesem Standpunkt aus zu betrachten.*<sup>10</sup>

Expeditionstagebücher dienen dem Verfasser meist als Gedächtnisstütze für spätere Veröffentlichungen. Besonders gut zu erkennen ist das an den Tagebüchern Filchners. Er markierte die verwendeten und verarbeiteten Tagebuchtexte mit rotem und blauem Stift.

Schwierigkeiten können bei der Beschaffung der Dokumente auftreten. Persönliche Tagebücher oder gar Briefe stammen meist von Wissenschaftlern oder Offizieren aber nicht von einfachen Matrosen. Es lassen sich jedoch Informationen aus den Beschreibungen in den privaten Aufzeichnungen der Vorgesetzten und Beteiligten einer Expedition finden. Einfache Matrosen schrieben selten Tagebuch und wenn sie es taten, dann blieben sie in privaten Händen. Sie sind oft nur durch Zufall auffindig zu machen oder wurden vernichtet. Selten werden solche Zeugnisse an Archive gegeben. Erst seit Studien zur Geschichte der Lebensverhältnisse „einfacher Leute“ populär wurden, stieg das Interesse an derartigen Dokumenten. In manchen Fällen wollen Familienangehörige selbst das Tagebuch veröffentlichen und geben das Dokument deshalb nicht aus der Hand.<sup>11</sup> Es kann auch vorkommen, dass private Sammler Tagebücher bei Auktionen ersteigern und nicht für wissenschaftliche Arbeiten zur Verfügung stellen, somit ist die Quelle meist auch verloren. Eine andere Schwierigkeit besteht darin, dass Familienangehörige um das Image des Tagebuchschreibers fürchten und nur bestimmte Teile zugänglich machen oder die Verwendung der Texte überwachen. In Deutschland und Österreich sind noch zusätzlich durch Kriegseinwirkungen viele Dokumente verloren gegangen. In der vorliegenden Arbeit wurden drei Tagebücher von nicht wissenschaftlichem Personal gefunden. Ein Dokument wurde in Norwegen publiziert und zwei stammen von einem Matrosen, der an zwei Expeditionen teilnahm und dessen nicht veröffentlichten Unterlagen in Tromsø zu finden sind. (vgl.: Seite 17 und 21ff)

### 1.3.2 Weyprecht-Expedition (1872-74)

#### 1.3.2.1 Unveröffentlichte Quellen

a) Rückzugstagebuch von Carl Weyprecht

Eine Transkription befindet sich im Kriegsarchiv in Wien. Dieses Tagebuch wurde auf dem Rückmarsch zwischen dem 19. Mai 1874 und dem 3. September 1874 verfasst. Es sind darin neben den Bedingungen, die während des Rückmarsches erduldet werden mussten, sehr genaue Angaben zum Verhalten verschiedener Personen zu finden.

b) Rückzugstagebuch von Eduard Orel

---

<sup>10</sup> Gazert TB 1, 18. August 1901

<sup>11</sup> Vor allem in den USA und England sind mehrere Tagebuchpublikationen erschienen, die von verschiedenen Mitgliedern verfasst wurden. vgl.: Paine, M.L.; Footsteps on the Ice. The Antarctic Diaries of Stuart D. Paine, Second Byrd Expedition, Missouri 2007

## 1. Einleitung

Es ist unveröffentlicht und das handschriftliche Original befindet sich im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien, indem inzwischen auch eine Transkription aus dem Jahr 1962 gefunden worden ist. Dieses Tagebuch ist relativ kurz gefasst, aber eine gute Ergänzung zu Weyprechts Tagebuch. Orel erwähnt oft nur sehr kurz Ereignisse, die von Weyprecht wesentlich genauer geschildert werden.

- c) Schriftwechsel zwischen Julius Payer und August Petermann von 1864-1878  
Der Briefwechsel befindet sich in Kopie im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven.
- d) Schriftwechsel zwischen Carl Weyprecht und August Petermann 1865-1878  
Die Kopien befinden sich im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven.
- e) Schriftverkehr zwischen Carl Weyprecht und Hans Graf Wilczek von 1874 bis zum Tod Weyprechts  
Die Briefe befinden sich im Kriegsarchiv in Wien und wurden von Enrico Marzulli (Triest) und Frank Berger (Historisches Museum der Stadt Frankfurt) transkribiert. Der Inhalt befasst sich mit den Vorbereitungen zum Ersten Internationalen Polarjahr aber auch mit Angaben zu den Personen der Weyprecht-Payer-Expedition nach 1874.
- f) Schiffstagebuch der ADMIRAL TEGETTHOFF  
Das Schiffsjournal befindet sich im Kriegsarchiv in Wien. Die Eintragungen sind von Gustav Brosch (Schiffsleutnant), Elling Carlsen (norwegischer Harpunier und Eislotse), Pietro Lusina (Bootsmann) und Eduard Orel (Maschinist). Die Einträge Lusinas sind in italienisch und teilweise von Brosch übersetzt. Carlsens Einträge sind auf Deutsch enthalten.

### 1.3.2.2 Veröffentlichte Quellen

- a) Heinrich von Littrow; Carl Weyprecht. Der österreichische Nordpolfahrer. Erinnerungen und Briefe, Wien, 1881  
Darin sind viele Details zur Vorbereitung der Expedition enthalten, aber auch von der Zeit danach bis zum Tod Weyprechts. Es ist eine Hommage von Littrow an Weyprecht.
- b) Anton Krisch; Tagebuch des Nordpolfahrers Otto Krisch, der Maschinist der zweiten österr.-ungarischen Nordpolexpedition, Wien 1875  
Das Tagebuch wurde vom Bruder Krischs veröffentlicht, der betont, dass es sich um eine authentische Transkription handelt. Das muss jedoch angezweifelt werden.
- c) Egon Reichardt; Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Österreichisch-ungarische Nordpolexpedition 1872-1874, Graz 1973  
Diese Version ist viel ausführlicher als die Publikation von 1875 und scheint eher dem Original zu entsprechen. Im Vorwort wird ebenfalls betont, dass die Transkription

## 1. Einleitung

dem Original entspricht. Es wurde auf einer Auktion in Triest ersteigert.<sup>12</sup> Der Vergleich der beiden Ausgaben gibt keinen Hinweis darauf, warum die erste Fassung so verkürzt ist. Das originale Tagebuch konnte nicht ausfindig gemacht werden, da der Verfasser verstorben ist. Der Leykam-Verlag in Graz konnte keine Verwandten ausfindig machen, die eventuell noch im Besitz des Originaltagebuches sein könnten.

- d) Ferdinand Haller, Johann Haller. Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius v. Payer's Nordpol-Expedition 1872/1874, Innsbruck 1959  
Der Herausgeber ist der Sohn Ferdinand Hallers. Er betont im Vorwort, dass die Transkription dem Original entspricht und nur die vielfach gebrauchten Dialektausdrücke vermieden wurden.<sup>13</sup> Es wurden auch erklärende Texte in Form von Fußnoten eingefügt.
- e) Elling Carlsen, Optegnelser fra den østerriske-ungarske polarekspedisjon 1872-74 (Frans Josefs Land), Svalbardminner Nr. 6, Skien 1997  
Das Tagebuch des norwegischen Eislotsen der Expedition liegt im Stadtarchiv von Tromsø. Eine Übersetzung befindet sich im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven. Die Beschreibungen sind kurz und nüchtern gefasst.

### 1.3.3 Drygalski-Expedition 1901-1903

#### 1.3.3.1 Unveröffentlichte Quellen

- a) Vierzehn Notizbücher von Erich von Drygalski  
Die Notizbücher liegen im Archiv für Länderkunde in Leipzig. Sie sind detailliert mit alltäglichen Begebenheiten, wissenschaftlichen Beobachtungen und Zeichnungen geführt. Viele Stellen sind unterstrichen und finden sich größtenteils im offiziellen Expeditionswerk Drygalskis wieder. Er verwendet auch viele Abkürzungen und Wortkürzungen, was die Lesbarkeit der Notizbücher erschwert.
- b) Acht Tagebücher von Dr. Hans Gazert  
Die Tagebücher befinden sich im Privatbesitz der Familie. (Nachlass Gazert, Partenkirchen). Bis zu ihrem Tod verwaltete die Tochter Gazerts, Hanna von Mutius, die Tagebücher. Sie wurden von einer Cousine von Frau Mutius transkribiert. Es wurden auch etliche handschriftliche Seiten des Tagebuches der Transkription beigelegt. Einige Wochen und Monate fehlen jedoch (3. Februar-1. Juli 1902; 9. Juli – 2. August 1903; 5. August – 25. August 1903). Laut Auskunft von Frau Mutius hat Gazert in diesen Zeiträumen kein Tagebuch geführt. Möglicherweise gingen die Tagebücher aber auch verloren oder wurden vernichtet. Auffallend ist besonders die erste Lücke die in die Zeit einer Schlittenreise fällt. Es könnte durchaus möglich sein, dass er dafür ein eigenes Tagebuch führte, das aber verloren gegangen sein könnte oder vernichtet wurde. Bei den übrigen Lücken kann auch angenommen werden, dass er die Umstände für nicht wichtig genug hielt um sie festzuhalten.
- c) Zwei Tagebücher von Paul Björvik:

---

<sup>12</sup> vgl.: Krisch TB (1973) S.7

<sup>13</sup> Haller TB, S.5

## 1. Einleitung

Die Originale liegen im Archiv des Leibniz-Institutes für Länderkunde, Leipzig. Björviks Handschrift ist sehr regelmäßig, daher kann angenommen werden, dass es sich um eine Abschrift handelt. Eine Übersetzung befindet sich im Archiv des Alfred Wegener Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven. Björvik war der norwegische Eislotse und schildert sein Leben in und mit der Mannschaft.

- d) Nachlass Erich von Drygalskis im Leibniz-Institut für Länderkunde in Leipzig  
Im Nachlass befinden sich offizielle Schreiben des Ministeriums des Inneren über die Expedition, Beurlaubungen, Bezahlungen, Briefe vor und nach der Expedition, Einladungen, Lebensläufe, Bewerbungen, Absagen, Bau des Schiffes, Finanzen, Zeitungsausschnitte und vieles mehr. Die Dokumente wurden in der Arbeit verwendet und sind bei Zitaten genau ausgewiesen. Durch diesen Nachlass ist die Expedition sehr umfassend dokumentiert.
- e) Briefe von Erich von Drygalski an William S. Bruce und Robert F. Scott im Scott-Polar-Research-Institute in Cambridge  
Die Briefe sind in der Arbeit ebenfalls in den Zitaten ausführlich dokumentiert. Meist handelt es sich dabei um den Austausch von wissenschaftlichen oder organisatorischen Angelegenheiten.
- f) Schriftwechsel zwischen Erich von Drygalski mit Hofrat Hermann Wagner (13.Juli 1901 – 16.Februar 1914)  
Der Briefwechsel besteht aus 17 Briefen und liegt in der Niedersächsischen Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Abteilung für Handschriften und seltene Drucke. Der Inhalt der Briefe befasst sich mit einigen persönlichen Angaben, besteht aber hauptsächlich im Austausch von geographischen Diskussionen. Einige Briefe befassen sich mit der Südpolar-Expedition von Wilhelm Filchner (1911-12). Die zweite Expedition, die in den Briefen erwähnt wird, ist die in Spitzbergen verunglückte Schröder-Stranz-Expedition (1912-13).
- g) Zwei Logbücher des GAUSS vom 7.3.1902-6.9.1902 und 7.9.1902-8.3.1903  
Die Originale liegen im Leibniz-Institut für Länderkunde in Leipzig. Wo sich die restlichen Journale befinden (18. August 1901 bis zum Ende der Expedition) ist nicht bekannt. Nach dem Findbuch<sup>14</sup> sollte sich auch noch die Musterrolle<sup>15</sup> im Archiv befinden, konnte aber bisher nicht gefunden werden.

### 1.3.3.2 Veröffentlichte Materialien

- a) Bidlingmaier, Friedrich; In den Wundern des Südpols. Erlebnisse auf der Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903, Stuttgart 1905  
Dabei handelt es sich um eine überwiegend positive Beschreibung der Expedition, die für das breite Publikum gedacht war.
- b) 20 Bände mit den Ergebnissen der Expedition, erschienen 1903-1931 unter dem Titel: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903

---

<sup>14</sup> Ein Findbuch ist ein Verzeichnis aller Dokumente eines Nachlasses.

<sup>15</sup> Eine Musterrolle ist ein vom Seemannsamt ausgefertigtes Verzeichnis, das Daten über die Schiffsmannschaft, den Kapitän, Heimathafen u. a. enthält; ist an Bord mitzuführen.

## 1. Einleitung

Das Reichministerium des Inneren ermöglichte die Herausgabe der wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition. Für die vorliegende Arbeit ist besonders Band 7, Heft 4 von Bedeutung. Darin hat Gazert den Gesundheitsbericht abgefasst, Proviant und Ernährung eingehend beschrieben und seine Erkenntnisse über Beri-Beri veröffentlicht. Dieser Band erschien 1927.

- c) Drygalski, Erich von; Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition des „Gauss“ 1901-1903, Berlin, 1904  
Es handelt sich dabei um den offiziellen Expeditionsbericht der für eine breitere Öffentlichkeit gedacht war, jedoch viele Einträge enthält, die auch kritische Töne zur Expedition beinhalten.

### 1.3.4 Filchner-Expedition (1911/12)

#### 1.3.4.1 Unveröffentlichte Quellen

- a) Tagebücher von Wilhelm Filchner  
Die Tagbücher befinden sich im Archiv der Bayerischen Akademie der Wissenschaften in München und wurden nur teilweise für eine Dokumentation im Jahre 1986 transkribiert. Sie sind schon von Filchner für Veröffentlichungen bearbeitet worden. Manche Einträge sind sehr kurz gehalten und je angespannter die Situation während der Expedition wurde, umso knapper wurden sie.
- b) Korrespondenz von Wilhelm Filchner  
Die Briefe befinden sich im Archiv der Bayerischen Akademie der Wissenschaften in München. Neben privaten und offiziellen Briefen sind Zeitungsausschnitte über die Expeditionen vorhanden, die Filchner nach der Antarktis-Expedition nach Asien unternommen hatte. Das Material über die Antarktis-Expedition ist nicht so geordnet und vollständig erhalten wie über die Tibet-Expeditionen. Durch den Zweiten Weltkrieg gingen viele Materialien verloren. Filchner hat aber auf Anraten eines Freundes manche Unterlagen verstreut deponiert, daher konnte überhaupt einiges gerettet werden.
- c) Korrespondenz Wilhelm Filchners  
Die Korrespondenz befindet sich im Archiv der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften. Das Material ist hier auch vermehrt über die Expeditionen in Asien zuzuordnen, die vor und nach der Antarktis-Expedition durchgeführt wurden. In einigen Briefen finden sich jedoch immer wieder Anspielungen, Verteidigungen und Stellungnahmen, die im Zusammenhang mit der Antarktis-Expedition stehen.
- d) Briefe von Wilhelm Filchner und Fritz Heim (Geologe der Antarktis-Expedition) an William S. Bruce und Robert Mill  
Der Schriftverkehr liegt im SPRI in Cambridge. Die Briefe befassen sich mit Fachfragen zur Expedition.
- e) Tagebuch von Erich Barkow



## 1. Einleitung

Das Tagebuch ist eine Abschrift und eine erste Transkription und liegt im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Eine überarbeitete Transkription liegt im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven. Die drei Monate der Überfahrt von Bremerhaven nach Buenos Aires fehlen im Tagebuch. Barkow gibt in seinen Aufzeichnungen ein umfassendes Bild über die Konflikte, die an Bord während der Expedition herrschten und ist zusätzlich mit Photographien versehen.

### f) Manuskript von Paul Björvik

Bei diesem, von Björvik selbst verfassten Manuskript, handelt es sich um eine Art Lebensbeschreibung des Autors und befindet sich im Stadtarchiv Tromsø. Es dürfte einige Jahre nach der Expedition, um 1929, verfasst worden sein, aber Björvik selbst betont darin, sich an seine Tagebuchaufzeichnungen zu halten. Die Transkription und Übersetzung wurde vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven in Auftrag gegeben. Die Übersetzung folgt streng dem Original und wirkt daher oft spröde und linkisch. Ich halte mich bei den Zitaten an die übersetzten Formulierungen, um den Charakter der Aussagen beizubehalten und nicht zu verfälschen. Der Inhalt ist äußerst kritisch gegenüber der Führung und des gesamten Ablaufes der Expedition.

### g) Nachlass von Felix König

Der Nachlass ist im Besitz der Verfasserin. Er enthält Briefe von Filchner und einen Arbeitsvertrag, den Filchner mit Amundsen für eine geplante Nordpolarexpedition aufsetzte und diesen offensichtlich zur juristischen Durchsicht an König sandte. Es ist auch Material von der geplanten Antarktisexpedition unter der Leitung Königs vorhanden. Auch juristische Dokumente bezüglich des Verkaufs des Schiffes ÖSTERREICH (ehemals DEUTSCHLAND) und des nachfolgenden Bankrotts Königs sind im Nachlass zu finden.

## 1.3.4.2 Veröffentlichte Materialien

### a) Dokumentation über den Verlauf der Expedition

Dokumentation über die Antarktisexpedition 1911/12 von Wilhelm Filchner, zusammengestellt und kommentiert von Gottlob Kirschmer, München 1985. Dafür wurden auszugsweise Tagebuchnotizen Filchners transkribiert.

### b) Filchner, Wilhelm; Zum sechsten Erdteil. Die Zweite Deutsche Südpolar-Expedition, Berlin 1922

Filchner stellt im Buch die Expedition dar und versucht das Unternehmen so positiv als möglich darzustellen, obwohl zwischen den Zeilen Kritik vor allem gegenüber seinen Kontrahenten erkennbar ist. Direkte Angriffe oder Beschuldigungen vermeidet er dabei.

## 1.3.5 Deutsche Grönland Expedition Alfred Wegeners (1929-1931)

### 1.3.5.1 Unveröffentlichte Quellen

#### a) Nachlass von Fritz Loewe

## 1. Einleitung

Zwei Tagebücher von Fritz Loewe befinden sich im Nachlass-Loewe im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven und sind bereits transkribiert worden. Im zweiten Tagebuch berichtet er erst nach einigen Monaten über seinen Aufenthalt in der Station „Eismitte“ ansonst ist es durchgehend geschrieben worden.

### b) Nachlass von Johannes Georgi

Die Tagebücher liegen im Nachlass Georgi im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven. Es handelt sich um Durchschlagbücher, die als Briefe an seine Frau geschrieben wurden und später in seinem Buch „Im Eis vergraben“ erschienen sind. Die Durchsicht der Durchschlagbücher hat ergeben, dass er in seinem Buch die Briefe im Wesentlichen unverändert übernommen und veröffentlicht hat. Georgi beschreibt darin die verrichteten Arbeiten und besonderen Umstände in „Eismitte“.

In den beiden oben genannten Nachlässen sind vor allem die Korrespondenzen zwischen Georgi/Loewe, Loewe/Sorge, Sorge/Georgi, Georgi/Alfred und Kurt Wegener, Georgi/Weiken, etc. enthalten, die sich vor allem mit den Vorbereitungen und der so genannten „Schuldfrage“ zum Tode Wegeners auseinandersetzen. Die Briefe sind bis in die siebziger Jahre datiert.

### c) Tagebücher von Ernst Sorge

Davon ist nur eine Transkription im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven erhalten. Sorge widmet lange Passagen in den Tagebüchern seinen Gedanken zur Lektüre die er gelesen hatte, aber auch dem Zusammenleben in „Eismitte“ und beinhaltet ebenso wissenschaftliche Aufzeichnungen.

### d) Tagebücher und Schriftverkehr von Karl Weiken

Die Originale befinden sich in den Händen von Dirk Weiken. Die im Archiv des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven liegenden Dokumente sind größtenteils Transkriptionen und Abschriften, vor allem zur „Schuldfrage“. Einen Teil seines Tagebuches verfasste er ebenfalls als Briefe an seine Frau. Er berichtet darin sehr ausführlich über den Alltag auf der Weststation.

### e) Diplomarbeit über Hugo Jülg

Die Arbeit wurde an der Geistes- und Kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien, 2002, von Frau Claudia Rosa Staudacher eingereicht<sup>16</sup>. Jülg's Sohn, Felix Jülg, besitzt noch die Tagebücher seines Vaters, die in Gabelsberger-Kurzschrift abgefasst sind. Er stellte die Tagebücher Frau Staudacher zur Verfügung, überwachte aber die Diplomarbeit<sup>17</sup>. Für die vorliegende Arbeit werden die darin enthaltenen Tagebuchtexte herangezogen.

---

<sup>16</sup> Claudia Rosa Staudacher; Die Grönlandexpedition Alfred Wegener 1930/31. Das Alltagsleben aus der Sicht des Expeditionsmitgliedes Hugo Jülg, analysiert an Hand seines Tagebuches, März 2002, Wien (Diplomarbeit)

<sup>17</sup> Persönliche Mitteilung von Felix Jülg an Ursula Rack, 12. Mai 2006

## 1. Einleitung

### **1.3.5.2 Veröffentlichungen**

Wegener, Else (Hrsg.); Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt. Die Erlebnisse der deutschen Grönlandexpedition 1930/1931 geschildert von seinen Reisegefährten und nach den Tagebüchern des Forschers, Leipzig 1932

Wegener, Else; Alfred Wegener. Tagebücher, Briefe, Erinnerungen, Wiesbaden 1960  
Auszüge aus den Tagebüchern Alfred Wegeners sind darin von seiner Frau Else veröffentlicht worden.

## 2 Historischer Hintergrund (1868-1939)

Um die Beweggründe der frühen Polarforschung einordnen zu können, ist es nicht unerheblich, den „Zeitgeist“ zu erfassen. Die politische Lage im behandelten Zeitraum war starken Wandlungen unterworfen. Die politischen Veränderungen Europas, wissenschaftliche Erneuerungen und technische Errungenschaften sowie wirtschaftliche Bestrebungen, die in kolonialen Erwerbungen gipfelten, beeinflussten teilweise die Motive der Polarforschung. Politische Rahmenbedingungen begünstigten oder behinderten polare Forschungsbestrebungen, wie z.B. die Balkankrise<sup>1</sup> (1875-1878). Zu dieser Zeit war Weyprecht (1838-1881) mit der Verbreitung seiner Pläne zu einem internationalen Polarjahr beschäftigt und diese sind auch durch die politische Lage zeitlich beeinflusst worden. In einem Brief an Hans Graf Wilczek (1837-1922) gab er folgenden Kommentar bezüglich einer Reise nach Rom zum meteorologischen Kongress:

*„In den nächsten Tagen werden voraussichtlich die Russen und Türken anfangen, sich gegenseitig die Schädel einzuschlagen, und es ist nun die Frage, sollen wir unter diesen Verhältnissen unsere Reise antreten oder nicht. Es handelt sich darum, ob die Resultate den Auslagen an Zeit und Geld entsprechen würden.“<sup>2</sup>*

In einem weiteren Brief kommt es deutlich zum Ausdruck, wie wenig Aussichten auf eine Weiterführung der Pläne besteht:

*„Unter den jetzigen Verhältnissen lässt sich absolut nichts machen; der Krieg ist entbrannt und das Blut ist den Menschen schon in den Kopf gestiegen. [...] Niemand hat für den Augenblick auch nur eine Spur von Interesse an etwas anderem, als an der Schlächtere, die wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen wird.“<sup>3</sup>*

Zum totalen Ausfall einer anderen Expedition kam es durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Dieser verhinderte das Auslaufen der geplanten Österreichischen Antarktisexpedition unter der Leitung Felix Königs (1885-1945), die zum gleichen Zeitpunkt der Endurance-Expedition (1914-1917) unter Ernest Shackletons (1874-1922) stattfinden sollte.

### 2.1 Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die untersuchten Expeditionen umfassen folgende Epochen, die im folgenden Kapitel kurz vorgestellt werden. Die Expeditionen, die im Text fett gedruckt wurden, sind die in der Arbeit behandelten Expeditionen. Der Norddeutsche Bund und das Dritte Reich werden deshalb erfasst, da sie Auswirkungen auf die behandelten Expeditionen hatten beziehungsweise in den gesteckten Zeitrahmen fallen und bei Vergleichen aufgegriffen werden.

---

<sup>1</sup> Bei der Balkankrise handelte es sich um den Konflikt zwischen Russland und dem Osmanischen Reich um die Vorherrschaft auf dem Balkan. Russland verfolgte die panslawistische Idee, die slawischen Staaten unter russischer Herrschaft zu vereinen. Das bedeutete gleichzeitig die Zurückdrängung der Türken vom Balkan. Am Berliner Kongress (1877) wurden die Grenzen der Balkanstaaten neu festgelegt, das wieder neuen Konfliktstoff brachte. Vor allem die Habsburgmonarchie war durch ihre Balkanpolitik in Konflikt mit Russland geraten.

<sup>2</sup> Brief von Weyprecht an Wilczek, Triest, 17. April 1877, KAW, B/205, Nr.2, Brief 51

<sup>3</sup> Brief von Weyprecht an Wilczek, Triest, 3. Mai 1877, KAW, B/205, Nr.2, Brief 52

## 2. Historischer Hintergrund

### 2.1.1 Norddeutscher Bund (1866-1871)

In diese Zeit fällt der Beginn der deutschen Polarforschung. Die *Erste und Zweite Nordpolarexpedition* Koldeweys fanden in den Jahren 1868 und 1869-1870 statt.

*Das Deutsche Reich war auf dem Weg zur Einheit und der Begriff „deutsch“ beziehungsweise „deutsch-national“ ist oft nicht eindeutig. In diesem Zusammenhang ist es nicht immer einfach diesen Begriff zu verwenden<sup>4</sup>. Der Deutsche Bund zerbrach endgültig an der Schleswig-Holstein-Frage und dem darauf folgenden Krieg von 1866. Österreich und Sachsen verloren in der Schlacht von Königgrätz gegen das preußische Heer und damit den Einfluss auf die deutschen Gebiete des ehemaligen Deutschen Bundes. Österreich und Ungarn konstituierten sich als Österreichisch-Ungarische Monarchie durch den Ausgleich 1867<sup>5</sup>. Preußen erlangte 1866 die Vorherrschaft im neu geschaffenen Norddeutschen Bund. Die Politik Bismarcks (1815-1898) strebte eine Einigung der deutschen Staaten an, die 1871 mit der Ausrufung des Deutschen Reiches unter Kaiser Wilhelm I (1797-1888) weitgehend gediehen war. Mit den Reparationszahlungen<sup>6</sup>, die Frankreich an das Deutsche Reich zu zahlen hatte, kam es zu einem vorübergehenden wirtschaftlichen Aufschwung.*

### 2.1.2 Österreichisch-Ungarische Monarchie (1867-1918)<sup>7</sup>

In diese Zeit fällt die ***Nordpolar-Expedition Weyprechts (1872-1874)***, die unter Österreich-Ungarischer Flagge unternommen wurde. Weyprecht erkannte unter anderem, dass eine systematische Erforschung der polaren Gebiete nicht durch sportlichen Ehrgeiz, damit meinte er den Wettlauf zum Nordpol, zu erreichen war, sondern mit festen Stationen an bestimmten Orten, und initiierte damit die internationale Zusammenarbeit mit dem Ersten Internationalen Polarjahr (1882-1883). Dabei wurden hauptsächlich die arktischen Gebiete untersucht.

Österreich als Seemacht ist heute weitgehend unbekannt. In der Zeit des Deutschen Bundes kamen jedoch einige Angehörige aus deutschen Ländern nach Österreich um in der Marine zu dienen, so auch Carl/Karl Weyprecht.<sup>8</sup> Die Handels- und Kriegsmarine der Österreichisch-Ungarischen Monarchie war in den Häfen von Triest und Pola (Hauptkriegshafen) beheimatet. Im 19. Jahrhundert starteten mehrere Expeditionen wie z.B. die Weltumsegelung der NOVARA (1857-1859) und die österreichisch-ungarische Tiefsee-Expedition der POLA (mit fünf Fahrten von 1890-1894). Diese Expeditionen, sowie die Weyprecht-Expedition, wurden von der Kriegsmarine durchgeführt, im Unterschied zu deutschen Expeditionen, deren Mannschaften, mit wenigen Ausnahmen, von der Handelsmarine stammten.

---

<sup>4</sup> „Der Ausdruck deutsch-national, so wie er im Zusammenhang mit Petermanns Plänen zur Durchführung einer Nordpolarexpedition verwendet wird, bedeutet also, daß Petermann die Expedition unter Beteiligung aller Staaten des Deutschen Bundes durchzuführen gedachte. Da im Jahre 1865 keine Nationaldeutschland existierte, hätte eine solche Expedition einen nicht zu übersehenden Symbolcharakter gehabt.“ vgl.: Krause, Gründungsphase, 1992, S.24. Krause verweist in diesem Zusammenhang auf den Schriftwechsel zwischen Hochstetter und Petermann.

<sup>5</sup> vgl. Fußnote 9 von Abschnitt Österreichisch-ungarische Monarchie (1867-1918)

<sup>6</sup> Beim Frankfurter Frieden von 1871 wurde die Summe von fünf Millionen Francs als Reparationszahlungen festgelegt. Frankreich beglich diese Summe in relativ kurzer Zeit. vgl.: Nöll von der Nahmer, Robert, Weltwirtschaft und Weltwirtschaftskrise, In: Propylen Weltgeschichte; Frankfurt am Main, 1986, Bd.9, S.368ff

<sup>7</sup> Zur allgemeinen Geschichte Österreichs, vgl: Zöllner, Erich; Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Wien 1984 und Kleindel, Walter; Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur; Wien 1995<sup>4</sup>

<sup>8</sup> Weyprechts Vornamen findet in beiden Schreibweisen Anwendung: Carl/Karl. Weyprecht selbst verwendete beide Schreibweisen. In der weiteren Arbeit wird die Schreibweise Carl angewendet außer es handelt sich um ein Zitat.

## 2. Historischer Hintergrund

Durch den Ausgleich mit Ungarn<sup>9</sup> entstand 1867 die Österreichisch-Ungarische Monarchie. Die Politik der kommenden Jahre war von den nationalistischen Bestrebungen der slawischen Länder innerhalb der Monarchie geprägt. Der Ausgleich brachte zwar Ungarn eine bevorzugte Stellung, benachteiligte jedoch die west- und südslawischen Gebiete des Reiches. Durch das schwächer werdende Osmanische Reich regten sich Widerstände vor allem am Balkan. Das nationale Bewusstsein war eine treibende Kraft in Politik, Wissenschaft und Kultur. Russland unterstützte diese Bestrebungen und hoffte auf ein panslawisches Großreich unter russischer Vorherrschaft, daher verstärkten sich zunehmend die Spannungen zwischen Österreich-Ungarn und Russland. Auf der Berliner Konferenz (1878) wurden neue Grenzen am Balkan festgelegt, nachdem das Osmanische Reich weiter in den Osten zurückgedrängt worden war.<sup>10</sup>

Österreich-Ungarn und Deutschland versuchten den russischen Einfluss auf Europa zu begrenzen. Der „Zweibund“ zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland verpflichtete die Vertragspartner *„einander bei einem russischen Angriff mit der gesamten militärischen Macht beizustehen, beim Angriff einer anderen Macht wird mindestens Neutralität garantiert.“*<sup>11</sup> Der Vertrag wurde vorerst auf fünf Jahre abgeschlossen und verlängerte sich danach auf unbestimmte Zeit. Das war eine der Grundlagen für den Kriegseintritt Deutschlands nach dem Attentat in Sarajevo (1914) in dem sich die nationalen Spannungen am Balkan entluden, und die darauf folgende Kriegserklärung Österreichs an Serbien. Der Erste Weltkrieg folgte und mit ihm die Neuordnung Europas von 1918/19.

### 2.1.3 Zweites Deutsches Reich (1871-1918)

In diese Zeit fallen die Expeditionen von **Drygalski (1901-1903) und Filchner (1911-1912)** in die Antarktis. In einer Zeit der Verschlechterung der internationalen politischen Atmosphäre<sup>12</sup> suchten Wissenschaftler die internationale Zusammenarbeit speziell in der Polarforschung.

Nach dem VII. Internationalen Geographenkongress in Berlin (1899) begann die internationale Zusammenarbeit in der Antarktis. Deutschland, England, Schweden und Schottland forschten in festgelegten Gebieten und nach aufeinander abgestimmten Aufgabengebieten. Während der Filchner-Expedition ereignete sich der Wettlauf zum Südpol zwischen Roald Amundsen (1872-1928) und Robert Falcon Scott (1868-1912), den der Norweger Mitte Dezember 1911 erreichte und Scott Mitte Januar 1912.

---

<sup>9</sup> Der österreichisch-ungarische Ausgleich regelte die staatsrechtlichen Verhältnisse zwischen Österreich und Ungarn. Beide Reichshälften sind gleichberechtigt und nur durch die Person des Herrschers und gemeinsame Angelegenheiten wie Heer, Außenpolitik und Finanzen verbunden. Die gemeinsamen Reichsangelegenheiten sind im Delegationsgesetz (1867) geregelt, wobei Delegationen im Parlamentsausschuss jährlich abwechselnd in Wien und Budapest tagten. Die wirtschaftliche Einheit wird durch eine Währungs- und Zollunion geregelt. Die Bezeichnung für gemeinsame Angelegenheiten und Behörden ist „k.u.k.“ (kaiserlich und königlich); für die österreichische Reichshälfte heißt es „k.k.“ (kaiserlich-königlich) und für die ungarische Reichshälfte „kgl.“ (königlich). vgl.: Kleindel, Österreich, 1995<sup>4</sup>, S.269ff

<sup>10</sup> vgl.: Balkankrise, Fußnote 1 dieses Kapitels

<sup>11</sup> Kleindel, Österreich, 1995<sup>4</sup>, S.280

<sup>12</sup> Benjamin Disraeli (1804-1881) analysierte 1871 im Unterhaus die internationale Lage nach dem Ende des deutsch-französischen Krieges: *„Der Krieg der da ausgefochten werde, so sagte er, sei kein gewöhnlicher Krieg. Alle Grundlinien auswärtiger Politik, wie sie die Staatsmänner noch vor sechs Monaten anerkannt hatte, existiert nicht mehr.“* Barragrough, Geoffrey; Das europäische Gleichgewicht und der neue Imperialismus; in: Propylen Weltgeschichte, Frankfurt am Main, 1986, Bd.8, S.737

## 2. Historischer Hintergrund

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verschärfte sich die Konkurrenz zwischen Deutschland und Großbritannien. Die wirtschaftlichen Interessen standen im Vordergrund. Die deutschen Fischer in der Nordsee sahen sich durch die britischen Fischereifloten bedroht. Um die Zerstörung der Boote durch britische Schiffe zu vermeiden, fuhren deutsche Heringsfischer zunehmend unter niederländischer Flagge.<sup>13</sup> Admiral Alfred von Tirpitz (1849-1930) beschrieb diese Vorkommnisse in seinen Memoiren um noch im Nachhinein seine Flottenpläne zu rechtfertigen. Nach der Schlacht vor Helgoland (1864) verkündete der britische Außenminister, Lord Henry John Temple Palmerston (1784-1865), dass ein Schiff unter deutscher Flagge als Piratenschiff behandelt und verfolgt werden darf.<sup>14</sup>

Mit dem Regierungsantritt (1888) Wilhelm II (1859-1941) veränderte sich die Einstellung der Deutschen zur Kolonialfrage. Bismarck hingegen sah zunächst vornehmlich in der Stärkung der heimischen Wirtschaft für das neu geschaffene Reich das größte Potential zur Erlangung der Konkurrenzfähigkeit. Er kam schlussendlich aber auch zur Ansicht, dass ohne Kolonien der wirtschaftliche Rückstand nicht aufzuholen war und das im Gegensatz zu England noch stark agrarisch geprägte Deutsche Reich, Kolonien zur Rohstoffgewinnung und als Absatzmarkt benötigte. Admiral Tirpitz sah dazu im Ausbau der Flotte die Möglichkeit, England die Stirn zu bieten und fand im jungen Kaiser, der Bismarck bald nach seinem Regierungsantritt seines Amtes enthob, einen willigen Befürworter seiner Flottenpläne.<sup>15</sup> Zum Ausbau der Flotte veranschlagte er 20 Jahre zur Erreichung einer Zweidrittel-Stärke gegenüber der englischen Flotte. Eine weitere Absicht lag in der Festigung eines deutschen Nationalgefühls, das er noch sehr schwach entwickelt sah. In seinen „Erinnerungen“ fand er sehr drastische Worte für diesen für ihn untragbaren Umstand<sup>16</sup>. Außerdem sollte mit einem verstärkten Wir-Gefühl an der gemeinsamen Arbeit (Flottenbau) die Arbeiterschaft von den sozialdemokratischen „Umtrieben“ ferngehalten werden, da er im Grunde die Sozialdemokraten und den Reichstag in gleicher Weise als Hemmschuh für seine Flottenpläne fürchtete. Mit einer Denkschrift (1896) gab er den Anstoß zum Flottenbau. Er beabsichtigte den Umfang der Marine gesetzlich festlegen zu lassen, ähnlich dem Heer, um so dem Einfluss des Reichstages entgehen zu können. Durch seine geschickte Behandlung des Reichstages und dem von ihm eingerichteten Nachrichtenbüro, das sehr effektiv die Propaganda gegen England führte, kam er nahe an seine Vorstellungen heran. Anfang des 20. Jahrhunderts fand das Wettüben mit England seinen Höhepunkt, indem die Briten mit der Konstruktion der „Dreadnought“-Klasse, eines neuen, qualitativ besseren, Schiffstyps,

---

<sup>13</sup> vgl. Tirpitz, *Erinnerungen*, 1919, S.15f.

<sup>14</sup> vgl. Massie, Robert K.; *Dreadnought. Britain, Germany, and the Coming of the Great War*, New York, 1992, S.160

<sup>15</sup> Kaiser Wilhelm II sah seine Leidenschaft für die Marine durch seine englischen Verwandten begründet. Als Jugendlicher verbrachte er viel Zeit in England, wo er auch in Berührung mit der Schifffahrt kam. 1880 besichtigte er in Portsmouth das neue britische Schlachtschiff INFLEXIBLE und war davon stark beeindruckt. Er vergaß nie den Einfluss, den England und die Royal Navy auf ihn ausgeübt hatte. Das hielt ihn andererseits aber nicht ab, in Reden oder Handlungen (Krüger-Depesche) gegen England aufzutreten. vgl. dazu: Massie, *Dreadnought*, 1992, S.150-159

<sup>16</sup> Admiral Tirpitz verurteilte mit bissigem Sarkasmus die Deutsch-Amerikaner, die sich assimilierten. *„War das Aufgehen im Amerikanertum bei den Verhältnissen, die unser Auswanderer dort antrafen, auch an sich unvermeidlich, so entsprang doch die Art und die Schnelligkeit, mit welcher das Aufgehen der eigenen Nationalität sich vollzog, unserem wenig ausgeprägten Nationalsinn.“* Er berichtet auch von einem deutschen Gelehrten, dem er es als Schande anrechnete amerikanischer Staatsbürger geworden zu sein, weil er hier schneller Professor wurde als in Deutschland. *„Was der Herr von Deutschland mitgenommen hatte, spielte offenbar keine Rolle mehr. Ich führe solche Beispiele, deren ich viele in Erinnerung habe, nur an, um den Mangel an nationalem Stolz, Gesinnung und Verpflichtung zu charakterisieren, der unserem Volk verhängnisvoll anhaftet.“* vgl. Tirpitz, *Erinnerungen*, 1919, S.42ff

## 2. Historischer Hintergrund

ihre Vormachtstellung ausbauen. Dem enormen Kostenaufwand für den Bau der Flotte wurde durch Einsparungen beim Heer begegnet. Die Marine sollte ein elitäres, kaisertraues Pendant gegenüber dem Heer werden, weil dort sozialdemokratische und bürgerliche Elemente verstärkt Einzug hielten.<sup>17</sup> Die Rivalität zwischen Heer und Marine war aber kein alleiniges deutsches Problem<sup>18</sup> sondern auch in Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika vorhanden. Doch trotz der politischen Anspannungen kam es zur Zusammenarbeit zwischen englischen und deutschen Wissenschaftlern, wobei aber auch das Nationalprestige eine große Rolle spielte.

### 2.1.3.1 Sozialgesetzgebung im Zweiten Deutschen Kaiserreich

In die Zeit des Kaiserreiches fiel eine für Europa fortschrittliche Sozialgesetzgebung, die der nunmehrige Reichskanzler Bismarck in die Wege leitete. Die Beweggründe waren politischer Natur. Ihm waren Liberalismus, Sozialismus und parlamentarische Gepflogenheiten weitgehend verhasst und daher versuchte er mit der sozialen Gesetzgebung dem entgegenzuwirken.<sup>19</sup> Folgende Gesetze wurden in den folgenden Jahren verabschiedet:

- 1883 Krankenversicherungsgesetz
- 1884 Unfallversicherungsgesetz
- 1887 Unfallversicherung für Seeleute
- 1889 Alters- und Invalidengesetz
- 1911 Reichsversicherungsgesetz<sup>20</sup>

Die Sozialgesetzgebung war jedoch nicht ausreichend, um die Not der Arbeiterschaft zu lindern. Das Krankenversicherungsgesetz sah vor, dass ein Drittel der Versicherung vom Arbeitgeber und zwei Drittel vom Arbeitnehmer zu bezahlen sei. Die Auszahlung fand aber nicht immer statt, da bei bestimmten Krankheiten (z.B. bei Tuberkulose) die langen Krankheitsausfälle zur Kündigung des Arbeitnehmers führten. Die Unfallversicherung war komplett vom Arbeitgeber zu tragen, aber begleitende Schutzbestimmungen wurden kaum vorgenommen. Beim Alters- und Invalidengesetz waren die Zuwendungen des Staates ebenfalls begrenzt, da ein Rentenanspruch erst ab dem siebzigsten Lebensjahr bestand und im Höchstfall bloß 40% des letzten Einkommens ausmachte. Die Versicherungsträger waren öffentlich-rechtliche Körperschaften. Das Prinzip bestand in der Selbstverwaltung und die Mitarbeit war ehrenamtlich und bestand aus Vertretern der Versicherten und der Arbeitgeber. Die Körperschaft stand unter Aufsicht des Staates. Die Seeleute fielen nur teilweise unter diese neue Gesetzgebung. Über Jahrhunderte hinweg war es die Aufgabe der kirchlichen

---

<sup>17</sup> Admiral Tirpitz waren auch die Sozialisten ein Dorn im Auge. Er versuchte durch die Hervorhebung der Marine die Arbeiterschaft auf ihre nationale Pflicht einzuschwören und wollte sie so von sozialdemokratischen Einflüssen abhalten. So schrieb er am 21. Dezember 1895 in einem Brief: „[...] in der neuen großen nationalen Aufgabe und dem damit verbundenem Wirtschaftsgewinn [liegt] ein starkes Palliativ gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten [...]“ zit. nach: Dührkohp, Frank von; Die deutsche Flottenrüstung als innenpolitisches Kampfinstrument gegen die SPD, In: Fundus - Forum für Geschichte und ihre Quellen, <http://www.fundus.d-r.de> (zuletzt gesehen: 23. Januar 2007)

<sup>18</sup> vgl. Guttridge, Leonard; Die Geister von Kap Sabine. Die schreckliche Wahrheit über die Greeley-Expedition, Berlin 2002. Hier wird anschaulich geschildert, wie die Marine immer wieder ihre Kompetenzen gegenüber dem Heer herausstrich. Das führte sogar dazu, dass der Kompetenzstreit die Rettungsversuche für die Expedition behinderte und somit nicht unwesentlich an dem schrecklichen Ausgang mitverantwortlich war.

<sup>19</sup> Bismarck waren die sozialistischen Bewegungen derart verhasst, dass er sie als Feinde des Reiches titulierte und mit den Sozialistengesetzen, die 12 Jahre bestehen bleiben, den Boden entziehen wollte. Die Maßnahmen waren jedoch sehr aggressiv, dass er damit genau das Gegenteil erreichte, weil die Sozialisten ihrerseits im Staat den Feind sahen und sich dadurch stärker zusammenschlossen.

<sup>20</sup> Das Reichsversicherungsgesetz stellte das fortschrittlichste Versicherungsgesetz zu seiner Zeit in Europa dar.



## 2. Historischer Hintergrund

und privaten Wohlfahrt, sich um die Unterstützung von Witwen und Waisen zu kümmern. Der Beruf des Seemanns barg besondere Gefahren, die durch Schiffergesellschaften und Reederfürsorge als öffentlich-rechtliche Maßnahmen durch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch von 1861 und die Seemannsordnung von 1872 gemildert werden sollten. Viele Bestimmungen beschränkten sich jedoch nur auf die Fürsorge des Seemanns, solange er sich noch an Bord befand. Ausgleich für Verdienstaufschlag oder Entschädigung durch Folgen von Arbeitsunfällen waren weitgehend nicht vorgesehen. Das Seeunfallversicherungsgesetz von 1887 sollte dabei Abhilfe schaffen. Es kam im Jahre 1900 und 1911 zu einer Novellierung des Gesetzes, um die soziale Situation der Seeleute und deren Angehörigen zu verbessern. Genauer wird darauf in Kapitel 4.1.1 eingegangen.

### 2.1.4 Weimarer Republik (1919-1933)

In diese Zeit fallen die Expedition der METEOR (1925-1927), die **Deutsche Grönlandexpedition Wegeners (1930-1931)** und die Expeditionen des *Zweiten Internationalen Polarjahres (1932-1933)*. Die Jahre der Weimarer Republik waren gekennzeichnet von der europäischen Neuordnung nach dem Ersten Weltkrieg und den damit verbundenen wirtschaftlichen Engpässen in der Zwischenkriegszeit.

Nach dem Ersten Weltkrieg befand sich Deutschland in einer neuen Situation. Die Novemberrevolution vererbte im Februar 1919 und Friedrich Ebert bildete gemeinsam mit den Mehrheitssozialisten, der Heeresleitung und den Verwaltungsspitzen einen liberaldemokratischen Verfassungsstaat. Die adeligen Führungseliten hielten sich noch im Heer und im diplomatischen Dienst, waren aber in den Parlamentsreihen nicht stark vertreten. Die Angst vor einer Revolution wie in Russland, beeinflusste viele Entscheidungen und verhinderte ein grundlegendes Vertrauen in die sozialistischen Parteien. Durch den Versailler Vertrag war Deutschland zu hohen Reparationszahlungen verpflichtet, wurde gezwungen, die Kriegsschuld anzuerkennen und die internationale Gleichberechtigung wurde verweigert. Dies führte dazu, dass die Deutschen sich als Opfer des Krieges verstanden und dieses Gefühl in der Presse und Propaganda der verschiedenen Parteien noch verstärkt dargestellt wurde. Somit wurde *„der Widerstand gegen die Erfüllung des Friedensvertrages [...] Hauptaufgabe der deutschen Nachkriegspolitik.“*<sup>21</sup> Die so genannte „Dolchstoßlegende“, die von Hindenburg und Ludendorff in Umlauf gebracht wurde, verunsicherte die Lage in der neuen Republik zusätzlich zutiefst und bereitete auch den Weg zu den Rechtsparteien. Der mangelnde Umgang mit parlamentarischen Gepflogenheiten begünstigte diese Parteien zusätzlich. Dieses Problem hatten jedoch viele neu entstandenen Staaten<sup>22</sup> nach dem Ersten Weltkrieg und auch Deutschland hatte große Probleme mit den demokratischen Verfahren.

---

<sup>21</sup> Gatzke, Hans W; Europa und der Völkerbund; In: Propylen Weltgeschichte; Frankfurt am Main, 1986, Bd.9, S.314

<sup>22</sup> Der Staat der Serben-Kroaten-Slowenen (SHS = Srbski-Hravnatski-Slovenski), ab 1929 Jugoslawien genannt, Rumänien, die Tschechoslowakei und vergleichbare Staaten hatten ebenso wenig Praxis im Umgang mit demokratischen Gepflogenheiten.

## 2. Historischer Hintergrund

Wirtschaftlich kämpfte die Republik mit den Reparationszahlungen und der Inflation.<sup>23</sup> Deutschland benötigte einen Kapitalüberschuss und musste auf den Export setzen. Damit kam es jedoch wieder mit anderen europäischen Staaten in Konflikt, die sich durch hohe Zölle gegenüber deutschen Waren schützen wollten. Die Siegerstaaten selbst hatten untereinander verschiedene Verpflichtungen, vor allem Amerika bestand auf die Bezahlung ihrer Forderungen gegenüber den Alliierten. Diese wiederum verstärkten den Druck auf Deutschland auf Begleichung der Zahlungen. Nach 1924 entspannte sich die außenpolitische Situation ein wenig, nachdem im Umgang mit den Reparationszahlungen eine Lockerung vereinbart wurde.<sup>24</sup>

Die hohe Arbeitslosigkeit der Mittelschicht und der Arbeiter veränderte auch die sozialen Bedingungen und stürzte die breiten Massen in tiefste Not. Viele Arbeiter lösten sich von den gemäßigten Parteien und wendeten sich den kommunistisch orientierten Parteien zu. Das Bürgertum hingegen war für die Rechtsparteien empfänglich, die eine Veränderung der wirtschaftlichen Lage versprachen.<sup>25</sup>

Der Börsenkrach in New York im Oktober 1929 erschütterte die Weltwirtschaft und führte zum weltweit wirtschaftlichen Zusammenbruch und einer Rekordarbeitslosigkeit. Überwunden wurde die Krise indem sich die deutsche und amerikanische Regierung dazu entschloss durch Einleitung großer öffentlicher Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen das Defizit an Nachfrage auszugleichen: Stützungskäufe für Rohstoffe zu angemessenen Preisen und finanzielle Hilfsmaßnahmen für landwirtschaftliche und gewerbliche Betriebe halfen dabei ebenso aus der Krise. Die Idee dahinter war jene, dass jeder Arbeitslose, der durch diese Maßnahmen wieder Arbeit bekam, mehr konsumiere und damit wieder neue Arbeitsplätze wegen der gestiegenen Nachfrage an Produkten schaffe. „*Es trat die sogenannte Multiplikatorwirkung ein.*“<sup>26</sup>

Trotz der wirtschaftlichen Entspannung hatten die Nationalsozialisten immer mehr Erfolg. Die politische Radikalisierung setzte sich weiter fort. Mit Hetzreden und dem Schüren der Ängste der Bevölkerung gelang der NSDAP ein Wahlsieg im Jahr 1932. Adolf Hitler (1889-1945) wurde deutscher Reichskanzler (30. Januar 1933). Nach dem Brand des Deutschen Reichstagsgebäudes wurde in den Medien von kommunistischen Attentätern gesprochen. Das führte zur „*Verordnung zum Schutz von Volk und Staat*“ in der „*bis auf weiteres*“<sup>27</sup> die Grundrechte außer Kraft gesetzt wurden. Im Ermächtigungsgesetz vom 24.3.1933, wurde der Regierung durch den Reichstag die gesetzgebende Gewalt für vier Jahre übertragen. Der Gleichschaltung des Reiches stand nun nichts mehr im Wege. Trotz der turbulenten Zeit und der unsicheren wirtschaftlichen Lage gelang es der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaften (NDW) Expeditionen zu finanzieren. Die nationalsozialistische Ideologie brachte auch schwerwiegende Veränderungen in der Gesellschaft mit sich, die auch vor Wissenschaftlern nicht Halt machte. So brachte Ernst Sorge seinen ehemaligen Kameraden

---

<sup>23</sup> „*Und auch die rein wirtschaftlichen Bestimmungen des Friedensvertrages waren unpraktisch. Bereits während der Verhandlungen in Paris hatte das der britische Nationalökonom John Maynard Keynes kritisiert. Sein 1919 erschienenes Buch, 'The Economic Consequences of the Peace', nannte bereits klar die späteren wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Friedensvertrages und besonders der Reparationsbestimmungen.*“ Gatzke, Europa, 1986, S.316

<sup>24</sup> vgl.: ebd. S.311-350

<sup>25</sup> vgl. Nöll von der Nahmer, Weltwirtschaft, 1986, S.351-388

<sup>26</sup> ebd. S.385

<sup>27</sup> ebd. S.652

## 2. Historischer Hintergrund

Fritz Loewe, der jüdischer Herkunft war, und gemeinsam auf drei Expeditionen mit ihm arbeitete, in eine bedrohliche Lage. Schlussendlich gelang Loewe die Flucht und er fand in Melbourne, Australien, seine neue Heimat.

### 2.1.5 Ende der Weimarer Republik und Drittes Reich (1933-1945)

In diese Zeit fällt die *Ritscher-Expedition* mit dem Schiff SCHWABENLAND in die Antarktis, 1939. Sehr häufig wird sie daher auch *SCHWABENLAND-Expedition* genannt um die sich vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg viele Legenden rankten.<sup>28</sup>

Nach Hitlers Machtergreifung im Jahr 1933 kam es zu einem vorläufigen Aufschwung der wirtschaftlichen Lage in Deutschland. Hitler und seine Berater waren sich bewusst, dass sie von Importen von Rohstoffen und Nahrungsmittel abhängig waren. Die „Erweiterung des Lebensraumes“ war deshalb von Anfang an das Ziel. Dazu wurde vor allem die rassistische Ideologie stark ausgebaut, um diesen Plänen einen legalen Anstrich zu geben. „*Hitler und Göring waren sich einig, daß weniger das volkswirtschaftliche Wohl als das machtpolitische und rüstungspolitische Erstarken des ‚Dritten Reiches‘ für die Zukunft zählte.*“<sup>29</sup> Göring (1893-1946) wurde mit der Erstellung des Vierjahresplanes betraut. Das Ziel war: „*I. Die deutsche Armee muß in 4 Jahren einsatzfähig sein. II. Die deutsche Wirtschaft muß in 4 Jahren kriegsfähig sein.*“<sup>30</sup> Zur Finanzierung des Vierjahresplanes wurden fast alle Ministerien herangezogen (Kriegsministerium, Ernährungsministerium, Wirtschaftsministerium, Finanzministerium und Arbeitsministerium). Um den so genannten „Fettplan“ zu erfüllen, wurde ab 1938 über eine Deutsche Expedition in die Antarktis nachgedacht. Sie sollte Walfanggründe sichern, vor allem gegenüber den Briten und den Norwegern und dabei noch wissenschaftliche Aufgaben erfüllen.<sup>31</sup> Die Expedition fand statt und brachte gute wissenschaftliche Ergebnisse, aber die Walfanggründe konnten nicht gesichert werden, denn der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhinderte weitere Unternehmungen dieser Art.<sup>32</sup>

## 2.2 Nationalprestige

Der geistige Hintergrund der in dieser Arbeit behandelten Zeit war weltweites Kolonial- und Imperialismusdenken. Die Konkurrenz zu England, das seinerseits wieder die Konkurrenz der stärker werdenden deutschen Marine und Wirtschaft misstrauisch verfolgte, wurde vor allem in der deutschen Propaganda stark hervorgehoben. Während England in seinem nationalistischen Denken gefestigt war, musste im Deutschen Kaiserreich erst ein „Wirkgefühl“ unter den verschiedenen deutschen Staaten entwickelt werden.

---

<sup>28</sup> vgl.: Summerhayes, Colin; Beeching, Peter; Hitler's Antarctic base. the Myth and the Reality; In: Polar Record 43/224, (2007) S.1-21

<sup>29</sup> Kube, Alfred; Pour le mérite und Hakenkreuz. Hermann Göring im Dritten Reich; München 1987, S.155

<sup>30</sup> ebd. S.156

<sup>31</sup> vgl dazu: Kapitel 2.4.2

<sup>32</sup> vgl: Scholl, Lars-Ulrich; Zwischen Kooperation und Konfrontation. Deutschland, Norwegen und die Walfangfrage in den 1930er Jahren, In: Sjøfartshistorisk Årbok. Norwegian Yearbook of Maritime History, Bergen (1991), S.161-183 und Lüdecke, Cornelia; In geheimer Mission zur Antarktis. Die dritte Deutsche Antarktis Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs; In: DSA, Bremerhaven (2003), S.75-100

## 2. Historischer Hintergrund

Petermann sah jedoch schon 1865/66 ein nationales preußisches Anliegen im Fischfang, speziell im Walfang, und dazu brauchte es auch eine geeignete Marine und Polarforschung. Er drängte die Regierung mit einer Petition zur Unterstützung der Polarforschung:

*„Der warme Sommer von 1865 und der jetzige Winter sind einer Durchforschung der arktischen Gewässer über Spitzbergen hinaus ungemein günstig und es wäre sehr zu bedauern, wenn die Gelegenheit versäumt würde, ein Ziel zu verfolgen, auf welches die Augen der gebildeten Welt neuerdings mit grosser Theilnahme gerichtet sind und wo ein schöner Ruhmeskranz der Beharrlichkeit winkt.*

*Für die preussische Marine giebt es im Frieden keine nationalere Bestrebung als wie die, einzutreten in den Kreis der Bewerber und so ihre Ebenbürtigkeit im Felde der Wissenschaft unzweifelhaft festzustellen.“<sup>33</sup>*

Für einige Wissenschaftler war das wissenschaftliche Interesse tatsächlich der vorherrschende Grund für die Polarforschung, für andere lässt sich dieser Beweggrund nicht unbedingt immer nachweisen. Es muss dazu gesagt werden, dass beim Wettlauf zu den Polen allgemein der Nationalismus eine größere Rolle spielte als bei der tatsächlichen Erforschung der Polargebiete. Auf der Drygalski-Expedition war die nationalistische Seite eher schwach ausgeprägt. Filchner hingegen gab im Vorwort seines Expeditionswerkes an, dass auch Deutschland als Nation im Wettstreit mit den anderen Nationen in der Polarforschung nicht zurückstehen sollte: *„Mir schien es erstrebenswert, auch meinem Vaterlande die Möglichkeit zu verschaffen, an dem edlen Wettstreit der Nationen um die Erforschung unseres Erdballes und speziell in den Polarzonen teilzunehmen.“<sup>34</sup>*

Wenn auch von den deutschsprachigen Forschern immer wieder betont wurde, dass die wissenschaftlichen Interessen im Vordergrund stehen, war im Geheimen doch der Wunsch vorhanden, so nahe als irgend möglich an die Pole heranzukommen. Payer betonte des Öfteren diesen Wunsch in seinem offiziellen Expeditionswerk<sup>35</sup>. Im Werk von Richard Andre (1835-1912)<sup>36</sup> wird sogar ein Verzeichnis wiedergegeben, indem die „Rekorde“ in Richtung Nordpol aufgelistet sind, obwohl die Angaben nicht immer der Realität entsprechen. Teilweise wurden sie aus Unkenntnis falsch angegeben, teilweise steckte ein nationalistischer Stolz dahinter. In den 1870er und 1880er Jahren waren auch einige amerikanische Expeditionen unterwegs. Oft kommt in den Tagebüchern die Freude zum Ausdruck, weiter gekommen zu sein als die Engländer.<sup>37</sup>

Die Regierungen der einzelnen Länder waren nicht selten sehr zurückhaltend mit der Finanzierung von Expeditionen in Polargebieten. Der Grund mag darin liegen, dass es sich nicht um Kolonialforschung als solches dabei handelte. Dabei kann festgestellt werden, dass

---

<sup>33</sup> PGM, 1866, S.79. In dieser Ausgabe ist die gesamte Petition abgedruckt, S.77-80

<sup>34</sup> Filchner, Wilhelm; Der Sechste Erdteil, Berlin 1922, S.XI

<sup>35</sup> Payer, Julius v.; Die österreichisch-ungarische Nordpolar-Expedition in den Jahren 1872-1874, Wien 1876

<sup>36</sup> vgl. Andre, Richard; Der Kampf um den Nordpol. Geschichte der Nordpolfahrten von 1868 bis zur Gegenwart, Wien 1889, S.415

<sup>37</sup> Second Lieutenant James B. Lockwood führte eine Expeditions-Gruppe während der Greeley-Expedition (1881-1884) bis 83°24' nach Norden. Die Freude der Amerikaner über ihren nördlichsten Punkt war sehr groß. Greeley schrieb voll Enthusiasmus an seine Frau: *„Lieutenant Lockwood hat einen Punkt etwa 70 Meilen nordöstlich von Kap Britannia erreicht, damit hat er Markham (und die ganze Welt) über Land mit zwei und mehr Meilen geschlagen. Ich bin natürlich über die Maßen erfreut. Die Männer sind alle in guter Gesundheit zurückgekommen, während die Engländer mit drei Menschenleben für ihre Errungenschaft bezahlen mussten. Wir haben sie geschlagen und niemanden verloren!“* zit. nach: Guttridge, Geister, 2002, S.151 Die Expedition selbst endete katastrophal, nur sechs von vierundzwanzig Mitgliedern überlebten.

## 2. Historischer Hintergrund

das Nationalprestige nicht die Triebfeder gewesen sein kann. Meist waren private Geldgeber<sup>38</sup> mit den unterschiedlichsten Interessen an der Finanzierung beteiligt, oft standen auch geschäftliche Überlegungen dahinter, wie zum Beispiel die Fahrt der GRÖNLAND unter Kapitän Eduard Dallmann (1830-1896), die von Albert Rosenthal (1828-1882) finanziert wurde, um Walfanggründe zu entdecken und zu erschließen.<sup>39</sup> Hans Graf Wilczek der aus Abenteuerlust und Forscherdrang viele Expeditionen finanzierte, fuhr sogar selbst in die Arktis und war der Hauptfinanzier der Weyprecht-Expedition.<sup>40</sup>

In den Zwischenkriegsjahren förderte die NDW, die 1920 ins Leben gerufen wurde um die Aufgaben der Naturwissenschaftler zu unterstützen, auch die Polarforschung. Obwohl die Mittel begrenzt waren, konnten beachtliche Ergebnisse erzielt werden. Die METEOR-Expedition (1925-1927), die Vorexpedition Wegeners (1929), die Grönland-Expedition Wegeners (1930-1931) und die Teilnahme von zwei Geophysikern an russischen Expeditionen<sup>41</sup> im Zweiten Internationalen Polarjahr (1932-1933) wurden durch die NDW finanziert. Deutschland wollte in der Polarforschung den übrigen Nationen nicht nachstehen und daher kann behauptet werden, dass die NDW auch in mancher Hinsicht das nationale Bedürfnis befriedigte. Die NDW wurde bis 1934 von Friedrich Schmidt-Ott<sup>42</sup> (1860-1956) geleitet. Er wurde nach Hitlers Machtergreifung von Johannes Stark (1874-1957) abgelöst. Unter seiner Leitung ist die wissenschaftliche Aufgabe definitiv ein nationalistisches Anliegen geworden: *„Endlich ist die Zeit gekommen, da wir unsere Auffassung von Wissenschaft und Forschern zur Geltung bringen können.“*<sup>43</sup>

Die SCHWABENLAND-Expedition ist ebenso eine Unternehmung, die unter anderem nationalistische Züge trug. Im Vierjahresplan Görings wurde die Expedition beauftragt, nicht nur biologische, meteorologische, ozeanographische und erdmagnetische Arbeiten durchzuführen sondern auch: *„[...] durch Flaggenabwürfe die hoheitlichen Grundlagen einer späteren Besitzergreifung des Gebietes durch das Deutsche Reich zu schaffen.“*<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Einige private Geldgeber: Alexander Sibirjakov (1849-1893) war ein russischer Geschäftsmann, der mehrere Expeditionen in die sibirische Arktis finanzierte, unter anderem unterstützte er auch das Unternehmen von Adolf Erik Nordenskiöld (1878-1879). Hans Graf Wilczek unterstützte nicht nur in den 1870iger und 1880iger Jahren wissenschaftliche Unternehmen (z.B.: die österreichische Jan Mayen-Expedition im Rahmen des Ersten Internationalen Polarjahres) sondern sogar noch 1914 die geplante Österreichische Antarktis-Expedition von Felix König.

<sup>39</sup> vgl.: Krause, Reinhard A., Rack, Ursula; (Hrsg.), Schiffstagebuch der Steam-Bark Groenland geführt auf einer Fangreise in die Antarktis im Jahre 1873/1874 unter der Leitung von Captain Ed. Dallmann, Berichte der Polarforschung 530/2006, Bremerhaven (2006) Die von Dallmann befahrenen Gebiete um die Antarktische Halbinsel waren den amerikanischen Walfängern wohlbekannt, aber die Informationen darüber wurden meist geheim gehalten um die Fanggründe ungestört selbst bejagen zu können. Auffallend an Dallmanns Fahrt ist dabei allerdings, dass die Amerikaner und Dallmann ihre Mannschaften teilweise gegenseitig ausgeliehen haben.

<sup>40</sup> zu Wilczek vgl.: Fußnote 38 und Kapitel 3.1.1

<sup>41</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.32

<sup>42</sup> Der Einfluss Schmidt-Otts was sehr groß. vgl. dazu: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.28ff

<sup>43</sup> „Führer der Forscher. Vor 50 Jahren starb der Nobelpreisträger Johannes Stark. Er war ein Gegenspieler Einsteins“ vgl.: Berliner Zeitung, 21. Juni 2007, S.12. Johannes Stark ist vollkommen auf der Linie der Nationalsozialisten. Er prägte sogar den Ausdruck wie „jüdische Wissenschaften“, „Deutsche Physik“ und „Weiße Wissenschaftler“, damit sind Wissenschaftler gemeint, die unter „jüdischem“ Einfluss stehen, z.B. Werner Heisenberg (1901-1976). Die NDW wird unter seiner Führung ein Instrument der Machthaber und soll künftig nur noch für die Kriegswirtschaft ihre Forschungen einsetzen. vgl.: Hammerstein, Notker; Die Deutsche Forschungsgemeinschaft in der Weimarer Republik und im Dritten Reich. Wissenschaftspolitik in Republik und Diktatur, München 1999

<sup>44</sup> Lüdecke, Polarforschung, 1995, S. A63, VI/24: Ritscher (Abschrift des Dokumentes)

## 2. Historischer Hintergrund

### 2.2.1 Die Frage der Gebietsansprüche in der Antarktis

Als Beispiel für die völkerrechtliche Rechtfertigung deutscher Gebietsansprüche in der Antarktis wird hier eine Dissertation<sup>45</sup> aus dem Jahr 1940 genauer untersucht. Es wird darin die Frage gestellt, ob ein Gebiet von einem Land beansprucht werden kann, wenn es durchquert oder beforscht wurde ohne danach okkupiert worden zu sein. Durch die Entdeckung allein hätte ein Land noch kein Vorzugsrecht oder keinen Erwerbstitel: *„In der Völkerrechtslehre findet sich mit wenigen (ablehnenden) Ausnahmen keinerlei Erwähnung eines Erwerbstitels, der sich auf Erforschung begründen sollte.“*<sup>46</sup> Besonders stark wird die britische Praxis kritisiert, das Ansprüche auf bestimmte Küstengebiete und sogar auf das offene Meer geltend machte:

*„Endlich sind bei der britischen Reichskonferenz im Jahre 1926 Äußerungen bezüglich gewisser antarktischer Küstenstriche gefallen, von denen behauptet wurde, daß hier ein britischer Titel kraft Entdeckung bestehe.*

*Trotz dieser außerordentlich schwachen völkerrechtlichen Basierung seiner Ansprüche auf antarktische Gebiete hat Großbritannien gut zwei Drittel dieses Kontinentes sich und seinen Dominions durch Gesetzesakte selbst zugesprochen und es dadurch zu erreichen versucht, daß die wichtigsten Fanggebiete für Wale unter seine Kontrolle kamen, und die Erteilung von Walfanglizenzen ein außerordentlich profitables Geschäft für das britische Staatssäckel wurde.“*<sup>47</sup>

Damit wird auch auf die Walfanglizenzen aufmerksam gemacht, die von britischer Seite an die norwegischen Walfänger ausgegeben wurden.

Ein möglicher Akt wäre, das Gebiet durch Verwaltung an das Mutterland zu binden. Dies geschah im Fall von Süd-Georgien. Die Norweger bekamen die Erlaubnis, die Wale zu fangen und zu verarbeiten, mussten jedoch Abgaben für die erwirtschafteten Produkte (Walöle, Tran, etc.) leisten, was über die Falkland- und Ross-Sea- Dependency-Regulations sichergestellt wurde.

Ein weiterer Akt wäre das Sektorenprinzip, wie es in der Arktis angewendet wird. *„Unter einem arktischen oder antarktischen Sektor versteht man einen Teil der Erdoberfläche, der von zwei Meridianen, die sich im Pol treffen, und einem Breitengrad begrenzt wird.“*<sup>48</sup> Dies sollte ursprünglich bedeuten, dass eine bestimmte geographische Nähe zu einem Polargebiet besteht und damit ein Land besondere Souveränitätsrechte innerhalb dieser Sektoren auf dieses Gebiet hat (z.B.: Norwegen, Kanada, Russland). Wenn dieses Prinzip nun auf die Antarktis übertragen wird, dann kämen nur Argentinien und Chile beziehungsweise Australien und Neuseeland dafür in Betracht, da andere Länder zu weit vom antarktischen Kontinent entfernt sind.

Baare-Schmidt bezog in seiner Dissertation vor allem in Blick auf Großbritannien sehr massiv Stellung gegen diese Praktiken. Trotzdem scheute sich der Autor nicht, diese Prinzipien auf Deutschland zu übertragen. Damit rechtfertigte er einen Anspruch auf die

---

<sup>45</sup> Baare-Schmidt, Hans-Georg; Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis, Heidelberg, 1940 (Dissertation)

<sup>46</sup> ebd. S.16

<sup>47</sup> ebd. S.36

<sup>48</sup> ebd. S.29

## 2. Historischer Hintergrund

antarktischen Gebiete, die während der SCHWABENLAND-Expedition beforscht beziehungsweise durch den Flaggenabwurf beansprucht wurden.

*„So erscheint in Fällen, wo ein Gebiet nicht betreten werden kann, die Konzession vertretbar, nach der auch eine Entdeckung von einem entfernten Punkte oder aus der Luft ein Vorzugsrecht begründen kann.“<sup>49</sup>*

Er geht sogar soweit, die Ansprüche des Deutschen Reiches durch Erforschung auf die Expedition von James Cook (1728-1779) zurückzuführen:

*„Als Cook auf seiner großen Fahrt in die antarktischen Regionen 1772/75 die Sage von dem dort befindlichen Goldlande zerstörte, hatte er zwei Deutsche an Bord: Johann Reinhold Forster<sup>50</sup> und Georg Forster<sup>51</sup>, die wissenschaftliche Arbeiten leisteten.“<sup>52</sup>*

Er bemühte auch Friedrich Gauß (1777-1855) und Alexander von Humboldt (1769-1895), die durch ihren magnetischen Forschungen die Grundlage legten, denen später die „führenden Seenationen: Großbritannien, USA und Frankreich“<sup>53</sup> gefolgt sind und somit das Wissen um die Polargebiete erweiterten. Weitere Ansprüche werden aus den Fahrten durch Dallmann, Drygalski und Filchner erhoben. Zu guter Letzt spricht Baare-Schmidt noch die „deutschen Walfang-Interessen“<sup>54</sup> in der Antarktis an, die durch den Vierjahresplan und die damit beauftragte Expedition, gesichert werden sollen.

*„Anknüpfend an die große Tradition und den entsprechenden Einfluß, den deutsche Wissenschaftler bei der Erforschung der Südpolarländer gehabt haben, wurden von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39, die im offiziellen Auftrag erfolgte, die Voraussetzungen für einen späteren Gebietsanspruch gelegt.“<sup>55</sup>*

Die Dissertation Baare-Schmidts ist geprägt von den damaligen Ansprüchen und zeitgeistlichen Hintergründen, vor allem wenn koloniale Ansprüche damit untermauert werden.

Im Geophysikalischen Jahr (1957-1958) wurden die Grundlagen für den Antarktisvertrag gelegt, der im Streit um die Gebietsansprüche in der Antarktis eine Lösung bringen sollte. In dieser Zeit einigten sich verschiedene Staaten auf die gemeinsame Forschung in der Antarktis wobei nationale Belange in den Hintergrund treten sollten. Daraus entstand der Antarktisvertrag, der 1959 angefertigt wurde und seit 1961 in Kraft ist. Der Vertrag besteht aus 14 Artikeln die unter anderem folgende Punkte regeln:

*„Die Antarktis wird nur für friedliche Zwecke genutzt. Alle Maßnahmen militärischer Art sind verboten.[...]“<sup>56</sup> Im zweiten Artikel heißt es: „Freiheit der wissenschaftlichen Forschung und Zusammenarbeit bestehen so fort, wie sie während des Internationalen Geophysikalischen Jahres (1957/58) gehandhabt wurden.“*

Der Austausch von wissenschaftlichem Personal zwischen Stationen und Expeditionen wird in Artikel III vereinbart und es wird auch auf den Austausch von Informationen der wissenschaftlichen Programme hingewiesen. Zusätzlich wird in Artikel VII noch betont: *„Die Mitgliedstaaten informieren sich untereinander über ihre Expeditionen und Stationen.“*

---

<sup>49</sup> ebd. S.20f

<sup>50</sup> Reinhold Forster (1729-1798)

<sup>51</sup> Georg Forster (1754-1794)

<sup>52</sup> Baare-Schmidt, Rechtsverhältnisse, 1940, S.68

<sup>53</sup> ebd. S.69

<sup>54</sup> ebd. S.73

<sup>55</sup> ebd. S.93

<sup>56</sup> Artikel I des Antarktisvertrages. Die folgenden Zitate aus dem Antarktisvertrag stammen aus: Das Antarktis-Vertragssystem, AWI (Hrsg.), Bremerhaven, 1997

## 2. Historischer Hintergrund

Trotzdem werden in der Antarktis immer noch Gebietsansprüche erhoben die in Artikel IV folgendermaßen geregelt sind:

*„Artikel IV erklärt einerseits, daß Anspruchsstaaten ihre vorher geltend gemachten Hoheitsrechte oder Gebietsansprüche nicht verlieren und daß neue Ansprüche nicht geltend gemacht werden dürfen. Er schützt andererseits die Rechtsposition derjenigen Staaten, die keinerlei Rechte oder Ansprüche auf Gebietshoheit in der Antarktis anerkennen.“<sup>57</sup>*

Rund um den Vertrag ist ein ganzes System von Verträgen und Abkommen entstanden, das jedoch für die vorliegende Arbeit nicht relevant ist und eine eingehende Behandlung bleibt daher aus. Abschließend sei gesagt, dass der Antarktisvertrag 1991 bis 2041 verlängert wurde. Die politischen Ansprüche sind damit aber noch nicht geklärt sondern weiterhin „auf Eis“ gelegt.<sup>58</sup>

### 2.3 Wissenschaftliche Interessen

Im 19. Jahrhundert erlangte die natur- und geowissenschaftliche Forschung zunehmend an Bedeutung. Die gezielte naturwissenschaftliche Beobachtung in Verbindung mit verbesserter Messtechnik erlaubte das systematische Erkennen von Zusammenhängen. Die Medizin wurde zu den naturwissenschaftlichen Disziplinen gezählt, da man das Zusammenwirken von physikalischen und chemischen Prozessen im Körper erkannte. Disziplinen wie Biologie, Geologie, Geographie wurden nun nicht mehr als private Leidenschaft von Einzelnen angesehen, sondern in einen größeren Zusammenhang gestellt. Es erfolgte die Institutionalisierung der Naturwissenschaften. Dafür brauchte es Institutionen<sup>59</sup>, die eine gesicherte Finanzierung sicherstellen konnten. Private Stifter traten vorerst auf, doch es *„erfolgte eine Einrichtung von Forschungsinstituten in Bereichen der Wissenschaft, die als besonders zukunfts- oder prestigeträchtig erkannt wurden - das Aufbrechen der Einheit von Lehre und Forschung, ohne dabei das staatliche Bildungsmonopol signifikant zu unterhöhlen [...]“*<sup>60</sup> Das galt auch für die Polarforschung.

Geographische Kenntnisse<sup>61</sup> der Polargebiete standen vorerst im Vordergrund. Vor allem August Petermann (1822-1878) machte in seinen „Petermanns Geographischen Mitteilungen“ auf die Bedeutung der geographischen Kenntnisse in diesen Gebieten aufmerksam. *„Er hat Polarforschung unter dem Aspekt der (globalen) Geographie gesehen.“*<sup>62</sup> Petermann war Geograph und Kartograph, reiste aber selbst nie in die Polargebiete. Zu erwähnen sind noch Moritz Lindemann (1823-1908), Wilhelm von Freeden

---

<sup>57</sup> Großbritannien, Argentinien, Chile, Norwegen, Frankreich, Australien, Neuseeland, um nur einige Länder zu nennen, beanspruchen Gebiete in der Antarktis. Es können laut Vertrag keine neuen Gebietsanforderungen gestellt werden. Die USA und Russland haben sich allerdings durch einen besonderen Passus in Artikel IV des Antarktisvertrages eine nachträgliche Inanspruchnahme vorbehalten. vgl.: Karte der Gebietsansprüche im Anhang, Abbildung 8-6

<sup>58</sup> vgl.: Karte des US Departements mit den Gebietsansprüchen im Anhang, Abbildung 8-6

<sup>59</sup> vgl.: zur Institutionalisierung der Naturwissenschaften: Krause, Schritte, 1993, S.617-626

<sup>60</sup> ebd. S.617

<sup>61</sup> Geographie war eine aufstrebende Wissenschaft zu dieser Zeit und die politische Unterstützung war groß, da es dabei doch auch um die Erfassung der Kolonialgebiete ging oder um militärische Interessen. Daher wurde es Geographen möglich, selbst politischen Einfluss zu nehmen. Das konnte aber auch problematisch werden, wenn man die Vorstellungen von der Geopolitik Karl Haushofers (1869-1946) betrachtet und was im Nationalsozialismus daraus entwickelt wurde.

<sup>62</sup> Krause, Schritte, 1993, S.618



## 2. Historischer Hintergrund

(1822-1894; Gründer der Deutschen Seewarte) und Georg von Neumayer (1826-1909; Geophysiker und Verfechter der Südpolarforschung), die die Polarforschung in Deutschland vorantrieben. Neumayer war eine treibende Kraft, konnte aber trotz seines Engagements und seiner Stellung (Direktor der Deutschen Seewarte) die Polarforschung nicht dauerhaft an das Institut binden. Das Interesse an der Polarforschung und an einer dauerhaften Finanzierung war im Deutschen Reich nur bedingt vorhanden. Meistens waren die Motive der Unterstützung im Konkurrenzverhalten zu England auszumachen. Daher wurden Gesellschaften und Vereine gegründet, welche die Finanzierung durch Stiftungen und Spenden ermöglichten, und für kontinuierliche Veröffentlichungen sorgen sollten.

Petermann vertrat drei Hypothesen für die Nordpolarforschung:

- „- Die Wahrscheinlichkeit einer Meeresströmung aus Süden, die sich in das Polarmeer fortsetzt.*
- Die Wahrscheinlichkeit der Landausdehnung Grönland in Richtung zum Nordpol.*
- Die Wahrscheinlichkeit der Schiffbarkeit gewisser Teile der Nordpolarregion zu bestimmten Jahreszeiten“.*<sup>63</sup>

Außerdem sollten hydrographische Beobachtungen durchgeführt werden, die zur Feststellung eines Golfstromausläufers westlich von Spitzbergen nach Norden führten.<sup>64</sup>

Für Weyprecht standen nicht die Erkenntnisse der Geowissenschaften im Vordergrund der Forschung sondern die Sammlung von Daten zur Meteorologie und Geomagnetik.<sup>65</sup> Daher formulierte er zur Erforschung der Arktis folgende Punkte:

- „-Die arktische Forschung ist für die Kenntnis von Naturgesetzen von höchster Wichtigkeit.*
- Die geographische Entdeckung in jenen Gegenden ist nur insofern von höherem Wert, als durch sie das Feld für die wissenschaftliche Forschung in engerem Sinne vorbereitet wird.*
- Die arktische Detailtopographie ist nebensächlich.*
- Der geographische Pol besitzt für die Wissenschaft keinen höheren Wert, als jeder andere in höheren Breiten gelegene Punkt.*
- Die Beobachtungsstationen sind, abgesehen von der Breite, umso günstiger, je intensiver die Erscheinungen, deren Studium angestrebt wird, auf ihnen auftreten.*
- Vereinzelte Beobachtungsreihen haben mehr relativen Wert“.*<sup>66</sup>

Das Internationale Polarjahr<sup>67</sup> (1882-1883) war der erste Schritt zur systematischen Erforschung der polaren Gebiete. Weyprecht erkannte, dass die Expeditionen nicht Ziel führend sind, wenn sie als Einzelaktionen durchgeführt werden. Seine Thesen brachte er in der 48. Versammlung der Naturfreunde und Ärzte in Graz (1875) der Öffentlichkeit zur

---

<sup>63</sup> Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.6

<sup>64</sup> vgl.: ebd. S.7

<sup>65</sup> vgl.: Krause, Schritte, 1993, S.619

<sup>66</sup> Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.7f.

<sup>67</sup> Das Internationale Polarjahr wurde später das Erste Internationale Polarjahr genannt und wird auch in der Arbeit als solches genannt.

## 2. Historischer Hintergrund

Kenntnis. Er war nicht der erste, der die Idee zur internationalen Zusammenarbeit hatte. Karl Koldewey sprach schon von einer Zusammenarbeit mehrerer Expeditionen, die gleichzeitig meteorologische Beobachtungen durchführen sollten.<sup>68</sup> Weyprecht werden folgende Schlagworte zu seinen Thesen in den Mund gelegt, die seine Sichtweise zusammenfassen sollten: „*Forschungswarten statt Forschungsfahrten*“.<sup>69</sup>

In der Antarktis gab es seit Cooks Vordringen keinen Zweifel mehr, dass das geheimnisvolle Südland nur ein Mythos ist. Mit seinem kolportierten Spruch: „*Bis hierher und nicht weiter!*“<sup>70</sup> erlag die Erforschung dieses Gebietes für Jahrzehnte. Im 19. Jahrhundert erwachte der allgemeine Forschergeist und erstreckte sich auch auf die südpolaren Regionen. Das Erste Internationale Polarjahr brachte Schwung in die Erforschung dieser Gebiete: Unter anderem waren Petermann (bis zu seinem Tod 1878) und Neumayer die Verfechter auf deutscher Seite. Erdmagnetische Messungen sollten durchgeführt werden, und der magnetische Pol sollte ermittelt werden. Eine deutsche Station wurde im Rahmen des Ersten Internationalen Polarjahres auf Südgeorgien errichtet. Danach kam es zu einem gewissen Stillstand in der Südpolarforschung. Erst um die Jahrhundertwende erwachte das Interesse wieder. Neumayer betonte auf dem 11. Deutschen Geographentag in Bremen und am 6. Internationalen Geographenkongress in London, beide im Jahr 1895, die Notwendigkeit der „*theoretischen Forschung*“<sup>71</sup> (Grundlagenforschung). Er sah dabei in einer internationalen Zusammenarbeit auch die Wurzel für einen internationalen Frieden. Es fanden zwischen 1897 und 1905 zahlreiche Expeditionen statt, an denen Norweger, Belgier, Deutsche, Briten, Schotten, Schweden und Franzosen teilnahmen. In der Ausgabe des „Globus“ (1900) wird die Frage aufgeworfen, welche Erdgebiete am Ende des 19. Jahrhunderts noch unbekannt beziehungsweise unerforscht sind. Es fällt auf, dass an der ersten Stelle der unerforschten Gebiete die Polargebiete genannt werden. Die nachfolgende zeitgenössische Darstellung (Abbildung 2-1) soll dies veranschaulichen.<sup>72</sup>

---

<sup>68</sup> vgl.: Lüdecke, Polarjahr, 2002, S.12f

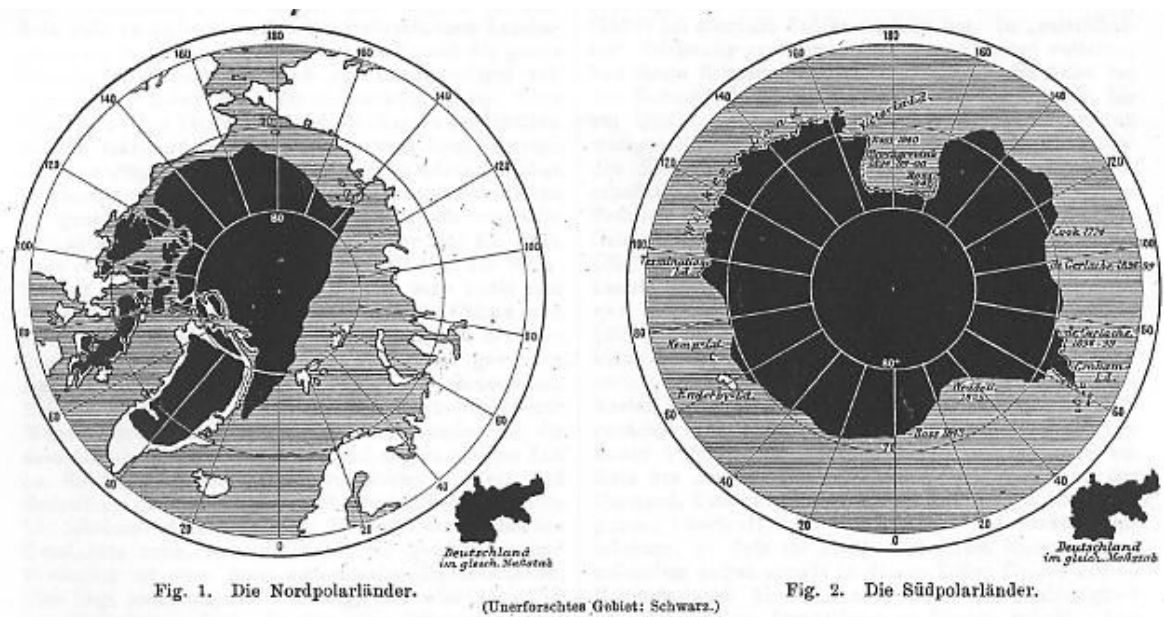
<sup>69</sup> zit. nach: ebd. S.13

<sup>70</sup> Das ist ein bekanntes Zitat aber in den gedruckten Schiffsjournalen Cooks steht tatsächlich: „*I will not say it was impossible any where to get farther to the South, but the attempting it would have been a dangerous and rash enterprise and what I believe no man in my situation would have thought of. [...] I who had Ambition not only better to go farther than any one had done before, but as far as it was possible for man to go, was not sorry at meeting with this interruption as it in some measure relieved us, at least shortened the dangers and hardships inseparable with the Navigation of the South Polar Regions; Sence therefore, we could not proceed one Inch farther to the South, no other reason need be assigned for my Tacking and Standing back to the north [...].*“ zit. nach: Beaglehole, J.C.; The voyages of the Resolution and Adventure 1772-1775. The journals of James Cook on his voyages of discovery, Cambridge 1961, Bd.2, S.323

<sup>71</sup> zit. nach: Krause, Gründerjahre, 1996, S.143

<sup>72</sup> Globus, 1900, S.314

## 2. Historischer Hintergrund



**Abbildung 2-1:** Die unerforschten Polargebiete um 1900.<sup>73</sup>

Trotz der großen Erfolge der durchgeführten Expeditionen trat nach 1905 bei den beteiligten Ländern eine kurze Periode des Stillstandes ein. Robert Mill (1861-1950) beschrieb dies 1905 so:

*„The fickle public has tired of the Antarctic Regions, the learned societies have folded their hands, glad to finish; the explorers, trained and toughened to their work, are scattered in the pursuit of their earlier occupations, and the few men of science who were interested in these matters before the spasm came are still as far as ever from the realisation of a plan for exploration at once economical in men, money, and ships, continuous, thorough, and promising success.“<sup>74</sup>*

Die gesammelten Daten wurden ausgewertet und veröffentlicht, aber bis 1910 wurden von deutscher Seite keine weiteren Expeditionen in die Antarktis durchgeführt.

Cornelia Lüdecke spricht in einem Aufsatz<sup>75</sup> von drei Phasen der deutschen Polarforschung ab 1900.

- In der ersten Phase unternahm Erich von Drygalski die erste deutsche Südpolarfahrt (1901-1903).
- Die zweite Phase dauerte 1910-1914, in diese Zeit fallen die zweite deutsche Südpolarexpedition Wilhelm Filchners (1911-1912) und die Vorexpedition von Schröder-Stranz (1912-1913).
- Die dritte Phase begann Mitte der zwanziger Jahre und dauerte bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. In diesen Zeitraum fallen die METEOR-Expedition (1925-1927), die Vor- und Hauptexpedition Alfred Wegeners in Grönland (1929; 1930-1931), das Zweite Internationale Polarjahr (1932-1933) und die Südpolarexpedition Alfred Ritschers im Rahmen des Vierjahresplanes

<sup>73</sup> PGM, 1900, S.314

<sup>74</sup> Mill, Robert Hugh; The siege of the South Pole. The Story of Antarctic exploration, London 1905, S.435

<sup>75</sup> Lüdecke, Aspekte, 1993, S.633-640

## 2. Historischer Hintergrund

(1938-1939), wobei diese Expedition mehr wirtschaftlichen als wissenschaftlichen Charakter hatte.

In der dritten Phase wurden die Erkenntnisse der meteorologischen Verhältnisse besonders relevant, da der Luftverkehr immer mehr an Bedeutung gewonnen hatte.

Nach dem zweiten Weltkrieg trat eine Pause bis zum Internationalen Geophysikalischen Jahr (1957-1958) ein. Ab diesem Zeitpunkt wird Polarforschung an permanenten Stationen betrieben die meist ganzjährig besetzt sind. Weyprechts Konzept hat sich durchgesetzt. Die Bedeutung der Polarforschung wird heute nicht mehr in Frage gestellt sondern das Gegenteil ist der Fall.

## 2.4 Wirtschaftliche Interessen

### 2.4.1 Seewege

In der Arktis<sup>76</sup> wurde seit jeher ein freier Seeweg nach Asien gesucht, denn ohne spanische oder portugiesische Erlaubnis, durfte niemand den südlichen Seeweg nach Indien und China benutzen. Vor allem England und Holland waren an einer Lösung interessiert. Die Durchfahrt der Nordostpassage gelang erstmals 1879/80 durch Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901). Die Nordwestpassage (5780 km) wurde erst 26 Jahren danach von Amundsen durch die Victoria-Straße bezwungen, er benötigte aber dafür zwei Überwinterungen. Der Norweger Otto Sverdrup (1854-1930) und der Kanadier Vilhjalmur Stefanson (1879-1962) zeigten die Bedeutungslosigkeit dieser Schiffsroute auf, weil für jede Durchfahrt eine Überwinterung benötigt werden würde und somit war dieser Weg für den Handel und Verkehr unrentabel. Durch die Klimaänderung vermuten Experten heute, dass eine Nutzung in Zukunft sehr wohl möglich werden könnte.

Im 19. Jahrhundert wurden neue Handelswege gesucht, die den Warentransport, speziell aus den Kolonien, effizienter gestalten sollten. Berüchtigt waren dabei die Fahrten um Kap Hoorn.<sup>77</sup> Die Schiffe wurden schneller und geräumiger und der Linienverkehr sowie der ansteigende Personenverkehr gewannen immer mehr an Bedeutung. Deswegen mussten auch günstigere Seewege gefunden werden. Die Kenntnis der Seeverhältnisse wurde immer dringender gefordert. Die Antarktis trat vor allem gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr in den Blickpunkt des Interesses.<sup>78</sup> Neumayer war ein Agitator der Südpolarforschung. Für ihn waren die Erweiterung der nautischen Kenntnisse und die Durchführung von Forschungsreisen von Bedeutung:

*„Als Beispiel für die Nützlichkeit der Forschungen führte er die Verkürzung von Schifffreiseiten an. Diese waren ermöglicht worden durch die Benutzung von Wind- und Stromkarten, die als Resultat wissenschaftlicher Arbeit entstanden waren. Wissenschaft war für Neumayer ein Hebel für den gewünschten maritimen Aufschwung.“<sup>79</sup>*

---

<sup>76</sup> Zur früheren Geschichte siehe die Übersicht bei: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.4-6

<sup>77</sup> vgl. Feldkamp, Ursula; Rund um Kap Hoorn. Mit Frachtseglern zur Westküste Amerikas, Bremen, 2003, S.13-27

<sup>78</sup> vgl. dazu: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.9-10; sowie Kapitel 2.4.2 und Kapitel 2.4.2.1

<sup>79</sup> Krause, Gründerjahre, 1996, S.143

## 2. Historischer Hintergrund

Neumayer sah die ökonomischen Gründe für erstrebenswert an, die eine Sicherung der Schifffahrtswege in hohen südlichen Breiten erlaubten und den Fisch- und Walfang effizienter gestalten sollten. „Hier findet sich auch das Argument, daß ein Zusammenwirken der Nationen bei der Südpolarforschung zur Festigung des Friedens dienlich wäre.“<sup>80</sup>

Das wirtschaftliche Interesse an diesen Gebieten in Form von Handelswegen ist bis heute vorhanden vor allem für Tankschiffe. Der Konflikt zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada zeigt dies nur zu deutlich. Um die Wirtschaftlichkeit für Öltransporte aufzuzeigen, durchfuhr das US-amerikanische Schiff SS-MANHATTAN 1969 die Nordwestpassage in west-östlicher Richtung und löste damit den Konflikt mit Kanada aus der bis heute andauert.<sup>81</sup> Auch der neue Vorstoß von Russland zeigt, dass immer noch großes Interesse an den arktischen Gebieten besteht, weil die dort lagernden Öl- und Gasvorkommen in Zukunft bedeutend sein werden. Nun wollen russische Forscher bis zum Jahr 2009 der UNO einen Bericht vorlegen, dass der Lomonossow-Gebirgszug eine Verbindung zwischen Russland und der Arktis darstellt. Eine andere Nutzung stellt heute der Tourismus dar. Die Arktis, wie die Antarktis, sind beliebte Ziele für Besucher aus aller Welt geworden und Schiffsreisen werden unter anderem von norwegischen, deutschen und amerikanischen Reisegesellschaften angeboten.

### 2.4.2 Walfang und Robbenschlag (1868-1939)

In den arktischen Gebieten, in der Grönlandsee und westlich von Spitzbergen, wurde schon im 17. und 18. Jahrhundert kommerzieller Walfang und Robbenschlag betrieben. Den Tran (Walöl) der Tiere verwendete man als Brennmaterial und als Lampenöl. Die Barten (Fischbein) fanden ebenfalls Verwendung, vor allem als elastisches Stützmaterial in Miedern oder als Gerüst für Regenschirme. Die Walbestände im Norden verringerten sich und so wurde das Interesse auch auf die südpolaren Gebiete erweitert.<sup>82</sup> Die Erträge wuchsen durch den Einsatz von schnelleren Booten und neu entwickelten Fangmethoden, da dadurch die schneller schwimmenden Walarten erlegt werden konnten. Neben den Fangstationen wurden „schwimmende Kochereien“<sup>83</sup> betrieben, wodurch die Rentabilität gesteigert werden konnte. Durch die Förderung von Erdöl verlor die Anwendung des Walöls an Bedeutung. 1902 entwickelte Wilhelm Norman (1870-1939) eine Methode, die Walöl für den menschlichen Verzehr genießbar machte. Es wurde gehärtet und der Margarine zugefügt. In den Dreißigerjahren des 20. Jahrhunderts belebte dieser Umstand das Interesse am deutschen Walfang, weil Deutschland von den Fettimporten aus den USA und Norwegen abhängig war.

---

<sup>80</sup> Krause, Schritte, 1993, S.625

<sup>81</sup> Die USA gehen davon aus, dass es sich um internationale Gewässer handelt und Kanada sieht darin aber eine Verletzung ihres Territoriums. Es wird dabei eine „Agree to Disagree-Politik“ angewandt (die Sichtweise des Nachbarlandes wird nicht anerkannt jedoch toleriert).

<sup>82</sup> Zum Walfang allgemein vgl.: Winterhoff, Edmund; Walfang in der Antarktis, Oldenburg 1974; und zu den bejagten Walarten vgl.: Peters, Nicolaus; Der neue deutsche Walfang. Ein praktisches Handbuch seiner geschichtlichen, rechtlichen, naturwissenschaftlichen und technischen Grundlagen, Hamburg 1938; zum Walfang in der Antarktis unter Eduard Dallmann: vgl.: Barr, William; Krause, Reinhard; Pawlik, Peter Michael; Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: the polar voyages of Captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830-96; In: Polar Record 40/212, Cambridge (2004) S.1-18

<sup>83</sup> Die Fangschiffe verarbeiteten die Tiere sogleich an Bord.

## 2. Historischer Hintergrund

### 2.4.2.1 Walfang in der Antarktis

Der Geschäftsmann Rosenthal schickte 1873 eine Expedition in die Antarktis um Walfang und Robbenschlag zu betreiben. Kapitän Dallmann befuhr die Gewässer um die antarktische Halbinsel (1873-1874). Er hatte schon langjährige Erfahrung als Walfänger. Seine Erfahrungen sammelte er bei den Amerikanern, die zu diesem Zeitpunkt die beste Ausrüstung und Strategie für den Walfang entwickelt hatten. Es wurde nur ein Wal gefangen aber mehrere hundert Pelzrobben, Seehunde und Pinguine<sup>84</sup>. Die Felle und der Speck der Tiere wurden an Bord gesalzen, eingelegt und brachten genug Ertrag um das Unternehmen mit Gewinn enden zu lassen. Der Walfang wurde jedoch von deutscher Seite in der Antarktis vorerst nur noch in Kooperation mit Norwegen betrieben.<sup>85</sup>

Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Pläne für den Walfang in Deutschland wieder ernsthaft aufgenommen. Deutschland hatte bereits in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts ein Problem mit der Fettbedarfsdeckung. Die Herstellung von Margarine erforderte die Einfuhr von Fettrohstoffen, die Dänemark, Holland und Russland lieferten. Die deutschen Bauern stellten auf Getreideanbau und Schweinezucht um, weil dies lukrativer wurde.<sup>86</sup> Es gab Versuche von einigen Gesellschaften den Walfang intensiv zu betreiben, aber die Erfolge blieben aus. Nach Klaus Barthelmess gab es drei Phasen des Deutschen Walfangs:

*„I. Die explorative Phase 1872-1894*

*II. Die experimentelle Phase 1892-1902/8*

*III. Die expansive-spekulative Phase 1898/1902 - 1912/14<sup>87</sup>*

In der ersten Phase (explorative Phase) wurde eine aktive deutsche arktische Polarforschung propagiert, um auch neue Walfanggründe auszuforschen. Neben einigen Persönlichkeiten machte sich Petermann stark für diese Idee.<sup>88</sup> Neben den wissenschaftlichen Aufgaben wird erwähnt:

*„Eben so wahrscheinlich ist es nach Petermann, dass die Erforschung des arktischen Meeres bei Gelegenheit der Expedition auch die wichtigsten materiellen Folgen für die Schifffahrt und Handel haben wird. Dem Walfischfange, einem der vorzüglichsten Zweige aller kaufmännischen Schifffahrt, würden hierdurch neue Bahnen eröffnet.“<sup>89</sup>*

---

<sup>84</sup> Die gefangenen Pinguine waren als Nahrung bedeutend. Vor allem das rohe Fleisch und das Pinguinblut wurden den Skorbutkranken an Bord verabreicht. vgl. Krause/Rack, Schiffstagebuch, 2006, S.XXII-XXV

Die Anzahl der erlegten und verarbeiteten Tiere lässt sich nicht genau ermitteln, da im Logbuch immer nur die erlegten Tiere erwähnt werden und gelegentlich Zahlen, die mit dem Einsalzen und Verstauen der Felle oder dem Speckschneiden genannt werden. Daraus hat die Verfasserin die mögliche Anzahl der erlegten Tiere ermittelt (etwa: 297 erlegte Pelzrobben, 177 gesalzene Felle, 227 Seehunde).

<sup>85</sup> vgl.: Barthelmess, Klaus; Die Deutschen Interessen am modernen Walfang vor 1914, Köln 1989 (Diplomarbeit)

<sup>86</sup> zit. nach: Scholl, Lars-Ulrich, Whale Oil and Fat Supply: The Issue of German Whaling in the Twentieth Century; In: International Journal of Maritime History, Vol III, No.2, (1991) S.40-47

<sup>87</sup> zit. nach: Scholl, Kooperation, 1991, S.165

<sup>88</sup> Aufschlussreich sind diesbezüglich mehrere Artikel, die in den Geographischen Mitteilungen veröffentlicht wurden wie etwa: Die Nordpol-Frage und das Preussische Abgeordneten-Haus, PGM 1866, Heft II, S.77-80; Die Deutsche Nordfahrt, Aufruf an die Deutsche Nation, PGM 1866, Heft II, S.114-162

<sup>89</sup> PGM, 1866, Heft II, S.79

## 2. Historischer Hintergrund

Es fanden in der Folge die beiden Expeditionen unter Koldewey statt, die großartige wissenschaftliche Erfolge erzielten, obwohl der Walfang nicht der Hauptzweck für diese Unternehmungen (vgl.: Kapitel 2.3) war.

In der zweiten Phase (experimentelle Phase) kam es zu Gründungen von verschiedenen Gesellschaften, die sich dem Walfang widmeten. In den Jahren 1903-1904 fand das Deutsche Kaiserreich den Walfang für förderungswürdig und setzte Ausrüstungsprämien aus. Es erfolgten Sondergenehmigungen für die Mannschaftsfrage, da es kaum deutsche Walfänger gab und die Mannschaften aus Norwegen und Island herangezogen werden mussten. 1909 wurde die Liquidation der „Germania-Walfang- und Fischindustrie-AG“ vollzogen, da die Gesellschaft nur hohe Verluste erzielte.

In der dritten Phase (expansive-spekulative Phase) *„wurden die britischen Territorien in der Antarktis und die deutschen Kolonien Kiautschou und Deutsch-Südwestafrika zu Zielgebieten deutscher Walfangpläne.“*<sup>90</sup> Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Walfang von privaten Gesellschaftern wieder aufgenommen. Eine Interessensgruppe in Südwestafrika gründete die *„Deutsche Nationalbank KGaA in Bremen“*, die *„Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwest-Afrika“* und die *„Norsk Aktieselskap Sturmvogel“* und im April 1912 die *„Deutsche Walfanggesellschaft; Sturmvogel' mgH“*.<sup>91</sup> Die Erträge waren viel versprechend, aber wenige Wochen nach Kriegsausbruch besetzten die Briten die Lüderitzbucht, und der Gesellschaft wurde damit die Operationsbasis genommen. In der Folge setzte Großbritannien ein Exportverbot von tierischen und pflanzlichen Fetten und Ölen durch. Diese Vorgehensweise wurde als Waffe gegen Deutschland gesehen, denn diese Öle und Fette wurden für die Glycerinherstellung benötigt, um damit Munition herzustellen. Auf die norwegischen und holländischen Lieferanten erhöhte Großbritannien den Druck durch Entzug der Walfanglizenzen und erzwang in den Margarineherstellungsbetrieben die Produktion auf britischen Kurs. Die britische Blockade gegen Deutschland zeigte seine Wirkung indem die Versorgungslage wirklich kritische Ausmaße annahm.

In den Nachkriegsjahren wurde mit der Erfahrung der britischen Blockade Propaganda betrieben und auf die Erfordernisse der eigenen Fettversorgung aufmerksam gemacht. Die Zusammenarbeit mit den Norwegern war dringend erforderlich, doch durch die kaum vorhandenen Devisen war die deutsche Regierung unter Druck geraten und die Importe konnten nicht bezahlt werden. Im Jahr 1934 trat Hjalmar Schachts (1877-1970) neuer Plan in Kraft: *„Außenhandel ohne Devisen“*<sup>92</sup>. Alle am Außenhandel beteiligten Staaten, bis auf die Vereinigten Staaten und Großbritannien, stimmten zu eine Clearingstelle in ihrem Land einzurichten, über welche der Waren- und Devisenverkehr geregelt wurde. *„Nun bezahlte [...] der norwegische Importeur deutscher Waren nicht seinen deutschen Lieferanten, sondern durch Vermittlung der Clearingstelle an einen Norweger, der nach Deutschland exportiert hatte.“*<sup>93</sup> Auch Tauschgeschäfte wurden abgewickelt. So wurden Schiffe in deutschen Werften gebaut, welche die Norweger mit Tranlieferungen bezahlten. Die Wirtschaft konnte sich durch diese Vorgehensweise einigermaßen stabilisieren.

---

<sup>90</sup> Scholl, Kooperation, 1991, S.168

<sup>91</sup> ebd. S.168

<sup>92</sup> Winterhoff, Walfang, 1974, S.71

<sup>93</sup> ebd. S.71

## 2. Historischer Hintergrund

Um die Versorgungslage im Hinblick auf einen erneuten Krieg zu sichern, wurde 1936 der Vierjahresplan ins Leben gerufen. Die Fettlücke sollte geschlossen werden, denn trotz aller staatlicher Maßnahmen lagen die Importe von Fetten und Ölen immer noch bei 40%.<sup>94</sup> Walter Rau, ein Unternehmer, stellte privat eine Walfangflotte zusammen und begann ab 1936 erfolgreich mit dem Walfang in der Antarktis. 1938 wurde ein Plan entwickelt, eine deutsche Expedition in die Antarktis zu senden, um für das Deutsche Reich Walfanggründe zu sichern. Eine treibende Kraft dabei war Helmuth Wohlthat (1893-1952).<sup>95</sup> In kürzester Zeit wurde die Expedition ausgerüstet und erreichte am 19. Januar 1939 das Schelfeis bei 69°S. „Aber sie erreichte das Untersuchungsgebiet zu spät, das schon am 14.1.1939 das Gebiet zwischen Coats-Land im Westen und 45° Ost einschließlich des deutschen Arbeitsgebietes durch königliches Dekret unter die Souveränität Norwegens gestellt worden war.“<sup>96</sup> Trotzdem wurde mit dem vorgesehenen wissenschaftlichen Programm begonnen. Beim ersten Fotoflug wurden auch die Abwürfe der Metallfähnchen auf das Eis durchgeführt,<sup>97</sup> um später die deutschen Besitzansprüche geltend machen zu können. (vgl.: Kapitel 2.2) Auf der Rückreise wurde eine biologische und ozeanographische Messreihe entlang des Nullmeridians (69°S bis 39°S) durchgeführt. Die Nahrungsgrundlage für Wale, wie Plankton und Krillbestände, wurde damit eingehend untersucht. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhinderte nicht nur weitere deutsche Expeditionen in die Antarktis sondern beendete auch die deutsche Teilnahme am Walfang.

### 2.5 Technische Interessen

Wissenschaftliche Erkenntnisse und technische Entwicklung gingen im 19. Jahrhundert und Anfang des 20. Jahrhunderts Hand in Hand. Die Dampfkraft wurde nicht nur in den Fabriken zu einer Erneuerung der Arbeitstechnik sondern auch im Verkehrswesen. Die Eisenbahnen waren für den Güterverkehr unerlässlich geworden und auch im Schiffsverkehr kam es zu rasanten Veränderungen. Durch die Dampfschiffe wurde man unabhängig von Windverhältnissen und konnte Wegzeiten von Waren oder im Personenverkehr besser berechnen. Schnellere Schiffe begünstigten den Linienverkehr. Verkehrsnetze wurden in Amerika, Europa und den Kolonialländern ausgebaut. Telegraphie, Funktechnik und Telefon veränderten die Kommunikation.

Die Polarforschung brachte in mancher Hinsicht auch eine Herausforderung auf technischer Ebene. So wurde bei der Drygalski-Expedition ein Fesselballon<sup>98</sup> zur „Umschau über die Gegend“<sup>99</sup> verwendet der mit einem Telefon ausgestattet war um mit dem Bodenpersonal<sup>100</sup> kommunizieren zu können: „Beim Aufstieg erhielt ich viele Signale mit dem Telephon, die mich meist zum Ziehen des Ventils mahnten, weil der Ballon zu gespannt war.“<sup>101</sup> Der Funk war noch nicht ausgereift genug um für die Expedition in Betracht zu kommen. Drygalski

---

<sup>94</sup> Scholl, Kooperation, 1991, S.45

<sup>95</sup> Wohlthat war 1938 Ministerialrat zur besonderen Verwendung im Vierjahresplan.

<sup>96</sup> Lüdecke, Mission, 2003, S.81

<sup>97</sup> Es ist nur auf dem ersten Fotoflug (20.1.1939) zum Abwurf der Metallfähnchen gekommen. vgl.: Lüdecke, Mission, 2003, S.82 u. S.97

<sup>98</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.241

<sup>99</sup> Drygalski, Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition, Fahrten und Forschungen des „Gauß“ 1901-1903, Berlin 1904, S.271

<sup>100</sup> Bei den Ballonaufstiegen half die gesamte Mannschaft mit. Drygalski erkannte durch die Sicht aus 500m, wie sich der Weg des Eises weiter entwickeln würde: „Klar wurde mir oben, daß, wenn unser Scholleneis einst sich löste, nach Westen hin für uns der gegebene Weg war, [...]“ Drygalski, Kontinent, 1904, S.274

<sup>101</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.273



## 2. Historischer Hintergrund

konnte erst in Südafrika durch Morsetelegraphie über die geglückte Rückkehr der Expedition Auskunft geben. Zur Zeit der Filchner-Expedition war die Funktechnik schon weiter entwickelt. Zwar hatte er eine Funkanlage an Bord,<sup>102</sup> der Funkverkehr konnte jedoch nicht aufgenommen werden, da sich der dafür zuständige Offizier das Leben genommen hatte und sonst niemand von den Expeditionsmitgliedern die Anlage bedienen konnte. Besonders tragisch wirkte sich das Fehlen einer Funkanlage bei der Wegener-Expedition aus, die an der West- und Ostküste, sowie auf dem Eisplateau („Eismitte“) Beobachtungsstationen eingerichtet hatte. Auf der West- und Oststation waren Funkanlagen vorhanden, doch nicht in „Eismitte“. Die Hoffnung, die man in die Propellerschlitten setzte, dass alles notwendige Material, das nicht mit den Hundeschlitten nach „Eismitte“ gebracht werden konnte, angeliefert wird, erfüllte sich nicht. Die Kommunikation<sup>103</sup> wurde daher per Brief erledigt. Das führte schlussendlich zu den verhängnisvollen Umständen, die Wegener und seinem Gefährten das Leben kosten sollten (vgl.: Kapitel 5.11).

Hundeschlitten waren das traditionelle Transportmittel auf dem Eis. Drygalski hatte nur Hundeschlitten dabei. Filchner hingegen setzte auch auf Ponys, indes er auf die Erfolge von Shackleton verwies. Die Briten hatten generell Vorbehalte gegenüber dem Einsatz von Hunden.<sup>104</sup> Auch nach dem Vorbild Scotts wollte Filchner Motorschlitten, für die Landfahrten ausprobieren. Doch diese wurden nicht sachgerecht für die Bedingungen in der Antarktis modifiziert und daher in Buenos Aires zurück gelassen.<sup>105</sup> Wegener sollte auf seiner Expedition Propellerschlitten erproben. Sie waren jedoch für das Gelände und die Wetterverhältnisse nur bedingt geeignet. Nur auf ebenem Gelände und bei guten Wetterverhältnissen waren die Propellerschlitten funktionstüchtig. Sie liefen etwa 30 km/h. Von „Eismitte“ bis „Kilometer 200“<sup>106</sup> brauchten sie acht Stunden.

Auch Luftschiffe wurden zur Polarforschung verwendet. Sie waren jedoch nicht so gut für wissenschaftliche Arbeiten geeignet, da sie zu schwer lenkbar waren und durch die Last des am Ballon gebildeten Eises hinabgedrückt wurden, wie die Katastrophe der ITALIA zeigte.<sup>107</sup> Heute ist die Technik der Luftschiffe ausgereifter und wird neuerdings wieder zur Eisroutenüberwachung<sup>108</sup> eingesetzt.

Flugzeuge kamen auch ins Gespräch. Schröder-Stranz wollte 1912/13 schon mit Flugzeugen arbeiten und vor dem Ersten Weltkrieg organisierte Amundsen (1914) eine Arktisexpedition die mit Flugzeugen operieren sollte. Filchner wurde von Amundsen engagiert. *„Ich sollte die Vermessung der zum Ziel gesetzten Polargebiete vom Flugzeug, also von der Luft aus,*

---

<sup>102</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.242

<sup>103</sup> vgl.: ebd. S.243

<sup>104</sup> Über die Frage, ob auf einer Polarexpedition Hunde zum Einsatz kommen sollten, wurde auf dem 6. Internationalen Geographenkongress, 1895, heftig diskutiert. „*Sir Clement Markham hatte in seinem Vortrag in echt englischer ‚Humanität‘ die Verwendung von Hunden als grausam verurteilt.*“ Globus, 1910, S.325

<sup>105</sup> Der „gewonnene“ Stauraum wurde mit Kohle befüllt, was sich im Nachhinein als zweckdienlicher herausstellte, da mehr Kohle als geplant für das Freikommen aus dem Eis gebraucht wurde.

<sup>106</sup> Die Distanz betrug 200 km. Das war die Hälfte des Weges zwischen „Eismitte“ und der Weststation. Loewe berichtete sehr ausführlich in seinem Tagebuch darüber, Loewe TB 2, 9. Mai 1931

<sup>107</sup> Unter General Umberto Nobile fand 1928 eine italienische Luftschiffexpedition statt, die ein verheerendes Ende nahm. Durch die Last des Eises am Ballon wurde das Luftschiff hinabgedrückt, die Gondel wurde abgerissen und der Ballon flog mit einigen Besatzungsmitgliedern davon. Ein Teil der in der Gondel befindlichen Besatzung konnte gerettet werden. Bekanntlich ist Roald Amundsen bei einer Hilfsaktion zur Rettung der ITALIA-Besatzung mit dem Flugzeug verschollen.

<sup>108</sup> vgl.: <http://www.jeanlouisetienne.com/poleairship/etalonnage.htm> (zuletzt gesehen: 12. Februar 2007)

## 2. Historischer Hintergrund

*leiten*.<sup>109</sup> Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges vereitelte die Expeditionspläne. Vor allem in den 1920iger und 1930iger Jahren sollte seine Verwendbarkeit als eigenständiges Forschungsmittel für geographische Untersuchungen in Polargebieten nachgewiesen werden<sup>110</sup> um topographische und meteorologische Untersuchungen durchzuführen. Noch bei der Wegener-Expedition wurde von der NDW gegen den Einsatz von Flugzeugen dahingehend argumentiert: „Von Flugzeugen wird dagegen nach eingehender, wiederholter Erwägung wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit abgesehen.“<sup>111</sup> Ursprünglich war Alfred Wegener anderer Meinung: „Flugzeuge würden sowohl in wissenschaftlicher wie in technischer Hinsicht große Vorteile bieten.“<sup>112</sup> Hier muss erwähnt werden, dass Wegeners ursprüngliches Argument mehr der Wahrheit entsprach, denn zur gleichen Zeit war Admiral Richard Byrd (1888-1957) mit Flugzeugen erfolgreich in der Antarktis unterwegs. Kurt Wegener vertrat noch vehementer die Ansicht, dass Flugzeuge gut zur Arbeit in der Arktis einsetzbar wären. Den Beweis erbrachte der Bergfilmer Arnold Fanck (1889-1974). Er brach 1932 nach Grönland auf, um einen Abenteuerfilm zu drehen - „SOS Eisberg“<sup>113</sup> - und gleichzeitig wurde durch Loewe und Sorge ein wissenschaftliches Programm durchgeführt. Im Küstenbereich wurden Filmaufnahmen mit Flugzeugen gemacht, die Ernst Udet (1896-1941) flog, und diese Aufnahmen wurden auch von den Wissenschaftlern verwendet. Zwischen Juni und Oktober 1932 wurden mehrere erfolgreiche Starts und Landungen durchgeführt. Bei der Deutschen Nordpolar-Expedition-Dr. Hermann<sup>114</sup> (1938) fanden wissenschaftliche Flüge ins Nordpolarmeer statt. Ein „Fieseler Storch“ wurde dafür eingesetzt um aerologische und ozeanographische Untersuchungen durchzuführen. Die Deutsche Lufthansa hatte mit Wasserflugzeugen und Flugsicherungsschiffen im Atlantik beim Postverkehr von Nord- und Südamerika genügend Erfahrung gesammelt um 1938/39 die Dritte Deutsche Antarktis-Expedition damit zu unterstützen. Die Expedition operierte vom Katapultschiff SCHWABENLAND aus. Damit konnten die ersten deutschen Forschungsflüge mit den beiden Flugboten des Typs Dornier-10-t-Wal BOREAS und PASSAT in die Antarktis durchgeführt werden.<sup>115</sup>

Die Fotografie und die Filmtechnik waren während der frühen Expeditionen noch eine wahre Herausforderung. Bei den britischen Expeditionen wurden eigene Fotografen verpflichtet. Bekannt sind die Aufnahmen von Herbert G. Pointing (1870-1935) auf der Scott-Expedition (1910-1912) und Frank Hurley<sup>116</sup> (1885-1962) auf der Mawson-Expedition (1911-1913) und der Shackleton-Expedition (1914-1917). Hurley drehte auch Filme auf beiden Expeditionen. Von der japanischen Expedition (1910-1912) unter Nobu Shirase (1861-1946) entstand ein fünfundvierzigminütiger Film, der im Canterbury-Museum in Christchurch (Neuseeland) zu sehen ist. Die deutschen Expeditionen unter Drygalski und Filchner hatten keine eigenen Fotografen oder Expeditionsmaler engagiert. Es wurden Aufnahmen durch Mitglieder der Expeditionen gemacht, die sich in dieser Technik übten: „Nach mir stiegen am gleichen Tag

<sup>109</sup> Filchner, Ein Forscherleben, Wiesbaden, 1956, S.140

<sup>110</sup> vgl. Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.211 und Lüdecke, Lifting the veil – circumstances that caused Alfred Wegener's death on the Greenland icecap, 1930; In: Polar Record, 36 (197), Cambridge (2000) S.139-154, S.139-154

<sup>111</sup> zit. nach: ebd. S 212

<sup>112</sup> ebd. S.212

<sup>113</sup> vgl.: Sorge, Ernst; Mit Flugzeug, Faltboot und Filmkamera in den Eisfjorden Grönlands, Berlin 1933

<sup>114</sup> Dr. Ernst Hermann (1895-1970) führte im Sommer 1938 eine Expedition nach Spitzbergen durch. Er nahm auch an der dritten Deutschen Antarktischen Expedition (1939), auch SCHWABENLAND-Expedition genannt, teil. vgl.: Kapitel 2.2

<sup>115</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.214ff

<sup>116</sup> Wright, Joanna; Murphy, Shane; u.a. (Hrsg.), South with Endurance. Shackleton's Antarctic Expedition 1914-1917. The Photographs of Frank Hurley, Cambridge 2001

## 2. Historischer Hintergrund

*nacheinander noch Ruser und dann Philippi empor, der ausgezeichnete Photographien aus der Höhe erlangte.*<sup>117</sup> Sie waren aber nicht so publikumswirksam wie die oben beschriebenen Aufnahmen. Die Bilder waren jedoch für die Forschung zweckdienlich und werden heute noch gerne zu Vergleichen im Eis herangezogen. Generell waren bei den deutschen Expeditionen nicht eigens engagierte Künstler (Expeditionsmaler)<sup>118</sup> anwesend wie etwa bei den britischen oder amerikanischen Unternehmungen. Einzig Payer machte als Expeditionsmaler von sich reden. Doch Maler wie Edward Adrien Wilson (1872-1912) von den beiden Scott-Expeditionen (1901-1903 und 1910-1912), George Marston von Shackletons Expeditionen (1907-1909 und 1914-1917) oder David Abbey Paige (1901-1978) von der Byrd-Expedition (1933-1935) waren offizielle Expeditionsmaler. Wilson arbeitete gleichzeitig als Biologe. Oft arbeiteten die Fotografen und Maler während der Expeditionen zusammen wie etwa Hurley und Marston. Payer wollte sogar mit einer Expedition die nur aus Künstlern bestehen sollte, in die Arktis zurückkehren, weil er der Meinung war, dass nur Artisten die wahre Schönheit des Gebietes erfassen könnten. Dieses Unternehmen wurde nie in die Tat umgesetzt.

Viele der verschiedensten Techniken und Materialien wurden während der Expeditionen erprobt. Hersteller von Messgeräten, Motoren, Materialien verschiedenster Art waren interessiert, wie ihre Produkte in den extremen Gebieten funktionieren, um sie danach weiterentwickeln zu können.

---

<sup>117</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.275

<sup>118</sup> vgl.: King, H.G.R (Hrsg.), *Diary of the Terra Nova-Expedition to the Antarctic 1910-1912*, London 1972 Krause, Reinhard A., Scholl, Lars U.; *Der Zauber der antarktischen Farben. David Abbey Paige (1901-1978) Expeditionsmaler der Byrd-Antarktisexpedition 1933-1935*, Bremen 2004; Locke, Stephen; George Marston: *Shackleton's Antarctic Artist*, In: *Hampshire Papers* 19, Hampshire 2000, S.1-29 (Sonderdruck); Savours, Ann (Hrsg.); Edward Wilson. *Diary of the Discovery-Expedition to the Antarctic Regions 1901-1904*, London 1975

## 3 Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Im folgenden Kapitel werden vor allem die vier ausgewählten Expeditionen nach verschiedenen Gesichtspunkten eingehend beschrieben. Die Beschreibung der Schiffe, Zielsetzungen, Verlauf und Ergebnisse der vier Expeditionen werden allerdings zur besseren Orientierung nur kurz umrissen, da sie in anderen Arbeiten schon sehr ausführlich behandelt wurden.<sup>1</sup> Jeder Expedition wird ein Kapitel über die Finanzierung vorangestellt, um so die unterschiedlichen Handlungsspielräume aufzuzeigen. In Kapitel 3.5 wird zur Ergänzung die Finanzierung mit weiteren Expeditionen aus dem gleichen Zeitraum verglichen. Die Frage der Gehälter von Kapitänen, Matrosen und Wissenschaftlern wird hier nicht behandelt (vgl.: Kapitel 4.1.2). Weiters werden die Vorbereitungen und der Ablauf der einzelnen Expeditionen nur knapp dargestellt, da auch darüber schon ausführlicher publiziert wurde. Sie sind jedoch hilfreich um die sozialhistorischen Aspekte, wie finanzielle Absicherung, Kleidung, Hygiene, Medizin, Alltag, etc. besser einordnen zu können. Der Auswahl der Teilnehmer ist ein eigenes Kapitel (vgl.: Kapitel 4.2) gewidmet und wird daher in diesem Abschnitt nicht näher behandelt. Der Filchner-Expedition wird unter „Zielsetzung und Verlauf“ mehr Raum gewidmet, da mehrere unbearbeitete Quellen ausgeforscht wurden, die in Bezug auf diese Arbeit von besonderem Wert sind.

### 3.1 Weyprecht-Expedition (1872-1874)

#### 3.1.1 Finanzierung

Über die Finanzierung dieser Expedition liegt ein sehr genauer Abrechnungsbericht vor.<sup>2</sup> Darin sind sämtliche Spenden detailliert aufgelistet. Sogar die Spenden, die nach der Rückkehr der Expeditionsmitglieder eingingen, sind vermerkt, die sich insgesamt auf 12.334,17 fl<sup>3</sup> (Gulden) belaufen. Die Spendenliste durch „*Subscription*“<sup>4</sup> ist so exakt geführt, dass auch kleinste Beträge<sup>5</sup> festgehalten wurden. Nicht nur Privatpersonen und Personen des öffentlichen Lebens haben das Unternehmen durch Spenden unterstützt, sondern es wurden auch Sammlungen in Ministerien, Instituten, Gesellschaften, Vereinen und sogar in Schulen durchgeführt. Beispielsweise wurden im Gymnasium in Wiener Neustadt 22,00 fl gesammelt, die Lehrerschaft des Salzburger Gymnasiums brachte es auf 12,00 fl. Auch eingegangene Sachspenden<sup>6</sup> werden aufgeführt aber ein Geldwert wird dafür nicht angegeben. Weitere Posten auf der Einnahmenseite stellten „*Eintrittsgelder von der Ausstellung der Ausrüstungsgegenstände*“<sup>7</sup> mit 14.251,60 fl dar, sowie „*Von Herrn Todesco's*

---

<sup>1</sup> vgl.: Krause, Gründungsphase, 1992; Lüdecke, Polarforschung, 1995

<sup>2</sup> Rechnungs-Abschluss des Comités für die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, Wien 1874

<sup>3</sup> fl = Gulden, in der Folge wird nur noch fl angegeben. Die gebrauchte Abkürzung fl bezieht sich auf „floreus aureus“ und leitet sich vom Florentiner Goldgulden ab. Der Gulden war in Österreich zwischen 1857 und 1892 in Silberwährung (1 Gulden = 100 Kreuzer) in Gebrauch. Es gab aber auch Goldgulden. Für die ungarische Reichshälfte wurden ab 1868 Guldenmünzen mit der Bezeichnung Forint geprägt. Ab 1892 wurde in Österreich-Ungarn auf Kronenwährung umgestellt. vgl.: [http://www.oenb.at/de/ueber\\_die\\_oenb/geldmuseum](http://www.oenb.at/de/ueber_die_oenb/geldmuseum); sowie <http://de.wikipedia.org/wiki/Gulden> (zuletzt gesehen: 5. Dezember 2007)

<sup>4</sup> Rechnungs-Abschluss des Comités für die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, Wien 1874, S. 1

<sup>5</sup> siehe Tabelle: Magd[alena] Nowak, Köchin

<sup>6</sup> In der Spendenliste sind folgende Sachspenden festgehalten: Graf Zichy: 30 Flaschen Tokayer; Robert Schlumberger: 100 Flaschen Vöslauer Wein; Firma Wasserburger: diverse Werkzeuge; Firma Kluge: Schokolade; Exzellenz Baron Wenkheim; Branntwein; vgl.: Rechnungs-Abschluss, 1874, S.1 und 9

<sup>7</sup> ebd. S.10

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*Söhne im Conto-Corrent creditierte 6percentige Zinsen: 1956.33 fl“.<sup>8</sup> Das ergab eine Gesamtsumme von 222.616,70 fl. Im Anhang ist auch noch folgendes vermerkt: „(Außerdem 2000 fl. in Silber für die Mannschaft, für welche RTHL.<sup>9</sup> 1300 Deutsche Bundes-Anleihen gekauft wurden.) Dieser Betrag ist an den Fond für das Ehrengeschenk der Nordpolfahrer abgeliefert worden.“<sup>10</sup>*

Der Mann, der die größte finanzielle Stütze darstellte, war Hans Graf Wilczek. Er stellte insgesamt eine Summe von 51.551,96 fl zur Verfügung. Das entsprach mehr als 23% der Kosten des Unternehmens. Dazu finanzierte Wilczek noch eine eigene Expedition zum Anlegen eines Lebensmitteldepots auf Nowaja-Semlja für die Weyprecht-Expedition. Am Ende der Abrechnungsliste (vgl. Tabelle 3-2) wurde noch folgende Ergänzung hinzugefügt, die die finanzielle Unterstützung Wilczeks hervorheben sollte:

*„In der vorstehenden Rechnung sind nicht inbegriffen die Kosten der Expedition des Isbjörn, wiewol dieselbe mit der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition in nächster Verbindung steht, da der Isbjörn die Aufgabe hatte, für jene Expedition ein Lebensmittel-Depot auf Novaja-Semlja zu hinterlegen.*

*Die Expedition des Isbjörn wurde ausschließlich von Se. Excellenz dem Herrn Grafen Hans Wilczek bestritten, und belaufen sich die Kosten derselben auf fl.20451.96.*

*Ebenso hat Herr Graf Wilczek ohne irgend eine specielle Verpflichtung dazu dem russischen Capitän Woronin, der die Nordpolfahrer von Novaja-Semlja nach Vardoe überführte, ein Honarar von 1000 fl. öst[erreichischer]. W[ährung]. übermittelt.“<sup>11</sup>*

Tabelle 3-1 gibt einen Überblick über die unterschiedliche Höhe der Beträge sowie der Spender (von Institutionen bis Privatpersonen) und verdeutlicht, dass die Expedition privat finanziert wurde und keine staatliche Unterstützung erfahren hat. Es handelt sich dabei um eine Auswahl aus der insgesamt zehneitigen Spenderliste. Die Beträge sind nach ihrer Höhe absteigend angeführt.

**Tabelle 3-1: Liste ausgewählter Spenden für die Weyprecht-Expedition<sup>12</sup>**

Spender	Summe in Gulden (fl) angegeben	Anmerkungen
Hans Graf Wilczek	30.000,--	zusätzlich 100 Rubel (146,75fl) durch Schiffsverkauf
Altgraf Franz Salm	20.000,--	
Triester Comitee	9.524,73	
k.k. Armee	7.638,63	
Grazer Comitee	5.458,76	Comitees in verschiedenen Städten sammelten zwischen 72-4.200 fl.
Baron Hermann Todesca	5.000,--	nach der Rückkehr gespendet
Seine Majestät der Kaiser	4.380,--	private Spende
Ludwig Ladenburg	4000,--	dazu 1000 fl in Silber, anzulegen für die Matrosen

<sup>8</sup> ebd. S.10

<sup>9</sup> RTHL bedeutet Reichstaler

<sup>10</sup> Rechnungs-Abschluss, 1874, S.10

<sup>11</sup> ebd. S.16

<sup>12</sup> ebd. S.1-10

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Spender	Summe in Gulden (fl) angegeben	Anmerkungen
Gemeinde Wien	3.285,--	
Graf Edmund Zichy	3000,--	dazu 2000 fl nach der Rückkehr gespendet, anzulegen für die Matrosen
Ministerium für Cultus und Unterricht und Ministerium für Äußeres	je 3.000,--	Ministerium für Handel gab 2.000 fl
Sammlung des Comitees in Frankfurt	3000,--	
k.k. Akademie der Wissenschaften	2.000,--	
Handelskammer in Salzburg	1.250,--	Handelskammern anderer Städte spendeten durchschnittlich zwischen 400-1.300 fl - außer die Prager Handelskammer, sie gab die höchste Spende von 3.880fl.
Fürst Nicolaus Esterhazy <i>(stellvertretend für die Aristokratie)</i>	1.000,--	Viele Adelige und Menschen des öffentlichen Lebens gaben Spenden zwischen 50 - 3.000 fl.
k.k. Militär-geographisches Institut	1.132,08	
k.k. Militär-wissenschaftlicher Verein	1010,90	
„Wiener Zeitung“	907,--	
Anglo-Hungarian-Bank	200,--	Die angeführten Banken und Versicherungen sind stellvertretend angeführt, die gespendeten Summen der anderen Gesellschaften sind identisch.
Pester Lloyd	200,--	
Pest-Ofner-Sparcassa	100,--	
Josef Türk <i>(stellvertretend für die vielen privaten Spender)</i>	100,--	Viele Privatleute spendeten durchschnittlich zwischen 10-500 fl.
Triester Seebehörde	24,30	
Magd. Nowak, Köchin	0,60	Dies ist die kleinste Summe die gespendet wurde. Die Kleinbeträge sind ebenfalls einzeln aufgeführt und betragen durchschnittlich zwischen 2-5 fl

In Tabelle 3-2 ist eine Zusammenfassung der Ausgaben<sup>13</sup> und zeigt, dass die Expedition sogar mit einem kleinen finanziellen „Gewinn“ durchgeführt wurde.

**Tabelle 3-2: Zusammengefasste Abrechnungstabelle der Weyprecht-Expedition<sup>14</sup>**

Gegenstand	Ausgaben in Gulden (fl)	Bemerkungen
Schiffskörper & Boote	59.950,08	Das Schiff kostete 51.639,34fl. Die Boote kosteten 8.310,74 fl.
Maschinen	32.317,53	
Schiffs- und Maschinen-	7.904,44	

<sup>13</sup> siehe originale Rechnungsliste im Anhang, Kapitel 8.4, Dokument 8-4

<sup>14</sup> Ausgabenliste der Österreichisch-Ungarischen Nordpolar-Expedition, aus: Rechnungs-Abschluss, 1874, S.11-16

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Gegenstand	Ausgaben in Gulden (fl)	Bemerkungen
Verbrauchsmaterial-Artikel		
Brenn- und Heizmaterial	3.726,57	
Boots-Ausrüstung	994,95	
Schlitten	871,50	
Proviant	31.634,10	
Schiffs- und Expeditions-Ausrüstung	23.205,80	Darin sind die Bekleidung, Schuhwerk etc. enthalten.
Waffen und Munition	2.007,07	
Wissenschaftliche Instrumente etc.	3.172,32	
Apotheke	2.457,47	
Werkzeug, Geschirr und diverses	5.691,76	darin sind auch Schreibmaterialien, Essbesteck, Koffer etc. enthalten
Löhne der Schiffs-Equipage	31.634,--	„Löhne an die Mannschaft [...] effektiv 23.900 fl Silber, ferner Gagen und Equipierungs-Pauschale durch Capit. Weyprecht und Oberlieutnant Julius Payer verrechnet, [...]“ <sup>15</sup>
Reise- und Transport-Spesen	10,894,--	
Hunde	1.417,--	
Ausstellungs-Spesen	1.807,71	darin sind Drucksorten, für Schilder, Kassier, Haller etc. enthalten
Diverse Spesen	2.912,74	darin sind Zahlungen an Petermann durch Graf Wilczek enthalten sowie Fotografien, Provisionen, Drucke etc.

Einnahmen: 222.616,70

Ausgaben: 222.599,19

Überschuss: 17,51

Die Kosten der Expedition waren nach diesen Berechnungen vollkommen abgedeckt.

#### 3.1.2 Das Schiff Admiral Tegetthoff

Die ADMIRAL TEGETTHOFF war eine Schonerbark mit Dampfantrieb und wurde speziell für die Expedition geplant und gebaut. Vorerst war die kostenfreie Überlassung und später die Charterung der GERMANIA im Gespräch. Weyprecht dankte in einem Schreiben an Georg Albrecht<sup>16</sup> (1834-1898) für die Bereitstellung der GERMANIA, doch mit den in Aussicht stehenden Mitteln, die aus Österreich zu erwarten seien, wurde der Neubau eines Expeditionsschiffes beschlossen.<sup>17</sup> Im Februar 1872 begannen die Arbeiten in der Tecklenborg-Werft in Bremerhaven. Die Werft wurde ausgewählt, weil sie für ihre kraftvollen und schnellen Schiffe bekannt war. Vom Bau des Schiffes wurde sogar in einigen Norddeutschen Zeitungen berichtet.<sup>18</sup> Am 12. April 1872 fand der Stapellauf statt an dem

<sup>15</sup> ebd. S.14

<sup>16</sup> Georg Albrecht war Kaufmann in Bremen und ein Förderer der ansässigen Geographischen Gesellschaft, in der er auch bis zu seinem Tod das Amt des Vorsitzenden und Rechnungsführers bekleidete. Er war ebenso Rechnungsführer des Bremer Comités für die deutsche Nordpolfahrt und des Polarvereines.

<sup>17</sup> vgl.: Krause, Gründungsphase, 1992, S.242f

<sup>18</sup> vgl.: ebd. S.242ff

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

auch Weyprecht teilnahm.<sup>19</sup> Die Dimensionen des Schiffes waren größer ausgefallen als ursprünglich geplant und daher kostete alleine der Neubau 31.500 Reichstaler.<sup>20</sup>

Die Maschine, die in Triest von der Firma „Stabilimento tecnico triestino“ angefertigt wurde, und die Sonderausrüstung sind im angeführten Preis nicht enthalten.<sup>21</sup> Die Dampfmaschine sollte keine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen, denn im Vordergrund der Überlegungen stand die Manövrierfähigkeit im Packeis, zwischen den Eisbergen und bei schmalen Passagen und daher war eine hohe Drehzahl der Schiffsschraube nicht maßgeblich.<sup>22</sup> Bei 138 Umdrehungen konnte jedoch eine Höchstgeschwindigkeit von 5,5 Knoten erreicht werden. Der Kohleverbrauch soll auch sehr niedrig gewesen sein: „Bei 4-4,5 Seemeilen Fahrt wurden nur 120-130 Pfund Kohle pro Stunde verbrannt.“<sup>23</sup>

Für den Rumpf wurde nur Holz verwendet, weil es bei Eispressungen elastischer war als die damals häufig angewandte Bauweise der Stahl- oder Eisenkonstruktion mit Holzbeplankung.<sup>24</sup> Außerdem wurde die leichtere Reparatur von Holz bei möglicher Beschädigung berücksichtigt. Der Bug allerdings wurde trotzdem mit Eisen verstärkt. Der Konstrukteur des Schiffes war Georg Wilhelm Clausen (1845-1919). Er bedachte alle Möglichkeiten, die die ADMIRAL TEGETHOFF für ihre Aufgabe im Eis benötigte, wie etwa eine Materialverstärkung für den Bug um 50%. Das Schiff war so vortrefflich konzipiert, dass Weyprecht von der Segeleigenschaft des Schiffes nahezu schwärmte.<sup>25</sup> Die ADMIRAL TEGETHOFF war wie ein Schnellsegler mit schlankem Rumpf gebaut worden, wobei jedoch nicht bedacht wurde, dass ein runder Rumpf das Schiff bei Eispressungen anhebt und ein zu schlankes Schiff eher zerdrückt wird.<sup>26</sup>

Ein weiteres durchdachtes Detail war die Schiffsschraube. Zum Schutz gegen das Eis wurde auf jeder Seite der Schraube ein Eisenbügel angebracht. Durch einen Hebemechanismus konnte die Schiffsschraube in das Rumpfinnere gezogen werden.

Trotz all der technischen Ausstattung des Schiffes, konnte es dem Eis nicht standhalten. Es musste aufgegeben werden und wurde in seiner Eisumklammerung zerstört.

#### 3.1.3 Zielsetzung und Verlauf der Expedition

In Petermanns Geographischen Mitteilungen wird die Aufgabe der Expedition wie folgt dargestellt: „Der Zweck der Expedition [...] ist die Verfolgung des von uns<sup>27</sup> im vergangenen Sommer getroffenen eisfreien Meeres gegen Ost und Nord und die weitere Erforschung des

---

<sup>19</sup> Am 20. Januar 1872 berichtete die „Weserzeitung“ über Konstruktionsdetails des Schiffes; Anfang Februar berichtete die „Provinzial Zeitung“ darüber und am 14. März wurde in der „Weserzeitung“ sogar über die künftige Besatzung berichtet. (vgl.: Krause, Gründungsphase, 1992, S.242f)

<sup>20</sup> Die Verkaufssumme ist in Reichstaler angegeben, in der Abrechnungsliste (vgl.: Kapitel 3.1.1), ist die Summe, inklusive den zusätzlichen Booten, in Rthl. 36.333,25 (Reichstaler) angegeben, dies entspricht nach damaligen Umrechnungskurs 59.950,25 fl (Gulden).

<sup>21</sup> Krause, Gründungsphase, 1992, S.255 und die Finanzierung der Expedition (Kapitel 3.1.1)

<sup>22</sup> Für sämtliche Daten zum Schiff wurde folgendes Werk herangezogen: Achtsnit, Adolf; Meischl, Willibald; Wenzel, Michael (Hrsg); Polarschiff Admiral Tegetthoff. Die österreichisch-ungarische Polarexpedition 1872-1874, Wien 1997, S.43

<sup>23</sup> ebd. S.48

<sup>24</sup> vgl.: ebd. S.44f

<sup>25</sup> vgl.: ebd. S.45

<sup>26</sup> vgl.: ebd. S.46f

<sup>27</sup> Damit ist die Vorexpedition von Weyprecht und Payer (Juni-September 1871) mit der ISBJÖRN ein Jahr zuvor gemeint.



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*arktischen Meeres im Norden von Sibirien.*<sup>28</sup> Ursprünglich bestand folgender Plan: Der erste Winter sollte auf Kap Tscheliuskin verbracht werden, im darauf folgenden Sommer sollte die „*Erforschung des Central-Polarmeeres fortgesetzt*“<sup>29</sup> und „*im dritten Sommer bis zur Bering-Strasse und einem Asiatischen oder Amerikanischen Hafen durchdrungen werden.*“<sup>30</sup> Weyprecht wollte dabei die Massenbilanz des Eises studieren.<sup>31</sup> Er führte in seinem Bericht für die Akademie der Wissenschaften in Wien folgende Überlegung an: Die Eisbewegungen in den Polargebieten unterliegen den Luft- und Wasserströmungen: „*Diese Strömungen sind zur Aufrechterhaltung der Temperaturverhältnisse unseres Erdballs absolut notwendig.*“<sup>32</sup> Der Plan konnte jedoch nicht ausgeführt werden, da die ADMIRAL TEGETTHOFF schon sehr bald im Eis eingeschlossen wurde.

Am 13. Juni 1872 verließ die Expedition Bremerhaven. Tromsø wurde am 3. Juli 1872 erreicht. Die ADMIRAL TEGETTHOFF leckte und musste ausgebessert werden. Es wurde auch noch die Ausrüstung ergänzt. Am 6. Juli 1872 erreichten die letzten Nachrichten und Briefe aus Österreich die Expeditionsteilnehmer. Auch der Ukas<sup>33</sup> der russischen Regierung traf ein, je ein Dokument für Weyprecht und Payer. Dieser Geleitbrief war notwendig, falls ein Rückweg durch Sibirien vorgenommen werden müsste. Dieser Ukas wurde nach dem Rückmarsch tatsächlich notwendig, als die Mannschaft von einem russischen Schiff aufgenommen wurde. Der Norweger Elling Carlsen<sup>34</sup> kam in Tromsø noch als Eislotse und Harpunier an Bord, womit die Mannschaft aus 24 Mann bestand. Nach diesem kurzen Aufenthalt legte die ADMIRAL TEGETTHOFF am 14. Juli 1872, kurz nach Mitternacht, in Tromsø ab. Die Temperatur fiel rasch und das Eis begann wesentlich weiter südlich als ursprünglich angenommen. Das Schiff hatte große Probleme voranzukommen. Die meiste Zeit wurde unter Dampf gefahren. Am 12. August 1872 traf die ISBJÖRN mit der ADMIRAL TEGETTHOFF zusammen. Hans Graf Wilczek brachte den Proviant und die Kohle, die auf den Barents-Inseln in einem Depot angelegt wurden um den Rückzug zu sichern. Immer wieder liefen die beiden Schiffe Gefahr vom Eis eingeschlossen zu werden. Der Abschied der ISBJÖRN erfolgte am 20. August 1872. Noch in den Nachtstunden des selben Tages wurde das Schiff ADMIRAL TEGETTHOFF nördlich von Kap Nassau an der Westseite von Nowaja Semlja, vom Eis eingeschlossen.<sup>35</sup> Somit begann die Drifffahrt und Payer vermerkte in seinem Werk:

*„Verzweiflung hätte uns erfüllen müssen, hätten wir an diesem Abend gewußt, daß wir fortan verdammt seien, willenlos den Launen des Eises zu folgen, daß das Schiff niemals wieder seinen Beruf werde erfüllen können, daß alle Erwartungen, [...] schon jetzt eitel und vernichtet waren, damit auch alle unsere stolzen Hoffnungen, - daß wir nicht mehr Entdecker waren, sondern unfreiwillige Passagiere des Eises.“*<sup>36</sup>

---

<sup>28</sup> PGM, 1872, S.146

<sup>29</sup> ebd. S.146

<sup>30</sup> ebd. S.146

<sup>31</sup> vgl.: Krause, Gründungsphase, 1992, S.241

<sup>32</sup> Bericht des k&k Schiffsleutenants Weyprecht an der kaiserlich Akademie der Wissenschaften in Wien, vorgetragen in der Akademie-Sitzung, dem 7. December 1871, In: Die Polar-Expedition von C. Weyprecht & Julius Payer, Wien 1872, S.1

<sup>33</sup> Ein Ukas ist ein Befehl, ein Dekret oder ein Erlass des Zaren. Für Reisende durch Russland, war ein derartiges Dokument unerlässlich.

<sup>34</sup> vgl.: Liste der Expeditionsteilnehmer im Anhang 8.1.1

<sup>35</sup> Erste Ortsbestimmung nach dem 20. August 1872 - Eintrag im Schiffstagebuch ADMIRAL TEGETTHOFF, 22. August 1872: „*Schiffsort nach der Loggerechnung auf: 76°27'7"N und 61°48'8"O[...]*.“

<sup>36</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.24f

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Vierzehn Monate steckte die ADMIRAL TEGETTHOFF im Eis fest. Immer wieder wurde an der Befreiung des Schiffes gearbeitet, jedoch blieben die Bemühungen erfolglos. Zwei Überwinterungen mussten durchgehalten werden. Im ersten Winter brachten schwere Eispressungen das Schiff in eine gefährliche Lage, und es drohte durch die extreme Schiefelage zu kentern. Im Winter von 1873/74 blieb die ADMIRAL TEGETTHOFF von Eispressungen weitgehend verschont und die Driftfahrt war geringer. Am 31. August 1873 wurde Franz-Josephs-Land entdeckt.

*„Um 2<sup>h</sup> pm hob sich der Nebel, welcher von SW bis NW über dem Horizonte gelegen hatte, und es zeigte sich nach und nach ein von WNW bis N reichend[es] ausgedehntes Küstenstück deren nächster Punkt etwa 25 Meilen entfernt lag. Nachdem dieses Land vollständig unbestimmt ist, wurde ihm von uns der Name „Kaiser Franz Josephs Land“ im Beisein der ganzen Schiffsbesatzung beigelegt.*

*J. Payer*

*Weyprecht<sup>37</sup>*

Erst im November, am Beginn der Polarnacht, wurde das Land betreten. Im Frühjahr 1874 unternahm Payer drei Expeditionsfahrten (vgl. Tabelle 3-3) und kartierte erstmalig das Land.

**Tabelle 3-3: Chronologische Darstellung der Schlittenreisen Payers zwischen 10. März-3. Mai 1874.**<sup>38</sup>

Zeitraum der unternommenen Schlittenreisen	Ereignisse und Ergebnisse
Erste Fahrt 10. März –15.März 1874	Die im August 1873 erste Landsichtung, Kap Tegetthoff, wurde bestiegen. Payer benannte die Entdeckungen nach den Förderern und Gönnern der Expedition.
Zweite Fahrt 26.März – 20.April 1874	Kronprinz Rudolfs-Land wurde entdeckt. Matrose Zaninovich fiel samt Schlitten in eine Eisspalte und konnte gerade noch gerettet werden. Payer versuchte soviel Land wie möglich zu vermessen und zu kartieren, wobei er weder sich noch seine Mannschaft schonte. Am 12. April erreichte Payer 81°50'43''N. Er selbst gab 82°5'N an, die richtige Position wurde erst ein Vierteljahrhundert später ermittelt.
Dritte Fahrt 29.April - 3.Mai 1874	Auf dieser Reise wurde ansatzweise der Westen des Archipels erforscht. Payer kartierte die von Gletschern bedeckten südlichen Gebirgszüge, die er Zichy-Land nannte.

Am 16. März 1874 starb der Maschinist Otto Krisch. Er litt an Tuberkulose und Skorbut (vgl.: Kapitel 5.5). Seine letzte Ruhestätte fand er auf der Wilczek-Insel.

Im Februar 1874 fassten die Offiziere den Entschluss, das Schiff im Frühjahr aufzugeben und den Rückmarsch anzutreten, da eine Befreiung aus dem Eis nicht mehr möglich schien. Am 15. Mai 1874 wurde das Schiffstagebuch abgeschlossen und alles für die Abfahrt bereit gemacht. Der Rückmarsch begann am 20. Mai 1874 und dauerte 96 Tage. Über die Umstände dieses Unternehmens geben die beiden Tagebücher Weyprechts und Orels anschauliche Informationen. Das Eis trieb nach Norden während die Mannschaft Richtung Süden unterwegs war, somit also auf der „Stelle trat“:

<sup>37</sup> Schiffstagebuch ADMIRAL TEGETTHOFF, 31. August 1873

<sup>38</sup> Scheffbeck, Günther; Die österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition unter Weyprecht und Payer 1872-1874; In: Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Österreich und die Arktis; Katalog des HGM, Wien 1996, S.45-73 (Katalog)

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*„Wir hatten uns am 18. Juni auf 79°45' an der Kante des festen Landeises in die Boote eingeschifft; trotz theilweis sehr harter Arbeit befanden wir uns 28 Tage später nur 5 Seemeilen südlich vom Einschiffungspunkte, obwohl wir mittlerweile einen Weg von mindestens 25 Meilen gemacht hatten.“<sup>39</sup>*

Die Männer waren erfreut, als sie endlich in die Boote steigen konnten. Der Marsch über das schmelzende Eis war kräfteaubend und zermürend gewesen. Kritisch wurde die Situation, als das Depot auf den Barents-Inseln vor Nowaja Semlja, das 1872 angelegt worden war, nicht erreicht werden konnte, weil durch den dichten Nebel die Inseln verpasst wurden. Weyprecht hoffte auf die Eismeerfischer, die um diese Zeit in den Gebieten um Nowaja Semlja tätig waren. Die Fangschiffe waren aber bereits abgezogen. Am 24. August 1874 trafen die Expeditionsmitglieder in der Dunen-Bucht auf zwei russische Schoner. Weyprecht gelang es, die NIKOLAJ, eines der beiden Schiffe, zu chartern, wobei der Ukas zum Einsatz kam. Weyprecht vermerkte in seinem Rückzugstagebuch:

*„Heuerten den Schoner um 1200 Rubel und drei von unseren Booten für Vardö. Der Kapt. bot uns an, bei ihm an Bord zu bleiben bis zur Beendigung der Fischerei und dann mit ihm längs der Küste bis in das Weiße Meer zu gehen. [...] In solchem Falle würde die Verköstigung, die Verlängerung der Löhnungen, die große Landreise Archangelsk-Wien die Kosten der Heuerung weit übersteigen. Unsere eigenen Lebensmittel können etwa noch 14 Tage dauern. [...] Fast fortwährendes Fasten.“<sup>40</sup>*

Orel vermerkte in seinem Rückzugstagebuch, dass der russische Kapitän ursprünglich 1.800 Rubel verlangte: *„[...] da W[eyprecht] nicht darauf eingehen wollte wurde folgender Kontrakte festgestellt: Wir zahlen 1200 Rubel u. Überschiffung der 3 Boote [...] u. Proviant [...]“<sup>41</sup>*

Zehn Tage später, am 3. September 1874, erreichten sie Vardö. Die Geretteten wurden herzlichst aufgenommen und erhielten die ersten Nachrichten aus der Heimat (vgl.: Kapitel 5.7). Nach dem Aufenthalt in Vardö fuhren sie mit der FINMARKEN nach Tromsø. Hier trennten sie sich von ihrem norwegischen Begleiter Carlsen. Weiter ging es nach Hamburg, wo sie am 22. September 1874 eintrafen. Drei Tage später, am 25. September 1874, erreichten sie den Nordbahnhof in Wien. Schon während der Heimfahrt wurden die Polarfahrer immer wieder gefeiert und bejubelt. Doch in Wien sollten die Feierlichkeiten ihren Höhepunkt erreichen.

## **3.2 Drygalski-Expedition (1901-1903)**

### **3.2.1 Finanzierung**

Die Expedition wurde aus Reichsmitteln (Immediatseingaben)<sup>42</sup> und Spenden finanziert. Zur weiteren Geldbeschaffung wurde ein Aktionskomitee gebildet. Durch einen öffentlichen Aufruf kamen Spenden in der Höhe von 40.000 Mark zusammen. Auch Sachspenden wurden zur Verfügung gestellt.

---

<sup>39</sup> Die Rückreise der Österreichisch-Ungarischen Nordpolar-Expedition mit den Booten, Mai – August 1874, In: PGM 1875, S.86

<sup>40</sup> Weyprecht TB, 25. August 1874, transkribierte Abschrift von Prof. Dr. Josef Neunteufl, S.48 (die Abschrift befindet sich im selben Akt wie das Originaltagebuch; KAW, B.u.C205,19)

<sup>41</sup> Orel TB, 25. August 1874

<sup>42</sup> vgl: zu den Immediatseingaben: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.176-178 Immediatseingaben sind Eingaben, die direkt an die oberste Instanz eingereicht werden indem sie den Instanzenweg umgehen.

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Admiral Tirpitz vom Reichsmarineamt, gab seine Zustimmung zur Finanzierung der Expedition, stellte aber mit folgender Begründung kein Personal zur Verfügung: Da „[...] es als unerläßlicher Faktor für das Gelingen angesehen wird, nur vorzügliche und für das Unternehmen gewissermaßen begeisterte Kräfte zu gewinnen, was von dem Durchschnittspersonal der Marine nicht verlangt werden kann.“<sup>43</sup> Damit wollte er jeder Störung seiner Flottenpläne entgegenwirken. Daher wurde das Personal von der Handelsmarine angeworben.

Die Anschaffung des Schiffes barg den Hauptanteil der Finanzen. Als noch die „Zweischiff-Variante“ diskutiert wurde, erstellte Tirpitz ein Gutachten, in dem er den Plan der Expedition anerkannte. In dem Gutachten hielt er fest, dass zwei Schiffe gewährt werden können, denn das zweite Schiff würde hauptsächlich das Leben, den Erfolg und das Eigentum „im höchsten Maße sichern.“<sup>44</sup> Die Variante mit einem Schiff wurde allerdings schon mit einer Million Mark angegeben. Der Hauptteil der Summe war für das Schiff und seine Ausrüstung vorgesehen und hätte einen Wert dargestellt, der dem Reich nicht verloren gegangen wäre, da nach der Expedition das Schiff veräußert werden oder für ähnliche Zwecke wieder verwendet werden konnte. Falls die Durchführung durch die Marine erfolgen sollte, würde das zu Lasten des Marineetats gehen. Diese Überlegungen wollte Tirpitz jedoch nicht weiter ausführen, da er damit anscheinend seine Flottenpläne gefährdet sah.<sup>45</sup>

Nach verschiedenen Eingaben<sup>46</sup> wurde 1903 die Gesamtsumme für die Expedition mit 1.509.000 Mark angegeben und schlussendlich mit 460.000 Mark des ursprünglich angesetzten Preises überzogen. Daher konnte die Expedition keine dritte Überwinterung mehr durchführen.

Zum Vergleich gestaltete sich die Finanzierung der englischen Expedition unter Robert F. Scott ebenfalls sehr kompliziert. Noch im Jahr 1898 lehnte die englische Regierung eine Beteiligung ab, mit der Begründung, dass aufgrund der unsicheren Weltlage, „[...] die Marine weder Schiffe noch Offiziere und Mannschaften entbehren könne.“<sup>47</sup> Nun bildete sich nach deutschem Vorbild ein Komitee aus der „Londoner Geographische Gesellschaft“ und der „Royal Geographical Society“ und wandte sich mit einem Aufruf an private Spender. Nachdem bekannt wurde, dass das deutsche Kaiserreich die deutsche Expedition finanzieren würde, wandte sich das Komitee erneut an die britische Regierung um Unterstützung. Die Regierung gewährte daraufhin 900.000 Mark<sup>48</sup> unter der Voraussetzung, dass das Komitee ebenfalls die gleiche Summe aufzubringen habe. Die Summe wurde aufgebracht. „Damit war auch die englische Unternehmung gesichert, für die in Übereinstimmung mit den deutschen Absichten der August 1901 als Abgangstermin gewählt wurde.“<sup>49</sup> Damit konnten beide Expeditionen ihren Aufgaben in Kooperation nachkommen.<sup>50</sup>

---

<sup>43</sup> zit. nach: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.152

<sup>44</sup> ebd.

<sup>45</sup> vgl.: Kapitel 2.1

<sup>46</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.155-158

<sup>47</sup> Globus, 1901, Bd.80, S.70

<sup>48</sup> ebd. (die Summen sind in Mark angegeben und nicht in Pfund Sterling)

<sup>49</sup> ebd.

<sup>50</sup> Zur Finanzierung der englischen Expedition siehe auch: Drygalski, Kontinent, 1904, S.22; Drygalski verweist dabei auf die Zusammenarbeit der beiden Expeditionen.

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Nach der Drygalski-Expedition wurde über den Verkauf des GAUSS diskutiert. Es wurde ein Verkaufswert von bis zu 400.000 Mark geschätzt. Das Reichsmarineamt hatte für das Schiff keine weitere Verwendung. Obwohl von wissenschaftlicher Seite eine Weiterverwendung angestrebt wurde, wurde der GAUSS an Kanada für 75.000 \$ (kanadische Dollar) verkauft. Damit war die deutsche Polarforschung von staatlicher Seite vorerst einmal beendet. Das Reichsministerium des Inneren finanzierte jedoch von 1905-1931 die Veröffentlichung der Forschungsergebnisse, die 27 Bänden umfasst.<sup>51</sup>

#### 3.2.2 Schiff GAUSS<sup>52</sup>

Zur Diskussion standen in der Anfangsphase der Verhandlungen zu einer Südpolar-Expedition zwei Expeditionsschiffe. Nachdem man sich auf die Ein-Schiff-Variante geeinigt hatte, wurden die Pläne für ein Expeditionsschiff, die schon 1898 erstellt wurden, im Juli 1899 an sechs verschiedene Werften gesandt.<sup>53</sup> Aus drei eingegangenen Kostenvoranschlägen wurde der Zuschlag an die Howaldtwerke in Dietrichsdorf bei Kiel gegeben.

Der GAUSS war ein Dreimast-Marssegelschoner mit Hilfsmaschine. Bei der Planung orientierten sich die Konstrukteure an der FRAM von Fridtjof Nansen (1861-1939). Das Schiff sollte zwischen den Schollen gut manövrierfähig sein. Für den Fall des Einfrierens war der GAUSS so konstruiert, dass das Schiff empor gedrückt wurde. Um den Kohlenverbrauch zu reduzieren, wurde viel gesegelt, aber im Eis kam die Maschine mit 320 PS zum Einsatz. Drygalski betonte immer wieder, dass viel gesegelt werden müsse, da die mitzunehmende Kohlenmenge natürliche Grenzen hatte und die Schiffschraube im Eis gewissen Gefahren ausgesetzt sei. Für den Schutz der Schraube und des Ruders wurde, wie bei der ADMIRAL TEGETHOFF, ein Schraubenschacht angebracht, in den sie eingezogen werden konnte. Wegen der besseren Reparaturmöglichkeiten und der magnetischen Messungen auf See wurde die Holzbauweise gewählt und der Rumpf der Aufgabe entsprechend verstärkt<sup>54</sup>. Es durften bei den magnetischen Messungen keine Eisgegenstände im Umkreis von 10 m verwendet werden, also auch keine elektrischen Motoren oder Dynamos, daher wurde der umklappbare Schornstein aus Kupfer gefertigt.

Zur technischen Zusatzausrüstung zählten ein dampfbetriebener Trinkwasserdestillierapparat<sup>55</sup>, ein Seewasserverdampfer, ein Windgenerator und eine Dynamomaschine für elektrische Beleuchtung. Zur speziellen wissenschaftlichen Ausrüstung gehörte eine Wetterhütte, die auf der Kommandobrücke untergebracht war. Auf dem Vorderdeck wurde eine dampfbetriebene Fischernetzwinde für die biologischen Arbeiten installiert. Auf der Steuerbordseite wurde eine Lucas-Lotmaschine<sup>56</sup> mit Wasserschöpfzügen eingebaut. Hier wurden auch die Kippthermometer<sup>57</sup> zum Einsatz gebracht.<sup>58</sup> Die mitgeführte Ausrüstung ist

---

<sup>51</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.157f

<sup>52</sup> vgl.: Lüdecke, Cornelia; „Fest in der See, vortrefflich im Sturm, im Eis stark genug...“. Der Gauss – das erste Flaggschiff der deutschen Polarforschung; In: Gauss-Gesellschaft, Mitteilungen Nr.40, Göttingen (2003) S.25-43, und Stehr, Albert; Das Südpolarschiff „Gauß“ und seine technischen Einrichtungen, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Bd.1, Heft 1, Berlin und Leipzig 1921, S.1-96

<sup>53</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.57ff

<sup>54</sup> vgl.: Stehr, Südpolarschiff, 1921, S.4ff

<sup>55</sup> vgl.: ebd. S.44f

<sup>56</sup> vgl.: ebd. S.65f

<sup>57</sup> vgl.: ebd. S.67

<sup>58</sup> vgl.: Lüdecke, See, 2003, S.32f

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

in Tabelle 3-4 aufgeführt. Außerdem wurden noch Kajaks, ein Fesselballon, Hunde, Schweine und mehrere Tonnen wissenschaftliche Geräte mitgenommen. Der Platz auf dem GAUSS war derart eingeschränkt, dass das einzige Badezimmer ebenfalls als Stauraum genutzt wurde (vgl.: Kapitel 5.1).

**Tabelle 3-4: Mitgeführte Ausrüstung des GAUSS<sup>59</sup>**

370 t	Cardiff- und neuseeländische Westportkohle
40 t	Nußanthrazitkohle zum Heizen der Räume
22 t	450 Stahlzylinder mit 150 atm Wasserstoff
1t	Sprengmittel für Eissprengungen [...]
100 t	Proviant (brutto) für 30 Mann auf 1.000 Tage (30.000 Verpflegungstage)
7 t	Proviant (brutto) für Schlittenreisen und Depots (1.500 Verpflegungstage)
10.000 l	Frischwasser in Tankanlagen (Menge für einen Monat)
800 l	Alkohol für wissenschaftliche Zwecke

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des GAUSS war mit 4 - 5 Knoten relativ langsam. Einerseits war das der Bauweise des Schiffes zuzuschreiben, andererseits der Überladung. Aber in schwerer See und in höheren südlichen Breiten hielt sich der GAUSS gut und erfüllte seinen Zweck im Eis hervorragend.<sup>60</sup>

Ab Oktober 1900 waren Kapitän Ruser und ab Januar 1901 Obermaschinist Stehr auf der Werft in Kiel und erstellten die Listen für die Takelage und die Ausrüstung mit Schiffsmaterialien und dem Maschineninventar. Aufgrund ihrer Angaben wurden die jeweiligen Materialien besorgt.<sup>61</sup> Die Arbeiten dauerten bis zur Abreise an, da ständig neue Anforderungen und Wünsche, die nicht nur der Seetüchtigkeit und Polartauglichkeit dienten, hinzukamen. So wurde am 23. Januar 1901 in einem Brief auch noch die Mitnahme eines Klaviers besprochen.

Kapitän Ruser musste zusätzlich an einer Nordfahrt teilnehmen um sich mit den Eisverhältnissen vertraut zu machen. In dieser Zeit war sein Freund Petersen<sup>62</sup> ermächtigt, die Post Rusers zu öffnen um den Bau des Schiffes nicht noch mehr zu verzögern. Vor allem formelle Angelegenheiten konnten so laufend erledigt werden. Petersen stand diesbezüglich während Rusers Abwesenheit in engem Briefkontakt mit Drygalski.

Aus den Briefen Rusers<sup>63</sup> geht mehrmals hervor, dass durch den Mangel an Arbeitskräften der Bau des Schiffes verzögert werden könnte. Noch am 2. Januar 1901 schrieb Ruser an Drygalski, dass 45 Mann am Bau fehlten, aber bald wieder 70-80 Mann zur Verfügung stünden. Außerdem merkte Ruser in einem Brief vom 29. November 1900 an, dass die Werft nicht immer nach den vorhandenen Plänen arbeite.

Auf der Fahrt und während der gesamten Expeditionsdauer wurde noch an der Inneneinrichtung des Schiffes gearbeitet und so gut als möglich den Bedürfnissen angepasst. Drygalski ist in seinem offiziellen Expeditionswerk voll des Lobes über das Schiff,

<sup>59</sup> ebd. S.32

<sup>60</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.79ff

<sup>61</sup> vgl.: ebd. S.57ff

<sup>62</sup> Petersen wurde in den Briefen von Ruser erwähnt, aber es sind keine weiteren Angaben zu seiner Person derzeit bekannt.

<sup>63</sup> Der Briefverkehr befindet sich im NL Drygalski, ifl, Kasten 100/1

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

doch aus den Tagebuchaufzeichnungen mancher Mitglieder können auch Misstöne herausgehört werden. Darauf wird im Kapitel 5.1 eingegangen.

#### 3.2.3 Zielsetzung und Verlauf der Expedition

Auf der XI. Geographischen Konferenz in Bremen (April 1895) wurde nach einem Vortrag von Drygalski zur Südpolarforschung eine Kommission gegründet, um eine deutsche Expedition in die Antarktis voranzutreiben. Die treibende Kraft war Neumeyer. An der Wende zum 20. Jahrhundert war die Antarktis noch immer weitgehend unerforscht und wissenschaftlich ein Feld von Spekulationen. Während des VI. Internationalen Geographenkongresses in London (Juli 1895) wurde eine Resolution beschlossen, welche geographische Untersuchungen in den Antarktisregionen forcieren sollte.

Drygalski legte im Februar 1898 einen Plan für wissenschaftliche Arbeiten einer deutschen Südpolar-Expedition vor. Die wissenschaftlichen Beobachtungen und Untersuchungen waren vielfältig.<sup>64</sup> Die Geographen sollten untersuchen, ob die Antarktis ein zusammenhängender Kontinent oder ein Atoll sei. Die Frage über Aufbau und Natur des südpolaren Gebietes sollten durch Ozeanbodenproben und geologische Untersuchungen beantwortet werden. Weitere Fragen waren ob die Antarktis mit anderen Erdteilen Verbindungen habe, sowie Erdgeschichte und Vulkanismus. Die Meteorologen hatten gemeinsam mit den englischen Wissenschaftlern dreimal täglich Terminbeobachtungen (7.00 Uhr, 14.00 Uhr, 21.00 Uhr)<sup>65</sup> von Luftdruck, Temperatur, Feuchte, Windrichtung und Windgeschwindigkeit, Niederschlag, Sonnenscheindauer, Wolkenbedeckung und Wolkenzug durchzuführen. Die Ozeanographen sollten Tiefenlotungen durchführen und der Frage der Meeresströmungen nachgehen. Es sollten auch erdmagnetische Messungen durchgeführt werden und Schweremessungen durch Pendelbeobachtungen. Die biologischen Aufgaben bestanden in der Untersuchung der Fauna und Flora der Antarktis und der Frage, ob diese dort angesiedelt wurden oder sich selbständig entwickelten. Die Bildung und Struktur des Eises sowie die Bewegung des antarktischen Eises und Untersuchungen des Meereises waren ebenfalls im Forschungsprogramm enthalten. Die neue Disziplin der Bakteriologie fand auch ihr Feld in der Antarktisforschung. Der Zersetzungsprozess in kalten Regionen sollte erforscht werden.<sup>66</sup>

Die internationale Zusammenarbeit zwischen Deutschland und England bezüglich erdmagnetischen und meteorologischen Arbeiten wurden am VII. Internationalen Geographen Kongress in Berlin (1900) beschlossen, nachdem von deutscher Seite aus das Beobachtungsprogramm in groben Zügen vorgestellt wurde<sup>67</sup> (vgl.: Kapitel 3.2.1). Im selben Jahr wurde auch die Beteiligung des Schotten William Speirs Bruce (1867-1921) im „Globus“ an den Forschungsarbeiten in der Antarktis bekannt gegeben.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.57f und Globus, Bd.77, 1900, S.33

<sup>65</sup> vgl.: Lüdecke, Cornelia; Brogiato, Heinz Peter; Universitas Antarctica. 100 Jahre deutsche Südpolarforschung 1901-1903 unter der Leitung von Erich von Drygalski, Leipzig 2001, (Ausstellungskatalog) S.6

<sup>66</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.58

<sup>67</sup> vgl.: Globus, Bd.77, 1900, S.33

<sup>68</sup> vgl.: ebd. 1900, S.34

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Die Drygalski-Expedition hatte zwei Beobachtungsorte: die Kerguelen, wo hauptsächlich meteorologische und magnetische Messungen durchgeführt wurden, und den antarktischen Kontinent bei etwa 90° Ost.<sup>69</sup>

Der GAUSS lief am 11. August 1911 von Kiel aus. Die Reise ging über Kapstadt in Richtung Antarktis. Während der Fahrt wurde mit den verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten begonnen. Vier Mitglieder der Kerguelen-Station (Emil Werth, Josef Enzensperger, Karl Luyken und der Matrose Georg Wienke)<sup>70</sup> reisten samt ihrem Material mit dem Dampfer KARLSRUHE nach Australien. Am 4. Oktober 1901 erreichten sie Sydney. Zehn Tage später ging die Reise mit dem Dampfschiff TANGLIN in Richtung Kerguelen weiter, wo die Mitglieder am 9. November 1901 ankamen. Nach dem Entladen fuhr die TANGLIN am 21. Dezember wieder ab. Am 2. Januar 1902 ging der GAUSS in der Beobachtungsbucht (Kerguelen) vor Anker, wo die Expeditionsmitglieder bis zum 31. Januar 1902 blieben,<sup>71</sup> danach ging es weiter Richtung Süden. Am 22. Februar 1902 wurden sie schon vom Eis eingeschlossen. Da das Eis nicht driftete, konnte an dieser Stelle die Winterstation errichtet werden. Dazu wurden Beobachtungshütten errichtet. Ab 29. März 1902 begannen die ersten Ballonaufstiege. Insgesamt wurden sieben Schlittenreisen<sup>72</sup> unternommen, wobei der „Gaußberg“ entdeckt wurde.

Am 8. Februar 1903 kam der GAUSS vom Eis frei. Drygalski wollte weiter in den Süden vordringen, doch das Schiff saß erneut im Eis fest. Drygalski entschied nach einigen Besprechungen am 8. April 1903 wieder Richtung Norden zu fahren. Sobald die Expedition Südafrika erreichte, telegraphierte er nach Berlin um über die erfolgreiche Überwinterung zu berichten. Da das Budget weit überschritten war, wurde vom Ministerium des Inneren die Rückkehr nach Deutschland angeordnet. In Kapstadt erhielten die Expeditionsmitglieder die Nachricht von Enzenspergers Tod auf den Kerguelen. Er litt an Beri-Beri (vgl.: Kapitel 5.5.). Am 25. November 1903 erreichte der GAUSS Kiel und die Expedition war damit beendet. Kaiser Wilhelm II zeigte sich enttäuscht da die Expedition nicht weiter südlich vorgedrungen war und bezeichnete die Expedition als gescheitert.<sup>73</sup> Wissenschaftlich gesehen war sie jedoch höchst erfolgreich, denn das gesammelte Datenmaterial der verschiedenen Forschungsdisziplinen füllte zwanzig Bände und zwei Atlanten, die von 1905 bis 1931, finanziert vom Ministerium des Inneren, veröffentlicht wurden.<sup>74</sup>

---

<sup>69</sup> Sir Clemens Markham teilte die Antarktis in vier Teile (Victoria-, Ross-, Enderby-, Weddell-Quadrant). Zwischen Victoria- und Ross-Quadrant liegt die Ross-Sea und war das englische Forschungsgebiet. Der Enderby-Quadrant sollte für die deutsche Forschungstätigkeit genutzt werden. Der GAUSS saß jedoch bei 89°38' Ost und 66°2' Süd im Eis fest und war somit im Victoria-Quadrant. vgl.: Lüdecke, Cornelia; Scientificcollaboration in Antarctica (1901-04): a challenge in timers of political rivalry; In: Polar Record 39/208, (2003) S.38-40

<sup>70</sup> Emil Werth und Karl Urbanski erreichten mit dem GAUSS die Kerguelen.

<sup>71</sup> vgl.: Enzensperger, Josef; Meteorologe und Kletterer, (Hrsg. v. Horst Höfler) Alpline Klassiker, Bd.13, München, 1990, S.15f

<sup>72</sup> vgl.: Lüdecke, Universitas, 2001, S.20

<sup>73</sup> Scott erreichte 82°S, der GAUSS wurde bereits bei 66°2'S und 89°38'O vom Eis eingeschlossen (vgl.: ebd. S.18)

<sup>74</sup> vgl. Lüdecke, Cornelia; Exploring the unknown: History of the First German South Polar Expedition 1901-1903; In: Antarctica: Contributions to global earth sciences, Berlin, Heidelberg, New York (2006) S.7-12



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

## 3.3 *Filchner-Expedition (1911-1912)*

### 3.3.1 Finanzierung

Filchners Expedition wurde, im Gegensatz zu Drygalskis Expedition, nicht mit Geldern aus dem Reichsetat unterstützt und war somit eine private und keine staatliche Unternehmung.<sup>75</sup> Der Kaiser zeigte vorerst kein Interesse an einer weiteren Antarktis-Expedition. Auch waren die Finanzpläne des Staates sehr auf die Errichtung der Flotte und der kolonialen Angelegenheiten ausgerichtet sowie auf den Bau des flächendeckenden Eisenbahnnetzes.

Laut den Berichten im „Globus“<sup>76</sup> waren die Kosten für ein Schiff mit 1.200.000 Mark angegeben. Ursprünglich wollte Filchner die Expedition mit zwei Schiffen ausrüsten wobei ein Schiff im Weddell-Meer und ein Schiff im Ross-Meer eingesetzt werden sollte. Er musste diesen Plan aber bald aufgeben, da sich die Kosten dieses Planes auf 2.000.000 Mark<sup>77</sup> beliefen. In Filchners Kostenvoranschlag von 1911 und dem „Aufruf“ zur Expedition sind dagegen 1.400.000 Mark<sup>78</sup> angegeben. Im „Globus“ wird darauf hingewiesen: *„Filchner konnte aber bereits mitteilen, dass ihm schon 360.000 M[ark] zur Verfügung gestellt seien, und wer ihn kennt, kann ihm wohl zutrauen, daß er eher als jeder andere die gebrauchte Summe aufbringen dürfte.“*<sup>79</sup> Allerdings ist die Herkunft dieser Summe in diesem Bericht nicht genannt. Im September 1910 stellte Filchner seinen Plan auf der 82. Versammlung deutscher Naturfreunde und Ärzte vor. Schon Ende Oktober fand eine Versammlung in Berlin unter Graf Hugo von Lerchenfeld-Köfering (1871-1944) statt, die 791.000 Mark zusicherte und weitere 200.000 Mark standen in Aussicht, falls dafür ein Komitee gebildet würde.<sup>80</sup> Das Komitee wurde gebildet und bestand aus 209 Mitgliedern. Es war auch verantwortlich für den Spendenaufruf, wobei das Komitee nur für die Beschaffung des benötigten Geldes fungierte. Alle anderen geschäftlichen Angelegenheiten wurden vom Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ übernommen.

Filchner konnte nicht mit der Unterstützung des Kaisers rechnen. So wandte er sich an den bayerischen König, der eine Lotterie genehmigte. Im „Aufruf“ wird um Spenden gebeten. Mit folgender Einleitung wird geworben: *„Deutschlands Teilnahme an der voranschreitenden Erforschung des Südpolargebietes ist ein nationales und wissenschaftliches Gebot geworden.“*<sup>81</sup> Das Protektorat „Seiner Königlichen Hoheit Prinzregent Luitpold von Bayern“ (1821-1912) wird besonders hervorgehoben. Weiterhin wird betont, dass zur Deckung der Kosten die *„Regierungen der meisten deutschen Bundesstaaten“*<sup>82</sup> die *Veranstaltung einer Geldlotterie genehmigt*<sup>83</sup> haben. Der garantierte Reinertrag lag bei etwa 540.000 Mark. 600.000 Lose zu je 3 Mark<sup>84</sup> wurden aufgelegt. Der Reingewinn des dritten Teiles der Lottereeinnahmen erbrachte die noch ausstehende Summe für die Expedition. Zeichnungen

---

<sup>75</sup> Im Vergleich dazu: Scotts Unternehmung (1910-1913) wurde mit 20.000 £ von der Regierung finanziert. Das war die Hälfte der Gesamtsumme. Globus, 1910, Bd.97, S.51

<sup>76</sup> Globus, 1910, Bd.97, S.178

<sup>77</sup> ebd. S.178

<sup>78</sup> vgl.: Kapitel 4.1.1 Durchschnittliche Einkommen und finanzielle Absicherung zwischen 1870-1930

<sup>79</sup> Globus, 1910, Bd.97, S.178

<sup>80</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S. 135f

<sup>81</sup> Aufruf Filchner, Januar 1911

<sup>82</sup> In der Zwischenzeit genehmigte auch der Innenminister Friedrich von Moltke (1852-1927) eine Lotterie zugunsten der Expedition. vgl. dazu: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.158-160

<sup>83</sup> Aufruf Filchner, Januar 1911

<sup>84</sup> vgl.: Globus, 1910, Bd. 98, S.340

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

von Gönnern lagen ebenfalls vor, die Höhe dieser Summe ist nicht genannt. Eine Subvention der Geographischen Gesellschaft in Hamburg mit 7.832 Mark konnte noch ermittelt werden.<sup>85</sup> Das „deutsche Volk“ wird an seine nationale Opferwilligkeit erinnert: „*Das deutsche Volk hat nie gezögert, wenn es galt, einem bedeutsamen nationalen Werke seine Mitwirkung zu leihen.*“<sup>86</sup> Dieser Appell kann auch in der Hinsicht verstanden werden, dass die antienglische Stimmung im Volk sich weiter verstärkte, einerseits wegen der Propaganda Tirpitz' und andererseits wegen der fehlgeschlagenen Marokko-Politik des Deutschen Reiches. Die geplante Scott-Expedition war durch die Medien verbreitet worden und so kann für die geplante Expedition Filchners das „nationale“ Bewusstsein sicherlich als Motor für die Spendenfreudigkeit in der Bevölkerung gesehen werden. Wie im „Globus“ prophezeit, gelang es Filchner wirklich in kurzer Zeit die erforderliche Summe aufzubringen.

Viele der erbrachten Spenden waren materieller Natur.<sup>87</sup> Die wissenschaftlichen Geräte wurden teilweise von den Forschungsanstalten und Firmen geliefert. Es wurde beispielsweise Sprengmaterial (500 kg Trinitoluol, 2 Atlas-Zündmaschinen, Leitungsdrähte, Sprengkabel, Sprengkapseln, etc.) von der Dynamit-Aktiengesellschaft in Hamburg gespendet. Das Meteorologische Institut in Potsdam sowie die Deutsche Seewarte stellten Geräte leihweise zur Verfügung. Die Ponys wurden bis zur Abfahrt kostenlos im Tierpark Hagebeck in Hamburg untergebracht und versorgt. Die Unterbringung und Pflege der Hunde übernahm der Zoologische Garten in Hamburg. Die Hamburg-Amerika-Linie ermöglichte die Ausstattung der DEUTSCHLAND zu günstigeren Preisen. Die Hamburg-Südamerika-Linie gewährte die kostenlose Überfahrt für sechs Personen, Erster Klasse, nach Buenos Aires.<sup>88</sup> Filchner erwähnt sogar die Bereitstellung von Kleidung, vor allem Unterzeug, durch einige Mitglieder der Berliner Gesellschaft.<sup>89</sup> Filchner erwähnt besonders einen Bekannten aus Berlin, der „für das geistige Bedürfnis [...] eine reichhaltige und umfangreiche Bibliothek“<sup>90</sup> als Geschenk gab.

Der Kostenvoranschlag<sup>91</sup> wird verkürzt in Tabelle 3-5 wiedergegeben. Die Kalkulationen stützen sich auf eine Expeditionsdauer von zwei Jahren. In den Bemerkungen sind die Überlegungen für die Veränderung der Summen dargestellt. Ein genauer Finanz- und Abrechnungsplan konnte im Zuge der Recherchen nicht ermittelt werden.

**Tabelle 3-5: Kostenvoranschlag für die Filchner-Expedition<sup>92</sup>**

Gegenstand	Kosten in Mark	Bemerkungen
Kaufsumme des Schiffes und notwendigen Umbauten	400.000	
Gehälter <sup>93</sup>	240.000	Beim Personal kam es bei der Anzahl und

<sup>85</sup> Nordmeyer, Wiebke; Die Geographische Gesellschaft in Hamburg 1873-1918, In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd.88, Hamburg 1998, S.165. Die genannte Summe wird erstmals durch einen Vortrag von Dr. Brennecke am 8. Mai 1913 genannt und im „Bericht in den Mitteilungen der GGH“, Bd.27, 1913 veröffentlicht. In den angegebenen Beiträgen sind auch freiwillige Beiträge der Mitglieder der GGH enthalten. vgl.: Nordmeyer, Gesellschaft, 1998, S.165

<sup>86</sup> Aufruf Filchner, Januar 1911

<sup>87</sup> vgl.: in den nachfolgenden Aufzählungen, Filchner, Erdteil, 1922, S.14-22

<sup>88</sup> vgl.: ebd. S.14

<sup>89</sup> vgl.: ebd. S.18

<sup>90</sup> ebd. S.18

<sup>91</sup> Der Kostenvoranschlag ist Teil der: Denkschrift über die Deutsche Antarktische Expedition, Berlin 1911, S.10-11

<sup>92</sup> vgl.: ebd. S.10-11

<sup>93</sup> vgl.: Kapitel 4.1.1

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

		Funktion zu starken Verschiebungen, daher kann angenommen werden, dass sich die Summe veränderte.
Instrumente	79.500	Viele der Instrumente wurden zur Verfügung gestellt. Es ist anzunehmen, dass auch hier eine Veränderung der veranschlagten Summe vorliegt.
Transportmittel	96.500	Dieser Posten muss sich massiv verändert haben, da die Motorschlitten nicht zum Einsatz kamen und stattdessen mehr Kohle aufgenommen wurde. Die Pferde und Hunde wurden beispielsweise bis zur Abreise kostenlos untergebracht.
Verschiedenes einschließlich: Proviant, Kleidung, Zelte, Schlafsäcke, Instandhaltung des Schiffes, Werkzeuge, Lebensversicherungen für 2 Jahre, Kohlen, Vorexpedition nach Spitzbergen, Reisen, Drucksachen Bürokosten, Schreibmaterial, etc.	507.000	
Unvorhergesehenes	77.000	Die Charterung eines Schiffes für Kohlentransport wurde an dieser Stelle in Betracht gezogen. Die Reisekosten für die Heimreise der Wissenschaftler, die nach der Expedition auf Süd-Georgien warten mussten, und die Heimreise Filchners und seiner Getreuen hat diesen Posten sicher auch stark verändert.

In seinem offiziellen Expeditionswerk erwähnt Filchner die Gründung des Vereins „Deutsche Antarktisexpedition“<sup>94</sup>. *„Da mir der kaufmännische Teil dieser Arbeiten sehr viel Zeit nahm und ich der Ansicht war, daß nur Kaufleute in der Lage sind, diese in zweckmäßiger Weise zu erledigen, hatte ich die Gründung des Vereins ‚Deutsche Antarktische Expedition‘ angeregt.“*<sup>95</sup> Filchner war eigentlich bloß ein „Angestellter“ dieses Vereins. Er wurde in seiner Eigenschaft als Expeditionsleiter in vielen Dingen (z.B.: Wahl des Kapitäns) übergangen oder vor vollendete Tatsachen gestellt (vgl.: Kapitel 3.3.3) und somit seiner Selbständigkeit beraubt. Er verteidigte die Vorgehensweise des Vereins damit, dass er aus Zeitmangel auf ihn angewiesen war und deshalb diese Entwicklung in Kauf genommen hatte.

#### 3.3.2 Schiff Deutschland

Die DEUTSCHLAND war ein Segelschiff mit Hilfsmaschine, wurde in Norwegen 1905 gebaut und ursprünglich auf den Namen BJÖRN getauft. Es war ein Schwesterschiff der ENDURANCE Shackletons<sup>96</sup>, das ebenfalls in der norwegischen Werft Risør in Lindstøl gebaut wurde. Der Kaufpreis betrug 260.000 Mark. Nach dem Ankauf war das Schiff Eigentum des Vereins „Deutsche Antarktisexpedition“ und wurde auf DEUTSCHLAND umbenannt. Dem Verein wurde das Recht zugestanden, das Schiff unter der Reichsdienstflagge zu führen, dadurch war die DEUTSCHLAND für die Dauer der Expedition dem Reichsmarineamt unterstellt. Der nautische

<sup>94</sup> Die Bezeichnung des Vereinsnamen wechselt in den vorhandenen Dokumenten mehrmals, in der vorliegenden Arbeit wird Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ verwendet, ausgenommen bei Zitaten.

<sup>95</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.12

<sup>96</sup> Murphy, David; German Exploration of the Polar World. A History, 1870-1940, Nebraska 2002, S.91

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Charakter der Expedition wurde dadurch betont.<sup>97</sup> Das Schiff war für seine guten Eigenschaften im Eis bekannt. Die Holzarbeiten und die Arbeiten an der Schiffsschraube wurden in Norwegen durchgeführt. Auf Anraten Vahsels sollten die weiteren Arbeiten aus Kostengründen in Hamburg durchgeführt werden. Die Werft Blohm & Voß übernahm diese Aufgabe. *„Diese Werft hatte die große Güte, alle Umbauarbeiten an Schiff und Maschinen zum Selbstkostenpreis zu übernehmen und mir dankenswerterweise den Hilfskessel zu schenken.“*<sup>98</sup> Die Dampfmaschine hatte eine Leistung von 300 Pferdestärken bei etwa 105 Umdrehungen/Minute.<sup>99</sup> Der *„Hilfskessel, die Lenzpumpe, der Verdampfer und [...] die Lichtenanlage“*<sup>100</sup> die von der Firma *„A.E.G. und Siemens & Halske zum Selbstkostenpreis geliefert“*<sup>101</sup> wurden, wurden eingebaut. Der Kohleverbrauch betrug bei voller Fahrt, und allen in Betrieb befindlichen Maschinen, 6,2 Tonnen, bei halber Fahrt 3 Tonnen pro Tag. Die Hamburg-Amerika-Linie besorgte die gesamte Schiffsausrüstung, indem sie sich an der Ausrüstung des GAUSS, dem Expeditionsschiff Drygalskis, orientierten. Die Umbauarbeiten dauerten vom 19. Februar 1911 – 20. April 1911.

Die Länge des Decks betrug 44,15 m und die größte Breite 9,02 m, die Tiefe des Schiffsraums 5,7 m und die Länge des Maschinenraums 8 m. Auf die Mannschaft- und Navigationsräume entfielen 155,6 cbm. Das Schiff besaß drei Decks.<sup>102</sup>

Speziell gegen den Druck des Eises, wurde die äußere Plankenlage aus Föhrenholz mit Eisenheckbolzen befestigt. Eine zusätzliche Schicht aus Holz wurde noch aus 8,5 cm starken und 20 cm breiten Planken angebracht, die sich im Notfall (Eispressungen) leicht entfernen lassen sollte. Zur Stärkung des Hecks wurden zusätzlich starke Eisenbänder und –platten gezogen, da sich der Schraubenbrunnen (um die Schiffsschraube bei Bedarf einziehen zu können) an dieser Stelle befand. Der GAUSS war zwar von seiner Bauart besser für die Eisfahrt gebaut (runder Rumpf), doch durch den größeren Tiefgang war die DEUTSCHLAND der bessere Segler.<sup>103</sup> Unter Segeln und günstigen Windverhältnissen machte die DEUTSCHLAND 9 - 10 Knoten.

Durch geschickte Ausnutzung des Raumes konnten 430 Tonnen Kohle und 25 Tonnen Anthrazit gelagert werden und dazu noch Proviant für drei Jahre für 34 Mann, sowie die gesamte Expeditionsausrüstung. Das vorhandene Gut konnte unter dem Hauptdeck verstaut werden, sodass die Wohnräume *„völlig vom eigentlichen Schiffsraum getrennt waren.“*<sup>104</sup> (vgl.: Kapitel 5.1)

Zwei Tanks, mit einem Fassungsvermögen von je zwei Tonnen, und zwei Tanks mit ¾ Tonnen, waren für Trink- und Kesselwasser vorgesehen.

Die an Bord befindliche Funkanlage konnte nicht in Betrieb genommen werden, da der Funkoffizier starb (vgl.: Kapitel 3.3.5). Filchner betonte, dass Fachleute den Grund in der

---

<sup>97</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.36 Filchner spricht an dieser Stelle die hierarchischen Probleme an, die das Führen der Reichsflagge mit sich brachten.

<sup>98</sup> ebd. S.26

<sup>99</sup> vgl.: ebd. S.33

<sup>100</sup> ebd. S.29

<sup>101</sup> ebd. S.29

<sup>102</sup> vgl. zu allen Angaben: ebd. S.29

<sup>103</sup> vgl.: ebd. S.30

<sup>104</sup> ebd. S.32

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Störung des Funkverkehrs darin sahen, dass durch schweren Seegang zwischen Buenos Aires und Süd-Georgien die Kupferplatten im Schraubenbrunnen weggerissen wurden. Daher konnte die Verbindung nicht hergestellt werden.<sup>105</sup>

Die DEUTSCHLAND verfügte noch über zwei Rettungsboote, ein Motorboot mit sieben Pferdestärken (für die Arbeiten in Süd-Georgien) und ein Dingi.<sup>106</sup>

Nach der Expedition wurde das Schiff durch den Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ an Felix König verkauft, der das Schiff ÖSTERREICH nannte. Er wollte damit die Expedition unter österreichischer Flagge an der Stelle fortsetzen, wo Filchner sein Unternehmen abbrechen musste. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges konnte die Expedition nicht mehr ausgeführt werden. König wurde die Erlaubnis zur Ausfahrt nicht mehr gegeben, anders als Shackleton, der zum gleichen Zeitpunkt auf dem Weg in die Weddell-See aufgebrochen war. Die ÖSTERREICH blieb bis 1917 im Hafen von Triest liegen und wurde dann an die Werft San Rocco in Rijeka verkauft. Unter dem Namen SAN ROCCO war das Schiff unter italienischer Flagge noch in Dienst und wurde 1926 bei Korcula versenkt.<sup>107</sup>

#### 3.3.3 Zielsetzung und erste Vorbereitungen der Expedition

Die genauen Motive für Filchners Interesse an der Antarktis lassen sich nicht genau ausmachen, denn es existieren mehrere Ansätze dazu. In diesem Kapitel wird auch auf verschiedene Beweggründe eingegangen. Der Verlauf der Expedition ist durch Unterkapitel gegliedert, da besondere Vorkommnisse den Expeditionsablauf stark beeinflussten.

Die Antarktis war zur Zeit Filchners immer noch weitgehend unerforscht. Es waren das Victoria-Land, König Edward VII Land, das Grahamland, Coats-Land, Enderby-Land, Kemp-Land, das Kaiser Wilhelm II-Land mit dem Gaussberg und Wilkes-Land bekannt (siehe Karte im Anhang, Abbildung 8-3). Filchner beschreibt in seinem Expeditionswerk, dass Ostantarktika aus einer riesigen Scholle bestehe, die mit einem mächtigen Eisschild fast vollständig überlagert sei. Sir John Murray (1841-1914) und Shackleton sahen die Antarktis als einen einzigen Kontinent. Fridtjof Nansen (1861-1930) nahm eine Anzahl Inseln an, die eine Art Atoll bilden. Westantarktika soll, nach den Untersuchungen Otto Nordenskjölds (1869-1928) und Gunnar Andersson (1874-1960), enge Verbindung zu den südamerikanischen Kordillieren aufweisen. Sir Clements Markham (1830-1916), Albrecht Penck (1858-1945) und Nordenskjöld nahmen auch an, dass die Antarktis durch einen Meeresarm von der Weddell-See bis zur Ross-See in einen West- und einen Ostteil geteilt sei.<sup>108</sup> Diese Frage und die Beziehung der Antarktis zu anderen Kontinenten wie Afrika und Australien, sollte die Zweite Deutsche Antarktis-Expedition klären. Eine Durchquerung der Antarktis<sup>109</sup> sollte der Hauptzweck sein um Antworten zu erhalten. Filchner hatte den Plan auf der Grenze zwischen Ost- und Westantarktis zu marschieren. Die schmalste Stelle

<sup>105</sup> vgl.: ebd. S.35

<sup>106</sup> vgl.: ebd. S.35

<sup>107</sup> vgl.: Mazzoli, Enrico; Dall' Adriatico Al Ghiacci – Ufficiali dell' Austria-Ungheria con i loro marinai istriane, fiumani e dalmati alla conquista dell' Artico, Edizioni della Laguna, Maariano del Friuli, 2003 (der Verfasserin liegt nur ein übersetzter Auszug dieser Arbeit vor, daher kann keine Seitenzahl genannt werden.)

<sup>108</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.58ff

<sup>109</sup> Filchner musste den Plan einer Durchquerung aufgeben, aber er berichtete Shackleton von der Möglichkeit, an dieser Stelle eine Durchquerung zu versuchen: „*The catalyst for the Transarctic Expedition was the German Explorer Wilhelm Filchner. [...] (His Expedition wasn't a total failure, however, for Filchner had discovered a huge ice shelf in the Weddell Sea. [...] he told Shackleton that he believed it was a suitable point for launching a transantarctic expedition.*“ Mortimer, Gavin; Shackleton. The story of Ernest Shackleton and the Antarctic Explorers, Camberwell, 1999, S.92

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

zwischen Weddell-See und Ross-See war dafür vorgesehen. Es kann wohl angenommen werden, dass er den Wettlauf zum Südpol nur zu gerne mitgemacht hätte:

*„Die Entfernung der dem Pol in diesen beiden Meeren zunächst liegenden Punkte beträgt immerhin noch 2900 bis 3000 km; [...]“<sup>110</sup> und weiter: Die erste von mir geplante Schlittenroute war direkt über den Pol gedacht, da ich in dessen Nähe den besten Anschluß an bereits erkundetes Gebiet wußte und zwar an die Forschungen Shackletons.“<sup>111</sup>*

Filchner legte am 5. März 1910 auf der Allgemeinen Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin seinen Plan zu einer deutschen Antarktis-Expedition vor. Drygalski verlangte einen durchführbaren Plan zu sehen. Daraufhin gab Filchner seinen ursprünglichen Plan auf, bei der je eine Expedition von der Ross-See bzw. von der Weddell-See in die Antarktis aufbrechen sollte um sich in der Mitte zu treffen. Er verringerte seinen Plan auf ein Schiff und „verlegte also den Schwerpunkt der Expedition in das Weddell-See“<sup>112</sup> Filchner bedauerte, dass Scott und Amundsen nicht an einer Zusammenarbeit interessiert waren. Um nicht in Konkurrenz zu Scott zu treten, trafen sich beide in London um die Ziele abzustecken. Mit Bruce<sup>113</sup>, der ähnliche Ziele<sup>114</sup> in der Weddell-See hatte, traf sich Filchner um alle Bedenken aus dem Weg zu räumen. Davon gibt es einen Briefwechsel zwischen Filchner und Bruce<sup>115</sup>, worin Filchner erklärte, von den Plänen Bruce's nichts gewußt zu haben:

*„[...] Ihr Plan war auch mir unbekannt und ich spreche Ihnen ohne weiteres das Recht der Priorität des Gedankens der Durchquerung der Antarktis zu. Ich glaube aber, daß diese Priorität eine Zusammenarbeit in keiner Weise ausschließt, daß im Gegenteil die Wissenschaft nur Nutzen ziehen könnte, wenn unsere Arbeit in der Antarktis nach einer Richtung hin zusammengesetzt werden könnte.[...]“<sup>116</sup>*

Es folgten noch weitere Briefe von Filchner an Bruce. In einem Schreiben, datiert mit 20. Oktober 1910<sup>117</sup>, bedankte sich Filchner für die Hilfe, die Dr. Brennecke durch Bruce erfahren hat. Ein anderes Mal zeigt sich Filchner hochofren, dass Kapitän Vahsel, einem englischen Kapitän<sup>118</sup> die DEUTSCHLAND zeigen konnte, der wohl durch die Vermittlung von Bruce mit Filchner bekannt wurde. In einem Schreiben vom 28. Januar 1911 bedankte sich Filchner im Voraus, dass sich Bruce um Dr. Seelheim und Dr. Brennecke während ihres Aufenthaltes in Edinburgh, annehmen werde. Ein anderes Mal sprach Filchner seinen Dank an Bruce aus, der ihm sein Expeditionswerk geschickt hat. Filchner versicherte, dass es ein

---

<sup>110</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.4

<sup>111</sup> ebd. S.4

<sup>112</sup> ebd. S.5

<sup>113</sup> William Speirs Bruce, war ein schottischer Ozeanograph und Expeditionsleiter der „Scottish National Antarctic Expedition“ (1902-1904). Über sein Leben und Werk siehe: Speak, Peter; William Speirs Bruce. Polar Explorer and Scottish Nationalist, Edinburgh 2003

<sup>114</sup> Globus, 1910, Bd.97, S.229-231 vgl.: Karte im Anhang, Abbildung 8-4 mit der geplanten Route. Allerdings führt sie nicht über den Südpol, wie Filchner später in seinem offiziellen Expeditionswerk angibt.

<sup>115</sup> Die Briefe von Filchner an Bruce befinden sich im SPRI, Signatur: MS 101/41/1-7, sie wurden vom 18. März 1910 - 6. Juli 1911 verfasst. Es konnten jedoch weder im Filchner-Archiv der BAW noch im Archiv der BBAW Briefe von Bruce an Filchner gefunden werden.

<sup>116</sup> Brief von Filchner an Bruce, 18. März 1910, SPRI, MS 101/41/1

<sup>117</sup> Brief von Filchner an Bruce, 20. Oktober 1910, SPRI, MS 101/41/2;D

<sup>118</sup> Brief von Filchner an Bruce, 14. März 1911, SPRI, MS 101/41/3 „[...] I have informed Captain Frank Napier that my Captain Vahsel will be glad to show him the ship 'Deutschland' [...]“

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Bestandteil seiner Expeditionsbibliothek sein wird.<sup>119</sup> Aber auch Penck unterstützte Filchners Bemühungen indem er an Bruce beschwichtigende und erklärende Briefe schrieb.<sup>120</sup>

Filchner erwähnte sogar die große Unterstützung und Hilfe, die er durch die beiden Forscher (Scott und Bruce) erhalten habe. Sogar die britische Presse überzeugte er davon, dass er kein Konkurrenzunternehmen darstellen würde.<sup>121</sup> Die heimische Presse und vor allem einige Artikel im „Globus“, bescheinigten Filchner, als Person und Leiter einer solchen Unternehmung, gute Erfolgsaussichten:

*„Es wird sich ja noch Gelegenheit bieten, näher auf die Angelegenheit einzugehen. Für jetzt kann man nur der Genugtuung darüber Ausdruck geben, daß auch in Deutschland endlich für eine Beteiligung an der Südpolarforschung Propaganda gemacht wird, und - unter einiger Skepsis - dem Wunsche, daß sie zum Ziele führt. Daß gerade Filchner sich zur Leitung und Vollbringung eines so großen und schwierigen Unternehmens gut eignet, unterliegt keinem Zweifel.“<sup>122</sup>*

Im zweiten Artikel der Zeitschrift wurde Filchner als der Gewährsmann für die Expedition gehandelt zumal er bereits Erfolg bei der Beschaffung eines erheblichen Teiles der erforderlichen Summe hatte:

*„Da aber Filchner auf eine Reichshilfe nicht rechnet und sie - um völlig Herr seiner Entschlüsse zu bleiben - auch nicht nachzusuchen gedenkt, so bleibt privater Opferwilligkeit noch ein breites Feld. Ein Appell an die Öffentlichkeit wird nicht ausbleiben, und man kann nur wünschen, daß er Erfolg hat, zumal Filchner, wie er schon bei einer früheren Gelegenheit bemerkt hat, persönlich die größtmögliche Gewähr für das Gelingen eines so gewaltigen Forschungsunternehmens bietet.“<sup>123</sup>*

Filchner konnte zwar die Öffentlichkeit gewinnen und sich als „Kopf“ des Unternehmens darstellen, doch bei der tatsächlichen Expedition verlor er fast jede Kontrolle.<sup>124</sup>

#### 3.3.4 Briefe Drygalskis an Hofrat Wagner über die Filchner-Expedition

Anders sah die Stimmung in den deutschen wissenschaftlichen Kreisen aus. Aus dem Briefwechsel zwischen Drygalski und Hofrat Hermann Wagner (1840-1929),<sup>125</sup> lässt sich deutlich die Ablehnung Drygalskis gegenüber der Filchnerschen Expedition ablesen. Daher werden an dieser Stelle die Textstellen ausführlich wiedergegeben. Penck, Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin, stand in wissenschaftlicher Konkurrenz zu Drygalski und unterstützte den Plan Filchners.<sup>126</sup> Filchner gab sogar zu: *„Geheimrat Penck nahm meine Absicht mit großem Interesse auf und trat vom ersten Tage an für die Idee kräftig ein. Geheimrat Penck war es auch, der meinen noch ohne fachmännische Unterstützung ausgearbeiteten Plan überarbeitete.“<sup>127</sup>* Vielleicht mag darin auch die Haltung Drygalskis zu

<sup>119</sup> vgl.: Brief von Filchner an Bruce, 30. Juni 1911, SPRI, MS 101/41/6; D

<sup>120</sup> vgl.: Briefe von Penck an Bruce, 15. März 1910, SPRI, MS 101/74/1;D und 5. Mai 1910, SPRI, MS 101/74/2;D

<sup>121</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.6

<sup>122</sup> Globus, 1910, Bd.97, S.178

<sup>123</sup> ebd. S.230

<sup>124</sup> zu Filchners Leitungsproblem vgl.: Kapitel 3.3.1

<sup>125</sup> Die Briefe befinden sich in der Niedersächsischen Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. cod. M.H. Wagner 17 (E.v. Drygalski). Die Briefe umfassen den Zeitraum vom 13. Juli 1901 bis 16. Februar 1914. Die im folgenden Kapitel angesprochenen Briefe stammen aus diesem Briefwechsel.

<sup>126</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.6

<sup>127</sup> ebd. S.6

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Filchner erklärbar sein. Filchner nahm wahrscheinlich auf Drygalskis Rat hin Änderungen an seinem vorgelegten Plan vor, aber das überzeugte Drygalski nicht. Daher schrieb er am 24. November 1910 an Hofrat Wagner: *„So habe ich Filchner geschrieben auf seinen Brief hin, den ich von ihm erhielt. Sein Brief enthielt weitere Zusagen, und Erklärungen etc. denen ich freilich nicht viel Wert beimesse, [...]“* Drygalski stimmt aber zu, den Aufruf Filchners mit zu unterschreiben, wenn er ihn vorher eingesehen hätte. Am 25. Dezember 1910 berichtete Drygalski vom Besuch Filchners in München. Das Thema des Gespräches war unter anderem die Teilnahme an einer Komitee-Sitzung zur Beschaffung von Geldmitteln. Drygalski konnte nicht daran teilnehmen und zeigte sich auch nicht besonders betrübt darüber, denn:

*„[...] Die Sache selbst hat ja durch das Engagement von Vahsel, unserm ehemaligen tüchtigen II Offizier, zum Kapitän einen Fortschritt gemacht. 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 einem eigentlichen Leiter gehen soll, bleibt mir eine offene Frage.“*

Die Ablehnung kann wohl nicht deutlicher zum Ausdruck gebracht werden. Richard Vahsel wurde zum Kapitän der Expedition ernannt weil es eine deutsche Expedition war und damit alle wesentlichen Stellen von Deutschen besetzt werden sollten. Der Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ stellte das zur Bedingung und lehnte den norwegischen Kapitän Jörgensen<sup>128</sup> des Schiffes BJÖRN, das zur DEUTSCHLAND umgebaut wurde, ab. Drygalski zweifelte Filchners Führungsqualitäten an und gab damit Vahsel schon die „Macht“ über Filchner.<sup>129</sup>

In einem weiteren Brief vom 16. Juni 1911<sup>130</sup> gab Drygalski eine Erklärung, warum er nicht bei der Abfahrt der Filchner-Expedition zugegen war: *„Zur Abreise der Expedition konnte ich unmöglich kommen, da ja thatsächlich unsere damalige Forderung einer dauernden Verständigung in keiner Weise genügt war. Filchner wird wo(h)l sagen, er habe es öfters versucht, indem er mich zwei oder dreimal sprechen wollte“.* Einmal war eine Unterredung zwischen Seelheim, Vahsel, Filchner und Drygalski zustande gekommen, bei der die Denkschrift besprochen wurde, die später gedruckt wurde. Er gab aber zu, dass Filchner wohl versucht hätte bei ihm vorzusprechen:

*„Thatsächlich waren aber alle Unterredungen nur Schein. Er war nie offen, wußte vielleicht in vielem auch gar nicht Bescheid und so blieb stets das Gefühl, dass ich wo(h)l gelegentlich benutzt werden sollte doch dass eine wirkliche Mitarbeit*

---

<sup>128</sup> vgl.: ebd. S.25f

<sup>129</sup> Vahsel schien sich Drygalski gegenüber perfekt präsentiert zu haben um dieses Vertrauen zu erlangen. Der Erste Offizier Lorenzen war mit Vahsel gemeinsam auf der Südsee-Expedition (1908-1910) der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung unter der Leitung von Prof. Dr. Friedrich Fülleborn (1866-1933) gewesen. Nachdem Vahsel 1911 starb, folgte er ihm als Kapitän der Filchner-Expedition. Er ließ keinen Zweifel daran, dass die Marine Oberwasser behält, was oft für Konflikte an Bord der DEUTSCHLAND sorgte. (vgl.: Kapitel 5.10)

<sup>130</sup> Die folgenden Zitate sind alle aus dem Brief vom 16. Juni 1911, der insgesamt acht Seiten lang ist und vier Seiten befassen sich nur mit der Filchner-Expedition. Die tatsächliche Einschätzung Drygalskis der Expedition Filchners lässt sich damit gut dokumentieren.



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*unerwünscht war. Dieses Gefühl war bei mir und bei meinen Gauss-Gefährten, wo sie in Berührung mit der Expedition kamen.“*

Der Vorwurf, dass Filchner von einigen Dingen keine Ahnung hatte, mag wohl stimmen.

Drygalski war im selben Schreiben auch erbost darüber, dass die Organisation der GAUSS-Expedition von Filchner fast vollständig kopiert sei, was Proviant, Honorierung, Versicherung, Dienstweisungen etc., angeht - doch es wurde mit keinem Wort der GAUSS-Expedition gedacht: *„[...] so werden Sie mir Recht geben, wenn ich mich diesem Nachfolger gegenüber in der Reserve halte.“* Und weiterhin betont er: *„Ich habe jedem Mitglied der Filchner Expedition gesagt und geholfen, wo ich nur konnte, und das war nicht wenig. Mit Filchner und Seelheim, die uns übertrumpfen wollen, habe ich nichts gemein.“*

In Vahsel allerdings, setzte er höchstes Vertrauen und half ihm, wo er nur konnte:

*„Ein gutes Verhältnis besteht zwischen mir und Vahsel, der auch jetzt an mich schreibt und dem ich noch jetzt - z.B. vor wenigen Tagen nach Pernambuco - ausführlich Bescheid gebe. Er beklagt Filchners und Seelheims Verhalten zu mir und sieht dabei ganz klar, so wie ich. Er geht sogar noch weiter: Bertrabs<sup>131</sup> Rede las ich. Hier, wo man Filchner kennt, hat man nur Spott. Ich beurteile sie anderes und bin überzeugt, dass Bertrab nur so sprach, wie er dachte. Er kennt Filchner nicht, doch verstehe ich ganz, wie er zu diesem Urteil kommt, da Filchner (sich) den militärischen Vorgesetzten gegenüber so und nicht anders gab.“*

Mit diesen Vorgaben an Misstrauen und der Protektion Vahsels durch Drygalski waren die späteren Konflikte an Bord schon grundgelegt. Filchner war militärisch geschult und dachte, dass er Problemen mit militärischen Mitteln entgegentreten könne. Zu diesem Zweck nahm er sogar ein Manöverhandbuch mit auf die Expedition.<sup>132</sup>

Drygalski wollte sich nun aber auch absichern in seinem Urteil:

*„Mein Fürchten für die Expedition habe ich dank Brief und Telegramm gezeigt. Meine Besorgnisse habe ich vor verantwortlicher Stelle geäußert. Gott gebe die Sache, von der Leitung erwarte ich nichts. Filchner hat nur einen rasenden Ehrgeiz und Seelheim ist unreif. Für die Sache fürchte ich wegen des Dualismus, der in ihr liegt. Sport und Wissenschaft läßt sich nicht gleichberechtigt vereinigen. Einer kommt zu kurz und damit kommen Konflikte“.*

Vielleicht war Filchner hier eher zu sehr von den britischen Expeditionen inspiriert und eventuell dachte er, er könne dem Kaiser zu Ehren, doch am Wettlauf zu den Polen teilnehmen. Doch das muss Spekulation bleiben, da dafür bisher keine eindeutigen Belege gefunden werden konnten.

Drygalski fuhr fort: *„Ich hoffe und erwarte, dass Vahsel die Sache hält. Er kann es, doch auch er hat eine schwache Seite, in der ihn Filchner überwältigen kann, nicht zum Heil.“* Vahsel war an Syphilis erkrankt, verschwieg das aber aus guten Gründen.<sup>133</sup> Vielleicht hatte Drygalski eine Ahnung davon gehabt, denn Gazert behandelte auf der Drygalski-Expedition zwei Patienten, die an Geschlechtskrankheiten mit eindeutigen Symptomen litten.

---

<sup>131</sup> Exzellenz Hermann von Bertrab General der Infanterie (1857-1940) war ein Förderer Filchners. Er war auch einer der beiden Vorsitzenden im Verein „Deutsche Antarktisexpedition“. vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.13

<sup>132</sup> Das Manöverhandbuch befindet sich gemeinsam mit den Tagebüchern Filchners in der BAW.

<sup>133</sup> vgl.: Kapitel 5.5

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Drygalski schloß dieses Kapitel in seinem Brief vom 16. Juni 1911 an Hofrat Wagner:

*„Doch genug davon. Möchte alles gut gehen. 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<sup>134</sup>, die wo(h)l bleiben wird. - Dass Filchner nicht mitging, ist ein schwerer Fehler für ihn. Dadurch gleitet ihm die Sache aus der Hand. Seelheim soll Statthalter sein, kann es aber nicht und thut es auch nicht.“*

Damit hatte Drygalski wohl Recht. Die Konflikte kamen schon auf der Überfahrt und in Buenos Aires stellte Vahsel Filchner vor die Wahl: entweder verlässt Seelheim, Filchners Stellvertreter auf der Überfahrt, oder er die Expedition. Seelheim trat freiwillig zurück um die Expedition nicht zu gefährden. Was genau vorfiel auf der Überfahrt lässt sich schwer sagen, denn im Tagebuch von Erich Barkow fehlen bedauerlicherweise die entscheidenden Seiten (Textlücke vom 13. Juni 1911 bis 6. Oktober 1911). Auch in der Lebensbeschreibung Björviks lassen sich keine Hinweise finden und im offiziellen Werk von Prof. Willi Ule<sup>135</sup> (1861-1940) fehlt ebenfalls jeder Hinweis auf Konflikte, wahrscheinlich weil das Werk für die breite Öffentlichkeit gedacht war. Ein entscheidender Fehler war tatsächlich, dass Filchner nicht von Anfang an an Bord war und erst in Buenos Aires zur Expedition stieß. (vgl.: Kapitel 3.3.8)

In Buenos Aires verließen einige Personen die Expedition, wie Ule und Dr. Hans Lohmann (1863-1934), die planmäßig von Bord gingen um ihre Forschungen in Südamerika fortzusetzen. Herr Neuberger schied aus der Expedition aus, weil die Motorschlitten nicht wie geplant mitgenommen werden konnten. Zwei Matrosen und ein Steward blieben ebenfalls in Buenos Aires. Filchner gibt in seinem offiziellen Expeditionswerk dafür keine Gründe an, außer dass für sie Ersatz gefunden werden konnte.<sup>136</sup> Der Zimmermann und Taucher, Willy Heinrich, verließ ebenfalls die Expedition. Die Gründe für seinen Weggang lassen sich bei der derzeitigen Quellenlage nicht ausmachen und würden nur in Spekulationen enden. Zu erwähnen ist, dass er schon bei der Drygalski-Expedition in dieser Funktion tätig war.

Auf der Überfahrt nach Süd-Georgien erkrankte der Expeditionsarzt, Dr. Kohl,<sup>137</sup> an Blinddarmentzündung und musste auf See operiert werden. Sein Gesundheitszustand erlaubte es nicht, weiterhin an der Expedition teilzunehmen. Dr. von Goedel war der eigentliche Schiffsarzt und sollte sich noch als großes Problem entpuppen.

#### 3.3.5 Selbstmord während der Expedition

Während dieser Expedition gab es einen nachweisbaren Selbstmord. Es handelte sich dabei um den Funkoffizier Walter Slossarczyk. Filchner führt in seinen „Feststellungen“ auch noch einen weiteren Selbstmord an. Nach der Expedition soll sich Johannes Müller, der Navigationsoffizier, das Leben genommen, dazu gibt es aber keine weiteren Ausführungen in seinen „Feststellungen“.<sup>138</sup> Erwähnenswert ist aber, dass Müller sich nicht unmittelbar nach

---

<sup>134</sup> zu den Gruppierungen siehe: Kapitel 5.7

<sup>135</sup> Ule, Willi; Quer durch Süd-Amerika, Lübeck 1924

<sup>136</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.46

<sup>137</sup> Dr. Kohl war als Arzt für die geplante Überwinterung vorgesehen.

<sup>138</sup> vgl.: Filchner, Feststellungen. Bericht über die Deutsche Antarktische Expedition (Filchner-Archiv der BAW Gruppe I-b, 4a1), 1956, S.43 (Von diesem Bericht existieren mehrere Fassungen mit unterschiedlichen Korrekturen, daher variieren die Seitenzahlen.)

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

der Expedition das Leben genommen haben könnte, denn im Tagebuch Barkows findet sich unter dem Datum, 16. November 1913, also mehrere Monate nach der Expedition, der Eintrag, dass Müller nach Brasilien unterwegs sei. Daher ist die Behauptung Filchners, dass Müller Selbstmord begangen habe doch sehr fragwürdig. Eine weitere Selbstmordtheorie entwickelte sich um den Tod Vahsels, die in Kapitel 5.5.3 behandelt wird.

Selbstmord war auf deutschen Schiffen keine Seltenheit. In verschiedenen Studien werden vor allem die steigenden Zahlen von Selbsttötung beim Maschinenpersonal in der Zeit zwischen 1888 und 1908 registriert.<sup>139</sup> Wobei eine genaue Zahl schwer feststellbar ist, da die Männer meist über Bord sprangen und daher als vermisst aufgelistet wurden. Bei den Offizieren und Matrosen waren Selbstmorde seltener.

Slossarczyk war der Dritte Offizier und zuständig für die Funkanlage. Filchner beschreibt im offiziellen Expeditionswerk den Tod von Slossarczyk wie folgt:

*„Walter Slossarczyk, der dritte Offizier des Expeditionsschiffes „Deutschland“, fand bei Südgeorgien in der Nähe des Duse-Berges beim Sapphofeuer den Seemannstod. Zu abendlicher Stunde hatten wir am 26. November 1911 in der Messe zur Unterhaltung zusammengesessen, als Slossarczyk sich das Dingi erbat, um nach des Tages Arbeit durch eine Bootfahrt auf der Cumberland-Bay Erholung zu suchen.[...] Die Nacht senkt sich hernieder, und allmählich tönt es scheu an Bord der „Deutschland“: ‚Slossarczyk noch nicht zurück.‘ [...] kreuz und quer suchen sie unseren Gefährten. [...] Das Suchen war ergebnislos gewesen. Am nächsten Tag erneutes emsiges Suchen durch mehrere Walboote. Ebenfalls umsonst.-*

*Am 29. November bringt ein einfahrender Waldampfer das Dingi. Draußen auf dem offenen Meere in der Nähe des Sapphofeuers war es aufgefischt worden. Die Riemen waren im Boote, doch den, den es hinausgetragen, trug es nicht zurück. Stumm gab es keine Kunde.*

*Slossarczyk hatte mit jeder Faser seines Seins an der Expedition gehangen an der Aufgabe, die uns im eisigen Süden winkte, und er wäre der Berufensten einer gewesen, zu schaffen und zu arbeiten. Nun schlugen über ihm die Wellen zusammen, und er war den Tod gestorben, den er uns gegenüber gerade noch in den letzten Tagen als den schönsten bezeichnet hatte, den Seemannstod!“<sup>140</sup>*

Anders stellt sich der Tod Slossarczyks in Björviks Aufzeichnungen dar:

*„Sonntagabend am 26. November nahm der 3. Steuermann ein kleines Boot, das uns gehört, er sagte, er wolle zum Angeln rudern, weil hier viele Fische sind, als er gegen Mitternacht nicht zurückgekommen war, fuhr ein Walfangboot hinaus um nach ihm zu suchen, es kam am Morgen zurück ohne ihn gefunden zu haben, das Wetter war gut.*

---

<sup>139</sup> vgl.: Wilkens, Ursula; Soziale Lage, rechtliche Rahmenbedingungen und Interessensartikulation der Seeleute im Deutschen Kaiserreich 1872-1914. Ein Beitrag zu einer seemännischen Sozialgeschichte, Hamburg 1987 (Dissertation), S.197-201

In dieser Arbeit werden vor allem die Arbeitsbedingungen, die Gewaltanwendungen innerhalb der Hierarchie, das Kohlenziehen, die mangelnde Hygiene, die schlechten Unterkünfte und der Personalmangel für die Selbstmorde angeführt. Einige zeitgenössische Mediziner (z.B. Bernhard Nocht (1857-1945), Hafentarz von Hamburg) und die Seeberufsgenossenschaften haben auf diese Umstände immer wieder hingewiesen. Für die Reeder, Politiker und Bürgerschaften waren es meist bloß Trunkenbolde und Verbrecher und für die Arbeit körperlich nicht geschaffene Existenzen. Ihre Argumentation verhinderte jahrelang eine Besserung für die Seeleute.

<sup>140</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.127f

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*Heute Vormittag fand der Leiter in der Kammer des Steuermanns einen Brief den er gestern an den Kapitän geschrieben hatte, darin schrieb er, dass wir nicht nach ihm suchen sollten, denn er wollte seinem Leben ein Ende setzen, der Grund war, dass er sich zu viel mit einigen französischen Schönheiten in Buenos Aires eingelassen hatte, und von ihnen angesteckt wurde, als der Leiter<sup>141</sup> das erfuhr sagte er, dass es das beste wäre wenn er nach Hause reiste um gesund zu werden, das nahm er sich aber so zu Herzen, dass er seinem Leben ein Ende setzte, er war ein netter Junge, 23 Jahre alt und Sohn einer Witwe aus guten Verhältnissen.*

*Am 28. November fand ein Walfangboot unser kleines Boot treibend mit einem benutzten Revolver darin, der Mann war weg.<sup>142</sup>*

Die Aussage Björviks ist insofern hilfreich, weil sie einen persönlichen Grund aufzeigt, der nichts mit den gespannten Verhältnissen an Bord zu tun haben scheint.<sup>143</sup> Die Angst Slossarczyks vor einer möglichen Syphilis und den damit einhergehenden Verlust des Arbeitsplatzes und des ökonomischen Notstandes, sowie die persönliche „Schande“ in der Gesellschaft, wurde sicher durch die Haltung Filchners noch verschärft. Seine Darstellung des Seemannstodes<sup>144</sup> konnte so jede weitere Nachfrage verhindern. Auffallend ist, dass in Filchners und Barkows<sup>145</sup> Tagebüchern der Tod Slossarczyks nicht mit einem Wort erwähnt wird. Filchner hat aber in seinen „Feststellungen“<sup>146</sup> nicht nur klar ausgesprochen, dass sich Slossarczyk das Leben genommen hat, sondern auch der Navigationsoffizier Müller nach der Expedition und wahrscheinlich auch Kapitän Vahsel während der Expedition.<sup>147</sup> In der Dokumentation von Kirschmer<sup>148</sup> wird sogar angegeben, dass im Filchner-Archiv der BAW Dokumente im Original lägen, die die Selbsttötung von Slossarczyk bestätigen. Diese konnten aber im Zuge der Recherchen dort nicht aufgefunden gemacht werden. Ein Gedenkkreuz für Slossarczyk befindet sich am Friedhof in Grytwiken, Süd-Georgien.<sup>149</sup>

---

<sup>141</sup> In den Lebensbeschreibungen Björviks ist mit „Leiter“ immer Filchner gemeint.

<sup>142</sup> Tagebuch (Schilderung) einer Reise in die Weddell-See mit der Filchnerschen Expedition 1911/13 von Paul Björvik, S.9f. Im Verlauf der Arbeit werden die Zitate aus den Aufzeichnungen Björviks mit „Lebensbeschreibung“ wieder gegeben. Die Übersetzung aus dem Norwegischen wurde durch die beauftragten Bearbeiter des AWI annähernd wörtlich wiedergegeben, woraus der eigentümliche Stil hervorgeht, er wird der Authentizität halber beibehalten. Die Datierung der Ereignisse in seinen Lebensbeschreibungen ist nicht immer eindeutig, daher werden die Seiten angegeben.

<sup>143</sup> Bisher konnten keine weiteren Hinweise gefunden werden, da viele Dokumente der Expedition durch die Einwirkungen des Zweiten Weltkrieges vernichtet wurden. So fehlen auch die Schiffstagebücher, die darüber ebenfalls einen Eintrag enthalten müssten.

<sup>144</sup> Es würde auch der gängigen Praxis entsprechen, dass viele Selbstmorde „vertuscht“ wurden, indem sie als Krankheit, Unfall oder vermisst gemeldet, behandelt wurden um so eine seeamtlichen Untersuchung zu umgehen. Im Reichstag, im Mai 1900, erklärt Staatssekretär Artur von Posadowsky-Wehner (1845-1932), „daß die Selbstmorde, die infolge schwerer Arbeit oder Hitze verübt wurden, zu den Unfällen gerechnet werden sollen.“ Winkens, Lage, 1987, S.319

<sup>145</sup> Barkows Tagebuch ist eine Reinschrift, daher könnte ein eventuell gemachter Eintrag auch verloren gegangen sein.

<sup>146</sup> „Außer Vahsel hatten sich von den Expeditionsmitgliedern übrighends auch noch folgende das Leben genommen: Der 3. Offizier kurz vor der Ausreise von Südgeorgien und nach Schluß der Expedition der Navigationsoffizier Müller vom Norddeutschen Lloyd.“ Filchner, Feststellungen, S.42f

<sup>147</sup> vgl.: Kapitel 5.5

<sup>148</sup> Kirschmer, Gottlob; Dokumentation über die Antarktisexpedition 1911/12 von Wilhelm Filchner, München 1985, S.47

<sup>149</sup> vgl.: Abbildung 8-16 im Anhang

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

#### 3.3.6 Die Katastrophe am Stationsberg

Die Katastrophe am Stationsberg ist schon in mehreren Arbeiten behandelt worden<sup>150</sup>. In diesem Abschnitt wird daher hauptsächlich die unveröffentlichte Lebensbeschreibung Björviks herangezogen, da darin die Schwierigkeiten sehr deutlich zur Sprache gebracht werden. Sehr eindrucksvoll schilderte er darin das Problem zwischen Vahsel und Filchner und ihrer Art nicht richtig miteinander kommunizieren zu können und einander stets misstrauten. Vahsel war durch seine Krankheit in seinen Entscheidungen unschlüssig geworden und Filchner sah überall nur noch Angriffe gegen seine Person. Im Februar 1912 wurde nun eine vermeintlich geeignete Stelle für eine Landung gefunden und es wurde das Stationshaus für die wissenschaftlichen Arbeiten, die während einer Überwinterung gemacht werden sollten, aufgebaut. Es ging zügig voran aber dann begann sich der Eisberg infolge einer Springflut zu drehen und die Männer auf dem Eisberg konnten gerade noch rechtzeitig gerettet werden. Auch ein großer Anteil der Ausrüstung konnte noch geborgen werden. Ein Hund wurde nicht mehr gefunden und ein Großteil des Holzes für das Stationshaus musste aufgegeben werden.

Die Ausführungen des Matrosen Paul Björvik, der durch seine Erfahrungen als Eislotse immer wieder befragt wurde, sind jedoch in Filchners Schriften zu seiner eigenen Rechtfertigung wieder gegeben. In Björviks „Lebensbeschreibung“ stehen aber einige interessante Details, die die Geschehnisse besser beleuchten. Ebenso ergänzend wird das Tagebuch von Barkow herangezogen.

Die Vahselbucht wurde vom Kapitän als ein sicherer Platz für die Errichtung des Stationshauses angegeben. Die Meinung Björviks wurde eingeholt, aber dann nicht beachtet:

*„Der Kapitän fragt mich oft wegen verschiedener Sachen, von denen er glaubt, dass ich etwas verstehe, und ich sage dann auch normalerweise meine Meinung, es kann aber auch passieren, dass er genau das Gegenteil zu dem was ich sage, macht, aber ich bin ja auch nur als Matrose hier an Bord angeheuert, [...]“*<sup>151</sup>

Vahsel gab Björvik die Anweisung, auf dem Eisberg eine geeignete Stelle zu finden: *„[...] und dann musst du nur mir erzählen wie Dir der Ort gefällt wie sie (Anm: Zeltstangen) aufgestellt haben und Dir die Stelle merken wo es war, [...]“*<sup>152</sup> Björvik begab sich mit einigen Leuten auf das Eis und bemerkte, dass der Platz nicht sicher genug ist. Er beschrieb den Eisberg und stellte fest, dass er angetrieben worden und nicht, wie ursprünglich vermutet, mit der Barriere verbunden war. Er wunderte sich noch, dass es keine Erwägung gab, das Stationshaus auf der Barriere zu bauen. Björvik vermutete, dass der Eisberg deshalb so bevorzugt wurde, weil es leichter war, das vorgesehene Material zu entladen. Als Björvik dem Kapitän gegenüber seine Bedenken äußerte, antwortete ihm dieser: *„[...] aber Paul, sagte er, Du brauchst den anderen nicht Deine Meinung zu sagen.“*<sup>153</sup> Um 3.00 Uhr morgens mussten sie wegen aufkommenden Sturms die Stelle verlassen. Als sie am nächsten Tag wieder zurückkamen, war das Festeis bis zum Eisberg völlig abgebrochen. Am 9. Februar fuhren sie wieder zum

<sup>150</sup> vgl.: Filchner, Feststellungen, S.30-35; Filchner, Erdteil, 1922, S.217-264; Filchner, Ein Forscherleben, S.110-124; Filchner, In China, Auf Asiens Hochsteppen, Im ewigen Eis. Rückblick auf fünfundzwanzig Jahre der Arbeit und Forschung, Freiburg im Breisgau 1930, S.109-139; Kirschmer, Dokumentation, 1985, S 38-44 und im darin enthaltenen Expeditionsakt, S.71-88; Murphy, Exploration, 2002, S.99-101

<sup>151</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.14

<sup>152</sup> ebd. S.14

<sup>153</sup> ebd. S.16

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Eisberg: „*Sie mögen nicht, dass ich Eisberg sage, sie sagen Barriere.*“<sup>154</sup> Es wurde mit der Entladung begonnen. Filchner kam zu Björvik und fragte:

*„[...] ob ich nicht der Meinung war, dass es ein guter Platz war, den sie für die Station ausgewählt hatten. Es dauerte lange bevor ich ihm antwortete aber als er ein zweites Mal fragte, antwortete ich, dass ich weder darüber gehört, gelesen oder dabei gewesen bin wenn eine Polarexpedition auf einem schwimmenden Eisberg gebaut wurde, nein Björvig sagte er, er wird schon noch stehen bleiben, und dann müssen wir auch ein Boot auf den Eisberg bringen, entweder ist er oder ich sehr dumm, einer von uns ist es auf jeden Fall.“*<sup>155</sup>

Björvik stellte sich nun die Frage, wie sich Filchner wohl vorstelle, dass ein Boot an der Eiskante eines driftenden Eisberges zu Wasser gelassen werden könne, wenn die Höhe der Kante mindestens 20 Meter betrage. Er meinte den Plan durchschaut zu haben:

*„So wie ich es verstehe und ich glaube es jetzt jedenfalls selbst, dass es richtig ist, ist es die Absicht des Kapitäns, der Offiziere, des Leiters und der Doktoren die Expedition so schnell wie möglich vom Schiff zu schaffen, so dass sie nach Süd Georgien zurückkehren können, um zu überwintern, wir sind ihnen also egal, wir sollen vier von uns Matrosen sein und vermutlich zwei beschränkte Doktoren, die keine Ahnung haben.“*<sup>156</sup>

Björvik teilte daraufhin Filchner mit, dass er nur solange am Eisberg arbeiten würde, solange das Schiff vor Anker liege. Das Stationshaus wurde von sechs Mann aufgebaut. Der Bootsmann war der Vormann. Die DEUTSCHLAND fuhr jeden Tag zum Eisberg und lieferte Material ab, aber dann verließ sie die Bucht wieder um an sicherer Stelle festzumachen. Björvik überlegte, ob er die Überwinterung auf dem Eisberg mitmachen sollte oder nicht. Er wollte nicht feige erscheinen, aber er kannte die Bedingungen der Überwinterungen gut und wollte sie nicht nochmals durchmachen. Am meisten ärgerte Björvik, dass sie auch am Sonntag von „*frühestem Morgen bis zum späten Abend*“<sup>157</sup> arbeiten mussten. Am 18. Februar um 5 Uhr morgens hörte Björvik die Dampfpeife des Schiffes und weckte den Bootsmann. Beide dachten, dass die DEUTSCHLAND nur ein Zeichen gab um weiteres Material abzuliefern.

*„[...] und dann sollten wir bereit sein die Taue aufzunehmen weil sie sonst nicht vom Schiff heraufkommen konnten, aber kümmere dich nicht drum, sagte er, wir haben Tag und Nacht gearbeitet während sie nichts getan haben, jetzt können sie selber die Taue festmachen, und das fand ich gerecht.“*<sup>158</sup>

Doch die Dampfpeife ertönte ununterbrochen weiter. Björvik ging eine Stunde später aus dem Zelt und versorgte die Tiere. Das Wetter war schön und die „*See war spiegelglatt, nicht die kleinste Briese war zu spüren.*“<sup>159</sup> Er sah während seiner Arbeiten, dass das Schiff geflaggt hatte, schenkte dem aber keine große Beachtung. Er wollte zur Eiskante gehen aber das durfte er auf Befehl des Bootsmanns nicht.

*„Nun war es aber so hier an Bord, dass nichts ohne Befehl des Vorgesetzten gemacht werden durfte, so ist es bei allen Deutschen, jedenfalls wenn sie unter Kriegsflagge fahren, und jetzt hatte unser Bootsmann der jetzt unser Vorgesetzter war, gesagt, dass*

---

<sup>154</sup> ebd. S.16

<sup>155</sup> ebd. S.17

<sup>156</sup> ebd. S.18

<sup>157</sup> ebd. S.20

<sup>158</sup> ebd. S.21

<sup>159</sup> ebd. S.22

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*wir es nicht machen sollten. Während ich jetzt kniete und das Robbenfleisch zerteilte, sah ich einen Mann über unsere Festung, die wir für uneinnehmbar hielten, kriechen. Ich sah, dass es der zweite Steuermann war, der angekrochen kam, aber bevor er aufstehen konnte, rief er, Paul, alle aufwecken, der Eisberg ist in Bewegung.*<sup>160</sup>

Björvik brachte die Dankbarkeit über die Meldung in seinen Aufzeichnungen zum Ausdruck und überlegte gleichzeitig, was passieren hätte können, wenn der Eisberg zwei Tage länger bestanden hätte. Das Schiff wäre abgefahren und „wir 6 Männer die hier zum Tode verurteilt gewesen wären“,<sup>161</sup> hätten nur noch beklagt werden können. Björvik war ebenfalls überrascht, dass der Eisberg bei so einem ruhigen Wetter abtrieb. Er gab auch seiner Verwunderung Ausdruck über die Vorstellungen Filchners, weil dieser anordnete, dass zuerst 15 der besten Hunde gerettet werden sollen (vgl.: Kapitel 4.3.4). Der Steuermann erzählte den Leuten auf dem Eisberg, dass sie schon um Mitternacht bemerkt hätten, dass der Eisberg in Bewegung geraten sei. Da das Meer ruhig war, wagten sie sich nun doch in die Nähe des Eisberges. Es wurde versucht, alles wieder an Bord zu bringen. Doch dann bewegte sich der Eisberg erneut und stieß mit einem anderen Eisberg zusammen und Björvik kommentiert dies kurz: „[...] jetzt ist die Bucht verschwunden, weil die Insel, die die Bucht gebildet hatte, zusammen mit unserem Eisberg driftet.“<sup>162</sup> Nachdem die Eisberge wieder auseinander gedriftet waren, kamen sie wieder auf den Eisberg und verladen die restlichen Gegenstände an Bord.

Nachdem alle wieder an Bord waren, kam Filchner zu Björvik. Diese Stelle wird ausführlich wieder gegeben, weil sie die Uneinigkeit unter den Gruppen und die Schwäche Filchners zeigt.

*„Jetzt kam der Leiter und sagte, es kam wie du gesagt hast Björvig, dass er abtreiben würde, aber es war die Springflut, die das getan hat. Ja, das war schlimm, sagte ich, aber zu Hause in Norwegen haben wir 12 Mal im Jahr die Springflut, aber, sagte er mir, ihm gefiel die Stelle auch nicht so gut, aber der Kapitän und die Doktoren wollten es so. Ich fragte ihn, wer der Leiter der Expedition sei, er lachte und sagte, dass er es sei, aber es sei ja ihre Pflicht die Station dort aufzustellen, wo Sie sie haben wollten und nicht wo die Anderen sie haben wollten. Er mochte nicht was ich sagte, aber mehrere der Befehlshabenden auch nicht, aber darum scherte ich mich nicht, wenn sie nur sahen, dass ich recht hatte, das war die Hauptsache.“*<sup>163</sup>

Filchner gab an dieser Stelle also zu, dass er kaum Entscheidungsgewalt besaß. Björvik sagte ihm auch unumwunden, dass er doch die Entscheidung treffen sollte.

Die DEUTSCHLAND musste aufgrund aufkommenden Sturmes die Bucht verlassen. Am 25. Februar wurde Filchner mit Kling und von Goedel zur Barriere gerudert. Depots wurden angelegt, wozu Björvik den trockenen Kommentar abgibt: „[...] jetzt geht es, auf die Barriere zu kommen.“<sup>164</sup>

Am 29. Februar wurde wieder Proviant, Schlitten und Zelte auf die Barriere gebracht. Beide, Vahsel und Filchner, haben seit dem Vorfall nicht mit Björvik gesprochen, soweit sich das

---

<sup>160</sup> ebd. S.22f

<sup>161</sup> ebd. S.23

<sup>162</sup> ebd. S.24f

<sup>163</sup> ebd. S.25f

<sup>164</sup> ebd. S.26

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

aus den Unterlagen ablesen lässt, doch jetzt bestellten sie ihn in die Kammer Filchners. Sie befragten ihn zu der Stelle, wo sie zu überwintern gedachten. Björvik wies auf die Schwierigkeiten hin, die der Platz in sich barg. Sie lagen zu dicht an der Barriere. In seiner typischen direkten Art gab er ihnen zu verstehen, dass der Platz ungeeignet sei, aber es doch völlig uninteressant sei, was er sagte oder dachte, da sie sowieso nichts auf seine Meinung geben würden. Daraufhin sagte „[...] der Leiter [...], dass es meine Pflicht sei, meine Meinung zu sagen wenn er fragte.“<sup>165</sup> Danach gab es eine „Konferenz“ und das Ergebnis der Beratungen war, nach Süd-Georgien zurückzufahren um dort Material für ein neues Stationshaus zu besorgen und ein Jahr später wieder hierher zurückzukehren um einen neuen Versuch zu starten. Das angelieferte Material blieb aber auf der Barriere. Nun begann ein Streit zwischen den beiden Gruppen, wer die Schuld am schlechten Verlauf der Expedition hätte.

*„Aber meiner Meinung nach sind beide Gruppen gleich schuldig, die Expedition hatte unwahrscheinliches Glück, dass sie zu einem so hohen Breitengrad gekommen ist [...] aber dann begann ihre Dummheit, und die Ursache war, dass sie das Haus auf den Eisberg aufstellten anstatt auf der Barriere [...] Eine Polarexpedition muss sich damit zurecht finden, dass sie kein fertiges Haus hat in das man hineingehen kann, wir hatten ja mehrere prächtige Zelte und außerdem war es ja Sommer obwohl wir auf der Barriere waren, die Wahrheit aber glaube ich war, dass nicht einer dieser Leute die gen Süden ziehen wollten, die geringste Ahnung von einer solchen Reise hatte, denn bei der Abreise aus Hamburg hörte man nichts anderes als dass die Herren nur den Wunsch hatten bis zum Südpol dabei zu sein das hätten sie ja schnell geschafft, (es ist aber weit dorthin) als wir aber erst im Eis waren, wurde weniger darüber gesprochen, und jetzt zum Schluss sollten einige Matrosen den Job übernehmen, selbst der Leiter hat sich zurückgezogen, dass es tüchtige und nette Wissenschaftler sind, ist ganz gewiss, aber Polarreisende sind sie nicht.“<sup>166</sup>*

Björvik scheint von der Wahrheit nicht allzu weit entfernt. Der unausgesprochene Wunsch eventuell den Pol doch erreichen zu können war sicher eine Triebfeder, aber die Gegebenheiten des Eises und die Schwäche Filchners als Leiter sowie die Krankheit Vahsels ließen diesen Traum in immer weitere Ferne rücken. Die wissenschaftlichen Aufgaben wurden zwar ausgeführt, aber der heimliche Wunsch blieb unerfüllt. Im Hintergrund wusste man sicher auch, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Antarktis Scott und Amundsen ihren Wettlauf zum Südpol ausführten. Ein anderes Problem war wahrscheinlich, dass nur wenige Mitglieder der Filchner-Expedition Polarerfahrung hatten.<sup>167</sup> Auf der Vorexpedition nach Spitzbergen<sup>168</sup> (1910) erwarben Filchner, Przybyllok und Barkow zwar einige Kenntnisse von den Polarbedingungen, aber doch nicht genug, um die Lage richtig abschätzen zu können.

---

<sup>165</sup> ebd. S.29

<sup>166</sup> ebd. S.31-33

<sup>167</sup> Vahsel (Kapitän), Björvik (Matrose und Eislotse), Besenbrock (Steward), Klück (Koch) und Noack (Präparator) waren schon bei der Drygalski-Expedition (vgl.: Mitgliederliste im Anhang 8.1.2 und 8.1.3).

<sup>168</sup> Neben Filchner, Erich Przybyllok (Astronom) und Erich Barkow (Meteorologe) waren an der Vorexpedition in Spitzbergen noch Heinrich Seelheim (Geograph), Hans Philipp (Geologe) und Carl Potpeschnigg (alpiner Berater und Arzt aus Graz) beteiligt.



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

#### 3.3.7 Ankunft in Süd-Georgien und Probleme nach der Heimkehr in Deutschland

Eine merkwürdige Begebenheit war die Rückkehr nach Süd-Georgien. Filchner hielt in seinen Feststellungen fest, dass bei der Einfahrt der DEUTSCHLAND in Grytviken ein Tumult an Bord ausbrach und der britische Polizeichef seine Hilfe angeboten hätte, die er, Filchner, allerdings zurückgewiesen hätte. In seinem Tagebuch findet sich darüber keine Zeile und auch in Barkows Tagebuch fehlt zu den Vorkommnissen jeder Kommentar. Barkow hielt aber fest, dass Fritz Heim, der Geologe der Expedition, im Namen der Wissenschaftler und Offiziere an Kapitän Larsen<sup>169</sup> einen Brief schrieb, in dem sie die Ereignisse während der Expedition schilderten und darum baten, bei möglichen Einladungen nicht mit Filchner oder König zusammen kommen zu wollen.<sup>170</sup>

Eine genaue Schilderung der Vorkommnisse gibt Björvik:

*„Nachmittags um 3 Uhr fiel der Anker in Grytviken, Süd Georgien. Als der Anker am Boden war und die Ketten fest, rief der Leiter uns alle sowohl die Mannschaft, Offiziere und Doktoren auf das Achterdeck. Sofort kam der englische Gouverneur über Süd Georgien und zwei weitere Engländer an Bord, unser Leiter stellte sich auf eins der Boote und hielt eine Rede, ich verstand wenig davon, und für den Leiter würde ich wünschen dass die Engländer noch weniger verstanden als ich denn nun spielte er sich auf und gegenüber der anderen Gruppe, jetzt begannen einige der Gruppe des Kapitäns ihn auszupfeifen und anzuschreien und jetzt erzählten sie dass sie ihn nie für einen Leiter gehalten hatten. Ja es ging so weit, dass einer der Doktoren der Gruppe des Kapitäns einen der Gruppe des Leiters schlug. Ich bin sowohl mit gelehrten als auch mit weniger gelehrten Leuten zusammen gewesen, ja sowohl mit nüchternen als auch betrunkenen Leuten, aber ich habe noch nie solch einen Krach gehört, ja es war mehr Geschreie und Gerufe unter diesen sogenannten Gentleman auf dem Achterdeck wie zwischen den 80 halbwilden Hunden die auf dem Vorderdeck sind, und dies alles sahen und hörten diese drei englischen Männer bevor sie Zeit hatten, willkommen zu heißen. Sie bleiben steif und überrascht stehen, dass ich nicht glaube, dass Lot<sup>171</sup> erschrockener war als er seine geliebte Gattin zur Salzsäule werden sah, als der erste Akt vorbei war, sagte nun der Leiter, dass Kapitän Lorensen (Anm.: Lorenzen) ab jetzt kein Kommando mehr hier an Bord hätte und dass er den ersten Offizier Klinge (Anm.: Kling) an Kapitän Lorensens (Anm.: Lorenzens) Stelle einsetzen werde, aber dagegen protestierten sowohl die deutschen Matrosen als auch Kapitän Lorensen (Anm.: Lorenzen) und sie sagten, dass der Leiter kein Recht hatte den Kapitän abzusetzen und einzusetzen.“<sup>172</sup>*

Kapitän Larsen kam an Bord und *„forderte die Mannschaft auf, dem Leiter zu gehorchen und nicht die Flagge und die Nation zu beschämen.“<sup>173</sup>* Björvik beteuerte, dass die deutschen

---

<sup>169</sup> Carl Anton Larsen (1860-1924), war ein norwegischer Kapitän, der mit Otto Nordenskjöld an der schwedischen Antarktis-Expedition (1901-1904) teilnahm. Er war ein erfahrener Walfänger und gründete 1904 die erste antarktische Walfanggesellschaft „Campaña Argentina de Pesca“ und richtete die Fangstation auf Grytviken (Südgeorgien) ein, die er auch leitete. 1910 nahm er die englische Staatsbürgerschaft an. Ludwig Kohl (1884-1969), der Expeditionsarzt der Filchner-Expedition, heiratete die Tochter Larsens und führte danach den Namen Kohl-Larsen.

<sup>170</sup> Barkow TB, 18.1.1912

<sup>171</sup> Gen 19,26; Björvik bedient sich für Vergleiche oft biblischer Zitate, das ist schon in seinem Tagebuch auf der Drygalski-Expedition festzustellen.

<sup>172</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.58f

<sup>173</sup> ebd. S.59

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Matrosen weder Flagge noch Nation beschämt hätten, was er aber „vom Leiter, den Befehlshabenden und einem Teil der Oberen“<sup>174</sup> nicht sagen konnte. Das Gegenteil sei der Fall, denn hätte die Mannschaft nicht so gearbeitet wie sie es getan hatte, wäre aus der Expedition „wohl nichts geworden.“<sup>175</sup>

Die Aufzeichnungen<sup>176</sup> von Larsen sind ebenfalls aufschlussreich. Als er in die Nähe des Schiffes kam, fand er „everybody upset, and so far as I found out, and also the magistrate of Greetwiken, they had made mutiny against the leader.“<sup>177</sup> Lorenzen richtete als Erster das Wort an Larsen, doch dieser gab zu verstehen, dass er zuerst den Leiter sprechen wolle. Nach dem Gespräch mit Filchner befasste er sich mit den übrigen Mitgliedern. Er machte Lorenzen darauf aufmerksam, dass er dem Leiter zu gehorchen hätte, worauf Lorenzen ihm gegenüber betonte: „Not at all, - I am the commander, he has no more to say on board of this ship.“<sup>178</sup> Danach wandte sich Larsen an die Crew, die Angst hatte, dass sie ihren Lohn nicht erhalten würde. Erst nachdem er ihnen versicherte, indem er sich selbst dafür verbürgte, dass sie ihr Geld bekämen, beruhigte sich die Mannschaft. Danach erklärte er ihnen noch, dass Filchner der Leiter ist und sprach der Mannschaft ins Gewissen: „Therefore, you must now understand you have made mutiny, an mutiny is a very very bad thing, is the worst that can be done on board of a ship. Therefore, the best you can do, is to ask Filchner's excuse, [...]“<sup>179</sup> Larsen konnte schlussendlich die Meuterei unter Kontrolle bringen,<sup>180</sup> allerdings unter der Bedingung, dass in Deutschland davon nichts bekannt gemacht werde. Bei der Abfahrt der Wissenschaftler und der Offiziere mit der HARPUN machte Larsen seine Position gegenüber Lorenzen nochmals deutlich:

„I hope you and the other gentlemen never will forget your country and your flag, therefore please be so kind, keep quiet with all the trouble there has been on board the Deutschland. If I see you will make trouble to Filchner or the expedition, I will prove and also the magistrate in Grietwiken can prove the same, that Lorentzen and some of the doctors have made mutiny together with the crew. That I can swear! But if you keep quiet, never from my side anything shall be done.“<sup>181</sup>

In der Seemannsordnung<sup>182</sup> wird Meuterei unter Abschnitt 5, Strafvorschriften, §93-110, wie folgt definiert:

„§101. Wenn zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen dem Kapitän, einem Schiffsoffizier oder einem anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam auf Verabredung gemeinschaftlich verweigern, so tritt gegen jeden Beteiligten Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre ein. Der Rädelsführer wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.“

---

<sup>174</sup> ebd. S.59

<sup>175</sup> ebd. S.59

<sup>176</sup> Vertraulicher Bericht Larsens (1913), Bundesarchiv, AA Bonn, AA VIB Bd.22, III d 9021. Das Schreiben erging an den norwegischen König der es an Kaiser Wilhelm II weiterleitete. Danach kam es ins Außenamt und weiter ins Reichsministerium des Inneren.

<sup>177</sup> ebd.

<sup>178</sup> ebd.

<sup>179</sup> ebd.

<sup>180</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.226

<sup>181</sup> Vertraulicher Bericht Larsens (1913)

<sup>182</sup> Seemannsordnung, Textausgabe mit Einleitung, Erläuterungen und Sachregister, zweite Auflage, 1907. Auf der Grundlage der Gesetzesänderung von 1902, DSM, Bremerhaven, §90-107

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu sechshundert Mark erkannt werden. Der Rädelsführer wird in diesem Falle mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft.*<sup>183</sup>

Als Rädelsführer wird derjenige angesehen, der als geistiges Oberhaupt der Tat und als deren Leiter fungiert. Auffordern ist von Anstiften zu unterscheiden, „denn ersteres Delikt kann auch gegenüber dem bereits zur Tat Entschlossenen durch Ermutigung etc. verübt werden.“<sup>184</sup> Wie der Ausbruch der Revolte auf der DEUTSCHLAND tatsächlich zustande kam, konnte bisher nicht ermittelt werden. Aber die Anschuldigung der Meuterei hätte die Mannschaft, die Offiziere um Lorenzen und auch die Wissenschaftler schwer belastet und ihre Karriere massiv negativ beeinflussen können. Es ist anzunehmen, dass der vertrauliche Bericht Larsens im Zuge der Ehrengerichtsverhandlungen gegen Filchner angefertigt wurde.

Offensichtlich dürfte Larsen einen Zugang zu Lorenzen gehabt haben. Bei mehreren Gesprächen sah Lorenzen schließlich die Konsequenzen seiner Handlungsweise ein: „Lorentzen cried more than once during our talks and said thait (that) the worst of the whole case was, that he was an officer and could loose his position [...]“<sup>185</sup> Larsen erkannte Lorenzens Schwäche und dass er leicht beeinflussbar war: „My personal opinion of the way Lorentzen acted towards Dr. Filchner, is, that he acted out of weakness and was pressed from other persons.“<sup>186</sup> Larsen sah vor allem beim zweiten Offizier Müller die Person, die Einfluss auf Lorenzen hatte: „I think [...] he has made a very dirty trick,“<sup>187</sup> worauf Lorenzen entgegnete: „Well, [...] captain Larsen, you must excuse him, he is only a boy.“<sup>188</sup> Aber Larsen erwiderte, dass das keine Entschuldigung sei, vorallem ließe es sich nicht mit seiner Funktion als zweiten Offizier an Bord eines Schiffes vereinbaren.

Laut dem Bericht Larsens, soll Vahsel schon am Beginn der Expedition eingestanden haben, dass Lorenzen nicht der richtige Mann sei um die Aufgabe eines Kapitäns zu erfüllen und daher müsse er trotz seines „kranken Herzens“ mitgehen: „[...] Dr. Filchner has no other man to put in my place, Lorentzen is not the right man.“<sup>189</sup> (vgl.: Kapitel 4.3.4 und 5.5.3)

Die Positionen der beiden Gruppen hatten sich so verfestigt, dass die Männer der Gruppe um Lorenzen nicht einmal das Haus von Larsen betreten wollten, wenn Filchner anwesend war. „When they heard Dr. Filchner were in, they run out of the house just like it had been the pest on the house.“<sup>190</sup> Larsen erklärte Filchner die Situation und dieser zog sich auf das Schiff zurück, damit das Abendessen mit der „Oppositionsgruppe“ im Hause Larsens stattfinden konnte.

Die Expedition wurde von Filchner nach der Ankunft in Grytwiken aufgelöst und die Wissenschaftler und Offiziere wurden entlassen.<sup>191</sup> Barkow beschrieb dies so: „Zum Schluß hat Filchner die Expedition für unterbrochen erklärt und unsere Kontrakte für gelöst, mit anderen Worten, er hat uns rausgeschmissen. [...] Unsere einstimmige Meinung über

---

<sup>183</sup> Seemannsordnung, §101

<sup>184</sup> ebd. §102

<sup>185</sup> Vertraulicher Bericht Larsens (1913)

<sup>186</sup> ebd.

<sup>187</sup> ebd.

<sup>188</sup> ebd.

<sup>189</sup> ebd.

<sup>190</sup> ebd.

<sup>191</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.217f

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*Filchner ist, daß er geistig nicht normal ist oder ein Schurke.*<sup>192</sup> Es stellt sich nun die Frage, wie Filchner die Leute entlassen konnte, wenn er doch, wie alle anderen, nur Angestellter des Vereins „Deutsche Antarktisexpedition“ war. Die Vermutung liegt nahe, dass er eventuell als „Leiter“ den Verein repräsentierte und in dieser Funktion die Handlung vollzog. Dazu konnten jedoch bisher keine Unterlagen ausfindig gemacht werden.

Björviks abschließende Kritik nach der Ankunft in Grytviken: *„[...] aber die Deutschen vergaßen das Notwendigste zu Hause und das war ein Leiter und Offiziere die tauglich waren.*“<sup>193</sup>

Da Filchner Alfred Kling<sup>194</sup> als Kapitän der DEUTSCHLAND einsetzte, brachte er seine Gegner noch mehr gegen sich auf, doch das kümmerte ihn nicht mehr. Er war sich der Hilfe Larsens und des Gouverneurs sicher. Auf schnellstem Wege versuchte er nach Buenos Aires zu gelangen. Die Opposition (Brennecke, Barkow, Müller, Lorenzen, Heim, Heyneck, von Goedel und 2 Männer der Mannschaft, die namentlich nicht genannt werden) musste auf Süd-Georgien bleiben und abwarten, bis der Dampfer HARPUN genug Wale gefangen hatte um nach Buenos Aires zu fahren. Barkow äußerte auch die Vermutung, dass Filchner von dieser Verzögerung gewusst haben muss: *„Daß Filchner von einem späten Abgehen des Schiffes gewußt haben muß, ohne es uns mitzuteilen, geht daraus hervor, daß er unter Überrumpelung der Mannschaft, die gesetzlich gezwungen war, mitzugehen, schon am Heiligen Abend mit der „Deutschland“ in See gegangen ist.*“<sup>195</sup> Er betonte auch noch, dass Filchner durch dieses Vorgehen mit den Wissenschaftlern kontraktbrüchig wurde: *„[...] da wir laut dieses Kontraktes mit der schnellsten Verbindung in die Heimat befördert werden müssen.*“<sup>196</sup> Aus dem vertraulichen Bericht Larsens ging aber hervor, dass Filchner sich mit ihm über die weitere Vorgehensweise beriet und er ihm sogar nahelegte, so schnell als möglich nach Buenos Aires zu reisen. Von Filchner verlangte er, dass er nichts gegen Lorenzen und seine Leute unternehmen soll, solange diese nicht in Deutschland angekommen seien.

In der Zwischenzeit erreichte Filchner Deutschland. Kling führte mit der DEUTSCHLAND noch die Tiefenmessungen durch, die durch die Erkrankung Dr. Kohls nicht eher durchgeführt werden konnten.

*„Auf der Rückfahrt von Süd-Georgien nach Buenos-Aires sollte Kling denjenigen Programmpunkt der Expedition erledigen, den wir auf der Südfahrt infolge Dr. Kohls Erkrankung hatten aufgeben müssen, nämlich die Auslotung der ungefähr 500 Seemeilen nordöstlich von Süd-Georgien gelegenen Dincklage-Untiefe im Süd-Atlantik.“*<sup>197</sup>

In Buenos Aires musste Björvik eine eidesstattliche Erklärung zu den Ereignissen am Stationsberg abgeben. Er verlangte seine Erklärung vor dem norwegischen Konsul abzugeben um Missverständnisse, vor allem in sprachlicher Hinsicht, oder Manipulationen

---

<sup>192</sup> Barkow TB, 10.1.1913

<sup>193</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.59

<sup>194</sup> Alfred Kling kam in Buenos Aires zur Expedition. Er war Erster Offizier auf der CAP ARCONA, auf der Filchner nach Buenos Aires fuhr. Kling war Filchners Favorit für die Stelle des Kapitäns, als Vahsel seinen Rücktritt androhte.

<sup>195</sup> Barkow TB, 10.1.1913

<sup>196</sup> ebd.

<sup>197</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.398

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

zu vermeiden. In einer vorgefertigten Niederschrift bezeichnete Filchner Björvik als Eislotsen. Dagegen verwehrt er sich, denn er wurde nur als Matrose angeheuert:

*„[...] nein sagte ich, sie wollten keine Eisleute aus anderen Nationen dabei haben, es sollten nur Deutsche sein weil sie alleine die Ehre an dieser Reise haben wollten, falls wir mit einem guten Ergebnis nach Hause gekommen wären, sollte keine Rede [...] von irgend einem Norweger sein, aber jetzt kann es möglicherweise gut sein einen zu haben.“<sup>198</sup>*

Die Erklärung Björviks bezüglich seiner „Beteiligung“ beim Stationsberg, liegt in Deutsch vor und wird an dieser Stelle wieder gegeben:<sup>199</sup>

*„Der unterzeichnete Paul Björvig erklärt hiermit, dass die vorstehende Erklärung, die mit im Norwegischen Generalkonsulat hier übersetzt wurde, hinsichtlich der mich betreffenden Punkte korrekt ist und dass die Erklärung von Kapitän Vahsel gegenüber dem Expeditionsleiter, Leutnant Filchner, dass er sich mit bezug auf die Landungsstelle auf der Eisbank mit mir beratschlagt habe, nicht den Tatsachen entspricht.“*

(gez.) Paul Björvig

*Hiermit wird bestätigt, dass Paul Björvig, Vollmatrose auf dem deutschen Expeditionsschiff „Deutschland“, die obige Erklärung in meiner Gegenwart unterzeichnet hat.*

(Stempel)

*Königliches Norwegisches Generalkonsulat  
in Buenos Aires, den 10. Januar 1913  
(gez.) Gern. Stoltz. Petersen  
Kgl. Generalkonsul“*

Björvik war auch erstaunt darüber, dass Filchner mit allen noch verbliebenen Matrosen eine Art Verhör durchführte. Es ging dabei um die Schüsse, die auf Dr. König abgegeben worden sein sollen.<sup>200</sup> Filchner bereitete seine Abfahrt rasch vor. Die Mannschaft wurde mit der KAISER-WILHELM II nach Hamburg zurückgeschickt, wo sie am 5. Februar 1913 ankam. Filchner und Dr. König nahmen ein italienisches Schiff um schneller in Hamburg anzukommen. Björvik hielt am Ende der Reise noch eine herbe Kritik an der Expedition fest:

*„Jetzt ist die Reise zu Ende, mir ist es so gut gegangen wie es nur irgendjemanden 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.“<sup>201</sup>*

Offiziell wurden für die Beendigung der Expedition folgende Gründe angegeben:

- das Ruder sei zu beschädigt für eine weitere Eisfahrt und müsse ersetzt werden und
- die Maschine müsste umfangreichen Reparaturen unterzogen werden, was nur in einer Werft geschehen könnte und nicht vor Ort.<sup>202</sup>

<sup>198</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.64

<sup>199</sup> Diese Erklärung Björviks befindet sich in zahlreichen Abschriften der „Feststellungen“ mit einer notariellen Beglaubigung aus dem Jahr 1950, dass die deutsche Übersetzung mit dem norwegischen Originaltext übereinstimmt (Anhang 9 der „Feststellungen“).

<sup>200</sup> vgl.: Kapitel 5.7

<sup>201</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.65

<sup>202</sup> vgl.: PGM, 1918/I, S 58

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Die wahren Gründe jedoch waren die zwischenmenschlichen Probleme, die eine Weiterführung der Expedition unmöglich machten. Im Expeditionsakt<sup>203</sup> hielt Filchner fest: „Eine gemeinsame Heimreise konnte ich nicht mehr verantworten, da es bereits zu Tötlichkeiten unter den Expeditionsmitgliedern gekommen war.“ Welcher Art von Tötlichkeiten vorgefallen waren, darauf ging Filchner jedoch nicht weiter ein.

Mit der Ankunft in Deutschland waren die Probleme aber nicht beseitigt. Filchner musste sich vor einem Ehrengericht verantworten. Die Tragweite der Ereignisse schilderte Drygalski als er am 13. März 1913 an Hofrat Wagner schrieb:

*„Filchner ist in sehr schlimmen Differenzen heimgekehrt, die nicht er zu Hause anhängig gemacht hat, sondern seine Begleiter, schon durch ein Telegramm an die Seewarte aus Buenos Aires, das unter anderem die Worte enthielt ‚Filchner sei ein unehrenhafter Charakter‘. Nun schweben Ehrenratsverhandlungen etc.etc. Ich selbst sah Filchner am 31.1. in Berlin, in Gesellschaft mit Lewald und Graf Lerchenfeld, und hatte in dieser Gesellschaft auf Äusserungen von Filchner und Graf Lerchenfeld die Gelegenheit sehr scharfe und klare Kritik zu üben. Berlin will vertuschen, besonders Penck, doch gelingt es kaum. Es sind sehr böse Sachen passiert.“<sup>204</sup>*

In einem Schreiben vom 28. April 1913 berichtete er weiter, wiesehr die Fronten verhärtet waren:

*„Über Filchner liegt nichts neues vor. In Wilhelmshaven und hier haben Ehrengerichte verhandelt, mit dem Ergebnis, dass Filchner alles mögliche schriftlich revociert und deponiert hat, seinen Austritt aus dem Verein, der seine Expedition betrieb, erklärt hat und von jeder Fortsetzung [...] zurückgetreten ist. Wie damit sein Telegramm an Penck zu vereinigen ist, ist schwer zu verstehen. Ich glaube nicht, dass er noch irgendwie Aussichten hat. Hier scheint es sich jetzt nur noch darum zu handeln, ob er Offizier bleiben kann, doch das habe ich nur gehört. Brennecke und die anderen schaden ihm jetzt auch aus der Verarbeitung<sup>205</sup> ausgeschaltet zu haben, was gut ist.“<sup>206</sup> In keinem Fall wollten sie mit ihm oder unter seiner Redaction noch etwas thun. Alles was sie zugestehen sollten, ist zu schweigen, wenn Filchner ausscheidet, und das ist auch gut. An öffentlichen Verhandlungen und Skandalen hat keiner ein Interesse.“<sup>207</sup>*

Das Telegramm an Penck konnte nicht ausfindig gemacht werden, daher können über den Inhalt nur Spekulationen angestellt werden. Nach seiner persönlichen Struktur her lässt sich vermuten, dass er auf seiner Unschuld in allen Punkten beharrte und auf einen für ihn positiven Ausgang der Ehrengerichte vertraute. Ehre als Offizier und Mensch war für Filchner Zeit seines Lebens ein wesentlicher Bestandteil seines Fühlens, Denkens und Handelns. Barkow war jedenfalls erleichtert über den Ausgang der Verhandlungen. Der Eintrag in seinem Tagebuch spricht für sich:

*„Endlich geht unser Streit mit Filchner einem befriedigendem Ende entgegen. Wir sind jetzt so weit, daß Filchner auf jegliche Mitwirkung bei der Bearbeitung der*

---

<sup>203</sup> vgl.: Kirschmer, Dokumentation, 1985, S.47

<sup>204</sup> Brief von Drygalski an Hofrat Wagner, 13.1.1913 (Göttingen)

<sup>205</sup> Mit „Verarbeitung“ meinte Barkow die wissenschaftlichen Veröffentlichungen.

<sup>206</sup> Damit ist die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ergebnisse gemeint.

<sup>207</sup> Brief von Drygalski an Hofrat Wagner, 28.4.1913 (Göttingen)

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

*wissenschaftlichen Ergebnisse verzichtet. Ob er sich dann noch als Offizier<sup>208</sup> halten kann, halte ich für sehr zweifelhaft. Jedenfalls ist es ein voller Erfolg für uns.<sup>209</sup>*

In seinen „Feststellungen“ ging Filchner auf den Spruch des Ehrenrates ein, der besagte, dass die Wissenschaftler es ablehnten mit ihm gemeinsam die Expeditionsergebnisse zu veröffentlichen. Dem stellte er gegenüber, dass Przybyllok es von sich aus ablehnte, mit den anderen gemeinsam zu publizieren. Er stellte sich auch gegen den Vorschlag von Penck ein gemeinsames Expeditionswerk herauszugeben. Filchner gab sein offizielles Expeditionswerk „Zum Sechsten Erdteil“ im Jahre 1922 heraus. Es muss einen Vertrag mit dem Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ über die Bildrechte gegeben haben, denn es ist auffallend, dass viele Abbildungen im Werk verwendet werden, die eindeutig von den Mitgliedern der „Oppositionsgruppe“<sup>210</sup> stammen. Es ist anzunehmen, dass sie die Bilder nach all den Vorfällen nicht freiwillig zur Verfügung gestellt hätten.

#### 3.3.8 Filchners „Feststellungen“ zu den Geschehnissen

Um manche Handlungsweise Filchners besser verstehen zu können, ist es angebracht seine Biographie kurz darzustellen. Kurz vor seinem Tode verfasste er seine „Feststellungen“, in denen er zu einigen Vorwürfen, die ein Leben lang gegen ihn erhoben wurden, Stellung nahm. Dies ist ein sehr persönliches Zeugnis und teilweise auch selbstkritisch verfasst. Es muss aber auch festgehalten werden, dass einige Dokumente, die er anspricht, während der Kriegshandlungen des Zweiten Weltkrieges verloren gingen und die meisten „handelnden Personen“ nicht mehr am Leben waren um eine Gegendarstellung vorzunehmen. Doch Filchner dachte an eine Veröffentlichung nach seinem Tode. Es existieren mehrere Fassungen, die meist stilistisch überarbeitet wurden und in mehreren Ordnern im Filchner-Archiv der BAW lagern<sup>211</sup>. Zu Beginn erklärte Filchner wie es zu der langjährigen Feindschaft zwischen Dr. Albert Tafel (1876-1935) und ihm kam, und wie sie sein weiteres Leben beeinflusste.

Filchner war ein junger Leutnant, der 1900 allein einen Ritt zu Pferde über den Pamir unternahm und danach berühmt wurde, vor allem dadurch, dass er seine Erlebnisse schnell veröffentlichte. Danach bewarb er sich bei der ersten deutschen Südpolarexpedition, wurde aber abgelehnt.<sup>212</sup> So wandte er sich einer neuen Aufgabe zu. Er plante 1904 eine Expedition nach Nordost-Tibet zu unternehmen. Im selben Jahr heiratete Filchner und seine Frau wollte bis zur Grenze Nordost-Tibets mitreisen. Zuvor hatte Filchner sich an zwei Kameraden gewandt, Faupel und Freiherr von Stauffenberg. Dr. Tafel wurde ihm von Ferdinand von Richthofen empfohlen, da er gleichzeitig Mediziner und Geograph war. Durch das schmale Budget musste Filchner den beiden Kameraden absagen. Faupel war darüber

---

<sup>208</sup> Filchner wurde noch 1913 zum Hauptmann befördert (PGM, 1913/II, S.205) im Dezember allerdings des selben Jahres wird berichtet, dass er als Hauptmann zurücktritt um als Redakteur in den Ullstein-Verlag einzutreten. (PGM, 1913/II, S. 330; unter der Rubrik: Persönliches) Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges ist er jedoch wieder als Offizier tätig.

<sup>209</sup> Barkow TB, 18. April 1913

<sup>210</sup> Im Bildnachweis, S.XVIII-XIX sind immerhin 21 Bilder von Barkow, 19 Bilder von Heyneck, 12 Bilder von von Goedel, 9 Bilder von J. Müller und 5 Bilder von Lorenzen enthalten.

<sup>211</sup> Die Verfasserin bezieht sich bloß auf eine Fassung der „Feststellungen“, daher kann es zu Verschiebungen der Seitenangaben kommen, weil die vorhandenen Exemplare im Filchner-Archiv der BAW, unterschiedliche Seitenzahlen durch die diversen Korrekturfassungen aufweisen.

<sup>212</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.44; Das Bewerbungsschreiben befindet sich im ifl, Kasten 98/2, 21. Januar 1901

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

derart erbost, dass er sich später Dr. Tafel anschloss im „Feldzug“ gegen Filchner. Stauffenberg ging nach Südwestafrika und fiel im Kampf gegen die Hereros. Während der Expedition wuchs der Widerstand Tafels gegen Filchner. Er stellte ihn oft bloß und behauptete, dass Filchner alle Arbeit an sich reiße und er dadurch zu keinen Ehren kommen könne nach der Rückkehr nach Deutschland. Tafel ging sogar soweit, dass er Sammlungen verschiedener Arten während der Heimreise von den Dienern am Weg „verschwinden“ ließ. Darauf angesprochen soll er geantwortet haben, dass er dies nur tue, weil sonst nur Filchners Arbeit zu sehen sei und daher sei er gezwungen, diese Maßnahme zu ergreifen. Bei einem Überfall durch Ngoloken mussten sie, um sich zu retten, einen Teil der Ausrüstung zurücklassen und Filchner vernichtete sie, damit sie nicht in die Hände der Angreifer fiel. Tafel sei dabei derart hysterisch geworden, dass er Filchner vorwarf, seine zukünftigen Pläne einer neuerlichen Expedition zu gefährden. Filchner war völlig überrascht, dass Tafel dies überhaupt vorhatte. Später gab Tafel an, dass Filchner aus Feigheit gehandelt habe. Das traf Filchner derartig, dass er sich von diesem Angriff kaum erholte. Dieser Tenor sollte noch öfter in seinem Leben auftauchen.

Nach der Rückkehr nach Deutschland arbeitete Filchner seine Expeditionsergebnisse aus. Tafel diskreditierte Filchners Arbeiten in geographischen Kreisen. Filchner wollte nicht auf diese Angriffe reagieren. Ein Angriff war jedoch derart infam, dass er auch noch ein Nachspiel bei der Antarktis-Expedition hatte. Der katholische Missionar van Dyck, der die Missionsstation in Tining-fu leitete, brachte folgende Beschwerde im Auswärtigen Amt vor: Filchner und seine Frau hätten das Gästezimmer als „Notdurftanstalt“ benutzt. Tafel war mit van Dyck befreundet und der Staatssekretär hatte den gleichen Namen wie der bekannte Geograph: Freiherr von Richthofen. Der Vorfall konnte geklärt werden und die Beschwerde wurde als Lüge entlarvt. Das Gerücht wurde aber munter weiter kolportiert. Filchner sollte auch wissenschaftlich diskreditiert werden, indem seine Publikationen und Kartenwerk über Nordosttibet als falsch und unbrauchbar bezeichnet wurde. Tafel veranlasste eine Untersuchungskommission im Raum der Kriegskartenabteilung der Preußischen Landesaufnahme. Dr. Uhlig, ein Freund Tafels, leitete die Untersuchung. Auf der Seite Filchners befand sich sein Vorgesetzter Oberst v. Bertrab, und ein nicht namentlich genannter Hauptmann seiner Abteilung. Filchner konnte sein Werk verteidigen und Oberst v. Bertrab riet ihm, die Anschuldigungen Tafels zu ignorieren. Von Bertrab ließ die Sitzung protokollieren aber die Aufzeichnungen wurden im Zweiten Weltkrieg vernichtet. Filchner konnte wenig später sogar einen Erfolg verbuchen: Die Routenaufnahmen Tafels waren nicht exakt genug um ein Kartenwerk daraus zu erstellen. Sein Kartograph wandte sich an Wand, der ein Mitarbeiter Filchners war, und glich die Karten Tafels denen Filchners an - der Grund waren die fehlenden astronomischen Ortsbestimmungen, die Tafel nicht vornehmen konnte, da er darin nicht ausgebildet war.<sup>213</sup>

In der Zwischenzeit war Filchner von seiner Frau geschieden worden. Darunter litt er sehr: *„Es war dringend nötig, mir eine neue schwere Lebensaufgabe zu stellen, die mir ermöglichte, wenigstens vorübergehend vergessen zu können und mich selbst wiederzufinden“*<sup>214</sup> Laut dem Bericht im „Globus“ soll er ursprünglich eine geographische Forschungsreise nach Persien geplant haben. *„Der Umstand, daß nun Engländer, Schotten und Amerikaner den Problemen der Antarktis nachgehen wollen, hat auch in Filchner den*

---

<sup>213</sup> Filchner, Feststellungen, S.15

<sup>214</sup> ebd. S.17



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Wunsch entstehen lassen, es möchte sich auch Deutschland an diesen Forschungsarbeiten beteiligen.<sup>215</sup> In dieser Zeitschrift heißt es in einem weiteren Artikel:

*„Einleitend sei bemerkt, daß Filchner auf die Feststellung Wert legt, daß sein Plan nicht erst in allerjüngster Zeit entstanden, sondern schon mehrere Jahre alt ist. Allerdings habe er die Ausführung zunächst zurückstellen müssen, weil es ihm nicht möglich erschien, die Mittel dafür aufzubringen, und sich mit anderen, weniger kostspieligen Forschungsplänen beschäftigt. [...] Nachdem er aber neuerdings die Überzeugung gewonnen habe, daß die Geldfrage wohl gelöst werden könnte, habe er auf seinen Südpolarplan zurückgegriffen.“<sup>216</sup>*

Die beiden Berichte scheinen sich zu widersprechen, aber es ist denkbar, dass er den Traum von einer Antarktisexpedition, 10 Jahre nach seiner Ablehnung (1901), noch nicht aufgegeben hatte.

Filchner selbst hält in seinen „Feststellungen“ fest, dass er sich mit seinem Vorgesetzten von Bertrab darüber beraten habe und danach einen Plan für die Antarktische Expedition erstellt habe. Filchner sah sich einer starken Opposition gegenüber (vgl. Kap. 3.3.4) doch verfolgte er konsequent seine Pläne weiter. Nachdem ein Gerücht die Runde machte, dass Filchner sich an der Expedition bereichern wollte, sah er darin einen weiteren Angriff auf seine Person und erst nach der Expedition konnte er, nach seinen Angaben, alle Details zu einem Gesamtbild zusammenfügen. Er sah darin auch Tafel als den Initiator der Intrigen, die gegen ihn liefen. Ein, nicht näher beschriebener, Bekannter Vahsels, verbreitete munter das Gerücht der Bereicherung, es kam zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung und Vahsel wurde als der Urheber des Gerüchts ausfindig gemacht. Um die Expedition nicht noch mehr zu gefährden, schlug der Staatsanwalt vor, dass Vahsel eine eidesstattliche Erklärung abgeben solle, um das Missverständnis aus der Welt zu schaffen und Filchner stimmte dem Prozedere zu. An Bord soll Vahsel dann sein wahres Gesicht gezeigt haben und unternahm alles erdenkliche, um Filchner zu schaden, indem er verlauten ließ: *„Wenn Filchner in der Angelegenheit ‚Gesundmachen‘ ein gutes Gewissen gehabt hätte, würde er sich nicht verglichen, sondern auf Durchführung eines Prozesses bestanden haben!!“<sup>217</sup>* Filchner hatte noch Arbeiten in Berlin zu erledigen und fuhr daher später alleine mit der KAP ARCONA nach Buenos Aires. Während der Überfahrt muss es zu mehreren Vorfällen an Bord der DEUTSCHLAND gekommen sein, aber darüber ist kaum Auskunft zu erhalten.

Als Filchner in Buenos Aires ankam, fand er bereits *„eine planmäßig organisierte Opposition vor.“<sup>218</sup>* Vahsel stellte Filchner vor die Wahl, dass entweder er als Kapitän bleibe und Seelheim gehe oder Seelheim bleibe und er die Expedition verließ.

*„Es blieb mir nichts anderes übrig, als entweder diesen zuverlässigen Kameraden und Wissenschaftler Seelheim dem Kapitän Vahsel zuliebe zu opfern oder aber nach einem neuen Kapitän Umschau zu halten. Ich versuchte letzteres. Der Ersatzmann fand sich auf der ORTEGA (Anm: gemeint ist die CAP ARCONA) selbst, und zwar in der Person des Offiziers Kling von der Hamburg-Südamerika-Linie.“<sup>219</sup>*

---

<sup>215</sup> Globus, 1910, Bd.97, S.178

<sup>216</sup> ebd. S.229

<sup>217</sup> Filchner, Feststellungen, S.22

<sup>218</sup> ebd. S.23

<sup>219</sup> ebd. S.22

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Kling war nach Aussagen Filchners ein tüchtiger Offizier und hätte die Position gerne übernommen. Aber in der Zwischenzeit entschloss sich Vahsel zum Verbleib in der Expedition und Seelheim schied freiwillig aus. Alfred Kling konnte aber als Wissenschaftler und Wachoffizier für die Expedition gewonnen werden. Somit hatte Vahsel keine geschlossene Offiziersfront mehr gegen Filchner. In Filchners „Feststellungen“ bezeichnete er auch den Ozeanographen Brennecke als Handlanger Tafels. In Buenos Aires wurde sogar ein Schmähartikel veröffentlicht, der Filchner des „schlechten Benehmens“ während der Überfahrt bezichtigte. Diese Wortwahl kam Filchner bekannt vor. Der Redakteur des Artikels musste aber eine Gegendarstellung bringen, da Gegenzeugen auftraten. Der Verfasser gab als Informant einen Steward an. Nähere Einzelheiten sind darüber jedoch nicht in Erfahrung zu bringen.

Weitere Informationen zu den Geschehnissen während der Fahrt (Winterstation und die Folgen, Tod des Kapitäns) wurden bereits eingangs erwähnt und aus den „Feststellungen“ zitiert. Das gesamte Dokument zeigt die tiefe Verletzung Filchners durch die Ereignisse während der Fahrt und die für ihn fast untragbare, unehrenhafte Behandlung nach der Rückkehr. Protokolle und Dokumente zu den Verhandlungen konnten bisher nicht ermittelt werden. Nach der Beendigung der Angelegenheiten schied Filchner aus dem aktiven Offiziersdienst aus. Er absolvierte eine Flugausbildung für eine geplante Expedition von Amundsen, an der er teilnehmen sollte. Auch hier führt er einen Brief Brenneckes an, den dieser an Amundsen geschrieben haben soll, um ihn vor Filchner zu warnen. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte die Ausführung der Expedition und Filchner diente wieder seinem Vaterland. Auch dabei kam es zu Anschuldigungen und Verleumdungen wegen Feigheit und Spionage. Beides konnte aber zu Gunsten Filchners geklärt werden.<sup>220</sup>

## 3.4 Wegener-Expedition (1930-1931)

### 3.4.1 Finanzierung

Die Expedition Wegeners bestand aus der Vorexpedition 1929 und der Hauptexpedition 1930-1931. Beide Expeditionen wurden von der NDW<sup>221</sup> unterstützt, was bedeutete, dass sie staatlich finanziert wurden. Das zur Verfügung gestellte Geld wurde aus dem Reichsetat<sup>222</sup> bestritten und alle Angelegenheiten wurden über das Reichsministerium des Inneren geregelt. Die Expeditionsmitglieder waren Angestellte des Staates. Der Hauptausschuss der NDW bewilligte am 14. Dezember 1929 einen Etat von 100.000 Reichsmark.<sup>223</sup> Für die Suchaktion nach Alfred Wegener wurde von der NDW ebenfalls Geld bereitgestellt. Sie kümmerte sich auch nach der Expedition im Rahmen der Grönlandkommission und des Arbeitsausschusses um die Veröffentlichung der Expeditionsergebnisse.<sup>224</sup>

---

<sup>220</sup> vgl.: ebd. S.52

<sup>221</sup> Die NDW wurde 1920 gegründet. „Der Grundgedanke der Notgemeinschaft und ihre Bestimmung war, der durch Menschenverlust und Inflation wie durch die Verödung der Institute und Mutlosigkeit schwer geschädigten Wissenschaft zu neuem Leben zu verhelfen. Ausgangs- und Zielpunkt ihrer Betätigung mußte es sein, jedem deutschen Forscher beizuspringen. [...] Ihr Eingreifen galt unmittelbar der Forschung des Forschers selbst, nicht einem Institut oder einer amtlichen Stelle [...]“ Schmidt-Ott, Friedrich; Erlebtes und Erstrebt, Wiesbaden 1952, S.182

<sup>222</sup> Die NDW erhielt aus dem Reichsetat 1924 drei Millionen Goldmark, 1925 fünf Millionen. 1926 wurde ein Sonderfonds für Gemeinschaftsaufgaben eingerichtet, der mit 3 Millionen ausgestattet wurde. vgl.: Schmidt-Ott; Erlebtes, 1952, S.180

<sup>223</sup> Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.184

<sup>224</sup> Die Ergebnisse wurden in sieben Bänden (Band 4 ist in zwei Halbbänden abgefasst) veröffentlicht.

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Die meisten Messinstrumente für die Expedition wurden der NDW von verschiedenen Instituten als Leihgabe zur Verfügung gestellt.<sup>225</sup> Ein Diskussionspunkt war die Verwendung von Flugzeugen. Die NDW stand der Verwendung von Flugzeugen ablehnend gegenüber und begründete dies wie folgt:

- *„Der wissenschaftliche Plan würde wesentlich geändert werden.*
- *Die Expeditionsversicherung würde sich erheblich verteuern.*
- *Es würde in die Rechte der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt eingegriffen werden, die ihre kostenlos zur Verfügung gestellten Motoren und auch den Ingenieur zurückziehen würde.*
- *Im Schadensfall würde die öffentliche Meinung mangelnde Unterstützungsmassnahmen vorwerfen, denn üblicherweise würden Fluggesellschaften bei der Einrichtung von nördlichen Fluglinien spezielle Vorkehrungen treffen.“<sup>226</sup>*

Die Argumente sind nicht stichhaltig genug. Der Erprobung von (Flugzeug)Motoren in den Propellerschlitzen wurde der Vorzug gegeben. Die NDW blieb derart hartnäckig in der Ablehnung von Flugzeugen, dass sie sogar die angebotene Hilfe des Briten Watkins, der zur gleichen Zeit mit Flugzeugen in Grönland unterwegs war, ablehnten, um den verschollenen Alfred Wegener und seinen Gefährten zu suchen. Im Plan Alfred Wegeners, der im Band I der wissenschaftlichen Ergebnisse veröffentlicht ist, wurde eine Variante unter Verwendung von Flugzeugen überlegt.<sup>227</sup>

Es musste formell bei der dänischen Regierung um Erlaubnis angesucht werden, ob die Expedition in Grönland stattfinden kann. Da Alfred Wegener an zwei dänischen Expeditionen teilgenommen hatte, wurde der Expedition viel Wohlwollen entgegengebracht. Die Beamten waren stets hilfsbereit: *„Die Expeditionsmitglieder haben ausnahmslos noch, über die Förderung der Expedition hinaus, bei zahlreichen dänischen Beamten eine weitgehende Gastfreundschaft genossen [...]“<sup>228</sup>* In Grönland und Kopenhagen wurden nötige Einkäufe getätigt, die von der dänischen Verwaltung mit einem Akkreditiv beglichen wurden. Der Betrag wurde nach Kopenhagen überwiesen wo der Expedition ein unbeschränkter Kredit gewährt wurde. Die Ausgaben wurden von der NDW kontrolliert. Die Einfuhr von Benzin, Petroleum und Alkohol war schwierig, da es dafür Einfuhrverbote gab. Der Expedition wurde es aber gestattet, *„alles für ihren Bedarf Notwendige, unter Beiseitesetzen dieser Bestimmungen, einzuführen und in Grönland ihren Bedarf an andern Dingen trotz des Handelsmonopols des dänischen Staates einzukaufen. Die Restbestände beim Abzug der Expedition wurden von der dänischen Verwaltung gegen Verrechnung übernommen.“<sup>229</sup>* Die von den Expeditionsmitgliedern aufgebauten Funkstationen galten während ihres Betriebes als dänische Stationen.

#### 3.4.2 Transportmittel

Die Expedition verfügte über kein eigenes Expeditionsschiff. Die benötigten Schiffe, KRABBE, DISKO und GUSTAV HOLM, waren für den Transport von Expeditionsgut und der Expeditionsmitglieder gemietet worden. Das Motorboot KRABBE wurde extra für die

<sup>225</sup> vgl.: Wegener, Kurt, Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegener 1929 und 1930/31; Bd.1, Leipzig 1933, S.12

<sup>226</sup> zit. nach: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.166

<sup>227</sup> Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.7f

<sup>228</sup> ebd. S.13

<sup>229</sup> ebd. S.13

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Vorexpedition (1929) in Kopenhagen gebaut. Es diente bei der Vorexpedition manchmal auch als Wohnung, sofern die Expeditionsmitglieder nicht auf Schlittenreise waren. Für die Hauptexpedition wurde sie wieder angemietet, was kostspielig gewesen sein dürfte, denn Kurt Wegener war der Meinung, dass „[...] es besser gewesen wäre, einen Walfänger zu kaufen, eventuell mit dänischer Besatzung zu ersetzen und in Kamarujuk einfrieren zu lassen. Nach Expeditionsschluß hätte er dann verkauft werden können.“<sup>230</sup>

Es wurden 25 isländische Pferde benötigt, um das gesamte Material aufs Inlandeis zu schaffen. Darunter waren auch die Propellerschlitten, und ihr Transport über die steile Trasse war äußerst mühsam. Diese Schlitten sollten unter anderem Material nach „Eismitte“ bringen, sie fielen aber mehrmals wegen technischer Gebrechen aus. Das Material wurde hauptsächlich mit Hundeschlitten transportiert. Insgesamt wurden 14 Nansenschlitten angeschafft. Diese wurden wegen ihrer Länge geschätzt, da sie so mehr Sicherheit bei der Fahrt über die Eisspalten gewährleisteten.<sup>231</sup> Es wurden auch Pferdeschlitten für die Transporte im Herbst 1930 verwendet.

In Band I der wissenschaftlichen Ergebnisse<sup>232</sup> ging Kurt Wegener in Kapitel „Transportprobleme“ ausführlich auf die Verwendung von Hundeschlitten und Propellerschlitten ein. Er berechnete den „Aktionsradius“ beider Transportmittel in beförderte Lasten, Verbrauch (Hundefutter, Treibstoff) und zurückgelegter Strecken. Ebenfalls einbezogen wurden die wissenschaftlichen Arbeiten, die mit beiden Transportmitteln geleistet werden konnten. Dabei kam er zu folgendem Ergebnis:

*„Transporttechnisch ist der Propellerschlitten dem Hundeschlitten vielleicht unterlegen, expeditionstechnisch dagegen überlegen. Es lohnt sich also, die Hundeschlitten zur Depotauslegung für die Propellerschlitten einzusetzen, so absurd dieser Gedanke im ersten Augenblick auch scheinen mag; weil es verkehrt ist, die Propellerschlitten zu reinem Transportzweck, wie es die Auslegung von Depots ist, zu verwenden.*

*Den Hundeschlitten dagegen fallen naturgemäß alle reinen Transportaufgaben zu, insbesondere auch die Depotauslegung aller Verbrauchssachen (Menschenproviant, Hundefutter, Benzin, Sprengstoff). Denn Hundeschlitten dürfen nur reisen, aber nie, außer an der Basis, stilliegen, und ihr Aktionsradius, und damit auch ihre Transportleistung, ist der größte aller verwendeten Transportmittel.“<sup>233</sup>*

Ein Problem stellten die Tauglichkeit der Propellerschlitten dar. Bei geschlossener Eisdecke und gutem Wetter funktionierten sie gut. Curt Schif, der für die Propellerschlitten<sup>234</sup> zuständig war, beschrieb die Probleme die durch Spalten im Eis und durch Wasserrinnen entstehen können, im grönländischen Inlandeis sah er aber die Vorteile der motorbetriebenen Schlitten.

Auch bei den Hundeschlitten stellten sich einige Probleme ein. Vor allem der Umgang mit den Hunden und das Führen der Schlitten erforderte viel Training. „Ich blamiere mich dabei mehrfach bei Versuchen, voranzufahren oder meine Hunde nach einem Halt in Gang zu bringen“,<sup>235</sup> schrieb Loewe. Die Hunde waren auch sehr gefräßig. In den Tagebüchern wird

---

<sup>230</sup> Loewe TB 2, 11. Oktober 1931

<sup>231</sup> vgl. Wegener, K.; Ergebnisse, 1933, S.23

<sup>232</sup> vgl.: ebd. S.64-76

<sup>233</sup> ebd. S.75

<sup>234</sup> vgl. ebd. S.77ff

<sup>235</sup> Loewe TB, 17. August/380km. Auf Reisen gab Loewe die Kilometerzahlen an.

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

immer wieder betont, dass die Tiere das Zuggeschirr auffraßen und dass sie sehr hungrig waren:

*„Die Hunde sind trotz 600 (statt 500 gr.) Hundepemmikan täglich stark ausgehungert. Bedenkt man, daß das mehr als die Hälfte dessen ist, was ein schwer arbeitender Mensch bewältigen kann, so muß es ausreichen. Hunde rentieren sich gegenüber Menschen als Zugtiere bei längerer Reise nur dann, wenn man ihre große Geschwindigkeit voll ausnutzt. Sonst fressen sie zuviel.“<sup>236</sup>*

Zur Diskussion standen auch Flugzeuge, sie wären nach Kurt Wegener allerdings nur bedingt als Transportmittel einsetzbar gewesen. Da im Inlandeis kaum Landmarken wegen der Schneedecke auszumachen sind, würden Landungen nicht gefahrlos erfolgen können. Statt die Propellerschlitten nach Scheideck<sup>237</sup> zu transportieren, sah er die Möglichkeit des Einsatzes von Kleinflugzeugen.

*„Zwei Kleinflugzeuge, eine Stunde nach dem Festmachen des Schiffes am Eise aufmoniert, konnten wieder eine Stunde später startbereit auf dem Inlandeis stehen als Flugzeuge oder nach Entfernung von Flügeln und Leitwerk als Propellerschlitten, je nach Entscheidung des Expeditionsleiters.“<sup>238</sup>*

Kurt Wegener stellte auch die Behauptung auf, dass die Messergebnisse der Oststation wesentlich effizienter mit Kleinflugzeugen durchführbar gewesen wären.<sup>239</sup> Aus Kostengründen wurde die Mitnahme von Flugzeugen nicht näher in Erwägung gezogen (vgl.: Kapitel 3.4.1).

#### 3.4.3 Zielsetzung und Verlauf der Expedition

Die ursprüngliche Idee für die Expedition stammt nicht von Alfred Wegener selbst. Nachdem er das Angebot für die Leitung der Expedition erhalten und angenommen hatte,<sup>240</sup> wurde sie jedoch maßgeblich durch ihn geprägt. Nicht zuletzt durch seine frühen Erfahrungen auf grönländischen Expeditionen, hatte er von Beginn an sehr genaue Vorstellungen von den notwendigen Messungen und dem möglichen Ablauf. Schwerpunkt der Messungen waren meteorologischer, klimatologischer und glaziologischer Natur, um, in Hinblick auf mögliche Erklärungen des rezenten europäischen Eisschildes der letzten Eiszeit, die Entstehungsgeschichte und den gegenwärtigen Zustand des grönländischen Eisschildes zu erforschen. Dies sollte gezielt mit den modernsten, zu dieser Zeit verfügbaren geophysikalischen Instrumenten und Methoden erfolgen. Dazu zählten allen voran neue seismische Methoden zur Bestimmung der Eismächtigkeit und der Höhe des darunter liegenden Felsbettes. Gravimetrische und magnetische Messungen sollten Aufschluss über die geologischen Verhältnisse unter dem Eis geben. Entlang eines Ost-West Schnitts in Zentralgrönland sollten zahlreiche Messungen der Oberflächenhöhe und Eisdicke vorgenommen werden. Die angestrebte Genauigkeit sollte es erlauben, nicht nur die Geometrie des Eisschildes, sondern, im Abstand von mehreren Jahren, auch zeitliche Änderungen zu erfassen. Zusätzlich zu den Messungen entlang des Profils waren drei permanent besetzte Stationen

---

<sup>236</sup> ebd. 16.August/335km

<sup>237</sup> Scheideck ist die Weststation.

<sup>238</sup> Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.75f

<sup>239</sup> vgl.: ebd. S.74

<sup>240</sup> A. Wegener wurde die Leitung für seismische Eisdickenmessungen in Grönland durch die NDW angeboten und er schloss daran sein eigenes meteorologisches und glaziologisches Programm an. vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1996, S.53-55

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

vorgesehen. Neben den Stationen an der West- und Ostküste war erstmalig eine Überwinterungsstation im Zentrum des Eisschildes geplant.

In ihren Grundzügen und der Ausführung ist bei dieser Expedition bereits jene Methodik zur Anwendung gekommen, wie sie auch heute noch in der Geophysik des AWI und anderer Forschungseinrichtungen verwendet werden.

Die Expeditionsmitglieder trafen in Kopenhagen zusammen und fuhren am 1. April 1930 mit dem Schiff DISCO von dort ab. Die gesamte Expeditionsausrüstung wurde zwischen 19. und 26. April 1930 auf die GUSTAV HOLM umgeladen. Die Eisverhältnisse vor Umanak waren sehr ungünstig denn das Meereis versperrte den Weg in die Bucht aber infolge von Föhnwinden war das Eis im Fjord selbst zu brüchig um das Material auf Schlitten an die Küste zu bringen. So mussten sechs Wochen Wartezeit in Kauf genommen werden. Am 17. Juni 1930 wurden die letzten der „2500 Kisten Kasten und Kannen“<sup>241</sup> an Land gebracht. Nun begannen die schweren Transportarbeiten denn das gesamte Material musste nach Scheideck hinaufgebracht werden. Vor allem der Transport der Propellerschlitten war kraft- und zeitraubend. Erst am 15. Juli 1930 konnte die erste Fahrt ins Inlandeis unternommen werden wo man den Zielpunkt am 31. Juli 1930 erreichte. Georgi<sup>242</sup> blieb allein in „Eismitte“ zurück um die Station einzurichten, während die Begleiter am 1. August 1930 wieder nach Scheideck zurückkehrten. Zwischen 18. August und 13. September 1930 fand die zweite Inlandreise statt und Sorge<sup>243</sup> blieb als zweiter Mann in „Eismitte“. Mit der zurückkehrenden Mannschaft zur Weststation ging auch ein Brief mit nach Scheideck, der mit 14. September datiert ist, indem Georgi und Sorge mitteilten, dass sie am 21. Oktober 1930 die Station verlassen würden, wenn notwendige Materialien für die Überwinterung, wie etwa Petroleum, nicht eintreffen würden. Dieser Brief wurde später viel diskutiert, weil darin der Zusammenhang von Wegeners Tod gesehen wurde. Am 21. September 1930 brach Wegener mit den geforderten Materialien nach „Eismitte“ auf, jedoch nicht mit den Propellerschlitten, in die große Hoffnungen gesetzt wurden, sondern mit Hundeschlitten. Nach 40 Tagen erreichten Wegener, Rasmus und Loewe die Station. Loewe blieb in „Eismitte“ zurück, da er sich alle zehn Zehen erfroren hatte während Wegener und Rasmus trotz starken Sturms und extremer Kälte den Rückweg zur Weststation antraten, wo sie nie ankamen (vgl.: Kapitel 5.11). In der Zwischenzeit wurden die organisatorischen und wissenschaftlichen Aufgaben auf der Weststation ausgeführt.

Vollkommen getrennt von der übrigen Expedition waren die Teilnehmer der Oststation unter der Leitung des Meteorologen Walther Kopp. Sie erreichten den Scoresby-Sund am 21. Juli 1930 und mussten nach dem Entladen erst einen geeigneten Platz für ihre Station finden. Ohne Mithilfe der grönländischen Bevölkerung hätte die Station nicht errichtet werden können. Die drei Männer konnten ihre wissenschaftlichen Aufgaben jedoch ausführen, hatten aber auch mit enormen Schwierigkeiten zu kämpfen (vgl.: Kapitel 5.7).

---

<sup>241</sup> Wegener, Else (Hrsg.); Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt. Die Erlebnisse der deutschen Grönlandexpedition 1930/1931 geschildert von seinen Reisegefährten und nach den Tagebüchern des Forschers, Leipzig 1932, S.35

<sup>242</sup> Johannes Georgi war der Leiter der Station „Eismitte“.

<sup>243</sup> Ernst Sorge war der zweite Mann in der Station „Eismitte“.

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Während die West- und Oststation mit Funk<sup>244</sup> ausgestattet waren, hatte die Station „Eismitte“ keinen zur Verfügung. Damit war die Kommunikation erheblich erschwert und führte unter anderem zu den oben erwähnten verhängnisvollen Umständen. Die Expeditionsmitglieder der Station „Eismitte“ und die Männer von der Weststation, die im Mai 1931 die Inlandeisstation mit den Propellerschlitzen erreichten, mussten erkennen, dass Wegener und sein Begleiter ums Leben gekommen waren, da beide Männer weder, wie gehofft, in „Eismitte“ waren noch die Weststation erreichten. Dies führte in der Folge zu der sogenannten „Schuldfrage“. Auf diese Ereignisse wird in Kapitel 5.7 eingegangen.<sup>245</sup>

Am 23. September 1931 war für Georgi und Sorge die Expedition zu Ende und für die restlichen Mitglieder endete sie im Oktober 1931.

### 3.5 Gegenüberstellung der Finanzierung verschiedener Expeditionen

Da die Finanzierung ein wesentlicher Faktor jeder Expedition war, werden auch die nicht näher behandelten Expeditionen in der unten angeführten Tabelle 3-6 dargestellt, damit ein grober Überblick über Finanzierungsmöglichkeiten gegeben ist. Die fettgedruckten Schiffsnamen bezeichnen die Expeditionen, die in der vorliegenden Arbeit ausführlich behandelt werden.

**Tabelle 3-6: Finanzübersicht verschiedener Polarexpeditionen (1868-1939)**

Jahr	Expedition <i>N = Arktis / S = Antarktis</i>	Finanzierung	Ziel/Zuständigkeit <i>Anmerkungen</i>
1868	GRÖNLAND: Koldewey (Kapitän und Leiter) <b>(N)</b>	Anleihen, Spenden <sup>246</sup> und Bürgerinitiative <sup>247</sup> ( <i>Petermann konnte durch seinen Einsatz viele Spender aktivieren.</i> )	Ziel: Wissenschaft
1869/70	GERMANIA: Koldewey (Kapitän und Leiter der gesamten Expedition) HANSA: Hegemann (Kapitän) <b>(N)</b>	Staatliche Finanzierung durch das Ministerium des Inneren	Ziel: Wissenschaft
1872/74	<b>ADMIRAL TEGETHOFF:</b> Weyprecht (Kapitän und Leiter der gesamten Expedition) <b>(N)</b>	Hauptsächlich private Spenden, verwaltet vom Österreichischen Nordpolverein 175.000 Gulden kamen durch Spenden zusammen. <sup>248</sup>	Ziel: Wissenschaft  <i>*Für seine eigene Expedition mit der ISBJÖRN, die zur gleichen Zeit stattfand,</i>

<sup>244</sup> Georgi verzichtete vorerst auf die Mitnahme der Funkanlage da sie seines Erachtens zu schwer wog. vgl.: Lüdecke; Lifting, 2000, S.139-154

<sup>245</sup> Die Umstände von A. Wegeners letzter Schlitzenreise sind besonders ausführlich dargelegt bei Lüdecke. vgl.: Lüdecke; Polarforschung, 1995, S.229-234 und Lüdecke; Lifting, 2000, S.139-154

<sup>246</sup> Auswahl eingegangener Spenden: die preußische Königin: 100 Taler; Dr. Oetker in Cassel: 500 Taler; Herr A. Rosenthal aus Bremerhaven: 150 Taler; Großherzog von Mecklenburg-Schwerin: 550 Taler; Wissenschaftlicher Verein für Geographie und Naturwissenschaften: 80 Taler; Verlagshandlung Justus Perthes: 500 Taler; König von Preußen: 5000 Taler; Robert Sloman aus Hamburg: 500 Taler; Sammlung von Dr. Breusing – Von London und Bremen: 3184 Taler. vgl. dazu: PGM, Ergänzungsheft Nr. 28, Gotha 1871, S.VIII ff

<sup>247</sup> Der Aufruf an die Öffentlichkeit hat sich meist bewährt, vor allem wenn auf prominente Geldgeber hingewiesen werden konnte. Der Patriotismus war meist auch eine Triebfeder, denn damit konnten sich die Spender als Teil einer „großen nationalen Sache“ sehen.

<sup>248</sup> PGM, 1872, S.145

### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

Jahr	Expedition N = Arktis / S = Antarktis	Finanzierung	Ziel/Zuständigkeit Anmerkungen
		Graf Wilczek* spendete schon 30.000 Gulden für die Expedition.	<i>investierte Wilczek nochmals 20.000 Gulden.</i>
1873/74	Groenland: Dallmann (Kapitän und Leiter) (S)	Der Geschäftsmann Rosenthal finanzierte die Expedition	Ziel: Wissenschaft und Wirtschaft  Walfang und Robbenschlag
1901/04	<b>GAUSS:</b> Drygalski (Leiter) (S)	Immediatseingabe (Reichsetat) und Spenden	Ziel: Wissenschaft  Zuständigkeit: Reichsministerium des Inneren war dafür zuständig.
1911/12	<b>DEUTSCHLAND:</b> Filchner (Leiter) (S)	Lotterie* und Spenden (*Lotterie in Bayern und Preußen) Es wurde ein eigenes Komitee gebildet um das Geld zu beschaffen.	Ziel: Wissenschaft  Zuständigkeit: Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ war für die Verwaltung des Geldes verantwortlich.
1925/27	METEOR: Alfred Merz (1880-1925) (Leiter); Fritz Spieß (Kapitän und Leiter nach dem Tod von Merz) (Atlantik bis Südpolaregebiet)	Staatliche Finanzierung	Ziel: Wissenschaft  Zuständigkeit: NDW  <i>Merz starb während der Expedition und Spieß wurde von den Wissenschaftlern gebeten, die Gesamtleitung zu übernehmen.</i> <sup>249</sup>
1930/31	<b>Grönland-Expedition:</b> Alfred Wegener (Leiter) (N)	Staatliche Finanzierung	Ziel: Wissenschaft  Zuständigkeit: NDW <sup>250</sup>
1939	SCHWABENLAND: Alfred Ritscher (1879-1963) (Leiter) (S)	Staatliche Finanzierung durch den Vierjahresplan	Ziel: Wirtschaft (Walfanggründe sichern) und Politik  Zuständigkeit: „Deutsche Forschungsgemeinschaft“ (ehemals: NDW)

Die Schiffe stellten in der Regel den größten Posten bei der Finanzierung dar. Sie waren meist nicht nur das Transportmittel sondern gleichzeitig Forschungsplattform, Unterkunft und Kommunikationsraum. In Tabelle 3-7 wird die Finanzierung der Expeditionsschiffe gezeigt, auf die in der vorliegenden Arbeit näher eingegangen wird.

<sup>249</sup> vgl.: Hoheisel-Huxmann, Reinhard; Die deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. Planung und Verlauf; In: DSA 28, 2005 (Beiheft), S.37

<sup>250</sup> Die deutschen Teilnehmer am II. Internationales Polarjahr (1932/33) wurden unter Beteiligung des Reichsverkehrsministeriums mit 10.000 RM und des Reichsministeriums des Inneren mit 12.000 RM unterstützt. Die NDW gewährte 13.000 RM für aerologische Untersuchungen mit Radiosonden. Für weitere finanzielle Hilfen war die deutsche Polarjahrkommission zuständig, die das Zweite Internationale Polarjahr organisierte.



### 3. Die einzelnen Expeditionen im Überblick

**Tabelle 3-7: Überblick über die Anschaffung und das weitere Schicksal der verwendeten Expeditionsschiffe**

Zeit	Schiff	Anschaffung und Art des Schiffes	Weitere Verbleib des Schiffes
1872/74	ADMIRAL TEGETTHOFF	- in Tecklenborg-Werft in Bremerhaven gebaut - Schonerbark mit Dampfmaschine <sup>251</sup>	Das Schiff musste aufgegeben werden
1901/03	GAUSS	- in Howaldtwerke in Dietrichsdorf bei Kiel gebaut - Dreimast-Marssegelschoner mit Hilfsmaschine <sup>252</sup>	Nach der Expedition an die kanadische Regierung verkauft und als ARCTIC für die Erforschung des Nordamerikanischen Archipels verwendet. <sup>253</sup>
1911/12	DEUTSCHLAND	- umgebautes norwegisches Schiff (BJÖRN, 1905 gebaut) - Segelschiff (Bark) mit Hilfsmaschine <sup>254</sup> - Umbau des Schiffes in der Werft von Framneaes (Norwegen) - Kessel und Maschine in der Werft Blohm&Voss in Hamburg umgebaut	Das Schiff wurde vom Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ an Felix König verkauft. Es wurde in Österreich umbenannt und für eine österreichische Antarktis-Expedition ausgestattet, die aber wegen Ausbruch des Krieges (1914) nicht mehr durchgeführt werden konnte.
1930/31	KRABBE GUSTAV HOLM	Die Schiffe wurden angemietet und zum Transport des Expeditionsgutes benutzt. <i>Die Expedition als solches war eine reine Landexpedition.</i>	Die Schiffe waren Eigentum des staatlichen grönländischen Handels. <sup>255</sup>

<sup>251</sup> Achtsnit, Polarschiff, 1997, S.44

<sup>252</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.58

<sup>253</sup> vgl.: Lüdecke, Polarforschung, 1995, S.158

<sup>254</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.25

<sup>255</sup> vgl.: Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.16f

## 4 Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Veränderungen des gesellschaftlichen Lebens durch die Industrialisierung und technischen Erneuerungen waren Rahmenbedingungen die auch den Schiffsalltag beeinflussten. So wird die finanzielle Absicherung der Expeditionsteilnehmer genauer betrachtet. Das Einkommen und Zusatzzahlungen (Polarzulage) konnten mit ein Grund dafür sein an einer Expedition teilzunehmen. Wer an einer Expedition teilnahm und welche Kriterien erfüllt werden mussten, ist ein weiterer Punkt, der beleuchtet wird. Die Hierarchie an Bord und die Frage des Expeditionsleiters war für manche Expeditionen eine Frage des Erfolgs oder Scheiterns. Im Kapitel 5.1 wird auf die Ausstattung der Schiffe eingegangen, welche Bedingungen auf Schlittenexpeditionen herrschten und wie sie sich auf die Befindlichkeit der Teilnehmer auswirken konnte. Die Verpflegung, der Umgang mit Alkohol und Nikotin und die Bekleidung waren ebenfalls wesentliche Kriterien für die Zufriedenheit oder den Unmut der Expeditionsteilnehmer. Einen breiten Raum nimmt auch die Untersuchung der medizinischen und hygienischen Umstände ein. Der Abschnitt endet mit der Untersuchung von Gegebenheiten des Alltags und dem Umgang mit emotionalem Stress, der vor allem durch hierarchische Probleme verursacht werden konnte, meist aber eine Folge der Polarnacht war.

### 4.1 Soziale Veränderungen im Schiffsalltag zwischen 1870-1930

Der behandelte Zeitabschnitt (1870-1930) war von massiven Veränderungen im gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Bereich geprägt und wirkte sich notgedrungen auch auf den Schiffsalltag aus. Mit der Industrialisierung ging auch eine Veränderung des Arbeitstempos einher. Der veränderte Umgang mit der Zeit war für viele Menschen ein Problem (Arbeitsbeginn und -ende, Zugzeiten, Termintreue, etc.). Die Veränderungen vollzogen sich schneller als in den Jahrzehnten zuvor. Die Technik entwickelte sich rasch und verschiedene Sparten der Naturwissenschaften begannen sich zu etablieren und ihre Entdeckungen beeinflussten den Alltag (vgl.: Kapitel 5.5). Durch Erkenntnisse der Naturwissenschaften wurden neue Technologien entwickelt. Diese wiederum ermöglichten neue wissenschaftliche Untersuchungsmethoden.<sup>1</sup>

Für das gesellschaftliche Leben brachten diese Neuerungen zwangsläufig Änderungen mit sich. Die Menschen, die von der Schifffahrt abhängig waren, spürten den raschen Wandel. Das Berufsbild des Seemanns änderte sich grundlegend durch den Wechsel vom Segler zum Dampf- bzw. Motorschiff,<sup>2</sup> der sich nahezu innerhalb einer Generation vollzogen hatte.<sup>3</sup> Auf Dampfschiffen waren die Arbeitsabläufe wesentlich arbeitsteiliger organisiert als auf Segelschiffen. Das Aufkommen von Heizern und Kohlenziehern sowie Maschinisten veränderte die Zusammenstellung der Schiffsbesatzung. Technisches Personal war nunmehr gefragt. Nicht nur Männer aus den Küstenregionen sondern auch aus dem Binnenland wurden nun auf Schiffen angeheuert. Schmiede, Schlosser und andere Handwerker, die in den Fabriken keine Arbeit fanden, ließen sich auf Schiffen als Heizer oder Trimmer anheuern.

---

<sup>1</sup> vgl.: zur Veränderung in der Gesellschaft: Zorn, Wolfgang (Hrsg.); Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Das 19. und 20. Jahrhundert, Bd.2, Stuttgart 1976

<sup>2</sup> vgl.: Gerstenberger, Heide, Welke, Ulrich; Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung, Münster 1996

<sup>3</sup> vgl.: Spethmann, Catharina; Schifffahrt in Schleswig-Holstein 1864-1939, Kiel 2002 (Dissertation)

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Die Neuerungen bedeuteten aber selten eine Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute. Die Arbeitszeiten wurden länger, da durch die schnellere Fahrt auch ein schnelleres Ent- und Beladen der Schiffe erwartet und durch künstliches Licht in den Häfen auch nachts ermöglicht wurde. Die „Hast“ wurde oft als äußerst belastend empfunden. Erst ab 1937 wurde der Achtstundentag ohne Einschränkungen auch für Seeleute eingeführt. Vorher wurde immer wieder um eine bessere Transparenz der Arbeitszeiten gerungen. Reeder und Kapitäne nahmen selten Rücksicht auf ihre Arbeitnehmer. Vor allem die „neuen“ Berufsgruppen hatten unter den verschärften Arbeitszeiten zu leiden. Die Heizer mussten gewöhnlich mehr als 40°-50°C in den Heizräumen ertragen, bei Tropenfahrten waren es oft um 20°C mehr. Dazu kam noch eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit. Die Qualität der Luft in den Maschinenräumen war durch diverse Verunreinigungen oft gesundheitsschädlich und die Ventilationen nur unzureichend und aus Kostengründen oft überhaupt nicht in Betrieb.<sup>4</sup> Die Heizer wurden auch nicht ausreichend mit Flüssigkeit versorgt.<sup>5</sup> Ihre Unterkünfte waren in der Nähe der Heizräume und daher auch schlecht belüftet, so dass keine wirkliche Erholung während der Ruhezeiten erfolgen konnte.

Der Zeitplan der Wachen soll die Arbeitszeiten anschaulicher machen:

1. Wache (Tagwache) 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr
2. Wache (Nachtwache) 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr

Die Nachtwache hatte zusätzlich tagsüber von 7.00 Uhr bis 10.00 Uhr, von 12.00 Uhr bis 15.00 Uhr und von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr an Deck anwesend zu sein. Beide Wachen hatten einen Zyklus von 48 Stunden davon 31,5 Stunden Dienst und 16,5 Stunden Ruhe.<sup>6</sup> Mit den Dampfschiffen wurde das englische System übernommen. Es gab auf transozeanischen Fahrten drei Wachen, die sich im vier Stundenrhythmus abwechselten: vier Stunden Arbeit, acht Stunden Ruhe. Doch musste vor dem Antritt der Wache aus den Öfen die Asche der vorigen Wache entfernt werden, was einen Arbeitsaufwand von etwa einer dreiviertel Stunde in Anspruch nahm und von der Ruhezeit abgezogen wurde. Das Deckpersonal wurde in zwei, das Maschinenpersonal in drei Wachen eingeteilt. Bei kleineren Schiffen fehlte für die Einteilung der Wachen oft das Personal. Für die Heizer bedeutete dies meist eine durchgehende Arbeitszeit von zwölf Stunden. Wenn ein Hafen angelaufen wurde, dann musste zusätzlich ent- und beladen werden, was ebenfalls vom Schiffspersonal vorgenommen wurde. Generell wurde in damaligen Studien eine wöchentliche Arbeitszeit von 66,5 Wochenstunden auf transatlantischen Fahrten errechnet und auf Dampfschiffen außerhalb der transatlantischen Fahrten sogar von 94,5 Stunden. Mit der Seemannsordnung von 1902 wurde ein Arbeitstag von zehn Stunden an Bord festgesetzt, in den Tropen von acht Stunden, es fehlten jedoch Regelungen zur Mindestruhezeit und der Schutz von Minderjährigen. Eine Verweigerung der Arbeit wurde als Ungehorsam gewertet und die entstandenen Fehler wegen Übermüdung bestraft, was die Seeleute immer wieder beklagten, weil gegen die Ursachen weder die Kapitäne noch die Reeder etwas

---

<sup>4</sup> vgl. Spethmann, *Schiffahrt*, 2002, S.180f

<sup>5</sup> In der deutschen Schiffahrt wurden auch Heizer aus Afrika und Asien eingesetzt, da allgemein angenommen wurde, dass sie die Hitze besser vertragen würden, weil sie doch aus „heißen“ Gebieten stammen würden. Dabei wurde vergessen, dass die Lebensgewohnheiten dem dortigen Klima angepasst waren. Durch die zu geringe Deckung des Flüssigkeitsbedarfs litten diese Matrosen ebenso wie ihre europäischen Kollegen an der Hitze und Dehydrierung sowie an den übermäßig langen Arbeitszeiten und den hygienischen Zuständen. vgl.: Küttner, Sibylle; Billiglohnarbeit im Deutschen Kaiserreich: „Farbige Seeleute“ in der Handelsmarine, In: *Archiv für die Geschichte des Widerstandes und der Arbeit* 15, 1998, S.329-378

<sup>6</sup> Spethmann, *Schiffahrt*, 2002, S.184

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

unternahmen.<sup>7</sup> Die Stellung des Kapitäns veränderte sich ebenfalls, darauf wird in Kapitel 4.3 eingegangen.

##### 4.1.1 Durchschnittliche Einkommen und finanzielle Absicherung zwischen 1870-1930

Einen wesentlichen sozialen Aspekt stellte die Entlohnung dar. Von der Drygalski-Expedition sind einige Lohnlisten erhalten. Sie befinden sich im Institut für Länderkunde in Leipzig. Von den anderen behandelten Expeditionen sind dazu keine Aufzeichnungen erhalten. Daher entfällt die Einteilung in die einzelnen Expeditionen.

Durchschnittslöhne zu ermitteln birgt einige Schwierigkeiten<sup>8</sup>. In Hoffmanns Studien zum Wachstum der deutschen Wirtschaft seit Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1960 wird mehrmals betont, dass durchschnittliche Werte errechnet werden können, aber immer wieder Abweichungen und Lücken wahre Werte verzerren. So wird etwa für 1900 ein durchschnittlicher Barlohn für Arbeiter mit 1173 Mark jährlich angegeben aber ein Arbeitseinkommen aller Beschäftigten mit 1220 Mark jährlich.<sup>9</sup> Nun muss beachtet werden, dass es verschiedene Formen von unselbständiger Beschäftigung gibt und daher Vergleiche immer auch die Gefahr einer falschen Interpretation bergen. In diesem Zusammenhang geben jährliche Durchschnittsverdienste in Tabelle 4-1 einen Überblick zu den Einkommensverhältnissen verschiedener Berufsgruppen.

**Tabelle 4-1: Jährliche Durchschnittsverdienste von 1870-1930 im Vergleich verschiedener Berufsgruppen**

Jahr	Die niedrigsten Einkünfte erzielten die Arbeiter im Textilbereich <sup>10</sup>	Die höchsten Einkünfte erzielte das Druckergewerbe <sup>11</sup>	Einkünfte im öffentlichen Dienst (Beamte und Angestellte) <sup>12</sup>	Einkünfte in der Schifffahrt <sup>13</sup>
1870	359 Mark	1007 Mark	1627 Mark (1871)*	796 Mark
1900	594 Mark	1317 Mark	2515 Mark (1901)*	780 Mark
1911	718 Mark	1423 Mark	3018 Mark (1911)*	1070 Mark
1930	1596 Mark	2975 Mark	5000 Mark	2651 Mark

\* Für den öffentlichen Dienst konnten nur Einkünfte aus den angeführten Jahren gefunden werden.

##### 4.1.2 Einkommen und finanzielle Absicherung der Seeleute zwischen 1870-1930

Die Heuer für Seeleute in Deutschland unterlag großen Schwankungen. Kriterien wie Fahrtzeit, Ausbildung (ob jahrelange Seemannsdienst oder angelernter Trimmer), Verwendung des Seemanns (Deckpersonal, Maschinenpersonal), die Reederei auf der er fuhr, welche Schiffsart (Dampfschiff, Schnellsegler, beziehungsweise ob es ein Fracht-, Passagier- oder Schnelldampfer war) und ob es eine Überseeereise oder Küstenfahrt war,

<sup>7</sup> vgl.: ebd. S.181-186

<sup>8</sup> vgl.: Hoffmann, Walther; Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin, 1965;

<sup>9</sup> ebd. S.461

<sup>10</sup> ebd. S.470

<sup>11</sup> ebd. S.470

<sup>12</sup> ebd. S.486

<sup>13</sup> ebd. S.475

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

bestimmten die Höhe des Einkommens. Auch Überstundengelder, die ein Seemann meist bei zusätzlichen Hafendarbeiten verdienen konnte, was manchmal ein Viertel des Lohnes überhaupt ausmachte, lassen die Heuereinkünfte variieren.<sup>14</sup> Eine Übersicht der Heuern gibt Tabelle 4-2.

**Tabelle 4-2: Vergleich der Heuern in deutschen Ländern**

<b>Ort</b>	<b>Funktion</b>	<b>Heuer</b>
Häfen Ost- und Westpreußens	Matrosen und Heizer	800-900 Mark
Stettin	Matrosen und Heizer	1185 Mark
Rostock-Wismar	Matrosen und Heizer	800-900 Mark
	Trimmer und Leichtmatrosen	720-850 Mark
Ostseehäfen Schleswig-Holsteins	Matrosen und Heizer	1000 Mark
	Leichtmatrosen und Trimmer	700 Mark
Bremen	Leichtmatrosen	750-850 Mark
	Vollmatrosen	1050-1150 Mark
	Heizer	1150-1300 Mark
	Kohlenzieher	1000-1100 Mark
Hamburg	Matrosen	um 1100 Mark
	Heizer	um 1165 Mark

Das Verdienst der Heizer in Nordseehäfen war deshalb höher, weil der Gagenetat der großen Nordseereedereien höher veranschlagt war und daher dem Maschinenpersonal auf den Schnelldampfern höhere Vergütungen gewährleisten konnten. Ohne diesen finanziellen Anreiz hätten die Reedereien den Bedarf an Heizern nicht decken können.

Es wurden zwar alle Matrosen, Leichtmatrosen und Jungen auf allen Dampfern gleich bezahlt, aber Heizer der Nordamerika-Linie konnten bis zu 15 Mark monatlich mehr verdienen als auf anderen Schiffen. Die Hamburg-Amerika-Linie regelte durch den Gagenetat auch genau, wann eine Erhöhung der Heuer einzutreten hatte. Generell kann gesagt werden, dass die Seeleute bei der Hamburg-Amerika-Linie besser bezahlt wurden als bei anderen Reedereien.<sup>15</sup> Doch in einigen zeitgenössischen Studien wird deutlich gemacht, dass das Einkommen der Seeleute deutlich unter dem Einkommen eines Landarbeiters war<sup>16</sup>

*„Nimmt man die Berechnungen der Seeberufsgenossenschaft über die jährliche Durchschnittsheuer der Seeleute als Grundlage, so sind von 1895 bis 1913 die Löhne der Heizer um rund 34 Prozent, die der Trimmer um 22 Prozent und die der Matrosen um 20 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum haben sich die Lebenshaltungskosten im Deutschen Reich jedoch um rund 26 Prozent erhöht.“<sup>17</sup>*

Dies soll folgende Darstellung über durchschnittliche Einkommen von einfachen Seeleuten veranschaulichen: Ein Hamburger Reeder und ein Oberinspektor gaben 1897 bei einer Sitzung an, dass die Matrosen etwa 1000 Mark bis 1100 Mark jährlich verdienen würden, darin sei das tägliche Kostgeld mit 1,25 Mark schon enthalten. Die anwesenden Matrosen

<sup>14</sup> vgl.: Winkens, Lage, 1987, S.54-63

<sup>15</sup> vgl.: ebd. S.59

<sup>16</sup> In der Dissertation von Spethmann werden diese Studien zitiert: Spethmann, Schifffahrt, 2002, S.204-210. Verdienstabellen werden angeführt in: Winkens, Lage, 1987, S.58-61 (vgl.: Anhang, Dokument 8-3)

<sup>17</sup> Winkens, Lage, 1987, S.62

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

gaben aber als Jahresverdienst nur 840 Mark an.<sup>18</sup> Der Seemannsverband schätzte den Jahresverdienst noch viel geringer ein, nämlich mit 450-720 Mark. Das veranschlagte Kostgeld gab eine Komponente für diese Diskrepanz und die durchschnittliche jährliche Fahrtzeit eines Seemanns war die zweite Komponente. Das Einkommen war jedenfalls zu gering um damit eine Familie ernähren zu können, so der allgemeine Tenor der Seeleute.

Die Einkommen von Kapitänen, vor allem in der Handelsmarine, sind schwer zu ermitteln. Dabei kam es meist auf das Verhandlungsgeschick zwischen Kapitänen und Reedern an. Winkens gibt in ihrer Arbeit einen durchschnittlichen Verdienst von Kapitänen mit 150-200 Mark monatlich an. Das entsprach in etwa dem Gehalt eines mittleren Beamten.<sup>19</sup> In einem Schreiben vom 2. September 1903<sup>20</sup> vom Reichsamt des Inneren wurden nach Erhebungen der in Tabelle 4-3 angegebenen Durchschnittswerte für Seeleute der Handelsmarine ermittelt:

**Tabelle 4-3: Überblick über die monatliche Durchschnittsheuer um 1900 für Seeleute im Deutschen Kaiserreich (Handelsmarine)**

Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Monatliche Heuer	Anmerkungen
Kapitän von Dampfern in langer und atlantischer Fahrt	über 250 Mark	
Kapitän in der Wattfahrt	100 Mark	Niedrigste Verdienst für einen Kapitän
Erster Offizier auf Passagierdampfern	210 Mark	Das niedrigste Einkommen hatten Offiziere auf Schiffen von weniger als 4000 cbm Brutto-Rauminhalt. Erster Offizier 120 Mark Zweiter Offizier 85 Mark Dritter Offizier 80 Mark
Zweiter Offizier auf Passagierdampfern	150 Mark	
Dritter Offizier auf Passagierdampfern	110 Mark	
Erster Maschinist auf Passagierdampfern	über 250 Mark	Der Einkommensunterschied in der kleinen Küstenschiffahrt betrug zwischen 150 und 100 Mark.
Zweiter Maschinist auf Passagierdampfern	225 Mark	
Dritter Maschinist auf Passagierdampfern	160 Mark	
Schiffsärzte	125 Mark	
Obersteward auf Passagierdampfern	150 Mark	
Erster Steward auf Frachtdampfern	50 Mark	
Steward auf Segelschiffen	35 Mark	
Koch auf Passagierdampfer	150 Mark	Koch auf kleiner Küstenschiffahrt erhielt 40 Mark
Kochjunge auf Segelschiffen	15 Mark	Die Angaben beziehen sich auf die Kauffahrteiflotte. Es gab noch Schwankungen bei den Heuern auf Kabeldampfern, Hochseefischereiflotte und Schulschiffen. Das Verhältnis ist in etwa vergleichbar mit den obigen Vergleichen der Tabelle.
Trimmer, Kohlenzieher	65 Mark	
Taucher	120 Mark	
Vollmatrose	70 Mark	
Leichtmatrose	35 Mark	
Zimmermann	95 Mark	
Erster Bootsmann	90 Mark	
Zweiter Bootsmann	85 Mark	
Oberheizer	100 Mark	
Heizer	80 Mark	

<sup>18</sup> Da bei diesen Angaben die Fahrtzeit nicht genau ermittelt werden kann, ist es auch nicht möglich das Kostgeld aus dem Betrag herauszurechnen.

<sup>19</sup> vgl.: Winkens, Lage, 1987, S.288

<sup>20</sup> Nachweis der Durchschnittsheuer, StaB, Akt 4,24-B.3.b

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Auf Passagierdampfern war die Durchschnittsheuer meist höher als auf anderen Schiffen. Die errechneten Heuern ergaben sich aus dem „*Durchschnittsbetrag des monatlichen Lohnes [...], welcher bei der Bemessung des Jahresarbeits-verdienstes*“<sup>21</sup> nach dem Seeunfallversicherungsgesetzes zugrunde gelegt wurde.

*„Um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Heuern auf deutschen Schiffen um 20-25 Prozent höher als auf den Schiffen der Schweden und Norweger, aber um 10-30 Prozent niedriger als auf holländischen, britischen und amerikanischen Schiffen. [...] Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdienten Seeleute auf deutschen Schiffen mehr als auf norwegischen, etwas weniger als auf britischen und erheblich weniger als auf amerikanischen Schiffen.“*<sup>22</sup>

#### 4.1.3 Finanzielle Absicherung auf der Drygalski-Expedition (1901-1903)

Die Drygalski-Expedition ist bisher die einzige Expedition von der recht umfangreiches Material zur Entlohnung vorhanden ist. Sogar die Polarzulage (vgl.: Tabelle 4-4) ist genau aufgelistet. Sie wurde pro Jahr berechnet. Die Expedition dauerte zwei Jahre.

**Tabelle 4-4: Polarzulage der Drygalski-Expedition pro Jahr**<sup>23</sup>

<b>Mitglieder auf dem GAUSS</b>	
Wissenschaftliche Leiter und Kapitän	je 1500 Mark
8 Gelehrte und Offiziere	je 1000 Mark
8 Mann	je 400 Mark
12 Mann	je 300 Mark
<b>Mitglieder auf der Kerguelen-Station</b>	
Wissenschaftliche Mitglieder	je 1500 Mark
Matrosen	je 400 Mark

Von der Drygalski-Expedition sind ebenso genaue Unterlagen zur Entlohnung (vgl.:

Tabelle 4-5) und der abgeschlossenen Versicherung bei Invalidität erhalten, die daher ausführlich dargestellt werden. Unter der Bezeichnung „*Persönliche Gebühnisse*“ sind sämtliche in Aussicht gestellten Gehälter aufgelistet.<sup>24</sup>

**Tabelle 4-5: Gehälter der Drygalski-Expedition in Mark**

<b>Name und Funktion</b>	<b>Monatl. Gebühr</b>	<b>Jährl. Gebühr</b>	<b>Anmerkungen</b> <sup>25</sup>
<b>Wissenschaftler</b>			
Prof.Dr. von Drygalski, Expeditionsleiter	400	4800	Drygalski mildert die Etatüberschreitung durch Verminderung des eigenen Gehalts. <sup>26</sup>
Dr. Vanhöffen, Stellvertretender Leiter	350	4200	Die Gehälter der Wissenschaftler, mit jährlich 4.200 Mark, wurden schon in der Kommissionssitzung vom 5. September 1898 festgelegt.
Dr. Gazert, Arzt	350	4200	
Dr. Philippi, Geologe	300	3600	

<sup>21</sup> ebd.

<sup>22</sup> Winkens, Lage, 1987, S.54

<sup>23</sup> ifl, Kasten 61/4 (handschriftliche Aufstellung von Drygalski

<sup>24</sup> ebd.

<sup>25</sup> Alle Angaben in der Spalte „Anmerkungen“ zu den Gehältern stammen aus der Anlage I der Zusammenstellung der persönlichen Gebühnisse der Expeditionsmitglieder, Bemerkungen, S.4ff. ifl, Kasten 61/4

<sup>26</sup> „Die veranschlagte Etatüberschreitung von 400 M. kann durch Herabsetzung der Gebühnisse des Leiters der Expedition vermindern [vermindert] werden.“ ebd. S.4

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Name und Funktion	Monatl. Gebühr	Järl. Gebühr	Anmerkungen <sup>25</sup>
Dr. Bidlingmaier, Physiker	300	3600	
<b>Schiffsbesatzung</b>			
Ruser, Kapitän	600	7920	Das Gehalt bezog sich auf die Gehälter älterer Kapitäne der Hamburg-Amerika-Linie. Sein tatsächliches Gehalt betrug 6.500 Mark, aber durch die Bauaufsicht des GAUSS wurde die eingetragene Summe veranschlagt.
Stehr, Obermaschinist	450	5400	Bei der Handelsmarine wurden teilweise noch höher Sätze als 450 Mark gezahlt.
Lerche, Erster Offizier	320	3800	Die drei Offiziere teilten sich auch die Funktion des Navigationsoffiziers, da für die Expedition kein eigener Offizier dafür vorgesehen war.
Vahsel, Zweiter Offizier	200	2400	
Ott, Dritter Offizier	160	1920	
Heinacker, Erster Assistent (Maschinist)	120	1440	Dies stellen Maximalsätze in der Kaiserlichen Marine dar. Darin sind Dienstalter und Seefahrtszulagen schon enthalten „welche bei altgedienten Leuten bis zu 66 M. monatlich erreichen.“ <sup>27</sup> Dieser Betrag ist in den angeführten Heuern schon mitgerechnet.
Mareck, Zweiter Assistent (Maschinenassistent)	110	1320	
Reimers, Erster Zimmermann	110	1320	
Heinrich, Zweiter Zimmermann	100	1200	
Müller (Josef), Erster Bootsmann	100	1200	
Dahler, Zweiter Bootsmann	90	1080	
Björvik, Eislotse	110	1320	
Schwarz, Koch	140	1680	Bei diesen Heuern galten die selben Voraussetzungen wie für die oben erwähnten.
Besenbrock, Steward	90	1080	
6 Matrosen*	á 80	á 960	
5 Heizer**	á 90	á 1080	
<b>Mitglieder der Kerguelen-Station</b>			
Dr. Werth, Biologe, Leiter der Station	350	4200	
Dr. Luyken, Physiker	300	3600	
Dr. Warthmann, Assistent	100	1200	Warthmann schied vor der Expedition aus und Enzensperger, zuständig für Meteorologie, trat die Stelle an, aber nicht als Assistent
Dr. Josef Enzensperger	300	3600	Einmalige Polarzulage von 1.500 Mark <sup>28</sup>
Urbanski, Matrose und Hilfskraft	100	1200	
Wienke, Matrose aber auch Koch, Präparator, Konservator	100	1200	

\*Die sechs Matrosen waren in der ursprünglichen Berechnungsliste vorgesehen, tatsächlich waren es dann 8 Matrosen. Die Namen der Matrosen waren: Noack, Fisch, Klück, Possin, Johannsen, Lysell, Reuterskjöld, Stjernblad (vgl.: Kapitel 8.1.2 )

\*\* Die Heizer waren: Berglöf, Müller (Leonhard), Bähr, Karl, Michael

Für Dr. Warthmann wurde noch ein besonderer Passus erwirkt. Er sollte ursprünglich wohl unentgeltlich auf der Station arbeiten. Drygalski setzte sich aber für ihn ein und schrieb an das Ministerium des Inneren folgende Erklärung:

<sup>27</sup> ebd. S.5

<sup>28</sup> vgl.: Schreiben des Staatssekretärs des Inneren I.7761, 7.August 1901, ifl, Kasten 99/7



#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*„Unter Bezugnahme auf die in dem Erlasse [...] vorbehaltenen Entscheidung, ob auch dem Dr. Warthmann eine Vergütung zu gewähren sei, erbitte ich die Genehmigung dieser Position. Obschon von der besonderen Brauchbarkeit des Genannten für die von ihm zu erledigenden Arbeiten ist die Gewährung der nur gering bemessenen Vergütung insofern zu empfehlen, als dadurch in der Stellung der Mitglieder der Kerguelen-Station in gewissem Maße eine Ungleichmäßigkeit beseitigt werden würde, welche bei den an sich schwierigen persönlichen Verhältnisse auf der Station zu Unzuträglichkeiten Anlaß geben könnte. [...]“<sup>29</sup>*

Außerdem sollte ihm diese Vergütung als eine Art Entschädigung dienen, da er unvermögend war und

*„den Wiedereintritt in europäische Verhältnisse nach längerer Abwesenheit wesentlich erleichtern, so daß er auch in dieser Beziehung den anderen Mitgliedern der Expedition seiner Stellung entsprechend gleichgestellt werden würde.“<sup>30</sup>*

Es wurde auch eine Versicherung abgeschlossen, die bei durch Unfälle verursachter Invalidität in Kraft treten sollte, nicht jedoch bei Krankheiten anderer Art.

*„Als Unfall im Sinne dieser Versicherung ist immer nur ein Ereignis zu verstehen, von welchem der Versicherte in von seinem Willen unabhängiger Weise durch äussere mechanische Gewalt plötzlich betroffen wird und dadurch eine körperliche Beschädigung erleidet, welche seine gänzliche oder theilweise Invalidität innerhalb Jahresfrist nach stattgefundenem Unfälle zur unmittelbaren und direkten Folge hat.*

*Unfälle, welche bei rechtmässiger Vertheidigung und bei Bemühung zur Rettung von Personen und Eigentum in Nothständen eintreten, ebenso Blutvergiftungen in Folge oder aus Veranlassung äußerer Verletzungen, sowie unfreiwilliges Erstickten in Folge ausströmender Gase oder Dämpfe, sind in die Versicherung eingeschlossen.“<sup>31</sup>*

Ausgeschlossen waren Vergiftungen durch Nahrung oder Medizin, „*Krampf- oder Schlaganfälle und epileptische Anfälle aller Art,*“<sup>32</sup> Leistenbrüche, Ohnmachtsanfälle und deren Folgen sowie Ansteckungen oder Vergiftungen aller Arten die durch Temperatureinflüsse zustande kämen. Ebenso waren Herzerkrankungen, Neurosen, Selbsttötungsversuche und Selbstverstümmelung ausgeschlossen. Körperverletzungen, die durch Krieg, Meuterei, Raufhändel, Aufruhr, Trunkenheit und/oder Fahrlässigkeit und vergleichbare Umstände verursacht wurden, waren ebenfalls nicht entschädigungspflichtig.

*„Unfälle bei Operationen sind nur dann in die Versicherung eingeschlossen, wenn sie von einem geprüften Arzte vorgenommen, nachweislich durch einen in die Versicherung eingeschlossenen Unfall bedingt waren [...]“<sup>33</sup>*

Für die Rentenansprüche wurde in der Police folgendes festgehalten: *„Das Reich ist mit dem Betriebe des Südpolarschiffes „Gauss“ der Seeberufsgenossenschaft beigetreten. Es beschränkt sich indessen die Versicherung bei der Berufsgenossenschaft auf den eigentlichen Schiffahrtsbetrieb.“<sup>34</sup>* Für etwaige Unfälle, die während der Tätigkeit auf den Kerguelen oder bei sonstigen wissenschaftlichen Aufgaben im Eis entstehen sollten (wie

<sup>29</sup> Zusammenstellung II persönlichen Gebühnisse für die Mitglieder und Hilfskräfte der Kerguelen-Station, Bemerkungen, S.3. ifl, Kasten 61/4

<sup>30</sup> ebd.

<sup>31</sup> Versicherungspolizze von Schwartz, Lübbes & Co, Hamburg, 15. April 1901, ifl, Kasten 61/4, S.3

<sup>32</sup> ebd. S.3

<sup>33</sup> ebd. S.4

<sup>34</sup> Versorgung, I 7195, 27.Juli 1901, ifl, Kasten 61/4

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

etwa bei Ballonaufstiegen) trat die Berufsgenossenschaft nicht ein. Dafür versicherten sich die Wissenschaftler freiwillig „mit dem zulässigen Höchstbetrage des Jahreseinkommens von 3000 M. [...]“<sup>35</sup> bei der Seeberufsgenossenschaft:

*„Um die Teilnehmer der Expedition für solche Fälle der Invalidität, die nicht nach dem Seeunfallversicherungsgesetz entschädigungspflichtig sind, sicher zu stellen und um den invalid gewordenen Teilnehmern eine auskömmliche Versorgung über den Betrag der gesetzlichen Unfallrente hinaus zu gewährleisten [...]“*<sup>36</sup>

Für die Wissenschaftler, den Kapitän und die Seeoffiziere war eine Erhöhung des Versicherungsbetrages nicht vorgesehen und es kam der Betrag zum Abzug, der von öffentlichen oder privaten Kassen, sowie staatlichen Pensionen und Renten der Seeberufsgenossenschaft ausgezahlt wurden. Tabelle 4-6 zeigt die jährliche Rentenhöhe in Mark bei einer möglichen Invalidität. Der Grund für die unterschiedliche Höhe der Rentenbeträge unter den Wissenschaftlern und den Offizieren lag im jährlichen Verdienst der Teilnehmer.

**Tabelle 4-6: Vollrenten bei möglicher Invalidität**

Drygalski (Leiter), Ruser (Kapitän)	je 4000 Mark
Vanhöffen (Zoologe), Gazert (Arzt), Stehr (Obermaschinist), Lerche (Erster Offizier)	je 3000 Mark
Philippi (Geologe), Bidlingmaier (Erdmagnetiker), Werth (Leiter – Kerguelen), Vahsel Zweiter Offizier), Ott (jüngerer Zweiter Offizier)	je 2400 Mark
Luyken (Erdmagnetiker – Kerguelen), Enzensperger* (Meteorologe)	je 1800 Mark

\* In der Versorgungsliste wurde Warthmann (Assistent) bereits herausgestrichen und durch Enzensperger (Meteorologe) ersetzt.

Die Schiffsmannschaften bekamen bei Invalidität nicht den Durchschnittssatz des Seeunfallversicherungsgesetzes sondern den Satz, der nach der tatsächlich ausbezahlten Heuer während der Expedition berechnet wurde. *„Der entsprechende Zuschuss zur Rente bzw. die ganze Rente in denjenigen Fällen, in welchen die Seeberufsgenossenschaft zur Zahlung einer Rente nicht verpflichtet ist, wird vom Reiche übernommen.“*<sup>37</sup>

Die Definition von Invalidität wurde den Versicherungsunterlagen entnommen und wie folgt festgelegt.

*„Invalidität wird ohne Weiteres und in allen Fällen als von selbst angenommen zu:*

- 100 Procent, wenn der Verletzte beide Augen, beide Arme, beide Hände, beide Beine, beide Füße, je einen Arm oder eine Hand und zugleich ein Bein resp. Einen Fuss,
- 60 Procent, wenn er den rechten Arm oder die rechte Hand,
- 50 Procent, wenn er den linken Arm oder die linke Hand,
- 50 Procent, wenn er ein Bein oder einen Fuss,
- 23 1/3 Procent, wenn er ein Auge,
- 25 Procent, wenn er den Daumen der rechten Hand,
- 18 Procent, wenn er den Daumen der linken Hand,
- 16 Procent, wenn er den Zeigefinger der rechten Hand,
- 12 Procent, wenn er den Zeigefinger der linken Hand,
- 12 Procent, wenn er den kleinen Finger der rechten Hand,
- 7 Procent, wenn er den kleinen Finger der linken Hand,
- 10 Procent, wenn er den Mittel- oder Ringfinger der rechten Hand,
- 7 Procent, wenn er den Mittel- oder Ringfinger der linken Hand verloren hat“<sup>38</sup>

<sup>35</sup> ebd.

<sup>36</sup> ebd.

<sup>37</sup> ebd.

<sup>38</sup> Versicherungspolizze von Schwartz, Lübbers & Co, Hamburg, 15. April 1901, ifl, Kasten 61/4, S.6

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Wenn der Teilnehmer mehrere Finger verlieren sollte, wurde das nach der Liste addiert. Falls eine Lähmung der Finger und/oder der Hand durch Unfall bestehen sollte, wurde dies mit dem Verlust derselben gerechnet und bei teilweiser Gebrauchsunfähigkeit wurde der Grad der Behinderung berechnet. Auch das Alter und der Beruf des Betroffenen wurde dahingehend berücksichtigt, wie weit er seiner Beschäftigung mit der erlittenen Einschränkung noch nachgehen könne. Falls ein Körperteil schon vor einem Expeditionsunfall beschädigt gewesen wäre, musste dies festgestellt werden und wurde damit nicht mehr als entschädigungswürdig erachtet. Erfrierungen wurden in diesem Versicherungsvertrag nicht berücksichtigt, andernfalls hätte sich die Versicherungssumme um fast das Doppelte erhöht (Vorauszahlungsprämie ohne Erfrierungen: 27.450 Mark und einschließlich Erfrierungen: 73.200 Mark). Von der Versicherungsgesellschaft wurde die körperliche Gesundheit der Mitglieder betont. Ein Schreiben des Ministerium des Inneren an den Arzt Dr. Renvers, der die Aufgabe hatte, die Tauglichkeit der Expeditionsmitglieder offiziell zu bestätigen, hing sicher auch mit der Versicherung zusammen. Über einen Unfall musste ein genaues Protokoll mit Angabe der Stunde, des Tages und des Hergangs angefertigt werden um Anspruch auf Entschädigung erheben zu können.

Björvik sprach in seinem Tagebuch die Einkommensverhältnisse seiner Landsleute an. In Kapstadt gab es einige Schweden und Norweger, die auf Arbeit hofften, da sie in Skandinavien keine Chancen hatten.

*„Wir haben nun neue Leute hier für diejenigen, die uns verlassen haben. Es sind Norweger und Schweden von der Küste. Hier sind schlechte Zeiten für Seeleute, hier gibt es nichts zu tun. Man kann wohl Arbeit an Land bekommen, und dann hört man von einer guten Bezahlung, nämlich 6 bis 8 Schilling pro Tag. Aber wenn man für Kost und Logis bezahlen muss, hat man wieder wenig oder gar nichts. Da macht man mehr mit den 2 ½ Kronen am Tag in Tromsø. So glaube ich, dass es zu Hause am besten ist. Ich habe mit den Norwegern gesprochen, die für ein paar Tage kein Essen gehabt haben. Aber oben an Land soll es besser sein. Norweger und Schweden sind hier und in Kapstadt eine Minderheit.“<sup>39</sup>*

Die schwere Lage der Seeleute war also nicht auf die deutschen Seeleute beschränkt. Bei der Abfahrt von Kapstadt zu Beginn der Expedition (1901) waren an Bord des GAUSS zwei Schweden, die vorerst als blinde Passagiere mitkamen, wobei sich ein Matrose, Lenart Reuterskjöld, als wertvolle Hilfe für den Erdmagnetiker und Meteorologen, Friedrich Bidlingmaier, herausstellte. Auf das Phänomen der „blinden Passagiere“ wird in dieser Arbeit nicht genauer eingegangen, da die Quellenlage derzeit zu schwach ist. Es sei jedoch angemerkt, dass es sicher eine Herausforderung war, mit nicht ausgewählten Leuten eine Expedition zu unternehmen, da damit das soziale Gefüge im Allgemeinen beeinträchtigt werden konnte. Es kann angenommen werden, dass für die beiden Schweden am Ende der Expedition ebenfalls Geld ausbezahlt wurde. Genaue Angaben können dazu jedoch nicht gemacht werden.

Björvik erkrankte auf dem Rückweg aus der Antarktis und musste sogar in ein Hospital gebracht werden. Daraufhin wollte er früher nach Hause fahren, stellte aber dann folgende Überlegung an:

---

<sup>39</sup> Björvik TB 2, 2. Juli 1903

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*„Aber nachdem er [Anm.: der englische Arzt, der ihn untersuchte] und Gazert am Montag zusammen konferiert hatten, weiß ich noch nicht was kommt, bis ich nach Hause reisen kann. Aber dann muss ich selbst nach Hause fahren und die 400 Kronen, die wir als Gratifikation erhalten sollen, bekomme ich nur für 1 Jahr, da ein Monat fehlt, bis das 2. Jahr erfüllt ist und dann bezahlen sie nicht dafür. 8 Mann<sup>40</sup> sind abgemustert und bekommen die Gratifikation für 1 Jahr. Aber ich kann nicht beides gleichzeitig, nach Hause fahren und 400 Kronen bezahlen. Da werde ich lieber so lange hier bleiben wie ich kann.“<sup>41</sup>*

Die Mitglieder der Drygalski-Expedition waren ausreichend versichert und finanziell abgesichert. Einige Teilnehmer, vor allem die Matrosen, reizte sicherlich auch die Polarzulage, da sie das Einkommen signifikant erhöhte.

#### 4.1.4 Finanzielle Absicherung auf der Filchner-Expedition (1911-1912)

Filchner veranschlagte in seinem Kostenvoranschlag die Gesamtsumme von 240.000 Mark für zwei Jahre und für alle Mitglieder der Expedition. Tabelle 4-7 gibt die Aufteilung der Summe wieder. Die genaue Aufteilung der Summe konnte leider nicht ermittelt werden.

**Tabelle 4-7: Kostenvoranschlag für Gehälter auf der DEUTSCHLAND**

geplanter Personalstand	tatsächlicher Personalstand
1 Kapitän	1 Kapitän
2 Offiziere	5 Offiziere (3 Offiziere)* Der Funkoffizier kam auf Süd-Georgien durch Selbsttötung ums Leben. Der Kapitän starb während der Reise und wurde durch den Ersten Offizier ersetzt.
1 Ingenieur	1 Ingenieur
2 Assistenten	2 Assistenten (1 Maschinenassistent und 1 Präparator)
10 wissenschaftliche Mitglieder	7 Wissenschaftler (6 Wissenschaftler)* und 1 Gast (Dr. König als Alpinist) Filchner dürfte sich als Wissenschaftler gerechnet haben, weil kein Leiterposten angegeben ist. Dr. Kohl schied nach einer Blinddarmoperation aus.
18 Leute der Mannschaft - eventuell ein Eislotse	19 Leute der Mannschaft (Der Norweger Björvik wurde als Matrose aufgenommen fungierte aber auch als Eislotse)

\* Die Angaben in den Klammern geben die tatsächliche Mitgliederzahl auf der DEUTSCHLAND an.

Wenn nun ein Durchschnittsverdienst eines Arbeitnehmers im öffentlichen Dienst in der Höhe von 3.018 Mark angegeben wird, könnte das auf die Wissenschaftler umgelegt werden. Filchner hätte dann für die zehn Wissenschaftler jährlich 30.180 Mark veranschlagt und für die Mannschaft 19.260 Mark, wenn man das Durchschnittseinkommen der Seeleute mit 1070 Mark heranzieht. Es ist aber anzunehmen, dass die Gehälter höher ausfielen um auch einen finanziellen Anreiz zu bieten. Anlass zu dieser Vermutung ist eine Bemerkung Björviks:

*„Ich glaube übrigens, dass keiner dieser Herren aus Interesse auf diese Reise mitgegangen ist sondern aus Verdienstgründen, das kann man jetzt besser beurteilen,*

<sup>40</sup> Wer namentlich die acht Männer waren, die in Kapstadt von Bord gingen, kann nicht mehr genau nachvollzogen werden, da die Musterrolle des GAUSS nicht mehr auffindig zu machen ist.

<sup>41</sup> Björvik TB 2, 9.Juni 1903

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*weil jetzt sehr gute Aussichten für uns bestehen hier freizukommen, gleichzeitig wissen sie aber, dass es bei der Ankunft in Südgeorgien mit ihrer Heuer ein Ende hat, weil ein ganzer Teil von ihnen hier aussteigen wird.*<sup>42</sup>

Da die Expedition abgebrochen wurde, ist auch unklar, in welcher Höhe die Gehälter ausgezahlt wurden. Dazu konnten keine Unterlagen ausfindig gemacht werden. Björvik erwähnte nur, dass die Mannschaften bei der Ankunft in Hamburg ihre Heuer und eine Fahrkarte nach Hause bekamen.<sup>43</sup> Wahrscheinlich war darin auch die Polarzulage enthalten, die meist auf solchen Fahrten üblich war. Da Filchner in seiner Vorbereitung die Drygalski-Expedition als Vorbild nahm, kann angenommen werden, dass die Bedingungen bezüglich Entlohnung ähnlich dieser Expedition waren. Wieweit eine Versicherung abgeschlossen wurde und welche Bedingungen darin ausgehandelt wurden, konnte bisher noch nicht festgestellt werden.

#### 4.1.5 Finanzielle Absicherung auf der Weyprecht-Expedition (1872-1874) und der Wegener-Expedition (1930-1931)

Von der **Weyprecht-Expedition** konnten konkret nur die Gehälter der Offiziere ermittelt werden, die im Jahrbuch der Kaiserlich-Königlichen Kriegsmarine zu finden sind und in Tabelle 4-8 für einige Teilnehmer ermittelt wurden.

Die Mannschaften sind nicht namentlich genannt und auch die Namen Payer und Kepes sind in den Jahren 1871-1875 im „Almanach“ nicht verzeichnet, daher sind für sie keine Gagen angegeben. Da beide Teilnehmer nicht der Marine sondern dem Heer angehörten, sind ihre Gehälter eventuell danach bemessen worden. Verträge das Gehalt betreffend, konnten bisher nicht gefunden werden.

**Tabelle 4-8: Gagen in der Kaiserlich-Königlichen Kriegsmarine 1871<sup>44</sup> in Gulden angegeben**

Charge <sup>45</sup>	Name des Teilnehmers	Jährliche Gage der k&k Kriegsmarine	Jährl. Quartiergeld samt Möbelzins in Triest und Pola	
Linien-schiffs-Leutnant, I. Klasse <sup>46</sup>	Weyprecht	1200 fl	436,80 fl	310,80 fl
Linien-schiffs-Leutnant, II. Klasse <sup>47</sup>	Brosch	900 fl	436,80 fl	310,80 fl
Marine-Commissariats-Adjunkt, II. Klasse <sup>48</sup>	Krisch	900 fl	436,80 fl	310,80 fl
Linien-schiffs-Fähnrich <sup>49</sup>	Orel	720 fl	272,20 fl	182,70 fl

Die Bezahlung in der Marine hat sich in den Jahren 1871-1874 nicht geändert. Ab dem Jahr 1874 allerdings sind die Quartiergelder für Triest und Pola gleich hoch verrechnet worden. An Kostgeld wurden vom Schiffslieutenant bis zum Schiffsfähnrich täglich 1,20 fl gezahlt, wenn

<sup>42</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.53

<sup>43</sup> vgl.: ebd. S.65

<sup>44</sup> Jahrbuch der Kais. Kön. Kriegsmarine 1871, S.95-99 (das Jahrbuch änderte im Laufe der Jahre seine Bezeichnung: „Almanach bzw. Notiz-Kalender für Seiner Majestät Kriegs-Marine“, „Almanach für die k.k. Kriegs-Marine“), KAW

<sup>45</sup> Die jeweiligen Chargen sind im „Almanach“ (siehe oben) unter der Nennung des Namens verzeichnet,

<sup>46</sup> ebd. S.172

<sup>47</sup> ebd. S.173

<sup>48</sup> ebd. S.182

<sup>49</sup> ebd. S.173

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

sie sich auf Fahrt befanden. Es kann angenommen werden, dass für die Expedition die Gehälter gleich ausfielen.

Die Matrosen bekamen einen Vorschuss von sechs Monaten. Er wurde an die Angehörigen in der Heimat ausbezahlt. Vier Matrosen waren verheiratet. Nach der Expedition versuchte Weyprecht für jeden der Matrosen eine Stelle im Staatsdienst zu erreichen. Einige nahmen das Angebot an, doch einige hatten andere Pläne, wie etwa die Errichtung einer Gaststätte, wo Weyprecht ebenfalls finanzielle Hilfe leistete. Dies mag wohl schon im Vorfeld besprochen worden sein, eine genaue Darstellung konnte dazu nicht gefunden werden.

Zu den Gehältern der **Wegener-Expedition** können nur wenige Angaben gemacht werden. Sie sind dem Vertrag<sup>50</sup> Hugo Jülg's entnommen. Ab 1. April 1930 bekam er monatlich 50 Reichsmark, jeweils im Voraus durch die NDW bezahlt. Es wurde auch eine Versicherung abgeschlossen. Im Todesfall sollten 10.000 Reichsmark oder eine entsprechende Rente bei Invalidität ausbezahlt werden.

*„Die Expeditionsmitglieder erklären ausdrücklich, dass sie im Falle des Todes oder der Invalidität durch Unfall oder Krankheit für sich und ihre Erben auf jeden Anspruch gegenüber dem Expeditionsleiter, den Expeditionsmitgliedern, bzw. der Notgemeinschaft über den ihnen von der Versicherungsgesellschaft gewährten Betrag hinaus verzichten.“<sup>51</sup>*

Dem Expeditionsmitglied wurde durch die NDW „im Rahmen der Expeditionsmöglichkeiten“<sup>52</sup> kostenlose Verpflegung, Unterkunft und Expeditionskleidung zugesichert. Außerdem wurden die Reisekosten vom Wohnort nach Kopenhagen bei Hin- und Rückreise und die Aufenthaltskosten von der NDW getragen. Die persönliche Ausrüstung, die von der NDW zur Verfügung gestellt wurde, wie Anzüge, Schuhe, Schlafsäcke, Schier, Schneebrillen und „sämtliche Instrumente, die als wissenschaftliche Ausrüstung der Expedition zu betrachten sind wird am Schluß der Expedition Eigentum des betr. Expeditionsmitgliedes.“<sup>53</sup> Ausgenommen davon waren Fotoapparate.

Die NDW stellte jedem Leiter der drei vorgesehenen Stationen leihweise einen Fotoapparat und die nötigen Filmplatten zur Verfügung, die Bilder blieben aber Eigentum der NDW. Private Fotoapparate konnten auf eigenes Risiko mitgenommen werden. Die damit gemachten Bilder mussten aber den anderen Expeditionsmitgliedern zur Ansicht überlassen werden und die NDW übernahm die Kosten der Abzüge. Jedes Expeditionsmitglied konnte 100 Bilder der Sammlung auswählen. Danach wurden die Negative dem betreffenden Expeditionsmitglied wieder zurück gegeben.

Das Einkommen war wohl nicht der einzige Grund an einer Expedition teilzunehmen, aber die Heuern und/oder Gebühren wurden durch die Polarzulage wesentlich aufgebessert. Es wurden keine negativen Kommentare der finanziellen Absicherung betreffend gefunden, daher kann angenommen werden, dass es diesbezüglich zu keinen Unregelmäßigkeiten oder Versäumnissen gekommen war.

---

<sup>50</sup> Vertrag zwischen Hugo Jülg und der NDW im Stadtschulrat Wien, Akte Hugo Jülg, Abschrift

<sup>51</sup> ebd. §2

<sup>52</sup> ebd. §2

<sup>53</sup> ebd. §2

## 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

### 4.2 Gründe und Kriterien zur Teilnahme an einer Expedition

Die Quellenlage zur Herkunft und Auswahlverfahren der Mannschaften und der Offiziere ist meist sehr schwach. Die Drygalski-Expedition ist hierzu am besten dokumentiert. Das Schiffspersonal bei deutschen Expeditionen kam meist von der Handelsmarine anders bei den Österreichisch-Ungarischen Expeditionen, wo die meisten Mitglieder aus der Kriegsmarine rekrutiert wurden.

Es stellt sich die Frage, wer an einer solchen Expedition teilnahm und welche Voraussetzungen das Mitglied mitbringen musste, um ausgewählt zu werden. Der Grund für Wissenschaftler war der Forschergeist und auch teilweise eine gewisse Abenteuerlust. Beim Schiffspersonal und den Offizieren war es sicher auch Abenteuerlust aber auch der Verdienst oder die Aussicht auf eine bessere Stellung nach der Expedition, wie es bei der Weyprecht-Expedition der Fall war. Während der sogenannten „heroischen Phase“ der Polarforschung, war auch das Bedürfnis dabei, der Erste am Pol zu sein oder doch einen gewissen Breitengrad zu überschreiten und auch der Gedanke, bei einem „heldenhaften“ Unternehmen dabei gewesen zu sein.

Viele Mitglieder kamen durch ein gewisses Netzwerk zu einer Expedition, wie das bei den angeführten Expeditionen dargestellt werden wird. Es wird nicht jeder einzelne Teilnehmer jeder Expedition behandelt, aber es wird durch eine Auswahl ein Überblick geschaffen, wer an solch einem Unternehmen teilnahm und wie derjenige überhaupt dazustoßen konnte.

#### 4.2.1 Weyprecht-Expedition (1872-1874)

Die sechs wissenschaftlichen Teilnehmer waren Offiziere von der Marine oder dem Heer, 13 Matrosen stammten aus dem dalmatinischen Raum, der Koch war ein Steirer und der Heizer kam aus Mähren. Es wird oft behauptet, dass die Zusammensetzung ein Spiegel der österreichisch-ungarischen Monarchie sei. Der Eislotse war der Norweger Elling Carlsen (1819-1900). Wie er zur Expedition kam, konnte nicht festgestellt werden. Durch die Entdeckung der Barents-Station<sup>54</sup> (1871) war er bekannt geworden.

Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass einige Teilnehmer schon im Voraus ausgemacht wurden, ob sie für eine Expedition in Frage kommen oder nicht, wie dies bei Weyprecht der Fall war. Schon vor der ersten deutschen Nordpolar-Expedition schrieb Petermann am 29. November 1865 an Ferdinand Hochstetter (1829-1884):

*„Der K.K. Öster. Schiffsfähnrich Karl Weyprecht in Pola interessiert sich außerordentlich für die Sache & scheint mir tüchtig darüber studiert zu haben. Er sprach von einer Versetzung nach Triest, um sich daselbst auf der Sternwarte im Gebrauch der feineren Messinstrumente auszubilden etc. Es scheint mir gut, wenn diesem Wunsche entsprochen werden könnte. W. scheint mir tüchtig & strebsam & auch Schaub empfiehlt ihn warm.“<sup>55</sup>*

---

<sup>54</sup> William Barents (um 1550 - 1597) überwinterte 1596 - 1597 auf Nowaja Semlja. Er sollte im Auftrag der Niederlande die Nordostpassage längs der asiatischen Nordküste suchen. Barents starb beim Versuch, die Mannschaft in eine Siedlung zu bringen. Nach ihm ist die Barents-See benannt und er entdeckte die Bären-Insel sowie die Inselgruppe Spitzbergen, die er allerdings für Grönland hielt.

<sup>55</sup> zit. nach: Krause, Tage, 1997, S.256

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Payer war bei der Zweiten Deutschen Nordpolarexpedition unter Koldewey (1869 – 1870) dabei. Er war durch seine Publikationen über die Vermessung der Alpen sehr bekannt geworden. Während seiner geologischen Studien bei Hochstetter lernte Payer auch Gustav Laube kennen, der dessen Assistent war. Beide nahmen an der Koldewey-Expedition teil. Da Payer von Kriegsminister Franz Kuhn (1817-1896) gefördert wurde, konnte ein Urlaub für ihn erwirkt werden um an dem Unternehmen teilnehmen zu können. Außerdem hatte Payer einen engen Briefkontakt zu Petermann.

Eduard Orel war gemeinsam mit Weyprecht in Mexiko „zur Disposition des Kaisers Max“<sup>56</sup> eingesetzt. Eventuell wurde er von Weyprecht zur Teilnahme angeregt, was sich jedoch bis jetzt nicht feststellen ließ.

Ferdinand Haller, der als Bergsteiger und Jäger engagiert wurde, kam durch Payer zu der Expedition. Er kannte ihn von seinen Aufenthalten in Tirol. Am 1. Februar 1872 erreichte Haller ein Brief von Payer, in dem er ihn darüber unterrichtete, dass er gedenke an einer Nordpolarfahrt teilzunehmen und ihn dafür anstellen würde:

„[...] 1. Ich zahle Dir ohne irgend einen Abzug die Reise von St. Leonhard weg bis Bremerhaven, wo wir das Schiff besteigen.

2. Ende Mai würde Dein Dienst beginnen, Du müßtest um diese Zeit in Wien eintreffen.

3. Zweieinhalb Jahre müßtest Du bei mir bleiben.

4. Du wirst ganz von mir gekleidet, bewaffnet und verköstigt und erhältst außer besonderen Prämien für besondere Leistungen mindestens 1000 Gulden Papier, davon einen Teil schon beim Weggehen ausgezahlt erhalten kannst.

*Ich bitte dich, Haller, sieh Dich noch nach einem zweiten Bergsteiger um, er soll ein anständiger Mensch sein, verträglich, arbeitssam, er darf nie die Lust und Ausdauer verlieren, selbst wenn die Entbehrungen noch so groß sind, er soll ein guter Jäger sein und würde dasselbe bekommen wie Du. Bei der Rückkunft würdest du auch noch ein feines Lefauchauxgewehr (Hinterladerbüchsflinte) zum Geschenk erhalten. [...] Wir werden Kälte wie Gefahren haben, scheut Dich das? Ich habe bereits zwei solche Reisen glücklich durchgemacht, und was ich tue, das tust Du auch.“<sup>57</sup>*

Haller wählte Alexander Klotz als zweiten Mann aus. Es geht aus den Unterlagen nicht eindeutig hervor, ob Haller und Klotz nun Angestellte von Payer waren, oder über die Expedition angestellt wurden.

Payer verwies in seinem Expeditionswerk besonders auf die lange Vorbereitungszeit bei der Auswahl, damit die Mannschaft aufeinander abgestimmt werden könne. Er plädierte für die Intelligenz bei der Auswahl der Mannschaft. Intelligenz und die Gemütslage sei wichtiger als die Nationalität, dabei spielte er wahrscheinlich auf die Norweger an, da Carlsen, der norwegische Eislotse, stets als sehr deprimiert dargestellt wurde. Besser sei es, Mitglieder auszuwählen, die noch nie im Eis waren. „Nicht die Ertragung der Kälte ist der entscheidende Probestein ihrer Tüchtigkeit, obgleich dies häufig angenommen wird, sondern Pflichtgefühl, Ausdauer und Entschlossenheit.“<sup>58</sup> Weyprecht betonte selbst immer

---

<sup>56</sup> Littrow, Heinrich; Carl Weyprecht der österreichische Nordpolfahrer. Erinnerungen und Briefe, Wien, Pest, Leipzig 1881, S.11

<sup>57</sup> Haller TB, S.8

<sup>58</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.LXVI



#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

wieder, dass „seine Italiener“ für das Eis durch ihre fröhliche Lebensart wie geschaffen waren, außerdem würden sie nicht so schnell dem Alkohol (gemeint sind hier vor allem die Spirituosen) zusprechen, wenn die Polarnacht anbricht, wie etwa die Skandinavier. Das sonnige Gemüt der Küstenbewohner sei ideal für solche Fahrten.

*„Sie sind gesunde, kräftige, findige und, was das Kostbarste ist, heitere Menschen, sie werden ihre Leichtblütigkeit, ihren guten Humor auch in misslichen Lagen nicht verlieren, sie werden fluchen und beten, schimpfen und singen, aber sie werden arbeiten und nie die Flügel hängen lassen.“<sup>59</sup>*

Payer betonte auch noch, dass die Mannschaftsteilnehmer nicht älter als dreißig Jahre sein sollten, weil sie sonst zu anfällig für Krankheiten wären. Außerdem sollten nur Leute ausgewählt werden, die noch nicht im Eis waren.

*„[...] empfehlenswert nur etwa die Wiederaufnahme der Vollkommensten unter den Geeigneten. Die übrigen sind nur zu leicht geneigt, ihre eigene Erfahrungen denen der Führer gleichzustellen, und beeinträchtigen in allen Fällen, wo diese Anschauungen einander widersprechen, durch eine gewisse passive Opposition das Grundgesetz einer solchen Expedition, den Gehorsam.“<sup>60</sup>*

Payer war der Meinung, dass Unerfahrene wesentlich mehr dienstergeben wären als erfahrene Teilnehmer. Im gleichen Atemzug erwähnte er, dass „Verheiratete auszuschließen seien“,<sup>61</sup> gibt aber dafür keine näheren Gründe an. Unter den Matrosen waren vier verheiratet und mancher hoffte, bei der Rückkehr Witwer zu sein, wie Weyprecht am 12. Juni 1872 an Littrow schrieb:

*„Verheiratet sind ohnehin nur vier von Allen, darunter Matrose M[arola] mit einer alten Schachtel, die er während der Expedition los zu werden hofft – sie soll kränklich sein – er wollte ihr noch drei Monate Gage rücklassen, weil sie bei Verwandten lebt und weniger braucht. Ich kann mich auf solche Unterschiede nicht einlassen – gib ihr das Geld nicht auf einmal, weil sie vielleicht in der Zwischenzeit eingeht und M. die theuere Hälfte zu beerben hofft. [...]“<sup>62</sup>*

Eine Belohnung könne allerdings ein starker Anreiz für die Teilnahme sein, so Payer, wobei für die Offiziere, in diesem Fall gleichbedeutend mit den Wissenschaftlern, „[...] kann der wissenschaftliche Erfolg ein vollkommener Lohn ihrer Mühen sein.“<sup>63</sup> Für die Mannschaft allerdings vermutete er nur „materielle Vortheile“<sup>64</sup> als Motivation.

#### 4.2.2 Drygalski-Expedition (1901-1903)

Die Expeditionsmitglieder setzten sich aus fünf Wissenschaftlern, fünf Offizieren und aus 25 Mannschaftspersonen zusammen. Drygalski erwähnte die Bedenken, die geäußert wurden, dass die Anzahl der Mitglieder für diese Art von Unternehmung zu klein sei.

*„Die Erfahrung hatte gelehrt, daß sie ausreichend war. Es kommt nur wesentlich darauf an, sie richtig einzuteilen und möglichst nicht immer alle Mann bei der gleichen Arbeit zu haben. Dieses setzt eine etwas größere Belastung der Offiziere voraus und ferner, daß den Leuten Selbständigkeit gewährt wird, was auch sehr gut geht, und nicht allein*

---

<sup>59</sup> Littrow, Carl, 1881, S.32

<sup>60</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.LXIX

<sup>61</sup> ebd. S.LXX

<sup>62</sup> Littrow, Carl, 1881, S.51

<sup>63</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.LXIX

<sup>64</sup> ebd. S.LXIX

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*für eine Expedition wie die unsrige, sondern meiner Ansicht nach, im seemännischen Beruf überhaupt dringend erwünscht ist. Die verschiedenen Vorzüge, die unsere skandinavischen Seeleute hatten rührte daher, daß sie mehr zur Selbständigkeit erzogen sind wie unsere deutschen Matrosen, welche sich dazu wohl ebenso eigneten, aber weniger an eine derartige Haltung gewohnt waren. Die neue Seemannsordnung scheint in dieser Hinsicht einen Schritt vorwärts getan zu haben und ich zweifle nicht, daß er Erfolg hat, wenn auch die Offiziere sich daran gewöhnen werden, die Leute selbständiger walten zu lassen.*<sup>65</sup>

Am 10. August 1901, einen Tag vor der Abreise war die Mannschaft erst vollständig. Durch einen tragischen Unfall musste noch ein Mann ersetzt werden. Der Matrose Paul Alfred Heisig, starb im Juli bei einer Probefahrt des GAUSS durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in Kiel, da er aus unerfindlichen Gründen beim Versorgen der Segel von der Rahe stürzte.<sup>66</sup>

Drygalski widmete einzigartigweise jedem Mitglied der Expedition eine ausführliche Beschreibung in seinem Buch „Zum Kontinent des eisigen Südens“. Zusätzlich existieren Lebensläufe von Wissenschaftlern, Offizieren und Matrosen.<sup>67</sup> Aus den Briefen Rusers geht hervor, dass er schon einige Matrosen vorab empfahl, aber Drygalski trotzdem die Lebensläufe der Männer studierte und danach auswählte. Das wird aus den Kommentaren ersichtlich, die er bei den Schriftstücken vornahm. Grundsätzlich war es eine Bedingung, dass die Mitglieder unverheiratet sein müssen, aber bei den Matrosen schien es doch Ausnahmen gegeben zu haben, da Ruser von Ziehscheinen<sup>68</sup> für die Verheirateten schrieb. „*Verheiratete der Mannschaft erhalten Ziehscheine und zwar nach Ablauf der Vorschußzeit, welche in der Höhe einer halben Monatsgage sich befinden.*“<sup>69</sup>

In Kapstadt verließen sechs Matrosen den GAUSS, konnten aber ersetzt werden. Die Lebensläufe von Michael, Possin und Dahler enthielten auch den Hinweis, dass sie in Kapstadt anheuerteten. Zwei skandinavische Matrosen, Stjernblad und Reuterskjöld, waren als „blinde Passagiere“ an Bord gekommen (vgl.: Kapitel 5.1.4). Drygalski war, im Gegensatz zu Weyprecht, von den skandinavischen Seeleuten sehr angetan (vgl. eingangs erwähntes Zitat).

Einer der bekanntesten Skandinavier an Bord war Paul Björvig, der schon mit Walter Wellmann<sup>70</sup> (1858-1934) gemeinsam an arktischen Expeditionen teilnahm. Bei einem

---

<sup>65</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.41f

<sup>66</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.42 und Benachrichtigung, Kiel, 20. Juli 1901 (der Verfasser ist nicht feststellbar), ifl, Kasten 98/3 „[...] Hier fand ich in der heutigen [...] Zeitung [...] eine Notiz, wonach gestern [...] der Matrose Heisig des Gauß von einer Raa stürzte und sofort todt blieb. Sogleich suchte ich Herrn Prof. Vanhöffen auf und theilte ihm jene Nachricht mit.“

<sup>67</sup> Lebensläufe, ifl, Kasten 98/3. Von folgenden Personen liegen Lebensläufe vor:

Wissenschaftler: Philippi, Gazert, Bidlingmeier, Luyken, Werth

Offiziere: Ott, Stehr, Vahsel, Lerche

Matrosen: Noack, Heinrich, Baehr, Müller, Schulz, Heisig, Michael, Dahler, Schwarz, Possin

<sup>68</sup> Ziehscheine sind Abschlagszahlungen in der Kauffahrteischiffahrt. Der Reeder zahlt einen bestimmten Prozentsatz der zu entrichtenden Heuer an ein Familienmitglied oder eine andere Person, die der Seemann als berechtigten Empfänger angibt.

<sup>69</sup> Brief von Ruser (ohne Datum), von Drygalski ist das Bearbeitungsdatum 1. Januar 1900 angegeben und ein Vermerk: „Ziehscheine bis 1.VII 04“, ifl, Kasten 61/4

<sup>70</sup> Walter Wellman war ein amerikanischer Journalist und Entdecker. Er leitete 1894 eine Expedition in Spitzbergen. 1898-1899 startete er einen Versuch um den Nordpol zu erreichen. Der Versuch misslang. Bei

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Vorstoß zum Pol musste die Expedition umkehren und Björvik überwinterte mit Bernt Berentsen (1860-1899) auf Kap Heller (Wilczek-Land). Sein Kamerad starb am 2. Januar 1899 und erst am 28. Februar des Jahres kam Hilfe für Björvik, der selbst so geschwächt war, dass er nicht mehr in der Lage war, den toten Kameraden aus dem gemeinsam benutzten Schlafsack zu ziehen. Er nahm auch an der Zeppelin-Expedition nach Spitzbergen (1910-1911), an der auch Drygalski mitwirkte, und an der Filchner-Expedition teil. Seine Funktion reichte dabei vom Eislotsen bis zum Robbenfänger. Adolf Miethe (1862-1927), der an der Zeppelin-Expedition teilnahm, beschrieb Björvik einmal: „*Alles an ihm ist Leben und Tatendrang und bei jeder Gelegenheit ist er der erste an der Spitze [...]*“.<sup>71</sup> Ein weniger zurückhaltender beschrieb ihn Drygalski. Er war zwar von seiner Ruhe und seinem Können angetan aber seine Starrheit, die er mit der Haltung eines Kindes verglich, sei anstrengend gewesen. Was Drygalski an Björvik am meisten faszinierte, war seine Bedürfnislosigkeit.<sup>72</sup>

Die Mannschaftsmitglieder hatten alle ihren Militärdienst bei der Marine abgeleistet und hatten die unterschiedlichsten Hintergründe. Die meisten Matrosen besuchten bis zum 14. Lebensjahr die Schule und begannen danach mit der Seefahrt. Einige hatten bereits unter englischer oder amerikanischer Flagge gedient.

Den Zoologen und Botaniker Ernst Vanhöffen kannte Drygalski schon von der gemeinsamen Tätigkeit in Grönland. Vanhöffen war auch bereits bei der VALDIVIA-Expedition (Tiefseeexpedition, 1898-1899) als Zoologe tätig. Er war sehr stark in die Expeditionsvorbereitungen eingebunden. Seine Teilnahme war für Drygalski sehr bedeutend, da er in ihm auch einen engen Freund hatte.

Drygalski hatte den Biologen August Brauer (1863-1915)<sup>73</sup> für die Kerguelen-Station anzuwerben versucht, der ebenfalls an der VALDIVIA-Expedition teilgenommen hatte. Dieser betonte in einem Brief an Drygalski, welche Ehre es für ihn wäre auf den Kerguelen eingesetzt zu werden, aber seine derzeitige Aufgabe mache es ihm unmöglich teilzunehmen:

*„Ich wusste sehr wohl, welche genussreiche und erfolgreiche Arbeit die Kerguelen bieten, und dass dieselbe mir sehr vielen Vortheil bringen würde, aber auf der anderen Seite musste ich mir auch sagen, dass ich dann meine bisherige Arbeitsrichtung (Embryologie und vergleichende Anatomie) und damit auch die akademische Laufbahn aufgeben würde, da als Systematiker und Biologe man an ein Museum gehört.“*<sup>74</sup>

Er selber bevorzugte aber die Stelle als Universitätslehrer. Brauer bedauerte die Umstände, die ihn abhielten an der Expedition teilzunehmen, empfahl jedoch Vanhöffen, da er Systematiker und Biologe war. Er gab Drygalski aber noch einen Hinweis bezüglich der Suche eines geeigneten Biologen: *„Bei der Auswahl achte ja darauf, dass der Biologe geologisch genügend vorgebildet ist.“*<sup>75</sup>

---

beiden Expeditionen wirkte Björvik mit. vgl. dazu: Breituß, Leonid: Arktis. Der derzeitige Stand unserer Kenntnis über die Erforschung der Nordpolarregionen, Berlin 1939, S.56-63

<sup>71</sup> Miethe Adolf, Hergesell, Hugo (Hrgs.); Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition; Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart 1911, S.103

<sup>72</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.45f

<sup>73</sup> Brief von Brauer an Drygalski, Marburg, 12. Mai 1900, ifl, Kasten 98/1. Brauer war ein Du-Freund Drygalskis, wie aus dem Schreiben hervorgeht.

<sup>74</sup> ebd. S.2

<sup>75</sup> ebd. S.3

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Hans Gazert war der Expeditionsarzt und Bakteriologe und übernahm ein weites Spektrum an Aufgaben. Er war einer der ersten, die sich für die Expedition bewarben.<sup>76</sup> Drygalski betonte, dass er sowohl aufgrund dieser frühen Bewerbung aufgenommen wurde, als auch wegen seiner „Lebensführung“, da sie mit den „*Nachrichten über jene auf den ersten Blick in vollem Einklang stand*“.<sup>77</sup> Damit ist wohl ein Empfehlungsschreiben<sup>78</sup> angesprochen indem Gazert als „*gut erzogen, von besten Formen u. vor allem verträglich, ohne meinungslos zu sein*“<sup>79</sup> beschrieben wurde. Seine körperliche Fitness, die er vor allem durch Bergsteigen und Schilaufen erworben hatte, aber auch seine sonstigen Eignungen, wie fotografieren, wurden hervorgehoben. „[...] *sein wissenschaftliches Arbeiten ist klar, wohlüberlegt u. zielbewußt, sein Streben ehrlich u. von strenger Selbstkritik begleitet*.“<sup>80</sup> Der Verfasser der Empfehlung betonte ausdrücklich, dass er nicht als „schönfärbender Freund“ schreibe, sondern die Erfahrung seine Ansichten über Gazert bestätigen werden. Die Zusammenarbeit während der Expedition führte immerhin zu einer lebenslangen Freundschaft zwischen Gazert und Drygalski. Gazert engagierte sich auch sofort nach seiner positiven Bewerbung für die Proviantbeschaffung und die Überprüfung des Gesundheitszustandes der Expeditionsmitglieder.

Josef Enzensperger (Meteorologe) und Gazert kannten einander durch den Akademischen Alpenverein. Durch einen Brief Gazerts erfuhr Enzensperger von der Expedition und bewarb sich. Er wurde jedoch vorerst abgewiesen und erst wieder in Erwägung gezogen, als Warthmann ausschied. In einem Schreiben des Staatssekretärs des Inneren vom 6. August 1901<sup>81</sup> wird die Aufnahme Enzenspergers in das wissenschaftliche Team genehmigt. Als Enzensperger auf der Zugspitze seine Arbeit beendete, hatte er bloß einige Tage Zeit, um all seine Angelegenheiten zu ordnen, bevor er nach Australien und weiter auf die Kerguelen reiste. Weshalb Warthmann ausschied, konnte bisher noch nicht festgestellt werden.

Zu Friedrich Bidlingmaiers (Erdmagnetiker, Meteorologe) Bewerbung gibt es Empfehlungsschreiben, die ihn als besonders tüchtig und arbeitsam beschrieben.<sup>82</sup> Er beendete 1899 seine Dissertation und übte sich in verschiedenen Techniken, um für die Expedition vorbereitet zu sein.

Emil Philippi war Geologe und Chemiker. In seiner Akte sind einige Briefe und Beschreibungen die Vorbereitungsarbeiten betreffen. Vor allem vom Englandbesuch<sup>83</sup> der Wissenschaftler wurde darin ausführlich berichtet. Auch ein Empfehlungsschreiben<sup>84</sup> bezüglich seiner wissenschaftlichen Fähigkeiten befindet sich bei den Unterlagen, die ihn als besonders geeignet für die Expedition beschrieben.

Karl Luyken (Erdmagnetiker und Meteorologe) war für die Kerguelen-Station vorgesehen. Schon am 5. Juli 1900 wurde er gemeinsam mit Werth als wissenschaftliches Mitglied aufgenommen. Seine Aufgabe in der Vorbereitungsphase war die Instrumentenbeschaffung.

---

<sup>76</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.27f

<sup>77</sup> ebd. S.27

<sup>78</sup> Brief von Dr. Sittmann an Drygalski, 20. November 1899, ifl, Kasten 99/2

<sup>79</sup> ebd.

<sup>80</sup> ebd.

<sup>81</sup> Schreiben des Staatssekretärs des Inneren, I.7746, 6.August 1901, ifl, Kasten 99/7

<sup>82</sup> vgl.: Brief von Prof. Brill an Drygalski, 6. Juli 1899, ifl, Kasten 99/3

<sup>83</sup> In den Briefen Philippis an Drygalski wurde besonders hervorgehoben, dass sich Bruce, der schottische Wissenschaftler, sehr um die Gäste aus Deutschland annahm und sie überall einführte, wo es notwendig war.

<sup>84</sup> vgl.: Brief von Zittel an Drygalski, 10. Juni 1899, ifl, Kasten 99/5

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Emil Werth befasste sich mit Biologie, Geologie, Geographie und Meteorologie, und wurde der Leiter der Kerguelen-Station. Er war auch für die medizinische Betreuung zuständig, da er ursprünglich das Apothekergewerbe ausübte. Sein Bewerbungsschreiben ist vorhanden: *„[...] Ich würde im Stande sein, selbständige biologische und geologische Untersuchungen auszuführen, auch bin ich in topographischen Aufnahmen geübt; und würde mir speziell der für die Kerguelen-Station für solche Arbeiten vorgesehene Posten sehr lieb sein.“*<sup>85</sup> In einer Anmerkung Drygalskis steht: *„Ich empfehle eine vorläufige Antwort, da der Antragsteller, den ich persönlich kenne, sich ev. für die zweite Stelle der Kerguelenstation eignet.“*<sup>86</sup> In einem Schreiben vom 23. November 1900 wurde noch erwähnt, dass die Bezahlung der Wissenschaftler gemeinsam mit der Entlohnung der Offiziere festgelegt werden wird. *„Dagegen ist es schon jetzt nothwendig, dass Sie bei den Vorbereitungen der Expedition mitwirken und zwar selbständig, soweit Sie darum ersucht werden.“*<sup>87</sup> Dafür gibt es auch eine monatliche Vergütung von 150 Mark, die mit 1. November 1900 erstmals ausbezahlt wurde. Besonders stark engagierte sich Werth bei der Beschaffung der wissenschaftlichen Bibliothek, vor allem für die Kerguelen-Station.

In einem Schreiben vom 1. Mai 1900 wurde Drygalski informiert, dass Kapitän Hans Ruser zur Teilnahme an der Expedition angesprochen wurde und *„[...] Feuer und Flamme für den Gedanken ist, und sehr begierig ist, mit Ihnen persönlich darüber zu sprechen.“*<sup>88</sup> Ruser wurde für die Überwachung des Schiffbaues in Kiel eingesetzt. Er musste allerdings noch an einer Eisfahrt in den Norden teilnehmen und konnte dafür mit Hilfe Nansens und der Konsulate Norwegens auf einem norwegischen Walfangschiff anheuern. Allerdings kosteten die Reise in den Norden und die Ausbildung auf dem Fangschiff 4.334,45 Mark, die zu Lasten des Expeditionsbudgets gingen. Ruser stand in einem regen Briefkontakt mit Drygalski. Dieser betraf nicht nur den Bau des GAUSS sondern auch die Anheuerung der Offiziere und Matrosen. So kam Björvik durch Ruser zu der Expedition.<sup>89</sup> Je näher der Abreisetermin rückte, desto mehr Bewerbungen gingen ein, aber Ruser war von den meisten Antragstellern wenig angetan und brachte das auch gegenüber Drygalski zum Ausdruck.

Wilhelm Lerche (erster Offizier) wurden einwandfreie Zeugnisse ausgestellt. Er ließ sich noch zusätzlich in magnetischen Bestimmungen und Schwingungsmessungen ausbilden. Ebenso wurden Richard Vahsel (zweiter Offizier) günstige Zeugnisse ausgestellt. Vor allem seine ruhige Art wird öfter angesprochen. Ludwig Ott (dritter Offizier) wurde noch zusätzlich am Geodätischen Institut in Potsdam für die Expedition ausgebildet. Auch er wurde für die Expedition als sehr geeignet beschrieben. Albert Stehr (Maschinist) befand sich noch in Ausbildung, aber ihm wurden ebenfalls die günstigsten Zeugnisse ausgestellt. Vor allem sein Fleiß und sein Charakter wurden dabei besonders hervorgehoben.

Im Nachlass Drygalskis sind auch Ansuchen abgelehnter Bewerber erhalten, wie etwa Wilhelm Filchners Schreiben.<sup>90</sup> Aber auch Schreiben von Personen, die das Angebot zur Teilnahme, vor allem auf den Kerguelen, ausschlugen. Meist wurden Karrieregründe

---

<sup>85</sup> Schreiben von Werth an Drygalski, 28. April 1900, ifl, Kasten 99/6

<sup>86</sup> Schreiben Drygalskis an den Staatssekretär des Reichsamtes des Inneren, Grafen Posadowsky-Wehner, Mai 1900, ifl, Kasten 99/6

<sup>87</sup> ifl, Kasten 99/6

<sup>88</sup> Schreiben von der Hamburg-Amerika-Linie, 1. Mai 1900, ifl, Kasten 100/1

<sup>89</sup> Schreiben von Ruser an Drygalski, 6. Dezember 1900, ifl, Kasten 100/1

<sup>90</sup> ifl, Kasten 98/1-7

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

angegeben: „[...] In dieser Entscheidung hat hauptsächlich der Umstand beigetragen, dass ich Aussicht habe, an der Deutschen Seewarte in einer Stellung anzukommen, die mir eigenes wissenschaftliches Arbeiten ermöglichen wird.“<sup>91</sup> Ein anderer Wissenschaftler, Dr. Neger, betonte, dass er seit einem halben Jahr eine Stelle als Kustos im botanischen Museum inne habe und diese auszubauen gedenke. Er müsste für die Expedition Urlaub nehmen und dann wäre der Posten für ihn verloren. Außerdem war er von den erhofften Ergebnissen auf den Kerguelen nicht überzeugt:

*„[...] was wäre, wenn ich vom Kerguelenland zurückkäme? Die dort zu machenden Beobachtungen versprechen durchaus nicht so glänzende Resultate dass sich mir daraufhin Thür und Thor wissenschaftlicher Institute ohne weiteres öffnen würden. Im Gegenteil, ich glaube dass abgesehen von einigen biologischen Problemen die Ausbeute recht dürftig sein wird [...].“<sup>92</sup>*

Außerdem müsste er auch noch fachfremd arbeiten, was in seiner derzeitigen Situation nicht förderlich wäre.

Ein anderer Grund für eine Absage war die Entlohnung für manche Tätigkeiten. C. Uhlig führte seine Funktion als Volontär ins Treffen. Eine Teilnahme an der Expedition würde für ihn finanziell sehr ungünstig ausfallen. Außerdem könnte er während der Expedition nicht selbständig arbeiten und müsste den anderen Wissenschaftlern zur Verfügung stehen. Drygalski selbst habe ihm doch auch noch eine Anstellung bei einem Wissenschaftler in Aussicht gestellt, der in Afrika tätig sei, und da sehe er eher seine Zukunft liegen.

Von anderen Bewerbern wurde Drygalski abgeraten. Ein solcher Fall war ein Dr. Krüger. Sein Professor beklagte die moralische Haltung des Mannes, da er Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeiten als seine eigenen, ohne Angabe der Quellen, veröffentliche. In der wissenschaftlichen Zusammenarbeit wäre Dr. Krüger daher nicht zuverlässig.

Georg Richard Noack<sup>93</sup>, ein Matrose, wurde vor der Expedition als Präparator ausgebildet, diese Stelle hatte er auch auf der Filchner-Expedition inne. Die Anforderungen an die Mannschaften waren nicht nur seemännischer Natur, sondern bezogen sich auch auf Arbeiten jeglicher Art während der vorhergesehenen Eisdrift. Diese Arbeiten umfassten wissenschaftliche Hilfsdienste, die Betreuung der Hunde sowie Robben- und Pinguinjagd (vgl.: im Anhang 8.1.2).

Das Alter der Mannschaft lag zwischen 19 und 28 Jahren, außer Björvik, der schon 44 Jahre alt war. Bei den Offizieren und Wissenschaftlern lag das Alter zwischen 26 und 37 Jahren.

#### 4.2.3 Filchner-Expedition (1911-1912)

Die Teilnehmer setzten sich aus sieben Wissenschaftlern, einem Alpinisten, zwei Ärzten, wobei einer während der Fahrt wegen Erkrankung ausfiel, fünf Offizieren, von denen einer in Süd-Georgien durch Selbstmord umkam, und einundzwanzig Mannschaftsmitglieder zusammen.

---

<sup>91</sup> Brief von Dr. Maurer an Drygalski, Hamburg, 15. Januar 1900, ifl, Kasten 98/1

<sup>92</sup> Brief von Dr. Neger an Drygalski, 1900, ifl, Kasten 98/1

<sup>93</sup> Noacks Vornamen schaffen Verwirrung, da er in unterschiedlichen Werken nur mit einem Vornamen (entweder Richard oder Georg) genannt wird. In seinem Lebenslauf sind beide Namen angegeben.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Lebensläufe und Bewerbungsschreiben konnten zur Filchner-Expedition bisher noch nicht gefunden werden. Alle Expeditionsteilnehmer waren Angestellte des Vereins „Deutsche Antarktisexpedition“. Einige Expeditionsmitglieder waren schon bei der Drygalski-Expedition dabei und hatten eine gewisse Polarerfahrung: Richard Vahsel, August Besenbrock, Karl Glück, Paul Björvik, Georg Richard Noack und Willy Heinrich, der auch schon auf der Drygalski-Expedition Schiffszimmermann war. Er reiste aber am 14. September 1911 aus Buenos Aires ab. Es ist nicht sicher, ob er entlassen wurde oder selbst gekündigt hat. Heinrich war auch der Expeditionstaucher. Eine Möglichkeit für sein Ausscheiden könnte sein, dass Heinrich mit Kapitän Vahsel oder anderen Mitgliedern der Expedition nicht zurecht kam und freiwillig das Unternehmen verließ. Eine andere Möglichkeit wäre, dass Filchner ihn entlassen hat, weil Heinrich womöglich Vergleiche zwischen ihm und Drygalski als Expeditionsleiter anstellte. Da darüber keine Aufzeichnungen vorliegen, bleiben dies bloß Vermutungen.

Filchner war bei der Auswahl seiner Teilnehmer schon durch den Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ sehr stark eingeschränkt. Als Kapitän wollte er den norwegischen Kapitän des BJÖRN, Jørgensen, anwerben. Doch da es eine deutsche Expedition war, sollte auch der Kapitän ein Deutscher sein. Daher musste Filchner den anfangs von Kapitän Ruser empfohlenen Vahsel akzeptieren. Auch Drygalski war mit dieser Entscheidung sehr zufrieden. Er sah in ihm jenen Mann, der die Expedition zum Erfolg führen könnte (vgl.: Kapitel 3.3.4).

Anders als bei der Drygalski-Expedition suchte Vahsel die Offiziere und Seeleute selbst aus ohne Filchner bei der Auswahl zu beteiligen (vgl.: Kapitel 4.2.2). Vahsels Erster Offizier auf der PEIHO-Expedition, Wilhelm Lorenzen, wurde auch Erster Offizier auf der Filchner-Expedition. Es kann angenommen werden, dass Vahsel auch die Matrosen, die er von der Drygalski-Expedition her kannte, anwarb. Darüber existieren aber keine Unterlagen.

Alfred Kling schloss sich in Buenos Aires der Expedition an. Er war Offizier auf der CAP ARCONA, mit der Filchner seine Reise in den Süden antrat. Nachdem Vahsel in Buenos Aires Filchner unter Druck brachte (vgl.: Kapitel 4.3.1), indem er die Expedition verlassen wollte, heuerte dieser Alfred Kling als Kapitän an. Er übernahm während der Schlittenreisen die Funktion des Navigators, war aber ansonst auf der DEUTSCHLAND als Zweiter Offizier angestellt. Nach dem Ende der Expedition führte Kling das Expeditionsschiff als Kapitän nach Deutschland zurück.

Ein Matrose, Fritz Böttcher, ein erfahrener Walfänger, kam in Süd-Georgien zu der Expedition. Über den Vorgang selbst konnten bisher keine Informationen gefunden werden.

Der Österreicher Felix König (1880-1945), nahm als Alpinist an der Expedition teil. Er war Jurist, hatte sich aber als Bergsteiger einen Namen gemacht. Filchner schrieb in seinem offiziellen Expeditionswerk, dass König als Gast bei der Expedition teilnahm. Er war noch nicht bei der Vorexpedition in Spitzbergen beteiligt. Wie er zur Expedition kam, ist unklar. In Spitzbergen war ein anderer österreichischer Alpinist, Carl Potpetschnig, beteiligt. Es kann angenommen werden, dass sich beide Männer vom österreichischen Alpenverein her kannten und König als Ersatzmann zur Expedition kam. Da keine Unterlagen dazu gefunden werden konnten, bleibt dies im Bereich der Spekulation. König besorgte die Hunde in Grönland und stieß erst in Buenos Aires zu der Expedition. Filchner schrieb vor der Abfahrt

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

einen Brief an Königs Eltern, in dem er sich entschuldigte, dass er so kurzfristig ihren Sohn in Anspruch nehme:

*„Es tut mir leid, dass ich Ihnen Ihren Sohn Felix so schnell nehmen musste, aber er ist ausersehen zur Abholung der Hunde in Grönland und muss am 1. April mit dem Dampfer „Hans Egede“ Kopenhagen verlassen. Ich freue mich, in Ihrem Sohne den Mann gefunden zu haben, den ich für meine Expedition gebrauche. [...] Ihr Sohn wird wahrscheinlich im Juli mit einem direkten Dampfer von Hamburg nach Buenos Aires fahren.“<sup>94</sup>*

König entwickelte eine Freundschaft zu Filchner während der Expedition. Filchner wurde wegen Königs unentschlossener Haltung und seiner Verfolgungsängste oft zur Verzweiflung gebracht. Nachdem die Expedition aufgelöst wurde, kaufte König das Schiff DEUTSCHLAND vom Verein „Deutsche Antarktisexpedition“ und nannte es ÖSTERREICH. Er wollte die Expedition unter österreichischer Flagge dort weiterführen, wo Filchner sie beenden musste, konnte aber wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges nicht mehr auslaufen.<sup>95</sup>

#### 4.2.4 Wegener-Expedition (1930-1931)

Zu dieser Expedition konnten bisher keine Bewerbungsschreiben oder Lebensläufe gefunden werden. Die Informationen sind größtenteils aus verschiedenen Veröffentlichungen entnommen.

Alfred Wegener, Fritz Loewe, Johannes Georgi und Ernst Sorge waren schon bei der Vorexpedition gemeinsam unterwegs. Wegener und Loewe lernten sich beim Bergsteigen kennen. Georgi kannte Wegener als „[...] meinen früheren Lehrer für Meteorologie und langjährigen Vorgesetzten [...]“<sup>96</sup> und Sorge wurde von Loewe schon für die Vorexpedition, 1929, empfohlen: „Studienrat Sorge habe ich auf Empfehlung von Loewe schriftlich angeworben, ohne ihn bisher gesehen zu haben [...]“<sup>97</sup>

Für die Expedition von 1930-1931 wurden noch weitere Wissenschaftler angeworben. Wegener erwartete von den Wissenschaftlern, dass sie sich auch bei den Transportarbeiten beteiligten:

*„Jeder einzelne mußte stets bereit sein, dem Kameraden zu helfen, und dabei an seinen eigenen Arbeiten so interessiert sein, daß er alle Kraft daran setzte, sie auch unter den erschwerenden Bedingungen des harten Polarlebens in Kälte und Winternacht auszuführen.“<sup>98</sup>*

Um die Vernetzung exemplarisch darzustellen sei die Teilnahme Hugo Jülgs erwähnt: Er war Geograph und mit einer Cousine Loewes verheiratet. Er wurde von Loewe angesprochen, an der Expedition teilzunehmen.

---

<sup>94</sup> Brief von Filchner an die Eltern Königs vom 30. März 1911, NL-König im Besitz der Verfasserin

<sup>95</sup> König und Ernest Shackleton hatten 1914 einen Streit, weil beide zur gleichen Zeit an der selben Stelle in der Weddell-See forschen wollten. Diese Auseinandersetzung wurde durch Sir Markham beigelegt indem die Gebiete genau abgegrenzt wurden wo beide ihre Untersuchungen durchführen sollten. Shackleton trat seine Expedition an und kam 1917 wieder nach Europa zurück.

<sup>96</sup> Georgi, Im Eis vergraben. Erlebnisse auf Station „Eismitte“ der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners, München 1938, S.28

<sup>97</sup> Wegener, Else; Alfred Wegener. Tagebücher, Brief, Erinnerungen, Wiesbaden 1962, S.189

<sup>98</sup> ebd. S.202



#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Für die Weststation waren dreizehn Wissenschaftler und Techniker und drei Isländer, welche die Pferde versorgen sollten, vorgesehen. Die Station Eismitte sollte mit zwei und die Oststation mit drei Wissenschaftlern besetzt werden. Wegener rechnete mit der Unterstützung der Grönländer vor allem bei den Materialtransporten und beim Bau der Oststation. Durch seine früheren Kontakte in Dänemark und die Vorexpedition (1929) war ihm diese Hilfe eine Gewissheit.

Die meisten Wissenschaftler und Techniker kannten sich nicht bevor sie in Kopenhagen zusammentrafen, wo auch die Expeditionsverträge unterschrieben wurden. Der Arbeitsvertrag<sup>99</sup> von Jülg ist erhalten. Jülg war als wissenschaftliches Mitglied speziell für die glaziologischen Aufgaben angestellt. Darin wurde auch geregelt, dass die Tagebücher mit wissenschaftlichem Inhalt und alle gemachten Registrierungen Eigentum der NDW sind und so geführt werden müssen, „*dass eine möglichst lange Erhaltung und möglichst leichte Benutzbarkeit durch spätere Forscher gewährleistet wird.*“<sup>100</sup> Weiterhin war es den Expeditionsmitgliedern nicht gestattet ohne Zustimmung des Expeditionsleiters, Telegramme, auch mit privatem Inhalt, aus Grönland abzuschicken. Sie konnten sogar von ihm zensiert werden. Pressenachrichten während der Expedition waren der NDW vorbehalten. Private Tagebücher waren Eigentum des Verfassers. Er war aber verpflichtet, diese auf Wunsch der NDW zeitweise zur Verfügung zu stellen, wenn dies für die offizielle Beschreibung über den Verlauf der Expedition von Nöten sein sollte.

Karl Weiken beschrieb in einem Interview<sup>101</sup>, wie er zu der Expedition kam. Von einem Kollegen habe er erfahren, dass Wegener eine Grönland-Expedition plane und dass das Geodätische Institut im Inlandeis Schweremessungen durchführen solle. Weiken war damals noch davon überzeugt, dass dies unmöglich sei. Er besprach sich mit Wegener und beschloss danach, an der Expedition teilzunehmen um die Schweremessungen durchzuführen.

Es waren nicht alle Wissenschaftler und Techniker gleichzeitig in Grönland. Curt Schif (Leiter für den Transport der Propellerschlitten) war nur im Sommer 1930 in Grönland und Bernhard Brockamp (Eisdickenmessungen) war erst ab Sommer 1931 an der Expedition beteiligt.

### **4.3 Expeditionsleitung und Hierarchie**

Die Frage des Expeditionsleiters ist und war immer ein heikles Thema. Die Kompetenzen waren festgelegt, als der Expeditionsleiter gleichzeitig auch der Kapitän war. Erst bei der Drygalski-Expedition war die Situation neu, denn der Expeditionsleiter war ein Wissenschaftler und kein Seemann. Bei vielen Expeditionen dieser Zeit waren die Expeditionsleiter mit der Seefahrt vertraut, wie etwa Amundsen, Scott, Shackleton, O. Nordenskjöld, Ritscher. Als Kapitän Koldewey seine ersten beiden Expeditionen (1868, 1869-1870) leitete, war seine Stellung eindeutig festgelegt. Bei der ersten Expedition war Koldewey auch Eigner des Schiffes, bei der zweiten Expedition war August Petermann Eigner des Schiffes GERMANIA und der Verein für deutsche Polarforschung der HANSA. Damit war die Hierarchie genau vorgegeben.

---

<sup>99</sup> Vertrag zwischen Hugo Jülg und der NDW, Stadtschulrat Wien

<sup>100</sup> ebd. §1

<sup>101</sup> Bild der Wissenschaften, November 1980, S.87-96

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Völlig anders war die Frage des Expeditionsleiters bei der Expedition Wegeners. Eine schwierige Situation war der Tod Alfred Wegeners und die Einsetzung seines Bruders Kurt als Expeditionsleiter. (vgl.: Kapitel 4.2.4)

##### 4.3.1 Hierarchie an Bord und die Stellung des Kapitäns

Die Rolle des Kapitäns veränderte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sehr stark und war von „*tiefen Gegensätzen*“<sup>102</sup> gekennzeichnet. Die Disziplinargewalt wurde für Kapitäne erweitert und das gesellschaftliche Ansehen für Führer großer Schiffe wuchs enorm. „*War sie (Anm: die Figur des Kapitäns) seit Mitte des Jahrhunderts als eine Autoritätsperson konstruiert worden, die auf dem Schiff für Recht und Ordnung (im Sinne einer von Staats wegen vorgegebenen Definition) sorgte, so wurde sie nun zur Verkörperung der Seefahrt als einer Aufgabe im Interesse nationaler Größe.*“<sup>103</sup> Das schien verständlich, denn in der Wilhelminischen Zeit war die Marine im öffentlichen Leben stets präsent. Dafür sorgte vor allem die Propaganda durch Admiral Tirpitz (vgl.: Kapitel 2.1). Anders stand es mit der materiellen und sozialen Position des Kapitäns. Er war, vor allem in der Handelsmarine, ein Angestellter einer Reederei, deren Interessen er zu vertreten hatte. Dabei war seine Position jedoch stark gefährdet, denn entsprach seine Leistung nicht den Erwartungen der Reederei, konnte ihn diese, ohne Angabe von Gründen, entlassen.<sup>104</sup> Vielleicht resultierte daraus oft das harte Vorgehen des Schiffsführers gegenüber seinen Untergebenen am Schiff, da er selbst dem Druck der Reederei ausgesetzt war. Die Disziplinargewalt des Kapitäns und der Seeoffiziere wurde immer mehr nach militärischem Vorbild ausgebaut.<sup>105</sup> In der Seemannsordnung von 1902 unter § 3 wird die Hierarchie genau festgelegt.

*„Der Kapitän ist der Dienstvorgesetzte der Schiffsoffiziere und Schiffsleute. Seine Stellvertretung liegt, soweit nicht vom Reeder oder vom Kapitän hinsichtlich der Vertretung in einzelnen Dienstzweigen anderweitige Vertretung in einzelnen Dienstzweigen anderweitig Anordnung getroffen ist, dem Steuermann, in Ermangelung eines solchen dem Bestmann ob.“*<sup>106</sup>

In den Erläuterungen der Seemannsordnung wird der Kapitän als der Inhaber der Schiffsgewalt beschrieben: „*[...] d.h. des Innbegriffs aller derjenigen privat- und öffentlich-rechtlichen Befugnisse [...]*“<sup>107</sup> die nach Verlassen eines Schiffes aus dem Heimathafen „*[...] in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen, um eine Sicherheit des Schiffahrtbetriebes zu gewährleisten.*“<sup>108</sup> Falls eine Person, die nicht zum Schiffspersonal gehört, wie etwa ein Passagier, die Schiffsordnung stört, hat der Kapitän die Disziplinargewalt über ihn. Diese Argumentationsweise benutzte Kapitän Vahsel gegenüber Filchner, als er im androhte, ihn in Eisen legen zu lassen, falls er sich seinen Anordnung widersetze. Somit schien die Gewalt des Kapitäns eine absolute gewesen zu sein.

Während des Ersten Internationalen Polarjahres hatten die deutschen Wissenschaftler erstmals das Problem, dass sie als Passagiere an Bord mit wenig Anerkennung rechnen konnten und die „Macht“ des Kapitäns zu spüren bekamen. Karl Schrader (1852-1930), der

<sup>102</sup> Gerstenberger, Wind, 1996, S.245

<sup>103</sup> vgl.: ebd. S. 245-250

<sup>104</sup> vgl. ebd. S.245ff

<sup>105</sup> vgl.: Winkens, Lage, 1987, S.64ff

<sup>106</sup> Seemannsordnung, 1907 (auf der Grundlage von 1902), §3

<sup>107</sup> ebd.

<sup>108</sup> ebd.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Expeditionsleiter, schrieb in einem Brief über die Situation, die sie an Bord vorfanden. *„Die Herren Offiziere sind ja von einer außerordentlichen persönlichen Liebenswürdigkeit, allein ich fühle das Äußerliche bei manchen Lachen zu viel durch: man ist offenbar durchaus wenig erbaut von der Mission, uns nach Süd-Georgien zu geleiten.“*<sup>109</sup> Er erwähnte auch die mangelnde Bereitschaft des Kapitäns, auf das wissenschaftliche Programm Rücksicht zu nehmen.

*„Dazu kommt jetzt der unglaubliche Wortlaut der Instruction an Herrn Capitän Pirner, wonach er uns bis zum 15. August nach Süd-Georgien bringen und außerdem den ‚Albatros‘ abwarten soll, um von dort Öfen zu erhalten. Andererseits wenn wir erst am 15. August ankommen und eine einigermaßen schwierige Landung haben, können wir nur mit großer Mühe bis zum 1. September in Thätigkeit kommen. Nach langen Debatten ist es mir gelungen, Herrn Capt. Pirner von diesen Thatsachen zu überzeugen, und die Abreise auf Morgen früh (23/7) festzusetzen.“*<sup>110</sup>

Schrader erwähnte auch noch die Probleme, die er bei der Materialbeschaffung hatte und dass Kapitän Pirner sich wenig hilfsbereit zeigte. Er unterstützte die Wissenschaftler auch nicht beim Transport ihres Materials:

*„Von Leuten der Moltke habe ich jedoch bis jetzt nichts registrieren können; [...] Ebenso habe ich noch [...] einen kleinen Wagen auf besonderen Wunsch des Herrn Capitän Pirner anschaffen müssen, da er seine Laffeten oder dergl. nicht zum Transport zur Verfügung stellen wollte [...]“*<sup>111</sup>

Der Kapitän hatte die Befehlsgewalt und das bekam vor allem Wilhelm Filchner stark zu spüren. Seine Position war nicht so gestärkt wie die Drygalskis. Seine Schwierigkeiten mit der Schiffsführung gipfelten sogar in einer Meuterei.

#### 4.3.2 Weyprecht-Expedition (1872-1874)

Bei dieser Expedition schienen die Kompetenzen weitgehend geregelt zu sein. Weyprecht war der Leiter der gesamten Expedition während Payer der Leiter der Schlittenexpeditionen war. Beim Rückzug hatte jedoch Weyprecht das Kommando. Payer betonte in seinem Expeditionswerk dass *„die einheitliche Leitung der Expedition die erste aller Regeln“*<sup>112</sup> ist. *„Findet aber eine Theilung des Commandos in eine Leitung zur See und zu Lande statt, so ist es natürlich, daß die Führer ihre wechselseitigen Pflichten und Befugnisse genau begrenzen.“*<sup>113</sup> Generell war er jedoch der Meinung, dass bei Eisfahrten der Kapitän das Kommando haben sollte. Von seiner Persönlichkeitsstruktur her war es ihm sehr unangenehm, von Weyprechts Kommando abhängig zu sein. Das lässt sich oft in Weyprechts und Orels Tagebuchaufzeichnungen während des Rückzugs nachlesen. Am 26. Mai 1874 schrieb Weyprecht in sein Tagebuch: *„Payer beginnt wieder mit seinen alten Eifersüchteleien. Er ist wieder derart mit Wut geladen, daß ich jeden Augenblick auf eine ernste Kollision gefaßt bin.“*<sup>114</sup> Weyprecht hatte aber genug Autorität um die Situation nicht eskalieren zu lassen.

---

<sup>109</sup> Brief von Karl Schrader an die Polarkommission, 22. Juli 1882, (Privatbesitz Sigfried Nicklas)

<sup>110</sup> ebd.

<sup>111</sup> ebd.

<sup>112</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.LXVI

<sup>113</sup> ebd. S.LXVI

<sup>114</sup> Weyprecht TB, 26. Mai 1874

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Weyprecht selbst wurde stets als umsichtiger, bescheidener, ruhiger aber humorvoller Charakter beschrieben, bei öffentlichen Veranstaltungen blieb er lieber im Hintergrund. Doch gegenüber seiner Mannschaft hatte er ein bestimmendes Auftreten. Weyprecht drohte Strafen bei Vergehen an, doch er sprach dabei das Ehrgefühl an, wie etwa: *„Du wirst gestraft und dein Name wird in der Heimat als der eines Ehrlosen genannt werden,“*<sup>115</sup> was anscheinend besser wirkte als körperliche Züchtigung. Nach einem Diebstahl von zwei Flaschen Cognac am Beginn der Fahrt, drohte Weyprecht der gesamten Mannschaft mit Strafe, weil der Dieb nicht ausgemacht werden konnte. Es genügte anscheinend, dass kein solches Vergehen wieder vorkam. Auf dem Rückzug verhängte er nochmals eine Strafe wegen Wasserdiebstahls (vgl.: Kapitel 5.6.7), doch es blieb nur bei der Androhung. Littrow erklärte diese Vorgehensweise mit folgender Feststellung:

*„Derjenige, auf welchem eine so schwere Verantwortung lastet, muss stets entschlossen sein, auch vor der extremsten Strafe nicht zurückzuschrecken, sobald sie nöthig geworden ist, denn unzeitige Milde kann unter Verhältnissen, wo von der Disciplin die Erhaltung Aller abhängt, die trostlosesten Consequenzen nach sich ziehen und zum Verderben Aller werden.[...] Ist es einmal nöthig geworden, zur physischen Strafe zu schreiten, dann muss es auch auf das allerstrengste geschehen.“*<sup>116</sup>

Er spricht auch noch weiter davon, dass die Strafe eine abschreckende Wirkung auf die übrige Mannschaft haben muss. Doch Weyprecht sah wohl nie einen Grund übel genug um körperliche Strafen umzusetzen, dafür waren die Umstände im Eis doch selbst hart genug. Der Umstand, dass die Mannschaft zuvor keine Bekanntschaft mit dem Eis machte, war sicher ein Grund dafür, dass sie sich an Weyprecht Führungskraft angewiesen sahen. Außerdem wusste er, dass die faire Behandlung der Matrosen wichtig war: *„Die Misshandlung und das rohe unnöthige Schimpfen, denen er so häufig ausgesetzt ist, die ihn verbittern und die sein Ehrgefühl systematisch untergraben, sind allein die Ursache, wenn unser Matrose beginnt, störrisch zu werden.“*<sup>117</sup> Der südländische Matrose sei aufbrausend und hitzig, aber nie nachtragend und wenn er einmal einen Führer akzeptiert hatte, dann sei er anhänglich und aufopfernd ergeben. Vielleicht war auch das der Grund, weshalb Weyprecht gut mit der Mannschaft zurecht kam, da er diesen Menschentyp extra für sein Unternehmen auswählte. Weyprecht wurde ja nie müde, die Vorzüge dieser Matrosen zu betonen.

Anders war das Verhältnis zu den Schiffsoffizieren. Sie waren auch gleichzeitig die Wissenschaftler, wodurch es in der Autoritätenfrage keine Unklarheiten gab. Jeder kannte seine Position auf dem Schiff und widersetzte sich nicht den Anordnungen des Kommandierenden.

#### 4.3.3 Drygalski-Expedition (1901-1903)

Drygalski kehrte unter großem Medienecho Ende November (1903) mit seinen Expeditionskameraden nach Kiel zurück. Bereits am 3. Dezember 1903 erschien ein Artikel, der die Frage aufwarf: *„Wer soll eine Südpolarexpedition führen?“*<sup>118</sup> Der Expeditionsbergang wurde sehr gelobt doch schon im zweiten Absatz wurde die Frage thematisiert:

---

<sup>115</sup> Littrow, Carl, 1881, S.38

<sup>116</sup> ebd. S.38

<sup>117</sup> ebd. S.43

<sup>118</sup> Argus-Nachrichten-Bureau, 3. Dezember 1903, ifl, Kasten 90/5

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*„[...] es lassen sich jetzt auch Stimmen aus nautischen Kreisen vernehmen, die Kritik üben. Man bemängelt es dort, daß der Leiter ein Geograph und der Kapitän der „Gauß“ ihm unterstellt war. Das sei ein Fehler gewesen; es sei falsch, wenn man an die Spitze einer Unternehmung, wie es eine Südpolarexpedition sei, einen wissenschaftlichen Führer berufe und ihm den seemannischen unterordne, der doch allein die Verantwortung für das Vordringen zu Schiff und für dessen Bewegungen im Eise tragen könne.“<sup>119</sup>*

Es wurde in dem Artikel die Kritik noch weitergeführt. Dadurch, dass der Expeditionsplan eine bestimmte Stelle vorgesehen hatte, von der aus operiert werden sollte, wäre es doch besser gewesen, dem Nautiker die Wahl zu lassen, da man eventuell weiter in den Süden vordringen hätte können. Die Entdeckerzeit in den südpolaren Gebieten sei erst am Anfang. Darin wurde auch die Kritik laut, die später Kaiser Wilhelm II äußerte, indem er die Expedition als erfolglos deklarierte, weil man dem Südpol nicht annähernd erreichte. Die Ansicht, dass ein Nautiker der Leiter sein sollte, wurde folgendermaßen untermauert:

*„Die Geschichte der Polarforschung lehrt nun, daß in der Entschleierung der unbekanntem Erdräume an den Polen die Seeleute bei weitem die größten Erfolge gehabt haben; es sei nur an Parry, James Ross, McClintock, mehrere andere Franklinsucher und Sverdrup erinnert, auch Nansen könnte genannt werden, der über eine umfassende seemannische Erfahrung verfügt. Ruht die oberste Leitung in den Händen eines Seemanns, so ist also offenbar eher auf Entdecker-Erfolge zu rechnen, als wenn ein Geolog oder Zoolog an der Spitze steht, der in den meisten Fällen nicht weiß, was er mit seinem Schiff wagen darf und was nicht. Da aber Entdecker-Erfolge heute ganz besonders im Interesse der Südpolarforschung liegen, so sind in erster Linie die Erfahrung, die Initiative und der Wagemut des Nautikers in ihren Dienst zu stellen, während die Fachgelehrten den Stab bilden können, in dessen Verband sie noch Gelegenheit genug finden, viel Nützliches zu leisten.“<sup>120</sup>*

Diese Aussage ist klar: Der Wissenschaftler sollte nicht mehr sein als ein Passagier, der seine Aufgabe im Rahmen der Fahrt verrichten könne. Der Autor des Artikels ging sogar so weit, dass er die Weyprecht-Expedition heranzog. Darin sah er die Bestätigung seiner Ausführungen denn der Expeditionsleiter war ein Nautiker und diesem war der Leiter der Landexpeditionen unterstellt. Sogar die englische Expedition unter der Leitung Scotts (ebenfalls ein Nautiker) wurde als glänzendes Beispiel herangezogen, wie eine Südpolar-Expedition zu führen sei. Da man aber auf deutscher Seite keinen geeigneten polarerfahrenen Kapitän finden konnte, obwohl man auch deutsche Walfänger heranziehen hätte können, musste man eben in dieser Art verfahren:

*„[...] wohl weil man Bedenken getragen hat, einem Seemann dieser Art einen so hervorragenden wissenschaftlichen Stab zu unterstellen, wie er für die deutsche Expedition sich zusammengefunden hatte. Da konnte man eben nicht anders, als dem geographischen Fachmann die Oberleitung zu übertragen und einen Offizier der Hamburg-Amerika-Linie, der gesellschaftlich in jenen Stab paßte, dem Führer beizugeben, nach dessen Anweisungen er zu operieren hatte.“<sup>121</sup>*

---

<sup>119</sup> ebd.

<sup>120</sup> ebd.

<sup>121</sup> ebd.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Abschließend wurde im Artikel noch festgehalten, dass der Expeditionsplan<sup>122</sup> ein weiteres Vordringen in den Süden verhindert hätte, aber Drygalski es sehrwohl in der Hand gehabt hätte, „[...] *den Plan zu ändern, wenn die Verhältnisse es nötig erscheinen lassen sollten.*“<sup>123</sup> Daher sei er als Leiter verantwortlich zu machen, dass ein massiver Vorstoß in den Süden nicht durchgeführt wurde. Als Untermauerung wurde seine Aussage herangezogen: „*Absichtlich habe man vermieden, ohne wissenschaftliche Ziele etwas zu unternehmen, nur um weiter vorzudringen [...].*“<sup>124</sup>

Der Artikel ist auch aus seiner Zeit heraus zu verstehen (vgl.: Kapitel 2.1). Das Deutsche Reich stand in Konkurrenz zu England und vor allem die Erfolge der Briten in den südpolaren Gebieten wurden als eine Art Niederlage angesehen. Daher war die Frage des Leiters einer derartigen Expedition so dringend.

Was im Artikel nicht erwähnt wurde, dass Drygalski über eine „Geheime Order“ verfügte, die ihm im Notfall erlaubte, den Kapitän abzusetzen. Sie wurde vom Ministerium des Inneren am 27. Juli 1901 verfasst. Der erste Umschlag enthält auch noch den Hinweis: „*Dieses Couvert ist uneröffnet zu den Akten Ruser zu nehmen und im Falle meines unvorbereiteten Ablebens während der Expedition von meinem Vertreter soweit zu öffnen, als der Inhalt der äußeren Hülle es anzeigt. Kiel den 29. Juli 1901.*“<sup>125</sup> Es folgt ein weiterer Umschlag, der an Drygalski adressiert war. Dann folgt noch ein Blatt mit dem ausdrücklichen Hinweis: „*Geheime Order, die nur im äußersten Nothfalle, wenn das Gelingen der Expedition in Frage steht, geöffnet werden darf. An den Herrn Leiter der deutschen Südpolar-Expedition.*“<sup>126</sup> Wieweit die Offiziere oder Wissenschaftler den Inhalt des Papiers kannten, konnte noch nicht festgestellt werden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass nur das Ministerium des Inneren den Inhalt kannte, sonst hätte die „Geheime Order“ wohl nicht ihren Namen erhalten. Das Dokument ist jedoch sehr überlegt verfasst worden. Es war nicht möglich, dass Drygalski aufgrund der Order den Kapitän willkürlich absetzen konnte. Er musste eine Commission einberufen, falls der Kapitän durch „[...] *Erkrankung des Nervensystems, daß seine bewährten Charaktereigenschaften, sein Muth und seine Entschlossenheit versagen [...]*“<sup>127</sup> würde oder es stellt sich bei ihm eine „[...] *nervöse Überreizung ein, welche sich bis zu einer grundsätzlichen Opposition gegen die Anordnungen des Leiters steigert [...].*“<sup>128</sup> Die Kommission musste: „[...] *aus dem Arzt, Ihrem Vertreter (Anm.: Vertretung des Expeditionsleiters) und den nach dem Schiffsführer dienstältesten Schiffsoffizier*“<sup>129</sup> bestehen. Mit der Einsetzung eines Vertreters des Expeditionsleiters sollte womöglich auch verhindert werden, dass persönliche Kompetenzstreitigkeiten die Abstimmung beeinflussen würden, die zwischen dem Führer des Schiffes und des Expeditionsleiters auftreten könnten. Außerdem musste zuvor alles unternommen werden, den krankhaften Zustand zu beheben und dem Kapitän sollte es vorerst nahegelegt werden von seinem Posten freiwillig zurückzutreten. Der „*Anlaß, Verlauf und Abschluß*“<sup>130</sup> musste bei einer möglichen Anwendung der „Geheimen Order“ protokollarisch festgehalten, von allen Teilnehmern

---

<sup>122</sup> Die Wichtigkeit eines Expeditionsplanes wurde zwar besonders hervorgehoben, da er für etwaige Hilfsexpeditionen notwendig sei, aber daran wurde auch die Kritik des Planes festgemacht. (vgl.: ebd.)

<sup>123</sup> ebd.

<sup>124</sup> ebd.

<sup>125</sup> Geheime Order, ifl, Kasten 93/111. Die Transkription des Dokuments befindet sich im Anhang, Dokument 8-1

<sup>126</sup> ebd.

<sup>127</sup> ebd.

<sup>128</sup> ebd.

<sup>129</sup> ebd.

<sup>130</sup> ebd.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

unterschrieben und gemeinsam mit dem ärztlichen Gutachten, den Expeditionsakten beigelegt werden. Falls die Kommission einstimmig gegen die Suspendierung des Schiffsführers sein sollte, musste der Expeditionsleiter den Kapitän in seiner Funktion belassen. Es wurde auch noch ausdrücklich festgehalten, dass der Vorgang vertraulich und „*unter sorgfältigster Schonung seiner Autorität*“ (Anm.: der Autorität des Kapitäns) behandelt werden sollte. Drygalski musste von der „Geheimen Order“ keinen Gebrauch machen.

##### 4.3.4 Filchner-Expedition (1911-1912)

Die Stellung Filchners als Expeditionsleiter wurde schon in der Vorbereitungsphase der Expedition untergraben. Durch den „Deutschen Antarktisverein“ musste er sogar die Wahl des Kapitäns den Anforderungen des Vereins akzeptieren. Filchner war ursprünglich in Verhandlung mit den Norwegern und wollte Kapitän Jörgensen, der der ehemalige Kommandant der BJÖRN war, die zur DEUTSCHLAND umgerüstet wurde, zum Expeditionskapitän verpflichten. Doch die Expedition wurde unter deutscher Flagge geführt und daher kam Kapitän Vahsel ins Spiel. Kommodore Ruser, der ehemalige Kapitän der Drygalski-Expedition, schlug zwar Vahsel als Kapitän vor, doch später schrieb er an Filchner: „*Trauen Sie Vahsel und Lorenzen nicht. Ich kenne beide genau und möchte im Leben nichts mehr mit ihnen zu tun haben. Insbesondere Vahsel ist ein herrschsüchtiger Mensch und ein ausgesprochener Intrigant*“<sup>131</sup>. Drygalski unterstützte Vahsel (vgl.: Kapitel 4) und Filchner war zu arglos und unerfahren um die Ereignisse richtig einschätzen zu können. Filchner bedauerte in seinen „Feststellungen“ die Entscheidung, da von Anfang an durch Vahsel der nautische Charakter der Fahrt im Vordergrund stand. Dies passte zum Zeitgeist, denn die Marine war im öffentlichen Leben des Reiches ein fester Bestandteil. Vahsel sah sich somit als den wahren Leiter der Expedition. Vahsel bestand darauf, allein seinen nautischen Stab zusammen zu stellen und somit hatte Filchner keinen Einfluss mehr auf die Wahl der Offiziere.

Filchner konnte seine Stellung nicht behaupten. Auch unter den Wissenschaftlern wurde er nicht ernst genommen, vor allem Brennecke und Barkow standen in starker Opposition zu ihm.

Björvig beschrieb in seiner „Lebensbeschreibung“ sowohl Vahsel als auch Filchner. Für ihn war Filchner absolut keine Führungsperson. Vor allem nach den Ereignissen am Stationsberg hat Björvig jeden Respekt vor Filchner verloren. Björvig wurde immer misstrauischer gegenüber der Leitung und den Offizieren. Nachdem der Stationsberg gekippt war und alle Männer gerettet werden konnten, war Björvig sehr erbost über die Reaktion Filchners, dass zuerst die besten 15 Hunde ins Boot geschafft werden sollten und dann erst die Männer. Er fürchtete für das Leben der Mitglieder am Berg. Nach heftigen Auseinandersetzungen die nach der Rettung an Bord stattfanden, schrieb Björvig:

*„Der medizinische Doktor sagte mir heute, dass unser Leiter nicht ganz richtig ist und das glaube ich gerne, denn nach seiner Aussage gegenüber einigen der Mannschaft wäre es keine interessante Reise wenn keiner der Besatzung verschwand oder das Eis sich auftürmte so dass das Schiff ein Loch bekam und unterging, er hatte wohl schon*

---

<sup>131</sup> Filchner, Feststellungen, S.19

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*seine Meinung als er uns auf dem Eisberg hatte, der zum Glück für uns ein paar Tage zu früh abtrieb“.*<sup>132</sup>

Filchner war in seinen Aussagen und Handlungen, den Ausführungen Björviks folgend, sehr ungeschickt gewesen.

Die Gruppenteilung verschärfte sich nach der Begebenheit am Stationsberg:

*„Nach meinem Urteil über sie sind sie jetzt untereinander uneins, die Ursache soll das Abtreiben des Eisberges sein der Kapitän der Steuermann der Maschinist und zwei Doktoren bilden eine Gruppe, der Leiter der erste Offizier, und einige Doktoren bilden eine andere Gruppe, zwei der Doktoren sind neutral. [...] ich fange so langsam an ein wenig Angst vor diesen Leuten zu haben, wir, die zur Mannschaft gehören, haben es so gut wie Menschen beider Gruppen es nur haben können, aber es scheint etwas unterschwellig zu sein, der Kapitän und seine Gruppe haben das Kommando über das Schiff und was dieses betrifft der Leiter und seine Gruppe haben das Kommando über die Expedition [...] aber dass es Leute sind die nicht die leiseste Ahnung von einer solchen Reise haben steht auf einem anderen Blatt, aber nette und umgängliche Leute sind sie egal zu welcher Gruppe sie gehören, [...] auf der anderen Seite benehmen sie sich so dumm, dass unser Leben nicht viel Wert ist, und sollten wir lebend von dieser Tour kommen wird es fast ein Wunder sein.“*<sup>133</sup>

Anders stellte er Kapitän Vahsel dar. Für ihn war er ein guter Mann und ein erfahrener Seemann. Dazu muss gesagt werden, dass er über ihn als Zweiten Offizier bei der Drygalski-Expedition nicht so freundlich schrieb. Es ist auch auffällig, dass Björvik es gut verstand, sich mit den Kapitänen zu arrangieren. In seinem Tagebuch zur Drygalski-Expedition berichtete er, dass er für Kapitän Ruser Stiefel nähte oder andere Kleinigkeiten erledigte. Doch relativieren seine Aussagen die Darstellung Filchners über Vahsel.

Die Gruppe teilte sich in die „Vorderschiffler“, bestehend aus Filchner, Kling, König und Przybyllok und die „Achterschiffler“, dies waren die restlichen Wissenschaftler. Brennecke schien deren „Führer“ gewesen zu sein, weil er auch den Schiffsrat, der eine Art eigenens Gericht war, einrichtete und leitete. Der Schiffsrat verhandelte auch die Ereignisse am Stationsberg. Filchner war damit als Leiter völlig in seiner Handlungsfreiheit eingeschränkt und musste sich mehrmals vor dem Schiffsrat verteidigen.

Nach dem Tod Vahsels wurde Lorenzen Kapitän. Aber die Situation entspannte sich nicht, im Gegenteil, unter Lorenzens Führung kam es zur Eskalation. Sein Stil war gegenüber den Wissenschaftlern noch herrschsüchtiger. Seine Neigung zur Hysterie trug noch wesentlich zur Verschärfung der Situation an Bord bei. Es wurde mehrmals erwähnt, dass er nervlich derart angegriffen war, dass er ohnmächtig wurde. Filchner mokierte sich darüber, dass er sie oft nur vortäuschte oder andeutete. Besonders heftige Reaktionen gab es in der Zeit, in der Filchner noch hoffte, dass Kling als Kapitän eingesetzt werden könnte. Er wollte Lorenzen als Kapitän nicht annehmen und dieser wiederum opponierte offen gegen Filchner.

*„Mgs.(Anm: mittags) schickte ich Lorenzen ein Orderbuch zum Unterschreiben, er unterschrieb mit „Kpt.“! Ich strich dies rot durch. Darauf kam Off. Müller während Messungen zu mir und stellte mich diesbezüglich. Lorenzen, sagte er, liegt oben in der Messe bewußtlos, geht womöglich ein vor Aufregung! Ich solle hinauf kommen, er fühle*

---

<sup>132</sup> ebd. S.35f

<sup>133</sup> ebd. S.27ff



#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*sich tief gekränkt. - Ich ging hinauf, v. G. war bei ihm in Kammer u. sagte mir, vor 12 Mittag sei L. nicht zu sprechen, denn sein Zustand erlaube es nicht. In letzter Zeit hätten sich die Aufregungen zu sehr gehäuft!! L. ist ein schlappes altes Weib u. ein solcher Kerl will eine Polarexp. machen! [...]*<sup>134</sup>

Filchners Umgang mit den Wissenschaftlern und Offizieren hatte oft den Charakter einer militärischen Operation. Eine „Geheime Order“, wie sie Drygalski zur Verfügung hatte, hätte ihm wahrscheinlich auch nicht geholfen, da er auch den Großteil der Wissenschaftler gegen sich hatte, und damit eine Kommission nicht gegen Vahsel oder Lorenzen gestimmt hätte. Als Expeditionsleiter hatte Filchner jegliche Autorität eingebüßt.

##### 4.3.5 Wegener-Expedition (1930-1931)

Die Situation war während der Wegener-Expedition eine andere als auf den vorherigen Unternehmungen, da es sich dabei um eine reine Landexpedition handelte. An Bord der Schiffe, die den Transport des Expeditionsgutes erledigten, waren die Expeditionsteilnehmer definitiv nur Passagiere, aber sie hatten nicht mit Kompetenzstreitigkeiten zwischen Wegener und den Kapitänen zu kämpfen. An Land war Alfred Wegener eindeutig der Leiter der gesamten Expedition. Die Position Alfred Wegeners wird durch den Vertrag mit Hugo Jülg ersichtlich worin in §1 steht:

*„Prof. Dr. Wegener hat als Expeditionsleiter die Ueberleitung aller technischen und wissenschaftlichen Aufgaben der Expedition. Der Expeditionsleiter bestimmt seinerseits widerruflich die einzelnen Stationsleiter. Die einzelnen Mitglieder der Expedition verpflichten sich, alle ihnen vom Expeditionsleiter übertragenen wissenschaftlichen und manuellen Arbeiten nach bestem Können auszuführen und seinen Anordnungen in jeder Lage unbedingt Folge zu leisten.*

*Sollte Prof. Wegener verhindert sein, die Expeditionsleitung auszuüben, so tritt, solange eine endgültige andere Regelung durch die Notgemeinschaft nicht erfolgt ist, vorläufig in alle seine Rechte und Pflichten dies von ihm dazu bestimmte Expeditionsmitglied ein. War eine solche Bestimmung nicht möglich, so ist der vorläufige neue Expeditionsleiter von den Mitgliedern der Expedition durch Wahl zu bestimmen.*<sup>135</sup>

Als Gesamtleiter war er in der Lage die einzelnen Stationsleiter selber zu bestimmen und konnte seine Entscheidung auch wieder rückgängig machen. Nach A. Wegeners Tod war die Frage wer nun Expeditionsleiter sein sollte besonders heikel. Es kam zu „langen Diskussionen“<sup>136</sup> über die Nachfolge des Expeditionsleiters. Georgi wählte sich nicht nur als Leiter der Station „Eismitte“ sondern auch als Stellvertreter Wegeners, was er auch noch in einem Telegramm an die NDW, abgesandt am 12.Mai 1931 von der Weststation, betonte. In Loewes Tagebuch wurde der Vorgang genau beschrieben: „Georgi war der Meinung, daß er von Wegener wiederholt als ‚Nächstkommandierender‘ bezeichnet worden sei und als solcher eo ipso die Nachfolgerschaft Wegeners antrete. In diesem Sinne wollte er der Notgemeinschaft telegrafieren und an der Weststation die Expeditionsleitung

<sup>134</sup> Filchner TB, 13. August 1912

<sup>135</sup> Vertrag zwischen Hugo Jülg und der NDW

<sup>136</sup> Loewe TB 2, S.27 Ein Datum kann hier nicht angegeben werden, da es sich um einen Nachtrag Loewes in seinem Tagebuch handelt, den er am 15.Mai 1931 vorgenommen hatte. Sein Tagebuch ist ab 2.Juni 1931 wieder regelmäßig geführt worden. In der Folge werde für diesen Zeitraum die Seitenzahlen der Transkription angegeben.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

übernehmen.“<sup>137</sup> Weiken war von Wegener als der temporäre Leiter der Weststation während seiner Abwesenheit bestimmt worden. Dieser wandte nun ein, dass Wegener nur in bestimmten Fällen Georgi als Nachfolger erwähnte. Er machte den Vorschlag, dass Georgi sich doch einer Wahl stellen könnte: „*Er würde dann sicher gewählt werden.*“<sup>138</sup> Weiken hatte in Holzapfel einen Fürsprecher zu dieser Vorgehensweise. Nach Loewes Aufzeichnungen habe Georgi aber sehr heftig seinen Anspruch geltend machen wollen, dass sogar Sorge sich diesem Ansinnen nicht voll anschließen konnte. Dazu kam auch noch ein weiterer Gedanke:

*„Bei Weiken und Holzapfel spielte bei ihrer Meinung, wie sich später herausstellte, noch der Grund mit, daß einzelne Expeditionsmitglieder in Georgis und Sorges etwas apodiktischem Septemberbrief<sup>139</sup> die, wenn auch ungewollte, Ursache zu Wegeners letzter Reise und damit unmittelbar zu seinem Tode sahen und ihnen deshalb der Gedanke unsympathisch war, daß Georgi Wegeners Nachfolgeschafft antreten sollte.“<sup>140</sup>*

Georgi beharrte jedoch auf seiner Meinung und so riet ihm Loewe vorerst in „Eismitte“ zu bleiben. Er wies auch noch darauf hin, dass diese Entscheidung in der Folge dann doch vernünftig war, als durch ein Telegramm der NDW die Nachfolge durch Kurt Wegener bekannt gegeben worden war.

Die Leiterfrage wurde auch noch dazu benutzt, um bestehende vertragliche Regelungen anzuzweifeln, wie Loewe in seinem Tagebuch beschrieb: „*An der Weststation waren noch einige Erörterungen über die Leiterfrage, die Lissey dazu benutzte, die Gültigkeit des ganzen Vertrages wegen Nichtvorhandenseins eines Vertragsexemplars anzuzweifeln.*“<sup>141</sup> Die gesamte Diskussion fand noch in „Eismitte“ statt, als die Propellerschlitten in „Eismitte“ angekommen waren. Durch ein mitgebrachtes Funkgerät wurde die Angelegenheit mit der Weststation besprochen.

Weiken schrieb an seine Frau, dass am 19. Mai 1931 ein Telegramm der NDW eintraf, in dem Kurt Wegener als Leiter der Expedition bestimmt wurde und bis zu seiner Ankunft Loewe „[...] die Geschäfte auf der Weststation bis dahin führen“<sup>142</sup> soll. Er wurde von den übrigen Wissenschaftlern jedoch nicht anerkannt, da er nicht die fachlichen Kompetenzen seines Bruders aufwies und auch sofort mit Anschuldigungen<sup>143</sup> gegenüber Georgi und Sorge sein Amt antrat. Im Tagebuch Loewes kommt der Widerstand der Wissenschaftler besonders stark zum Ausdruck:

*„Übrigends hat er weder mein Telegramm an das Met. Inst. wegen Katechet Kruse abgesandt, noch das Telegramm wegen des Gedenksteins für Rasmus. Er hat mir auch keinen Bescheid zukommen lassen, mit einem Wort die Sachen einfach verbummelt. [...]. Er stört alle Expeditionspläne und disponiert ganz unsinnig.“<sup>144</sup>*

Nach Ansicht Loewes war K. Wegener seiner Aufgabe nicht gewachsen und sogar ein Problem für den weiteren Verlauf der Expedition:

---

<sup>137</sup> ebd. S.27

<sup>138</sup> ebd. S.27

<sup>139</sup> vgl.: Lüdecke, Lifting, 2000, S.139-154

<sup>140</sup> Loewe TB 2, S.28

<sup>141</sup> ebd. 13. August 1931

<sup>142</sup> Brief Weiken an seine Frau, Weststation, 29.Mai 1931, AWI-Archiv, NL Weiken

<sup>143</sup> K. Wegener beschuldigte Georgi und Sorge wegen ihres Briefes vom September am Tod Alfred Wegeners schuldig zu sein.

<sup>144</sup> Loewe TB 2, 13.August 1931

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*„Wenn nicht schon einiges geschafft wäre, würde es ihm wirklich glücken, die Expedition zu einer ‚Blamage‘ zu machen, von der er immer redet. Wir haben wirklich, infolge der bekannten Spannungen, sein Kommen begrüsst, aber da er so faul wie unverständlich und dickköpfig ist, herrscht jetzt, und auch bei so konziliannten Leuten wie Wölcken, nur eine Stimme der Verurteilung. Er schafft um sich ein völliges Vakuum.“<sup>145</sup>*

Sorge bedauerte ebenfalls, dass K. Wegener ständig Telegramme abschickte die „wenig Sachkenntnis und wenig Überlegung“<sup>146</sup> aufwiesen. „Er muss wohl Wutanfälle gehabt haben. Diese Telegramme stellen ihn leider sehr bloss. Ich bedaure das, denn ich mochte ihn sehr gern, als er zur Weststation kam.“<sup>147</sup> Sorge sprach auch von den eingeflochtenen Beschimpfungen, die die Telegramme enthielten und konnte sich nicht damit abfinden: „[...] dass Kurt Wegener uns so missverstehen kann.“<sup>148</sup>

Was Loewe besonders hervorhob, war die Tatsache dass K. Wegener mit der Abfassung des offiziellen Expeditionsbuches betraut wurde, aber nicht mit den Wissenschaftlern zusammenarbeitete:

*„Wegener soll eifrig an der Abfassung des populären Buches beschäftigt sein. Er hat keinen von uns um Rat oder Überlassung seines Tagebuchs gebeten, hat vielleicht alles nur nach Alfred Wegeners Tagebüchern, die doch vieles gar nicht enthalten können und manches Unrichtige enthalten müssen, zusammengestellt. Er soll, wie Kraus erzählt, schon bis September 1930 gekommen sein. Ich bin neugierig, ob er auch ‚Eismitte‘ und die Scorebysundstation frei nach der Tiefe seines Gemütes und des Kümmelglases darstellen wird. Es ist und bleibt unrecht von der Notgemeinschaft, ihn ohne zwingende Not und ohne die Expeditionsmitglieder überhaupt zu hören, zum Abfassen des Buches zu bestimmen, zumal man seine etwas extravagante Art kennen müsste.“<sup>149</sup>*

Wie aus der Aussage Loewes ersichtlich wird, sparte er auch nicht mit Kritik am Vorgehen der NDW. Am 25. September 1931 gab es eine Zusammenkunft der Wissenschaftler, die sich über den Verlauf der Expedition berieten. Einstimmig wurde die „Formel“, wie Loewe es nannte, angenommen: „Die wissenschaftlichen Ergebnisse dieses Sommers haben, glücklicherweise, bis auf die Messungen bei 200 km trotz Wegeners (Anm: Kurt) Expeditionsleitung durchgesetzt werden können.“<sup>150</sup> Es wurde sogar festgehalten, dass manche Wissenschaftler sich ihre Arbeit hart erkämpfen mussten: „Es ist ein Jammer, daß Leute wie Weiken und Wölcken sich die Freiheit zu wissenschaftlicher Arbeit gegen konfuse Telegramme und völlig sinnlose und unzweckmäßige Maßnahmen erst erkämpfen mussten.“<sup>151</sup>

K. Wegener werden auch noch viele Fahrlässigkeiten vorgeworfen, die das Leben einzelner Expeditionsteilnehmer gefährdeten. Dabei ging es um hinterlegtes Hundefutter von Wölckens Schlitten, das K. Wegener damit kennzeichnete, dass es für ihn bestimmt sei und nicht angerührt werden dürfe und um die unrechtmäßige Nutzung eines Petroleumdunks bei 120 km, der für Weikens Rückreise sehr notwendig war. Die entnommene Menge (20

---

<sup>145</sup> ebd.

<sup>146</sup> Sorge TB 4, 10. August 1931

<sup>147</sup> ebd.

<sup>148</sup> ebd.

<sup>149</sup> Loewe TB 2, 17. September 1931

<sup>150</sup> ebd. 27. September 1931

<sup>151</sup> ebd.

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

Liter, was einer Halbierung des Dunks ausmacht) wurde zufällig von Holzapfels mitgebrachten Petroleum wieder wettgemacht. Auch seine Weigerung Aufgaben zu übernehmen, wurde K. Wegener schwer angelastet. Diese Belastungsprobe zwischen den Wissenschaftlern und K. Wegener wurde noch durch den Konflikt, den er mit Georgi austrug verstärkt. In Loewes Tagebuch finden sich mehrfach Einträge, welche die gespannte Situation veranschaulichen. Das Misstrauen ging sogar soweit, dass die Wissenschaftler der einmütigen Meinung waren, dass K. Wegener: *„[...] bei seinen Reden in Grönland möglichst überwacht werden soll, und wenn es not tut, entweder das Gespräch abzubiegen oder einfach zu widersprechen.“*<sup>152</sup> Weiken trat sogar dafür ein, dass K. Wegener eindringlich klar gemacht werden müsste, dass er sich bezüglich seiner Urteile über die Expedition und deren Mitglieder in der Öffentlichkeit zurückzuhalten habe, da er sonst nachträglich die gesamte Arbeit in Misskredit bringen würde. K. Wegener ließ sich aber in seiner Haltung kaum beeinflussen und so kam es auch auf der Rückfahrt zu unangenehmen Szenen. Loewe wusste zu berichten, dass er nicht einmal die üblichen Höflichkeitsregeln beachtete, als es auf der Rückreise zu diversen offiziellen Besuchen kam: *„Infolgedessen hatten Weiken und ich die unangenehme Aufgabe, ihn ‚herauszuschwindeln‘. Ich bin aber entschlossen, an anderen Orten bei Nachfragen mit der Wahrheit herauszurücken.“*<sup>153</sup> Er soll auch ständig über die Expedition geschimpft haben und pflegte zu sagen: *„[...] daß die Erinnerung an die Expedition die widerwärtigste seines Lebens sei.“*<sup>154</sup> K. Wegener zog es vor wenig an Land zu gehen was den Expeditionsteilnehmern wieder gelegen kam, da sie dadurch keine Gefahren zu erwarten hatten.

In Kopenhagen kam es schließlich zu einem Treffen mit Schmidt-Ott, Else Wegener und den Expeditionsteilnehmern Brockamp, Sorge und Georgi. In einem Telegramm vom 7. November 1931 teilte Schmidt-Ott mit, dass er auf ein Treffen bestehe, da er sich sonst vom Empfang und der Mitwirkung bei der Veröffentlichung der Expeditionsergebnisse zurückziehen werde. K. Wegener gab seinen Widerstand erst nach diesem Telegramm auf, mit der Begründung: *„[...] andernfalls werde die Notgemeinschaft sich weigern, die Verarbeitung und die jetzt stellenlosen Expeditionsmitglieder zu unterstützen.“*<sup>155</sup> Dabei wurde eine Art Schlichtung zur sogenannten „Schuldfrage“ vereinbart. In der Öffentlichkeit sollten die Konflikte zum Tode A. Wegeners nicht weiter erläutert werden. Leider wurde durch eine Reihe unglückseliger Umstände die Angelegenheit ein paar Jahre später doch in die Öffentlichkeit gezerrt worauf es zu Gerichtsverhandlungen und zahlreichen Spekulationen kam, die bis heute noch Diskussionsstoff bilden (vgl.: Kapitel 5.11)

Die Wissenschaftler setzten Erklärungen und Communiques auf, die von allen Mitgliedern solange bearbeitet wurden, bis sie an Schärfe verloren. Es sollte wohl auch der NDW klar gemacht werden, dass die Teilnehmer im Sinne A. Wegeners die Arbeiten erledigten. Die Expedition sollte nicht als Chaos in der Öffentlichkeit dargestellt werden. Der Schock über A. Wegeners Tod saß bei den Expeditionsmitgliedern tief und niemand wollte das Ansehen des ursprünglichen Leiters in irgendeiner Weise in Mitleidenschaft ziehen. Der letzte Absatz in Loewes Tagebuch kennzeichnet den emotionalen Ausgang der Expedition der zwischen den Teilnehmern und dem Expeditionseiter K. Wegener aufgetreten war:

---

<sup>152</sup> ebd. 11. November 1931

<sup>153</sup> ebd.

<sup>154</sup> ebd.

<sup>155</sup> ebd. 10. November 1931

#### 4. Soziale Aspekte auf Polarexpeditionen

*„Wegener kann einem manchmal leid tun, da er die Blumentöpfe, die er zerschmeißt, so wenig krachen hört. Andererseits ist man bei ihm nie vor ungeeigneten Temperamentsausbrüchen sicher. Er kann in den meisten Fällen noch immer nicht einsehen, daß die Expedition kein Chaos war, als er kam, und daß er sie zum Chaos zu machen drohte. Ich habe bei der aufgesetzten Erklärung trotz allem ein unbehagliches Gefühl, zumal Frau Wegener in Kopenhagen ist und die Notgemeinschaft ja großen Wert auf die Dokumentierung der Einigkeit der Expedition legte, aber namentlich die anderen meinen, wir müßten uns unserer Haut wehren.“<sup>156</sup>*

Die Stellung des Expeditionsleiters ist nicht unbedingt gleichbedeutend mit seiner Autorität. Weyprecht und Drygalski hatten Autorität und konnten damit ihren Aufgaben als Expeditionsleiter optimal nachkommen. Filchner war zwar der Leiter, hatte jedoch keine Macht über seine Leute und verschlimmerte durch sein Verhalten die Spannungen. Alfred Wegener wurde als Leiter anerkannt und verehrt, doch sein Tod verklärte seine Führungseigenschaften. Er hatte auf wissenschaftlichem Gebiet Autorität, doch war er dem Ausmaß der Expedition nicht gewachsen, das zeigte sich in vielen Einzelabsprachen die er mit den jeweiligen Mitgliedern traf. In seinem Verständnis von Verantwortung kümmerte er sich um zuviele Details und hatte Probleme mit der Delegation von Aufgaben. Loewe erwähnte in seinem Tagebuch, dass er durch Wegeners Verhalten einmal derart in Wut geriet, dass er gegen seine Natur unvorsichtig agierte und in eine Gletscherspalte stürzte: *„Überhaupt fehlt es, wie ich befürchtet habe, sehr stark an der Organisation, da Wegener (Anm: Alfred) alle Abmachungen über die Arbeit des kommenden Tages in irgendwelchen Privatunterhaltungen erledigt, von denen die anderen nur zufällig etwas erfahren.“<sup>157</sup>* (vgl.: Kapitel 5.11) Sein stark ausgeprägtes Verantwortungsgefühl veranlasste ihn schlussendlich auch zu der verhängnisvollen Fahrt nach „Eismitte“. K. Wegener hatte als Leiter und Wissenschaftler überhaupt keine Autorität bei den Expeditionsmitgliedern, da er von „außen“ dazu kam und unmittelbar nach seinem Eintreffen mit Schuldzuweisungen am Tod seines Bruders begann. Durch seine Trauer, die auch viel Wut enthielt, und eventuell ein gewisser Neid, als älterer Bruder nicht den Erfolg mit ihm teilen zu können, lässt sich sein Verhalten einigermaßen erklären. Für die Teilnehmer verschlechterte sich dadurch rückblickend die Stimmung und hatte noch verheerende Folgen, die in der sogenannten „Schuldfrage“ ihren Höhepunkt fanden

---

<sup>156</sup> ebd. 12/13. November 1931

<sup>157</sup> ebd. 29. Juni 1930

## 5 Alltag im Expeditionsleben

Dieses Kapitel befasst sich mit den alltäglichen Bedingungen, die die Expeditionsmitglieder vorfanden und mit denen sie sich arrangieren mussten. Die exakte Trennung zwischen den Expeditionen entfällt hier, da die Unterschiede nicht groß genug waren, was die Entwicklung in der Verpflegung und der Kleidung anlangt. Die Untersuchung wird in Gegebenheiten an Bord, auf Schlittenexpeditionen und auf den Landstationen, wie auf der Wegener-Expedition, unterteilt. Im Falle Wegeners waren die Schiffe KRABBE und GUSTAV HOLM reine Transportmittel und werden daher nicht genauer beschrieben. Sie hatten auf den Verlauf der Expedition nur insofern Einfluss als sie wegen des Eises nicht termingerecht anlegen konnten.

### 5.1 Unterbringung und Gegebenheiten an Bord

Die Schiffe waren meist nicht nur Transportmittel sondern gleichzeitig Forschungsplattform, Unterkunft und Kommunikationsraum. Das Raumangebot auf den Schiffen war stets durch Platzmangel gekennzeichnet. Die Ausrüstungsgegenstände brauchten meist mehr Platz als vorgesehen war. Durch die Anwesenheit der Wissenschaftler kam es zu Veränderungen weil sie an Bord auch ihre Arbeiten zu erledigen hatten. Es wurden Labore eingerichtet und die Kabinen der Wissenschaftler waren gleichzeitig auch ihr Arbeitsraum. Empfindliche wissenschaftliche Geräte mussten einen geeigneten Platz finden. Drygalski wies darauf hin, dass der vergrößerte Wohn- und Arbeitsraum für die Wissenschaftler als angenehm empfunden wurde und die Kabinen meist auch Stauraum boten für die benötigten Materialien, so dass das vorerst bemängelte fehlende Raumangebot wieder wettgemacht wurde. *„Die ganze Ausrüstung war bei dieser Verstaung von vornherein mehr gegliedert, als wenn sie in ihrer voluminösen Seeverpackung in dem allgemeinen Stauraum untergebracht gewesen wäre, und in folgedessen für jeweiligen Gebrauch klarer gestellt.“*<sup>1</sup> Der Lebensraum am Schiff vergrößerte sich in einigen Fällen wenn es eingefroren war. Manchmal war es Teil des Planes, manchmal geschah es unbeabsichtigt. Das Eis um das Schiff konnte als zusätzlicher Arbeitsraum genutzt werden. Bei der Weyprecht-Expedition wurde es als „Sonnengarten“ benutzt, da Weyprecht erkannte, dass seine Leute das Licht als Therapie nach der Polarnacht nötig hatten.

Das Eis konnte auch als Kühlschrank für das Frischhalten der erlegten Pinguine und Eisbären genutzt werden, wie es in den verschiedenen Tagebüchern beschrieben wurde. Die Messstationen waren ebenfalls am Eis untergebracht. Für die Mannschaft allerdings war die Unterbringung nicht viel anders als auf anderen Schiffen. Für sie war der Aufenthalt im Eis die Ausnahme und die damit relativ lange Fahrtzeit.

Die Ausstattung der Schiffe war auf die polaren Gebiete ausgerichtet. Bei den Fahrten in die Antarktis, wurden jedoch tropische Gebiete durchquert. Die Hitze und Feuchtigkeit brachte dabei Probleme. Unzureichende Belüftungen durch leistungsschwache Ventilatoren machten den Aufenthalt an Bord sehr unangenehm. Drygalski berichtete öfter über diesen Umstand in seinem Tagebuch. Bereits elf Tage nach der Abreise traten die ersten Probleme mit den Ventilatoren auf. Die schlechte Luft aus den Gängen wurde in die Kabinen gepresst.

---

<sup>1</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.64

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Während der Expedition wurden die Ventilatoren verändert und funktionierten danach einigermaßen gut. Zur zusätzlichen Luftverbesserung wurden die Türen der Kabinen offen gelassen. Als Isolierung gegen die Kälte waren die Kabinenräumen oft mit Teppichböden oder Filzbeläge unterhalb der Bodenbeläge ausgelegt. Sie mussten meist entfernt werden, denn die Schimmelbildung unter den Böden führte zu erheblichen gesundheitlichen Belastungen.

*„Nicht bewährt hat sich der Filzbelag des Fußbodens unter dem Linoleum. Durch Sickerwasser beim Aufwischen, Ueberlaufwasser von den Waschtischen etc. sog er sich voll wie ein Schwamm und verbreitete in einigen Kabinen und den Mannschaftsräumen einen außerordentlich üblen Geruch. Durch Entfernen des Filzes ist diesem Uebel abgeholfen worden.“<sup>2</sup>*

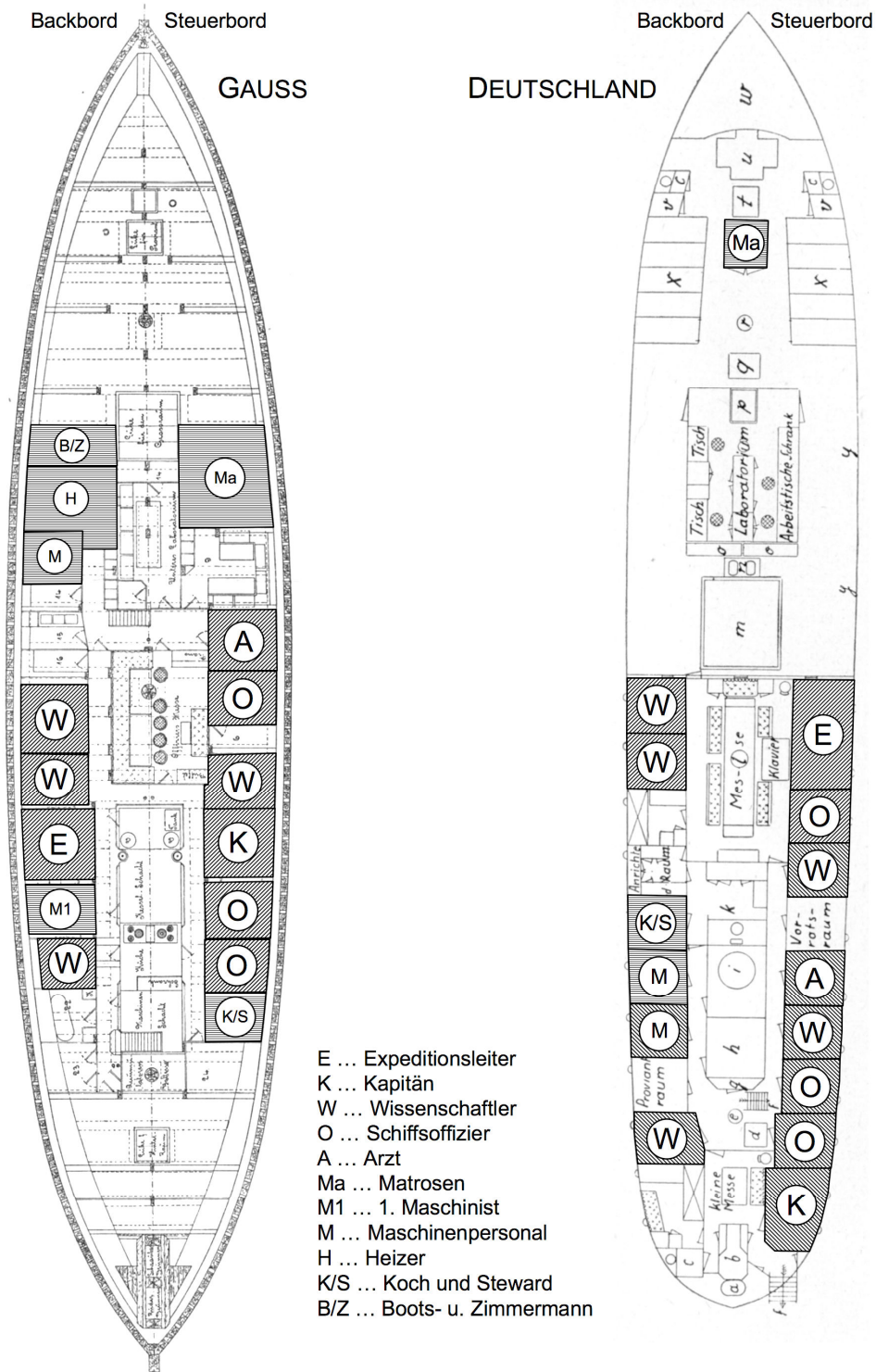
Die **Aufteilung** der **Wohnräume** war unterschiedlich. Auf der ADMIRAL TEGETHOFF waren achtern die Kajüte für den Stab und um diese herum sechs Kabinen für die Offiziere und den Maschinisten. Für die Matrosen waren im Mannschaftsraum, der sich im Vorschiff befand, 18 Kojen untergebracht, wobei für den Bootsmann (Lusina) und den Harpunier (Carlsen) je ein abgetrennter Raum vorhanden war.

Anders war die Aufteilung der Kabinen auf den Schiffen GAUSS und DEUTSCHLAND. Die beiden Grundrisse in der Abbildung 5-1 zeigen, dass bereits in der Verteilung der Besatzung ein Unterschied zwischen der Drygalski-Expedition und der Filchner-Expedition zu sehen ist. Während die Aufteilung der Kabinen von Wissenschaftlern und Offizieren bei der Drygalski-Expedition durchmischt war, ist bei der Filchner-Expedition die „Lagerbildung“ zwischen den Teilnehmern erkennbar (vgl.: Kapitel 5.7). In der Abbildung der DEUTSCHLAND sind die Kabinen die von der „Filchner-Gruppe“ bewohnt waren und die Kabinen der Oppositionsgruppe mit entgegen gesetzter Schraffierung hervorgehoben. Die Schiffsoffiziere waren auf beiden Expeditionen auf der Steuerbordseite untergebracht.

---

<sup>2</sup> Gazert, Hans; Gesundheitsbericht, In: Bericht über die wissenschaftlichen Arbeiten der deutschen Südpolar-Expedition auf der Fahrt von Kapstadt bis zu den Kerguelen nebst Mittheilungen über die Arbeiten auf der Kerguelen-Station, Heft 2, Berlin 1902, S.67

## 5. Alltag im Expeditionsleben



**Abbildung 5-1:** Grundrisse der Zwischendecks des GAUSS<sup>3</sup> und der DEUTSCHLAND<sup>4</sup>.  
 Erklärung der Schraffur siehe Text.

<sup>3</sup> Gazert, Hans; Ärztliche Erfahrungen und Studien auf der Deutschen Südpolar-Expedition, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Berlin und Leipzig 1927, Bd.7, Tafel 2 im Anhang

<sup>4</sup> Filchner, Ertehl, 1922, S.32



## 5. Alltag im Expeditionsleben

An Bord des GAUSS waren die Wissenschaftler und Offiziere in Einzelkabinen untergebracht. Der erste Bootsmann und der erste Zimmermann teilten sich eine Kabine, ebenso wie der Koch und der Steward und die beiden Maschinenassistenten. Jede Einzelkabine hatte eine Koje, wobei anstelle der zweiten Koje, wie in den Doppelkabinen, Schubladen angebracht wurden. Eine Koje hatte die Maße von 1,85 m Länge und 0,6 m Breite.<sup>5</sup> Weiters waren ein Tisch, Regale, Waschtisch, Spiegel, Schreibtisch und ein Schrank eingebaut. In den Kabinen des Leiters und des Kapitäns befand sich noch jeweils ein Sofa. Es war in jedem Raum ein Ofen für die Dampfheizung installiert, der jedoch nie verwendet wurde. Die Mannschaften hatten einen Schlaf- und Wohnraum im Zwischendeck. Zehn Matrosen hatten in einem großen Raum auf der Steuerbordseite als Wohn- und Schlafraum und sechs Männer des Maschinenpersonals auf der Backbordseite ihre gemeinsame Unterkunft. Die Koje eines Matrosen hatte eine Länge von 1,85 m und eine Breite von 0,6 m. Je zwei Kojen waren übereinander angebracht. Gazert gab auch den verfügbaren Raum pro Matrose an: „2,8 cbm Luftraum und 1,24 qm Bodenfläche“.<sup>6</sup> Es war jedoch weniger Raum als 1905 in der Vorschrift des Reiches festgelegt wurde.<sup>7</sup> Er erklärte dies mit dem Umstand, dass ab Kapstadt zwei Matrosen mehr an Bord waren und somit mehr Mann vorhanden waren als ursprünglich berechnet worden war. Die Luftversorgung war jedoch ausreichend, da drei Ventilatoren zum Einsatz kamen und außerdem der Raum durch jeweils eine Tür mit dem fast leeren vorderen Laderaum und der dahinterliegenden Mannschaftsmesse verbunden war.<sup>8</sup> Schränke für die Mannschaften, die keinen Platz in den Kabinen fanden, befanden sich in den Gängen an Backbord. Die Mannschaftsmesse war mit Truhenbänken ausgestattet, somit hatten die Matrosen zusätzlichen Stauraum. Der Raum war 3,1 m lang, 3,5 m breit und 2,2 m hoch. Er war auch Aufenthaltsraum für die Matrosen.

Es gab eine gemeinsame Waschegelegenheit die aus drei Ständen bestand. Für die Wissenschaftler und Offiziere hätte es eine gemeinsame Badkammer gegeben, diese wurde aber als Stauraum benutzt. (vgl.: Kapitel 5.5). Ein Problem stellte die Lichtversorgung dar, denn die später verwendeten, stark rußenden Tranlampen gaben nicht ausreichend Licht, vor allem weil während der Überwinterung noch ein Dach über das Schiff gebaut wurde um Schutz gegen die Stürme und Schneemassen zu bieten. Außerdem waren die Fenster zusätzlich mit Holz abgedichtet. Für die Wissenschaftler und Offiziere gab es eine Messe, die auf einer Seite mit einer Bank und einem Tisch ausgestattet war. Auf der gegenüberliegenden Seite befanden sich festgeschraubte Drehsessel. In diesem Raum war auch eine Bibliothek und ein Klavier untergebracht und ein kleines Sofa. Die Ausstattung wurde mehrmals als sehr gemütlich beschrieben.

Die Mahlzeiten wurden von den Offizieren und den Wissenschaftlern getrennt von den Mannschaften eingenommen worin Gazert eine Art Tradition sah. Er führte dies jedoch auch auf die Größe der Mitgliederzahl, der Schiffsgröße und der üblichen Organisationsform zurück. *„Abgesehen davon hatten namentlich die Expeditionen der Engländer einen mehr oder weniger militärischen Zuschnitt; es wurden nicht nur die Schiffsoffiziere und Mannschaften, sondern auch die übrigen Teilnehmer zumeist der Kriegsmarine entnommen, und hier ist aus Gründen der Disziplin eine weitgehende Trennung üblich.“*<sup>9</sup> Nansen sei der

---

<sup>5</sup> vgl.: Stehr, Südpolarschiff, 1921, S.336

<sup>6</sup> Gazert, Erfahrungen, 1927, S.338

<sup>7</sup> vgl.: ebd. S.338

<sup>8</sup> vgl.: ebd.

<sup>9</sup> ebd. 336

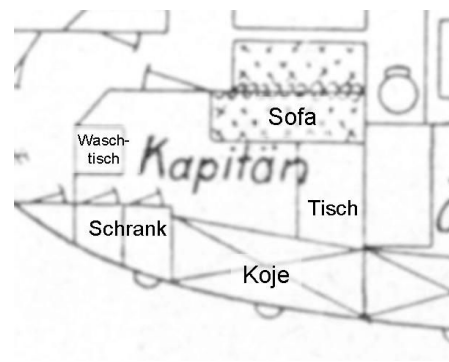
## 5. Alltag im Expeditionsleben

erste gewesen, der die Tradition gebrochen habe weil nur 13 Teilnehmer am Schiff waren. Amundsen hatte auf seiner Expedition mit der GJÖA überhaupt nur sieben Mann an Bord, da wäre eine Trennung weder sinnvoll noch praktikierbar gewesen. Am GAUSS waren 32 Teilnehmer, davon fünf Wissenschaftler und fünf Offiziere, daher war nach Gazerts Meinung eine Trennung notwendig wodurch sich die Reibungsflächen auch verringert hätten. Die Messe war meist leer, weil sich die Wissenschaftler und Offiziere je nach Belieben gegenseitig in den Kabinen besuchten und auch die Mannschaft konnte sich relativ frei bewegen und hielt sich meist in ihren Räumlichkeiten auf. Kritisch fügte Gazert noch an:

*„Man könnte vielleicht auch noch daran denken, Offiziere und wissenschaftliche Mitglieder auf verschiedene Gruppen der Mannschaft zu verteilen, mit denen sie zusammen essen würden; aber eine solche Teilung, die nur Unbehagen und Mißtrauen hervorrufen würde, hält einer ernsten Kritik wohl kaum stand, im Gegensatz zu der natürlichen Teilung in Gruppen auf Grund des gleichen Bildungsgrades, der gleichen Arbeit und der gleichen Interessen, wie das auch bei uns durchgeführt war.“<sup>10</sup>*

Gazert erwähnte auch die Wichtigkeit der Einzelkabinen als persönlichen Rückzugsraum. Die Mannschaften allerdings wären an ein Zusammenleben auf langen Reisen gewöhnt: *„So machte sich bei ihnen das Bedürfnis nach einer Absonderung nicht so geltend, wie es unstreitig bei Offizieren und Gelehrten der Fall war.“<sup>11</sup>*

Die Abbildung 8-12 im Anhang zeigt den Grundriss des GAUSS und wie die Kabinen aufgeteilt und eingerichtet waren. Die Zeichenerklärung für Koje, Waschtisch, etc. ist gleich wie auf dem Grundriss der DEUTSCHLAND (vgl.: Anhang Abbildung 8-17). An Bord der DEUTSCHLAND sah die Aufteilung der Quartiere folgendermaßen aus:<sup>12</sup> Auf dem Hauptdeck war ein Aufbau angebracht, in dem die Messemitglieder Quartier bezogen, von denen jeder Offizier und Wissenschaftler eine Kabine besaßen um die wissenschaftlichen Arbeiten in Ruhe erledigen zu können. Filchner betonte ebenso wie Gazert die Wichtigkeit des Einkabinensystems, um einen gewissen Grad an Privatheit zu gewährleisten um so etwaigen persönlichen Spannungen aus dem Weg gehen zu können. Jede Kabine hatte etwa 11,2 cbm Raum und verfügte über eine Koje mit Wäscheschubladen, Waschtisch, Schrank, Schreibtisch und Bücherregal. Eine Teilansicht zur Ausstattung einer solchen Kabine zeigt Abbildung 5-2.



**Abbildung 5-2:** Kajüte des Kapitäns auf der DEUTSCHLAND<sup>13</sup>

<sup>10</sup> ebd. 337

<sup>11</sup> ebd. 336

<sup>12</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.32f

<sup>13</sup> DSM (keine Ordnungsziffer bekannt) Negative zu den Bildern, die im Barkow-Tagebuch enthalten sind, befinden sich im Archiv des DSM.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

In der Mitte der Messe war ein langer Tisch mit gepolsterten Bänken angebracht. Von hier aus führten zwei Gänge nach achtern zur kleinen Messe. Backbords verlief der Gang, der die Messe direkt mit der Küche und der Pantry verband. Die Mahlzeiten aller Expeditionsmitglieder, auch der Mannschaft, wurden hier zubereitet. Von der Messe aus kam man auf das Hauptdeck, auf dem sich ein Laboratorium befand. Die dort befindliche Tür wurde im Winter abgedichtet. Im Laboratorium waren vier Arbeitsplätze eingerichtet. Die Apparate des Geologen, des Meteorologen, des Ozeanographen und des Zoologen befanden sich ebenfalls dort. Auch die Apotheke war hier untergebracht. Da dieser Raum geheizt war, konnte eine Temperatur von über 0°C gehalten werden. Zwischen dem Laboratorium und dem Fockmast befand sich die Dampfwinde, die für die ozeanographischen Arbeiten gebraucht wurde. Auf dem Oberdeck war das Kartenhaus untergebracht.

Die Mannschaft nahm Logis im Zwischendeck. Dafür waren 16 Kojen vorgesehen mit einem Waschraum, Ofen und mehreren Schränken. Das Oberlicht im Mannschaftsraum, sowie in der Messe, blieb im Winter und Sommer offen, um stets frische Luft zuführen zu können.

Die Umstände an Bord waren manchmal doch sehr unbefriedigend, so berichtete Filchner:

*„An Bord ist es recht kalt und ungemütlich. Die Kabinenwände schwitzen, und alle Augenblicke fallen dem Arbeitenden oder Schlafenden kalte Tropfen ins Gesicht. Ich spanne daher über meinem Bett eine Art Baldachin aus Leinwand auf. Dieses Schwitzen der Wände hörte nach einigen Monaten ganz auf, als die gleichmäßige Zimmerwärme die Wohnräume ausgetrocknet hatte.“<sup>14</sup>*

Es konnte anscheinend keine Lösung für diesen Missstand gefunden werden, denn Payer klagte schon 30 Jahre vorher über die Vereisung der Decken und Wände in den Kabinen und der Kajüte (damit meinte er den Arbeits- und Aufenthaltsraum). Die Räume waren mit vulkanisierten Kautschuktapeten ausgekleidet, die als Wärmeschutz dienen sollten, aber das brachte nicht den erwünschten Erfolg. In seiner poetischen Art verglich Payer die Vereisung in den Räumen mit „kleinen Gletschern“<sup>15</sup> und dass sie „schimmerten gleich Tropfstein“<sup>16</sup> der bei jedem Temperaturanstieg den „Eisansatz als Douche herabfallen“<sup>17</sup> ließ. Die Temperaturunterschiede in den Kabinen beschrieb er folgendermaßen: in Kopfhöhe + 15°R bis + 22°R und am Fußboden weniger als + 1°R<sup>18</sup>. Der Zugang von Deck ins Schiffsinere war ebenfalls ein Problem, da über dem Eingang ein Zeltdach gespannt war, das eine Ventilation, nach Payers Beschreibung, verhinderte. Er empfahl ein ausgeklügeltes Heizsystem bei dem vor allem die Ofenrohre verzweigt angebracht werden sollten, da bei geraden Rohren die Hitze zu schnell nach außen geleitet würde. Durch ausmauern des Ofens und ein Knie im Ofenrohr senkten sie den Kohlenverbrauch von täglich 20 Pfund<sup>19</sup> auf 4,5 Pfund. Problematisch war die Entwicklung von Kohlenmonoxyd, sooft sie versuchten die Feuerungsstelle im Ofen zu verkleinern. Ein Bohrloch in der Kajütentür erzeugte einen kalten Luftzug. Da das Schiff nach Eispressungen nach vorne geneigt lag, *„und der Feuerherd den höchsten Theil der Cajütensohle noch um einen Fuß“<sup>20</sup> überragte, geschah es, daß dieser*

---

<sup>14</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.298

<sup>15</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.72

<sup>16</sup> ebd.

<sup>17</sup> ebd.

<sup>18</sup> R = Réaumur, 15°R = 18,75°C; 22°R = 27,5°C; 1°R = 1,25°C

<sup>19</sup> 1 Pfund entsprach 0,560 kg (Österreich); 20 Pfund = 11,20 kg; 4,5 Pfund = 2,525 kg

<sup>20</sup> 1 Fuß entsprach 31,6 cm (Wien); 2 Fuß = 63,2 cm ; 4 Fuß = 126,4 cm

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Luftbach den gesamten Raum mit einem etwa zwei bis vier Fuß tiefen Kältesee füllte.*<sup>21</sup> In seiner drastischen Schilderung beklagte er: *„Kommen Etliche vom Deck herab, so sinkt die Temperatur, und mit der Entwendung mehrerer Grade Fahrenheit kehrt die Wache zurück nach oben. Oeffnet sie die Thür, so wälzt sich ein weißer Dampfknäuel herein, und öffnet sie ein mitgebrachtes Buch, so raucht es wie im Brand.“*<sup>22</sup> Die Kabinen waren je nach Nähe des Ofens in der Kajüte entweder besonders heiß oder sehr kalt. In der Nacht wurde nicht geheizt, was die Temperatur in den angrenzenden Kabinen drastisch senkte. In Ofennähe wurde die Kresse gezogen, gefrorene Speisen, Öl und mit Eis beschlagene Instrumente aufgetaut sowie Kleidung getrocknet. Das Trinkwasser wurde ebenfalls hier aus geschmolzenem Schnee gewonnen. Unter der Kajüte befand sich das Depot mit Petroleum und den Patronen, Alkohol für wissenschaftliche Zwecke und 20.000 Patronen was mit den vielen brennenden Lampen und dem Ofen die Explosionsgefahr erhöhte. Am 12. Dezember 1872 zeigte sich die Gefährlichkeit des Depots als Carlsen (der Eislotse) versehentlich beim Laden eines Gewehres in eine Munitionskiste schoss die daraufhin explodierte. Das Feuer konnte jedoch rasch gelöscht werden, sodass kein Schaden am Schiff entstand.

Der GAUSS hatte das Problem der Vereisung in den Räumen nach Gazerts Schilderung allerdings nicht. Er führte dies auf die verwendeten Holzarten, der Isolierungen am Schiff und der Schneewände zurück sowie dem Umstand, *„[...] daß wir im Gegensatz zu anderen Expeditionen uns mit verhältnismäßig wenig Wärme im Schiff begnügten.“*<sup>23</sup> Außerdem waren die Kabinenwände mit Kork und Filz isoliert. Der Temperaturunterschied zwischen Luft und Wand war daher relativ gering und verhinderte die Vereisung. Es wurden auch Feuchtigkeitsmessungen in den Räumen durchgeführt die 50 % am Tag und etwa 70 % in der Nacht ergaben und sich in den Mannschaftsräumen zwischen 30 % nachts und 90 % während der Mahlzeiten bewegten. Nach der Essenszeit erreichte die Luftfeuchtigkeit wieder 50 %. In der Offiziersmesse wurde ebenfalls ein Anstieg von bis zu 80% während der Mahlzeiten gemessen. Die Lichtgläser in den Kabinendecken neigten zur Vereisung, diesem Problem wurde aber damit begegnet, dass sie mit Holzwohle und einem Brettchen abgedeckt wurden. In den Ventilatoren schlug sich etwas Feuchtigkeit nieder, die herabfallenden Tropfen wurden durch Blechschalen, die unter ihnen angebracht waren, aufgefangen. Die Feuchtigkeit, die durch Kleidung verursacht wurde, war gering, da am Schiff Räume geschaffen wurden, wo sie getrocknet werden konnte. Die vorgesehene Dampfheizung kam aus Spargründen nie zum Einsatz. Während der Wintermonate wurden transportable irische Füllöfen verwendet. *„Von Bedeutung ist, daß die Öfen möglichst tief stehen und die Bodenluft gut ansaugen, wofür ein Blechmantel gute Dienste leistet, denn oft wird von Polarreisenden über eine ungleichmäßige Erwärmung des Raumes geklagt, unten eisige Kälte, in der Mitte angenehme Temperatur und an der Decke tropische Hitze.“*<sup>24</sup> Als Heizmaterial wurde Anthrazit verwendet. Gazert warnte vor den Petroleumöfen, da sie zur Luftverschlechterung beitragen.

Im Allgemeinen waren die Unterkünfte an Bord ausreichend und wenn die notwendigen Maßnahmen richtig angewandt wurden, waren sie sogar sehr bequem und zweckentsprechend.

---

<sup>21</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.73

<sup>22</sup> ebd. S.74

<sup>23</sup> Gazert, Erfahrungen, 1927, S.338

<sup>24</sup> ebd. S.341

## 5.2 Die Ausstattung der Stationen der Wegener-Expedition

Die Wegener-Expedition unterschied sich von den anderen Expeditionen, da sie auf drei Stationen ausgerichtet war. Die Lebensbedingungen waren auf den verschiedenen Stationen sehr unterschiedlich. Die West- und Oststation waren durch Funk miteinander verbunden. Die Station „Eismitte“ hatte keine Funkverbindung mit den anderen beiden Stationen. In der Folge sollte sich dieser Umstand als sehr fatal erweisen.

### 5.2.1 Weststation

Die Weststation war bestens ausgerüstet. Die Nähe zur nächsten bewohnten Ortschaft brachte diesbezüglich Erleichterungen mit sich. Am 3. Oktober 1930 wurde mit dem Bau des Hauses begonnen. Es wurde ein Fertigteilhaus errichtet. Einige Teile davon gingen beim Transport verloren aber sie konnten durch Erfinderreichtum ersetzt werden. So wurde eine fehlende Wandplatte durch Kistenbretter ersetzt und die Zwischenräume mit Heu ausgestopft. Das Haus musste sehr schnell fertig gestellt werden, da immer wieder Stürme aufkamen. Am 20. Oktober 1930 konnte bereits mit den Innenarbeiten begonnen werden. Wände und Decken wurden mit Ölfarbe bestrichen um die kleinen Fugen luftdicht abzuschließen. Im Haus selbst befanden sich zwei Öfen, die mit Petroleum betrieben wurden, und tagsüber eine Innentemperatur von 22°C ermöglichten, was nach Berichten einiger Mitglieder als zu warm empfunden wurde. Manchmal kam es vor, dass die Öfen nicht funktionierten. Sie waren schwer zu entzünden und diese Aufgabe fiel meist dem Meteorologen Holzapfel zu, der als erster aus seinem Schlafsack musste was ihm den Namen „Feuergott“<sup>25</sup> einbrachte. Meist traten Schwierigkeiten auf wenn der Schornstein zugefroren war. Auf der Weststation schliefen die Teilnehmer in Daunen und Renntierschlafsäcken. Letztere waren sehr unbeliebt, da sie die Haare verloren und diese sich dann im gesamten Raum befanden. Die Haare waren auch im Essen und in den Tabakpfeifen. Dazu kam noch die Läuseplage. Es wurde versucht mit Benzindampf dieser Plage Herr zu werden. Jülg beschrieb die Mischung der Gerüche in der Station, die sich aus Kochdunst, Benzindampf und Kaffee zusammensetzte. Da wegen der Kälte die Fenster kaum geöffnet wurden, litten einige Mitglieder an Kopfschmerzen, Niedergeschlagenheit und Übelkeit.<sup>26</sup> Ein weiterer Übelstand war die Beleuchtung. Es waren nur zwei Petroleumgaslampen vorhanden:

*„[...] aber jeder benötigte sie zum Arbeiten. Die Schachtabteilung brauchte sie den ganzen Tag zum Schachtbau. Der Koch brauchte sie zum Kochen. Indes jammerten die Funker, sie hätten kein Licht. Die ‚Bibberer‘, unserer Seismikgruppe, behalfen sich mit einem ganz bescheidenen Lämpchen, und resigniert zog sich brummend manchmal einer tagsüber zurück in seine Koje, da er ohne Licht nicht arbeiten konnte.“<sup>27</sup>*

---

<sup>25</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.142

<sup>26</sup> vgl.: ebd. S.142f

<sup>27</sup> ebd. S.143

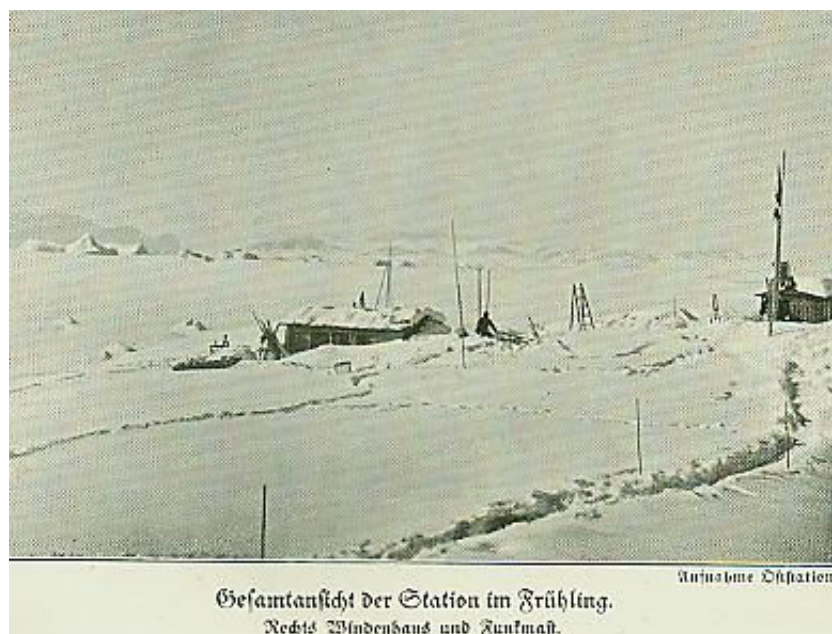


## 5. Alltag im Expeditionsleben

### 5.2.2 Oststation

Die Oststation bestand aus einem Holzhaus, ähnlich dem der Weststation, nur war es kleiner angelegt, da nur drei Männer auf der Station waren. Sie wurde auf dem Jameson-Land im Scoresby-Sund errichtet und war von der nächsten bewohnten Siedlung nicht so leicht erreichbar wie es auf der Weststation der Fall war. Der Standort wurde wegen seiner Ebene gewählt um die Drachen- und Ballonaufstiege sicher durchführen zu können.

Die Ausstattung war für die Aufgaben der drei Wissenschaftler ausreichend. Sie war geplant und ausgestattet wie die Weststation. Es war auch eine Funkanlage vorhanden mit der vorerst die Kommunikation mit der dänischen Kolonie Amdrupshaven gesichert werden sollte, doch die Anlage war stark genug um mit der Weststation Verbindung zu halten. Die Abbildung 5-5 zeigt die Oststation und Umgebung. In der Abbildung 5-6 wird schon ersichtlich, dass nur drei Mann im Haus Platz finden mussten. Für das Fundament der Hütte wurde mit 100 Liter-Benzindunken der Boden planiert und darauf das Haus errichtet. Die Arbeit musste schnell geschehen, da ab 18. September 1930 der Frost stark war und tagsüber kaum noch der Boden auftaute. Das Leben im Zelt wurde immer unangenehmer. Die Errichtung des Hauses war aber schwieriger als angenommen, da durch die Reise die Hauswände stark „verquollen und verbogen“<sup>30</sup> waren. Am 30. September 1930 war das Haus fertig gestellt. Unmittelbar am Haus war das Vorratszelt angebracht, welches einen Meter tiefer stand um vor Sturm geschützt zu sein. Rund um das Haus war das Windenhaus und die meteorologische Hütte errichtet worden. Durch das Vorratszelt wurde das Haus betreten, links vom Vorraum war die Werkstatt und rechts davon die Küche. Eine zweite Tür führte in den eigentlichen Wohn- und Schlafraum wo auch die Funkanlage untergebracht war. In der Mitte des Raumes stand der Ofen, der aber schlecht funktionierte und sogar einmal explodierte. Durch das entstandene Feuer hätten die Männer beinahe das Haus verloren.



**Abbildung 5-5: Oststation**<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.267

<sup>31</sup> ebd. S.273

## 5. Alltag im Expeditionsleben

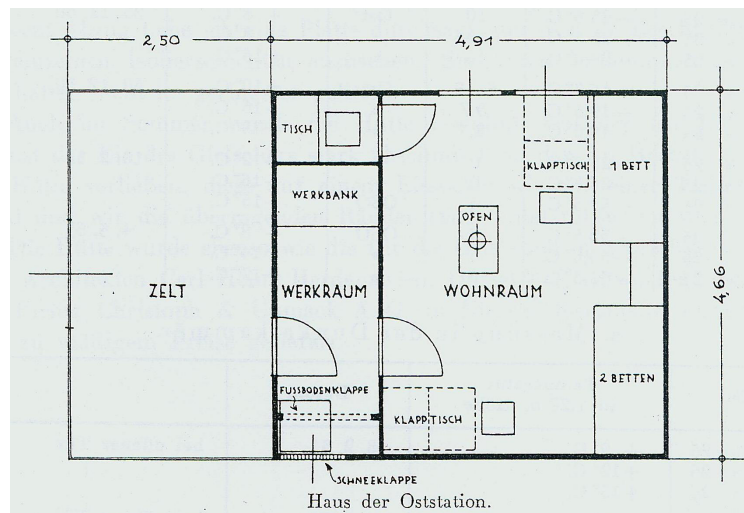


Abbildung 5-6: Lageplan der Oststation<sup>32</sup>

### 5.2.3 „Eismitte“

„Eismitte“ war spärlich ausgestattet, weil man sich zu sehr auf die Transporte der Propellerschlitzen verlassen hatte. Ein Fertigteilhaus sollte als Grundlage für die Eishöhle dienen. Aber es wurde nicht bis „Eismitte“ geliefert und daher mussten Georgi und Sorge in das bloße Eis ihre Höhle graben. Immer wieder wurde der Druck durch die neuen Schneemassen auf die Decke verstärkt. Dem begegneten sie, indem immer weiter nach unten gegraben wurde und eine Art Säulensystem errichteten. Doch jeder „Firnstoß“<sup>33</sup> gefährdete die Behausung. Die Betten waren Podeste die in das Eis gegraben wurden. Die Arbeitsräume befanden sich ebenfalls im Eis. Um sich warm zu halten, verbrachten die Männer die meiste Zeit sitzend oder liegend im Schlafsack, den sie mit Kartons auslegten, um die Füße einigermaßen warm zu halten. Dies bedeutete vor allem für Loewe Beschwerden mit seinen amputierten Zehen, da er die meiste Zeit in liegender oder sitzender Position verharren musste, während die beiden anderen ihren Arbeiten nachgehen konnten und damit Bewegung hatten. Die durchschnittliche Raumtemperatur betrug  $-4^{\circ}\text{C}$ . Wärmer durfte es auch nicht werden, da sonst die Decke schmolz und auf ihre Bewohner herabtropfte. Eine Persenik (Wachstuch) wurde aufgespannt, denn das Zubereiten von gekochten Speisen, das einmal am Tag erfolgte, und die Trinkwasserbereitung brachte eine Erhöhung der Raumtemperatur und diese Vorrichtung fing das Tropfwasser auf.

Abbildung 5-7 zeigt die Außenansicht der Station „Eismitte“. Die Mauer sollte verhindern, dass der Eingang zugeweht wird. Die Treppen waren nur in das Eis geschlagen. In Abbildung 5-8 wird die Aufteilung der Räumlichkeiten gezeigt. Die Vorräte waren größtenteils außerhalb der Wohnstatt verstaut. Um an die Vorratskisten zu kommen, mussten sie immer wieder ausgegraben werden. Da keine Hunde auf der Station waren und auch keine Wildtiere den Proviant gefährdeten, konnte dieses System funktionieren. Auf den beiden anderen Stationen waren die Hunde eine stete Gefahr für den Proviant.

<sup>32</sup> Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.61

<sup>33</sup> Mit „Firnstoß“ bezeichneten die Bewohner von „Eismitte“ die Kompaktion des Firns, die sich mit einem Rauschen ankündigte und eine Erschütterung auslöste. Die Grönländer nannten diese Erscheinung „Schneesausen“.



## 5. Alltag im Expeditionsleben



Abbildung 5-7: Eismitte<sup>34</sup>

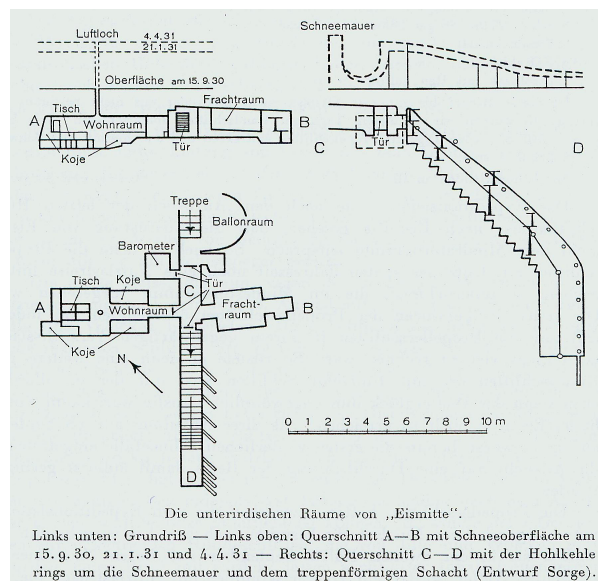


Abbildung 5-8: Plan der Station Eismitte<sup>35</sup>

### 5.3 Kleidung

Von typischer Polarkleidung während der behandelten Zeit zu sprechen, ist schwierig, weil es noch keine Standardkleidung für polare Gebiete gab. Vorbild bei den ersten Expeditionen war die Seemannskleidung die Anpassungen für das erwartete Klima unterzogen wurde. Oft sind die Kleidungsprobleme auf den Schlittenreisen dokumentiert, es finden sich jedoch auch vereinzelt Aufzeichnungen zur Bekleidung an Bord oder auf den Stationen. Grundsätzlich hatte sich die Beschaffenheit der Kleidung zwischen 1868 und 1939 nicht wesentlich verändert. Die gebrauchten Materialien waren Wolle, Leinen, Baumwolle, Kautschuk, Leder und Pelze. Die Kleidungsstücke trockneten allerdings relativ schlecht, da es an Bord, vor allem während der Wintermonate, zu feucht und kalt war.

Auf der Drygalski-Expedition wurden Seehundfellhosen verwendet, da sie guten Schutz gegen den Wind boten, was vor allem beim täglichen Gang zu den Messstationen wichtig

<sup>34</sup> NL Loewe, AWI, Kasten 6

<sup>35</sup> Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.40

## 5. Alltag im Expeditionsleben

war. An Bord selbst wurden Stoffhosen, Hemden und Pullover getragen, also keine Polarkleidung im eigentlichen Sinn. Die Unterwäsche war aus Jägerwolle<sup>36</sup> hergestellt und bewährte sich in der Kälte. Jägerwolle war zu der Zeit sehr bekannt und wurde auch auf den englischen Expeditionen verwendet. Weniger beliebt waren die Tuchanzüge. Gazert bezeichnete sie als ungeeignet. An der Kleidung wurde viel experimentiert, damit sie den Anforderungen gerecht wurde: *„Merke wieder, wie wichtig Windkleidung ist. Die Hosen [...] sind aus sehr gutem Stoff sehr gut genäht, sehr guter Zwirn, nur Schnitt unpraktisch. Habe Taschen entfernt und sie rings geschlossen. Sie wird oben durch Riemenzug geschlossen. Jetzt kann kein Schnee hinein.“*<sup>37</sup> Harten Anforderungen waren die Schuhe ausgesetzt. (vgl.: Kapitel 5.6.6)

Auf der Wegener-Expedition trugen die Teilnehmer während der Wintermonate Pelzjacken aus Renntierfell, den Anorak. Alfred Wegener kannte diese Bekleidung von seinen früheren Expeditionen. Die Hosen waren aus Seehundfell oder Hundefell. Als Fußbekleidung wurden Kamikker verwendet, eine Mischung von Rohrstiefeln und Fellstrümpfen aus Seehundfell. Jülg beschrieb sie:

*„In diesen Seehundfellstrümpfen trägt man noch andere Strümpfe aus Hundefell. Unter den Fuß wird zwischen die Strümpfe noch eine Schicht getrocknetes Gras gelegt, die als eigentliche Isolierschicht den Fuß beim Gehen von der kalten Schneedecke trennt. Wenn es sehr kalt ist, friert auch wohl die Körperfeuchtigkeit, die sich in diesem Gras verfangen hat. Dann hat man unter dem Fuß eine Eisschicht. Um dies zu verhindern, zieht man einfacherweise noch so ein Paar doppelter Strümpfe an. Man hat dann vier Fellstrümpfe mit zwei Grasisolierschichten, die die Kälte gut abhalten.“*<sup>38</sup>

Wichtig war die Trocknung der Kammiker, wenn sie ihrem Zweck entsprechen sollten. Die Stiefel durften nicht zu eng sein, denn sonst kam es zu Erfrierungen, wie es Loewe widerfuhr. Dadurch, dass ihm seine „Überstiefel“ zu eng waren, erfror er sich seine Zehen.

Kopp von der Oststation und Sorge in „Eismitte“ beklagten den Mangel an ausreichender Kleidung. Mehrmals wurde erwähnt, dass die Kleidung immer wieder geflickt werden musste. Es konnte vorkommen, dass vom ursprünglichen Kleidungsstück nichts mehr zu sehen war, sooft wurden die schadhafte Stellen ausgebessert. Außerdem war nicht immer die richtige Größe vorhanden. Kopp beschrieb das Aussehen Ernstlings. Er war 1,90 m groß und sah *„in seiner Hose und Weste wie ein Abiturient im Konfirmandenanzug“* aus *„und froredementsprechend.“*<sup>39</sup> Durch den Betrieb der Drachen und Ballone, zerriss manches Kleidungsstück. Vor allem die Schuhe und Handschuhe waren schnell aufgebraucht. Manch erfindungsreiche Gestaltung wurde vorgenommen: *„[...] ein mit mancher lustiger Szene verbundener Wettstreit setzte ein, aus Unterhosen Handschuhe zu nähen, mit Nägeln oder*

---

<sup>36</sup> Gustav Jäger (1832-1917) war Arzt und Zoologe. Er erforschte in den späten 1860iger Jahren im Rahmen zur Hygiene und Gesundheitspflege die Bedeutung der körperlichen Geruchsstoffe im Zusammenhang zwischen Hauttätigkeit und Leistungssteigerung. Seiner Ansicht nach war Wolle für die menschliche Haut verträglicher als pflanzliche Fasern. 1879 wurde von der Stuttgarter Wirkwarenfirma Wilhelm Benger & Söhne die ersten sogenannten „Normalhemden“ aus Wolle hergestellt. Ab 1880 waren seine Produkte auch in England bekannt. Zehn Jahre später umfasste das Sortiment schon mehr als 50 Artikel, unter anderem auch Anzüge. Fridtjof Nansen und Robert Scott hatten auf ihren Expeditionen ebenfalls Jägerkleidung benutzt. Heute hat die Firma Jäger mehrere Fabriken und Läden in England und eigene Schafherden in Australien.

<sup>37</sup> Gazert TB 4, 18. August 1902

<sup>38</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.143f

<sup>39</sup> ebd. S.282

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Grammophonnadeln Sperrholzsohlen auf die Schuhe zu schlagen, und manches andere noch.*<sup>40</sup> Sorge äußerte Kritik an Alfred Wegener, dass er an falscher Stelle gespart habe:

*„Wiedereinmal Schlafsäcke flicken. Er reißt an allen Ecken und Enden. Die Kapuze an meinem Anorak reißt auch entzwei, und ich habe nur einen Anorak und brauche ihn unbedingt zum Schachtgraben! Unsere Ausrüstung ist in vieler Hinsicht mangelhaft. Wegener hat hier am falschen Ende gespart. Wir flicken alles mit Beuteln (von Zucker, Haferflocken oder Orlogskeks) oder mit Leukoplast. Bald wird unsere Kleidung aus Beuteln bestehen. Wir machen daraus auch eine Art von Strümpfen [...].“<sup>41</sup>*

Gegen Ende der Expedition waren die Kleidungsstücke noch knapper geworden. Es kam sogar zu einer Meinungsverschiedenheit wegen eines verliehenen Anoraks: Schif wollte seinen Anorak, den er an Holzapfel verliehen hatte, wieder zurück haben doch dieser gab ihn ungefragt an Herdemerten weiter.<sup>42</sup>

Die Kleidung musste für den speziellen Zweck richtig angepasst werden. Auf Schlittenreisen mit Hunden war es besser winddichtere Kleidung zu verwenden im Gegensatz zum Ziehen durch Menschenkraft, wie das bei der Weyprecht-Expedition der Fall war. An Bord oder in den Stationen, außer in der Station „Eismitte“, konnten gewöhnliche Hosen, Hemden, Jacken und Pullover getragen werden, für die Außenarbeiten war die typische Polarkleidung notwendig. Die Instandhaltung der Kleidung war wichtig, da sie unter den extremen Bedingungen meist schneller kaputt wurde. Experimente wie die optimale Lösung zu erreichen wäre, waren an der Tagesordnung. Ein Hauptproblem war stets die Trocknung der Kleidung.

### 5.4 Verpflegung

Die Einteilung in die verschiedenen Expeditionen entfällt in diesem Kapitel, da die Unterschiede bezüglich Lebensmittel nicht groß genug sind. Bei Besonderheiten in der Lebensmittelfrage wird die betreffende Expedition explizit angeführt. Es gab zwar technische Erneuerungen in Art und Verpackung des Proviantes, aber sie waren nicht gravierend genug um die Unterteilung beizubehalten. Gazerts Bericht zu Proviant und Ernährung<sup>43</sup> wird eingehender betrachtet, weil er eine genaue Darstellung der Lebensmittel und deren Zusammensetzung abgibt und auch Vergleiche mit internationalen Expeditionen anstellt. Sein umfassender Bericht beschreibt die Verpackung und Prüfung des Proviantes, Verwaltung und Verbrauch, Mengen der mitgenommenen und verbrauchten Lebensmittel, Proviantarten, sowie Getränke. Daher wird er als Grundlage herangezogen und die Besonderheiten der übrigen Expeditionen bei Bedarf eingefügt.

Essen ist nicht nur gleichzusetzen mit Nahrungsaufnahme sondern hat auch eine Reihe von sozialen und psychologischen Aspekten. Die Verproviantierung war allgemein auf Schiffen nicht besonders abwechslungsreich. Frisches Obst und Gemüse, sowie Frischfleisch gab es nicht ausreichend genug. Der Schiffszwieback war meist durch Maden verdorben. Bei längeren Fahrten, vor allem auf Segelschiffen, kam es nicht selten zu Mangelerscheinungen wie Skorbut. Durch die Entwicklung der Dampfschiffahrt verbesserte sich auch die

---

<sup>40</sup> ebd. S.282

<sup>41</sup> Sorge TB 2, 25. November 1930

<sup>42</sup> vgl.: Loewe TB 2, 10. Juni 1931

<sup>43</sup> vgl.: Gazert, Hans; Proviant und Ernährung der Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Berlin und Leipzig 1927, Bd.7, Heft 1, S.1-73

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Ernährungssituation. Die Fahrtzeiten waren kürzer geworden und daher konnte schneller frischer Proviant an Bord genommen werden. Die Speiserolle regelte die Verpflegung. Sie schrieb vor, wieviel Proviant pro Mann und Tag mitgeführt werden musste und wie die Zusammensetzung der Nahrungsmittel sein sollte. Der Hafentarzt Nocht bemängelte an dieser Regelung, dass nur eine Mindestverpflegung garantiert war.<sup>44</sup> An Grundnahrungsmittel wurden seit 1889 pro Mann und Tag mitgeführt:

600 g Brot

500 g Rindfleisch; ersatzweise 375 g Schweinefleisch, 250 g Speck, 500 g Fisch oder 375 g Trocken- oder Salzfisch

Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Reis, Graupen oder Grütze, Dörrgemüse

71,5 g Speisefett

35,5 g Zucker oder Sirup.<sup>45</sup>

Die Mengen waren aber nicht immer ausreichend. Außerdem wurden sie oft nicht angemessen verteilt. In einigen Ländern Deutschlands bekamen die Kapitäne pro Mann und Tag eine bestimmte Summe ausgezahlt, von der die Lebensmittel eingekauft werden mussten. Es wurden Fälle bekannt, wobei sich der Kapitän an diesem Geld bereicherte indem er an Proviant sparte und nur minderwertige Ware oder zuwenig davon besorgte. Auch die Köche an Bord versuchten ihren Teil davon zu bekommen und an Proviant zu „sparen“. Es gab die sogenannte „Fett-Tonne“. Bei der Fleischzubereitung anfallendes Fett wurde gesammelt und im nächsten Hafen vom Koch verkauft und das Geld floss in seine Tasche. Diesen „Sparbestrebungen“ fiel auch die Qualität der Speisen zum Opfer. Verdorbene Lebensmittel wurden nicht entsorgt sondern den Seeleuten vorgesetzt. Berichte von Maden im Brot und stinkender Margarine waren keine Seltenheit.<sup>46</sup> Doch gab es auch ehrliche Reeder und Kapitäne, die sehrwohl auf eine gute Verpflegung Wert legten.

Ein Problem stellte die Trinkwasserversorgung dar. Tanks ersetzen zwar die Fässer, wodurch größere Mengen an Wasser mitgeführt werden konnten, aber diese Tanks waren oft auszementiert. Dadurch bildeten sich Ablagerungen am Boden, die das Wasser verdarben. Es kam daher manchmal zu Brechdurchfall-Erkrankungen nach dem Konsum dieses Wassers. Manche Wasserfirma lieferte durch den Gebrauch unhygienischer Schläuche oder unsachgemäßer Handhabung verunreinigtes Trinkwassers.<sup>47</sup>

Auf den meisten Expeditionen wurde auf eine gute Verproviantierung Wert gelegt. Neue Techniken zur Herstellung von Konservennahrung<sup>48</sup> brachten eine Abwechslung auf den Speiseplan. Auf der Weyprecht-Expedition sind Dosen mit Sardinen und Gläser mit Früchten und Gemüse aufgelistet.<sup>49</sup> Die Beschaffenheit und die benötigten Mengen der gesamten

---

<sup>44</sup> vgl.: Spethmann, Schifffahrt, 2002, S.186-190

<sup>45</sup> vgl.: ebd. S.187

<sup>46</sup> vgl.: ebd. S.188f

<sup>47</sup> vgl.: ebd. S.189f

<sup>48</sup> Konserven wurden von Nicolas-François Appert (1749-1841) entwickelt. In Gläser eingelegte Lebensmittel wurden durch Erhitzen in kochendem Wasser unter Luftabschluss haltbar gemacht. Die Verschlüsse waren meist aus Kork und wurden mit Wachs versiegelt. Die französische Marine testete die ersten Produkte. Das Problem waren die Gläser, die leicht zerbrachen. 1812 ließ sich Pierre Durand (keine Lebensdaten bekannt) die Weißblechdose für diese Zwecke patentieren. vgl.: Mollenhauer, Hans P.; Von Omas Küche zur Fertigverpackung. Aus der Kinderstube der Lebensmittelindustrie, Gernsbach, 1988, S.220-236

<sup>49</sup> vgl.: Proviantliste im Anhang

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Nahrung wurden in der Vorbereitungsphase der Expeditionen von den Schiffsärzten getestet. In den meisten Expeditionstagebüchern werden Speiseabfolgen genau beschrieben. Sie zeigen die Bedeutung, die das Essen und die Zusammenstellung der Speisen für die Mitglieder hatte. Es ist aber zu beachten, dass es sich dabei mehrheitlich um die Beschreibungen der Wissenschaftler und der Offiziere handelt und daher nicht immer auf die Mannschaften übertragbar ist. Nach Gazerts Aufzeichnungen erhielten jedoch die Matrosen das selbe Essen wie die übrigen Teilnehmer. Auch beim Rückzug auf der Weyprecht-Expedition war für alle Teilnehmer notgedrungen das Essen gleich.

Bei den Überwinterungen kam es meist zu keinen Hungerperioden, vor allem in der Antarktis war das Angebot an Frischfleisch meist reichlich durch Robben- und Pinguinfleisch abgedeckt, solange nicht zu weit ins Landesinnere vorgedrungen wurde. Es war auch jahreszeitlich bedingt, ob genug Tiere erlegt werden konnten. Bei der Weyprecht-Expedition waren Eisbären eine wichtige Frischfleischquelle, die während der Wintermonate den Speisezettel aufwertete. Insgesamt wurden 67 Eisbären erlegt. Die Jagd auf die Tiere war nicht nur eine Abwechslung am Menüplan sondern auch eine Unterbrechung des immer gleich ablaufenden Schiffsalltags. Die Bärenleber wurde meist verschmäht, da sie oft Übelkeit bei den Leuten auslöste.<sup>50</sup> Kritischer war es bei eventuellen Rückzugsmärschen wie bei der Weyprecht-Expedition. Dabei wurden zwar öfter Robben erlegt, aber die Jagdergebnisse waren nicht genug erfolgreich um Hungerperioden abzuwenden. Auf der Wegener-Expedition (1930/31) gab es in „Eismitte“ überhaupt keine Jagdmöglichkeit und auf der abgelegenen Oststation konnte zwar im Herbst noch gejagt werden, meist Moschusochsen, aber es war nicht ausreichend für die Wissenschaftler. Sie hatten zudem noch einen Proviantverlust von 70 Tagen durch verdorbene Konserven. Hunger verursacht unter anderem auch psychische Veränderungen wie Aggression, Depression, Stimmungsschwankungen, Schlafstörungen. Außerdem kreisen die Gedanken ständig ums Essen. Selbst auf der Weststation, wo die Bedingungen vergleichsweise günstig waren, spielte das Essen eine bedeutende Rolle. Sie hatten genug Frischfleisch durch die Bejagung von Alken, die aber nach Berichten sehr tranig schmeckten wenn man sie nur rupfte, und auch durch einen Teil der geschlachteten Pferde. Außerdem waren die Teilnehmer manchmal bei den Grönländern in Uvkusigsat zum Essen eingeladen. Aber die Essensfrage war ständig vorhanden dass sogar Jülg über die vorherrschende Präsenz schrieb:

*„Auch ist die Essensfrage eine lächerliche Sache. [...] Ich glaube, wir sind in der Hauptsache der Wissenschaft wegen hier. Da sollte man gut, aber nicht wählerisch essen. Ein Gericht Pemmikan oder Pferdefleisch mit Kartoffeln sollte genügen. Man kann dann immer noch am Sonntag irgendwas Besonderes machen, aber man sollte auf das Essen nicht derartig viel Zeit verwenden, wie man zu Hause in Europa aufpassen würde.“<sup>51</sup>*

Auf den Schiffen war nur am Beginn der Fahrt frisches Obst und Gemüse vorhanden, so

---

<sup>50</sup> Die Eisbärenleber hat die höchste Vitamin A Konzentration unter allen Säugern. Wahrscheinlich kam es zu einer Überversorgung und führte daraufhin zu Vergiftungserscheinungen und wurde daher gemieden. Die Symptome wurden in den Tagebüchern meist mit Übelkeit, begleitet durch Erbrechen und Kopfschmerzen beschrieben. Das Vitamin A (Retinol) wurde erst 1909 entdeckt. Es ist ein fettlösliches Vitamin und ist in Lebertran, Leber, Eidotter, Butter und Käse vorhanden. Ein Mangel führt zur Verhornung von Haut und Schleimhäuten und Gewichtsverlust, eine Hypervitaminose führt zu Erbrechen, Durchfall, Schleimhautblutungen, Knochenbrüchigkeit und Übererregbarkeit. vgl. dazu: Schlieper Cornelia; Richtige Ernährung. Ernährungslehre, Lebensmittel- und Diätkunde, Wien, 1978

<sup>51</sup> Jülg TB, 6. Dezember 1930, zit. nach: Staudacher, S.84

## 5. Alltag im Expeditionsleben

wurde mehrmals versucht durch Anbauexperimente diesem Missstand entgegenzuwirken. Während der Weyprecht-Expedition versuchte Krisch schon im Dezember 1872 Kresse und Salat anzubauen, was nur ansatzweise gelang. Drei Tage nach der Aussaat begann die Kresse und der Salat zu keimen. Neun Tage danach wurde bereits: „[...] *der Salat aus dem Cajütsgarten geschnitten, da er bereits zu welken anfang und wurde Mittags zum frischen Bärenbraten verspeißt.*“<sup>52</sup> Um Kartoffel genießbar zu halten, wurden sie gerieben, dadurch konnten sie gefrieren ohne zu verderben. Am 18. August 1874 erreichten die Teilnehmer der Weyprecht-Expedition nach fast drei Monaten Marsch über das Eis und anschließender Bootsfahrt Land. Es war spärliche Vegetation vorhanden, trotzdem konnten sie Sauerampfer sammeln, wie Haller es tat, um daraus Salat zu machen. Drei Tage danach fanden sie Löffelkraut<sup>53</sup>: „*Wir sammelten das sogenannte Löffelkraut und bereiteten davon ein Gemüse. Es hat sehr bitter geschmeckt.*“<sup>54</sup>

Mangelerkrankungen sind unterschiedlich häufig vorgekommen. Konservierten Speisen fehlten die Vitamine. Enzensperger starb auf den Kerguelen an Beri-Beri. Er überwinterte ein Jahr vor der Drygalski-Expedition auf der Zugspitze und aß dort ab Herbst keine frischen Lebensmittel mehr, daher war sein Vitaminedepot aufgebraucht. Bei der Weyprecht-Expedition litten mehrere Teilnehmer an Skorbut. Zwei Männer waren kaum imstande sich auf den Beinen zu halten: „*Večerina, Skorbut mit vollkommener Unbrauchbarkeit der unteren Extremitäten. Palmich, neigt stets zu Skorbut und ist mit periodischem, längere Zeit andauerndem krampfhaften Zusammenziehen der unteren Extremitäten behaftet.*“<sup>55</sup> (vgl.: zu Beri-Beri und Skorbut Kapitel 5.5.1)

Meist war jedoch die Nahrung ausreichend. Gazert führte regelmäßig Gewichtskontrollen durch und konstatierte eher zuviel als zuwenig Gewicht bei den Teilnehmern. Er dokumentierte die Gewichtskontrollen während der polaren Wintermonate in seinem Tagbuch. Bei den Wissenschaftlern war eine Gewichtszunahme zwischen 0,4 kg und 3,7 kg feststellbar. Das Maschinenpersonal nahm zwischen 0,9 kg und 6,8 kg zu. Die einzige Gruppe, die mehrheitlich Gewicht verlor war das Deckpersonal, nämlich zwischen 0,2 kg und 2,4 kg. Gazert führte dies auf die ungewohnte Arbeit zurück:

*„Die Ursache der Abnahme des Deckpersonals dürfte wohl in der Arbeit zu suchen sein, die vielen Stürme verwehen das Schiff, das dann ausgegraben wird, um sofort wieder zu verwehen, und das ewige Schneeschaufeln halte ich – im Gegensatz zu Kapitän Ruser – für keine leichte Arbeit. [...] Das Maschinenpersonal muß auch manchmal mit Schneeschaufeln, aber doch seltener und hat meist [...] leichtere Arbeit. [...] Das Schneeschaufeln ist deshalb so schwer, weil der Schnee dabei soweit wie möglich weggeworfen wird.“*<sup>56</sup>

---

<sup>52</sup> Krisch TB (1973), 14. Dezember 1872 (zit. nach: Reichhard, Egon; Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Österreichisch-ungarische Nordpolexpedition 1872-1874, Graz 1973. Bei den folgenden Zitaten wird nur noch wie folgt angegeben: Krisch TB (1973), Datum)

<sup>53</sup> Löffelkraut (*Cochlearia officinalis*) war wegen seiner Wirkung gegen Skorbut allgemein in Verwendung, vor allem in den Wintermonaten, wenn es kein frisches Obst und Gemüse gab. Es wird auch Bitterkresse, Skorbutkraut und Löffelkresse genannt. Es ist an den Küsten der Arktis bis in die gemäßigten Zonen der nördlichen Halbkugel verbreitet. In früheren Zeiten wurde es auf Schiffen gegen den Skorbut mitgeführt. Sogar die Wikinger sollen es schon verwendet haben.

<sup>54</sup> Haller TB, 21. August 1874

<sup>55</sup> Gesundheitsbericht von Kepes, In: Österreichisch-ungarische Nordpolar-Expedition 1872 bis 1874, Beilage B, S.30

<sup>56</sup> Gazert TB 4, 10. August 1902

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Er erwähnte, dass die Nahrung gut sei und für alle gleich. Sie verfügten über genügend Frischfleisch was von allen gegessen wurde. Auch Björvik schrieb: *„Wir haben genug zu essen, und zu trinken bekommen wir zwischendurch.“*<sup>57</sup>

Filchner schrieb ebenfalls über die Verpflegung und die Zunahme einiger Teilnehmer:

*„Abgesehen davon, daß Konservenkost natürlich bald auf die Nerven fällt, war diese mitgeführte Konservenkost von guter Beschaffenheit. Die Nahrung schlug auch allenthalben recht gut an, bei manchen sogar so gut, daß die Taillenweite in erschreckendem Maße zunahm. Die Mannschaft war mit der gebotenen Kost natürlich außerordentlich zufrieden; denn von ihrer früheren Dienstzeit auf Segelschiffen her war sie nicht gerade die beste Kost gewohnt.“*<sup>58</sup>

Auf der Drygalski-Expedition wurde die Verproviantierung durch die Firma „Internationale Schiffsbedarfsgesellschaft, CARL BÖDECKER & Comp. in Bremern und Hamburg“<sup>59</sup> in Kommission genommen. Der Arzt sollte, nach Gazerts Ansicht, unbedingt in Proviantfragen so früh als möglich herangezogen werden. Durch die intensive Beschäftigung mit Ernährungslehre sei er auch verantwortlich für den Gesundheitszustand der Expeditionsteilnehmer. Die Verproviantierung war zwar durch die Vorschriften der Kriegs- und Handelsmarine teilweise schon vorgegeben, aber wenn im Speziellen die Polargebiete bereist würden, durchläuft das Schiff alle Klimazonen und darauf müsse der Arzt achten. Gazert orientierte sich bei der Zusammenstellung des Proviantes an der VALDIVIA-Expedition und den Vorschriften für gewöhnliche Dampfer auf Anraten der Hamburg-Amerika-Linie und an den Vorschriften der Marinen anderer Länder, soweit er darüber Informationen sammeln konnte. Die Mengen die ein Mann pro Tag verbrauchte, studierte er besonders ausführlich an der Greely-Expedition (1882-1885) da diese mit Mengenangaben am besten dokumentiert war.<sup>60</sup> Die Mengen probierte er mit einigen Leuten aus und zog auch den Rat von Hausfrauen heran. Dieser Selbstversuch dauerte drei Wochen und wurde auch Kapitän Ruser vorgelegt. Das richtige Verhältnis der Proviantartikel zueinander sollte dadurch optimal zusammengestellt werden. Besonders die Firma Bödicker war diesbezüglich besonders entgegenkommend. Folgende Verpflegungstage für 30 Mann wurden für Proviant berechnet:

- 31.500 Verpflegungstage (für zwei Jahre und ein Jahr Notreserve)
- 30.500 Tage Fleischkonserven - da mit 1000 Tagen Frischfleisch gerechnet wurde
- ein besonderer Proviant für Schlittenreisen wurde mit 1.500 Verpflegungstagen errechnet.

Er merkte in seinem Bericht an, dass sie ein Jahr länger mit dem Proviant ausgekommen wären obwohl sie zwei Mann mehr zu versorgen hatten. Gazert befasste sich sehr intensiv mit den Proviantarten und unterteilte sie in:

- getrocknetes Fleisch
- pemmikanähnliche Präparate
- Tropon, Plasmon, Eulactol, Nutrin
- Dosenfleisch und rohes Fleisch
- Würste, Pasteten, Pains

---

<sup>57</sup> Björvik TB 1, 10. August 1902

<sup>58</sup> Filchner, Erdtei, 1922, S.294

<sup>59</sup> vgl.: Gazert; Proviant, 1927, S.4

<sup>60</sup> vgl.: ebd. S.4ff

## 5. Alltag im Expeditionsleben

- Fischkonserven
- Suppentafeln, Erbswurst, Hülsenfruchtmehl
- Grieß, Grünkern, Graupen, Reis
- Dörrgemüse
- Dörrkartoffel (in Pulverform)
- Brot, Biskuit, Mehl
- Mehl
- Butter
- Zucker, Bonbons
- Saccharin
- Früchte (in Form von Dörrobst)
- Schokolade
- Kondensierte Milch

Der **Pemmikan**, das getrocknete Fleisch, war ursprünglich das Vorratsfleisch der Ureinwohner Nordamerikas. Ende des 18. Jahrhunderts wurde es schon von europäischen Reisenden als Proviant benutzt. Auf Polarexpedition des 19. und Anfang 20. Jahrhunderts war Pemmikan als grundlegendes Nahrungsmittel in Verwendung. Fabrikmäßig wurde es aus Ochsenfleisch hergestellt (getrocknet, gestoßen und mit Fett vermenget). Das Produkt wurde in Wasser gekocht als Suppen gegessen oder mit Gemüse. Die Meinungen über die Verträglichkeit gingen stark auseinander. Payer war der Meinung, dass der Genuss dieser Nahrung eine „*vorzüglichen Verdauungskraft*“<sup>61</sup> voraussetze. Nansen hingegen befand ihn als leichtverdaulich. Georgi erwähnte, dass er für Schlittenreisen gut sei, aber auf der Station, wo die körperliche Arbeit leichter ist, schwerer verträglich wäre. Loewe schrieb in seinem Tagebuch, dass die Grönländer ihn fast regelmäßig erbrachen. Gazert ließ aufgrund Drygalskis Aussage zwei Proben anfertigen, die er eingehend auf ihre Verträglichkeit hin in einem zweitägigen Selbstversuch (3. – 4. Mai 1900) untersuchte: Probe I enthielt: 38,13 % Eisweiß, 50,54 Fett % und 9,15 % Wasser; Probe II: 32,60 % Eisweiß, 50,12 % Fett und 10,40 % Wasser. Die Differenz im Eisweißgehalt wurde bei Probe II durch Beimengung von Korinthen und Zucker ausgeglichen. Gazert interessierte nun, wieviel der genossenen Menge in Energie umgesetzt und wieviel unverdaut ausgeschieden wird. Mit Holzkohle isolierte er die ausgeschiedenen Rückstände seiner Pemmikanrationen. Probe I verzehrte er roh, was er als sehr unangenehm beschrieb, weil es sehr trocken war und er deshalb etwas Semmel, Butter und Wasser dazu nahm. 20,74 g Stickstoff nahm er zu sich und schied 4,13 g wieder mit dem Kot aus, somit ergab die Probe, dass 20 %<sup>62</sup> nicht ausgenutzt wurden, weil das ausgenutzte Eiweiß als Stickstoff wieder im Harn nachzuweisen ist. Er rechnete aber auch die anderen zugeführten Lebensmittel mit ein. Rohes Pemmikan war also nicht sehr verträglich und daher riet Gazert zu anderen Zubereitungsmethoden. Durch Kochen quellen die Fleischfasern, was die Speise leichter verdaulich macht. Auf Schlittenreisen stellt dies allerdings ein Problem dar, weil die Speisen nicht lange gekocht werden können, da meist nicht ausreichend Brennmaterial mitgeführt werden kann. Ein zweiter Versuch mit rohem Pemmikan endete mit einem Darmkatarrh und konnte nicht ausgewertet werden. Aber wegen des geringen Gewichts ist er ein wichtiges Nahrungsmittel auf Schlittenreisen. Gazert beschrieb Pemmikan als bräunlich grau und roh genossen als eher unangenehm: „[...] ich

---

<sup>61</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.223

<sup>62</sup> Die Angaben sind Gazerts Bericht entnommen, ebenso die Beschreibung der Versuche. vgl.: Gazert, Proviant, 1927, S.59f



## 5. Alltag im Expeditionsleben

*denke mir, daß eine Mischung aus Vaseline mit Sägespänen etwa ebenso schmeckt.*<sup>63</sup> In Verbindung mit Reis, Kartoffeln, Suppentafeln oder Erbsen schmecke er aber recht angenehm. Auf den Schlittenreisen der Drygalski-Expedition wurde er kaum gebraucht, da die Dauer der Fahrten zu kurz war um wirklich darauf angewiesen zu sein. Bei anderen Expeditionen bildete er aber eine Hauptnahrungsquelle bei Schlittenfahrten, wie etwa auf der Wegener-Expedition.

Sehr genau studierte Gazert die Beschaffenheit des **Dauerproviant**s. Nach dem Öffnen der Kisten schmeckte der Salzfish ausgezeichnet, verdarb danach aber sehr schnell. Gazert meldete deshalb Bedenken an und riet von der Mitnahme von Salzfish ab. Bei Salzfleisch gab er noch zu bedenken, dass es umgepökelt werden muss, da es sonst leicht verdirbt. Die Nahrungsstoffe gingen aber durch diesen Vorgang leicht verloren. Bei der Dosennahrung wurden Speisen wie Beefsteak, Schnitzel und Gänsebraten vermieden, da von anderen Expeditionen bekannt wurde, dass man dessen schnell überdrüssig werden würde. Boiled Beef, Hammel und ähnliche Präparate wurden durch verschiedene Zubereitungsarten erträglicher gestaltet. Gazert betonte, dass die Dosen nach dem Öffnen getestet werden müssten und schnell aufgebraucht werden sollten, da sie ebenfalls leicht verderben konnten. Räucherwaren waren allgemein beliebter als die Dosennahrung. Bei gemischten Gemüse-Fleisch-Konserven schmeckte alles gleich, wie etwa Würstchen mit Sauerkraut. Sie waren aber vor allem für Depotlegungen gut geeignet. Suppen und Suppentafeln sind gut zu handhaben und wurden auch geschätzt. Eingemachtes Gemüse wurde lieber verzehrt als das Dörrgemüse. Gazert machte auch hierbei Versuche und kam zu dem Ergebnis, dass *„1 Teil Dörrgemüse zu 6.5 Teilen eingemachten Gemüses“*<sup>64</sup> gleichwertig sei. Sauerkraut aus der Dose war beliebt. Kartoffel waren als gedörrte Scheiben und Streifen sehr gut verwertbar. Von Kartoffelflocken riet er ab, da sie eher wie *„Buchbinderkleister“*<sup>65</sup> schmeckten. Reis und Makkaroni fanden den meisten Anklang. Alle paar Tage wurde frisches Brot gebacken, daher konnte auf Hartbrot verzichtet werden. Gazert konnte zwar das Rezept für Brot nicht mehr rekonstruieren, aber es muss sich dabei um Sauerteigbrot gehandelt haben, da er auf verschiedene Arten der Zubereitung mit Sauerteig verwies. Puddings und Dörrobst wurden gerne genossen, wenn es an frischem Fleisch mangelte. Eigelb und Eiweiß in getrockneter Form waren gut einsetzbar. Kondensmilch wurde ebenfalls gerne genommen. Das Sahnepulver allerdings verdarb durch ranzig werden. Besonders beliebt waren stark gesüßte Speisen und Getränke, wie etwa Kaffee und Tee. Gazert verwies auf die Bedeutung von Gewürzen. Sie sollten reichlich vorhanden sein, weil damit nicht nur frische Speisen schmackhaft zubereitet werden konnten, sondern auch der Dauerproviant verfeinert oder überhaupt erst genießbar gemacht werden konnte. Kulturversuche mit Kresse und Senfkörner rät er dringend an. Auf der Drygalski-Expedition wurden zwar keine Versuche in diese Richtung unternommen, waren aber von früheren Expeditionen bekannt, wie etwa von der Weyprecht-Expedition oder der Ross-Expedition.

Bei der Verpflegung sind auch die **Getränke** mit eingeschlossen. Gazert beschrieb die Beschaffenheit und Quantität der verschiedenen Getränke. Der Umgang mit Alkohol wird unter Kapitel 5.7.1 beschrieben.

---

<sup>63</sup> ebd. S.61

<sup>64</sup> ebd. S.36

<sup>65</sup> ebd. S.36

## 5. Alltag im Expeditionsleben

**Alkoholfreie Getränke** wurden auf der Drygalski-Expedition hauptsächlich in Form von Zitronenlimonade gereicht. Anfangs war der Zuspruch gering doch im Laufe der Expedition wurde sie mehr und mehr geschätzt. Es wurde dazu konzentrierter Zitronensaft verwendet. Er war in Flaschen abgefüllt, musste aber nach dem Öffnen rasch aufgebraucht werden, da er einen unangenehmen Geschmack entwickelte. Kristallisierte Zitronensäure wurde ebenfalls verwendet. Sie stand jederzeit zur Verfügung und jedes Mitglied konnte sich durch Zugabe von Wasser und Zucker seine eigene Mischung zubereiten. Gazert beschrieb die Verfeinerung dieses Getränks: *„Fügte man zu der konzentrierten Lösung noch einige der gewöhnlichen Zitronenbonbons (so genannte Eisbonbons) hinzu, so erhielt die Limonade neben dem sauren Geschmack ein angenehmes Fruchtaroma.“*<sup>66</sup> Am Ende der Expedition war zu wenig von der Zitronensäure vorhanden und Bidlingmaier stellte seine Vorräte, die er normalerweise für die magnetisch-photographischen Arbeiten brauchte, zur Verfügung. Gazert empfahl für künftige Expeditionen reichliche Mengen davon mitzunehmen.

Fruchtsäfte wurden mitgenommen und zum Teil auch zur Zubereitung von Puddings verwendet. Unvergorener Apfelsaft war nicht sehr beliebt. Ingwerbier in Pulverform war ebenfalls Bestandteil der Getränkeliste. Es war nicht sonderlich beliebt, aber Gazert beschrieb es als angenehm im Geschmack durch die beigefügte Kohlensäure. Auch Sodawasser war an Bord. Bei der Durchquerung der tropischen Gebiete wurde die Kohlensäure aus den Kapseln im lauwarmen Wasser zwar nicht gut aufgenommen, aber die Nachfrage danach war groß. In den polaren Gebieten sank das Interesse an diesem Getränk, weil die Handhabung der Syphonflaschen schwierig war. Die Schraubvorrichtung war aus Zink und daher sehr empfindlich.

Zum ersten Frühstück wurde Kaffee, Tee oder Kakao je nach Verlangen ausgegeben. Kaffee war dabei das beliebteste Getränk. Große Mengen von Kakao standen zwar zur Verfügung, er war aber nicht sehr beliebt und wurde nur von wenigen angenommen. Zum zweiten Frühstück gab es nur Tee. Wein oder Limonade wurde zum Mittagessen verabreicht. Nachmittags standen wieder Tee, Kaffee oder Kakao zur Auswahl. Zum Abendessen gab es Tee. An bestimmten Tagen wurde Bier, Wein, Branntwein oder Grog nach dem Abendessen genossen. (vgl.: Kapitel 5.7.1)

Das Wasser wurde auf der Reise in die Antarktis in Tanks mitgenommen. 10.000 Liter fassten diese Tanks. In Kiel, auf den Kapverden, in Kapstadt, Simonstadt und in den Azoren wurden die Tanks jeweils mit Wasser wieder aufgefüllt. Auf der Fahrt konnten mit Hilfe eines Destillationsapparates in 24 Stunden an die 1.000 Liter Wasser trinkbar gemacht werden. Das aus Meerwasser gewonnene Trinkwasser war salzhaltig und wurde mit Chlor versetzt. Die Qualität beschrieb Gazert als ausreichend, an Land allerdings würde man dieses Wasser beanstanden. Er äußerte sogar die Meinung, dass leichtes Salzwasser besser verträglich sei als reines destilliertes Wasser, weil letzteres salzauslaugend auf die Magenschleimhaut wirkt.<sup>67</sup> Während des Aufenthaltes in der Antarktis wurde Trinkwasser aus dem gepressten Eis hergestellt weil es nur geringen Salzgehalt hatte. Es wurde nach dem Schmelzen noch gefiltert.

---

<sup>66</sup> ebd. S.43

<sup>67</sup> vgl.: ebd. S.45

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Die Lagerung der Getränke war teilweise schwierig, weil sie leicht gefroren. Gazert berichtete von geplatzten Flaschen und losen Verschlüssen durch Druck beim Gefrieren, wenn die Getränke im Laderaum unter Null Grad gestaut waren. Die Weine wurden meist in den Kammern oder in der zum Laderaum umfunktionierten Badekammer gelagert und wurden daher nicht beschädigt.

Für die Verproviantierung der Filchner-Expedition wird der offizielle Reisebericht Filchners „Zum Sechsten Erdteil“ herangezogen. Die selbe Spedition, die schon für die Verproviantierung der Drygalski-Expedition zuständig war, belieferte die Expedition Filchners. Der Proviant wurde von Filchner als dauerhaft, gut und von bester Qualität beschrieben.

Kohl, der Expeditionsarzt, arbeitete bei der Aufstellung der Verproviantierung eng mit Dr. Plehn, einem Arzt des Urban-Krankenhauses in Berlin zusammen.<sup>68</sup> Die beiden Ärzte erprobten auch die, für die Expedition vorgesehenen Lebensmittel bei Schitouren im Schwarzwald und ermittelten dabei ebenso die Kalorienwerte der Nahrungsmittel. Besonderes Augenmerk legten sie auf den Schlittenproviant. Unterstützung wurde auch durch das Nahrungsmitteluntersuchungsamt der Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg herangezogen. Für drei Jahre wurde der Proviant berechnet und eingeteilt in

- Schiffsproviant,
- Proviant für die Basisstation
- Unternehmungen mit den Schlitten.

Der Proviant wurde nun in 20 Gruppen eingeteilt.<sup>69</sup> Zwei Einheiten sollten in Grytviken als Reserve zurück gelassen werden. Eine Einheit (Gruppe) hatte in etwa ein Gewicht von sechs Tonnen und 10-14 Kubikmeter Rauminhalt. Jede Gruppe war für 32 Männer für zwei Monate ausgelegt. Filchner vermerkte in seinem Expeditionswerk die glückliche Hand des Schiffskoches. Durch Sparsamkeit und überlegte Verwendung des Proviantes konnte dieser von den veranschlagten 60 Tagen auf 70 Tage verlängert werden. Der Expeditionskoch Klück war auch schon auf der Drygalski-Expedition als Schiffskoch tätig und wurde von Gazert jedoch als zu verschwenderisch und sorglos dargestellt.

Der Proviant wurde in mit Zinnblech ausgeschlagenen Kisten verpackt und verlötet. Entsprechende Nummerierungen und Auflistungen haben die mehrmaligen Verladungen vereinfacht. Von einem Gesamtgewicht von 100,551 Tonnen fielen allein 10,055 Tonnen nur auf die Verpackung.<sup>70</sup>

Als Überblick der mitgeführten Lebensmittel des Schiffs- und Basisproviantes soll folgende verkürzte Aufstellung dienen:

- 6.539 kg Rindfleisch (verschiedener Zubereitungsart),
- 12.532 kg Mehl
- 3.200 kg Hartbrot
- 1.075 kg Kakao
- 3.850 kg Butter
- 1.509 kg Schmalz

---

<sup>68</sup> vgl. Filchner, Erteil, 1922, S.14

<sup>69</sup> Den genauen Inhalt der Gruppen, vgl.: ebd. S.15f

<sup>70</sup> ebd. S.16

## 5. Alltag im Expeditionsleben

1.605 kg Reis  
6.425 kg Zucker  
4.266 kg Milchpulver

Der Schlittenproviant bestand vorwiegend aus Pemmikan, Butter, Plasmon-Biskuits, Zucker, Käse, Wurst, Suppentafeln, Früchten und Brot. Pro Mann und Tag war ein Kalorienbedarf von 5.238 Kilokalorien berechnet worden und ein Gesamtgewicht von vier Kilogramm inklusive der Verpackung.<sup>71</sup>

An Getränken wurde Sodawasser und Tee konsumiert. Donnerstags und sonntagmittags gab es Tischwein. Ansonst wurde Wein nur zu besonderen Gelegenheiten offiziell ausgegeben. (vgl.: Kapitel 5.7.1)

Die Beschaffenheit des dauerhaften Proviantes unterschied sich auf der Wegener-Expedition nicht wesentlich von den vorherigen Expeditionen. Es musste für die drei Stationen und die Schlittenreisen der Proviant berechnet werden. Kurt Wegener berührte das Problem der verschiedenen Vorlieben:

*„Wegen der außerordentlichen Unterschiede in den Gewohnheiten der deutschen Landesteile ist es sehr schwierig, eine deutsche Expedition in bezug auf die Lebensmittelversorgung zufriedenzustellen. Der Schleswig-Holsteiner verabscheut die Froschschenkel Süddeutschlands ebenso wie der Süddeutsche die gezuckerte und mit Rosinen gefüllte Blutwurst (Blutpudding) des Schleswig-Holsteiners. Zu dieser Schwierigkeit kam bei der Expedition noch die weitere, dass kein Koch da war, der aus den Lebensmitteln etwas zu machen gewusst hätte.“<sup>72</sup>*

Ein besonderes System stellte die Verpackung dar. Für Schlittenreisen wurden Kisten, die als S-Kisten bezeichnet wurden, für einen Mann für eineinhalb Monate gepackt. Im Winterhaus wurden größere Kisten bestückt, die mit W-Kisten in den verschiedenen Berichten der Teilnehmer bezeichnet wurden. Es durfte erst eine Kiste geöffnet werden, wenn die vorige verbraucht war, so wollte man verhindern, dass beliebte Speisen zuerst verbraucht wurden und die unbeliebten dann für den Rest der Expedition reichen mussten. Eine dänische Firma wurde mit der Verproviantierung der Expedition betraut, die zum Bedauern der Expedition, nicht sehr sorgfältig arbeitete. Das eingelötete Brot und der Pemmikan für Menschen und Hunde war in einem empfindlichen Ausmaß verschimmelt. Das brachte vor allem die Bewohner der Oststation in Schwierigkeiten.

Ein anderes Problem war die Versorgung der Grönländer, sie vertrugen den Pemmikan und die Erbswurst nicht besonders gut. Sie hätten gerne ihr getrocknetes Seehundfleisch mitgenommen, aber das konnte organisatorisch nicht bewerkstelligt werden. Das deutsche Büchsenfleisch, das extra für sie angefertigt wurde, mochten sie allerdings gerne, wie Kurt Wegener in seinem Bericht vermerkte. Während der Schlittenreisen konnte nicht immer gekocht werden, dafür waren Nusschokolade, Feigen und Speck vorgesehen, den vor allem die Grönländer besonders schätzten.

---

<sup>71</sup> Filchner gibt noch den Bedarf bei anderen Expeditionen an: Drygalski-Expedition: 4.013 kkal/Mann/Tag; Scott: 3.971 kkal/Mann/Tag; Sverdrup: 4.546 kkal/Mann/Tag, vgl. Filchner, Erdteil, 1927, S.17

<sup>72</sup> Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.20

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Alfred Wegener sah vor, dass die Transportpferde als Frischfleischreserve für den Winter in Scheideck zu verwenden seien, aber die Hunde fraßen den Großteil der geschlachteten Tiere auf und somit musste die Expedition mit einem geringeren Anteil als vorgesehen auskommen.

Die Versorgungslage in „Eismitte“ war ebenfalls nicht ausreichend. Durch den reduzierten Petroleumbedarf, stellte die Wasserbereitung und dadurch die Zubereitung des Essens für die drei Männer ein Problem dar. Es war dadurch sehr zeitaufwendig und auch, trotz einiger Verbesserungsversuche, wenig abwechslungsreich. Manchmal wurden die gefrorenen Früchte am Körper aufgetaut. Sorge beschrieb einige Male, dass er oft hungrig war. Georgi berichtete mehrmals, dass der Appetit nachließ je länger die Überwinterung dauerte. Loewe musste manchmal sogar gezwungen werden zu essen obwohl er in seinem Tagebuch erwähnte: *„Das Essen schmeckte mir immer gut [...]“*<sup>73</sup> Eine Proviantkiste hatte durchschnittlich 42 Portionen, was für die drei Männer zu wenig war. Georgi ging auf die Streckung des Proviant ein: *„Wir müssen ja den Proviant um ein Drittel strecken, und um den Magen durch einen vollen Litertopf zu betrügen, wird eine entsprechende Menge Firn zum Essen gegeben, sodaß der Becher ganz voll ist.“*<sup>74</sup> Einmal pro Woche gab es einen Apfel, weniger beliebt, jedoch notwendig für die Vitaminbedarfsdeckung, war der Lebertran den Georgi mitgenommen hatte.

### 5.5 Medizinische Versorgung und hygienische Standards

In diesem Kapitel wird die Teilung in die einzelnen Expeditionen wieder aufgenommen. Jede der Unternehmungen hatte mit unterschiedlichen Problemen (Skorbut, Tuberkulose, Syphilis, Beri-Beri, verschiedene Operationen und Amputationen) zu kämpfen auf die detaillierter eingegangen wird. Einige Schwierigkeiten waren dafür bei allen Expeditionen gleich, wie etwa Erfrierungen unterschiedlichen Grades, Seekrankheit, Kopfschmerzen, Erkältungen und diverse Verletzungen.

Anders als in der Kriegsmarine gab es im 19. Jahrhundert kaum Ärzte an Bord von Handelsschiffen.<sup>75</sup> Normalerweise war der Kapitän für die Behandlung verschiedener Erkrankungen und Unfälle zuständig. Er wurde auf der Navigationsschule auf diese Aufgabe vorbereitet und mit den häufigsten Erkrankungen und Unfällen und deren Behebung vertraut gemacht. Zusätzliche Hilfe konnte er aus Handbüchern wie etwa dem „Handbuch zum Gebrauch der Schiffsapotheke. Eine gemeinfassliche Heilkunde für Schiffsoffiziere“<sup>76</sup> beziehen. An Expeditionen, vor allem in Kolonialländer, nahmen jedoch Ärzte teil die gleichzeitig wissenschaftliche Aufgaben<sup>77</sup> übernahmen, so auch auf den Polarexpeditionen:

- Dr. Julius Kepes, Weyprecht-Expedition 1872-1874; biologische Sammlung

<sup>73</sup> Loewe TB 2, S.21 der Transkription. Loewe setzte sein Tagebuch am 4. Januar 1931 wieder fort, nachdem er am 27. Oktober 1930 seinen letzten Eintrag gemacht hatte.

<sup>74</sup> Georgi, Eis, 1938, S.149

<sup>75</sup> Der Ruf von Schiffsärzten war nicht immer gut. Arthus Breusing (1818-1892), Direktor der Bremer Navigationsschule, schrieb 1856 in seiner „Gemeinfaßlichen Heilkunde für Schiffsoffiziere“, dass Schiffsärzte nicht notwendig seien. In deutschen Ärzten, die auf niederländischen Schiffen Anstellung fanden, sah er bloß *„[...] leichtsinnige, junge Leute, den Ausschluß deutscher Universitäten.“* zit. nach: Feldkamp, Ursula; Ein deutscher Schiffsarzt in niederländischen Diensten. Die Seereise des Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel von Amsterdam nach Ostasien 1860-1862, In: DSA 24/2001, Bremerhaven 2001, S.395-414.

<sup>76</sup> Feldkamp, Kap Hoorn, 2003, S.47

<sup>77</sup> Die Aufgabe bestand meist darin, Tropenkrankheiten zu erforschen. Vor allem Schiffsärzte der kaiserlichen Marine wurden damit betraut. vgl.: Engfer, Antje K.U.; Die Ausbildung der Marinesanitätsoffiziersanwärter in den deutschen Marinen (1848-1945), Heidelberg 2004 (Dissertation)

## 5. Alltag im Expeditionsleben

- Dr. Hans Gazert, Drygalski-Expedition 1901-1903, meteorologische und biologische Arbeiten
- Dr. Ludwig Kohl (Schiffsarzt und Expeditionsarzt für die geplante Überwinterungsstation) und Dr. Wilhelm Goedel (Schiffsarzt), Filchner-Expedition 1911-1912; biologische und zoologische Arbeiten<sup>78</sup>
- an der Wegener-Expedition nahm kein Arzt teil

Der **Expeditionsarzt** Gazert vertrat die Meinung, dass jede Expedition einen Arzt mitnehmen sollte. Zwei Ärzte wären besser, wobei er auf die Situation auf der Filchner-Expedition hinwies sowie auf internationale Unternehmungen, die ihren Arzt durch verschiedene Umstände verloren. Gazert trat dafür ein, dass ein Expeditionsarzt auch andere wissenschaftliche Aufgaben ausführen sollte, wozu eine solide Allgemeinbildung unerlässlich sei. Manche wissenschaftlich-medizinischen Untersuchungen könnten überhaupt erst durch die Anwesenheit von zwei Expeditionsärzten durchgeführt werden (z.B.: Stoffwechseluntersuchungen). Außerdem wäre es von Vorteil, wenn in jeder Gruppe ein Mediziner anwesend sein könnte falls die Expedition sich teilt, wie etwa bei Schlittenreisen oder zusätzlichen Landstationen. Die Vorbildung des Expeditionsarztes sollte umfassend sein und sich nicht nur auf die chirurgischen Anforderungen beschränken. Neben der allgemein medizinischen Kenntnisse wäre es auch vorteilhaft, wenn der Mediziner psychiatrische Kenntnisse mitbringe. Gazert weist noch auf die besondere Stellung des Expeditionsarztes hin, da er, anders als ein Schiffsarzt der Marine, dem wissenschaftlichen Stab angehöre. Wenn die Expeditionsleitung und die nautische Leitung in zwei Händen liegt, kann es für den Arzt zu gewissen Spannungen kommen die Befehlskette betreffend. Außerdem muss der Mediziner meist mit Widerstand gegen seine hygienischen Anordnungen rechnen, da sie mit Mehrarbeit verbunden seien. Zur Ausrüstung des Arztes wies Gazert auf die Marinesanitätsordnung hin, die alle wesentlichen Punkte umfasse doch sollte sie nach Bedarf erweitert werden. Bezüglich der Medikamenten- und Verbandsmengen sei man immer auf Annahmen angewiesen, aber er empfahl bei Herzmedikamenten nicht zu sparsam zu sein, weil sie den Grossteil der Erkrankungen ausmachten. Bei flüssigen Arzneien, wie etwa Ampullen, sollte mit dem Gefrieren gerechnet werden und dementsprechend Vorsorge getroffen werden, indem man in Kochsalz gelöste Medikamente mitführt. Seine Darstellung ist diesbezüglich sehr ausführlich und zeugt davon, dass er seine Erfahrungen mit anderen Expeditionen eingehend verglich und bearbeitete.<sup>79</sup>

Eine Herausforderung, die in Gazerts Tagebüchern oftmals aufscheint, ist die Tatsache, dass die meisten Matrosen sehr skeptisch gegenüber einem Arztbesuch waren. Meist kamen sie wenn die Krankheit weit fortgeschritten war oder mussten gemahnt und teilweise sogar gezwungen werden sich untersuchen zu lassen. Björvik berichtete, dass er sich lieber vom Kapitän als vom Arzt behandeln ließ. Es gab auch Simulanten, die dann beim Doktor erschienen, wenn sie von Arbeiten befreit werden wollten. Gazert stellte fest, dass die Erkrankungen vermehrt in den Polarnächten und auf der Heimreise auftraten.

---

<sup>78</sup> In den verschiedenen Expeditionsberichten werden die zusätzlichen Arbeiten der Ärzte genannt, doch bei der Filchner-Expedition gibt es den einzigen Nachweis nur in einem Brief Filchners an Commander John King Davis (1884-1967), Kapitän der Australian-Antarctic-Expedition (1911-1913) unter Leitung von Douglas Mawson (1882-1958):

*"[...] Dr. Kohl, Arzt (also busy with biological and zoological work), Dr. von Goedel, Arzt (also busy with biological and zoological work) [...]"* Brief Filchner an Davis, 8. Juli 1911, SAM Mawson Collection 13AAE A-H (EF)

<sup>79</sup> vgl.: Gazert, Erfahrungen, 1927, S.307-309

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Medizinische Berichte sind nicht von allen Expeditionen erhalten. Am besten dokumentiert ist die **Drygalski-Expedition**. Gazert schrieb sehr ausführlich im offiziellen Expeditionswerk<sup>80</sup> über die Auswahlkriterien der Expeditionsteilnehmer in medizinischer Hinsicht, aber auch über die Erfahrungen während der Expedition und wie man bei künftigen Expeditionen darauf reagieren könnte. Seine ausführlichste Darstellung stammt aus dem Jahr 1927 und es flossen hier schon sehr stark die medizinischen Erkenntnisse der vergangenen Jahre seit der Expedition (1901-1903) ein. Er verschwieg die Geschlechtskrankheiten die er zu behandeln hatte in den offiziellen Berichten, in seinem Tagebuch allerdings beschrieb er die Behandlung der Patienten, gab aber nicht deren Namen preis. So sind die Patienten nur mit X und Y bezeichnet. Ein Gesundheitsbericht von der **Weyprecht -Expedition** existiert von Dr. Kepes. Dieser ist jedoch sehr knapp gehalten und bildet nur einen Überblick der bestehenden gesundheitlichen Situation zum Zeitpunkt als das Schiff aufgegeben wurde. In den verschiedenen Tagebüchern finden sich mehrere Berichte von Erkrankungen während der Expedition. Von der **Filchner-Expedition** konnte kein Gesundheitsbericht ausgeforscht werden. Hier werden die Beschreibungen aus den Tagebüchern und dem offiziellen Expeditionswerk<sup>81</sup> herangezogen. Da kein Arzt an der Expedition teilnahm, ist von der **Wegener-Expedition** ebenfalls kein Gesundheitsbericht vorhanden. Es wurde auf der Weststation auf die Hilfe des Arztes in Kamarujuk gehofft. Die Station „Eismitte“ und die Oststation hatten keine ärztliche Betreuung und deswegen mit erheblichen Problemen zu kämpfen, da es während der Überwinterung zu Unfällen und Erkrankungen kam. Nach einer Explosion auf der Oststation war Kopp für zwei Tage blind und nach einigen Tagen konnte er nur verschwommen sehen. Die Empfindungen unter solchen Umständen brachte Kopp auf den Punkt: *„Jetzt weiß man, was es bedeutet, keinen Arzt holen zu können und ganz auf sich selbst gestellt zu sein.“*<sup>82</sup> Es stand nicht einmal genügend medizinisches Material zur Verfügung um angemessen Hilfe leisten zu können, wie etwa in „Eismitte“, wo weder Schmerzmittel, noch Desinfektionsmittel oder genügend Verbandsmaterial vorhanden war. So mussten die Bandagen für Loewes Fuß immer wieder ausgewaschen werden. Zum Gesundheitszustand der Expeditionsteilnehmer werden ebenfalls die vorhandenen Tagebücher herangezogen.

Die Bearbeitung der Berichte und Tagebücher hinsichtlich der Krankheitsbilder birgt einige Gefahren. In der **Medizingeschichte** werden heute Methoden aus der Geschichtswissenschaft eingesetzt. Ein grundlegendes Prinzip ist die Anerkennung verschiedener, nebeneinander gleichberechtigt existierender Krankheitskonzepte. Damit werden die Denkweisen bezüglich der Krankheitsbilder der damaligen Epoche berücksichtigt. Retrospektive Diagnosen werden abgelehnt, daher ist es oft nicht einfach, die Gesundheitsberichte mit heutigen Krankheitsbildern zu vergleichen.<sup>83</sup> Gerade im 19. Jahrhundert machte der medizinische Fortschritt gewaltige Sprünge. Naturwissenschaftliche Methoden hielten Einzug in die Medizin, neue Disziplinen entwickelten sich und damit veränderten sich auch die Konzepte der Krankheitsbilder.

---

<sup>80</sup> ebd. S.297-352

<sup>81</sup> Filchner, Erdteil, 1922

<sup>82</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.281

<sup>83</sup> Der Hinweis zur Vorgehensweise zur Geschichte der Medizin stammt von Dr. Christoph Gradmann, Universität Heidelberg (Geschichte der Medizin).

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Hygiene und Medizin lassen sich kaum getrennt behandeln, da sie sich gegenseitig bedingen. Mediziner erkannten ab Mitte des 19. Jahrhunderts einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Hygiene und der Ausbreitung von Krankheiten. Daraus entwickelte sich die Forschungsdisziplin „Hygiene“. Zuvor herrschte die Meinung vor, dass Miasmen die Verursacher von Seuchen und diversen Krankheiten seien. Unter Miasmen verstand man damals üble Gerüche, die die Krankheitserreger transportieren. Heutige hygienische Standards wie tägliche Hygiene, sauberes Trinkwasser oder Desinfektion begannen sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Ansätzen herauszubilden. 1865 wurde ein Lehrstuhl für Hygiene an der Universität München eingerichtet der von Max Pettenkofer<sup>84</sup> (1818-1901) bekleidet wurde. Es war der erste Lehrstuhl dieser Art weltweit. Pettenkofer entdeckte einen Zusammenhang zwischen der Cholera und der Wasserversorgung und Wasserentsorgung und den Wohnverhältnissen, er erkannte aber noch nicht den Erreger dieser gefürchteten Seuche. Seine Beobachtungen führten 1874 zur umfassenden Sanierung der Kanalisation in München. In diesem Zusammenhang ist weiters Rudolf Virchow<sup>85</sup> (1821-1902) zu nennen. Er setzte sich für eine medizinische Grundversorgung der Bevölkerung ein wofür unter anderem kommunale Krankenhäuser eingerichtet wurden. Die Trichinenschau in den Schlachthöfen wurde durch ihn eingeführt. Der Bau der Kanalisation und der zentralen Trinkwasserversorgung Berlins ab 1870 nahm auf sein Betreiben hin seinen Anfang.

Anfangs waren die „neuen Ideen“ jedoch oft Anlass für Hohn und Spott. Irrationale Mythen über die Handlungsweise der Ärzte verhinderte die Akzeptanz von wichtigen Erkenntnissen. Ignaz Semmelweis<sup>86</sup> (1818-1865) war einer dieser missverstandenen Ärzte. Er erkannte 1846, dass die Ärzte und Medizinstudenten für die hohe Sterblichkeitsrate durch Kindbettfieber in der Geburtsklinik Wien-Döbling verantwortlich waren<sup>87</sup>. Semmelweis forderte vor allem die Handdesinfektion mit Chlorkalk. Seine Arbeit und seine Persönlichkeit wurden jedoch von den Gegnern hartnäckig missachtet und angegriffen.

Enge Wohnverhältnisse, unzureichende sanitäre Einrichtungen, verseuchtes Wasser und Mängel bei der Ernährung gehörten in den Städten und Dörfern des 19. Jahrhunderts zum Alltag. Diese Verhältnisse waren auch auf den Schiffen zu finden. Die hygienischen Bedingungen an Bord waren durch schlechte Luft im Schiffsraum, unzureichende, meist verdorbene Nahrungsmittel, brackiges Wasser, und ähnlichem gekennzeichnet. Die

---

<sup>84</sup> Max von Pettenkofer entwickelte die Wissenschaft der Hygiene und setzte sie als eigenständigen Bereich in der Medizin durch. Er beschäftigte sich auch mit Epidemiologie. Seine Untersuchungen zu Kleidung, Heizung, Kanalisation und Wasserversorgung sind von experimentellen Zügen gekennzeichnet, was sich in Ortsbesichtigungen, statistischen Erfassungen und Auswertung von Seuchengeschehen erkennen lässt. vgl. Schott, Heinz (Hrsg.), Meilensteine der Medizin, Dortmund 1996, S.333-339

<sup>85</sup> Rudolf Ludwig Karl Virchow war nicht nur Arzt sondern auch Politiker, daher konnten viele seiner Erkenntnisse praktisch umgesetzt werden.

<sup>86</sup> Ignaz Semmelweis war Arzt in Wien und Budapest. Er gilt bis heute als ein Wegbereiter der Desinfektion. 1861 veröffentlichte er seine Erkenntnisse unter dem Titel „Die Aetiologie, der Begriff und die Prophylaxis des Kindbettfiebers“.

<sup>87</sup> Es gab in Wien-Döbling eine Geburtsklinik mit zwei Abteilungen. In der Abteilung der Hebammenschülerinnen, gab es wesentlich weniger Todesfälle durch Kindbettfieber als in der Abteilung der Medizinstudenten. Die angehenden Ärzte seziierten in ihren Straßenanzügen Leichen und gingen danach zur Geburtshilfe. Die mit „Leichengift“ verseuchten Hände wurden oft nur, in meist schon mehrmals gebrauchten, Tüchern abgewischt. Semmelweis' Aufforderung, sich die Hände nach jeder Untersuchung zu reinigen, stieß auf harsche Kritik, da diese Prozedur, nach Meinung seiner Kollegen, zuviel Zeit in Anspruch nehmen würde. vgl. Schott, Meilensteine, 1996, S.637



## 5. Alltag im Expeditionsleben

folgenden Ausführungen sollen zeigen, dass gerade bei Polarexpeditionen auf den Schiffen, sofern es die Gegebenheiten zuließen, auf die Hygiene gegenüber herkömmlichen Standards, großer Wert gelegt wurde. Von Fall zu Fall waren die hygienischen Bedingungen jedoch sehr unterschiedlich. Ein einheitliches Bild lässt sich daher nicht erstellen. Die schlechtesten Hygienebedingungen hatte allerdings die Station „Eismitte“. Die Ursache lag darin, dass keine Kleidungsstücke zum Wechseln vorhanden und kaum Waschmöglichkeiten durch die Bedingungen in der Firnhöhle gegeben waren, wozu die Brennstoffknappheit um Wasser zu bereiten, hinzukam.

### 5.5.1 Weyprecht-Expedition

Was die Hygiene betraf so wurde auf dieser Expedition großer Wert auf Körperpflege und Reinheit an Bord gelegt. Im November 1872 wurde eine Schiffskabine als Badkabine eingerichtet.<sup>88</sup> Haller berichtete, dass er am 8. Dezember 1872 sein erstes Bad genommen hat. Auch Krisch berichtete am 13. November 1872 von der Errichtung des Badezimmers: *„[...] heute wurde begonnen zu Baden es ist dafür eine eigene Cabine Vorne mit einer Badewanne eingerichtet, so daß täglich einer baden kann; ich erzeuge für das Badezimmer eine Ofen aus Eisenblech, der später auch dafür dienen soll um die Wäsche zu trocknen [...]“*<sup>89</sup> Nach wochenlanger Fahrt über das Eis, erreichten sie am 18. August 1874 Land. Nach einem kargen Essen, bekamen alle einen Grog aus Spiritus, der sehr mundete, und: *„Hernach haben wir uns alle sauber gewaschen, was wir seit dem Verlassen des Schiffes nicht mehr tun konnten.“*<sup>90</sup>

Das Reinigen der Kleidung war ein wichtiger Bestandteil der Hygiene an Bord. Krisch, der Maschinist der Weyprecht-Expedition, beschrieb folgende Situation: *„[...] die Mannschaft wäscht ihre Wäsche die Wäsche vom Stab wird bei dem Feuer, welches im Rettungshaus brennt getrocknet ist jedoch durch den Rauch des Steinkohlenfeuers beinahe mehr schwarz als sie vor dem Waschen war; [...]“*<sup>91</sup>. Offensichtlich wurde zuerst die Wäsche des Stabes gewaschen und getrocknet und danach die der Mannschaft. Das Waschen der Kleidung war mit gewissen Schwierigkeiten verbunden, weil dazu das Eis oder der Schnee geschmolzen werden musste. Auf der ADMIRAL TEGETHOFF wurde auf die Sauberkeit der Kleidung großer Wert gelegt und konnte auch als Beschäftigungstherapie gesehen werden, weil ein Rhythmus dabei eingehalten wurde. Die Offiziere und Wissenschaftler ließen ihre Kleidung von den Mannschaften waschen und instand halten.

Die Kabinen und der Mannschaftsraum wurden regelmäßig gereinigt. Die Offiziere ließen diese Arbeit von den Matrosen vornehmen. Für Payers Kabine war allem Anschein nach Haller zuständig, denn er beschrieb öfter, dass er sie sauber machte.<sup>92</sup> Payer dürfte sich Haller als persönlichen Diener gehalten haben, denn er musste auch seine Strümpfe stopfen und seine Kleidung in Ordnung halten. Haller erfüllte wohl die Aufgaben eines „Pfeifendeckels“<sup>93</sup> wie es in der österreichischen Armee üblich war.

---

<sup>88</sup> vgl.: Krisch TB (1973), 13. November 1872

<sup>89</sup> Haller TB, 8. Dezember 1872

<sup>90</sup> Haller TB, 18. August 1874

<sup>91</sup> Krisch TB (1973), 13. November 1872

<sup>92</sup> Haller TB, 27. April. 1873

<sup>93</sup> In der österreichisch-ungarischen Monarchie wurde in der Umgangssprache ein Offiziersbursch „Pfeifendeckel“ genannt.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Es wurde versucht **Seife** herzustellen die vor allem zum Wäschewaschen gebraucht wurde. Krisch versuchte aus Bärenfett die Seife zu sieden. Dafür wurde sogar eine Eishütte errichtet:

*„[...] heute machte ich den Versuch aus Bärenfett, Seife zu sieden, um sie zum künftigen Wäsche waschen zu verwenden, da sich jedoch an Bord kein Stückchen Wäscheseife befindet, so wurde es zur großen Notwendigkeit, eine halbwegs brauchbare Seife zu sieden, zu dem Ende nahm ich mehrere technische Bücher zur Hand und las darin über Bereitung der Seif nach ich fand zwar das Verfahren beim Sieden, und die Bestandtheile der Seife ihrem Namen nach darin jedoch keine Mischungsverhältnisse, ich arbeitete daher aufs gerade Wohl und es gelang mir eine zimlich brauchbare Seife jedoch von dunkelbrauner Farbe zu erzeugen, welche auch durch das spätere aussalzen den ganzen Trangeruch verlor.“<sup>94</sup>*

Die Herstellung der Seife dauerte mehrere Stunden und mit dem Aussalzen mindestens zwei Tage. Beim Seifensieden werden pflanzliche oder tierische Fette mit Natron- oder Kalilauge, früher auch mit Pottasche oder Soda, gekocht. Der dabei entstehende Seifenkern, eine zähflüssige Emulsion, wird von der Unterlauge (enthält Glycerin, gelöstes Kochsalz und überschüssige Lauge) getrennt und mit Wasser und Lauge nochmals aufgeköcht um Verunreinigungen herauszulösen. Danach wird die erneute Aussalzung vorgenommen und damit ist der Entstehungsprozess der Kernseife abgeschlossen. Jeder an Bord bekam einen Teil der Seife. Vor allem zum Waschen der Wollwäsche eignete sie sich gut. In einem Hängekessel wurde Schnee geschmolzen und „immer zwei und zwei Mann sind mit ihrer Wäsche beschäftigt“<sup>95</sup> gewesen. Carlsen beschrieb allerdings in seinem Tagebuch, dass anfangs die Seife nicht wirklich gut war, da sie so klebrig war, dass sie sich nicht auswaschen ließ. Er berichtete auch davon, dass sie sich bei den ersten Versuchen kaum binden ließ.

Aber nicht nur die Wäsche wurde sauber gehalten. Weyprecht inspizierte regelmäßig die Mannschaftsräume. Die Räumlichkeiten wurden mehrmals mit Sodalauge ausgewaschen. Vor allem nach den Wintermonaten wurde damit der Ruß, der durch die Petroleumlampen entstand, entfernt. Auf der Fahrt ins Eis wurde bereits auf die Sauberkeit an Bord geachtet. Die Kleidung und die Betten wurden regelmäßig an Deck zum Durchlüften gebracht.

Ein anderes hygienisches Problem stellte Ungeziefer verschiedenster Art dar. So gab es an Bord eine Mäuseplage, wie in den Aufzeichnungen Hallers am 27. Dezember 1872 zu lesen ist: „[...] Den Klotz wollten in der Nacht die Mäuse ‚verziehen‘. Wir haben so viele Mäuse auf dem Schiff, daß sie uns das Gewand auf dem Leibe fressen.“<sup>96</sup> Es wurde jedoch nie von Ratten berichtet.

Der Gesundheitszustand an Bord war sehr wechselhaft. Während der Sommermonate war er besser, in den Wintermonaten jedoch kam es zu einigen ernsthaften Erkrankungen. Durch Skorbut und Tuberkulose verlor die Expedition am 16. März 1874 ihren Maschinisten, Otto Krisch.

---

<sup>94</sup> Krisch TB (1973), 2. April 1873

<sup>95</sup> ebd. 24. April 1873

<sup>96</sup> Haller TB, 27. Dezember 1872

## 5. Alltag im Expeditionsleben

**Tuberkulose** war im 19. Jahrhundert und Anfang des 20. Jahrhunderts sehr weit verbreitet. Es ist eine bakteriologische Infektionskrankheit und ist seit Mitte der 1980er Jahre in den westlichen Industrienationen wieder im Vormarsch.<sup>97</sup> Erst um 1820 erkannte man die Vielzahl der Symptome als einheitliche Krankheit. Johann Lukas Schönlein (1793-1864) nannte die Krankheit ab 1839 „Tuberkulose“. Die Krankheit galt wegen der großen Ansteckungsgefahr als besonders heimtückisch und betraf alle gesellschaftlichen Schichten. Beengte Wohnverhältnisse der Arbeiter, die schlechte, einseitige Ernährung sowie hygienische Missstände trugen zur starken Verbreitung der Krankheit bei. Einerseits wurde die Krankheit romantisiert, vor allem in der Kunst, auf der anderen Seite wurde sie die „Proletarierkrankheit“ genannt und damit negativ bewertet. In der nationalsozialistischen Zeit zählte sie sogar zu den „asozialen Krankheiten“.

Zwei Stufen charakterisieren den klinischen Verlauf der Tuberkulose: die primäre Phase tritt kurz nach der Infektion auf und zeigt grippeähnliche Symptome, die postprimäre Phase tritt nach unbestimmter Zeit wieder in Erscheinung und kann außer der Lunge auch noch andere Organe befallen. Die zweite Phase endet ohne entsprechende Behandlung tödlich. Die Übertragung geschieht normalerweise von Mensch zu Mensch aber bevor das Pasteurisierungsverfahren entdeckt wurde, konnte sie auch über die Milch von infizierten Kühen übertragen werden. Bei einem infizierten Menschen muss die Krankheit aber nicht zwangsläufig ausbrechen. Die körperliche Konstitution ist dabei maßgeblich, was auch den Umstand erklärt, dass es auf der ADMIRAL TEGETHOFF nicht zu mehreren Krankheitsfällen dieser Art gekommen ist. Gazert erwähnte in seinem Bericht ebenfalls den beengten Raum und dass es ein Wunder sei, dass sich nicht mehr Männer infizierten. Er wertet das sogar auf Weyprecht aus, dass er sich hier infiziert haben könnte. Was Gazert wohl nicht wusste, dass Weyprecht bereits erkrankt war, weswegen er nicht bei der Zweiten Deutschen Polarexpedition von Koldewey (1869-1870) teilnehmen konnte. Weyprecht starb 1881 an Tuberkulose.

Eine andere gefürchtete Krankheit war der **Skorbut**. Payer beschrieb die Tuberkulose Krischs, die er als bloßes Lungenleiden bezeichnete, und den Skorbut als eine gemeinsame Krankheit.

*„Mangel an Bewegung, jäher Temperaturwechsel, Gemüthsverstimmung, periodischer Abgang frischen Fleisches, Feuchtigkeit und Vereisung der Wohnräume waren die Ursachen des Scorbut, welcher im ersten Winter nur in dem überfüllten Mannschaftsraume auftrat. Beim Maschinisten Krisch begannen in jener Zeit die ersten Symptome des Lungenleidens, das er sich wahrscheinlich durch Verkühlung zugezogen hatte.“<sup>98</sup>*

Als Bekämpfung beziehungsweise Vorbeugung hatten sie Konservengemüse, Molterbeeren aus Norwegen, und Limonensaft an Bord. Payer sah auch im Wein ein Heilmittel gegen die gefürchtete Krankheit.

*„Auch der Wein ist bekanntlich ein wichtiges Präventiv, weshalb wir der Mannschaft während der letzten Winterwochen, trotz unseres geringen Vorrathes, zweimal wöchentlich wirklichen Wein, anstatt des künstlichen, verabreichten; doch waren wir*

---

<sup>97</sup> vgl. Condrau, Flurin; Lungenheilstätte und Patientenschicksal. Sozialgeschichte der Tuberkulose in Deutschland und England im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, Göttingen 2000, S.15

<sup>98</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.82

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*unvermögend, diese Gabe in mehr als zwei Flaschen für achtzehn Köpfe bestehen zu lassen.*<sup>99</sup>

Er erkannte aber den Zusammenhang zwischen den relativ geringen Skorbutfällen und des frischen Bärenfleisches als Präventivmittel. Doch auch frisches Gemüse wurde an Bord gezogen:

*„Mehr ein Zeichen unsers guten Willens, nichts zu seiner Bekämpfung zu unterlassen, als ein Gegenstand von Belang war es, daß wir die Zahl unserer anitscorbutischen Mittel durch eine Anpflanzung von Kresse und Kohl – Rettich gedieh nicht – in einem über dem Ofen hängenden Beet vermehrten.“*<sup>100</sup>

Mit einer völlig anderen Erkrankung hatte Dr. Kepes zu kämpfen. Am 14. März 1873 setzten bei ihm Magenkrämpfen ein. Sein Zustand wurde vor allem im Tagebuch Hallers beschrieben, der den Arzt täglich versorgte. *„14.3.1873: Der Herr Doktor ist krank und sehr schlecht und braucht immerwährend eine Wache. [...] 20.3.1873 Beim Doktor Wache gehalten. Er ist wieder ziemlich schlecht beisammen.“* Ab 30. März ging es Kepes soweit wieder besser, dass er an Deck spazieren gehen konnte. Er erkrankte abermals: *„2.10.1873: Ich habe beim Doktor Wache gehalten; er ist krank und braucht eine solche. [...]; 3.10.1873: [...] Er ist ganz bewußtlos geworden und macht ein furchtbares Geheul in der Koje“*<sup>101</sup>. Woran der Doktor litt, lässt sich nicht feststellen.

Nach der ersten Polarnacht sahen die Mitglieder allesamt sehr blass und angegriffen aus. Dagegen wurde eine Therapie entwickelt:

*„Ein Haus aus Eis ohne Dach wurde erbaut, seine südgekehrte Wand blieb offen; - hier pflegten Gesunde und Kranke an schönen windstillen Tagen aus dem dumpfen Schiffe herauszukriechen und Eidechsen gleich in den heißen Sonnenstrahlen vor Wonne anzuschwellen.“*<sup>102</sup>

Auf dem Rückzug war der allgemeine Gesundheitszustand den Umständen entsprechend gut. Einige Männer hatten allerdings mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen. Kepes hielt die Strapazen teilweise nicht aus und musste sich einige Male übergeben. Skarpa litt unter einer Blasenschwäche und hatte sich infolgedessen das Fleisch am Unterbauch wundgescheuert: *„Skarpa leidet stark an seiner incontinentia urinae, infolge derer ihm das ganze Mittelfleisch aufgeissen ist.“*<sup>103</sup> Payer litt einige Zeit an einem Hautausschlag. Es wurde vermutet, dass es höchst ansteckend sei und daher wurden seine Mitbewohner nachts aus dem Boot ausquartiert und mussten einen Platz bei den Kameraden finden. Welche Art von Hautirritation es gewesen sein könnte, ist nicht feststellbar, weil auch über die Symptome keine Angaben gemacht wurden. Weyprecht benutzte einmal die Beschreibung: *„Payer hat seinen herpes wieder bekommen; [...]“*<sup>104</sup>

---

<sup>99</sup> ebd. S.82

<sup>100</sup> ebd. S.83

<sup>101</sup> Haller TB, 14. März 1873 – 3. Oktober 1873 (Die Einträge sind in dieser Zeit in gewissen Abständen mehrmals mit gleichem Inhalt, was auf die Krankheit Kepes verweist.)

<sup>102</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.107

<sup>103</sup> Weyprecht TB, 2. Juni 1874

<sup>104</sup> ebd. 20. Juni 1874

### 5.5.2 Drygalski-Expedition

Gazert legte großen Wert auf **Hygiene**. An Bord hatten sich weder Mäuse noch Ratten befunden, doch gab es Kakerlaken, die sich in den kalten Regionen nur in der Küche befanden, in den warmen Zonen allerdings bis in die Kabinen vordrangen. Es wurde auch nicht über Läuse berichtet. Toiletten wurden, während das Schiff eingefroren war, am Eis errichtet, ansonst gab es Klosetts an Bord. Gazert sah sich jedoch in manchen Fällen vom Kapitän nicht ausreichend in seinen Bemühungen bezüglich Hygiene unterstützt. Ein Vorfall war dafür bezeichnend. Ein unerträglicher Gestank verbreitete sich in den Kabinen. Der Geruch konnte lokalisiert werden. Es waren Stockfische, die zur Hundefütterung verwendet wurden. Durch Stürme wurden die am Eis gelagerten Fische mit Schnee überdeckt und dadurch nach unten gedrückt bis das Seewasser sie fast erreichte. Danach wurden sie wieder ausgegraben und im Schiff gelagert, wo sie bei einer Temperatur von +2° C verfaulten. Zuerst wurden von den Offizieren und dem Kapitän verschiedene andere Quellen vermutet, wie etwa die eingesalzene Felle oder Kabinenteppiche. Erst nach Einschaltung Drygalskis veranlasste der Kapitän die Entfernung der Fische und die Durchlüftung des Kohlenraumes, wo die Fische gelagert waren. Gazert warf Kapitän Ruser vor, seiner Aufgabe nicht nachgekommen zu sein: *„Hier hat Kapitän die Eitelkeit einen bösen Streich gespielt. Wenn er etwas angeordnet hat, so macht er das nicht wieder rückgängig, auch wenn es sich nicht bewährt. [...] Die Schiffshygiene, das merke ich, ist ganz vom Willen des Kapitäns abhängig, aber wo Einsicht fehlt, kann nichts mehr helfen.“*<sup>105</sup> Gazert besprengte die Kohle zusätzlich noch oberflächlich mit Sublimat und Chlorzink um einer weiteren Gesundheitsschädigung vorzubeugen. Er kam zu dem Schluss: *„Mein Befund dort vorne hat meine Erwartungen bei weitem übertroffen und ich bedaure nicht schon in den Tagen, in denen ich den Geruch zuerst bemerkte, [...] energisch vorgegangen zu sein, [...]“*<sup>106</sup> Ein übler Geruch nach Schwefelwasserstoff verbreitete sich ebenfalls lange Zeit im Schiff. Die Bilge wurde täglich ausgepumpt aber der Geruch ließ sich, vor allem wenn es wärmer wurde, kaum ertragen. Auf der Heimreise veranlasste Gazert die Durchspülung der Bilge und damit war der Übelstand beseitigt.

Eine andere wichtige hygienische Maßnahme war die Reinigung der Kleidung. Im Tagebuch des Eislotsen Björvik sind die Hinweise auf die Routine beim Wäschewaschen enthalten: *„Ich habe heute frei, um Kleider zu waschen. Wir haben nun jeden Monat einen Tag frei um zu waschen.“*<sup>107</sup> Die Körperhygiene wurde jedoch manchmal nicht ernsthaft genug betrieben. Es sollte täglich die Reinigung von Händen und Gesicht erfolgen: *„zeitweise auch durch Waschung des ganzen Körpers. Allerdings muß ich gestehen, daß die körperliche Reinigung bei manchem zu wünschen übrig ließ.“*<sup>108</sup> Gazert bezweifelte in seinem Bericht, ob alle sich wuschen. Manchen Leuten soll man die Unsauberkeit angesehen haben. *„Bei der Mannschaft wurde in dieser Hinsicht keine Kontrolle ausgeübt, nur, wenn die Spuren zu deutlich wurden, ist wohl von den Offizieren oder bei den ärztlichen Untersuchungen eine Mahnung erfolgt.“*<sup>109</sup> Es gab einen Baderaum, der jedoch als Stauraum und im Bedarfsfall als Krankenisolierstation benutzt wurde. Durch die Einsparung von Kohle wurde kein Schnee für Bäder geschmolzen. In einem Bottich stehend wurde das Baden vorgenommen, was Gazert

---

<sup>105</sup> Gazert TB 4, 12. August 1902

<sup>106</sup> ebd.

<sup>107</sup> Björvik TB, 23. Juli 1902

<sup>108</sup> Gazert, Erfahrungen, 1927, S.310

<sup>109</sup> ebd. S.310

## 5. Alltag im Expeditionsleben

als ausreichend ansah. Ob eine regelmäßige Anwendung stattfand, wurde allerdings nicht kontrolliert. *„Ich halte die körperliche Reinlichkeit auf Polarreisen gewiß für etwas sehr wünschenswertes, doch messe ich ihr nach unserer Erfahrung nicht die Bedeutung bei wie andere.“*<sup>110</sup> Da an Bord die Temperatur gering gehalten wurde, schwitzen sie nicht so sehr und daher brauchte es auch nicht mehr Reinigung, so Gazert: *„Daher ist die Verunreinigung der bekleideten Körperoberfläche im Verhältnis zu der in unserem Klima gewohnten eine minimale gewesen.“*<sup>111</sup> In seinem Tagebuch schrieb er über die Häufigkeit von Furunkelbildung am Hals und im Schrittbereich. Dies kann auf die mangelnde Körperhygiene zurückgeführt werden.

Worauf Gazert großen Wert legte, war die **Mundpflege**, *„da sicherlich manche Verdauungsbeschwerden hierdurch beeinflusst werden.“*<sup>112</sup> Er veranlasste schon vor der Abreise, dass die Teilnehmer auf schadhafte Zähne hin untersucht wurden. So besorgte er einen Vorrat an Zahnbürsten und Zahnpasten und gab sie nach Bedarf aus. *„Nicht nur wissenschaftliche Mitglieder und Offiziere machten im Bedarfsfall von den Vorräten Gebrauch, auch unter der Mannschaft hatte ich dauernde Abnehmer und zwar, je länger die Expedition dauerte, desto mehr.“*<sup>113</sup>

Der **Gesundheitszustand** wurde durch regelmäßige Untersuchungen überprüft. Anfangs fanden sie alle zwei Wochen statt, nachdem der Zustand allgemein gut war, nur noch alle vier Wochen. Zur Untersuchung zählte das Wiegen, Inspektion des Zahnfleisches und der Haut. Am Zahnfleisch sollte wohl auf Skorbut geachtet werden und bei der Haut auf die Bildung von Ödemen. Puls und Herzschlag wurden regelmäßig kontrolliert. Der Wert des Wiegens sei nach Gazerts Meinung nur beschränkt wichtig. Ein hohes Körpergewicht lässt nicht unbedingt auf einen guten Gesundheitszustand schließen. *„Die Krankheiten, auf die es besonders ankommt, Skorbut und Beriberi, gehen, soweit auf Polarreisen beobachtet, in erster Linie mit Ödemen einher, so daß gerade eine Gewichtszunahme zu Bedenken Veranlassung geben kann.“*<sup>114</sup> Blutuntersuchungen nahm Gazert nur selten vor. Dabei überprüfte er meist den Hämoglobingehalt falls ein Teilnehmer besonders blass wirkte. Er diagnostizierte nur beim Steward eine Verringerung des Hämoglobingehaltes. Gazert regte aber in seinem Bericht an, dass *„es lohnte, solche Untersuchungen zu machen und neben dem Hämoglobingehalt und der Zahl der weißen und roten Blutkörperchen auch das Blutbild, d.h. die Formen der Blutkörperchen und die prozentische Zusammensetzung der Leukozyten, zu prüfen.“*<sup>115</sup> Er verwies darauf, dass dadurch schon frühzeitig Veränderungen erkannt werden können, auch wenn äußere Erscheinungen von Krankheiten noch nicht zu sehen wären. Gazert erwähnte in diesem Zusammenhang die interessanten Resultate der Blutkörperchenzählung, die auch von Goedel durchgeführt hatte.

Gazert gab mehrere **Gesundheitsberichte** heraus wobei jener von 1927 eine Art Zusammenfassung bildete. Bei der Auswahl der Expeditionsmitglieder in medizinischer Hinsicht ist er sehr kritisch gewesen. Für die Überprüfung der körperlichen Tauglichkeit zog er die Vorgaben der Marineordnung heran. Gazert betonte auch das Alter der Teilnehmer,

---

<sup>110</sup> ebd. S.310

<sup>111</sup> ebd. S.311

<sup>112</sup> ebd.

<sup>113</sup> ebd.

<sup>114</sup> ebd.

<sup>115</sup> ebd.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

wobei er die Altersgrenze nicht festlegte (Björvik war bei Antritt der Reise bereits 44 Jahre alt und 53 Jahre auf der Filchner-Expedition), jedoch für die unter Dreißigjährigen plädierte. Die Anamnese war ihm besonders wichtig:

*„Man denke namentlich an den Verdacht auf tuberkulöse Erkrankung oder Belastung des Bewerbers, ebenso an Geisteskrankheiten oder sonstige Anzeichen von Degeneration, wie Selbstmorde usw. in der Familie. [...] Namentlich richte man aber sein Augenmerk auf Lues und Gonorrhöe, sowie auf die Folgen früherer Unfälle, und lasse die Wahrheit und die Vollständigkeit des Mitgeteilten sich schriftlich von dem Bewerber bestätigen.“<sup>116</sup>*

Er rät zur genauesten Untersuchung des Herzens, der Lunge, ebenso von Mittelohrerkrankungen, Knochenkrankheiten, Zähne, Seeschärfe, Hernien (Leistenbrüche), Gelenke, Nervensysteme und Geschlechtskrankheiten. Auch sollte man überstandene und nicht operierte Blinddarmentzündungen beachten und kritisch damit umgehen. Ebenso plädierte er für eine eingehende Urinuntersuchung<sup>117</sup> und die Beachtung ihrer Ergebnisse. Gazert war nicht der untersuchende Arzt bei den Bewerbungen sondern Dr. Renvers. Dieser stellte bei der Urinprobe Vahsels<sup>118</sup> einen erhöhten Zuckergehalt fest. Aufgrund dieses Befundes hielt er den Bewerber als nicht geeignet an der Expedition teilzunehmen. Nach einer weiteren Probe wurde ein zweites Gutachten verfasst. Vahsel gab an, dass er ein unreines Gefäß benutzt und außerdem seit Tagen zuckerreiche Speisen genossen hätte. Aufgrund dieser abgegebenen Erklärung wurde Vahsel als tauglich befunden.<sup>119</sup>

Auf den Kerguelen starb der Wissenschaftler Josef Enzensperger an den Folgen von **Beri-Beri**. Das Wort stammt aus Java und bedeutet „Schafsgang“, es war die Bezeichnung für den typisch wackeligen Gang. Die Ursache für Beri-Beri wurde lange Zeit in einer ansteckenden Krankheit gesehen. Es ist jedoch ein Mangel an Thiamin (Vitamin B1). In Ländern mit extrem hohen (ungeschälten) Reiskonsum war diese Erkrankung sehr verbreitet, so auch auf asiatischen Schiffen.<sup>120</sup> Die Wissenschaftler auf den Kerguelen wurden auf einem Schiff mit asiatischer Besatzung auf die Insel gebracht, und daher wurde allgemein vermutet, dass sich die Mitglieder dabei infizierten.<sup>121</sup> Gazert forschte in dieser Richtung noch lange nach der Expedition und fand in Zusammenarbeit mit anderen Ärzten die wahre Ursache, die er in seinem Gesundheitsbericht (1927) veröffentlichte. Enzensperger verbrachte ein Jahr vor der Expedition auf der Zugspitze und ernährte sich fast ausschließlich von Dosennahrung, die damals noch nicht mit Vitaminen und Mineralien angereichert war. Jeder Mensch hat ein individuelles Vitamindepot und im Falle Enzenspergers war dieses aufgebraucht. Auch Werth war an Beri-Beri erkrankt. Die Symptome sind in Enzenspergers Tagebuch genau festgehalten, wie Gliederschmerzen, geschwollene Beine und aufgetriebener Bauch, starke Kopfschmerzen, erhöhter Puls und anhaltende Schlaflosigkeit. Durch die Erkrankungen und den Ernst der Lage betonte

---

<sup>116</sup> ebd. S.303

<sup>117</sup> Urinuntersuchungen wurden schon seit der Antike durchgeführt um Krankheiten festzustellen. An der Farbe, der Konsistenz und an sichtbaren Teilchen im Urin wurde mehr oder minder der Nachweis einer Krankheit geführt. In den 1840iger Jahren kam die mikroskopische Untersuchung zum Einsatz was das Schütteln und Schmecken des Urins ablöste.

<sup>118</sup> Dabei handelt es sich um Richard Vahsel, der auch Kapitän auf der Filchner-Expedition war. (vgl.: Kapitel 5.5.3)

<sup>119</sup> vgl.: Anhang, Dokument 8-1

<sup>120</sup> vgl.: Lüdecke, Universitas, 2001, S.17

<sup>121</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.574

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Enzensperger noch: „*Es ist ein recht bedenkliches Ding, daß wir keinen Arzt hier haben.*“<sup>122</sup> Es wird von einigen Seiten bezweifelt, dass es sich bei der Erkrankung um Beri-Beri handelte.<sup>123</sup> Durch die Erkrankungen, war beinahe das Arbeitsprogramm gefährdet, daher versuchte Enzensperger, trotz aller Beschwerden, seine Arbeiten zu erledigen.

Die Symptome von Beri-Beri gleichen denen von Skorbut, können aber auch einer Vergiftung durch Schimmelpilz ähnlich sein. Es wird zwischen einer „trockenen“ und „feuchten“ Form unterschieden, wobei die Erscheinungen sich überschneiden können: Apathie, Nervenlähmungen, so genannte Parästhesien (kribbeln) die vor allem in den Extremitäten auftreten, Zittern, erhöhte Reizbarkeit und Appetitmangel. Besonders bei der feuchten Form kommt es zusätzlich zu Störungen des Herz-Kreislaufsystems, was sich in einer Kardiomyopathie (Erkrankung des Herzmuskels) mit Herzvergrößerung und weiters zur Ausbildung von Ödemen und einer Laktatazidose zeigt. Nierenversagen und plötzlicher Herzstillstand führen dabei zum Tod.<sup>124</sup> Durch diese Symptombeschreibung stellte Gazert sogar die Behauptung auf, dass Vahsel an Beri-Beri gestorben<sup>125</sup> sei. Es kann die Möglichkeit bestehen, dass er auch an Beri-Beri litt, in Kapitel 5.5.3 werden die Umstände zu seinem Tod ausführlich dargelegt und untermauern damit andere Theorien.

In den Gesundheitsberichten sind auch alle Verletzungen, Operationen und Erkrankungen angegeben. Herzrhythmusstörungen kamen bei vielen Mitgliedern vor, das führte er aber auf die psychische Belastung zurück. Björvik war mehrmals wegen rheumatischer Erkrankungen in Behandlung. Eine große Operation wurde an Heinrich durchgeführt. Ein Tumor wurde ihm in der Gegend der Prostata entfernt. Die Operation verlief erfolgreich. Ansonst wurden Schnittwunden und Ähnliches behandelt, die aus Unfällen heraus resultierten. Schneeblindheit und Erfrierungen gab es meist auf den Schlittenfahrten. Erkältungen kamen kaum vor. Gazert führte das auf die Gewöhnung an die Kälte zurück, doch wie dieser Prozess stattfindet, konnte er nicht klären. Der allgemeine Gesundheitszustand war seiner Aussage nach, zufrieden stellend.

### 5.5.3 Filchner-Expedition

Über die hygienischen Bedingungen auf der Filchner-Expedition ist wenig bekannt. Es kann angenommen werden, dass gegenüber der Drygalski-Expedition keine maßgeblichen Veränderungen bestanden haben. Filchner berichtete:

*„In hygienischer Beziehung waren alle denkbaren Maßnahmen getroffen. Die bazillenreine Luft in der Antarktis und die Keimfreiheit des Trinkwassers schlossen zudem das Entstehen von Infektionskrankheiten aus. Nur einmal hatte ein Katarrh an Bord die Runde gemacht, als im bazillenreichen Europa gekaufte Leinwandballen aus dem Schiffsraum heraufgeholt wurden und dieser Stoff Verarbeitung fand. Für Waschgelegenheit war gut gesorgt. Im Winter empfahl es sich, wegen der Kälte vom Waschen Abstand zu nehmen und das Gesicht mit Fett oder Vaseline zu behandeln.“*<sup>126</sup>

---

<sup>122</sup> Enzensperger, Meteorologe, 1990, 10 August 1902

<sup>123</sup> vgl.: ebd. S.7

<sup>124</sup> Zu den Symptomen vgl.: Kiple, Kenneth, F.; The Cambridge World of Human Disease, Cambridge 1993, S.606-611 und zu den medizinischen Begriffen: Pschyrembel, Klinisches Wörterbuch, Berlin und New York 2007, 261. Auflage

<sup>125</sup> vgl.: Gazert, Erfahrungen, 1927, S.320

<sup>126</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.297



## 5. Alltag im Expeditionsleben

Während der Expedition verstarb Kapitän Vahsel an Syphilis. Seine Erkrankung brachte erhebliche Probleme im sozialen Gefüge der Expedition. Seine Anweisungen fielen oft widersprüchlich aus und waren immer wieder davon gekennzeichnet, dass er am schnellsten Wege zurück nach Süd-Georgien wollte.

**Syphilis** war im 19. Jahrhundert und noch bis 1940er Jahre eine verbreitete Krankheit.<sup>127</sup> Meist war die Krankheit mit „ausschweifendem sexuellen“ Lebenswandel gleichgesetzt und die Infizierten hatten erhebliche gesellschaftliche und ökonomische Probleme zu bewältigen. Krankenversicherungen stellten Zahlungen an die Betroffenen teilweise oder gänzlich ein.<sup>128</sup> In der hamburgischen Seemannsordnung von 1865 wurden Reeder von der Zahlung der Krankenfürsorge befreit und es erfolgte die vorzeitige Entlassung des Erkrankten.

In den Krankenhäusern wurden die Patienten sehr häufig wie Strafgefangene behandelt.<sup>129</sup> Die räumlichen Gegebenheiten waren meist unzureichend und die Verpflegung konnte gegenüber anderen Patienten schlechter ausfallen. Proteste von Seiten einiger Ärzte bezüglich der Behandlung in den Krankenhäusern, brachten langsam Verbesserungen. Durch die erniedrigende Behandlung in den Krankenhäusern und die gesellschaftliche Ächtung verschwiegen viele Erkrankte ihren Zustand. So darf es nicht verwundern, dass auch Kapitän Vahsel seine Krankheit geheim hielt, weil er doch mit dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst rechnen musste. Wahrscheinlich war er auch schon bei der Drygalski-Expedition infiziert gewesen. Bei der Voruntersuchung durch Dr. Renvers<sup>130</sup> kam es schon zu Unregelmäßigkeiten bei den Urinproben Vahsels. (vgl.: Kapitel 5.5.2)

Die Umstände zu seinem Tod sind kontroversiell und können mit den vorhandenen Materialien nur ansatzweise geklärt werden. Offiziell war von der Krankheit Vahsels nichts bekannt gemacht worden. Im Schiffstagebuch wurde als Todesursache Herzbeutelwassersucht eingetragen.<sup>131</sup> Filchner wurde von der wahren Ursache von Dr. von Goedel, unter dem Ehrenwort der Geheimhaltung darüber informiert, dass der Kapitän an „*einer bestimmten Krankheit litt*“<sup>132</sup> und Filchner zeigte sich verwundert darüber, dass eine derartige Heimlichkeit um diese Erkrankung gemacht wurde von Seiten des Arztes, denn Przybyllok hätte schon den Namen der Krankheit gewusst. In seinem Tagebuch schrieb Filchner dazu ausführlich:

*„Er (Anm.: von Goedel) fragte mich, ob ich wüßte, ob V(ahsel). durch Plehn<sup>133</sup> untersucht worden sei! Ich sagte, ich weiß es nicht, glaubte aber; er sagte, ja V. habe*

<sup>127</sup> vgl. Roßmüller, Ralf; Vorkommen, Therapie und Bekämpfung der Syphilis in der Zeit von 1870 bis 1914 unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebietes, Bochum, 2004 (Online-Ressource: deposit.D-NB.de)

<sup>128</sup> Das Gesetz von 1883 (Krankenversicherung der Arbeiter) beschließt im § 6 Abs. 3 „*Die Gemeinden sind bemächtigt zu beschließen, ... daß bei Krankheiten, welche die Beteiligten sich vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung bei Schlägereien oder Raufhändel, durch Trunkenheit oder geschlechtliche Ausschweifungen zugezogen haben, das Krankengeld gar nicht oder nur teilweise gewährt wird.*“ zit. nach: Roßmüller, Vorkommen, 2004, S.22f

<sup>129</sup> Ein Forderungskatalog in den 1890er Jahren bezüglich des Ausbaues der Gebäude der Charité sah folgende Punkte vor: Wegfall aller gefängnisartigen Einrichtungen, Maßregeln und Disziplinarstrafen und Schonung des Schamgefühls geschlechtskranker Patienten sowie die Absonderung der Zuhälter und Prostituierten, wenn sie polizeilich eingeliefert wurden, von den übrigen Patienten. (vgl.: ebd. S.27)

<sup>130</sup> Dr. Renvers führte die Eignungsuntersuchungen für die Drygalski-Expedition durch.

<sup>131</sup> Filchner, Feststellungen, S.47 Das Schiffsjournal existiert nicht mehr, daher kann an dieser Stelle nur der Beitrag Filchners herangezogen werden.

<sup>132</sup> ebd. S.47

<sup>133</sup> Plehn ist ein Arzt, der die Untersuchungen mit Dr. Kohl vornahm und der auch die Verproviantierung gemeinsam mit ihm organisierte.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*es ihm gesagt. v.G. sagte, er wolle mir mitteilen, daß V. die Lues gehabt habe u. 5 Schmierkuren durchgemacht habe und daß sein rascher Tod mit der Nierensache u. den Drüsen etc. (infolge der Syphilisgifte verwüstet) eng in Zusammenhang stünde u. dieser deshalb so rasch erfolgte. v.G(oedel). sagte mir, daß V. ihm diese Eröffnung der Sy(philis). bisher verschwiegen habe u. gestern ihm eingestanden hatte. V. hat deshalb auch in der Sache Sloss.(aczyk) die Sy. so verteidigt, u. gesagt, man hätte S. dennoch mitnehmen können!<sup>134</sup> Mich hat V. also angelogen, indem er behauptete, nie Sy. gehabt zu haben, weil er wußte, daß ich ihn dann nicht mitgenommen hätte! Jetzt wird mir auch manches klar, so sagte ich zu v.G., der mir eine Stelle aus seinem (Anm: Vahsel) Tagebuche von früher zeigte, die eine Äußerung V's enthielt, die lautete: homo syphiliticus est mendax<sup>135</sup>. Dies hat also V. von sich selbst behauptet!! v.G. sagte, daß ihm schon früher einiges aufgefallen sei an V. - v.G. sei sich jetzt vollkommen klar über V's Krankheitsbild.<sup>136</sup>*

Przybyllok erwähnte Filchner gegenüber, dass er selbst schon vor einiger Zeit erkannt habe, dass Vahsel an Syphilis leide, worauf Filchner folgenden Eintrag machte: „*Ich lehnte weiteres Gespräch ab, damit ich nicht in die Lage komme, mich äußern zu müssen.*“<sup>137</sup> Filchner selbst äußerte sich unmittelbar nach dem Tod Vahsels in seinem Tagebuch: „*V. lag in seinem Bett, etwas auf seine linke Seite gelegt und es sah aus, als ob er schlief.*“ In den „Feststellungen“ schrieb Filchner allerdings, dass er den Toten nicht „*zu Gesicht*“<sup>138</sup> bekam. Er wurde in einen Sack eingenäht und am Tag darauf in der Nähe des Schiffes versenkt. Filchner fragte nun, „*warum wurde der Tote nicht zur Schau gestellt?*“<sup>139</sup> In dieser Weise stimmte das aber nicht vollkommen, denn an andere Stelle vermerkte er wieder, dass er Vahsel sehr wohl angesehen habe, denn er wurde informiert: „*[...] dass V. durch die Matrosen fertig angezogen ist u. zu sehen sei! Ich ging mit Koenig in seine Kabine und sah mir den Toten an.*“<sup>140</sup> Filchner betonte in seinen „Feststellungen“, dass in nautischen Kreisen Hamburgs noch in den Fünfzigerjahren das Gerücht herumgegangen sei, dass Vahsel sich das Leben genommen hätte.<sup>141</sup> In Barkows Tagebuch steht nichts von einem Suizid. Er beschrieb lediglich, dass es dem Kapitän immer schlechter ging, sein Gesicht immer geschwollener wurde und er am Vortag nicht mehr essen konnte. Barkow hielt aber fest: „*Uns allen kam der Tod recht unerwartet, wenn wir auch alle wußten, daß er schwer krank war.*“<sup>142</sup> Die Beschreibung des geschwollene Gesichts, würde zur Beri-Beri-These Gazerts passen. (vgl.: 5.5.2)

In der Lebensbeschreibung Björviks ist folgende Begebenheit festgehalten:

*„[...] der Kapitän bat mich heute in seine Kammer zu kommen, als ich hineinkam, sagte er, ‚Paul ich bin sehr krank, aber das kümmert mich wenig, hier hast du eine Flasche Whisky, aber die kann hier in meiner Kammer stehen, und wenn du einen Schnaps haben willst, gehst du hierher und nimmst dir einen, gleichgültig ob ich hier bin oder nicht, die Kammer ist immer offen und hier siehst du wo sie steht [...] und dann habe ich hier ein Pfund, das ist alles was ich an Geld bei mir habe, das lege ich in diese*

<sup>134</sup> vgl.: Kapitel 3.3.5 zum Selbstmord Slossarczyks

<sup>135</sup> Der syphilitische Mann lügt.

<sup>136</sup> Filchner TB, 8. August 1912

<sup>137</sup> ebd.

<sup>138</sup> Filchner, Feststellungen, S.46

<sup>139</sup> ebd. S.46

<sup>140</sup> Filchner TB, 8. August 1912

<sup>141</sup> Filchner, Feststellungen, S.47

<sup>142</sup> Barkow TB, 8. August 1912

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Geldbörse und hier siehst du wo ich sie hinlege', er legte sie zwischen einige Bücher in eine Schublade im Schreibtisch, 'wenn sie irgendwann loskommen und zurückkommen, kannst du es nehmen, das musst du tun.'*<sup>143</sup> *Es hörte sich alles so nett an was er sagte, dass ich nichts sagen konnte.*<sup>144</sup>

Diese Passage kann zweierlei bedeuten:

- a) der Kapitän wusste von seinem baldigen Tod, weil seine Krankheit schon soweit fortgeschritten war oder
- b) er regelte noch seine Angelegenheiten und nahm sich dann das Leben.

Nach der Art, wie er mit Björvik redete, kann die Version, dass er sich das Leben nahm, zutreffen. Er könnte Tabletten eingenommen haben, denn es wurde kein einziges Mal in diesem Zusammenhang ein Schuss erwähnt oder von übermäßig viel Blut gesprochen, falls er sich die Pulsadern aufgeschnitten hätte. Dass der Arzt bei ihm war, könnte auch die Vermutung aufkommen lassen, dass er ihm Sterbehilfe leistete, aber dafür können keine Beweise erbracht werden.

Björvik erfuhr durch Filchners offizielle Bekanntmachung vom Tod Vahsels. Er berichtete, dass der Arzt, der erste Steuermann und der Stauer in der Kabine des Kapitäns waren, als er starb und drückte seine Verwunderung darüber aus, dass der Leiter (wie er Filchner stets in seinem Tagebuch nennt) nicht dort zu sehen war. Filchner stellte in seiner Grabrede Vahsel als einen pflichtbewussten, mutigen Mann dar, der bis zum Ende seinen Dienst versah. Nach Ansicht Björviks war aber das übrige Verhalten des Leiters unterkühlt und er bemerkte auch, dass sich einige Herren am Schiff nicht dem Anlass entsprechend verhielten, ging aber nicht näher darauf ein. Die wahre Todesursache, Suizid, Syphilis und/oder Beri-Beri wird ein ungelöstes Problem bleiben und weiterhin Anlass für Spekulationen geben.

Ein Schlag für die Expedition war auch das Ausscheiden Dr. Kohls durch eine Blinddarmentzündung zu Beginn der Expedition. Schon am 17. Oktober brach Kohl zusammen. Er sollte mit dem nächstbesten Dampfer nach Buenos Aires gebracht werden, doch dazu kam es nicht mehr. Die Entzündung war derart akut, dass sich Dr. Goedel zu einer sofortigen Operation entschied. Der Kapitän und Lorenzen assistierten. Es wurde daraufhin ein Wachdienst eingerichtet. Aber ansonst brachte die Operation nicht viel Aufsehen mit sich. Man feierte an Bord und war vergnügt. In Süd-Georgien sollte sich Kohl erholen. Nach Angaben Barkows ging es Kohl immer besser. Er machte dann auch noch eine Fahrt mit der UNDINE mit. Nach Angaben Filchners war er daraufhin so geschwächt, dass er auf Süd-Georgien zurückbleiben musste um später heimzukehren. Diese Vorgehensweise lässt aber darauf schließen, dass Kohl die Spannungen immer mehr spürte und dies zum Anlass nahm um aus der Expedition auszusteigen.

Der allgemeine Gesundheitszustand an Bord war gut, bis auf einige Verletzungen, die meist durch Stürze verursacht wurden. Filchner selbst stürzte einst von der Rahe und hatte einige gebrochene Rippen und Quetschungen. Eine Krankheit, die auch auf allen Schiffen vorkam war die Seekrankheit. Filchner litt derart darunter, dass es oft Anlass zum Spott dafür gab.

---

<sup>143</sup> Björvik erhielt die Börse von Lorenzen in Grytviken nachdem es sie von ihm erbeten hatte.

<sup>144</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.40

## 5. Alltag im Expeditionsleben

### 5.5.4 Wegener-Expedition

Der hygienische Standard auf der Wegener-Expedition war größtenteils miserabel. Auf allen drei Stationen waren die Läuse ein Thema. Für Loewe waren sie umso gefährlicher, da er offene Wunden von der Amputation hatte. In seinem Schlafsack tummelten sie sich besonders stark.

*„Loewe eröffnete uns, dass er Läuse hat, [...]. Schöne Bescherung, da er fast keine Wäsche mitgebracht hat und er seinen Schlafsack wegen der Kälte nicht verlassen darf! Georgi und ich haben noch keine, aber es wird nicht lange dauern! [...] So kommt eines zum andern. Wir leben hier genau, wie damals im Kriege, im Unterstand mit allem, was dazu gehört, und pflegen einen ‚Verwundeten.‘“<sup>145</sup>*

Der Schlafsack Loewes wurde ins Freie gelegt bis die Läuse erfroren, danach wurde er ausgebürstet. Sorge beschrieb den Vorgang:

*„Bei -50 bis -60 Grad erfroren alle Läuse augenblicklich, wurden dadurch sehr gut sichtbar und konnten herausgebürstet werden. Freilich blieben viele Eier zurück, die dann eine neue Generation lieferten. Auch dagegen fand Georgi ein Mittel: er bügelte die Eier mit dem heißen Skibügeleisen und sorgte so dafür, daß ihre Zahl immer klein blieb. Loewe nahm diese Läusequal mit Energie und Humor auf. Stundenlang war er mit einer Pinzette auf der Jagd und machte sich sozusagen ein Gesellschaftsspiel für sich allein daraus.“<sup>146</sup>*

In einer Nacht sammelte Loewe 370 Stück auf diese Weise. Sorge schrieb, dass die Zimmertemperatur zu niedrig für die Läuse war und sie daher nicht von Schlafsack zu Schlafsack krabbeln konnten. *„Man brauchte sie nur auf den Boden zu werfen; dann erfroren sie sehr schnell.“<sup>147</sup>* Auf den anderen Stationen wurde öfter erwähnt, dass die Tiere einzeln zerdrückt wurden, was meist eine Abendbeschäftigung war, wie Lissey beschrieb: *„Vorher legten wir allerdings noch, wie allabendlich, unsere Hemden auf den Tisch des Hauses und suchten beim trüben Scheine der einzigen vorhandenen Petroleumfunzel die Läuse ab. Ich fing sieben besonders fette Exemplare.“<sup>148</sup>*

Waschen stellte bei allen Expeditionen ein Problem dar. Das Wasser musste aus geschmolzenem Schnee gewonnen werden. Durch diese mühsame Prozedur wurde auf der Wegener-Expedition beim Wäschewaschen gespart. *„Einzelne Kameraden rühmten sich aber heute noch, einen ganzen Monat dasselbe Hemd angehabt zu haben.“<sup>149</sup>* In der Station „Eismitte“ hatten die Expeditionsteilnehmer während der gesamten Dauer der siebenmonatigen Überwinterung immer dieselbe Kleidung an ohne die Möglichkeit sie waschen zu können. Auch war die Körperhygiene schlecht, da es kaum Gelegenheit gab sich zu waschen. Sorge beschrieb ihren Zustand als *„dreckig und speckig.“<sup>150</sup>* Auf der Oststation wurde das Wasser knapp und daher das Reinigen erschwert: *„Dem Reinigungsbedürfnis können wir allerdings nicht allzusehr frönen. Die Wasserverhältnisse sind schlecht geworden. Nachdem das Meer zugefroren war, wurde das Flußwasser immer salziger und zuletzt unbrauchbar.“<sup>151</sup>* Es musste Schnee geschmolzen werden und mit den

---

<sup>145</sup> Sorge TB 2, 24. November 1930

<sup>146</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.179

<sup>147</sup> ebd. S.179

<sup>148</sup> ebd. S.147

<sup>149</sup> ebd. S.144

<sup>150</sup> ebd. S.179

<sup>151</sup> ebd. S.278

## 5. Alltag im Expeditionsleben

kleinen Öfen dauerte der Vorgang sehr lange. Kopp berichtete von Vollbädern, die sie vornahmen. Die Vorbereitungen dazu dauerten einen ganzen Tag. Trotz der schwierigen Prozedur wurde auf der Station darauf geachtet, dass *„alles vermieden wird, was nach Verschlamung aussieht; das hilft am besten über das Außergewöhnliche der Lage.“*<sup>152</sup> Wenn einer der drei Männer der Station bei seiner Aufgabe der Wasserzubereitung zu sparsam war, konnte es leicht zu einer „Palastrevolution“ kommen, wie Kopp dies beschrieb. Die Sparsamkeit zeigte sich dann: *„in zunehmender Zähigkeit des Spülwassers oder Konservenbüchsen mit gebrauchten Waschwasser [...], die zum Aufwärmen auf dem Ofen steht.“*<sup>153</sup> Allerdings konnte nicht verhindert werden, dass die Wäsche wochenlang am Leib getragen wurde und den Umständen entsprechend schmutzig war.

Die Expedition hatte mehrere gefährliche gesundheitliche Probleme zu bewältigen. Meist waren es Verletzungen. Auf der Oststation explodierte ein Ofen und verletzte Kopp (Stationsleiter) ernsthaft an den Augen. Ein anderes Expeditionsmitglied, Peters, kämpfte mit Herzbeschwerden und einer Blinddarmentzündung. In „Eismitte“ kam es zu mehreren Amputationen von Loewes erfrorenen Zehen. Georgi biss sich einen Zahn aus, worauf der Kiefer unter Eiter stand und mit primitivsten Mitteln operierte er sich den Rest des Zahnes selbst heraus. Dies geschah mit umfunktionierten Scheren und Zangen, denselben Instrumenten, mit denen der die Amputationen an Loewes Zehen vorgenommen hatte. Er musste dies allein tun denn zu diesem Zeitpunkt waren Sorge und Loewe schon aus „Eismitte“ abgereist. Das Fehlen eines Arztes und die mangelnde medizinische Ausstattung war auf den beiden Stationen ein ernstzunehmendes Problem.

### 5.6 Versorgung und Gegebenheiten auf Schlittenexpeditionen

Die Bedingungen auf Landexpeditionen waren meist härter als auf den Schiffen, da die Teilnehmer viel mehr den Wetterverhältnissen ausgesetzt waren. Das Schiff als solches bot noch einen gewissen Komfort und Schutz. Besonders die Mannschaft der ADMIRAL TEGETHOFF fühlte sich nach der Aufgabe des Schiffes in einer gewissen Art hilflos. Weyprecht musste die Mitglieder davon überzeugen, dass es gefährlich sei, auf dem Schiff zu bleiben weil sie nicht mehr genug Vorräte für eine weitere Überwinterung zur Verfügung hatten und weil es nur noch eine Frage der Zeit war bis es vom Eis zermalmt wurde. Solange es noch in Sicht war, fühlten sich die Mitglieder in Sicherheit, weil sie noch Lebensmittel und Werkzeuge herbeiholen konnten oder den Gedanken hegten, doch noch zurückkehren zu können.

Bei der Weyprecht-Expedition waren die Schlittenexpeditionen zur Landerkundung gedacht, der unvorhergesehene Rückzug mit den Schlitten wurde jedoch zur Überlebensfrage. Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Fahrten in Tabelle 5-1 bis Tabelle 5-4 aufgezählt.

**Tabelle 5-1 Schlittenreisen – Weyprecht-Expedition**

Weyprecht-Expedition	Anzahl der Tage
10.-15.März 1874	5
26.März–20.April 1874	25
26.April-3.Mai 1874	7
Rückzug: 20.Mai-24.August 1874	96

---

<sup>152</sup> ebd.

<sup>153</sup> ebd.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

**Tabelle 5-2 Schlittenreisen Drygalski-Expedition<sup>154</sup>**

Drygalski-Expedition	Anzahl der Tage
18.-26.März 1902	8
4.-16.April 1902	12
22.April-15.Mai 1902	23
16.September-14.Oktober 1902	28
26.Oktober-5.November 1902	10
18.-24.November 1902	6
1.-4.Dezember 1902	4
Dazwischen wurden Übungs- und Depotfahrten gemacht	

**Tabelle 5-3 Schlittenreisen Filchner-Expedition**

Filchner-Expedition	Anzahl der Tage
23.Juni-30.Juni 1912	7
Davor und danach wurden kleinere Fahrten unternommen, die sich allerdings nicht mehr vollständig rekonstruieren lassen, da die Unterlagen dazu nicht vorhanden sind.	

Anders war es auf der Wegener-Expedition. Sie war auf Schlittenreisen mit Hunden und Propellerschlitten ausgelegt. Es wurden viele kleine Fahrten unternommen, in der nachfolgenden

Tabelle 5-4 werden nur die großen Fahrten vor allem nach und von der Station „Eismitte“ angegeben. Eine exakte Rekonstruktion jeder gemachten Fahrt ist schwer möglich, da die Angaben in den Tagebüchern nicht immer übereinstimmen.

**Tabelle 5-4 Schlittenreisen Wegener-Expedition**

Wegener-Expedition	Anzahl der Tage
15.-30.Juli 1930 erste Fahrt nach „Eismitte“ mit Hundeschlitten	15
ab 1.August-7.August 1930 - Gruppe um Weiken am Rückweg nach Weststation;	7
6.-18.August 1930 zweite Fahrt nach „Eismitte“ mit Hundeschlitten	13
19. -25.August 1930 Loewe Rückweg nach Weststation	6
18.August-13.September 1930 dritte Fahrt nach „Eismitte“ mit Hundeschlitten	27
21.September-30.Oktober 1930 vierte Fahrt nach „Eismitte“ mit Hundeschlitten	40
1.November 1930 Abfahrt von Wegener aus „Eismitte“ *	eventuell 10 - 14
10.November-7.Dezember 1930 wartet ein Schlittentrupp auf Wegener, kehrt danach nach Weststation zurück – mit Hundeschlitten	27
Abfahrt Propellerschlitten von Weststation	
7.Mai 1931 Ankunft in „Eismitte“	
9.Mai-12.Mai 1931 - Rückfahrt nach Weststation mit Propellerschlitten	4
Sommerfahrten, mehrere Fahrten mit Propeller- und Hundeschlitten um seismische Messungen zu machen, Grab Wegeners gefunden	

\*Auf dieser Fahrt starb Wegener einige Tage danach an Herzversagen.

Auf der Drygalski- und Filchner-Expedition waren die Schlittenreisen zur Erforschung der Antarktis gedacht. Diese Fahrten dauerten vier bis 28 Tage. Es wurden auch mehrere Depotfahrten durchgeführt. Die deutschen Expeditionen waren nicht wie die englischen oder

<sup>154</sup> vgl.: Auflistung in: Lüdecke, Universitas, 2001, S.20

## 5. Alltag im Expeditionsleben

die norwegische Amundsen-Expedition (1911-1913)<sup>155</sup> auf die Eroberung des Südpols angelegt, daher waren sie nur für relativ kurze Zeiten geplant. Die Arbeit mit den Hunden war oft problematisch. Ponys, wie auf der Scott-Expedition (1911-1913) wurden auf den deutschen Expeditionen nie eingesetzt. Filchner führte zwar Ponys mit, aber sie waren nie zum Einsatz gekommen. Die Wegener-Expedition war auf die Durchführung mit Hundeschlitten ausgelegt und zusätzlich sollten noch die Motorschlitten gebraucht, beziehungsweise getestet werden. Die Pferde wurden nur für die Transportarbeiten auf die Weststation gebraucht.

Die Probleme einer Schlittenreise wurden in allen Expeditionsbeschreibungen ausführlich und annähernd gleichlautend dargestellt. Es wurde zwar auf die Berichte der vorangegangenen Expeditionen geachtet und versucht Verbesserungen vorzunehmen, doch die optimale Lösung der Schwierigkeiten wurde nicht erreicht.

### 5.6.1 Schlitten und Hunde

Payer beschrieb die Beschaffenheit der verwendeten Schlitten und lobte breite Kufen da sie bei schwerer Beladung leichter zu führen waren. Die großen Schlitten wurden nicht allein von Hunden sondern auch mit Menschenkraft gezogen:

*„Es ist nothwendig, daß Diejenigen vorangehen, welche an größere Schritte gewöhnt sind, und daß Die, welche minder emsig im Ziehen sind, die Mitte bilden, damit ihr Eifer beständig in Wahrnehmung trete; denn es ist ein Verbrechen, weniger zu ziehen, als man ißt. Niemand aber soll sich an dem Mitteltheil festhalten, weil dies die gesammte Kraftäußerung schwächt.“<sup>156</sup>*

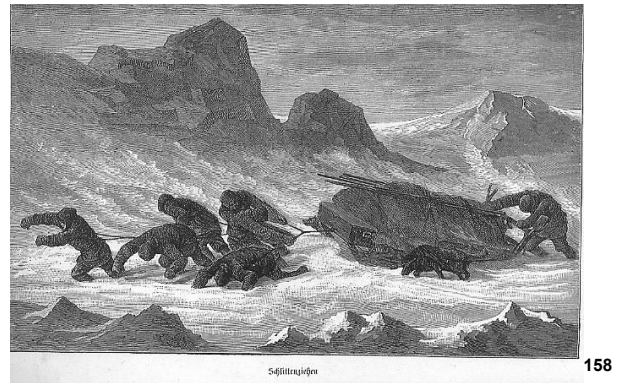
Die Arbeit war sehr schwer und Weyprecht erwähnte, dass Kepes den Anstrengungen anfangs nicht gewachsen war, da er sich vor Erschöpfung sogar übergeben musste. Da die Aufteilung der Mitglieder auf die Boote beziehungsweise auf die Schlitten beibehalten wurde, ließ Weyprecht jede Besatzung ihr eigenes Boot ziehen, damit sie lernen würden, voneinander unabhängig zu arbeiten. Die Abbildung 5-9 zeigt die ideale Darstellung einer Zugordnung von Mensch und Tier und Abbildung 5-10 zeigt die Anstrengungen während des Ziehens der Schlitten. Es wird in dieser Darstellung auch die Position der Hunde deutlich sichtbar.

---

<sup>155</sup> Es gab verschiedene Methoden zum Ziehen der Schlitten. Der Norweger Amundsen setzte seine Hunde ganz gezielt zum Ziehen der Lasten und als Fleischreserve ein, wie er es bei den Inuit gelernt hatte. Scott hingegen setzte auf die „heroische“ Methode dem Ziehen durch Menschenkraft, was ihm und seinen vier Begleitern letztendlich das Leben kostete. Solch eine Frage stellte sich bei den deutschen Expeditionen erst gar nicht, obwohl die Schlittenexpeditionen unterschiedlicher Natur waren.

<sup>156</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.218

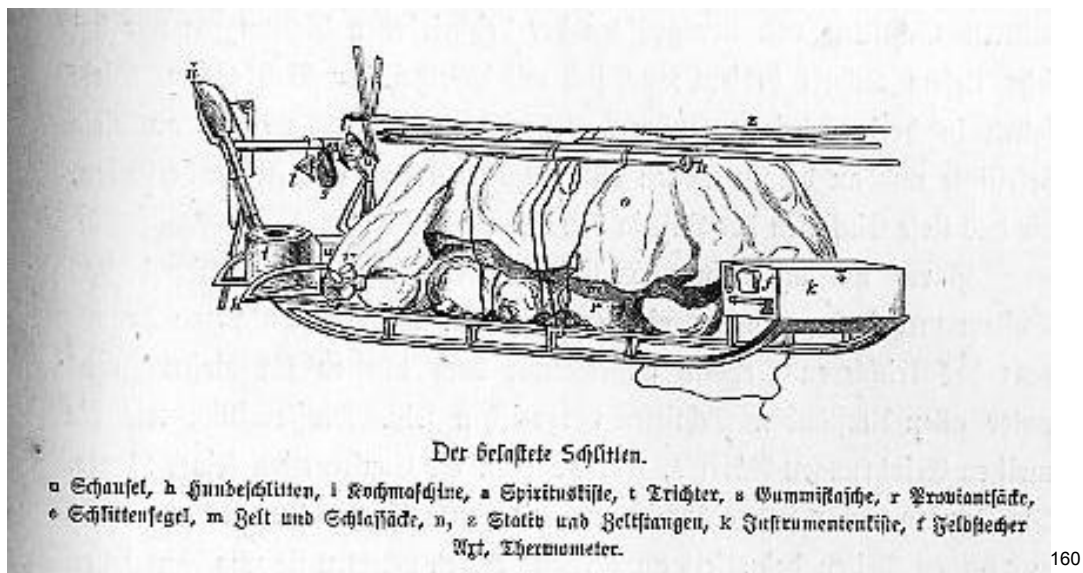
## 5. Alltag im Expeditionsleben



**Abbildung 5-9:** Zugordnung - Sieben Mann ziehen den Schlitten, zwei Hunde ziehen neben dem Schlitten und ein Hund geht neben einem Mann.

**Abbildung 5-10:** Ziehen der schweren Schlitten.

In der Abbildung 5-11 wird ein perfekt beladener Schlitten dargestellt. Das ist eine idealisierte Zeichnung. In den Schilderungen finden sich Kommentare, die zeigen wieweit die Darstellung von der Wirklichkeit entfernt war. Mehrmals wurde das gesamte Material neu gestaut wenn die Boote ins Wasser gelassen werden konnten oder wieder aufs Eis gezogen werden mussten: „[...] haben die Boote sechsmal in das Wasser gesetzt und sechsmal über das Eis gezogen und dabei bis 10 Uhr abends gearbeitet.“<sup>159</sup> Ein vereinheitlichtes System war daher notwendig um die Arbeiten schnell ausführen zu können. Die offenen Wasserstellen mussten genutzt werden um nicht noch mehr Zeit und Kraft durch das Ziehen zu verlieren.



**Abbildung 5-11:** Der idealgepackte Schlitten.

Auf der Drygalski-Expedition gab es manche Kritik an den Schlitten. Sie waren zu leicht gebaut. Die Kufen bestanden aus zweilagigem Holz, das durch eine Lage Neusilber getrennt

<sup>157</sup> ebd. S.218

<sup>158</sup> ebd. S.357

<sup>159</sup> Haller TB, 15. Juli 1874

<sup>160</sup> ebd. S.225



## 5. Alltag im Expeditionsleben

war. Die unterste Lage Holz war nur bei festem, glattem Schnee in der Gleitfähigkeit gut, bei rauer Unterlage allerdings wirkte sie wie eine Bremse. Nach dem Entfernen der Holzlage war die Silberauflage als Gleitsohle vorhanden. Die Nägel, die diese Auflage hielten, lösten sich jedoch leicht und sie blätterte ab. Somit wurde viel Zeit auf die Reparatur der Kufen verwendet was als erschwerend galt. Der Vorschlag Drygalskis war, Kufen aus Stahlblechplatten zu verwenden.<sup>161</sup> Gazert empfahl zusätzlich, nach Johannsens<sup>162</sup> Rezept, Teer und Tran auf die erwärmten Kufen zu geben was wie Schiwachs funktioniert.<sup>163</sup> Ein weiterer Kritikpunkt waren die Nägel am Schlitten, da sie viel zu leicht locker wurden und herausfielen.

Während der Filchner-Expedition wurden Nansenschlitten verwendet, die sich dadurch auszeichnen, dass sie mit Lederriemen zusammengebunden sind und damit bei Unebenheiten des Untergrundes anpassungsfähiger reagieren und daher nicht so leicht auseinander brechen. Außerdem sind sie leicht aber zugleich stabil um schwere Lasten zu ziehen, wobei das Gewicht des Proviantes, der wissenschaftlichen Ausrüstung und der Zelte oft ein Problem darstellte.

Die Expeditionsmitglieder waren anfangs meistens nicht vertraut mit der Führung von Schlitten. Die **Hunde** waren sehr wild und gefräßig. Die Expeditionsteilnehmer berichteten immer wieder, dass die Hunde ihr ledernes Geschirr auffraßen. Loewe stellte fest: „*Hunde rentieren sich gegenüber Menschen nur, wenn man ihre große Geschwindigkeit voll ausnutzt. Sonst fressen sie zuviel.*“<sup>164</sup> Die Schlitten fielen anfangs auch immer um, weil die Hunde zu schnell anrannten und dabei das Gleichgewicht nicht gehalten werden konnte. Auch liefen die Hunde über Spalten, fielen hinein und mussten danach umständlich geborgen werden. Es wurde auch von Rangstreitigkeiten berichtet, wodurch es zu Bissverletzungen und Todesfällen unter den Tieren kam. Loewe schrieb über seine Erfahrungen mit den Schlitten und Hunden. Er beklagte seine Ungeschicktheit darin im Vergleich zu der Gewandtheit der Grönländer: „*Ich blamiere mich dabei mehrfach bei Versuchen voranzufahren oder meine Hunde nach einem Halt in Gang zu bringen.*“<sup>165</sup> Er machte sich auch Gedanken über die Hunde und ihren Zustand nach anstrengenden Fahrten: „*[...] und der Zweifel taucht auf, ob man für seine egoistischen Zwecke, und seien es auch wissenschaftliche, Tiere so quälen soll. [...] Allerdings muß, wer ins Polargebiet gehen will, solche Fragen, wenn auch gegen sein sittliches Empfinden, von vornherein für die Praxis entschieden haben.*“<sup>166</sup> Die Wegener-Expedition verfügte durchschnittlich an die 145 Hunde wobei 110 Tiere davon gemietet waren. Nach den Fahrten waren die meisten Hunde in einem schlechten Zustand, so dass sie vorerst wieder aufgefüttert werden mussten. Die Grönländer, die an den Fahrten teilnahmen, hatten manchmal ihre eigenen Hunde im Einsatz. Tiere die nicht mehr Schritthalten konnten wurden meist erwürgt oder, wenn sie nicht allzusehr verletzt waren, auf den Schlitten mitgeführt. Das Verfüttern der toten Tier an die noch lebenden Hunde stieß bei den Grönländern allerdings auf Ablehnung. Ein

---

<sup>161</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.425

<sup>162</sup> Daniel Johannsen war Matrose und ein guter Jäger. Er wurde auch für wissenschaftliche Aufgaben herangezogen. Gazert war mit seiner Haltung gegenüber der Arbeit und den vorhandenen Ressourcen sehr zufrieden und erwähnte ihn mehrmals lobend in seinem Tagebuch.

<sup>163</sup> Gazert TB 5, 14. Oktober 1902

<sup>164</sup> Loewe TB 1, 16. August 1930

<sup>165</sup> ebd. 17. August 1930

<sup>166</sup> ebd. 7. August 1930

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Problem waren die Pfoten der Hunde. Sie waren meist aufgerissen, wenn der Schnee zu hart war. Oft wurden ihnen kleine Schuhe genäht um die Pfoten zu schützen.

### 5.6.2 Zelte und Boote als Unterkünfte

Unangenehm wurde der Aufenthalt im Zelt durch die Feuchtigkeit und Kälte. Durch die Körperwärme und die Atemluft bildet sich Kondenswasser das an der Innenwand gefriert. Sobald es zu tauen beginnt, tropft das Wasser auf die Bewohner herab, daran konnte bis heute nichts geändert werden. Wenn die Expeditionsteilnehmer wegen anhaltenden Sturmes oder Schneefegens in den Zelten ausharren mussten, kam zu diesem Missstand auch noch die Monotonie, weil man meist in den Schlafsäcken lag und nichts weiter tun konnte als lesen oder schreiben, was nach einiger Zeit aber auch erledigt war. Die Schilderungen zum Leben in Zelten gleichen einander in sämtlichen Berichten der Expeditionsteilnehmer. Es kam auf die Anzahl der Männer an, die ein Zelt teilen musste, ob es noch als bequem oder unzumutbar galt. Gazert beschrieb die Liegeordnung von sieben Männern in einem Zelt das die Ausmaße von 4 m Länge und 2 m Breite hatte. Der Vorteil dabei war, dass der Wärmeverlust durch das enge Aneinanderliegen nicht so groß war. Doch wenn darin gekocht werden musste, oder mehrere Tage ausgeharrt werden musste, war der Platz zu gering.

Nach Payers Beschreibung sollten Zelte einen Kautschukboden besitzen und im Übrigen aus Segeltuch oder Baumwolle sein. Sie sollten auch nicht zu groß sein. Gazert schilderte die mitgeführten Zelte von guter Beschaffenheit, wenn auch die graue Farbe wenig Licht durchließ. Dagegen wurden Fenster aus weißer Leinwand eingefügt. Als Zeltstangen wurden Bambusstöcke verwendet, die aber bei starken Stürmen leicht knickten. Daher empfahl er Schnüre zum Spannen der Zelte und als Unterstützung der Stangen.

Die mitgeführten Boote auf der Weyprecht-Expedition wurden während des Rückzugs auch als Unterkünfte genutzt. Weyprecht beschrieb in seinem Rückzugstagebuch die Umstände:

*„[...] mein Bett, ein Brett, dient als Buffet, Eßtisch, Schreibtisch und auf der einen Seite umgedreht als Tranchiertisch, wenn das Fleisch zum Bärenulasch hergerichtet wird. Als Amputier- und Verbandtisch für den Doktor, oder als Arbeitstisch für die verschiedenen improvisierten Werkstätten. Vorne im Buge liegen Kepes und Klotz, beide unbeweglich wie Felsen, hinter ihnen Latkovich und Orasch zwischen zwei Ruderbänken, über ihren Köpfen reichen die Beine der beiden ersteren über die Ruderbank hinaus. Lusina und Vetserina haben im Verhältnis zu den anderen einen Salon, sie nehmen den Platz von 2 Ruderbänken ein.“<sup>167</sup>*

Weyprecht hatte Probleme seine langen Beinen unterzubringen. Außerdem lag er so ungünstig, dass er entweder fror oder schwitzte: *„Bei kaltem Winde friere ich wie ein Schneider, bei greller Sonne und Windstille bin ich unter den Bleidächern.“<sup>168</sup>* Auch sonst war der Schlaf in dieser Unterkunft meist sehr unbefriedigend und wenig erholsam. Die Boote ließen sich teilweise gut ziehen. Besonders anstrengend war, dass sie mehrmals den gleichen Weg hin und zurückmachen mussten, um das gesamte benötigte Material mitnehmen zu können.

---

<sup>167</sup> Weyprecht TB, 2. Juni 1874

<sup>168</sup> ebd.

### 5.6.3 Schlafsack

Besonders wichtig war der Schlafsack auf den Schlittenreisen. Verschiedene Arten von Schlafsäcken wurden bei den verschiedenen Expeditionen ausprobiert und deren Vor- und Nachteile in den Reiseberichten kommentiert. So berichtete Payer: *„Die Reisegesellschaft verbringt die Nacht in einem gemeinschaftlichen Schlafsack, in welchem sich unter Umständen einzelne kleine Wollsäcke befinden.“*<sup>169</sup> Bei starker Kälte wurden Schlafsäcke aus Büffelfell verwendet. Payer hielt nichts von Schaffellen da sie schneller vereisen und schwerer sind als Büffelfelle. Der Schlafsack sollte stets nur im Zelt verwahrt sein, auch wenn er auf die Schlitten geladen wurde.

Drygalski beschrieb den komplizierten Gebrauch eines Schlafsackes. Er wurde während des Aufenthalts im Zelt als Sitzgelegenheit verwendet um sich warm zu halten. Doch das Schlafen im Schlafsack war eine Herausforderung, wie er berichtete:

*„Anfangs hatte ich mich gänzlich in den Schlafsack zurückgezogen wie eine Auster in ihre Schalen; als ich aber kurze Zeit danach über Atembeschwerden erwachte, merkte ich doch, dass ich etwas Luft haben musste und öffnete zu diesem Zweck einen kleinen Spalt, um dadurch atmen zu können. Ich möchte sagen, dass die Handhabung dieses Spaltes oder Luftloches zum Atmen die ganze Kunst des Schlafens in den Schlafsäcken bedingt.“*<sup>170</sup>

Er ging auch auf das Problem ein, welches durch den falschen Abstand zum Atemloch entstehen konnte. War der Schlafsack zu weit offen, dann wurde die Kälte in vollem Ausmaß spürbar, war man allerdings zu nahe am Atemloch, dann fror die Atemluft am Rand fest. Drygalskis Fazit war: *„Kurz es ist ein ewiges Versuchen und von uns allen bis zuletzt nicht ausgelernt worden.“*<sup>171</sup> Die Schlafsäcke bestanden aus chinesischem Wolfspelz. Sie waren leichter, weicher und verloren nicht so schnell die Haare wie dies bei den Renntierfellen der Fall war. Oben war eine Kapuze und *„[...] unten der Hauptraum für den Körper, und dazwischen an der Seite ein Schlitz, welcher vor dem oberen Ende etwa dort aufhört, wo die Nase liegen würde.“*<sup>172</sup> Der Einstieg in den Schlafsack erfolgte von oben. Der Schlitz war nicht verschließbar, was Drygalski jedoch als Verbesserungsvorschlag angab, da dadurch der Schlitz länger sein könnte um ein leichteres Einsteigen zu ermöglichen. Er schlug dafür Knöpfe vor.

Auf der Wegener-Expedition wurden Daunenschlafsäcke verwendet. Vor allem in der Station „Eismitte“ war er unentbehrlich. Bei den Arbeiten im Raum war er als Sitzgelegenheit vorteilhaft. Bei den Füßen wurde Karton eingelegt, damit die Kälte ein wenig abgehalten wurde. Loewe, der nach seiner Zehenamputation meist nur liegend in der Eishöhle verbringen konnte, war der Schlafsack die einzige Möglichkeit nicht zu erfrieren, da er direkt auf einer Eisbank lag. Ein Problem stellten allerdings die Läuse dar, die sich im Schlafsack vermehrten. Die Plage war für ihn deshalb doppelt gefährlich, da er die offenen Wunden hatte und es zu einer Infektion hätte kommen können, wenn die Läuse sich darin eingeknistet hätten.

---

<sup>169</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.220

<sup>170</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.297

<sup>171</sup> ebd.

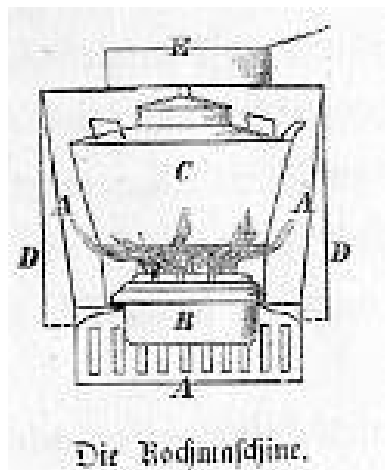
<sup>172</sup> ebd. S.428

## 5. Alltag im Expeditionsleben

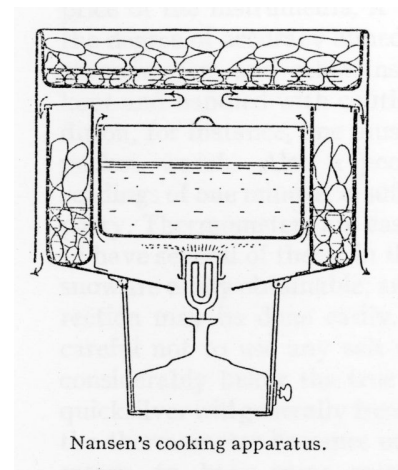
### 5.6.4 Kochgelegenheiten

Ein Augenmerk legte Payer auf die „Kochmaschine“ die Abbildung 5-12 zeigt.<sup>173</sup> Sie bestand aus einem Gehäuse mit einem Spiritusbehälter und einem inneren Kessel. Das Gehäuse war nach oben hin offen, wo ein Kochbehälter aufgesetzt werden konnte. Die Bleche des Mantels sollten nicht gelötet sein, da sonst Feuergefahr durch austretenden Spiritus bestand. Alkohol, hier war jedoch Spiritus gemeint, sei besonders gut geeignet fürs Kochen, aber auch Stearin und Tran, wobei die beiden letztgenannten wegen der starken Raumentwicklung nicht sehr beliebt waren. Er warnte aber vor Petroleum, da es zu gefährlich sei. Von Holz und Kohle als Brennmaterial auf Schlittenreisen riet er ab, da der Aufwand des Mitführens zu hoch sei.

Der Nansenkocher war auf den nachfolgenden Expeditionen gebräuchlich. Die Abbildung 5-13: **Nansenkocher** zeigt das Prinzip dieses Kochers: über einem Primuskocher wird ein Topf mit Kochgut aufgesetzt, darüber wird eine Konstruktion aus Aluminium gestülpt, die über Hohlräume für die Schneeschmelze verfügt. Die aufsteigende Hitze schmilzt den Schnee bevor die Luft entweichen kann (gekennzeichnet durch die Pfeile in Abbildung 5-13). Die Abbildung 5-14 veranschaulicht die Größe des Geräts.



**Abbildung 5-12:** Kochmaschine - A: Innere Gehäuse, B: Spiritusbüchse mit dem Füllraum und sieben in Blechrollen eingesetzten Dochte, C: mit einem Deckel geschlossener Kochkessel, D: äußere Mantel, E: schneegefüllte Kochtopf (Kasserolle)<sup>174</sup>



**Abbildung 5-13:** Nansenkocher<sup>175</sup>

<sup>173</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.219

<sup>174</sup> vgl.: Payer, Nordpol, 1876, S.219

<sup>175</sup> Brouwer, H.A.; Practical Hints to scientific Travellers, Delft, 1925, S.33

## 5. Alltag im Expeditionsleben

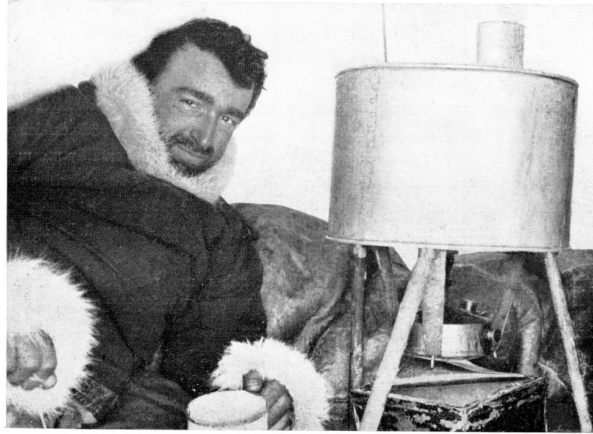


Abb. 117. Dr. König mit Nansenkocher.

**Abbildung 5-14:** König in seinem Iglu mit einem Nansenkocher<sup>176</sup>.

Drygalski erwähnte die Probleme, die beim Nansenkocher<sup>177</sup> auftreten konnten. Die Öffnungen, wo das Brennmaterial austrat, waren oft verstopft und mussten mit Putznadeln gereinigt werden. Auch versagten manchmal die Dichtungen. Betrieben wurden die Kocher mit Naphta. Die Drygalski-Expedition hatte auf Schlittenreisen einen eigenen Koch der die Speisen zubereitete. Gazert war mit ihm jedoch nicht zufrieden, da er im Umgang mit den Rationen und vor allem mit Brennmaterial sehr großzügig hantierte. *„Schwarz hat seinen Kochgelüsten freien Lauf gelassen, wenn er nur sparsamer mit Brennmaterial wäre!“*<sup>178</sup>

Auf der Wegener-Expedition wurden nur Primuskocher verwendet. Es kann angenommen werden, dass dies aus Platzgründen geschah, da die Aluminiumgehäuse der Nansenkocher recht groß waren und die Fahrten meist als Materialfahrten durchgeführt wurden.

### 5.6.5 Verpflegung auf Schlittenexpeditionen

Nach Payers Beschreibung sollte der Proviant gegenüber der Verpflegung am Schiff, um *„ein halbes Pfund per tag vermehrt werden.“*<sup>179</sup> Wobei er jedoch darauf hinwies dass die gleiche Menge für einen Hund mitgeführt werden musste. Er empfahl den Proviant für eine Woche in Säcken abzupacken. Der Proviant bestand aus: *“[...] boiled beef, Hartbrod, Fleischextrakt, Chocolate, Grütze, Erbswurst<sup>180</sup>, Zucker, Reis, condensirter Milch und Kaffee.“*<sup>181</sup> Der Pemmikan war zwar als Nahrung wichtig, aber durch seine Beschaffenheit förderte es stark den Durst, ebenso Erbswurst, geräuchertes Fleisch und Hülsenfrüchte. Die Jagd sei auf Schlittenreisen unbedingt angeraten, da das frische Fleisch die meisten Vorteile biete. Bei der Beschreibung des mitgeführten Proviants war Payer aber nicht immer ehrlich, da er trotz seiner Behauptung, dass Teigwaren nicht so geeignete seien für eine Schlittenreise, welche

<sup>176</sup> Filchner, Erdteil, 1922, S.331

<sup>177</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.425

<sup>178</sup> Gazert TB 5, 28. September 1902

<sup>179</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.222

<sup>180</sup> Erbswurst ist ein industriell hergestelltes, nahrhaftes und billiges Instantgericht, das seit 1867 erzeugt wird. Die Instantwurst bestand aus Erbsenmehl, Rinderfett, Speck, Salz, Zwiebel und verschiedenen Gewürzen. Heute sind noch Geschmacksverstärker, Aromen und Hefeextrakt beigemischt. Mit der Zugabe von Wasser wird daraus eine sämige Suppe hergestellt. Im Deutsch-Französischen Krieg wurde sie als Notration an die Soldaten ausgegeben. Ab 1889 produzierte die Firma Knorr die Erbswurst. Auf allen Expeditionen wurde dieses Nahrungsmittel mitgeführt.

<sup>181</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.223

## 5. Alltag im Expeditionsleben

mitführte. „Es hat sich herausgestellt, daß Payer schon seit 3 Tagen Makkaroni etc., lauter Luxusartikel, nachschleppt. Ich akzeptiere davon nichts als ein Fäßchen Spiritus.“<sup>182</sup>

Payer war davon überzeugt, dass eine „tägliche kleine Portion Rum [...] für eine längere Schlittenreise, besonders bei sehr tiefer Temperatur, fast unerlässlich [...]“<sup>183</sup> ist. Die Annahme, dass Alkohol für tiefe Temperaturen gut sei zum Aufwärmen, ist falsch. Im Gegenteil, Alkohol ist gefährlich, denn er erweitert die Blutgefäße und dadurch gelangt mehr Blut in Bereiche der Hautoberfläche. So gibt der Körper schneller Wärme ab und frieren ist die Folge.<sup>184</sup>

Über den Proviant auf Schlittenreisen<sup>185</sup> verfasste Gazert einen genauen Bericht. Er befasste sich dabei eingehend mit der Literatur verschiedener Expeditionen und verglich dabei den Kilokalorienverbrauch, die Lebensmittelmengen und die Proviantarten sowie deren Nährwert. In der Tabelle 5-5 werden nur die Scott- und die Drygalski-Expedition einander gegenüber gestellt.

**Tabelle 5-5:** Nährwerttabelle<sup>186</sup>

<b>Expedition</b>	<b>Eiweiß</b>	<b>Fett</b>	<b>Kohlehydrate</b>	<b>Summe der Kilokalorien</b>
Scott	243 g	125 g	442 g	3971
Drygalski	198 g	189 g	352 g	4013

Gazert vermerkte, dass der geringe Fett und Eiweißverbrauch gegenüber einem hohen Kohlehydratverbrauch auf der Scott-Expedition auffallend sei. Es ist aber notwendig, genug von den beiden ersten Nahrungsmitteln zu sich zu nehmen, um die schwere Arbeit gesundheitlich besser zu bestehen auch wenn die Verdauung dieser Stoffe mehr Energie benötigt. Gazert führte auch noch den errechneten Bedarf eines Arbeiters in der Heimat an, der bei mittlerer Arbeit 3054 Kilokalorien benötigt und diese 118 g Eiweiß, 56 g Fett und 500 g Kohlehydrate beinhalten sollte. Fett sei besonders auf Schlittenfahrten notwendig (1 g Fett hat den Brennwert von 2,3 g Eiweiß oder Kohlehydrate) und verleiht auch in der Kälte ein besseres Sättigungsgefühl. Sehr deutlich zeigte sich das auf der Weyprecht-Expedition, dass der Seehundspeck auf dem Rückmarsch sehr beliebt war, weil er besser sättigte als die mitgeführten Lebensmittel.

Grundsätzlich war die Beschaffenheit des Schlittenproviantes nicht anders als die des Schiffsproviantes. Die Verpackung sollte jedoch, der leichteren Verstauung auf dem Schlitten wegen, in viereckige Dosen erfolgen. Einige Male wurde der gefrorene Inhalt wegen der Gewichtsreduktion aus der Verpackung genommen und in Säcke umgepackt. Brot eignete sich nicht sehr gut um in Säcken transportiert zu werden, da es bröselig wurde. Manche Dosen wurden jedoch mitgeführt, da sie als Reparaturmaterial für die Schlitten verwendet werden konnten. Das Öffnen der gefrorenen Dosen geschah mit einem Meißel, entlang der

<sup>182</sup> Weyprecht TB, 28. Mai 1874

<sup>183</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.224

<sup>184</sup> vgl.: [www.medizinfo.de/hautundhaar/sonne/erfreuerungen.htm](http://www.medizinfo.de/hautundhaar/sonne/erfreuerungen.htm) (zuletzt gesehen: 3. Februar 2008) Vor allem sollte bei Erfrierungen kein Alkohol verabreicht werden.

<sup>185</sup> Gazert, Proviant, 1927, S.46-58

<sup>186</sup> ebd. S.56

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Naht und dadurch erhielt man einen flachen Metallstreifen, der wieder gut verwertbar war. Aus den Milchkannen, die in ihrer zylindrischen Form erhalten blieben, wurde sogar einmal ein Ofenrohr für einen Tranofen hergestellt. Flüssige Nahrungsmittel wie Marmelade, Gelee oder kondensierte Milch sind nach Gazert in Tuben sehr empfehlenswert.

Die Berechnung des mitgeführten Proviantes konnte auf mehrere Arten erfolgen. Eine Variante war, die Portionen in Tagesrationen zu berechnen und abzupacken, das schon am Schiff erfolgen musste. Das Problem dabei war, dass nicht immer Ruhe- und Arbeitstage genau bestimmt werden können (z. B.: Festsitzen im Zelt). *„So haftet der Verpackung in Tagesportionen von vornherein ein Schema an, in das der Körper sich doch nicht ganz zwingen lässt und das den Mangel dieser Verpackung bildet.“*<sup>187</sup> Auf den Schlittenreisen der Drygalski-Expedition wurde keine Waage mitgeführt um die Mengen zu bestimmen, sondern es wurde das Gewicht nach den bekannten Mengen der Dosen als Grundlage genommen und damit Reis, Zucker und Kakao ausgewogen. Die Dosierung bei Schokolade, Suppentafeln oder Dörrgemüse wurde durch die vorgegebene Verpackung bestimmt. Eine mehrmalige Kontrolle der verbrauchten Lebensmittel erfolgte durch gelegentliche Proviantaufnahme und gestattete so einen Überblick der verbrauchten Mengen. Auf diese Art wurde sichergestellt, wie weit das Vorhandene reichen konnte.<sup>188</sup>

Der Proviant auf der Wegener-Expedition war in Kisten abgepackt, die je nach Verwendung dementsprechend gekennzeichnet waren. W stand für Winterhauskisten und S für Schlittenreisen. In den S-Kisten war Nahrung für einen Mann für eineinhalb Monate verpackt. Die dänische Firma, die die Kisten lieferte, arbeitete nicht besonders sorgfältig, da durch schlechte Verlötlung der Blechdosen einige Lebensmittel verdorben waren. Es bildete sich Schimmel in den Brot- und Pemmikandosen wodurch die Rationen ungenießbar wurden.<sup>189</sup> Die Grönländer vertrugen Pemmikan nicht sehr gut. Sie vertrugen aber das mitgeführte Büchsenfleisch. Während der Fahrten, wenn nicht gekocht werden konnte, wurde Nusschokolade, Feigen und Speck gegessen.

### 5.6.6 Kleidung auf Schlittenexpeditionen

Bei der Kleidung sollte vor allem auf Wolle und leichte Pelze geachtet werden. Die Wollkleidung sollte als Unterkleidung dienen und am Körper anliegen und die Überkleidung sollte lose sein. Das Gesicht sollte mit einem Schal geschützt werden, denn alle anderen Masken würden sofort vereisen. Payer betonte aber, dass die Kleidung nicht generell geregelt werden könne, da es dabei auf die Empfindlichkeit jedes einzelnen ankomme, wie viel und was er anziehe. Die Kleidung aus Vogelbälger zog er den Pelzen vor, da sie im Winter wie im Sommer sowie bei der Fahrt als auch bei der Rast bequem seien. Renttierfelle würden die Haare bei zu großer Beanspruchung rasch verlieren und daher nicht strapazfähig genug seien. Die Teilnehmer der Expedition hatten auch Überkleidung aus Segeltuch ausprobiert, waren aber von den angeblichen Vorteilen nicht überzeugt. Die Fußbekleidung sollte aus Segeltuchstiefel, mit Flanell gefüttert und mit breiten Filzsohlen versehen sein. *„Es ist nicht rätlich, diese Sohle durch ein Geflecht aus Tauern zu verstärken, weil der Stiefel dadurch die erste Bedingung verliert, gegen die Gefahr des Erfrierens zu schützen: die vollkommene Biegsamkeit. Aus demselben Grunde ist auch deren Einfassung*

---

<sup>187</sup> ebd. S.50

<sup>188</sup> ebd.

<sup>189</sup> vgl.: Wegener, K., Ergebnisse, 1933, S.20

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*durch Kautschuküberzüge verwerflich.*<sup>190</sup> Von Lederstiefel riet er ab, da sie bei tiefen Temperaturen und Feuchtigkeit zu steif werden. Die Schäfte der Segeltuchstiefel sollten so weit sein, dass auch die Hosen hineingestopft werden können, weil sie durch die Nässe stark schrumpfen. Es sollte auf keinen Fall Kautschukkleidung getragen werden, da man darin zuviel schwitzt und dabei Erfrierungen davonträgt.

Ein Problem waren die nassen Kleider. Weyprecht beschrieb in seinem Rückzugstagebuch wie die nassen Socken auf der Brust während des Marsches getrocknet und bei der Rast gewechselt wurden. Die Lederstiefel waren ungünstig da sie bei nassem Schnee sofort mit Wasser durchdrungen waren und danach gefroren. Der Schnee fiel auch am Rand der Stiefelschäfte hinein, weil sie zu kurz waren.

Drygalski beschrieb<sup>191</sup> die Windjacken, die er manchmal als Timiak bezeichnete, damit aber den Anorak meinte. Sie wurden aus leichter aber dichter Baumwolle gefertigt und wurden über wollener Unterwäsche getragen. Für die Schlittenreisen selbst befand er die Pelzkleidung als zu schwer. Außerdem schwitzte man zu schnell darin und fror danach im Zelt, daher wurde diese Kleidung erst bei der Rast angezogen. Auch bei den Arbeiten mit den Instrumenten waren die Pelze unentbehrlich. Die Pelze waren aus Wolfsfellen und Renttierfellen gefertigt. Die Wolfspelze waren zu kurz und daher konnte der Wind zu leicht von unten hineinblasen. Das Renttierfell war länger und dadurch windsicherer aber dafür auch schwerer. Drygalski riet zur zweiten Variante. Er war auch der Meinung, dass in polaren Gebieten, diese Art der Kleidung leicht selbst hergestellt werden könne und die teuren Einkäufe vor der Expedition überflüssig mache. Die Hosen waren aus grönländischem Seehundfell und wurden mit der Fellseite nach außen getragen. Sie wurden nach dem Muster der Grönländer hergestellt. Meist waren sie jedoch bei längeren Wanderungen über Eis und Schnee zu schwer.

Das Schuhwerk war von großer Bedeutung. Drygalskis Meinung dazu war, dass sie kein passendes Schuhzeug hatten, dass den Anforderungen wirklich gerecht wurde. Die Renttierstiefel, Skaller, waren unentbehrlich wenn es darum ging bei der Arbeit mit den Instrumenten, bei der Rast oder im Zelt die Füße warmzuhalten, auch für die Wanderungen in Kombination mit den Steigeisen waren sie nicht schlecht, aber sie waren zuwenig haltbar. Die Stiefel waren zudem allesamt zu klein geschnitten und dadurch froren die Männer an den Füßen. Manchmal wurden sie mit Heu ausgelegt um die wärmende Wirkung zu erzielen. Die norwegischen Komager fand er besser, da sie eine richtige Sohle hatten. Wenn die Sohle weich genug war, dann ließen sie sich gut mit anderen Schuhen kombinieren wie etwa mit Bergschuhsandalen oder den Skallern. Die Komager wurden teilweise mit Gamaschen verstärkt, was die Handhabung im Feld allerdings verkomplizierte. Er empfahl die Kombination für künftige Polarexpeditionen. Problematisch wurde es allerdings wenn das Schuhwerk gefror, dann verursachte es Wunden. *„Paul Björvig pflegte die Schuhe, um sie weich zu erhalten, mit gekochtem Tran zu behandeln und dann zu kneten[...]“*<sup>192</sup> doch empfahl sich diese Prozedur nicht auf Schlittenreisen selbst, da keine eignen Kochgerätschaften dafür mit geführt werden konnten. Drygalski mochte die Kammiker der Grönländer, da sie weich und dehnbar waren. Die Schäfte waren auch hoch genug um nicht ständig den Schnee in den Schuhen zu haben.

---

<sup>190</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.230

<sup>191</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.427f

<sup>192</sup> ebd. S.426



## 5. Alltag im Expeditionsleben

### 5.6.7 Durst und andere Qualen

Der Durst war ein ständiger Begleiter auf dem Rückmarsch Weyprechts. Einige versuchten Schnee in der Hand zu schmelzen und aufzulecken, andere wieder füllten ihre Feldflaschen mit Schnee und steckten diese dann in die Schlafsäcke um sie aufzutauen. Anfangs war der Hunger im Wesentlichen zweitrangig, denn der Durst war vorherrschend.

*„Am meisten ist das Wasser geschätzt. Wer nie Durst gelitten hat, weiß nicht, welche fürchterliche Plage die Entbehrung des Wassers bei anstrengender Arbeit ist. Lusina verwendet jetzt sein blechernes Brillenfutteral, um an der Brust ein paar elende Tropfen Wasser zu produzieren. Um einen guten Schluck Wasser zu bekommen, muß man einen Blechtopf voll Schnee eine Stunde lang in den Händen halten und dem Schmelzprozeß durch zeitweises kräftiges Anhauchen des Schnees auf die Beine helfen. Meine Feldflasche mit Schnee gefüllt und abends in den Schlafsack gesteckt, liefert früh etwa 2 Schluck Wasser.“<sup>193</sup>*

Weyprecht schreckte auch vor harten Strafen nicht zurück, wenn es um Wasserdiebstahl ging: *„Lukinovich am 21. (Anm.: Mai) um 50 fl. gestraft, weil er von dem Wasser entwendete, welches für seine Bootsmannschaft bestimmt war.“<sup>194</sup>*

Zu der Qual des Durstes kamen auch gesundheitliche und mentale Probleme. Manchen aber bekam die frische Luft besser als das Bordleben. Stiglich und Vecerina litten sehr an Skorbut. Weyprecht schrieb in sein Tagebuch: *„Stiglich und Vecerina schlägt die Luftveränderung gut an, (Kepes aber hält die Strapazen kaum aus, nach kurzer Zeit ist schon sein Ziehen gleich Null. Aus Überanstrengung hat er gestern und heute erbrochen. [...])“<sup>195</sup>* Kepes hatte Verzweiflungsausbrüche bereits einen Monat nach dem Verlassen des Schiffes: *„Kepes ist unwohl u verzweifelt, er that sich den Trostspruch: ‚Ich weiß dass ich draufgehe, aber andere auch.“<sup>196</sup>* Er hatte oft Fieber und stellte sogar die Behauptung auf, dass er, und einige andere Mitglieder, Hungerfieber hätten: *„Doktor behauptete, er und Latkovich, der gleichfalls fiebert, hätten Hungerfieber. Dabei sieht er wie die ganze Mannschaft so dick, wohlgenährt und gesund aus, daß es eine wahre Freude ist. Habe mit ihm gewettet, daß Hungerfieber bei unserer gegenwärtigen Kost unmöglich.“<sup>197</sup>* Einen Tag später, am 22. Juni 1874, schrieb Weyprecht: *„Kepes wieder gesund, hat eingesehen, daß seine Diagnose auf Hungerfieber ein Irrtum war.“<sup>198</sup>* Ab diesem Zeitpunkt begannen die ersten Männer Seehundspeck zu essen, was offensichtlich ein besseres Sättigungsgefühl erzeugte. Anfangs war es schwer den Männern den Speck schmackhaft zu machen, aber je knapper in den kommenden Wochen die Lebensmittel wurden, umso lieber wurde er angenommen.

Auch auf den anderen Expeditionen wurde ebenfalls mehrmals der Durst erwähnt und die Situationsbeschreibungen sind meist identisch. Besonders dramatisch wirkte sich der Wassermangel auf der Wegener-Expedition aus. Winde beschleunigen zusätzlich die Dehydrierung und dies führte offensichtlich auch zum Tod Alfred Wegeners, der einem Herzinfarkt aufgrund der Austrocknung erlag.

---

<sup>193</sup> Weyprecht TB, 24. Mai 1874

<sup>194</sup> ebd.

<sup>195</sup> ebd.

<sup>196</sup> Orel TB, 21. Juni 1874

<sup>197</sup> Weyprecht TB, 21. Juni 1874 (dieser Eintrag ist zeitgleich mit Orels Eintrag über Kepes' Trostspruch)

<sup>198</sup> ebd. 22. Juni 1874

### 5.7 Umgang mit physischem und emotionalem Stress

Die Filchner-Expedition wird in diesem Kapitel am eingehendsten behandelt, da viele Faktoren dazu beitragen, die Unternehmung, vom menschlichen Standpunkt aus gesehen, im Chaos enden zu lassen. Die Expeditionen forderten die Männer in besonderer Weise. Sie mussten nicht nur schwere körperliche Arbeit verrichten sondern auch die Kälte ertragen lernen. Ebenso war es mit der Monotonie, die vor allem während der Polarnacht herrschte. Die monatelange Dunkelheit brachte psychische Probleme. Die Eispressungen waren ebenfalls eine nervliche Belastungsprobe. Heimweh sowie die Vorstellung, das Leben bei dieser Mission zu verlieren, wirken ebenfalls negativ auf den Geist und den Körper. Mit verschiedenen Strategien wurde versucht dem entgegenzuwirken. Jede Expedition versuchte ihr eigenes Rezept, manche Vorgehensweise war aber auf allen Expeditionen ähnlich. Die körperliche Übung war eine davon. So wurden viele Spaziergänge am Eis unternommen, Preisschießen veranstaltet und Spiele durchgeführt. Für die emotionalen Bedürfnisse wurde auf allen Expedition gleich gehandelt: Geburtstage der Mitglieder, von Familienangehörigen und von Staatsoberhäuptern wurden gefeiert, gelegentlich musiziert, Vorträge gehalten, gelesen und diskutiert. Preisschießen waren ein sehr beliebter Sport, da auch die Mannschaften dabei mitwirken konnten. Da sie meist die besseren Schützen waren, gewannen sie die begehrten Preise, die von den Offizieren und Wissenschaftlern in Form von Zigarren oder Wein gespendet wurden.

Ein wesentlicher Bestandteil des Alltags war der Umgang mit Tieren an Bord. Sie mussten versorgt werden, waren aber auch für die emotionale Balance wichtig. In den Tagebüchern finden sich viele Anhaltspunkte, dass vor allem Hunde und Katzen für die Expeditionsmitglieder von Bedeutung waren. Geburten von Hunden, die Krankheiten und Todesfälle unter den Tieren, Begebenheiten von heiterer Art und tragische Vorfälle nehmen teilweise breiten Raum in den Aufzeichnungen und offiziellen Berichten ein. Payer beschrieb mehrmals in seinem Buch die „Wohnverhältnisse“ (Schneehütten) und das Verhalten der Hunde, an einer Stelle umfasste der Bericht darüber sogar vier Seiten.<sup>199</sup> Ein allgemeines Problem war die Gefräßigkeit der Schlittenhunde und ihre wilde Natur. Sie sind keine Haushunde und folgen meist ihrem Instinkt.<sup>200</sup> Auf den Schlittenfahrten fraßen sie des Öfteren ihre ledernen Ziehgurte, stürzten sich auf alles was sich fressen ließ und waren untereinander oft nur durch harte Maßnahmen voneinander zu trennen, wenn sie sich ums Futter balgten. Haller berichtete sogar davon, dass er einen Hund erschießen musste, weil die Kämpfe kein Ende nahmen. Einen der erstaunlichsten Berichte lieferte Georgi in seinem Buch über eine zurückgelassene, trächtige Hündin, die nun mit ihm das einsame Leben auf „Eismitte“ (vom 9.5.1931 - 24.7.1931) teilte:

*„16.5.31 [...] Einige Tage lang lag der Hund tagsüber bei der ersten Flagge 200 m von der Station und kam nur nachts zu dem Lagerplatz, um nach Fressbarem zu spüren. Es war mir sehr unwohl bei dem Gedanken, daß ich den Hund totschiessen müsse. Es liegen hier zwar mehrere Säcke getrockneter Fisch als Hundfutter, aber diese sind für die Triangulierungs-Reise bestimmt und dürfen natürlich nicht angegriffen werden. Aber ich fand doch noch allerlei, verdorbener Kekse, Erbswurst usw., sodaß ich schließlich glaubte, den Hund hier am Leben halten zu können, bis die nächste Reise Ende Juni oder Anfang Juli eintrifft. [...] Man sah, so mühsam es lief, die Freude, wieder mit einem*

<sup>199</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.176-180

<sup>200</sup> vgl.: Walton, Kevin; Atkinson, Rick; Of Dogs and men. Fifty years in the Antarctic. The illustrated story of the dogs of the British Antarctic Survey 1944-1994, Bristol 1996

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*anderen Wesen zusammen zu sein und mir gings beinahe ebenso. Jetzt hier wohnberechtigt ging die so getaufte Bella an ein eifriges Durchwühlen des riesigen Schutthaufens. Und sie fand mehr als sie suchte, nämlich unsere steinharten Exkreme aus der Ballongrube. Da sucht sie sich nun seit Tagen die besten aus und hat fürs erste reichlich zu fressen, hinzu zu zählen, was an gleicher Produktion jeder Tag aufs neue liefert. [...]*<sup>201</sup>

Georgi sicherte die Fischvorräte auf einem Stapel Petroleumkisten und hat einen Graben um die Kisten aufgeworfen, damit die Hündin nicht an die Säcke kommt. Er verhinderte auch, dass sie in den „Wohnraum“ kommt, da sein Essen offen herumlag in Ermangelung von Schränken und Schubladen, und sie auch zuviel Schaden an den Geräten anrichten könnte: *„[...] Jetzt habe ich eine leere Kiste hingesezt, in der sie nachts liegt. Wenn ich erscheine, zu Ablesungen oder sonst wie, ist jedesmal große Freude, und so lange ich oben bin, lässt sie mich nicht aus den Augen.“*<sup>202</sup> So waren beide aufeinander angewiesen.

### 5.7.1 Umgang mit Alkohol und Nikotin

Alkohol hatte einen großen Stellenwert. Er wurde als Medizin, als Wärmemittel für den Körper und als Heilmittel gegen Skorbut gesehen. Seine Schattenseiten waren ebenfalls beschrieben worden. Auf den meisten Expeditionen war der Alkohol rationiert oder gar nicht vorhanden, wie etwa auf der Wegener-Expedition in der Station „Eismitte“. Auf der Filchner-Expedition sollte sich der unkontrollierte Alkoholkonsum am schlimmsten auswirken.

Die Mitglieder der Expeditionen versorgten sich teilweise selbst mit einem Vorrat an Alkohol, wie etwa Krisch, der am 13. Juli 1872 in sein Tagebuch<sup>203</sup> schrieb: in Tromsø *„[...] kaufte ich mir für das ganze Geld was ich besaß ½ Eimer Wein und 40 Flaschen Bier und ging des letzten Schillings entblößt an Bord denn morgen sollen wir Tromsø verlassen, und im Eismeere brauchen wir kein Geld, sondern hier und da einen guten Schluck Wein; [...]“*.

Dr. Kepes und Haller bereiteten regelmäßig um Monatsmitte einen Wein, der aus Chemikalien bestand, für die Mannschaft zu. Es wurde dazu *„Schnee, Alkohol, Tannin, Zucker und Collodium“*<sup>204</sup> verwendet. Bei den verschiedenen Schießwettbewerben, wurde der „richtige“ Wein als Trophäe daher sehr geschätzt. Da die Matrosen auch gute Schützen waren, kamen sie so öfter in den Genuss eines echten Weines. Payer führte die niedrige Zahl der Skorbuterkrankungen auch darauf zurück, dass sie „richtigen“, also nicht den Kunstwein, an die Mannschaft ausgaben. Außerdem wurde dem Alkohol eine wärmende Wirkung zugeschrieben, wenn er gemeinsam mit heißem Tee genossen wurde.

Auf dem Rückzug brachte Payer einmal eine Flasche Rum vom Schiff, die Weyprecht gerecht aufzuteilen versuchte um Ungerechtigkeiten zu vermeiden. Er bediente sich dabei der Kappe einer Feldflasche.

*„Mit welcher Gerechtigkeit ich bei der Verteilung vorgehe, ist daraus ersichtlich, daß ich heute bei der Verteilung einer Flasche Rum, die Payer gebracht hat, den Deckel einer Feldflasche verwendete, der etwa ein Fingerhut voll enthält. Auf andere Art ließ sich der Inhalt der Flasche absolut nicht in 23 Teile verteilen.“*<sup>205</sup>

---

<sup>201</sup> Georgi, Eis, 1938, S.183f

<sup>202</sup> ebd. S 184

<sup>203</sup> Kirsch TB (1973), S.13

<sup>204</sup> Payer, Nordpol, 1876, S. 75

<sup>205</sup> Weyprecht TB, 24. Mai 1874

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Vor Abfahrt der Expedition schrieb Weyprecht in einem Brief an Graf Zichy, dass nun auch Carlsen an Bord sei und dass er gerne trinke, wogegen ein Mittel Abhilfe schaffen sollte: *„Man sagt mir, dass er (Anm.: Calsen) gern trinkt, allein von dem, was er an Bord bekommt, wird er gewiss nie betrunken sein; vor allen Spirituosen-Depots hängen Patentschlösser.“*<sup>206</sup> Das hielt Carlsen jedoch nicht ab, Alkohol zu konsumieren. Weyprecht erwähnte in seinem Rückzugstagebuch, dass Carlsen vor dem Abmarsch einen Kater hatte, weil er am Vortag den Spiritus der zoologischen Sammlung getrunken hatte. Das war meist auch sein Vorwurf gegenüber den Skandinaviern, dass sie den geistigen Getränken allzu sehr zusprechen würden und daher depressiver seien als die Dalmatier. An einer Stelle beschrieb er einen seiner Matrosen, der lange Zeit auf skandinavischen Schiffen unterwegs gewesen ist und sich dabei das Trinken angewöhnt hätte. Dadurch neige er zur Melancholie und leide infolge dessen an Skorbut.

Auf dem Rückzug wurden nicht nur die Lebensmittel knapp sondern auch der **Tabak**. So schrieb Haller am 14. August.1874: *„Jeder Mann hat vom Herrn Kommandanten eine Pfeife Tabak bekommen. Ich hatte auch schon den letzten Tabakstaub verraucht und es war nicht mehr eine Pfeife voll zu bekommen. Dem Klotz habe ich um ein halbes Mittagessen Tabak abgekauft.“* Gegen Ende des Marsches wurde sogar schon Papier geraucht. Das Rauchen selbst war auch ein Mittel gegen den Hunger.

Auf der **Drygalski-Expedition** war der Alkohol stark rationiert. (vgl.: Kapitel 5.4). Gazert untersuchte den Stellenwert des Alkohols und seine Wirkung. Er stellte fest, dass dem Alkohol keine Bedeutung zukommt, da er weder, wie fälschlich angenommen, zum Erwärmen des Körpers dient noch sonst irgendwelche positiven Eigenschaften, wie etwa zur Skorbutbekämpfung<sup>207</sup>, aufweist. Gazert verglich verschiedene Expeditionen und stellte fest, dass die großen britischen Unternehmungen *„Alkohol als tägliche Beigabe zur Nahrung“*<sup>208</sup> verwendeten. Nansen hingegen kam nach seiner Grönlanddurchquerung zu dem Schluss, dass es *„entschieden das richtige ist, den Alkohol als Getränk von den arktischen Expeditionen völlig auszuschließen.“*<sup>209</sup> Nicht einmal als „Medizin“ ließ er ihn gelten und fand den Vorwand, ihn als solchen mitzunehmen, als verwerflich. Es wurde zwischen Wein und Bier als „leichte Form“ des Alkohols und Branntwein als „starke“ beziehungsweise „geistige“ Form unterschieden. Es wurden auf den Expeditionen Wein, Bier und Branntwein in unterschiedlicher Quantität mitgenommen, doch es wurden auch privat Vorräte an Bord gebracht. Die Menge an mitgeführten Alkohol war auf der Drygalski-Expedition jedoch nicht groß, so dass nicht jeden Tag Alkohol verabreicht werden konnte.

Es kam zweimal zu Diebstählen von Alkohol an Bord des GAUSS. Es handelte sich dabei um Branntwein und Champagner. Björvik beschrieb die Stimmung durch die Verhöre zu den Vorfällen als besonders angespannt. Die Mannschaft erfuhr von den Vorfällen durch Vahsel, der meist auch die Befehle und Arbeitsanweisungen an die Mannschaft weitergab. Björvik wurde zunächst verdächtigt, doch er konnte den Verdacht von sich weisen. Generell stellte er am 15. November 1902 fest: *„Wir, die zur Mannschaft gehören, sind wohl frei vom Verdacht, aber drei von den Höheren waren wie üblich sicher. [...] Ich bin nun zwar befreit,*

---

<sup>206</sup> Littrow, Carl, 1881, S.19

<sup>207</sup> vgl.: Payer, Nordpol, 1876, S.LXXVI, Payer pries Wein als Mittel gegen den Skorbut an.

<sup>208</sup> Gazert, Proviant, 1927, S.40

<sup>209</sup> zit. nach: ebd.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*aber es wäre doch am besten, wenn der Richtige entdeckt würde.*<sup>210</sup> Bei den ersten Vorkommnissen soll es der Zweite Bootsmann gewesen sein, der aber in Kapstadt von Bord ging. Bemerkenswert ist, dass Gazert diese Vorkommnisse in seinem Tagebuch nicht erwähnt. Sie sind auch nicht im Schiffsjournal aufgeführt. Das ist insofern bemerkenswert, als Vorfälle dieser Art im Journal verzeichnet werden müssten. In Drygalskis Tagebuchaufzeichnungen werden einige Verdachtsmomente geäußert, aber keine konkreten Beschuldigungen ausgesprochen.<sup>211</sup>

Gazert beschrieb den Vorfall Philippis, der während einer Schlittenfahrt an seinem Flachmann nippte, wobei seine Unterlippe wegen der Kälte an der Flasche kleben blieb. Er riss sich dabei ein Stück der Unterlippe ab.

Auf der **Filchner-Expedition** sollte der Alkoholkonsum unter Kontrolle gehalten werden. Die Weinkammer übertrug Filchner dem Navigationsoffizier, da dieser Antialkoholiker war.<sup>212</sup> Jedoch konnte er nicht verhindern, dass die Expeditionsmitglieder eigene Alkoholvorräte anschafften. Wie er betonte, ist dem Leiter damit die Kontrolle über den Alkoholgebrauch entzogen. Dies erwies sich im Zuge der Konflikte als Problem. Der Expeditionsarzt von Goedel sprach des Öfteren dem Alkohol zu und einmal kam es zu einer handfesten Auseinandersetzung zwischen ihm und dem Zimmermann. Ein anderes mal stürzte von Goedel sogar unter Einfluss des Alkohols an Deck und quetschte sich dabei einige Rippen. Barkow schrieb einmal zynisch über von Goedels Alkoholkonsum: „[...] *Apostel der Mäßigkeit*“<sup>213</sup>. Vor allem störte Barkow, dass von Goedel dabei jedesmal ausfällig und aggressiv wurde.

Generell wurde gerne an Bord getrunken. Nachdem einmal einige Geburtstagsfeiern vorüber waren, wurde sogar eine Zeit der Enthaltbarkeit beschlossen. Der relativ hohe Konsum alkoholischer Getränke war sicher auch durch die angespannte Situation an Bord zu erklären, doch er verschlechterte die Stimmung zusätzlich. Die Feiern waren zwar wichtig, denn die Monotonie des Bordlebens, vor allem während der Polarnacht, brachte psychische Anspannung mit sich. Aber bei dieser Expedition sind die negativen Auswirkungen durch verstärkten Alkoholkonsum deutlich erkennbar.

Bezüglich der Vorliebe für Tabakwaren konnte Filchner als strenger Nichtraucher absolut kein Verständnis aufbringen.

Auf der **Wegener-Expedition** gab es kein Alkoholproblem, da außer für wissenschaftliche Zwecke kaum welcher mitgeführt wurde. Trotzdem versuchten die Mitglieder zu besonderen Gelegenheiten alkoholische Getränke zu brauen:

*„Zur Silvesterfeier braucht man Schnaps, aber woher sollten wir den nehmen? Nun, in der Apotheke stand ja immer noch eine Flasche mit 98%prozentigem Alkohol. Wasser wurde gekocht, Zucker, Zitronenbonbons, Pfefferminztabletten und Glycerin hineingeschüttet, das Ganze kaltgestellt und eine gehörige Portion von dem Apothekenalkohol dazugesetzt. Der Schnaps war fertig.“*<sup>214</sup>

---

<sup>210</sup> Björvik TB, 15. November 1902

<sup>211</sup> Drygalski TB 9, 17. November 1902

<sup>212</sup> vgl.: Filchner, Erdteil, 1922, S.17

<sup>213</sup> Barkow TB, 21. Juli 1912

<sup>214</sup> Wegener, E., Alfred, 1932, S.147

## 5.8 Weyprecht-Expedition

Für diesen Abschnitt werden besonders die Aufzeichnungen von Payer, die Rückzugstagebücher von Orel und Weyprecht und die veröffentlichten Tagebücher von Haller, Kirsch und Carlsen herangezogen. Payer schrieb in seinem offiziellen Expeditionswerk sehr ausführlich über das Leben an Bord. Er betonte dabei immer wieder, dass er aus seinem Tagebuch zitiere; dieses gilt jedoch als verschollen.<sup>215</sup>

An Bord wurden verschiedene Sprachen gesprochen. Die Anweisungen und Befehle waren auf Italienisch, da die Matrosen Dalmatier waren und meist nur diese Sprache im Dienst beherrschten. Untereinander sprachen sie ihren dalmatinisch/slawischen Dialekt. Der Ungarisch sprechende Arzt unterhielt sich mit den anderen Offizieren auf Deutsch. *„Lusina spricht italienisch mit den Bewohnern der Officierscäüte, englisch mit Carlsen, französisch mit Dr. Kepes und slavisch mit der Mannschaft.“*<sup>216</sup> Nach Payers Worten hatte sich Carlsen eine Mundart gegenüber der Mannschaft angeeignet die aus Norwegisch, Englisch, Deutsch, Italienisch und Slawisch bestand. Außerdem waren noch zwei Tiroler an Bord, die untereinander nur ihren Dialekt sprachen und Klotz war so halsstarrig, dass er sich standhaft weigerte, Italienisch zu lernen. Er blieb bei „seinem“ Tirolerisch. Die Mannschaft akzeptierte ihn trotzdem aufgrund seiner körperlichen Stärke. Die deutschsprachige Mannschaft bestand lediglich aus vier Männern.<sup>217</sup> Aufgrund der Sprachenvielfalt wurden regelmäßig Italienischkurse, Deutschkurse und Slowenischkurse abgehalten, die täglich zwei Stunden dauerten. Manche der Matrosen konnten weder lesen noch schreiben und wurden auch darin unterrichtet: *„Ich will erwähnen, dass einer der Matrosen, der vorher noch nicht einmal lesen konnte, es soweit brachte, dass er nicht nur rein und gut lesen konnte, er schrieb auch mit einer deutlichen und sicheren Handschrift, und rechnete mit unbenannten Zahlen.“*<sup>218</sup> Diese Kurse leitete hauptsächlich Weyprecht, den Deutschkurs erteilte Payer. Haller nahm ebenfalls am Deutschkurs teil und berichtete darüber in seinem Tagebuch: *„Ich beteilige mich am Deutschunterricht. (9.1.1873) Nachmittag Sprachunterricht; [...] Nachmittag Schreibschule; [...] Nachmittag Schule; [...] Nachmittag durch Herrn Oberleutnant Schule; [...] Mit den Hunden Schlitten gefahren und Schule; [...] Den Tag auf dem Schiff in der Schule zugebracht.[...]“*<sup>219</sup> In diesem Zeitraum steht es fast täglich in seinem Tagebuch. Auch Carlsen schrieb in seinem Tagebuch: *„Januar 7: [...] Heute Nachmittag begannen die Offiziere eine Schulung für die Mannschaft. Die Schulzeit ist 2 Stunden täglich. Sie unterweisen in Lesen, Schreiben und Rechnen. Das Interesse an den Fächern ist sehr groß unter der Mannschaft.“*<sup>220</sup>

Auf der Weyprecht-Expedition wurde viel Schlittschuh gelaufen und Bocca gespielt. Carlsen berichtete, dass täglich einige Stunden auf dem Eis mit Bewegung verbracht wurden: *„Eine Regel, die für alle in der dunklen Zeit gilt, ist, dass wir nach dem Essen zweimal täglich 2*

---

<sup>215</sup> Die Tagebücher Payers wurden 1941 an das Institut für Meereskunde an die Berliner Universität verkauft und wurden im Museum für Meereskunde aufbewahrt. Durch die Kriegshandlungen des Zweiten Weltkrieges wurde das Museum weitgehend zerstört und somit sind auch die Tagebücher nicht mehr auffindbar. vgl.: 100 Jahre Franz-Josef-Land. Zur Erinnerung an die Entdeckungsreise der Österreichisch-Ungarischen Nordpol-Expedition 1872-1874 unter Julius von Payer und Carl Weyprecht, Wien 1973, S.56 (Katalog)

<sup>216</sup> Payer, Nordpol, 1876, S.84f

<sup>217</sup> Haller TB, S.29

<sup>218</sup> Carlsen TB, S.34; Carlsen, Elling; Optegnelser fra den østerriske-ungarske polarekspedisjon 1872-74 (Frans Josefs Land), Svalbardminner Nr.6, Svalbard 1997. Weiters wird wir folgt zitiert: Carlsen TB, Seitenzahl

<sup>219</sup> Haller TB, 8.Januar - 21. Januar 1973

<sup>220</sup> Carlsen TB, S.15

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Stunden Ausflüge auf das Eis machen, um Bewegung zu bekommen.“* Auch Krisch beschrieb die Anordnung: *„[...] täglich um 5 Uhr Nachmittags wird die Mannschaft aufs Eis geschickt um Bewegung zu machen dabei führen sie verschiedene Spiele auf und sind stets guter Laune [...].“*<sup>221</sup> Zum regelmäßigen Ablauf jeder Woche zählte der Wortgottesdienst. Er wurde jeden Sonntag von Weyprecht abgehalten, sogar noch während des Rückmarsches. In den Tagebüchern wird er auch regelmäßig unter „Kirchenvortrag“<sup>222</sup> vermerkt. Dieser Rhythmus gab vor allem den katholischen Matrosen ein Gefühl von Sicherheit und Stabilität.

Wenn auch das Zusammenleben auf der Expedition als harmonisch beschrieben werden kann, so gab es doch Spannungen zwischen Payer und Weyprecht. Payer war eine Künstlernatur und neigte zu romantischen Heldentaten. Weyprecht hingegen war mehr ein Mann der Wissenschaften und hatte einen besonnenen Charakter. Er verfügte über natürliche Autorität und Humor, was aus seinem Tagebuch ersichtlich wird. Besonders während des Rückmarsches kam es zu Zusammenstößen zwischen den beiden Männern. Payer reagierte auf die kleinsten Anmerkungen gegen ihn mit Wutausbrüchen und machte sich mit Beschimpfungen gegen Weyprecht Luft. Weyprecht erklärte ihm, dass er sich mit solchen Ausdrücken in Acht nehmen soll, da er ihn sonst öffentlich zurechtweisen würde:

*„Hierauf bekam er einen seiner Wutanfälle, sagte, er erinnere sich wohl, daß ich ihm schon vor einem Jahr mit dem Revolver gedroht habe und versicherte mir, daß er mir hierin zuvorkommen werde, erklärte mir sogar unumwunden, er werde mir nach dem Leben trachten, sobald er sehe, daß er nicht nach Hause zurückkehren könne.. Dann [...] klagte (er) mich der Undankbarkeit an, weil er in den letzten Tagen immer an Bord gegangen sei und Luxusgegenstände geholt habe, während er dies doch nur aus Egoismus getan hat, um an Bord ruhig schlafen und sich nach seiner eigenen Aussage wie eine Boa anfressen zu können.“*<sup>223</sup>

Payer beschimpfte regelmäßig Lusina, der die rechte Hand Weyprecht's war und daher als Ersatz für weitere Beschimpfungen herhalten musste: *„Gestern beim Ziehen erlaubte er sich laut Bemerkungen über ihn, während ich an seiner Seite zog. Eine direkte Rüge schadet nicht, aber solche Bemerkungen sind nur dazu geeignet zu irritieren und Unzufriedenheit hervorzurufen.“*<sup>224</sup> Wobei Weyprecht aber auch feststellte, dass Lusina nicht jene Leistung erbringe beim Ziehen der Schlitten, zu der er von seiner Konstitution her fähig wäre. Payer schleppte auch jede Menge Luxusartikel mit sich und gab vor sich seinen Kameraden gegenüber aufopferungsvoll zu verhalten. Weyprecht kommentierte dies so:

*„Als ich diese Operation in Payers Boot vornahm“*<sup>225</sup> *und dann ein Paar Skaler [norwegische Schuhe aus Rentierfell] suchte, entdeckte ich, daß Payer ein ganzes Depot von Delikatessen, lauter Luxusartikel, Flaschen mit Obst, Käse etc. mit sich schleppt. Ich will von der zufälligen Entdeckung keinen Gebrauch machen, allein ein solcher Egoismus erfüllt mich mit Ekel. Ich habe, seit wir das Schiff verließen, noch nicht einen Bissen Brot mehr als jeder Matrose zu mir genommen. Dies ist die anscheinende Aufopferung mit dem Nachschleppen eines Depots“.*<sup>226</sup>

Orel hielt einige dieser Ereignisse in seinem Tagebuch fest und verwendete dafür sogar Kurzschrift: *„Sehr unangenehmer Streit zwischen Payer und Weyprecht wegen Transport der*

<sup>221</sup> Krisch TB (1973), 26. November 1872

<sup>222</sup> vgl.: Haller TB

<sup>223</sup> Weyprecht TB, 26. Mai 1874

<sup>224</sup> ebd.

<sup>225</sup> Weyprecht hatte sich die Füße gefroren und musste zwei Stunden lang massiert werden.

<sup>226</sup> Weyprecht TB, 29. Mai 1874

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Säcke, die Stimmung zwischen beiden ist schon sehr gereizt.*<sup>227</sup> Da Orel und Payer in einem Boot waren, profitierte er von dem Luxus: *„Payer hat Weyprecht von dem Depot gesprochen. Er will nichts davon wissen, außer Spiritus; wir haben verschiedenes in unserem Boot versteckt; ich fürchte ein Verstauen.“*<sup>228</sup>

Weyprecht ging mit einem Teil der Mannschaft am 4. Juni 1874 nochmals zurück zum Schiff um ein viertes Boot mit Material und Proviant zu füllen, da die ursprüngliche Ausstattung nicht ausreichte. Als er das Schiff betrat, zeigte sich das Chaos, das Payer hinterlassen hatte:

*„Raum aufgebrochen, die Lebensmittelkisten ihrer Deckel beraubt, der Inhalt zerstreut, Kajüten voll Schmutz [...] etc., obwohl Payer schon eine Stunde vor uns mit den Hunden abgegangen war, um Ordnung zu machen. Alle jene kleinen Delikatessen, auf die wir uns gefreut hatten, Milch, Obst etc. waren aufgezehrt. Payer muß bei seinen Besuchen an Bord auf unbegreifliche Art geschlemmt haben, denn es waren Massen davon zurückgeblieben.“*<sup>229</sup>

Erst als sie aus der Reichweite des Schiffes waren, ließen diese Spannungen einigermaßen nach. Der Marsch wurde immer beschwerlicher und erst als sie die Boote benutzen konnten, fassten die Männer wieder mehr Mut. Die Situation verschärfte sich nochmals als die Lebensmittel zu Ende gingen und das Depot auf einer der Inseln verpasst wurde. Doch am 24. August 1874 trafen sie auf die russischen Fangboote und waren somit gerettet.

Weyprecht hatte die Eigenschaften, die ein Leiter in einer derartigen Situation benötigt. Keiner der Männer starb am Rückmarsch. Alle Schwierigkeiten in dieser Zeit konnten gemeistert werden. In seinem Tagebuch sprach er von den Sorgen und Nöten die er allein ausstehen hatte, weil er die Verantwortung für seine Männer übernommen hatte. Unter anderem erstaunte ihn seine eigene Haltung:

*„Wenn sich die Umstände in den nächsten Monaten nicht gänzlich ändern, so sind wir verloren. Ich staune oft über mich selbst, mit welcher Ruhe ich der Zukunft entgegensehe, es kommt mir manchmal vor, als ob ich gar nicht dabei beteiligt wäre. Mein Entschluss für den extremsten Fall ist gefasst, deshalb bin ich ganz ruhig. Das Schicksal der Matrosen liegt mir am Herzen, mein ganzes Sinnen und Trachten ist auf diese gerichtet. Ich sehe jetzt ein, wie gleichgültig der Mensch gegen Gefahren werden kann.“*<sup>230</sup>

Die Matrosen und Offiziere verehrten ihn dafür ihr Leben lang. Nur mit Payer hatte er nach der Expedition kaum noch Kontakt. Es kann behauptet werden, dass Weyprecht ähnliche Führungsqualitäten besaß wie sie Shackleton zugeschrieben werden. Durch seine Autorität und daraus folgenden Handlungsweisen brachte er die Männer wohlbehalten nach Hause.

---

<sup>227</sup> Orel TB, 27. Mai 1874

<sup>228</sup> ebd. 28. Mai 1874

<sup>229</sup> Weyprecht TB, 4. Juni 1874

<sup>230</sup> ebd. 26. Juni 1874



### 5.8.1 Privat-Nachrichten für die Teilnehmer der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition

Eine Besonderheit der Weyprecht-Expedition stellten die Briefe der Familienangehörigen und Freunde der Expeditionsteilnehmer dar, die nach einem Aufruf zusammengetragen wurden. Das Comité der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition ließ die Briefe in einem Bändchen drucken. Diese wurden an Schiffe verteilt, die in der Region, wo die Expedition vermutet wurde, unterwegs waren. Die Männer sollten sofort Nachricht aus der Heimat erhalten, falls sie auf eines jener Schiffe treffen würden. Das war eine einzigartige Vorgehensweise, die zeigen sollte, dass man die Männer nicht aufgegeben hatte. Auch für die Angehörigen war es sicher eine emotionale Hilfe, denn so wurde das Gefühl vermittelt, dass die Männer wohlauf sind. Daher soll an dieser Stelle der Einleitungstext in voller Länge wieder gegeben werden:

*„An die österreichische Nordpol-Expedition.*

*Um unseren lieben Reisenden, bei denen wir so oft im Gedanken weilen, so bald als möglich Nachrichten zukommen zu lassen, haben wir mehrer Hunderte von Exemplaren dieses Büchleins drucken lassen, die wir an die einzelnen nach dem Eismeere fahrenden Schiffe vertheilen, und setzten gleichzeitig einen Preis von £ 10 jenem Schiffer aus, der das erste Exemplar Euch übergibt. Gebt diesem zum Beheben des Geldes bei Hermann Todesco's Söhne eine Legitimation. Derjenige, der die ersten beglaubigten Mittheilungen von Euch zurückbringt, erhält eine Belohnung von £ 20.*

*Daraus werdet Ihr ersehen, dass wir Euch stets in Freundschaft und Liebe gedenken, dass zu Hause Friede und Ordnung herrscht, und dass sich, die wenigen Fälle, die der Sterblichkeit als Tribut gezollt werden mussten, ausgenommen, auch Eure Familien sich im guten Zustande befinden.*

*Graf Zichy sehnt sich sehr, die ersten Nachrichten von Euch zu haben und erfüllt gewiss sein Versprechen, Euch mit dem Einen oder Anderen von uns entgegen zu eilen, um euch zu begrüßen.*

*Mit Zuversicht Eurer wohlbehaltenen Heimkehr entgegensehend*

*Hofrat Becker.*

*Ritter v. Hochstetter.*

*Freiherr v. Hoffmann.*

*Hermann Baron Todesco.*

*Hans Graf Wilczek*

*Edmund Graf Zichy*

*Heinrich Frauenburger, Angestellter<sup>231</sup>*

Einleitend sind politische und einige gesellschaftliche Ereignisse aufgezählt. Dann folgen Briefe der Förderer und Freunde der Expedition. Sie sind in ungarischer (an Kepes)<sup>232</sup>, italienischer (an die Matrosen)<sup>233</sup> und deutscher Sprache geschrieben. Einige davon wurden ins Italienische „übersetzt“, da die meisten Matrosen und ihre Angehörigen den dalmatinischen Dialekt als Alltagssprache verwendeten. Der Stil ist sehr einfach und weist

<sup>231</sup>Privat-Nachrichten für die Teilnehmer an der österr.-ungar. Nordpol-Expedition, 1874 (KAW, NL Weyprecht, B.u.C205, 32, S.1f

<sup>232</sup> ebd. S.27f

<sup>233</sup> ebd. S.51-71; Der Brief auf S.69 ist an Antonio Vercerina in kroatischer Sprache geschrieben.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

darauf hin, dass die Familienangehörigen die Briefe in „ihrer“ Sprache diktieren, weil manche nicht lesen oder schreiben konnten.<sup>234</sup> In der Korrespondenz sind meist Grüße, Segenssprüche und kurze Nachrichten über die Ereignisse in der Familie enthalten. Im Allgemeinen waren viele Hochzeiten und Geburten in der Zwischenzeit erfolgt, aber eben auch mehrere Todesfälle. Weyprecht musste aus den Briefen vom Tod seines Vaters und eines seiner Neffen erfahren.<sup>235</sup> Heinrich von Littrow<sup>236</sup> (1820-1895) schrieb an Weyprecht auch über organisatorische Belange:

*„Mad. Lucina<sup>237</sup> braucht viel Geld, jetzt im 2ten Jahre erhält sie nebst den 1000 schon verbrauchten des vorigen Jahres durch Graf Zichy's Gnaden noch monatlich 50 fl. Er<sup>238</sup> soll mir für alle diese Secaturen einen Eisbären schicken. [...] Euer Schuster Regensburger, der noch Geld zu bekommen hat, erhielt in Folge meiner insistenen Verwendung vom Kaiser das goldene Verdienstkreuz und ist darüber ganz selig.“<sup>239</sup>*

Daraus lässt sich auch ersehen, dass sich das Comité um die Angehörigen der Teilnehmer kümmerte. Littrow war gewissermaßen auch die Anlaufstelle für die Familien der Matrosen in Triest.

Es mutet tragisch an, dass drei Briefe an Otto Krusch gerichtet sind, in denen seine beiden Brüder und seine Eltern ihrer Hoffnung Ausdruck geben, dass er gesund sein möge.<sup>240</sup> Die Briefe sind einige Tage vor seinem Tod geschrieben worden.

Andere Teilnehmer erhielten keine Nachrichten: *„Jeder Mann von uns hat aus seiner Heimat ein Telegramm und Briefe bekommen. Nur Klotz und ich haben keine Nachricht erhalten.“<sup>241</sup>* Die Erklärung dafür schreibt Graf Wilczek an Weyprecht und Payer: *„Die Zeit drängt, und wir können nicht länger mit der Aussendung des Briefes warten. So werden unter anderem auch die Nachrichten aus Tirol zu spät eintreffen, um dieselben an Sie gelangen zu lassen: [...]“<sup>242</sup>*

Diese Art der Anteilnahme konnte bisher noch bei keiner anderen Expedition gefunden werden und stellt somit eine einmalige Rarität dar.

### 5.9 Drygalski-Expedition

Im Großen und Ganzen kann die Expedition als harmonisch bezeichnet werden, doch es kam auch hier zu Streitigkeiten und Problemen. Während der Überwinterung wollte die Mannschaft mehr Freizeit, vor allem als sie im Eis festsaßen und meist nur mit dem Schaufeln von Schnee beschäftigt waren. Nach Drygalskis Auskunft konnte die Mannschaft aber von der Wichtigkeit dieser Tätigkeit überzeugt werden. Aus Björviks Aufzeichnungen geht hervor, dass ihn vor allem die Sonntagsarbeit störte und der Druck, der ausgeübt wurde:

---

<sup>234</sup> vgl. Littrow, Carl, 1881, S.69f.

<sup>235</sup> Privat-Nachrichten, 1874, S.21

<sup>236</sup> Heinrich von Littrow war Seekartograph, Linienschiffskapitän, Lyriker und Dramatiker. Er war Direktor der Nautischen Akademie in Triest. vgl.: [www.aeiou.at](http://www.aeiou.at) (zuletzt gesehen: 14. Juni 2007)

<sup>237</sup> Frau von Bootsmann Lusina

<sup>238</sup> gemeint ist Bootsmann Lusina

<sup>239</sup> Privat-Nachrichten, 1874, S.23

<sup>240</sup> ebd. S.41-45

<sup>241</sup> Haller TB, 3. September 1874

<sup>242</sup> Privat-Nachrichten, 1874, S.7

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*„Bisher hatten wir in diesem Winter bis morgens um 7 Uhr arbeitsfrei, aber nun ist es dem 2. Steuermann gelungen, dass wir um halb 7 Uhr an Deck sein und arbeiten müssen. Aber die Arbeit wird danach. Wir haben nichts Notwendiges zu tun, aber auf Deck müssen wir den ganzen Tag sein.“<sup>243</sup>*

*„Im Übrigen geht es zu wie in einer Arbeitsanstalt. Um 6 Uhr stehen wir auf, um halb sieben Uhr auf die Minute müssen wir an Deck sein und arbeiten, Frühstück von 8 Uhr bis halb 9 und Mittag von halb eins bis halb zwei, Kaffee von halb 4 bis vier, und Schufferei draußen bis um 6 Uhr abends. Während der Arbeitszeit dürfen wir nicht hinuntergehen, außer für das Allernotwendigste. Am Abend müssen wir unsere Kleider waschen und flicken.“<sup>244</sup>*

Björvik war mit diesem Tempo nicht einverstanden. Seine Leidenschaft waren die Hunde, die er auf allen Expeditionen (ebenso auf der Filchner-Expedition) versorgte. Für ihn war es wohl so etwas wie ein Rückzug in die eigene Privatsphäre, wo er sein eigener Herr sein konnte und auch den Arbeitsrhythmus kontrollieren konnte. Auch Drygalski schrieb, dass eine geregelte Beschäftigung gut sei *„weil sie gegen Grübeleien und anderen üblen Folgen zu geringer Beschäftigung“<sup>245</sup>* half und daher für das Funktionieren einer Expedition wichtig sei.

Auch die Wissenschaftler wurden während der Polarnacht träger und mussten des Öfteren zu gemeinsamen Tätigkeiten aufgefordert werden. Ihre Arbeit wurde zur Routine und damit monoton. Um dem entgegen zu wirken, wurden Kurse abgehalten, die auch auf die Mannschaft ausgedehnt wurden. Gazert war einer der engagiertesten Vortragenden. Mancher Verein oder Klub wurde gegründet, mancher verschwand so schnell wie er geschaffen wurde. Einige hatten längeren Bestand, so etwa der Musikverein der Mannschaft, der vom Matrosen Lysell geleitet wurde, oder die beiden Skatklubs: „Eintracht“, in der Gazert, Bidlingmeier, Vanhöffen und Drygalski eine Gruppe bildeten, und „Blanke Zehn“ wo vor allem Lerche und Philippi die Kerngruppe bildeten. Den Namen hatte die „Blanke Zehn“ durch Lerche weil er während des Spiels zähnefletschend seinen Emotionen Ausdruck verleihen haben soll. Eine andere beliebte Beschäftigung war das Lesen. Fachliteratur, Belletristik und historische wie philosophische Werke fanden Anklang. Einige Bücher wurden weitergereicht um danach Buchbesprechungen zu führen. Drygalski warnte allerdings vor zuviel Philosophie. In der Ruhe des Eises und der Winternacht läge zwar die Voraussetzung zum Lesen und Überdenken solcher Literatur, doch:

*„Nach den in der Antarktis gemachten Erfahrungen muß ich mich jedoch gegen eine solche Lektüre erklären; denn bei denjenigen, welche sie trieben, regte sie so stark zum Grübeln und in sich Versenken an, daß sie zeitweilig nicht allein für ihre Mitmenschen unbrauchbar wurden, sondern auch für sich selbst. [...] so führt das zu Selbstquälereien, die unheilvoll wirkten, so daß ich es mehrfach als Erleichterung empfand, wenn diese Lektüre wieder verlassen wurde.“<sup>246</sup>*

Interessanterweise berichtete Gazert in seinen Tagebüchern oft von Diskussionen, die er mit Drygalski über geschichtliche oder philosophische Bücher führte.

Als Freizeitbeschäftigung war das Handwerken sehr beliebt. Viele Männer der Mannschaft waren damit beschäftigt, aber auch die Offiziere und Wissenschaftler. Lerche soll sich

---

<sup>243</sup> Björvik TB, 23. Oktober 1902

<sup>244</sup> ebd. 27. Oktober 1902

<sup>245</sup> Drygalski, Kontinent, 1904, S.345

<sup>246</sup> ebd. S.350

## 5. Alltag im Expeditionsleben

leidenschaftlich in Laubsägearbeiten vertieft haben. Björvik nähte aus den Hunde- und Seehundfellen Taschen und Schuhe.

Auf allen Expeditionen wurde die nervöse Spannung beschrieben, die durch die Stürme verursacht wurde. Durch die Windgeräusche in der Dunkelheit inspiriert, konnte so manche Phantasie seltsame Blüten treiben. Eines dieser wunderlichen Vorkommnisse kann am Beispiel des Matrosen Reimers beschrieben werden. Er vertiefte sich immer mehr im Gebet und gegen Ende der Polarnacht wartete er auf ein Zeichen Gottes um die Besatzung zu bekehren. Mit der Wiederkehr der Sonne verschwand dieses Verhalten wieder. Gazert beschrieb mehrere Erscheinungen von anderen Expeditionen, die mit Verfolgungswahn unterschiedlichen Grades konfrontiert waren. Die betroffenen Menschen leiden unter der Angst vergiftet zu werden oder dass ihnen auf diese oder andere Weise nach dem Leben getrachtet wird, oder sie vernehmen Stimmen und nehmen Lichter wahr. Die Störung muss schon vorher vorhanden gewesen sein, aber unter den ungewöhnlichen Umständen, die meist auch als lebensbedrohlich empfunden werden, kam sie zum Ausbruch.<sup>247</sup> Gazert beobachtete, dass die Psychosen, wie er es nannte, jenen glichen, die auch in Gefängnissen beobachtet wurden. Eine Änderung der Umgebung, wie etwa eine Schlittenreise, kann bei den Betroffenen schon heilsame Wirkung zeigen.<sup>248</sup>

Drygalski stellte eine Verschlechterung der Stimmung in und während der zweiten Polarnacht fest. Er führte dies darauf zurück, dass der Reiz des Neuen erloschen war und die Matrosen und Offiziere daran litten, noch immer am gleichen Ort zu sein. Normalerweise war es für Seeleute nicht üblich, so lange an eine Fahrt gebunden zu sein. Außerdem kam bei allen die Unsicherheit dazu, ob sie jemals wieder aus der Eisumklammerung freikommen würden.<sup>249</sup>

### **5.10 Filchner-Expedition**

Der Alltag auf der DEUTSCHLAND war durch mehrere Faktoren sehr problematisch. Durch Polarunerfahrenheit waren viele Teilnehmer nicht in der Lage, die Gefahren vor Ort richtig einzuschätzen. Täglicher Kleinkrieg erwuchs aus den Kompetenzstreitigkeiten zwischen Filchner und Vahsel sowie zwischen den Wissenschaftlern und Seeoffizieren, was schließlich bis zu Morddrohungen reichte. Es muss als ein großes Glück angesehen werden, dass die Expeditionsmitglieder unter den gegebenen Umständen wohlbehalten und noch mit einer beachtlichen Anzahl an Messdaten und Untersuchungsergebnissen das Unternehmen beenden konnten. Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, waren Filchner und Vahsel nicht in der Lage, den Zweck der Reise zu erfassen und das Expeditionsziel über ihre Kompetenzstreitigkeiten zu stellen. Der Tod Vahsels verschärfte die Situation an Bord bezüglich der Leiterfrage zusätzlich. Die verfeindeten Gruppen gaben sich zwar untereinander begrenzt Hilfestellung, sie behinderten sich aber auch gegenseitig in ihren Aufgaben (vgl.: Kapitel 5.10.4). Es ist daher erstaunlich, dass trotz aller Konflikte und Behinderungen viele wertvolle wissenschaftliche Ergebnisse erzielt werden konnten.

---

<sup>247</sup> Über diese Phänomene wird auch in einem Artikel von Dr. Otto Abs, Neues zur Polarmedizin Teil 1 – 3, berichtet. In: Polarforschung, 24, 1/2, 1954, S.273-279; 25, 1/2, 1954, S.326-330; 27, 1/2, 1957, S.35-39.

<sup>248</sup> Gazert, Erfahrungen, 1927, S.330f

<sup>249</sup> vgl.: Drygalski, Kontinent, 1904, S.466

## 5. Alltag im Expeditionsleben

In den folgenden Ausführungen werden Filchner und Vahsel als Persönlichkeiten beschrieben und anhand von den Tagebuchaufzeichnungen Barkows, Björviks und Filchners die Alltagsprobleme während der Expedition behandelt. Wie stark eine einzelne Person Konflikte noch steigern kann, wird durch den „Fall König“ aufgezeigt.

### 5.10.1 Der „Fall König“

Felix König (1880-1945), der als Alpinist an der Expedition teilnahm, wurde in Barkows, Filchners und Björviks Tagebuchaufzeichnungen, als komplizierte Persönlichkeit beschrieben. Er gehörte zu den „Vorderschifflern“<sup>250</sup> und wurde ein Freund Filchners. Dieser nahm ihn vor den persönlichen Angriffen anderer Expeditionsmitglieder in Schutz. Vor allem von Goedel, der Schiffsarzt, hatte mehrmals die Absicht, König für verrückt erklären zu lassen.<sup>251</sup> König sah sich von Feinden umgeben. Er beschwerte sich bei Filchner, dass dieser sich mit den Widersachern heimlich verabrede und Gespräche führe, dann aber trug er Filchner selbst wieder neue „Geheimnisse“ der anderen Mitglieder zu. So hielt Filchner in seinem Tagbuch fest: *„König will morgen mir alle Skandalgeschichten an Bord eröffnen.“*<sup>252</sup> Bei König lag vermutlich eine Persönlichkeitsstörung vor,<sup>253</sup> die vor allem durch die angespannte Situation an Bord noch verstärkt wurde: *„König ist heute wieder ganz verrückt. Er behauptet wieder, ich hätte mit v(on) G(oedel) nächtliche Konferenzen. Ich glaube tatsächlich, daß König entweder verrückt ist oder daß mich jemand bei ihm verleumdet.“*<sup>254</sup> Der Anlass war ein Streit, den von Goedel vom Zaun brach, als Filchner anlässlich des Geburtstages des österreichischen Kaisers flaggen ließ, um König eine Freude zu machen. Von Goedel wurde allmählich zum Erzfeind Königs.

König reagierte einige Male sehr eigenartig beziehungsweise unberechenbar. *„König ist vollkommen verrückt. Er schlägt sich wieder ganz auf die andere Seite und verkehrt mit Goedel u. Heim. Ich glaube K. spinnt.“*<sup>255</sup> König hatte die Vorstellung, dass er vergiftet werden sollte, und dass auf ihn geschossen worden sei: *„Dr. v. G. hat versucht, K. mit Schußwaffe um Ecke zu bringen, auch hat er an Bord einen Vergiftungsversuch vorgenommen“*,<sup>256</sup> schrieb Filchner in sein Tagebuch. Dazu muss gesagt werden, dass sich zu diesem Zeitpunkt die Streitigkeiten an Bord am Höhepunkt befanden. Auch Filchner schlief zu dieser Zeit mit der Schusswaffe in der Hand in seiner Kabine am Boden, weil er Angst hatte, dass vor allem von Goedel ihn erschießen wollte. Filchner klärte in seinen „Feststellungen“ unter dem Punkt „2. Fall“ den Hergang zu dem angeblichen Schussattentat auf König. Man hat von Deck aus auf Robben geschossen und ein Querschläger traf Königs Iglu. König beschuldigte Filchner in einer Unterredung unter vier Augen, dass er ihn als den Schützen erkannt hätte. Wie Filchner versicherte, war das nie seine Absicht gewesen und dass es sich dabei um einen Querschläger gehandelt haben muss. Es kam zu einer Aussprache zwischen König und Filchner und damit war die Sache erledigt, wie es schien. Durch eine Indiskretion war die Sache aber bekannt geworden und der „Schiffsrat“<sup>257</sup> wurde einberufen. König wurde befragt und er schilderte den Hergang, Filchner verbürgte sich für

---

<sup>250</sup> Filchners Freunde, die im vorderen Teil des Schiffes wohnten (siehe Schiffsskizze)

<sup>251</sup> Filchner TB, 8. August 1912

<sup>252</sup> ebd. 10. September 1912

<sup>253</sup> Er litt wahrscheinlich unter einem Verfolgungswahn wie er in Kapitel 5.9 beschrieben wurde.

<sup>254</sup> Filchner TB, 17. August 1912

<sup>255</sup> ebd. 7. September 1912

<sup>256</sup> ebd. 17. Oktober 1912

<sup>257</sup> vgl.: Kapitel 4.3.4

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Königs Glaubwürdigkeit, wodurch ein Tumult ausbrach. König wurde daraufhin ins Kreuzverhör genommen was jedoch zu keinem brauchbaren Ergebnis führte, außer dass Königs Angaben ins Lächerliche gezogen wurden. Außerdem wurde wieder auf seinen Geisteszustand angespielt und vor allem von Goedel soll sich dabei sehr engagiert gezeigt haben.<sup>258</sup>

König gab weiterhin an, dass in der Nacht, als er in seinem Iglu war, auf ihn geschossen wurde. Björvik hatte dazu seine eigene Theorie, die an dieser Stelle in vollem Umfang wiedergegeben wird:

*„Dr. König hat sich nun ein Schneehaus nach dem Muster der Eskimos gebaut. Es liegt ein kleines Stück vom Schiff entfernt, er liegt normalerweise dort in den Nächten, wahrscheinlich um wie ein Polarforscher zu wirken, aber eines nachts als er draußen vor dem Haus war, hat er einen Mann gesehen der vom Schiff kam und zwei Schüsse in seine Richtung abgab, aber keiner der Schüsse traf ihn. König kam jetzt an Bord und berichtete von dieser Untat, aber an Bord war alles ruhig. Die Nachtwache, die jede Stunde das Thermometer abliest, hatte niemand über das Eis gehen sehen und sie hatte auch keinen Schuss gehört. Wenn es aber wahr ist, was er sagt, dann ist es ja sehr brutal, es ist ja etwas falsch an Bord, aber dass es so schlimm ist, glaube ich nun nicht und lügt er um noch mehr Aufruhr zu stiften, ist es genauso falsch. Dr. König gehört zur Gruppe des Leiters, aber von der Mannschaft ist es niemand gewesen, denn hier vorne gibt es keinerlei Schusswaffen. Ich für meinen Teil glaube aber, dass Dr. König in den Nächten die er in seiner Villa verbracht hat, gefroren hat und nun schämt er sich das zuzugeben und deshalb hat er sich diese Schießerei ausgedacht, um wie ein Mann wieder an Bord ziehen zu können. Das ist nun meine Meinung aber ich behalte sie für mich, es ist aber sicher, dass er keine weiteren Nächte mehr dort liegen will.“*<sup>259</sup>

Vielleicht ist Björvik mit seiner Meinung gar nicht so weit von der Wahrheit entfernt gewesen. Es ist jedenfalls auffällig, dass König des Öfteren annahm, dass die Mitglieder der Expedition ihm etwas antun wollten. Jedenfalls konnte das nicht die Schussaktion mit dem Querschläger gewesen sein, weil die Robbenjagd tagsüber gemacht wurde. Barkow schilderte ebenfalls den vermeintlichen Mordanschlag auf König. Er gab an dazu ein Protokoll verfasst zu haben, aber dieses ist nicht mehr vorhanden. Er beschrieb jedoch, dass von Goedel, in Anwesenheit von Brennecke (Ozeanograph), Lorenzen (Kapitän), Heim (Geologe), Heyneck (Ingenieur) und ihm selbst, einen Versuch durchgeführt haben, ob die Schüsse zu hören gewesen wären. Fazit: Die Schüsse hätten an Bord gehört werden müssen. Die Herren beschlossen aber die anderen Mitglieder über diesen Versuch nicht zu informieren.<sup>260</sup>

König war auch für die Hunde verantwortlich, die er aus Grönland mitbrachte. Er nahm auch meist an den Schlittenexpeditionen teil, die unter Klings oder Filchners Führung standen. Filchner schätzte ihn als „Eisführer“ aber bezeichnet ihn auch anfangs als schlechten Hundeführer. Kleinere Schlittenfahrten führte er auch selbst an, dabei kam es aber zu einem seltsamen Vorfall, den Björvik schilderte. König war etwa eine „halbe norwegische Meile“ vom Schiff entfernt, als der hintere Teil des Schlittens ins junge Eis einbrach. Der am

---

<sup>258</sup> vgl.: Kirschmer, Dokumentation, 1985, S.44f

<sup>259</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.43-45

<sup>260</sup> vgl.: Barkow TB, 21. Mai 1912

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Schlitten befindliche Mann, dessen Name leider nicht ausfindig gemacht werden konnte, fiel ins Wasser. König fuhr weiter. Der Mann konnte sich selbst retten und erreichte durchnässt das Schiff. König kam einige Stunden später zurück und auf die Frage Björviks, warum er dem Mann nicht geholfen hätte: „[...] entschuldigte [er] sich damit, dass er erst lange danach gemerkt hatte, dass der Mann verschwunden war, und da wusste er nicht wo er geblieben war.“<sup>261</sup> Es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass König den Absturz des Mannes so lange nicht bemerkt hat. Auch wenn er dachte, dass der Mann umgekehrt und zum Schiff zurückgekehrt war, hat er nicht verantwortungsvoll gehandelt. In jedem Fall hätte er umkehren müssen um dem Mann zu suchen, was er aber aus unerfindlichen Gründen nicht getan hatte.

König lebte in ständiger Angst, dass ihm andere Expeditionsmitglieder Schaden zufügen wollten. Selbst harmlose Äußerungen weckten sein Misstrauen, und er hegte großes Misstrauen selbst Vertrauten gegenüber. Zudem lassen seine starken Stimmungsschwankungen und das hohe Maß an übertriebener Selbstbezogenheit den Schluss zu, dass König eventuell an einer Form der Persönlichkeitsstörung gelitten hat.

Von König selbst sind leider keine Tagebuchaufzeichnungen mehr vorhanden. Wahrscheinlich sind sie beim Brand in der Bibliothek der Burg Kreuzenstein<sup>262</sup> des Grafen Hans Wilczek, verursacht durch einen Blitzschlag, im Jahr 1915 vernichtet worden.<sup>263</sup>

### 5.10.2 Zur Person Filchner

Um die angespannte Situation an Bord der DEUTSCHLAND besser verstehen zu können, werden an dieser Stelle einige Anmerkungen zu den Personen Filchner und Vahsel gemacht. Die widersprüchliche Beschreibung von Vahsel ist besonders aufschlussreich. Drygalski schien in seinem Nekrolog über Vahsel auch eine Art Verteidigung seiner Person angestrebt zu haben und damit gleichzeitig Kritik an Filchners Ausführungen.

Filchner reagierte oft recht unbeholfen auf Probleme an Bord. Eine Vermutung für sein Verhalten könnte sein, dass er sich den anderen Wissenschaftlern nicht ebenbürtig fühlte. In seinen Memoiren „Ein Forscherleben“ beschrieb er sehr offen den Erhalt seines Dokortitels (1909). Er strebte aufgrund seiner wissenschaftlichen Arbeiten die Doktorwürde an und Prof. Hahn von der Albertus-Universität in Königsberg empfahl ihm die Lektüre Kants „Von der Macht des Gemüts“ worüber er dann befragt werden sollte. Filchner gab zu, dass er enorme Probleme mit der Lektüre hatte. Mitten in seinen angestregten Studien geschah folgendes:

*„Da brachte mir der Postbote eines Morgens folgendes Telegramm: Die Philosophische Fakultät der Universität Königsberg hat einstimmig beschlossen, Ihnen im Hinblick auf Ihre erdkundlichen Forschungen den Doktor philosophiae honoris causa zu verleihen!“<sup>264</sup>*

Filchner war sehr erleichtert und die Mitglieder seiner Abteilung sowie sein Vorgesetzter, General von Bertrab, freuten sich über die Auszeichnung: „[...] und ich badete mich stolz im

<sup>261</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.36

<sup>262</sup> Die Burg Kreuzenstein liegt in Niederösterreich. Sie umfasste bis 1915 ein umfassendes Archiv und eine Bibliothek. Während der Kampfhandlungen 1945 zwischen Wehrmacht und Roter Armee, wurden viele Stücke des wiedererrichteten Archivs gestohlen. Vielleicht ist das Tagebuch auch dabei verloren gegangen. Als Filchner 1956 das Tagebuch für seine Feststellungen heranziehen wollte, war es nicht mehr verfügbar.

<sup>263</sup> vgl.: Filchner, Feststellungen, S.51

<sup>264</sup> Filchner, Forscherleben, 1956, S.92

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*jungen Ruhm; denn ich war mit meinen einunddreißig Jahren der jüngste Ehrendoktor im Deutschen Reich.*<sup>265</sup> Filchner hätte keinen Grund gehabt, sich deshalb den anderen Wissenschaftlern gegenüber nicht gleichwertig zu fühlen.<sup>266</sup> Aber seine Reaktionen lassen darauf schließen, dass er sehr unsicher war. Daher scheint auch sein Verhalten erklärbar, sich immer mit Leuten von Rang und Namen zu umgeben oder zumindest der Wunsch mit ihnen in Zusammenhang gebracht zu werden.<sup>267</sup>

Filchner sagte einmal über sich selbst, dass er erstarre bei Angriffen: *„ Es ist meine Art, Gemeinheiten gegenüber instinktiv eine Form von Erstarrung zu zeigen, die es mir nicht erlaubt, mich sofort ernstlich zur Wehr zu setzen oder zum Gegenstoß auszuholen.*<sup>268</sup> Daher sei seine oft zurückhaltende Reaktion zu erklären. Er wollte auch stets einem Skandal aus dem Wege gehen und versuchte sich oft auf außergerichtlichem Wege zu einigen.

*„Von unzähligen Landsleuten beiderlei Geschlechts wurde ich gebeten, aus meiner Reserve herauszutreten sowie endlich Stellung zu allen Angriffen zu nehmen und auch meinerseits Anklage gegen die Widersacher zu erheben. Ich tat es aus den im Anfang angeführten Gründen<sup>269</sup> nicht, und hätte ich alle diese Gründe nicht gehabt, so vertrug es sich einfach nicht mit meinem ‚Habitus‘, mich in der Öffentlichkeit auf eine schmutzige Polemik einzulassen. So habe ich bis heute geschwiegen.*<sup>270</sup>

Dr. Tafel war der Lebensfeind Filchners und war der Urheber vieler Angriffe gegen Filchner und er fand auch immer wieder willige Helfer um gegen ihn aufzutreten. Doch durch sein eigenes ungeschicktes Verhalten verbaute sich Filchner selbst einige Wege und gab den Angriffen dadurch immer neue Nahrung. Vahsel schien ebenfalls von Tafel beeinflusst gewesen zu sein, wobei eine direkte Verbindung zu den beiden Männern nicht ausfindig gemacht werden konnte, sondern nur aus den „Feststellungen“ Filchners zu entnehmen ist.

### 5.10.3 Zur Person Vahsel aus der Sicht Drygalskis

Nekrologe sind für die Beschreibung eines Charakters nicht gerade die besten Dokumente, doch gibt es einen Einblick, wie eine Person gerechtfertigt beziehungsweise verteidigt werden kann.

Erich von Drygalski und Augustin Krämer schrieben den Nekrolog Vahsels, der im PGM, 1913/59, S 224-226 abgedruckt wurde. Die folgenden Zitate stammen daraus. Vahsels Karriere war sehr geradlinig und erfolgreich. Vor allem Drygalski lässt in seinen Ausführungen keinen Zweifel darüber aufkommen, dass Vahsel die beste Wahl für diese

---

<sup>265</sup> ebd. S.93

<sup>266</sup> Diese Vorgehensweise ist nicht unbedingt einzigartig oder gar unüblich für diese Zeit. Als Beispiel sei Friedrich Nietzsche erwähnt, der am 13.2.1869, aufgrund seiner Arbeiten im „Rheinischen Museum“ mit 24 Jahren, als zunächst außerordentlicher Professor, für „klassische Philologie und Lehrer der griechischen Sprache in der obersten Klasse des Pädagogicums“ an der Leipziger Fakultät ernannt wurde und anschließend einen Ruf an die Baseler Universität bekam. Dem war auch keine Promotion oder Habilitation vorausgegangen. Fischer-Dieskau, Dietrich; Wagner und Nietzsche. Der Mystagoge und sein Abtrünniger, München 1979, S.34

<sup>267</sup> Filchner pflegte ein freundschaftliches Verhältnis zum Kaiser, der sich im Exil befand. Er besuchte ihn des Öfteren und der Kaiser sandte sogar ein Glückwunschtelegramm an Filchner, anlässlich der Verheiratung seiner Tochter.

<sup>268</sup> Filchner, Feststellungen, S.45

<sup>269</sup> In der Einleitungen seiner „Feststellungen“ gibt er folgende Gründe für seine Verhaltensweise an: *„Länger als ein Lebensalter habe ich zu allen verleumderischen Angriffen geschwiegen, weil erstens Polemik wider meine Natur ist, weil ich zweitens Kräfte sparen wollte, um meiner Aufgabe, die mir wichtiger erschien und mehr Frucht versprach als Gezänk, zu dienen, und drittens, weil es mir von jeher widerstrebt hat, dem Ausland einen der recht überflüssigen Schauspiele zu bieten, die unser altes Erbübel, Zwietracht, innere Feindschaft, in peinlichen Exempeln zur Anschauung bringen.“* ebd. S.1f

<sup>270</sup> ebd. S.46



## 5. Alltag im Expeditionsleben

Expedition gewesen ist. Vahsel hat außer seinen nautischen Fähigkeiten auch noch ein umfangreiches Allgemeinwissen gehabt: *„Er besaß so nicht allein eine sicher, auf praktische Erfahrung beruhende Kenntnis aller nautischen Dienstzweige, sondern hatte auch lebhaftes Interesse, eigene Gedanken und großes Geschick für wichtige Aufgaben anderer Art.“*<sup>271</sup> Bei der Drygalski-Expedition ist er es gewesen, der die Leckage am GAUSS eruieren konnte. *„Er verteilte Sägespäne um das Schiff und fand heraus, wo sich diese in dessen Körper hineinzieht.“*<sup>272</sup> Auch das meteorologische Programm soll er durch seine einfallsreichen Methoden gerettet haben.

*„Es sei ferner daran erinnert, daß Vahsel in den schweren antarktischen Stürmen, die den meteorologischen Dienst unterbrachen und tagelang völlig zu hindern drohten, durch spontane Anwendung einfachster Methoden die Kontinuität der Beobachtungen gewahrt hat und damit die Wege wies, welche die Expedition bei den meteorologischen Arbeiten in den häufigen Schneesturmkatastrophen weiter ausbildete und dann immer beschritt.“*<sup>273</sup>

Vahsel hat auch die erste Schlittenexpedition erfolgreich geleitet. Bei der astronomischen Bestimmung des Gaußberges hat er sich Erfrierungen an der Wange und der Hand zugezogen. Die besondere Hervorhebung soll wohl seinen Opferwillen bekunden. Eine seiner Aufgaben war die Verwaltung des Proviants, was er ebenfalls meisterlich handhabte.

*„Wie bei seinen Hauptpflichten im Schiffsdienst war Vahsel eben auch bei anderen Aufgaben ein ganzer Mann, von vorbildlicher Pflichttreue, von natürlich-klarem Verstand und von lebhaftem Trieb. Er pflegte sich jeder Aufgabe genau zu vergewissern, ehe er sie übernahm, durch Fragen, durch Einwände und durch stilles Bedenken. Dann begann er das Werk und führte es zielbewußt zum Erfolg.“*<sup>274</sup>

Diese Aussage könnte auch als Seitenhieb gegen Filchner gedacht gewesen sein. Durch seine Krankheit war Vahsel nicht mehr in der Lage, diese Kriterien, die ihn hier so hervorheben, zu erfüllen. In den Tagebüchern von Filchner und Barkow erscheint die Person Vahsels allerdings in einem anderen Licht (vgl.: Kapitel 4.3.4 und Kapitel 5.5.3).

Drygalski erwähnte auch die PEIHO-Expedition<sup>275</sup> in der Südsee, die Vahsel als Kapitän mitmachte. Die Expeditionsleiter Dr. Fülleborn und Dr. Krämer hatten ihm nur die besten Zeugnisse ausgestellt. *„Ich habe Vahsel stets als einen sehr gewissenhaften Seemann geschätzt [...]“*<sup>276</sup>. Der letzte Teil der Expedition sei *„ohne Missklang“*<sup>277</sup> zu Ende gegangen. Wahrscheinlich ist das auch eine Anspielung auf die Anschuldigungen gegen ihn von Seiten Filchners, der in ihm ja stets einen Intriganten sah. Die folgenden Zitate zur Filchner-Expedition im Nekrolog erscheinen wie eine Rechtfertigung Vahsels:

*„Wichtige Arbeiten sind unter seiner maßgeblichen Teilnahme dabei vollendet, wissenschaftlicher Art sowohl, wie in der praktischen Ausführung und in der Vorbereitung für die Antarktis, der die Expedition zustrebte. Briefe, die er vor dem Aufbruch ins Eis noch von Südgeorgien schrieb, lassen keine Zweifel aufkommen, daß er damals, Ende des Jahres 1911, körperlich und geistig voll auf der Höhe seiner*

---

<sup>271</sup> PGM, 1913/59, S.224

<sup>272</sup> ebd.

<sup>273</sup> ebd. S.225

<sup>274</sup> ebd. S.225

<sup>275</sup> Die PEIHO-Expedition (auch als Südsee-Expedition der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung bekannt) fand 1908-1910 statt und stand unter der Leitung von Dr. Friedrich Fülleborn (1866-1933) im ersten Jahr der Expedition. Im zweiten Jahr übernahm Dr. Augustin Krämer (1865-1941) die Leitung.

<sup>276</sup> PGM, 1913/59, S.225

<sup>277</sup> ebd.

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Aufgabe und seiner Entschlußkraft stand, und so ist es auch nach einwandfreien Berichten bis ganz kurz vor seinem Tod geblieben.*

*[...] Er hat sich auch pflichtgetreu, konsequent und wagemutig bemüht, der Expedition die Station zu verschaffen, die sie als Grundlage ihrer weiteren Pläne brauchte. [...]*“

*Es folgt noch eine kurze Beschreibung der Driftfahrt und endet schließlich: „In dieser Zeit begann er zu kränkeln [...] und ist nach nur kurzem Leiden am 8. August 1912 schnell und schmerzlos verschieden. Wie in allen früheren Stellungen hat ihn auch auf der „Deutschland“ das uneingeschränkte Vertrauen derer umgeben, die als Seeleute oder Gelehrte ihr ernstes Streben mit dem seinen verbanden“<sup>278</sup>*

Vahsel konnte die Menschen durch seine Bildung und seine Umgangsformen sicher für sich einnehmen. Taktisch klug spielte er seine Rolle als zurückhaltender Untergebener oder als selbstbewussten Mann der Marine. An Bord der DEUTSCHLAND aber, wo er schon durch seine Erkrankung stark angeschlagen war, gelang diese Täuschung nicht mehr. Seiner Missachtung gegenüber Filchner ließ er zusehends freien Lauf. Doch Filchners Verhalten forderte ihn geradezu heraus sich so zu zeigen, wie er es schlussendlich tat.

### 5.10.4 Das Tagebuch Barkows zum konfliktgeladenen Alltag an Bord

Erich Barkow war der Meteorologe der Expedition. Das Tagebuch Barkows gibt einige Aufschlüsse über das Zusammenleben an Bord von der Oppositionsgruppe, obwohl er selbst einer der „neutralen“ Doktoren gewesen sein könnte, die Björvik in seiner „Lebensbeschreibung“ erwähnt. Barkows Aufzeichnungen sind aber auch interessant weil sie mehrmals die Handlungsweise Filchners (die schriftlichen Erlässe an Bord der Deutschland, seine Art personelle Probleme zu lösen, etc.) darstellen, die im Gegensatz zu den „Feststellungen“ für ihn sehr negativ ausfallen.

In Barkows Tagebuchabschrift fehlen die Monate der Überfahrt von Deutschland nach Argentinien. Außerdem fehlen in der Abschrift Aufzeichnungen über die drei Monate während der Polarnacht. Die Gruppenbildung scheint in Argentinien noch nicht festgelegt gewesen zu sein. Es kam zu gemeinsamen Ausflügen an Land. Man traf sich auch gemeinsam mit deutschen Vertretern in Buenos Aires und ging manchen Vergnügungen nach. Jedoch kam es zu ersten Aktionen gegen Filchner:

*„An Filchners Kammer wurde am Abend eine große Viecherei angestellt. Von einem alten Kalender wurden die einzelnen Blätter an den Wänden aufgehängt und auch darunter Photographien verschiedener Damen. Ferner hingen Tücher, Stiefel u.s.w. in der Kammer.“<sup>279</sup>*

Was Barkow allerdings nicht erwähnte ist die Tatsache, dass auch ein Haufen Kot vor seiner Kabinentür „abgelegt“ wurde, was als Anspielung auf Tafels Verleumdung in Tibet herrührt.<sup>280</sup> Vahsel wurde auch nicht müde, diese Geschichte an Bord immer wieder zu erwähnen. Aber auch Barkow war nicht immer sehr fair zu Filchner. Dieser hatte durch die Kost ein Problem bei der Entleerung seines Darms und verbrachte daher meist lange Zeit auf der Toilette. Filchner vermerkte in seinen „Feststellungen“ dazu:

---

<sup>278</sup> ebd. S.226

<sup>279</sup> Barkow TB, 7. Oktober 1911

<sup>280</sup> Kirschmer, Dokumentation, 1985, S.36

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*„Um die Zeitspanne zu messen, die ich auf der Toilette verbrachte, hatte Dr. Barkow im Einvernehmen mit seinen Gleichgesinnten unsichtbar an der Tür der Toilette einen elektrischen Kontakt angebracht. Mit derlei Nettigkeiten beschäftigen sich die Männer, die in ihrer Wissenschaft ernst genommen sein wollten.“<sup>281</sup>*

Das Leben an Bord selbst schien nach der Abreise aus Buenos Aires noch weitgehend in Ordnung gewesen zu sein, denn es wurde noch gemeinsam musiziert und getrunken. Es wurden noch großartige Pläne geschmiedet, wie zum Beispiel die Durchquerung Süd-Georgiens von der Royalbay aus. Doch die Blinddarmentzündung Kohls verhinderte diese Pläne. Dadurch verlängerte sich auch unter anderem der Aufenthalt in Süd-Georgien.

Der fast einmonatige Aufenthalt in Süd-Georgien wurde durch die Familie Larsen sehr gesellig. Vor allem die Tochter wurde von den Herren sehr bewundert:

*„Mit der „Harpune“ kam auch Frl. Larsen, die wir schon in Buenos Aires kennen gelernt hatten. Es ist ein nettes, kluges Mädchel. Es war ulkig anzusehen, wie alle hinter ihr her waren, vor allem der Kapitän, der ganz verliebt war, aber manchmal gehörig abblitzte. Einmal wurde Goedel beim Frühstück zur Verlobung gratuliert. Es wurde außerdem geknobelt, wer sie bekommen sollte u.s.w. Wenn das arme Mädchel das alles gewußt hätte!“<sup>282</sup>*

Einige Tage vor der Abreise wurde sogar die Mannschaft von Larsen zu einem Essen eingeladen. Die Mannschaft bedankte sich mit Gesangsdarbietungen dafür.

Barkow beklagte in seinem Tagebuch jedoch den Umstand, dass zuviel Zeit vergeudet wurde, bis man endlich an die Weiterfahrt dachte. Nur einige Wissenschaftler könnten ihrer Arbeit nachgehen. Er meinte auch, dass durch den langen Aufenthalt, die Mannschaft auf dumme Gedanken kommen könnte: *„Für die Mannschaft ist es direkt gefährlich, wenn sie wieder mit Menschen zusammenkommt, die sicher nicht gerade die besten sind, sich betrinken und sonstiges Zeug machen.“<sup>283</sup>* Er führte den Umstand darauf zurück, dass Filchner die Erholung von Kohl zum Anlass für die Verzögerung nahm. Die wahre Ursache vermutete er in der Angst Filchners vor der weiteren Seefahrt, da Filchner öfter seekrank wurde. In diesem Zusammenhang regten ihn auch die häufigen Verordnungen und Mitteilungen am schwarzen Brett auf, die Filchner schriftlich ausgab anstatt mit den Leuten direkt zu sprechen. Die Pläne wurden auch ständig abgeändert, so dass sich gegen Ende niemand mehr richtig zurecht finden konnte. Folgende Auseinandersetzung mit Filchner sei dafür angeführt:

*„Am Abend hatte ich noch einen kleinen Zusammenstoß mit Filchner. Als er uns das mitteilte, hatte er sich wohl falsch ausgedrückt, sodaß es König nicht paßte. Darauf sagte er: ‚Sie haben jetzt genug nach Ihrem eigenen Ermessen gehandelt, jetzt will ich auch mal etwas anordnen.‘ So etwa dem Sinne nach waren seine Worte. Ich sagte ihm: ‚Gut, dann kommt aber nichts dabei heraus.‘ Das hat er deutlich gemerkt; denn er sagte später zu mir, so etwas dürfte ich nicht sagen.“<sup>284</sup>*

Nach diesem Vorfall entschuldigte sich zwar Barkow bei Filchner, aber es kam noch des Öfteren zu versteckten und offenen Angriffen. Nach der Abfahrt von Süd-Georgien schien ein gemeinsames Arbeiten aller Beteiligten jedoch noch möglich gewesen zu sein. Barkow

---

<sup>281</sup> ebd. S.37

<sup>282</sup> Barkow TB, 10. November 1911

<sup>283</sup> ebd. 18. Oktober 1911

<sup>284</sup> ebd. 22. Oktober 1911

## 5. Alltag im Expeditionsleben

berichtete von einem Ballonaufstieg, woran sogar Przybyllok, Heim, Filchner und von Goedel gemeinsam mit ihm die Arbeit vornahmen.<sup>285</sup> Auch Weihnachten wurde noch recht friedlich gefeiert. Für jeden wurde ein Teller mit Süßigkeiten und anderen kleinen Gaben hergerichtet. Für die Mannschaft gab es Pfeifen. Filchner hatte für jeden einen Bon mit 20 Mark ausgestellt und für die höheren Chargen sogar Bons mit 30 Mark. Lieder wurden gesungen und etwas musiziert. Danach nahmen die Leute ihre Geschenke entgegen. Die Wissenschaftler setzten sich noch zusammen und tranken Punsch und gingen später zur Mannschaft „*wo es sehr lustig zuging*“.<sup>286</sup> Es wurde allerdings viel getrunken. Am zweiten Festtag trank Barkow mit Filchner sogar eine Flasche Wein zusammen. Die Stimmung an Bord war jedenfalls sehr wechselhaft, was mit dem Fortgang der Reise stark zunahm.

*„Es ist merkwürdig, wie die Stimmung wechselt. Als wir so lange im Eise festlagen, war die Stimmung etwas gedrückt, wenn man den Mut auch nicht sinken ließ. Doch es hieß allgemein; wenn wir hier festkommen, was machen wir dann? Die Zeit wird berechnet: wenn wir am 70°, wenn am 74° sind u.s.w. Alles ist mit einmal guter Hoffnung.“*<sup>287</sup>

Es wurden Pläne geschmiedet und die erforderlichen Arbeiten erledigt. Aber wenn Filchner mit einer neuen Idee kam, dann merkte man die Gereiztheit, besonders bei Barkow:

*„Heute abend rückte Filchner mit einer Taufnamen-Liste heraus. Wenn das eine frühere deutsche Expedition getan hätte, so wäre Filchner sicher der erste gewesen, der diese Vorwitzigkeit verulkt hätte. Man soll Taufnamen aussuchen, ehe überhaupt etwas Taufbares gefunden ist.“*<sup>288</sup>

Barkow hatte aber auch andere Probleme, speziell mit den Offizieren. Oft wurden seine Arbeitsgeräte „vergessen“ oder absichtlich abgeladen. Im Dezember 1911 beschrieb er eine Situation, wie mit seinen Instrumenten umgegangen wurde:

*„Es hat also doch geholfen, daß ich Filchner die Sache mitgeteilt hatte. In Buenos Aires waren die Dracheninstrumente umverstaubt worden. Unterwegs merkte ich es, und ich sagte deswegen Lorenzen, er möchte sie in Grytviken herausnehmen lassen. Dies war vor der Fahrt der „Undine“. Was aber nicht herauskam, waren die Instrumente. Ich bat Lorenzen vor einigen Tagen wieder, die Instrumente herausnehmen zu lassen. Ich bekam zur Antwort, daß dies eine Arbeit von 2 Tagen für die Leute wäre, und das ginge jetzt nicht.“*<sup>289</sup>

Die nachfolgende Schilderung zeigt sehr anschaulich den täglichen Kleinkrieg, der unter den Leuten herrschte. Nach der Katastrophe am Stationsberg mussten Geräte und Instrumente vom Eisberg geborgen und zum Schiff zurückgebracht werden. Barkows Arbeitsgeräte wurden wiederholt von den Schlitten abgeladen um anderes Material aufzuladen. Es musste alles sehr schnell gehen, da der Eisberg weiterhin sehr instabil war. Daher stand Barkow unter einem enormen Druck, seine Geräte und sein Material zu retten.

*„Das Schiff konnte sich längsseits legen und am 18. und 19. [Februar] gelang es, alles, außer das Haus selbst, wieder glücklich an Bord zu bringen. Es war ein sehr starkes Stück Arbeit. Besonders mit meinen Sachen können sich die Leute, vor allem Kling, der 1. Bootsmann, nicht befreunden. Am Morgen hatte ich 2 Schlitten mit den Wasserstoffflaschen und einen weiteren mit dem Tank u. den Kabeln beladen. Diese 3 Schlitten wurden aber, als ich nicht dabei war, alle wieder abgeladen, trotzdem*

---

<sup>285</sup> ebd. 16. Dezember 1911

<sup>286</sup> ebd. 27. Dezember 1911

<sup>287</sup> ebd. 12. Januar 1912

<sup>288</sup> ebd. 12. Januar 1912

<sup>289</sup> ebd. 19. Dezember 1911

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Hoffmann beim zweitenmal deswegen beinahe schon Krach gehabt hat. Na, es ist glücklich alles wieder an Bord. Wenn ich nicht selbst eine große Anzahl Kabel, Benzintanks u.s.w. eigenhändig mit dem Schlitten gezogen hätte, wäre wohl nicht alles mitgekommen.*<sup>290</sup>

Kurt Hoffmann war ein Matrose, der mit Barkow öfter zusammen arbeitete und war somit mit seiner Arbeitsweise vertraut. Die Mannschaft wurde immer durch die Offiziere „zugeteilt“. Oft wurden aber Arbeiten am Schiff angeordnet, damit die Matrosen keine Zeit für die Wissenschaftler hatten. Barkow beklagte des Öfteren, dass diese Arbeiten auch zu einem anderen Zeitpunkt gemacht werden könnten und dass damit von den Offizieren nur betont wurde, dass es eine nautische Expedition war und die Wissenschaftler im Grunde nur „Gäste“ seien. (vgl.: Kapitel: 4.3.1)

Lorenzen versprach Mitte März, dass Barkows Drachenwinde ausgepackt werden soll. Aber die Mannschaft war zum Kohlenschaufeln eingeteilt und Lorenzen selbst bei der Robbenjagd. Der Ozeanograph Brennecke, der auf Seiten der Offiziere stand, hatte zwei Leute für seine Winde zur Verfügung gestellt bekommen. Da Barkow auf Filchners Hilfe nicht rechnen konnte und außerdem noch mehr Unfrieden fürchtete, falls er ihn darum bitten würde, wandte er sich an Heim, der offensichtlich eine gute Verbindung zu den Nautikern hatte. Barkow berichtete ihm den Vorfall in der Hoffnung, dass er das an Lorenzen weitergab, da er selbst mit ihm nicht reden konnte:

*„Ich sprach heute mit Heim darüber, hoffentlich gelangt auf diese Weise die Sache an Lorenzen. Wenn ich selbst mit ihm spreche, spricht er immer von sich als dem ‚alten Praktiker‘, und es ist deutlich aus seinen Worten zu entnehmen, wie er auf die ‚unpraktischen Wissenschaftler‘ herabsieht. Eine solche Behandlung gefällt mir nicht. Deshalb wende ich mich auch nicht wieder an ihn direkt, da ich sonst immer fürchten muß, bei einer solchen Auseinandersetzung zu ausfallend zu werden.*<sup>291</sup>

Am 1. April 1912 kam es wieder einmal zu einer heftigen Auseinandersetzung. Tage zuvor gab Filchner abermals in einer Mitteilung am schwarzen Brett bekannt, dass Vorschläge für die anfordernden Arbeiten gesammelt werden sollten. Barkow ging zu Filchner und gab seine Wünsche und Vorstellungen bekannt. Filchner befragte ihn auch nach den Verhältnissen unter den Wissenschaftlern. Barkow antwortete ihm, dass es zwischen den Wissenschaftlern kaum ernsthafte Probleme gebe: *„[...] daß dagegen aber zwischen Wissenschaftlern und Nautikern teilweise Differenzen beständen.*<sup>292</sup> Er hatte sich dabei sehr vorsichtig ausgedrückt, wie er extra betonte. *„In meinem Sinn lag allerdings Lorenzen, das habe ich aber absichtlich nicht gesagt.*<sup>293</sup> Filchner ging daraufhin zu Lorenzen und sagte ihm, dass sich schon wieder ein Wissenschaftler über ihn beschwert hätte. Lorenzen befragte daraufhin die Wissenschaftler und so auch Barkow. Dieser gab aber an, sich nicht über ihn beschwert zu haben, was er ja auch nicht getan hatte. Lorenzen fragte nun letzten Endes Filchner, wer das gewesen sei und dieser gab Barkow als Beschwerdeführer an:

*„Er hat sich also diese vertrauliche Äußerung, wie ich nachher sah, aufgeschrieben und in dieser Weise Lorenzen gegenüber benutzt. Das hat mich am meisten geärgert. Ich werde also in Zukunft sehr vorsichtig Filchner gegenüber mit derartigen Äußerungen sein. Gestern abend ließ mich Filchner rufen, Lorenzen war auch anwesend, und ich*

---

<sup>290</sup> ebd. 19. Februar 1912

<sup>291</sup> ebd. 12. März 1912

<sup>292</sup> ebd. 27. März 1912

<sup>293</sup> ebd. 27. März 1912

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*bestätigte, daß ich die Äußerung in der vorsichtigen Form getan hätte, daß ich damit aber keine Beschwerde beabsichtigt hätte.*<sup>294</sup>

Filchner gab nun zu verstehen, dass er es auch nicht als Beschwerde aufgefasst hatte, weil er sich sonst an den Kapitän gewandt hätte. Durch sein ungeschicktes Vorgehen brachte er weitere Unruhe in die Verhältnisse an Bord. Filchners Handlungsweise lässt sich manchmal nur schwer erklären. Er selbst sah sich dabei häufig als Opfer der Ereignisse ohne seine eigene Rolle wahrzunehmen. Filchner hätte durch seine Vorgehensweise die Expedition in noch größere Gefahr bringen können, wenn es zu einer Ausnahmesituation, wie das Sinken des Schiffes oder einem Rückmarsch, gekommen wäre. Das schlechte Verhältnis zwischen Lorenzen und Barkow blieb bis zum Ende der Expedition bestehen. Lorenzen provozierte Barkow häufig mit seiner herablassenden Art, vor allem wenn es um die Zuteilung von Hilfskräften ging oder etwa beim Bergen des Materials vor der Abfahrt nach Süd-Georgien. Lorenzen ließ Barkow spüren, dass er als - nunmehriger - Kapitän das Sagen hatte.

Mitte Juli 1912 machten König, Kling und Filchner ihre Schlittenreise: „[...] die dies Kleeblatt sich ausgeknobelt hatte [...]“ wie Barkow spitz bemerkte. Die Schlittenreisen wurden sehr skeptisch aufgefasst und gaben immer wieder Anlass für Konflikte. Einmal behauptete der Steward Besenbrock, dass eine Schlittenexpedition gar nicht weit gekommen sei, sondern sich nur in der Nähe des Schiffes „herumgetrieben“ hätte.

Im Juli vermerkte Barkow auch, dass „[...] das gesellige Leben an Bord nicht besonders ausgebildet (ist). Das liegt aber zum großen Teil daran, daß Filchner selbst absolut keine gesellschaftlichen Neigungen hat.“<sup>295</sup> Filchner zog sich immer recht rasch zurück und stieg in kein längeres Gespräch ein. Er mied auch die allgemeinen Unterhaltungen, sogar die Mahlzeiten nahm er allein oder nur mit seinen Getreuen ein. Anwesend sei er bloß bei den Vorträgen, die an Bord stattfanden und an den Geburtstagen, wobei er sich davon auch recht rasch zurückzog. Seinen eigenen Geburtstag feierte Filchner, nach Barkows Ansicht, überhaupt nicht: „Filchner hatte am 13.9. Geburtstag. Um allen Ovationen zu entgehen, verhängte er über sich selbst Stubenarrest, d. h. er verließ den ganzen Tag über nicht seine Kammer. Jeder von uns bekam aber seine Flasche Wein auf die Kammer gebracht.“<sup>296</sup> Filchner feierte mit Przybyllok und Kling in seiner Kabine indem sie „Schieberramsch“<sup>297</sup> spielten und gemeinsam 3 Flaschen Weißwein tranken. Am 14. September schrieb Filchner noch in sein Tagebuch, dass er mit der Mannschaft ein Preisschießen veranstaltete wozu die Offiziere und Wissenschaftler insgesamt 16 Preise stifteten.

Ab September häuften sich die Auseinandersetzungen. König entwickelte sich im Laufe der Expedition zum Kontrahenten Barkows. Er verwaltete die Photoplatten und gab, für Barkows Begriffe, zuwenig Platten aus und verbrauchte jedoch selbst zuviele. König berief sich wieder auf die Anordnungen Filchners. Barkow benötigte aber die Platten für seine Arbeit. Mehrmals kam es diesbezüglich zu Auseinandersetzungen. Diese wurden aber zwischen Filchner, König und Barkow schriftlich abgehandelt. Barkow fühlte sich aber von Filchner übergangen. Er hatte sich darüber sehr aufgeregt. In seiner Tagebuchabschrift ist in diesem Zusammenhang sogar der gesamte Briefwechsel enthalten.

---

<sup>294</sup> ebd. 1. April 1912

<sup>295</sup> ebd. 14. Juli 1912

<sup>296</sup> ebd. 16. September 1912

<sup>297</sup> Schieberramsch ist eine der Skatordnung widersprechende Abart, vgl.: [www.liveskat.de](http://www.liveskat.de) (zuletzt gesehen: 12. Juni 2007)

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Es kam zu mehreren Besprechungen zur Lage des Schiffes und dem Verlauf der Expedition. Die ständigen Änderungen und die unterschiedlichen Schwerpunkte verstimmten die Beteiligten immer mehr. Barkow wollte noch weiter im Eis bleiben um eine Jahresreihe zu bekommen. Die unterschiedlichen Arbeitsgebiete schienen von Filchner nicht richtig eingeschätzt worden zu sein, denn gerade die wissenschaftlichen Aufgaben waren doch das eigentliche Ziel der Expedition. Barkow sprach dieses Nichtbeachten der Arbeiten der anderen Expeditionsteilnehmer durch Filchner sehr oft in seinem Tagebuch an. *„Heute zeigte sich wieder einmal, wie wenig wirkliches Interesse der Leiter für die Untersuchungen hat.“*<sup>298</sup> Da Filchner aber selbst sehr unter den Verhältnissen am Bord litt, wollte er natürlich bald wieder in Süd-Georgien sein. Vor allem nach dem Tod Vahsels wurde auch der Ton in Filchners Tagebuch strenger. Die Auseinandersetzungen mit Lorenzen und der tägliche Kleinkrieg forderten ihren Tribut. Barkow berichtete von einer Unterhaltung mit Brennecke: *„Ich hörte dort, z.B. die folgende eigentümliche Geschichte. Filchner schläft auf einer Matratze auf der Erde u. ein geladenes Militärgewehr neben sich! Es ist doch tatsächlich eine wahre Komödie, wenn sie nicht so ernst wäre!“*<sup>299</sup>

Die Lage spitzte sich zwischen Filchner und den übrigen Teilnehmern immer mehr zu. Nach Barwoks Beobachtungen schien Filchner oft zu grinsen, hörte aber sofort damit auf wenn jemand zu ihm hinsah. Johannes Müller, der Wach- und Navigationsoffizier, meinte daraufhin zu Filchner, dass er das unterlassen solle, worauf Filchner Erich Przybyllok, den Erdmagnetiker und Astronom der Expedition, als seinen Sekundanten zu Müller schickte:

*„Daraufhin kam Przybyllok als Kartellträger zu Müller, um ihm eine Forderung auf Pistolen unter scharfen Bedingungen zu überbringen. Müller lehnte die Forderung ab und fügte hinzu, er soll sich lieber selbst eine Kugel durch den Kopf schießen. Diese ganze Affäre ist mir durch den Charakter Filchners verständlich, der immer wieder merkt, daß er der ganzen Sache nicht gewachsen ist, und dann will er alles wieder durch einen Gewaltakt in die Reihe bringen. [...] Daß das Benehmen Filchners nicht so ist, wie es ein gebildeter Mensch überhaupt zur Schau tragen muß, ist allen vollkommen klar; daß aber ein Leiter einer Expedition eins seiner Mitglieder wegen einer solchen Lappalie auf Pistolen fordert, das geht aber doch über alle Hutschnur.“*<sup>300</sup>

Die Sache brachte im Nachhinein noch Probleme mit sich. Müller wollte in der Heimat einigen einflussreichen Leuten von dem geplanten Duell erzählen und Barkow dachte sogar darüber nach, ob man Filchner nicht *„daraus einen Strick drehen“* könnte, damit er den Abschied nehmen müsse: *„Am besten wäre es ja freilich, wenn Filchner durch den Antarktischen Verein so zugesetzt würde, daß er ‚krank‘ würde und seinen Abschied nehmen müßte und in der ganzen Sache er ausgeschlossen würde.“*<sup>301</sup> Nach der Ankunft in Grytviken hielt Barkow in seinem Tagebuch fest: *„Filchner hat als Expeditionsleiter und vor allem als Mensch total versagt.“*<sup>302</sup>

---

<sup>298</sup> Barkow TB, 14. Dezember 1912

<sup>299</sup> ebd. 21. Oktober 1912

<sup>300</sup> ebd. 20. November 1912

<sup>301</sup> ebd. 20. November 1912

<sup>302</sup> ebd. 17. Dezember 1912

### 5.10.5 „Lebensbeschreibung“ Björviks zu den Ereignissen an Bord

Die Zusammenarbeit und Kommunikation der beiden Gruppen war kaum vorhanden. Björvik schrieb einmal, dass verschiedene Schlittenreisen unternommen wurden: *„aber wohin, weiß niemand außer dem Leiter“*.<sup>303</sup> Er ist sehr verwundert, dass auf dem Schiff auch niemand Anteil an der Abreise einer Schlittenexpedition nahm:

*„Als diese Expedition loszog, war ein Doktor von der Gruppe des Leiters auf dem Eis und beide Steuermänner standen versteckt unter dem Dach. Die anderen Doktoren und der Kapitän waren in ihren Kammern und die Mannschaft an verschiedenen Orten. Ich war auf dem Eis und zerteilte Robbenfleisch für die Hunde. Ich war der einzige, der zum Abschied winkte. Ich habe immer gesehen, dass wenn eine Schlittenexpedition loszog alle auf dem Eis waren, und besonders wenn der Leiter selber loszog.“*<sup>304</sup>

In der Polarnacht hat Björvik auch einige Beobachtungen gemacht.

*„Ich habe gehört, dass die Laune während der Überwinterungen weniger gut werden soll. Ich meinerseits habe es in den Wintern in denen ich überwintert habe, nicht gemerkt. Aber diejenigen hier an Bord achtern sind, hat wohl die Polarnacht beeinflusst, obwohl sie gerade angefangen hat, denn wenn sie sich auf dem Eis treffen, bäugten sie sich wie zwei Rinder, jedoch mit dem Unterschied, dass Rinder brüllen und diese hier stumm sind.“*<sup>305</sup>

Björvik berichtete des Öfteren, dass die Mannschaft sich zwischen den rivalisierenden Gruppen gut eingerichtet hat. Vor allem nach der Eskalation auf dem Stationsberg häufen sich die Eintragungen über das gefällige Verhalten der Mannschaft zu beiden Gruppen. Es scheint den Männern nichts ausgemacht zu haben, dass der Leiter schwach war, denn so konnten sie sich auch ihre „Freiräume“ schaffen und sich darauf berufen, dass die Anweisungen nicht klar waren oder von der „richtigen“ Person kamen. *„Wenn jetzt die Gruppe des Kapitäns kommt und sagt, dass wir etwas machen sollen, dann kommt die Gruppe des Leiters und sagt, dass wir das Gegenteil machen sollen. Wir sind jetzt aber so gut ausgebildet, dass wir es beiden Gruppen recht machen.“*<sup>306</sup> Er betont auch, dass alle Anordnungen und Befehle zwischen den Gruppen nur schriftlich getätigt wurden. Die wissenschaftlichen Arbeiten führen die beiden Gruppen zwar auf das Beste aus und die Mannschaft hat es zwischen ihnen so gut, dass sie sich nicht beklagen könne, *„aber Respekt haben wir leider nicht für sie.“*

Es wurde auch eine Schulung für die Mannschaft angeboten. Björvik lobte den zweiten Steuermann: *„Der zweite Steuermann (Anm.: Alfred Kling) hat jetzt angefangen eine Navigationsschule für 6 der Matrosen abzuhalten.“*<sup>307</sup>

Björvik wird gegen Ende September zu einer Beratung geholt. Filchner, Lorenzen und zwei Doktoren von jeder Gruppe waren versammelt. Die Befragung zu den Eisverhältnissen und die Möglichkeit des Freikommens aus dem Eis, wurde nach seiner Schilderung wie eine Art Verhör geführt. Filchner pochte auf seine Stellung als Leiter, und warf ihm vor, die nötigen Informationen nicht gegeben zu haben. Dazu verlas er sogar einen Artikel aus dem

<sup>303</sup> Björvik, Lebensbeschreibung, S.39

<sup>304</sup> ebd. S.38f

<sup>305</sup> ebd. S.37f

<sup>306</sup> ebd. S.37

<sup>307</sup> ebd. S.42f



## 5. Alltag im Expeditionsleben

Musterungsbuch, dass der Leiter das gleiche Kommando über die Mannschaft hat, wie der Kapitän des Schiffes. Björvik führte aber an, dass er nur als Matrose angeheuert wurde und daher den Befehlen gehorche, aber über seine Gedanken und Meinung sein eigener Herr sei. *„Ja hier ist es ungemütlich mit ihrer andauernden Feindschaft.“*<sup>308</sup> Björvik schrieb einmal: *„Sie sind wie ungezogenen Kinder die einander ärgern“*<sup>309</sup> Im Grunde amüsierten ihn diese Verhaltensweisen, aber er sah auch den Ernst der Lage. Folgende Begebenheit dokumentiert die unvernünftige Verhaltensweise: Björvik musste für die Hunde und Pferde, nach dem Freikommen aus dem Eis, Wasser aus dem Maschinenraum hinaufhieven. König und Przybyllok wollten ihm dabei helfen. Der Maschinist, der zur Oppositionsgruppe gehörte, verbot aber den beiden in den Maschinenraum zu gehen, so musste Björvik die Arbeit allein verrichten: *„[...] ich schaffe es ganz gut alleine aber so kann man die Verhältnisse hier an Bord beurteilen.“*<sup>310</sup>

Einen Tag vor der Ankunft in Süd-Georgien schrieb Björvik über die möglichen Beweggründe, warum die Mitglieder der Expedition wohl bereit waren, daran teilzunehmen und sein Urteil fällt nicht sehr schmeichelhaft aus.

*„[...] es ist aber ein großes Wunder Gottes, dass sie so gut für uns ausgegangen ist. Denn ich habe nicht annähernd über ihre Dummheit und Bosheit geschrieben, aber was mir nach der Ankunft klar wurde, war es die große Heuer die sie so mutig machte eine solche Reise auf sich zu nehmen, denn sowohl der Leiter, die Doktoren als auch die Offiziere sollten nach Norwegischen Verhältnissen eine riesige Heuer bekommen.“*

<sup>311</sup>

Dies mag ein wenig übertrieben sein, aber seine Abneigung für ihr Verhalten kommt dadurch gut zum Ausdruck.

### 5.11 Wegener-Expedition

In den nachfolgenden Ausführungen werden die Bedingungen bei der Ankunft in Grönland geschildert, die Situation auf der Station „Eismitte“ und die Auswirkungen von Alfred Wegeners Tod.

Die Wegener-Expedition hatte mit ähnlichen Problemen zu kämpfen wie all die anderen beschriebenen Expeditionen. Doch einige Ereignisse, ausgelöst durch Wegeners Tod, waren nachhaltiger. Der um sechs Wochen verzögerte Beginn aufgrund der Eisverhältnisse an der Küste brachte nervliche Belastungen bei allen Mitgliedern. Die Zeit war knapp, denn der grönländische Sommer ist kurz und die Zeit der Untätigkeit und des Hoffens war zermürend. Als endlich die Transporte auf das Inlandeis begannen, waren technische Probleme zu bewältigen. Alle Materialien mussten nach Scheideck gebracht werden, was nur über komplizierte, steile Wege mit Pferde- und Menschenkraft erledigt werden konnte. Die Propellerschlitten mussten ebenfalls mühsam nach oben gebracht werden. Die Arbeiten mussten wegen schlechter Wetterverhältnisse immer wieder unterbrochen werden. In dieser Zeit wurden Reparaturen durchgeführt oder Briefe geschrieben, aber diese Ersatzbeschäftigungen wirkten auf viele Teilnehmer noch negativer. In allen Tagebüchern werden die Anstrengungen beschrieben, die während dieser Zeit durchlitten wurden. Es kam

---

<sup>308</sup> ebd. S.53

<sup>309</sup> ebd. S.54

<sup>310</sup> ebd. S.55

<sup>311</sup> ebd. S.56

## 5. Alltag im Expeditionsleben

auch zu persönlichen Unstimmigkeiten, was aber nicht nur eine Folge der äußeren Umstände war sondern auch der Charaktere einiger Expeditionsmitglieder. Sorge war recht impulsiv und geriet deshalb mit einigen Teilnehmern in Konflikt. Loewe betonte, dass er von Lissy enttäuscht sei, weil er das Gefühl habe, er lege es auf einen Streit an: *„Dazu kommt das Getuschel, daß dieser oder jener sich von der Arbeit drückt. Davon kann meiner Meinung nach kaum die Rede sein.“*<sup>312</sup> Loewe scheute sich nicht, die Haltung Alfred Wegeners festzuhalten: *„Wegener zeigte die übliche mißvergnügte Mine, die die Expedition und die Arbeitsfreude ihrer Mitglieder nicht besonders fördert.“*<sup>313</sup> Loewe berichtete von der Stimmung von seinem Standpunkt aus:

*„Ich war gerade dabei das nasse Fußzeug auszuziehen und in einen Schlafsack zu kriechen, als Wegener dazu kam und mich nötigte im anderen Zelt Pemmikan zu kochen. Wirkung war, daß ich erstens eine Stunde lang in meinen naßen Stiefeln, Strümpfen und Hosen erbärmlich fror und zweitens nicht dazu kam, meine Briefe zu lesen. Dazu klagte mir Wegener sein Leid, er habe den Eindruck, überwiegend bestehe die Meinung, die Arbeit ginge am besten, wenn er gar nicht dabei wäre. Z.B. wollte ihn Georgi auf der Schlittenreise höchstens bis 200 km mitlassen. Ich war naturgemäß nicht in der Stimmung, ihm viel Tröstliches zu sagen. Ich beschränkte mich darauf, ihm zu sagen, auch meiner Meinung nach wäre es nicht richtig, wenn er überall mitarbeiten wollte. Er solle vielmehr die Oberleitung nicht so am Boden schleifen lassen. Aber es ist ihm wohl nicht klar, daß die stummen Vorwürfe, mit denen er zu arbeiten pflegte, auf die etwas robusteren Gewissen das Gegenteil der erhofften Wirkung ausübt. Ich muß ja zugeben, daß mit Georgi und Sorge schwer zu arbeiten ist.“*<sup>314</sup>

Zur Analyse des Textes ist zu sagen, dass Alfred Wegener, Loewe, Georgi und Sorge das Jahr zuvor auf der Vorexpedition gemeinsam unterwegs waren. Die vier Männer kannten sich also recht gut. Loewe hatte eher einen grüblerischen Charakter, doch kann angenommen werden, dass er die Lage richtig einschätzte. Wegener kümmerte sich um viele Kleinigkeiten, was Sorge wiederum als besonders aufmerksam und kollegial schätzte, doch als Leiter verlor er manchmal den Überblick. Loewe bezeichnete sogar einmal Weiken als den „geistigen“ Leiter der Expedition. Sorge sah einige Gemeinsamkeiten mit Wegener:

*„Und bei allem ist er so geduldig – nur nicht beim Warten. Er wünscht immer ‚Aktivität‘. ‚Dazusitzen und zu warten ist keine Kunst.‘ ‚Man muss immer die Chancen ausnutzen, die sich bieten.‘ Insofern stimmen wir gut überein.“*<sup>315</sup>

Womit Sorge nicht mit Alfred Wegener übereinstimmte, war die Einschätzung der Lage und die Durchführung der Expedition. Sie seien dabei sogar oft gegensätzlicher Meinung gewesen. Auffallend ist, dass Georgi und Sorge innerhalb der Expedition sehr dominant waren. Sie lebten in „Eismitte“ sehr gut zusammen. In den Tagebüchern beider Männer ist die gute Zusammenarbeit zu erkennen und das große Verständnis, das sie einander entgegen brachten. Es entsteht manchmal der Eindruck, als ob sich beide als besonderer Teil der Expedition fühlten. Georgi war jedenfalls sehr bestimmend, auch Alfred Wegener gegenüber: *„Die Versorgung von Georgis Station wird immer schwieriger ... Wenn nur Georgi und Sorge weniger Instrumente und mehr Lebensmittel und das Haus mitgenommen hätten!*

---

<sup>312</sup> Loewe TB 1, 3. Juli 1930

<sup>313</sup> ebd. 5. Juli 1930

<sup>314</sup> ebd.

<sup>315</sup> Sorge TB 1, 31. Mai 1930

## 5. Alltag im Expeditionsleben

*Ich fürchte, es wird sich rächen, daß ich die Sache auf Georgis Drängen ihm überlassen habe.*<sup>316</sup>

Die Arbeiten auf allen Stationen schritten voran und „Eismitte“ wurde am 30. Juli 1930 erreicht. Ab 1. August 1930 war Georgi allein. Seine wissenschaftlichen Arbeiten führte er vom ersten Tag an durch und arbeitete an der Errichtung der Station. Die Grabarbeiten in den Schnee waren sehr schwer, er versicherte aber in seinen Aufzeichnungen, dass er sich dabei nicht übernehme. Er merkte jedoch, dass er sehr vorsichtig sein musste, da er vorerst auf keine Hilfe hoffen konnte. Seine Devise zu seinen Aufgaben war: *„Bei dieser Expedition bedeutet die Beharrlichkeit, die Zähigkeit und gleichförmige Arbeit alles.“*<sup>317</sup> Am 13. September 1930 traf Sorge ein und übernahm den Großteil der Grabungsarbeiten.<sup>318</sup> Die beiden Männer richteten sich ein und warteten auf mehr Material (Stationshaus, Petroleum und Lebensmittelkisten) das mit den Propellerschlitten angeliefert werden sollte. Sie hatten keine Funkverbindung und konnten daher nicht wissen, dass die Schlitten nicht eintreffen würden (vgl.: Kapitel 3.4.2 und 3.4.3). Mit der letzten Hundeschlittenreise blieb nun auch Loewe in Eismitte (vgl.: Kapitel 5.5.4). Die drei Männer mussten nun versuchen, ihr Leben gemeinsam unter den unwirtlichen Umständen einzurichten. Loewes Zustand fesselte ihn an den Schlafsack, wobei er seinen Teil an den Arbeiten leistete. Die beiden anderen entwickelten eine Routine in den wissenschaftlichen Aufgaben, die sie zu erledigen hatten. Die Speisen wurden abwechselnd von Sorge und Georgi zubereitet. In der arbeitsfreien Zeit beschäftigten sich die Bewohner von „Eismitte“ mit gesellschaftlichen Aktivitäten wie Singen und gegenseitigem Vorlesen. Es wurde auch viel gelesen und diskutiert. Vor allem Sorge schrieb sehr ausführlich über seine Gedanken, die er sich zu mancher Lektüre machte. Seine Gesinnung wird darin gut ablesbar, die sich drei Jahre später sehr fatal für Loewe auswirken sollte.

Die allgemeine Stimmung war anfangs sehr betrübt durch die auftretenden Probleme mit den Geräten, hervorgerufen durch die Kälte, und Loewes Gesundheitszustand. Doch als sich Loewe mit seiner Situation abgefunden hatte, änderte sich die Stimmung: *„Besonders Loewe ist witzig, und es ist ein merkwürdiger Kontrast, wenn er bis über den Kopf im Schlafsack steckt und über Zahn- und Fußschmerzen stöhnt und dann doch wieder scherzhafte und geistvolle Bemerkungen in die Unterhaltung wirft.“*<sup>319</sup> Im Dezember schrieb Georgi jedoch: *„Freilich sind wir nicht gerade auf der Höhe, jeder macht seine laufende Arbeit mit einem gewissen Stumpfsinn, liegt viel auf der Koje und keiner ist auch annähernd zu einer im gewohnten Sinn konzentrierten Arbeit im Stande. Es ist merkwürdig, dass die übrigen Expeditionen diesen doch recht deprimierenden Zustand verschwiegen haben.“*<sup>320</sup> Die Männer schrieben viel über ihre Empfindungen. So gab Georgi zu: *„Übrigens sammelt sich auch bei mir ein ganz starker Lebensdurst an.“*<sup>321</sup> Sie beschrieben auch gegenseitig ihren Charakter: Georgi wurde als besonders fürsorglich aber auch herrisch beschrieben. Loewe bemerkte einmal, dass nur gut auskommen ist mit ihm, wenn man ihm zustimme. Sorge sei ein überschwänglicher Draufgänger aber ansonst sehr arbeitsam. Loewe neigte eher zur Melancholie, war aber auch selbstkritisch und Realist und hatte einen Hang zur Selbstironie.

---

<sup>316</sup> Kommentar Alfred Wegeners zu Georgi und „Eismitte“, zitiert nach Georgi, Eis, 1938, S.45:

<sup>317</sup> ebd. S.100

<sup>318</sup> Sorge war doch um zehn Jahre jünger als Georgi und brauchte wohl auch, nach eigener Aussage, die körperliche Anstrengung.

<sup>319</sup> Georgi, Eis, 1938, S.146

<sup>320</sup> ebd. S.147

<sup>321</sup> ebd. S.158

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Im Frühjahr besserte sich die Stimmung allgemein, weil das Ende der „Gefangenschaft“, wie Georgi es nannte, in Sicht war. Am 7. Mai 1931 trafen die ersten Schlitten ein und auch die Propellerschlitten erreichten diesmal ihr Ziel. Nun wurde es aber auf beiden Seiten zur schrecklichen Gewissheit, dass Alfred Wegener tot war.<sup>322</sup> Auf der Weststation hoffte man, dass Wegener in „Eismitte“ geblieben sei. Die drei Männer dieser Station dachten, dass er wohlbehalten nach Scheideck gekommen sei. Der Schock war unbeschreiblich. Ab 9. Mai 1931 war Georgi wieder allein in „Eismitte“ und von Selbstvorwürfen und Trauer derart geplagt, dass er nahe einem Zusammenbruch war: *„Ach, ich fühle mich elend einsam hier, das Unglück mit Wegener durfte nicht kommen. So war die seelische Leistungsfähigkeit gerade bis zur Traggrenze belastet. Und nun liegt dieses Unglück wie ein Bleiklotz, wie ein Gebirge auf einem. Das ist jetzt nicht leicht zu überwinden.“*<sup>323</sup> Georgis Nerven waren angespannt und je länger er allein war, umso deprimierter wurde er, weil er anscheinend vergessen wurde. Erst am 24. Juli 1931 wurde er aus seiner quälenden Lage erlöst, als er von Sorge, Schif, Kraus und Jeremias abgeholt wurde.

Zur Situation bis zur Heimkehr nach Deutschland wurde schon in Kapitel 4.3.5 berichtet. In der Heimat wurde, durch eine Verkettung unseliger Umstände, die „Schuldfrage“ in die Öffentlichkeit gebracht. Diese werden hier nur kurz dargestellt. Sorge griff bei öffentlichen Vorträgen einige Expeditionsteilnehmer an. Auch Ausdrücke wie etwa „der faule Jude Loewe“ nahm er in den Mund. Herdemerten reagierte auf die Angriffe und wies die Schuld am Tode Wegeners öffentlich Sorge und Georgi zu. Damit wurde eine Lawine losgetreten. Gegenseitige Darstellungen, Rechtfertigungen und Verteidigungen wurden nun entgegen der ursprünglichen Absprache zwischen NDW, Else Wegener und den Betroffenen öffentlich gemacht. Die Angelegenheit wurde zwar mit einem Vergleich vorläufig beendet, doch Zeit seines Lebens war Georgi mit den Schuldzuweisungen konfrontiert, unter denen er sehr litt. Die Ereignisse wirkten sich nachträglich negativ auf das Verhältnis unter den Expeditionsteilnehmern aus.

Eine andere heikle Begebenheit ereignete sich zwischen Loewe und Sorge. 1932 wurde der Spielfilm „SOS-Eisberg“ in Grönland gedreht und beide Männer waren als technische Berater daran beteiligt. Gleichzeitig nahmen sie noch wissenschaftliche Aufgaben wahr. Einige Monate nach der Rückkehr nach Deutschland wurde Loewe von Sorge<sup>324</sup> wegen *„Verbreitung von Greuelnachrichten“*<sup>325</sup> angezeigt. Der Hintergrund der Anschuldigung war ein Gespräch zwischen Sorges Frau und Loewe. Er erzählte ihr von der Verzweiflungstat seines Cousins, der nur durch Selbstmord seiner Verhaftung entging. Aus einer Briefabschrift von Loewe (20. April 1935) geht hervor, dass ihm bei seiner Vernehmung die Anzeige vorgelegt wurde und daraus eindeutig Sorge als derjenige hervorging, der seine Verhaftung veranlasste. Georgi setzte sich für Loewes Freilassung sehr stark ein. Nach seiner Freilassung konnte Loewe dann auch nach Cambridge fliehen wo er zwei Jahre am SPRI arbeitete. Danach emigrierte er nach Australien (Melbourne), wo er das

---

<sup>322</sup> Die Umstände, die zu Alfred Wegeners Tod führten, wurden ausführlich in Lüdecke (2002) dargestellt.

<sup>323</sup> Georgi, Eis, 1938, S.203f

<sup>324</sup> Sorge war ein glühender Anhänger der NSDAP und bildete während des Krieges unter anderem Soldaten für den Kampf in nordischen Gebieten aus. Er lehrte sie Schifahren, Iglubauen u.v.m. Er starb 1946 an einem Fieber.

<sup>325</sup> Postkarte von Else Loewe an Georgi, AWI, Briefwechsel Georgi/Loewe, Kasten 18, 15. August 1934

## 5. Alltag im Expeditionsleben

Meteorologische Institut an der dortigen Universität begründete. Er starb 1974. Bis zu Georgis Tod, 1972, standen beide in ständigem brieflichen Kontakt.<sup>326</sup>

Die kurze Darstellung der Ereignisse nach der Expedition zeigt, dass Ereignisse auch nachträglich die empfundene Stimmung verschlechtern können. Während der Expedition gab es schon persönliche Probleme, doch diese wurden durch den Tod Alfred Wegeners vorerst überschattet. Jeder versuchte ursprünglich den Namen des Expeditionsleiters und seine großartigen wissenschaftlichen Leistungen in Ehren zu halten. Die „Schuldfrage“ spaltete die Expeditionsteilnehmer in verschiedene Lager. Die Expedition stand von Anfang an unter einem schlechten Stern. Die wissenschaftlichen Ergebnisse waren zwar sehr gut, doch die menschlichen Probleme drängten diesen Faktor fast in den Hintergrund.

Bedingungen wie Kälte, schwere Arbeit, Routine und Monotonie, sowie Probleme im zwischenmenschlichen Bereich waren bei allen Expeditionen annähernd gleich. Der Unterschied lag im Umgang mit den aufgetretenen Ereignissen. Konfliktfreie Unternehmungen hat es nicht gegeben, doch bei einigen Expeditionen traten die Schwierigkeiten derart heftig auf, dass sie den Verlauf der Unternehmung wie dargestellt auch nachhaltig beeinflussten.

---

<sup>326</sup> vgl.: Voß, Jutta; Johannes Georgi und Fritz Loewe. Zwei Polarforscherschicksale nach „Eismitte“. Aus ihrem Briefwechsel 1929-1971 sowie die gesammelten Schriftenverzeichnisse von J. Georgi und F. Loewe, In: Polarforschung 62, 2/3, 1994, S.151-161

## 6 Zusammenfassung, Schlussfolgerung und Ausblick

Die Geschichte der Polarforschung hat bisher meist die wissenschafts-historischen Fakten erforscht, wobei die sozialen Komponenten oft nur Randerscheinungen darstellen. Doch wie Menschen auf Polarexpeditionen lebten, wie ihr Alltag geprägt war und mit welchen Bedingungen sie zurechtkommen mussten, ist bisher unbehandelt geblieben. Meist bilden diese Erscheinungen nur Fußnoten oder Randkapitel. Aber es existieren noch Tagebücher, Korrespondenzen und Berichte, die diese Aspekte beleuchten. Von Wissenschaftlern und Offizieren liegen meist mehr Informationen vor als von den einfachen Matrosen, die meist nicht schrieben oder deren Einträge nicht so interessant erschienen, als dass sie bewahrt wurden. Interviews sind erst seit den 1980er Jahren und dem Entstehen der „Oral history“ (erzählte Geschichte) üblich, die das Leben des „einfachen Expeditionsmitgliedes“ beleuchteten hätten können. Zu diesem Zeitpunkt waren die Mitglieder der frühen Polarfahrten bereits verstorben.

In den Jahrzehnten, die diese Arbeit umfassen, gab es einen raschen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technischen Wandel. Die Wissenschaften versuchten Antworten zur Erforschung der Welt zu finden. Diese wurde immer dringender um auf den Wandel zu reagieren, ebenso wie die Wissenschaft von den Veränderungen profitierte. In diese Zeit fällt die Erforschung der polaren Gebiete. Bisher waren sie meist nur von den Walfängern befahren, doch nun folgte man ihren Spuren und drang noch weiter in die Welt des Eises vor. Die Forscher waren aber im Schiffsalltag nicht beheimatet und mussten ihre Stellung erst finden. Hierarchische Ordnungen wurden „durcheinander“ gebracht. War Weyprecht der Kapitän und gleichzeitig der Expeditionsleiter, so mussten Drygalski und Filchner als Wissenschaftler ihre Position in der Besatzungshierarchie erst finden. Drygalski hatte eine „Geheime Order“ die seine Position gegenüber dem Kapitän behauptete. Auf Wegeners Expedition war die Situation eine andere, da sie eine reine Landexpedition war. Doch auch hier wurde die hierarchische Ordnung durch die Tatsache, dass es drei Stationsleiter gab auf eine harte Probe gestellt.

Die Frage des Expeditionsleiters und der Hierarchie hatte großen Einfluss auf den Verlauf einer Expedition. Weyprecht und Drygalski hatten gute Führungseigenschaften. Drygalski war als einer der ersten zugleich Wissenschaftler und Expeditionsleiter ohne nautische Vorkenntnisse. Er hatte für den Notfall die „Geheime Order“ vom Reichsministerium des Inneren erhalten, die ihm erlaubte, den Kapitän in Notfällen abzusetzen. Durch ihre persönlichen Voraussetzungen stellten beide Männer in gewisser Hinsicht eine Vaterfigur dar. Das zeigte sich in lebenslangen Freundschaften und ein Vertrauen, das auch über die Expedition hinausging. Beide unterstützten und sorgten sich noch nach der Fahrt um ihre Mitglieder. Drygalski und Gazert verband sogar eine lebenslange Freundschaft. Hingegen wollte nach der Filchner-Expedition ein Großteil seiner Gefährten nicht mehr mit Filchner in Verbindung gebracht werden. Davon ausgenommen sind nur einige Vertraute während der Expedition, die bis ans Lebensende mit ihm in Verbindung blieben. Lebenslange Verbindungen pflegten auch die Mitglieder der Wegener-Expedition innerhalb ihrer Gruppen, wie das Beispiel zwischen Loewe und Georgi zeigt.

Die Frage, weswegen die Drygalski-Expedition, im Gegensatz zur Filchner-Expedition, größtenteils harmonisch verlief, lag trotz aller beschriebenen Rahmenbedingungen wohl auch

## 6. Zusammenfassung, Schlussfolgerung und Ausblick

an der Persönlichkeit der beiden Männer. Ein Grund, weswegen die Stimmung während der Expedition Filchners sich immer mehr verschlechterte, könnte daran gelegen haben, dass er nicht mit gleichgestellten Wissenschaftlern arbeiten konnte und auch deren Arbeit nicht richtig einschätzen konnte oder wollte. Drygalski wieder sah im Wesentlichen die wissenschaftliche Aufgabe, hatte einen besseren Überblick über das gesamte Unternehmen und verfügte über bessere Führungsqualitäten wie folgendes Zitat von Bidlingmaier veranschaulicht:

*„Von ganz fundamentaler Bedeutung war, daß an der Spitze ein Mann stand, der nicht nur die Probleme zu übersehen vermochte, sondern auch der Mann der praktischen Organisation war; der die ihm anvertrauten Menschen als Persönlichkeiten nahm und einem jeden von ihnen nach seiner Art und Fähigkeit in dem weitverzweigten Betrieb den richtigen Platz anwies. [...] Was es bedeutet, eine so große Schar von Männern aller Stände und der verschiedenen Volksstämme, die ganz aus der gewohnten Ordnung der menschlichen Gesellschaft herausgerissen, einer wilden Natur Aug' in Aug' gegenüberstehen, die alle einen eigenen Willen in der Brust haben; [...] dass die ganze Expedition einem lebendigen Organismus glich, in dem jeder einzelne seine besondere Funktion hatte, - das vermag nur der einigermaßen zu beurteilen, der selber mit gewesen ist. An der sicheren Ruhe und der eingehenden Teilnahme, die wir alle stets bei unserem Führer fanden, hat sich nicht nur der Gelehrte gestärkt, sondern seine Kabine ist auch manchesmal Zeuge davon gewesen, wie in der Polarnacht, wo auch der welterfahrene Seemann zur Einkehr sich sammelt, manch einer von ihnen sein Herz ausgeschüttet hat.“<sup>1</sup>*

Drygalski hatte offensichtlich die psychologischen Fähigkeiten, eine Vertrauensbasis herzustellen, die von den Mitgliedern in Anspruch genommen werden konnte, ohne dabei die eigene Integrität in Frage zu stellen. Seine Menschlichkeit, aber auch seine wissenschaftlichen Fähigkeiten, verschafften ihm die Autorität, die für das Unternehmen notwendig war. Filchner hingegen wollte die Führung nach den Spielregeln des Militärs gestalten und versagte dabei vollkommen. Die Verfasserin gewinnt nach allen Untersuchungen den Eindruck, dass Filchner mehr aus persönlichem Prestige die Expedition ins Leben gerufen hatte und auch aus seiner persönlichen Struktur heraus nicht in der Lage war, eine Vertrauensbasis zu seinen Mitarbeitern aufzubauen und daher als Expeditionsleiter scheiterte.

Alfred Wegeners Führungseigenschaften waren durch die drei Stationen der Expedition an ihre Grenzen gestoßen. Seine wissenschaftliche Kompetenz und sein aufgeschlossenes Wesen stehen ausser Zweifel. Doch das Unternehmen war durch äußere Umstände, angefangen mit der sechswöchigen Wartezeit, die durch die Eisverhältnisse verursacht wurden und die persönlichen Voraussetzungen Georgis als Leiter der Station „Eismitte“, stark unter Druck geraten. Sein Tod verklärte im Nachhinein seine Eigenschaften als Expeditionsleiter in positivem Sinne.

Die Frage, warum es Menschen gab, die an solchen Fahrten teilnahmen, ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Einerseits lockte das Abenteuer, der Reiz des Neuen lag in diesen Gebieten, für andere war es die wissenschaftliche Erfahrung und manchmal lockte auch der Verdienst. Von Drygalskis Expedition sind annähernd vollständige Angaben zum Einkommen

---

<sup>1</sup> Bidlingmaier, Friedrich; Zu den Wundern des Südpols. Erlebnisse auf der Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903, Deutsche Jugend- und Volksbibliothek Bd.201, Stuttgart 1905, S.100f

## 6. Zusammenfassung, Schlussfolgerung und Ausblick

der Teilnehmer vorhanden. Die Versicherungen, die für die Mitglieder abgeschlossen wurden, war für viele, vor allem für die Seeleute, keine Selbstverständlichkeit. Der Schiffsalltag war schwer und die Heuer oft gering, doch auf dieser Expedition wurde eine Polarzulage bezahlt, die eine ansehnliche Summe darstellte. Die Männer der Weyprecht-Expedition hatten als besondere Honorierung ihrer Arbeit das Privileg, in den Staatsdienst übernommen zu werden. Nicht alle nahmen das Angebot an, doch vielen diente es als Hilfe für einen gesicherten Lebensverdienst. Weyprecht setzte sich auch für diejenigen ein, die diese Chance nicht wahrnahmen, wie einen Matrosen, der eine Gastwirtschaft errichtete aber kläglich scheiterte. Doch Weyprecht war mehrmals bereit ihm eine Unterstützung zukommen zu lassen. Ein anderer Faktor zur Teilnahme an einer Forschungsfahrt war ein gewisses Netzwerk, dass die Männer auf Expeditionen aufmerksam wurden. Manche bewarben sich und wurden abgelehnt, manche wurden eingeladen teilzunehmen und lehnten ab. Von der Drygalski-Expedition sind fast alle Lebensläufe, von Wissenschaftlern, Offizieren und Matrosen vorhanden und damit konnten Hintergründe, und Motivationen teilweise gut nachgeforscht werden.

Die Art der Kommunikationsmittel veränderte sich. War auf der Weyprecht-Expedition noch keine Funkverbindung vorhanden so war die Wegener-Expedition auf der West- und Oststation damit ausgestattet. Doch auch auf anderen Wegen wurde kommuniziert. Eine einzigartige Aktion, welche die Organisatoren der Weyprecht-Expedition in die Wege leiteten, war eine Initiative in der sie die Verwandten der Teilnehmer veranlassten, Briefe zu schreiben, die gedruckt und zu kleinen Heften gebunden wurden. Diese wurden dann an Schiffe und Häfen im Norden verteilt, wo die Männer eventuell ankommen könnten, um so gleich nach ihrer Ankunft Informationen ihrer Angehörigen zu erhalten.

Gazert, der Expeditionsarzt der Drygalski-Expedition, verfasste umfangreiche Berichte über die medizinische, hygienische und psychologische Situation während der Forschungstätigkeit im Eis. Diese Berichte zeigen die Verantwortung, die der Expeditionsleiter und der Arzt für die Besatzung empfanden. Nicht nur, dass die einfachen Matrosen gleich versorgt wurden wie die Offiziere und Wissenschaftler, sie suchten auch nach Verbesserungen, wo sie notwendig waren. Doch trotz aller Bemühungen auf allen Expeditionen die Männer gesund zu erhalten, blieben manche Erkrankungen und Verletzungen nicht aus. Mangel- und Infektionskrankheiten forderten ihren Tribut: Krusch starb an Tuberkulose (1874), Enzensperger an Beri-Beri (1903), Vahsel an Syphilis (1912) und Slossarzcyk nahm sich das Leben. Die Beschreibung psychologischer und psychosozialer Erscheinungsformen von Erkrankungen wird in der Arbeit nur von sozialhistorischer Seite aufgezeigt. Da die Verfasserin keine Medizinerin und Psychologin ist, griff sie auf die Unterstützung von Fachleuten zurück.<sup>2</sup> Emotionaler Stress wirkt sich auf das zwischenmenschliche Zusammenleben und das seelische Gleichgewicht aus. Eine Vielfalt von Freizeitaktivitäten sollten die tägliche Arbeitsroutine und Monotonie durchbrechen. Wo Menschen zusammenleben kommt es auch wegen der verschiedenen Charaktere zu Spannungen. Durch rechtzeitiges Erkennen negativer gruppenspezifischer Prozesse konnten Eskalationen verhindert werden. Wo dies nicht der Fall war, wie etwa auf der Filchner-Expedition, endete dies in Meuterei und führte zum Abbruch der Expedition.

---

<sup>2</sup> Dr. Eberhardt Kohlberg, AWI; Dr. Christoph Gradmann, Robert-Koch-Institut der Universität Heidelberg und Dr. Gerry Steel, University of Lincoln, Christchurch, Neuseeland



## 6. Zusammenfassung, Schlussfolgerung und Ausblick

Die äußeren Umstände auf Polarexpeditionen haben sich nach 1945 geändert. Die Erfahrungen der vorangegangenen Expeditionen wurde aufgegriffen und die Rahmenbedingungen, wie etwa Unterkunft, Medizin, Kommunikationstechnik den modernen Standards angepasst. Feste Stationen sind eingerichtet worden und bilden einen meist sicheren Arbeitsplatz mit hohen Sicherheitsstandards. Die Feldarbeiten sind sicherer und kürzer. Die emotionalen Stressfaktoren sind jedoch die selben geblieben. Dem wird begegnet, indem die Auswahl der Mitglieder nicht nur nach ihren wissenschaftlichen und arbeitstechnischen Fähigkeiten ausgewählt werden (vor allem bei Überwinterungen ist dies der Fall) sondern auch nach ihrer Teamfähigkeit. Die Teilnehmer werden auch auf ihre psychologische Belastbarkeit hin untersucht.

Damit sind auch die Grenzen der vorliegenden Arbeit angesprochen. Auch wenn einige Fragen bezüglich des Lebens auf den Expeditionen unbeantwortet bleiben, scheint die Quellenlage noch weitere zukünftige Möglichkeiten der Bearbeitung zu erlauben.

Eine interdisziplinäre sozialhistorisch-medizinisch-psychologische Aufarbeitung erscheint zielführend, um eine noch weitergehende Interpretation des Lebens und der Ereignisse zu ermöglichen. Diese Arbeit ist vom historischen Standpunkt aus allein nicht lösbar. Worauf ebenfalls nicht ausreichend eingegangen werden konnte, ist der Einfluss einer Expedition auf das weitere Leben eines Teilnehmers. Mancher Forschungsreisende konnte keinen Platz mehr im bürgerlichen Leben finden und zog immer wieder aus um neue Erfahrungen und Erkenntnisse zu sammeln. Einige fanden ihren Platz in der Wissenschaft oder folgten ganz anderen Berufen. Filchner zog es immer wieder zu Forschungsreisen nach Tibet und Indien. Die Arbeit im Eis vermied er jedoch und riet auch vielen davon ab, sich dorthin zu begeben. Drygalski und Loewe dienen als Beispiel dafür, wie sie der Wissenschaft und der Polarforschung ihr Leben lang treu blieben und weitere Expeditionen ins Eis unternahmen.

Einige der Quellen, wie z.B. das Tagebuch Vahsels von der Drygalski-Expedition, ist in privater Hand und konnte für diese Arbeit nicht eingesehen werden. Es ist nicht auszuschließen, dass noch weitere unbekannte Quellen und Korrespondenzen (ähnlich jenem des Briefwechsels zwischen Drygalski und Wagner) verfügbar sind. Zusätzliche Transkriptionsarbeit von Primärquellen ist erforderlich um sie einem breiteren Wissenschaftskreis zugänglich zu machen.

## 7 Literatur

### 7.1 Ungedruckte Quellen

Die Quellenangabe wird in folgender Unterteilung angegeben: **Tage- und Notizbücher** (handschriftlich und maschinschriftlich verfasste Aufzeichnungen) und, nach Archiven geordnet, **Briefe, Dokumente** (Privatbriefe und Schreiben von offiziellen Stellen), Lebensläufe, Versicherungspolice, Verträge und ähnliche Schriftstücke. Die Quellen sind teilweise handschriftlich (hs) oder maschinschriftlich (ms) vorhanden. Nachlass wird mit NL abgekürzt. Zu den Nachlässen siehe auch Kapitel 1.3.

#### **Tage- und Notizbücher**

- Barkow, Erich; Tagebuch des Meteorologen Erich Barkow an Bord der DEUTSCHLAND 1911-1912 (Original in Privatbesitz) (hs)
- Björvik, Paul; An Bord des Deutschen Südpolarschiffs „Gauss“. Fest im Eis auf 66°4 Süd und 87° östl. Länge, Diaries 1-2, 1901-1903 (ifl, Kasten 80/9-10) (hs)
- Björvik, Paul; Schilderung einer Reise in die Weddell-See mit der Filchnerschen Expedition 1911/13 von Paul Björvik (Originaltitel: Oplevelser i Nord og Sydishavet ov Paul Bjørvig 1871-1911, NPOLAR Dagbøker DAG-008) (hs)
- Drygalski, Erich von; Südpol 1901-1903, Notizbücher 1-14 (ifl, Kasten 467/k/191) (hs)
- Filchner, Wilhelm; Tagebücher von 1911-1912, Tagebücher 1-9 (Filchner-Archiv der BAW Gruppe I-b, 4a) (hs)
- Filchner, Wilhelm; Feststellungen. Bericht über die Deutsche Antarktische Expedition (Filchner-Archiv der BAW Gruppe I-b, 4a1) (ms) mehrere Fassungen mit Korrekturen vorhanden (1956-1957)
- Gazert, Hans; Tagebuch 1901-1903, Tagebücher 1-9 (in Privatbesitz, NL Gazert, Partenkirchen) (ms)
- Karl Weiken, Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener 1930-1931, Tagebücher 1-2 (Archiv AWI, Kasten 18) (hs)
- Loewe, Fritz; Deutsche Inlandeis-Expedition 1930-1931, Tagebücher 1-2 (Archiv AWI, NL Loewe, Kasten 6) (hs und ms)
- Orel, Eduard; Rückzugstagebuch 20. Mai – 10. September 1874 (HGM, Ordnungszahl unbekannt) (hs und ms)
- Privat-Nachrichten für die Teilnehmer an der österr.-ungar. Nordpol-Expedition, 1874 (KAW, NL Weyprecht, B.u.C205, 32)
- Sorge, Ernst; Deutsche Grönland-Expedition, 1930-1931, Tagebücher 1-4 (Archiv AWI, Kasten 1) (ms)
- Versorgung und Aufstellung der teilnehmenden Wissenschaftler und Schiffsoffiziere, I 7195, 27. Juli 1901 (ifl, Kasten 61/4) (hs)
- Vertraulicher Bericht Larsens (1913) (Bundesarchiv, AA Bonn, AA VIB Bd.22, III d 9021) (ms)
- Weyprecht, Carl; Rückzugstagebuch, 1874 (KAW, NL Weyprecht, B.u.C205, 19) (ms)
- Seefahrtbuch von Heinrich Bathwesen, ausgefertigt: November 1868 (Archiv DSM, III A 95) (hs)
- Seefahrtbuch von Johann August Theodor Lahs, aufgefertigt: August 1873 (Archiv DSM, III A 75) (hs)
- Seefahrtbuch von Otto Traue, ausgefertigt: Dezember 1937 (Archiv DSM III, A 80) (hs)
- Zusammenstellung II persönliche Gebühnisse für die Mitglieder und Hilfskräfte der Kerguelen-Station, Bemerkungen (ifl, Kasten 61/4) (hs)

#### **Briefe, Dokumente**

##### **AWI**

- Brief von Weiken an seine Frau, Weststation, 29. Mai 1931, (NL Weiken, Archiv AWI) (ms)

## 7. Literatur

Postkarte von Else Loewe an Georgi, AWI, Briefwechsel Georgi/Loewe, Kasten 18, 15. August 1934 (hs)

### **BBAW**

Aufstellung des Proviants für die Schlittenreise, 6 Blätter zusammengeklebt, (BBAW, NL-Filchner 3)

Textentwürfe für Vorträge über die Antarktis-Expedition (BBAW, NL-Filchner 4)

Angriffe auf Filchners Arbeiten (BBAW, NL-Filchner 41)

### **Göttingen**

Briefe von Drygalski an Hofrat Wagner 13. Juli 1901 – 16. Februar 1914 (Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Code 17) (hs)

### **ifl**

Brief von Brauer an Drygalski, Marburg, 12. Mai 1900 (ifl, Kasten 98/1) (hs)

Brief von Dr. Maurer an Drygalski, Hamburg, 15. Januar 1900 (ifl, Kasten 98/1) (hs)

Brief von Dr. Neger an Drygalski, 1900 (ifl, Kasten 98/1) (hs)

Brief von Dr. Sittmann an Drygalski, 20. November 1899 (ifl, Kasten 99/2) (hs)

Filchner, Wilhelm, Bewerbungsschreiben (ifl, Kasten 98/2) (hs)

Geheime Order (ifl, 466/d/109)

Lebensläufe der Mannschaft (ifl, Kasten 98/3) (hs)

Personalakt: Dr. Vanhöffen (ifl, Kasten 99/1) (hs)

Personalakt: Dr. Gazert (ifl, Kasten 99/2) (hs)

Personalakt: Dr. Bidlingmaier (ifl, Kasten 99/3) (hs)

Personalakt: Dr. Luyken (ifl, Kasten 99/4) (hs)

Personalakt: Dr. Philippi (ifl, Kasten 99/5) (hs)

Personalakt: Dr. Werth (ifl, Kasten 99/6) (hs)

Personalakt: Enzensperger (ifl, Kasten 99/7) (hs)

Personalakt: Ruser (ifl, Kasten 100/1) (hs)

Personalakt: Lerche (ifl, Kasten 100/2) (hs)

Personalakt: Vahsel (ifl, Kasten 100/3) (hs)

Personalakt: Ott (ifl, Kasten 100/4) (hs)

Personalakt: Stehr (ifl, Kasten 100/5) (hs)

Schiffstagebuch des GAUSS 7.3.1902 - 6.9.1902 und 7.9.1902 - 8.3.1903 (es sind nur noch die beiden erhalten) (ifl, 467 Akte K 190) (hs)

Schreiben Drygalskis an den Staatssekretär des Reichsamtes des Inneren Grafen Posadowsky-Wehner, Mai 1900 (ifl, Kasten 99/6) (hs)

Schreiben von Werth an Drygalski, 28. April 1900 (ifl, Kasten 99/6) (hs)

Schreiben von der Hamburg-Amerika-Linie, 1. Mai 1900 (ifl, Kasten 100/1) (hs)

Schreiben von Rusers an Drygalski, 6. Dezember 1900 (ifl, Kasten 100/1) (hs)

Schreiben des Staatssekretärs des Inneren, I.7746, 6. August 1901 (ifl, Kasten 99/7) (hs)

Schreiben des Staatssekretärs des Inneren I.7761, 7. August 1901 (ifl, Kasten 99/7) (hs)

Versicherungspolizze von Schwartz, Lübbes & Co, Hamburg, 15. April 1901 (ifl, Kasten 61/4) (ms)

### **KAW**

Brief von Weyprecht an Wilczek, Triest, 17. April 1877 (KAW, NL-Weyprecht, Bu.C205, Nr.2, Brief 51) (hs)

Brief von Weyprecht an Wilczek, Triest, 3. Mai 1877 (KAW, NL-Weyprecht, B.u.C205, Nr.2, Brief 52) (hs)

Briefe Carl Weyprecht in der Hauptsache an Graf H. Wilczek 1875-1880 (Sammlung des Grafen H. Wilczek Nr.1 bis Nr.80 (KAW, NL-Weyprecht, B.u.C205, Nr.2) (hs)

Schiffstagebuch des „Admiral Tegetthoff“ vom 13.06.1872 bis 15.05.1874 in 4 Bänden (zum 1. Band ein Ergänzungsband) (KAW, NL-Weyprecht, B.u.C205, Nr.18) (hs)

## 7. Literatur

### **SAW**

Brief von Filchner an Davis, 8. Juli 1911 (SAM Mawson Collection 13AAE A-H (EF) Box 4 (ms)

### **SPRI**

Brief von Drygalski an Bruce, 30. März 1900 (SPRI, MS 101-37/1;D) (ms)  
Brief von Drygalski an Bruce, 17. März 1912 (SPRI, MS 101/37/2;D) (hs)  
Brief von Drygalski an Bruce, 26. April 1912 (SPRI, MS 101/37/3;D) (hs)  
Brief von Drygalski an Bruce, 13. Juni 1912 (SPRI, MS 101/37/4;D) (hs)  
Brief von Drygalski an Bruce, 9. Juli 1912 (SPRI, MS 101/37/5;D) (hs)  
Brief von Drygalski an Scott, 7. November 1900 (SPRI, MS 1453/78;D) (hs)  
Brief von Filchner an Bruce, 15. Oktober 1910 (SPRI, MS 101/35/1;D) (ms)  
Brief von Filchner an Mill, 13. Januar 1911 (SPRI, MS 101/35/2;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 18. Februar 1910 (SPRI, MS 101/41/1;D) (hs)  
Brief von Filchner an Bruce, 20. Oktober 1910 (SPRI, MS 101/41/2;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 14. März 1911 (SPRI, MS 101/41/3;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 28. Januar 1911 (SPRI, MS 101/41/4;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 28. April 1911 (SPRI, MS 101/41/5;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 30. Juni 1911 (SPRI, MS 101/41/6;D) (ms)  
Brief von Filchner an Bruce, 6. Juli 1911 (SPRI, MS 101/41/7; D) (ms)  
Brief von Heim an Bruce, 2. März 1911 (SPRI, MS 101/48/1;D) (hs)  
Brief von Heim an Bruce, 19. März 1911 (SPRI, MS 101/48/2;D) (hs)  
Brief von Heim an Bruce, 26. April 1911 (SPRI, MS 101/48/3;D) (hs)  
Brief von Heim an Bruce, 10. Dezember 1911 (SPRI, MS 101/48/4;D) (hs)  
Brief von Heim an Bruce, 2. Juni 1913 (SPRI, MS 101/48/5;D) (hs)  
Brief von Penck an Mill, 17. April 1910 (SPRI, MS 100/96;D) (ms)  
Brief von Penck an Bruce, 15. März 1910 (SPRI, MS 101/74/1;D) (ms)  
Brief von Penck an Bruce, 5. Mai 1910 (SPRI, MS 101/74/2;D) (ms)  
Brief von Penck an Bruce, 4. Dezember 1911 (SPRI, MS 101/74/4;D) (ms)  
Brief von Penck an Bruce, 11. März 1912 (SPRI, MS 101/74/5;D) (ms)  
Brief von Penck an Bruce, 26. Mai 1913 (SPRI, MS 101/74/6;D) (ms)  
Brief von Vanhöffen an Bruce, 9. Januar 1912 (SPRI, MS 101/92/1;D) (hs)  
Gehälter und Ausrüstung der DISCOVERY-Expedition Scotts (SPRI, MS 1232;D) (hs)

### **StaB**

Durchschnittliche Einkommen, Akt 4,24-B.3.b  
Heuer und Stellenvermittlung, Akt 4,24 – B.1.n  
Seeberufsgenossenschaft, Akt 4,24 – B.4.a  
Untersuchungen der Seeleute auf Hör- und Seh- und Farbunterscheidungsvermögen, 1981-1946, Akt 4,24 – B.4.d

### **Stadtschulrat Wien**

Vertrag zwischen Hugo Jülg und der NDW im Stadtschulrat Wien, Wipplingerstraße 28, 1010 Wien;  
Akte Hugo Jülg, Abschrift (ms)

### **NL in privater Hand**

Brief von Filchner an die Eltern Felix Königs vom 30. März 1911 (NL König im Besitz der Verfasserin )  
(ms)  
Brief von Karl Schrader an die Polarkommission, 22.Juli 1882 (in Privatbesitz von Sigfried Nicklas)  
(hs)

## 7. Literatur

### 7.2 Gedruckte Quellen

Dabei handelt es sich um veröffentlichte Tagebücher, Zeitungsberichte, Expeditionsberichte, veröffentlichte Schilderungen, Denkschriften, Autobiographien, Jahrbücher und Zeitschriften sowie Magazine.

- Albanow, Walerian I.; Im Reich des weißen Todes. Die Aufzeichnungen des Mannes, der 1914 den Marsch durch das Eis der Arktis überlebte, Berlin 2002
- Amundsen, Roald; Die Eroberung des Südpols: 1910-1912, Stuttgart 1987
- Beaglehole, J.C. (Hrsg.); The voyages of the Resolution and Adventure 1772-1775. The journals of James Cook on his voyages of discovery, Bd.2, Cambridge 1961
- Bericht des k&k Schiffsleutnants Weyprecht an der kaiserlich Akademie der Wissenschaften in Wien, vorgetragen in der Akademie-Sitzung, dem 7. December 1871, In: Die Polar-Expedition von C. Weyprecht & Julius Payer, Wien 1872
- Bericht in den Mitteilungen der GGH, Bd. 27, (1913)
- Berliner Zeitung, 21. Juni 2007, S.12
- Bidlingmaier, Friedrich; Zu den Wundern des Südpols. Erlebnisse auf der Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903, Deutsche Jugend- und Volksbibliothek Bd.201, Stuttgart 1905,
- Breitfuß, Leonid; Arktis. Der derzeitige Stand unserer Kenntniss über die Erforschung der Nordpolarregionen, Berlin 1939
- Buchholz, Reinhold; Erlebnisse der Mannschaft des Schiffes Hansa bei der zweiten deutschen Nordpol-Fahrt nebst Bemerkungen über das Leben der Thiere im hohen Norden nach brieflichen Mittheilungen, Königsberg 1871
- Byrd, Richard E.; Allein! Auf einsamer Wacht im Südeis, Leipzig 1939
- Carlsen, Elling; Optegnelser fra den østerriske-ungarske polarekspedisjon 1872-74 (Frans Josefs Land), Svalbardminner Nr.6, Svalbard 1997 (aus dem Norwegischen übersetzt von Dörte Burhop)
- Cherry-Garrard, Apsly; Die schlimmste Reise der Welt. Die Antarktis-Expedition 1910-1913, Berlin 2006
- Denkschrift über die Deutsche Antarktische Expedition, Berlin 1911
- Drygalski, Erich von; Allgemeiner Bericht über den Verlauf der Expedition von Kapstadt bis zu den Kerguelen. In: Die Deutsche Südpolar-Expedition auf dem Schiff "Gauss", Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts, Heft 2, Berlin 1902, S.1-19
- Drygalski, Erich von; Allgemeiner Bericht über den Verlauf der Fahrt, In: Veröffentlichungen des Institutes für Meereskunde und des Geographischen Instituts, Heft 1, Berlin 1903, S.1-8
- Drygalski, Erich von; Allgemeiner Bericht, In: Die Deutsche Südpolar-Expedition auf dem Schiff "Gauss". Veröffentlichungen des Institutes für Meereskunde und des Geographischen Instituts, Heft 5, Berlin 1903, S.1-41
- Drygalski, Erich von; Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition, Fahrten und Forschungen des „Gauß“ 1901-1903, Berlin 1904
- Enzensperger, Josef; Meteorologe und Kletterer, (Hrsg. V. Horst Höfler) Alpine Klassiker, Bd. 13, München 1990
- Filchner, Wilhelm; Seelheim H.; Quer durch Spitzbergen. Die deutsche Übungsexpedition im Zentralgebiet östlich des Eisfjords, Berlin 1911
- Filchner, Wilhelm; Zum Sechsten Erdteil, Berlin 1922
- Filchner, Wilhelm; In China. Auf Asiens Hochsteppen. Im Ewigen Eis. Rückblick auf fünfundzwanzig Jahre der Arbeit und Forschung, Freiburg im Breisgau 1930
- Filchner, Wilhelm; Ein Forscherleben., Wiesbaden 1956 (vierte Auflage)
- Gazert, Hans; Ärztliche Erfahrungen und Studien auf der Deutschen Südpolar-Expedition, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Berlin und Leipzig 1927, Bd.7, Heft 4, S.297-352
- Gazert, Hans; Die Beriberifälle auf Kerguelen, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Berlin und Leipzig 1927, Bd.7, Heft 4, S.353-386

## 7. Literatur

- Gazert; Hans; Gesundheitsbericht, In: Bericht über die wissenschaftlichen Arbeiten der Deutschen Südpolar-Expedition auf der Fahrt von Kapstadt bis zu den Kerguelen nebst Mittheilungen über die Arbeiten auf der Kerguelen-Station, Heft 2, Berlin 1902;
- Gazert, Hans; Proviant und Ernährung der Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Berlin und Leipzig 1927, Bd.7, Heft 1, S.1-73
- Georgi, Johannes; Im Eis vergraben. Erlebnisse auf Station "Eismitte" der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners, München 1938
- Georgi, Johannes; Im Eis vergraben. Erlebnisse auf Station "Eismitte" der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners 1930-1931, Leipzig 1955
- Gran, Tryggve; The Norwegian with Scott; Tryggve Gran's antarctic diary 1910-1913, London 1984
- Günther, Rolf; Georg Schlütter. Ein Hamburger Segelschiffkapitän für Laeisz, Hamburg 2000
- Haller, Ferdinand; Johann Haller. Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius Payer's Nordpol-Expedition 1872/1874, Innsbruck 1959
- Hegemann, Paul Friedrich August; Meine Lebenserinnerungen, Hamburg 1912
- Herdemerten, Kurt; Die weisse Wüste. Mit Alfred Wegener in Grönland, Wiesbaden 1955
- Herdemerten, Kurt; Das Haus der Weststation, In: Wegener, Kurt; Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegener 1929 und 1930/1931, Bd.1, Leipzig 1933
- Herrmann, Ernst; Deutsche Forscher im Südpolarmeer. Bericht von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939, Berlin 1941
- Jahrbuch der Kais.Kön. Kriegsmarine 1871, S.95-99
- Koldewey, Carl, In: Der Zweck und die Ziele der Polarforschung, Gotha 1897, S.83-93
- Koldewey, Carl; Die Entdeckung der nördlichen Küsten Grönlands. Eine fünfundzwanzigjährige Geschichte der arktischen Forschung, In: Deutsche Revue, Gotha 1896, S.214-229 und S.339-354 und S.81-99
- Koldewey, Karl; Die Erste Deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868, In: PGM - Ergänzungsheft Nr. 28, Gotha 1871
- Krisch, Anton; Tagebuch des Nordpolfahrers Otto Krisch. Maschinist und Offizier der zweiten österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition, Wien 1875
- Laube, Gustav; Reise der Hansa ins nördliche Eismeer. Reisebriefe und Erinnerungsblätter, Prag 1871
- Lerner, Theodor; Polarfahrer. Im Banne der Arktis, Zürich 2005
- Littrow, Heinrich von; Carl Weyprecht der österreichische Nordpolfahrer. Erinnerungen und Briefe, Wien, Pest, Leipzig 1881
- Miethe A.; Hergesell H, (Hrsg.); Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition, Berlin 1911
- Nansen, Fridtjof; In Nacht und Eis. Die norwegische Polarexpedition 1893-1896, Stuttgart 2000
- Neumayer, Georg von; Auf zum Südpol! 45 Jahre Wirkens zur Förderung der Erforschung der Südpolar-Region 1855-1900, Berlin 1901
- Nordenskiöld, Adolf Erik; Nordostwärts. Die erste Umsegelung Asiens und Europas 1878-1880, Stuttgart 1987
- Nordenskiöld, Otto; Antarctic. Zwei Jahre in Schnee und Eis am Südpol, Berlin 1904
- o.A.; Die Polar-Expedition von C. Weypecht und Julius Payer, Wien 1872
- o.A.; Rechnungs-Abschluss des Comités für die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, Wien 1874
- Paine, M.L. (Hrsg.); Footsteps on the Ice. The Antarctic Diaries of Stuart D. Paine, Second Byrd Expedition, Missouri 2007
- Payer, Julius v.; Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition in den Jahren 1872-1874, Wien 1876
- Petersen, Hans; Liebe theure Sara und Kinder. Das bewegte und bewegende Seemannsleben des Schiffskapitäns Arend Berend Schuhmacher aus Oldersum, wegen mancherlei Parallelitäten ergänzt durch die ereignisreiche Lebensgeschichte des Kapitäns Johann Geerad Wächter aus Weener, Bremen 2005

## 7. Literatur

- Philipp, H. (Hrsg.); Ergebnisse der W. Filchner'schen Vorexpedition nach Spitzbergen 1910, In: PGM, Gotha 1914
- Rave, Christopher; Tagebuch von der verunglückten Expedition Schröder-Stranz., Köln, o.J
- Reichhard, Egon; Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Österreichisch-ungarische Nordpolexpedition 1872-1874, Graz 1973
- Ritscher, Alfred; Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1939/39, Leipzig 1941
- Rüdiger, Hermann; Die Sorge-Bai. Aus den Schicksalsschlägen der Schröder-Stranz-Expedition, Berlin 1913
- Savours, Ann; (Hrsg.); The Diary of Dr. A.H. Macklin kept during the Imperial Trans-Antarctic Expedition, 1914-17, London 2004
- Schmidt-Ott, Friedrich; Erlebtes und Erstrebtes. 1860-1950, Wiesbaden 1952
- Scott, Robert F.; Tragödie am Südpol. Scotts Tagebücher 1910-1912, München 2001
- Scott, Robert F.; Robert Falcon Scott Journals. Captain Scott's Last Expedition, Oxford 2005
- Seemannsordnung, nebst den reichsrechtlichen Ausführungsbestimmungen. Das Gesetz, betr. Änderungen seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 2. Juni 1902, Tübingen 1906
- Seemannsordnung, Textausgabe mit Einleitung, Erläuterungen und Sachregister, zweite Auflage, 1907, Auf der Grundlage der Gesetzesänderung von 1902, (DSM)
- Shackleton, Ernest; The Heart of the Antarctic. Being the Story of the British Antarctic Expedition 1907-1909, London 1932
- Shackleton, Ernest; Im Sechsten Erdteil, Leipzig 1951
- Shackleton, Ernest; 21 Meilen vom Südpol. Die Geschichte der britischen Südpol-Expedition 1907/09, Berlin 1909
- Sorge, Ernst; Mit Flugzeug, Faltboot und Filmkamera in den Eisfjorden Grönlands. Ein Bericht über die Universal-Dr.Franke- Grönlandexpedition, Berlin 1933
- Spieß, F.; Die Meteor-Fahrt. Forschungen und Erlebnisse der Deutschen Atlantischen Expedition 1925-1927, Berlin 1928
- Staxrud, A.; Wegener, Kurt; Die Expeditionen zur Rettung von Schröder-Stranz und seinen Begleitern, Berlin 1914
- Stehr, Albert; Das Südpolarschiff „Gauß“ und seine technischen Einrichtungen, In: Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Bd.1, Heft 1, Berlin und Leipzig 1921, S.1-96
- Thomson, John (Hrsg.); Elephant Island and Beyond. The Life and Diaries of Thomas Orde Lees, Huntington 2003
- Tirpitz, Alfred v.; Erinnerungen, Leipzig 1919
- Tollner, Hanns; Kanitscheider, Rudolf; Kopf Fritz; (Hrsg.); Vierzehn Monate in der Arktis. Die österreichische Polarjahrexpedition 1932/33 nach Jan Mayen, Wien 1934
- Ule, Willi; Quer durch Süd-Amerika, Lübeck 1924
- Villinger, Bernhard; Die Arktis ruft! Mit Hundeschlitten und Kamera durch Spitzbergen und Grönland, Freiburg im Breisgau 1929
- Wahlde, Franz von; Ausgebüxt. Das Tagebuch des Schiffsjungen Franz von Wahlde über eine Reise mit der Bark PALLAS nach Südamerika, Mauritius, Indien und Java 1884-1886, Hamburg 1999
- Wegener, Alfred; Die Entstehung der Koninente und Ozeane. Nachdruck der 1. Auflage 1915 und 4. umgearbeiteten Auflage 1929, Hrsg. AWI, Berlin und Stuttgart 2005
- Wegener, Else (Hrsg.); Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt. Die Erlebnisse der deutschen Grönlandexpedition 1930/1931 geschildert von seinen Reisegefährten und nach den Tagebüchern des Forschers, Leipzig 1932
- Wegener, Else; Alfred Wegener. Tagebücher, Briefe, Erinnerungen, Wiesbaden 1960
- Wegener, Kurt; Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegener 1929 und 1930/1931, Bd.1, Leipzig 1933

## 7. Literatur

### 7.2.1 Übersicht der verwendeten Zeitschriften, Zeitungen

Bild der Wissenschaften,  
Damals, Das aktuelle Geschichtsmagazin  
DSA: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bremerhaven  
Globus, Illustrierte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde, Braunschweig  
Hampshire Papers  
International Journal of Maritime History,  
Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien  
Österreich in Geschichte und Literatur, Wien  
PGM: Petermanns Geographische Mitteilungen, Gotha  
Polarforschung: Die Zeitschrift der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung  
Polar Records, Cambridge  
Sjøfartshistorisk Årbok. Norwegian Yearbook of Maritime History, Bergen  
The James Caird Society Journal, Kent  
Zeitschrift Geologische Wissenschaften, Berlin

### 7.2.2 Einzelnachweis

Archives of natural history 32 (2), (2005), S.207-220  
Argus Nachrichten-Bureau, 3.12.1903 (ifl, Kasten 90/5)  
Bild der Wissenschaften, November 1980, S.87-96  
Damals, 9/96, (1996), S.75  
DSA 16/1993, (1993), S.7-71  
DSA,17/1994, (1994), S.215-237  
DSA 19/1996, S.141-163  
DSA, 24/2001, (2001), S.157-185; S.215-251; 395-413  
DSA 26/2003, (2003), S.75-100  
DSA, 28/2005 (2005), S.55-74  
Hampshire Papers 19, Hampshire (2000), S.1-29 (Sonderdruck)  
Illustrierte Rundschau, Hamburger Fremdenblatt, Nr. 101; Sonntag, 30. April 1911  
International Journal of Maritime History, Vol III, No.2, (1991), S. 39-62  
Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien, Bd.90, Heft 12, (1948)  
Mitteilungen der Österreichischen Gesellschaft für Geschichte der Naturwissenschaften, Jg.2, Heft 4, (1982), S.71-74  
Neue Freie Presse, 1. Juli 1913, S.8, ÖNB  
Österreich in Geschichte und Literatur 51, Heft 4/5, (2007), S.194-210  
Polarforschung 16, 1/2, (1947), S.98-102  
Polarforschung 24, 1/2, (1954), S.273-280  
Polarforschung 25, 1/2, (1955), S.326-331  
Polarforschung 27, 1/2, (1957), S.35-40  
Polarforschung 28, 1/2, (1958), S.72-78  
Polarforschung 29, 1/2, (1959), S.134-141  
Polarforschung 30, 1/2, (1960), S.54-58  
Polarforschung 32, 1/2, (1962), S.162-166  
Polarforschung 34, 1/2, (1964), S.263-266  
Polarforschung 36, 1/2, (1966), S.82-85  
Polarforschung 38, 1/2, (1968), S.188-190  
Polarforschung 54, 1, (1984), S.55-57  
Polarforschung 60, 3, (1992), S.231-232  
Polarforschung 62, 2/3, (1994), S.151-161  
Polar Record, vol.7, (1958), S.467-485  
Polar Record 22/141, (1985), S.680-681



## 7. Literatur

- Polar Record, 36/197, (2000), S.139-154  
Polar Record 39/208, (2003), S.38-40  
Polar Record 40/212, (2004), S.1-18  
Polar Record 43/224, (2007) S.1-21  
Sjøfartshistorisk Årbok. Norwegian Yearbook of Maritime History, (1991) S. 161-184  
Zeitschrift Geologische Wissenschaften, 2, (1993), S.633-640  
Zeitschrift Geologische Wissenschaften, Bd.21, Heft 5/6 (1993) S.617-626

### 7.3 Sekundärliteratur

- A Pallas Nagy Lexikon, 1895, S.393 (ÖNB)  
Abs, Otto; Neues aus der Polarmedizin 1-3, In: Polarforschung, 24, 1/2, (1954), S.273-280; 25, 1/2, (1955), S.326-331; 27, 1/2, (1957), S.35-40  
Abs, Otto; Sanitätsrat Dr. Hans Gazert im Alter von 91 Jahren gestorben, In: Polarforschung 32, 1/2, (1962), S.162-166  
Achtsnit, Adolf; Meischl, Willibald; Wenzel, Michael (Hrsg.); Polarschiff Admiral Tegetthoff. Die österreichisch-ungarische Polarexpedition 1872-1874, Wien 1997  
Aczel, Amir D.; Der Kompass. Eine Erfindung verändert die Welt, Hamburg 2005  
Agnarsdóttir, Anna; Voyages and Exploration in the North Atlantic from the Middle Ages to the XVIIth Century, Reykjavík 2001  
Alexander, Caroline; Die Bounty. Die wahre Geschichte der Meuterei auf der Bounty, Berlin 2003  
Alexander, Caroline; Die Endurance. Shackletons legendäre Expedition in die Antarktis, Berlin 1998  
Alexander, Caroline; Mrs. Chippys letzte Expedition in die Antarktis. Das bisher unentdeckte Tagebuch von Shackletons Schiffskatze, Bern 1999  
Andree, Richard; Kampf um den Nordpol. Geschichte der Nordpolfahrten von 1868 bis zur Gegenwart, Bielefeld und Leipzig 1889  
Arrizabalaga, Jon; Syphilis, In: The Cambridge World History of Human Disease, Cambridge 1993, S.1025-1033  
Ayres, Philip; Mawson. A Life, Melbourne 1999  
Baare-Schmidt, Hans-Georg; Die territorialen Rechtsverhältnisse der Antarktis, Heidelberg 1940 (Dissertation)  
Bader, Axel; Der Rumänienfeldzug 1916. Der Kriegsalltag und seine Bewältigung durch die deutschen Soldaten, In: Österreich in Geschichte und Literatur, 51, Heft 4/5, (2007), S.; 194-210  
Barr, William; (Hrsg.); To the Sixth Continent. The Second German South Polar Expedition by Wilhelm Filchner, London 1994  
Barr, William; Krause, Reinhard; Pawlik, Peter Michael; Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: the polar voyages of Captain Eduard Dallmann, whaler, trader, explorer 1830-96; In: Polar Record 40/212, Cambridge (2004), S.1-18  
Barraglouh, Geoffrey; Das europäische Gleichgewicht und der neue Imperialismus; In: Propyläen Weltgeschichte, Frankfurt am Main, 1986, Bd.8, S.703-742  
Barthelmess, Klaus; Die Deutschen Interessen am modernen Walfang vor 1914, Köln 1989 (Diplomarbeit)  
Beattie, Owen; Geiger, John; Der eisige Schlaf. Das Schicksal der Franklin-Expedition, München 2001  
Beck F., Henning Eckart (Hrsg.); Die archivalischen Quellen. Mit einer Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, Wien 2003  
Beck, Hanno; Große Geographen. Pioniere – Außenseiter – Gelehrte, Berlin 1982  
Benedek, Thomas G.; Rheumatic Fever and Rheumatic Heart Disease, In: The Cambridge World History of Human Disease, Cambridge 1993, S.970-978  
Berger, Frank (Hrsg); Lerner Theodor. Polarfahrer. Im Banne der Arktis, Zürich 2005  
Berger, Frank, Besser P., Bruno, Krause, Reinhard A.; Carl Weyprecht (1838-1881). Seeheld, Polarforscher, Geophysiker, Wien 2008

## 7. Literatur

- Berger, Frank; Frankfurt und der Nordpol. Forscher und Entdecker im ewigen Eis, Frankfurt am Main 2008 (Ausstellungskatalog)
- Bickel, Lennard; Mawson's Will. The greatest Polar Survival Story ever written, New Hampshire 2000
- Bild der Wissenschaften, November 1980, S.87-96
- Black, Francis; Infectious Hepatitis, In: The Cambridge World History of Human Disease, Cambridge 1993, S.794-799
- Brouwer, H.A.; Practical Hints to scientific Travellers, Delft, 1925, S.33
- Bruckmüller, Ernst; Sozialgeschichte Österreichs, Wien 1985
- Burger, Alexander; Karl Weyprecht, ein deutscher Nordpolarfahrer. Sein Leben und seine Reisen auf Grund bisher ungedruckten Materials geschildert, Frankfurt am Main 1910
- Cicerone, Massimo; Amundsen und Scott im Lichte der historisch-medizinischen Kritik, In: Polarforschung 29, 1/2, (1959), S.134-141
- Condrau, Flurin; Lungenheilanstalt und Patientenschicksal. Sozialgeschichte der Tuberkulose in Deutschland und England im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, Göttingen 2000
- Cornely, Bernd; Weiße Flecken. Reisen ins Polareis in Texten aus dem 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 2002 (Dissertation)
- Crawford, Janet; The First Antarctic Winter. The story of the Southern Cross Expedition of 1898 – 1900 as told in the diaries of Louis Charles Bernacchi, Christchurch 1998
- Declair, Hugué, De Broyer, Claude (Hrsg.); The Belgica Expedition Centennial. Perspectives on Antarctic Science and History, Brüssel 2001
- Dreyer-Eimbcke, Oswald; Auf den Spuren der Entdecker am südlichsten Ende der Welt: Meilensteine der Entdeckungs- und Kartographiegeschichte vom 16. bis 20. Jahrhundert, Gotha 1996
- Elzinga, Aant; Nordin, Torgny; u.a. (Hrsg.); Antarctic Challenges. Historical and Current Perspectives on Otto Nordenskjöld's Antarctic Expedition 1901-1903, Göteborg o.J
- Engfer, Antje K.U.; Die Ausbildung der Marinesanitäts-Offiziersanwärter in den deutschen Marineen (1848-1945), Heidelberg 2004 (Dissertation)
- Eulenburg, Albert; Encyclopädische Jahrbücher der gesammelten Heilkunde, Berlin 1899
- Evered, D.F., Goldsmith, R.; Vitamin C supplies on the British Antarctic Expedition 1907-1909, In: Polar Record 22/141, Cambridge (1985), S.680-681
- Feldkamp, Ursula; Ein deutscher Schiffsarzt in niederländischen Diensten. Die Seereise des Friedrich Wilhelm Christoph Hetzel von Amsterdam nach Ostasien 1860 bis 1862, In: DSA 24/2001, Bremerhaven (2001) S.395-414
- Feldkamp, Ursula; Eine Alltagsgeschichte der Segelschifffahrt in Selbstzeugnissen. Das Konzept einer Quellendatenbank am Deutschen Schifffahrtsmuseum, In: DSA 28/2005, Bremerhaven (2005), S.55-74
- Feldkamp, Ursula; Rund um Kap Hoorn. Mit Frachtseglern zur Westküste Amerikas, Bremen 2003,
- Fiennes, Ranulph; Captain Scott, London 2004
- Fiennes, Ranulph; Mind over matter. The epic crossing of the Antarctic continent, London 1999
- Fischer-Dieskau, Dietrich; Wagner und Nietzsche. Der Mystagoge und sein Abtrünniger, München 1979
- Fleming, Fergus; Barrow's Boys. Eine unglaubliche Geschichte des wahren Heldentums und bravourösem Scheitern, München 2004
- Fleming, Fergus; Merullo, Annabel; The Explorer's Eye. First-Hand Accounts of Adventure & Exploration, London 2005
- Fogg, Gordon, E.; A History of Antarctic Science, Cambridge 1992
- Forster, Georg; Entdeckungsreise nach Tahiti und in die Südsee 1772-1775, Stuttgart 1988
- Franklin, Sir John; Journey to the Polar Sea, Köln 1998
- Gatzke, Hans, W; Europa und der Völkerbund; In: Propyläen Weltgeschichte; Frankfurt am Main, 1986, Bd.9, S.311-351
- Gerstenberger, Heide; Welke, Ulrich; Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung, Münster, 1996
- Gradmann, Christoph; Krankheit im Labor. Robert Koch und die medizinische Bakteriologie, Göttingen 2005

## 7. Literatur

- Gurney, Alan; Der weiße Kontinent. Die Geschichte der Antarktis und ihrer Entdecker, München 1999
- Guttridge, Leonard F.; Die Geister von Kap Sabine. Die schreckliche Wahrheit über die Greely-Expedition, Berlin 2002
- Hahne, Hermann, A.; Dr. Ernst Sorge, In: Polarforschung 16, 1/2, (1947), S.98-102
- Hammerstein, Notker; Die Deutsche Forschungsgemeinschaft in der Weimarer Republik und im Dritten Reich. Wissenschaftspolitik in Republik und Diktatur, München 1999
- Hatschek, Christoph; Sehnsucht nach fernen Ländern. Die Entdeckungsreisen der k.(u.)k. Kriegsmarine, in: Die Entdeckung der Welt. Die Welt der Entdeckungen. Österreichische Forscher, Sammler, Abenteurer; Ausstellungskatalog des Kunsthistorischen Museums, Wien 2001, S. 85-138 (Katalog)
- Headland, Robert K.; The Poles: Information for exploration, In: Archives of natural history 32 (2), (2005), S.207-220
- Heeresgeschichtliche Museum, Wien; Die Schrecken des Eises und der Finsternis, Wien 1996, (Katalog)
- Hoffmann, Walther G.; Untersuchungen zum Wachstum der deutschen Wirtschaft, Tübingen 1971,
- Hoffmann, Walther G.; Grumbach, Franz; Hesse, Helmut; Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin 1965
- Hoheisel-Huxmann, Reinhard; Die deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. Planung und Verlauf; In: DSA 28/2005, Bremerhaven (2005) (Beiheft)
- Horwitz, Tony; Cook. Die Entdeckung eines Entdeckers, Hamburg 2004
- Houben, H.H; Sturm auf den Südpol. Abenteurer und Heldentum, Berlin o.J
- Huntford, Roland; Shackleton. Die Reisen. Eine Dokumentation in Bildern, Bielefeld 2003
- Hurley, Frank; Die Schicksalsfahrt der Endurance. Mit Shackleton in die Antarktis., München 2000
- Ihne, L.; Der Nordpolarforscher Carl Weyprecht, Friedberg 1913
- Imbert, Bertrand; Die Pole. Expeditionen ins Ewige Eis, Ravensburg 1987
- Ishoven, Armand van; Udet, Wien 1977
- Jones, Max; The last great quest. Captains Scott's Antarctic sacrifice, Oxford 2003
- Kampmeier, R.H; Herpes Simplex, In: The Cambridge World History of Human Disease, Cambridge 1993, S.773-779
- Kendall, E.J.C.; Scurvy during some British polar-expeditions, 1875-1917, In: Polar Record, vol.7, Cambridge (1958), S.467-485
- Kiendl, Andrea; Nagel Paul; "Is' Chance da?" Die Arbeitsvermittlung von Seeleuten in Bremerhaven und Umgebung., In: DSA 17/1994, Bremerhaven (1994) S.215-237
- King, H.G.R (Hrsg.), Diary of the Terra Nova-Expedition to the Antarctic 1910-1912, London 1972
- Kinsky-Wilczek, Elisabeth; Hans Wilczek erzählt seinen Enkeln Erinnerungen aus seinem Leben, Graz 1933
- Kinsky-Wilczek, Elisabeth; Happy Retrospect. The Reminiscences of Count Wilczek 1837-1922, London 1934
- Kiple, Kenneth, F.; The Cambridge World of Human Disease, Cambridge 1993, S.606-611
- Kirschmer, Gottlob; Dokumentation über die Antarktisexpedition 1911/12 von Wilhelm Filchner, München 1985
- Klausbruckner, Bruno; Österreichische Südpolar-Expedition 1985/86. Bericht über Planung, Durchführung und das dramatische Ende der Expedition, Wien 1986
- Kleindel, Walter; Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur; Wien 1995
- Koldewey, Karl; Jacht "Grönland" im Eismeer. Bericht der Ersten Deutschen Polarexpedition 1868, Oldenburg 1979
- Krause, Reinhard A.; Krause, Reinhard, A; Die Gründungsphase deutscher Polarforschung, 1865-1875, Berichte zur Polarforschung, 114/92, Bremerhaven (1992) (Dissertation)
- Krause, Reinhard, A., Hintergründe der deutschen Polarforschung von den Anfängen bis heute; In: DSA 16/1993, Bremerhaven (1993), S.7-71
- Krause, Reinhard, A.; Schritte zur Institutionalisierung der Polarforschung in Deutschland im 19. Jahrhundert, In: Zeitschrift Geologische Wissenschaften, Bd.21, Heft 5/6 (1993) S.617-626

## 7. Literatur

- Krause, Reinhard, A.; 1895, Gründerjahr der Deutschen Südpolarforschung, In: DSA 19/1996, S.141-163
- Krause, Reinhard A., Soziale Psychiatrie im Treibeis: das Schicksal der Mannschaft der HANSA, In: DSA 20/1997, Bremerhaven (1997), Sonderdruck
- Krause, Reinhard, A; Zweihundert Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der „Hansa“-Männer der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869 bis 1870, In: DSA 46, Hamburg 1997
- Krause, Reinhard A.; Georg von Neumayer (1826-1909): Nestor der Meeres- und Polarforschung., In: DSA, 24/2001, S 197-214
- Krause, Reinhard A., Scholl, Lars U.; Der Zauber der antarktischen Farben. David Abbey Paige (1901-1978) Expeditionsmaler der Byrd-Antarktisexpedition 1933-1935, Bremen 2004
- Krause, Reinhard A., Thiede, Jörn (Hrsg.); Kontinental-Verschiebungen. Originalnotizen und Literaturlauszüge. Alfred Wegener, In: Berichte der Polarforschung 516/2005, Bremerhaven 2005
- Krause, Reinhard A., Rack, Ursula; Hrsg.; Schiffstagebuch der Steam-Bark GROENLAND geführt auf einer Fangreise in die Antarktis im Jahre 1873/1874 unter der Leitung von Captain Ed. Dallmann, In: Berichte zur Polarforschung 530/2006, Bremerhaven (2006)
- Kretzer, Hans-Jochen; Windrose und Südpol. Leben und Werk des großen Pfälzer Wissenschaftlers Georg von Neumayer, Neustadt 1983
- Kreuzer, Franz; Rot-Weiß-Rot in der Arktis. Franz Kreuzer im Gespräch mit Norbert Untersteiner, Wien 1985
- Krockow, Christian Graf von; Der große Traum von Bildung. Auf den Spuren der Entdeckungsreisenden James Cook und Georg Forster, München 2003
- Kube, Alfred; Pour le mérite und Hakenkreuz. Hermann Göring im Dritten Reich; München 1987
- Küttner, Sibylle; Billiglohnarbeit im Deutschen Kaiserreich: "Farbige Seeleute" in der Handlesmarine, In: Archiv für die Geschichte des Widerstandes und der Arbeit 15, (1998), S.329-378
- Kvam, Ragnar jr.; Im Schatten. Die Geschichte des Hjalmar Johansen, des "dritten Mannes" zwischen Fridtjof Nansen und Roald Amundsen, Berlin 1999
- Langer, Rainer-K.; Duell im ewigen Eis. Scott und Amundsen oder die Eroberung des Südpols, Frankfurt am Main 2001
- Lansing, Alfred; 635 Tage im Eis. Die Shackleton-Expedition, München 1999
- Laseron, Charles F.; Eisiger Sturm. Mawsons abenteuerliche Antarktisexpedition. Ein Augenzeugenbericht, München 2001
- Lehmann, Sebastian; Führer Walfang. Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in der Frühen Neuzeit - Teil 2, In: DSA 24/2001, Bremerhaven (2001) S.157-185
- Lexikon deutschsprachiger Bryologen, Norderstedt 1995
- Linke, Karl; Die Österreichische Nordpolfahrt von Payer und Weyprecht in den Jahren 1872-74, Wien 1924
- Locke, Stephen; George Marston: Shackleton's Antarctic Artist, In: Hampshire Papers 19, Hampshire 2000, S.1-29 (Sonderdruck)
- Lüdecke, Cornelia; Vor 100 Jahren: Grönlandexpedition der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, In: Polarforschung 60/3, (1990, erschienen 1992), S.219-229
- Lüdecke, Cornelia; Aspekte zur Institutionalisierung der deutschen Polarforschung von der Jahrhundertwende bis zum II. Weltkrieg; In: Zeitschrift Geologische Wissenschaften, 2, Berlin (1993), S.633-640
- Lüdecke, Cornelia; Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich von Drygalskis, In: Berichte zur Polarforschung 158/95, Bremerhaven (1995) (Dissertation)
- Lüdecke, Cornelia; Lifting the veil – circumstances that caused Alfred Wegener's death on the Greenland icecap, 1930, In: Polar Record, 36 (197), Cambridge (2000) S.139-154
- Lüdecke, Cornelia; Brogiato, Heinz Peter; Universitas Antarctica. 100 Jahre deutsche Südpolarforschung 1901-1903 unter der Leitung von Erich von Drygalskis, Leipzig 2001, (Ausstellungskatalog)
- Lüdecke, Cornelia; Das 1. Internationale Polarjahr (1882-1883) und die Gründung der Deutschen Meteorologischen Gesellschaft im Jahr 1883, In: Historisch-Meerskundliches Jahrbuch.

## 7. Literatur

- Schriftenreihe des Deutschen Meeresmuseums (DMM) und der Deutschen Gesellschaft für Meeresforschung (DGM), Stralsund (2002), Bd.9, S.7-24
- Lüdecke, Cornelia; In geheimer Mission zur Antarktis. Die dritte Deutsche Antarktis Expedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs, in: DSA 26/2003, Bremerhaven (2003) S.75-100
- Lüdecke, Cornelia; „Fest in der See, vortrefflich im Sturm, im Eis stark genug ...“. Der Gauss – das erste Flaggschiff der deutschen Polarforschung, In: Gauss-Gesellschaft, Mitteilungen Nr.40, Göttingen (2003) S.25-43
- Lüdecke, Cornelia; Scientific collaboration in Antarctica (1901-04): a challenge in times of political rivalry, In: Polar Record 39/208, (2003) S.38-40
- Lüdecke Cornelia; Exploring the Unknown: History of the First German South Polar Expedition 1901-1903, In: Antarctica: Contributions to global earth sciences, Berlin, Heidelberg, New York (2006) S.7-12
- Mader, Fr.W; Im Eise des Südpols. Abenteuer der schwedischen Südpolfahrt, Reutlingen o.J.
- Magyar Zsidó Lexikon, 1929, S.461 (NBÖ)
- Marx, Friedhelm; Wege ins Eis. Nord- und Südpolarfahrten. Literarische Entdeckungen von Friedhelm Marx, Frankfurt am Main 1995
- Massie, Robert K.; Dreadnought. Britain, Germany, and the Coming of the Great War, New York, 1992
- Mayer, Horst; Winkler, Dieter; Als Österreich die Welt entdeckte. Expeditionen und Missionen der Kriegsmarine, Wien 1991
- Mazzoli, Enrico; Dall' Adriatico Al Ghiacci – Ufficiali dell' Austria-Ungheria con i loro marinai istriane, fiumani e dalmati alla conquista dell' Artico, Edizioni della Laguna, Maariano del Friuli, 2003
- Mill, Robert, Hugh; The siege of the South Pole. The Story of Antarctic exploration, London 1905
- Moerder-von Drygalski, Ruth; Erich von Drygalski zum hundertsten Geburtstag am 9. Februar 1965, In: Polarforschung 34, 1/2, (1964), S.263-266
- Mollenhauer, Hans P.; Von Omas Küche zur Fertigverpackung. Aus der Kinderstube der Lebensmittelindustrie, Gernsbach, 1988
- Morell, Margot; Capparell, Stephanie; Shackletons Führungskunst. Was Manager von dem großen Polarforscher lernen können, Frankfurt am Main 2002
- Mortimer, Gavin; Shackleton. The Story of Ernest Shackleton and the Antarctic Explorers, Camberwell 1999
- Murphy, David; German Exploration of the Polar World. A History, 1870-1940, Lincoln 2002
- Müller, Martin; Julius von Payer. Ein Bahnbrecher der Alpen- und Polarforschung und Maler der Polarwelt, Stuttgart 1956
- Nadolny, Sten; Die Entdeckung der Langsamkeit, München 2002
- Nöll von der Nahmer, Robert, Weltwirtschaft und Weltwirtschaftskrise, In: Propyläen Weltgeschichte; Bd.9, Frankfurt am Main, 1986, S.351-389
- Nordmeyer, Wiebke; Die Geographische Gesellschaft in Hamburg 1873-1918. Geographie zwischen Politik und Kommerz, Bd.88, Hamburg 1998,
- o.A., Polarbuch. Neue Forschungsfahrten in Arktis und Antarktis mit Luftschiff, U-Boot, Schlitten und Forschungsschiff, Berlin 1933
- o.A; Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Österreich und die Arktis, Wien 1996 (Ausstellungskatalog)
- o.A; 100 Jahre Franz-Josef-Land. Zur Erinnerung an die Entdeckungsreise der Österreichisch-Ungarischen Nordpol-Expedition 1872-1874 unter Julius von Payer und Carl Weyprecht, Wien 1973 (Katalog)
- Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950, Bd.7, Wien 1978,
- Officer, Charles; Page, Jake; Die Entdeckung der Arktis, Berlin 2002
- Ommanney, F.D.; South Latitude, London 1947
- Payer, Julius; Die Entdeckung von Kaiser Franz Joseph-Land 1872-1874, Stuttgart 2004
- Peters, Nicolaus; Der neue deutsche Walfang. Ein praktisches Handbuch seiner geschichtlichen, rechtlichen, naturwissenschaftlichen und technischen Grundlagen; Hamburg 1938

## 7. Literatur

- Philbrick, Nathaniel; Dämonen der See. Die dramatische Expedition zur Erschließung des Pazifiks und der Antarktis (1838-1842), München 2004
- Philbrick, Nathaniel; Im Herzen der See. Die letzte Fahrt des Walfängers Essex, München 2002
- Pschyrembel, Klinisches Wörterbuch, Berlin und New York 2007, 261. Auflage
- Ransmayr, Christoph; Die Schrecken des Eises und der Finsternis, Frankfurt am Main 1996
- Reinhard, G.; Neues aus der Polarmedizin: Persönlichkeitsprobleme in der Antarktis, In: Polarforschung 36, 1/29, (1966), S.82-85
- Reinke-Kunze, Christine; Den Meeren auf der Spur. Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe, Herford 1986
- Riffenburgh, Beau; Nimrod. Ernest Shackleton and the extraordinary story of the 1907-09 British Antarctic Expedition, Edinburgh 2005
- Riffenburgh, Beau; The Myth of the Explorer. The Press, Sensationalism, and Geographical Discovery, Cambridge 1993
- Rosove, Michael H.; Let Heroes Speak. Antarctic Explorers. 1772-1922, New York 2000
- Roßmüller, Ralf; Vorkommen, Therapie und Bekämpfung der Syphilis in der Zeit von 1870 bis 1914 unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebietes, Bochum 2004 (Dissertation)
- Rothenberg, Richard B.; Gonorrhoea, In: The Cambridge World History of Human Disease, Cambridge 1993, S.756-763
- Sauerteig, Lutz; Krankheit, Sexualität, Gesellschaft. Geschlechtskrankheiten und Gesundheitspolitik in Deutschland im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Stuttgart 1999
- Savours, Ann (Hrsg.); Edward Wilson. Diray of the Discovery-Expedition to the Antarctic Regions 1901-1904, London 1975
- Schefbeck, Günther; Die österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition unter Weyprecht und Payer 1872-1874; In: Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Österreich und die Arktis; Katalog des Heeresgeschichtlichen Museums, Wien 1996, S.45-73 (Katalog)
- Schefbeck, Günther; „...Schiff verlassen“ – das Rückzugstagebuch Carl Weyprechts, In: Mitteilungen der Österreichischen Gesellschaft für Geschichte der Naturwissenschaften, Jg.2, Heft 4, (1982), S.71-74
- Schenck, E.G.; Ärztliche Beobachtungen unter extremen Lebensverhältnissen, In: Polarforschung 28, 1/2, (1958), S.72-78
- Schlieper, Cornelia; Richtige Ernährung. Ernährungslehre, Lebensmittel- und Diätkunde, Wein 1978
- Schmidt-Brentano, Antonio; Die Österreichischen Admirale, Bd.2, 1896-1914, Osnabrück, 2000
- Scholl, Lars-Ulrich; Whale Oil and Fat Supply: The Issue of German Whaling in the Twentieth Century; In: International Journal of Maritime History, Vol III, No.2, (1991) S. 39-62
- Scholl, Lars-Ulrich; Zwischen Kooperation und Konfrontation. Deutschland, Norwegen und die Walfangfrage in den 1930er Jahren; In: Sjøfartshistorisk Årbok. Norwegian Yearbook of Maritime History, Bergen (1991) S.161-184
- Schott, Heinz; Meilensteine der Medizin, Dortmund 1996
- Schulz, Oscar; Im Strom der Gezeiten. Vom Windjammer-Moses zum Dampfer-Kapitän, Hamburg 1998
- Seher, A.; Fragen der Ernährung unter extremen Klimabedingungen, In: Polarforschung 30, 1/2, (1960), S.54-58
- Shackleton, Ernest Sir; Mit der Endurance ins ewige Eis. Die Antarktisexpedition 1914-1917, München 2001
- Siemon, Thomas; Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen. Bremer Seeleute am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus 1939-1939, Bremern 2002 (Dissertation)
- Singer, F.D. (Hrsg.); Unsere Nordpolfahrer. Ein Wort an das Volk zur Feier der Rettung und Heimkehr der Helden des Tages, Wien 1874
- Smith, Michael; Sir James Wordie, In: The James Caird Society Journal, Kent (2004), S.36-44
- Smith, Michael; An Unsung Hero. Te remarkable story of Tom Crean. Antarctic Explorer, London 2000
- Sobiesiak, Monika; Korhammer, Susanne (Hrsg.); Neun Forscherinnen im ewigen Eis. Die erste Antarktisüberwinterung eines Frauentams, Basel 1994

## 7. Literatur

- Sölch, Johann; Albrecht Penck, In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien, Bd.90, Wien 1948, S.88-122
- Sokol, Hans H.; Seemacht Österreich. Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine 1382-1918, Wien 1972
- Speak, Peter; William Speirs Bruce. Polar Explorer and Scottish Nationalist, Edinburgh 2003
- Spethmann, Catharina; Schifffahrt in Schleswig-Holstein 1864-1939, Kiel 2002 (Dissertation - pdf-Datei; deposit.ddb.de )
- Staudacher, Claudia Rosa; Die Grönlandexpedition Alfred Wegeners 1930/31. Das Alltagsleben aus der Sicht des Expeditionsmitgliedes Hugo Jülg, analysiert an Hand seines Tagebuches, Wien 2002 (Diplomarbeit)
- Stone, Irving; Der Schöpfung wunderbare Wege. Die Forschungsabenteuer des Charles Darwin, Stuttgart 2004
- Straub, Heinz; Die Entdeckung des Franz-Josephs-Landes. K&K-Offiziere als Polarforscher, Graz 1990
- Sullivan, Walter; Weißes Land des Abenteurers, Wien 1957
- Summerhayes, Colin; Beeching, Peter; Hitler's Antarctic base. the myth and the reality; In: Polar Record 43/ 224, Cambridge (2007), S.1-21
- Tegetthoff, Folke; Das Fabelland des Eises. Ein Märchentagebuch, Salzburg 1995
- Thomson, John; Shackleton's Captain. A Biography of Frank Worsley, Christchurch 1999
- Voß, Jutta; Johannes Georgi und Fritz Loewe. Zwei Polarforscherschicksale nach „Eismitte“. Aus ihrem Briefwechsel 1929-1971 sowie die gesammelten Schriftenverzeichnisse von J. Georgi und F. Loewe, In: Polarforschung 62, 2/3, (1994), S.151-161
- Wallisch, Michael; Expeditionen der K.K. Geographischen Gesellschaft, In: Österreich in der Welt – die Welt in Österreich. Chronik der ÖGG, Wien (2006) S.269-288
- Walton, Kevin; Atkinson, Rick; Of Dogs and men. Fifty years in the Antarctic. The illustrated story of the dogs of the British Antarctic Survey 1944-1994, Bristol 1996
- Wegener, Alfred; Die Entstehung der Kontinente und Ozeane. Nachdruck der 1. Auflage 1915, Stuttgart 2005
- Wegener, Alfred; Kontinental-Verschiebung. Originalnotizen und Literaturbezüge, Bremerhaven 2005
- Wegener, Alfred; Tagebuch eines Abenteurers. Mit Pferdeschlitzen quer durch Grönland, Wiesbaden 1961
- Wegner, Gerd; Deutsche Forschungsschiffe und ihre Namen, In: DSA 24/2001, Bremerhaven (2001) S.215-251
- Willis, Clint (Hrsg.); Überleben im Eis. Geschichten von Robert F. Scott, Ernest Shackleton, Richard E. Byrd u.a., München 2000
- Winkens, Ursula; Sozial Lage, rechtliche Rahmenbedingungen und Interessensartikulation der Seeleute im Deutschen Kaiserreich 1872-1914. Ein Beitrag zu einer seemännischen Sozialgeschichte, Hamburg 1987, (Dissertation)
- Winterhoff, Edmund; Walfang in der Antarktis, Oldenburg 1974
- Worsley, Frank A.; Der Untergang der Endurance, München 2000
- Worsley, Frank A.; Shackletons Expedition in die Antarktis, München 2000
- Wright, Joanna; Murphy, Shane; u.a. (Hrsg.), South with Endurance. Shackleton's Antarctic Expedition 1914-1917. The Photographs of Frank Hurley, Cambridge 2001
- Wutzke, Ulrich; Alfred Wegener. Kommentiertes Verzeichnis der schriftlichen Dokumente seines Lebens und Wirkens, In: Berichte der Polarforschung 288/98 Bremerhaven (1998)
- Wutzke, Ulrich; Durch die weisse Wüste. Leben und Leistungen des Grönlandforschers und Entdeckers der Kontinentaldrift, Gotha 1997
- Zeidler, Paul Gerhard; Polarfahrten. Die wichtigsten Entdeckungsreisen in den Eismereen mit Berichten der Forscher und ihrer Gefährten, Berlin 1927
- Zöllner, Erich; Geschichte Österreichs. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Wien, 1984;
- Zorn, Wolfgang, Hrsg; Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Das 19. und 20. Jahrhundert, Bd.2, Stuttgart 1976

## 7. Literatur

### **7.4 Internetquellen**

Dabei handelt es sich um Aufsätze und Artikel die aus dem Internet verwendet wurden

Dührkohp, Frank von; Die deutsche Flottenrüstung als innenpolitisches Kampfinstrument gegen die SPD, In: Fundus - Forum für Geschichte und ihre Quellen, (<http://www.fundus.d-r.de>)

Spethmann, Catharina; Schifffahrt in Schleswig-Holstein 1864-1939, Kiel 2002 (Dissertation pdf-Datei; [deposit.ddb.de](http://deposit.ddb.de) )



## 8 Anhang

### 8.1 Expeditionsteilnehmer

Die Tabellen sind nicht einheitlich, weil die Informationslage zu den einzelnen Teilnehmern der Expeditionen nicht gleich gut ist.

#### 8.1.1 Teilnehmer Weyprecht-Expedition

<i>Teilnehmer</i>	<i>Rang/Funktion/etc.</i>	<i>Geburtsort</i>
<b>Offiziere und Wissenschaftler</b>		
Karl Weyprecht,	Schiffsleutnant Leiter der gesamten Expedition, zuständig für die astronomischen, physikalischen und meteorologischen Beobachtungen	Hessen/Michelstadt im Odenwald
Julius Payer	Leiter der Schlittenexpedition	Böhmen/Teplitz
Gustav Brosch	Schiffsleutnant/Navigation, zuständig für die astronomischen, physikalischen und meteorologischen Beobachtungen	Böhmen/Klomotau
Eduard Orel	Schiffsführer/Navigation zuständig für die astronomischen, physikalischen und meteorologischen Beobachtungen	Mähren/Neutitschein
Julius Kepes	Regimentsarzt/Expeditionsarzt, zuständig für die zoologische und botanische Sammlung	Ungarn/Vari
Otto Krisch	Maschinist	Mähren/Kremsier
<b>Mannschaft</b>		
Pietro Lusina	Bootsmann	Fiume
Antonio Zaninovich	Matrose	Lesina
Antonio Catarinich	Matrose	Lussin
Antonio Scarpa	Matrose	Triest
Antonio Vercherina	Matrose	Draga bei Fiume
Antonio Lukinovich	Matrose	Brazza
Giuseppe Latkovich	Matrose	Fianona bei Albona
Pietro Fallesich	Matrose	Fiume
Johann Orasch	Koch	Steiermark/Graz
Josef Pospischill	Heizer	Mähren/Prerau
Giorgio Stiglich	Matrose	Buccari
Vincenzo Palmich	Matrose	Volosca bei Fiume
Lorenzo Marola	Matrose	Fiume
Francesco Lettis	Matrose	Volosca
Giacomo Sussich	Matrose	Volosca
Johann Haller	Jäger/Bergsteiger/Hundetreiber	Tirol/Passeier-Tal
Alexander Klotz	Jäger/Bergsteiger/Hundetreiber	Tirol/Passeier-Tal
Elling (Olaf) <sup>1</sup> Carlsen	Eismeister/Harpunier	Norwegen/Tromsø

Grundlage für die Tabelle: Payer, Expedition, S.4-5

<sup>1</sup> Carlsen wird oft Olaf in den verschiedenen Tagebüchern genannt.

## 8. Anhang

### 8.1.2 Teilnehmer Drygalski-Expedition

<b>Teilnehmer</b>	<b>Rang/Funktion/Aufgaben</b>
<b>Wissenschaftler</b>	
Dr. Erich von Drygalski	Expeditionsleiter, zuständig für Geographie, Ozeanographie, Eisforschung und Ortsbestimmung
Dr. Friedrich Bidlingmaier	Erdmagnetiker, Meteorologe
Dr. Hans Gazert	Expeditionsarzt, bakteriologische Untersuchungen, meteorologische Beobachtungen
Dr. Emil Philippi	Geologische und chemische Untersuchungen
Dr. Ernst Vanhöffen	Zoologische, botanische Arbeiten, Fischereiuntersuchungen
<b>Offiziere, die auch mit wissenschaftlichen Aufgaben vertraut waren</b>	
Hans Ruser	Kapitän, astronomische Arbeiten
Albert Stehr	Obermaschinist, Ballonaufstiege, Handhabung von Sprengmaterial, (half bei verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen)
Wilhelm Lerche	Erster Offizier, (Hilfe bei meteorologischen Messungen)
Richard Vahsel	Zweiter Offizier, (Mithilfe bei wissenschaftlichen Untersuchungen)
Ludwig Ott	jüngerer Zweiter Offizier, (Mithilfe bei meteorologischen Dienst und den Pendelversuchen)
<b>Mannschaft und Maschinenpersonal</b>	
Paul Björvik	Eislotse, Polarspezialist und Hundexperte (aus Norwegen)
Josef Müller	Erster Bootsmann, (errichtete Eishäuser für magnetische Untersuchungen)
Hans Dahler	Zweiter Bootsmann, Robbenjäger
August Reimers	Erster Zimmermann, (half bei verschiedenen wissenschaftlichen Messungen)
Willi Heinrich	Zweiter Zimmermann, Taucharbeiten
Georg Noack	Matrose, zoologische Sammlung präpariert (wurde extra dafür vor der Expedition ausgebildet)
Max Fisch	Matrose, (Mithilfe meteorologischen Dienst)
Karl Klück	Matrose und Koch während der Schlittenreisen
Albert Possin	Matrose, (guter Rudergänger, Redakteur eines „Antarktischen Intelligenzblattes“)
Daniel Johannsen	Matrose, (guter Jäger, Schneeschuhläufer, half bei verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen - aus Norwegen)
Wilhelm Lysell	Matrose, (gründete Gesangsverein - aus Schweden)
Lenart Reuterskjöld	Matrose, (assistierte erfolgreich Bidlingmaier bei den magnetischen Beobachtungen – aus Schweden, kam als blinder Passagier in Kapstadt an Bord)
Curt Stjernblad	Matrose, (kam als blinder Passagier in Kapstadt an Bord)
Paul Heinacker	Zweiter Maschinist, (betreute die Hunde)
Reinhold Mareck	Maschinenassistent, Schmied
Emil, Berglöf	Heizer, Klempner, Schmied
Leonhard Müller	Heizer
Gustav Bähr	Heizer, oft Matrosendienst, später Maschinenassistent
Franz Karl	Heizer, meist Matrosendienst versehen
Reinhold Michael	Heizer, meist Matrosendienst versehen

8. Anhang

<b><i>Teilnehmer</i></b>	<b><i>Rang/Funktion/Aufgaben</i></b>
Wilhelm Schwarz	Koch, (Gelegenheitsdichter und Redakteur des „Antarktischen Intelligenzblattes“)
August Besenbrock	Steward
<b><i>Expeditionsteilnehmer auf den Kerguelen</i></b>	
Dr. Emil Werth	Leiter der Kerguelenstation, Biologie, Geologie, Meteorologie und Geographie, war auch für den ärztlichen Dienst zuständig (gelernter Apotheker)
Josef Enzensperger	Bergsteiger, Meteorologie, (er starb an Beri-Beri)
Dr. Karl Luyken	Magnetische Untersuchungen und Meteorologie (erkrankte an Beri-Beri) ausgebildeter Physiker
Josef Urbanski	Matrose, Schlosser
Georg Wienke	Koch, Präparator und Konservator der biologischen Sammlungen

Grundlage der Tabelle: Drygalski; Eisiger Südens, S.25-57

## 8. Anhang

### 8.1.3 Teilnehmer Filchner-Expedition

<i>Teilnehmer</i>	<i>Funktion</i>	<i>Anmerkungen</i>
<b>Wissenschaftler</b>		
Dr. phil. h.c. Wilhelm Filchner	Leiter	
Dr. phil. Erich Przybyllok	Astronom, Erdmagnetiker	
Dr. phil. Erich Barkow	Meteorologe	
Dr. phil. Wilhelm Brennecke	Ozeanograph	
Dr. phil. Fritz Heim	Geologe	
Dr. jur. Felix König	Alpinist	<b>Österreicher</b>
Alfred Kling	Wachoffizier,	ab 19. Dezember 1912 Kapitän der DEUTSCHLAND
Dr. med. Ludwig Kohl	Expeditionsarzt.	musste auf Südgeorgien zurückbleiben wegen einer Blinddarmentzündung. Er war nur bis 10. Dezember 1911 dabei
Dr. med. Wilhelm von Goedel	Expeditions- und Schiffsarzt	
<b>Offiziere</b>		
Richard Vahsel	Kapitän	Starb am 8. August 1912
Wilhelm Lorenzen	Erster Offizier	Nach dem Tod Vahsels Kapitän der Deutschland
Johannes Müller	Wach- und Navigationsoffizier	
Walter Slossarczyk	Dritter Offizier, Telefunkenoffizier	Starb auf Südgeorgien durch Selbstmord am 26. November 1911
Conrad Heyneck	Ingenieur	
<b>Mannschaft und Maschinenpersonal</b>		
August Besenbrock	Obersteward	War schon am GAUSS dabei
Gustav Dreyer	Schiffszimmermann	Ersatz für Willy Heinrich, der in Buenos Aires die Expedition verließ - er sollte auch als Expeditionstaucher arbeiten
Karl Klück	Koch	War schon am GAUSS dabei
Fritz Böttcher	Matrose	Kam erst von der Walfangstation dazu, 11. Dezember 1911
Paul Björvik	Matrose	War schon am GAUSS dabei <b>Norweger</b>
Fritz Engemann	Heizer	
Kurt Hoffmann	Matrose	Arbeitete oft mit Barkow zusammen
Johann Ludwig	Segelmacher	
Richard Noack	Präparator, zuständig für die zoologische Sammlung	War schon am GAUSS dabei
Ernst Müller	Maschinenassistent	
Adolf Schwabe	Erster Bootsmann	
Louis Schalitz	Zweiter Bootsmann	
Wilhelm Simon	Zweiter Maschinist	
Morten Olaisen	Matrose	
Karl Anton Olsen	Matrose	<b>Norweger</b>
Karl Johannes Schulze	Heizer	
Hermann Selle	Heizer	
Johann Wilken	Steward	
Paul Wolff	Matrose	
Karl Zäncker	Leichtmatrose	später Matrose
Franz Krause	Schiffsjunge	später Leichtmatrose

Grundlage für die Tabelle: Filchner, Zum Sechsten Erdteil, S.8-9

## 8. Anhang

### 8.1.4 Teilnehmer Wegener-Expedition

<b>Teilnehmer</b>	<b>Aufgaben/Funktion/etc.</b>	<b>Besonderheiten</b>
<b>Teilnehmer in der Weststation</b>		
Dr. Alfred Wegener	Leiter der gesamten Expedition, Glaziologe	Wegener starb auf dem Rückweg von Eismitte zur Weststation
Dr. Rupert Holzapfel	Meteorologe	aus Österreich
Dr. Karl Weiken	Geodät, Schweremessungen, trigonometrische Messungen	Leiter der Weststation nach Wegener's Marsch nach „Eismitte“
Dr. Kurt Wölken	Eisdickenmessungen,	
Ing. Kurt Herdemerten	Sprengsachverständiger und zuständig für die Schachtbauten	
Hugo Jülg	Assistent bei den trigonometrische Messungen	aus Linz/Österreich
Cand.Ing. Georg Lissy	Assistent bei den Trigonometrische Messungen	
Emil Friedrichs	Feinmechaniker,	besorgte Motor der Krabbe und war für mechanische Dienste zuständig
Franz Kelbl	Monteur	
Manfred Kraus	Monteur, Motorschlittenführer und Funker	
Dipl.Ing. Curt Schif	Leitete den Transport der Motorschlitten	er war nur im Sommer 1930 an der Expedition beteiligt
Vigus Sigurdsson	Betreuung der Ponys und Hundeschlittenführung	Wegeners Kamerad bei der Kochexpedition, besorgte in seiner isländischen Heimat die Ponies für die Expedition
Jon Jonsson	Hundeschlittenführung	aus Island
Gudmundur Gislason	Medizinstudent, Hundeschlittenführung	aus Island
Dr. Bernhard Brockamp	Eisdickenmessungen	war erst ab Sommer 1931 an der Expedition beteiligt
Dr. Kurt Wegener	Meteorologe und Leiter nach dem Tod seines Bruders	er wurde von der Notgemeinschaft als Nachfolger von Alfred Wegener eingesetzt und brachte, im Auftrag der Notgemeinschaft, die wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition heraus
<b>Teilnehmer der „Station Eismitte“</b>		
Dr. Johannes Georgi	Leitung der „Station Eismitte“, Meteorologe, Aerologe	
Dr. Ernst Sorge	Glaziologe, Eisdickenmessungen	
Dr. Fritz Loewe	Glaziologe	sollte Assistent Wegener's auf der Weststation sein, aber er musste in „Eismitte“ bleiben, weil er sich bei der Hinreise alle 10 Zehen erfroren hatte

## 8. Anhang

<b><i>Teilnehmer der Oststation</i></b>		
Dr. Walter Kopp	Leiter der Oststation, Aerologe, Meteorologe	
Cand.Ing. Arnold Ernsting	Assistent	
Dr. Hermann B, Peters	Zoologe	

Die Grundlage der Tabelle: Wegener, E. (1932). S.19-21

## 8.2 Karten

### 8.2.1 Weyprecht-Expedition

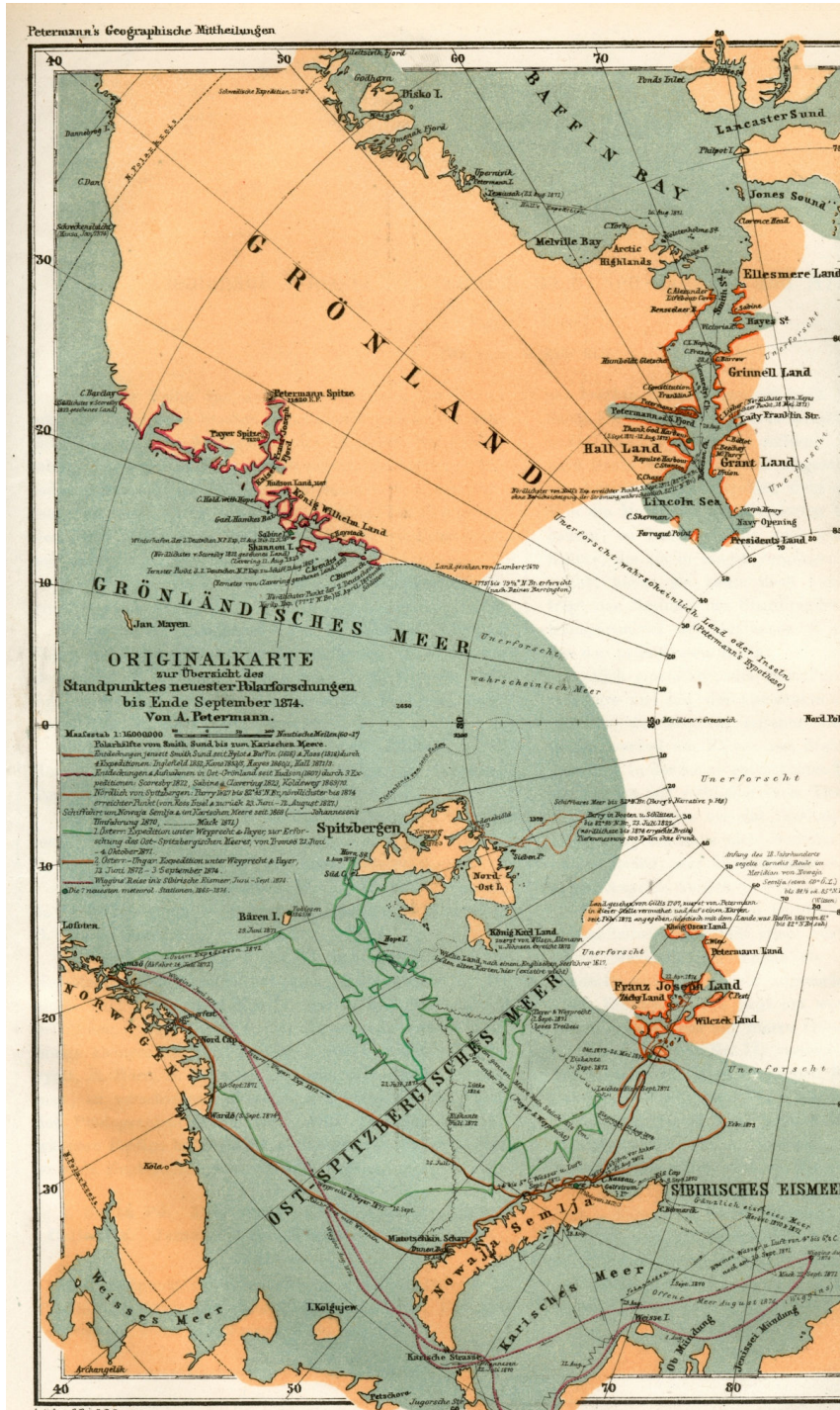


Abbildung 8-1: Kurs der ADMIRAL TEGETHOFF  
PGM 1874



Abbildung 8-2: Kaiser Franz-Josef-Land  
Payer, Expedition, S.353



## 8. Anhang

### 8.2.2 Routen von Drygalski und Filchner

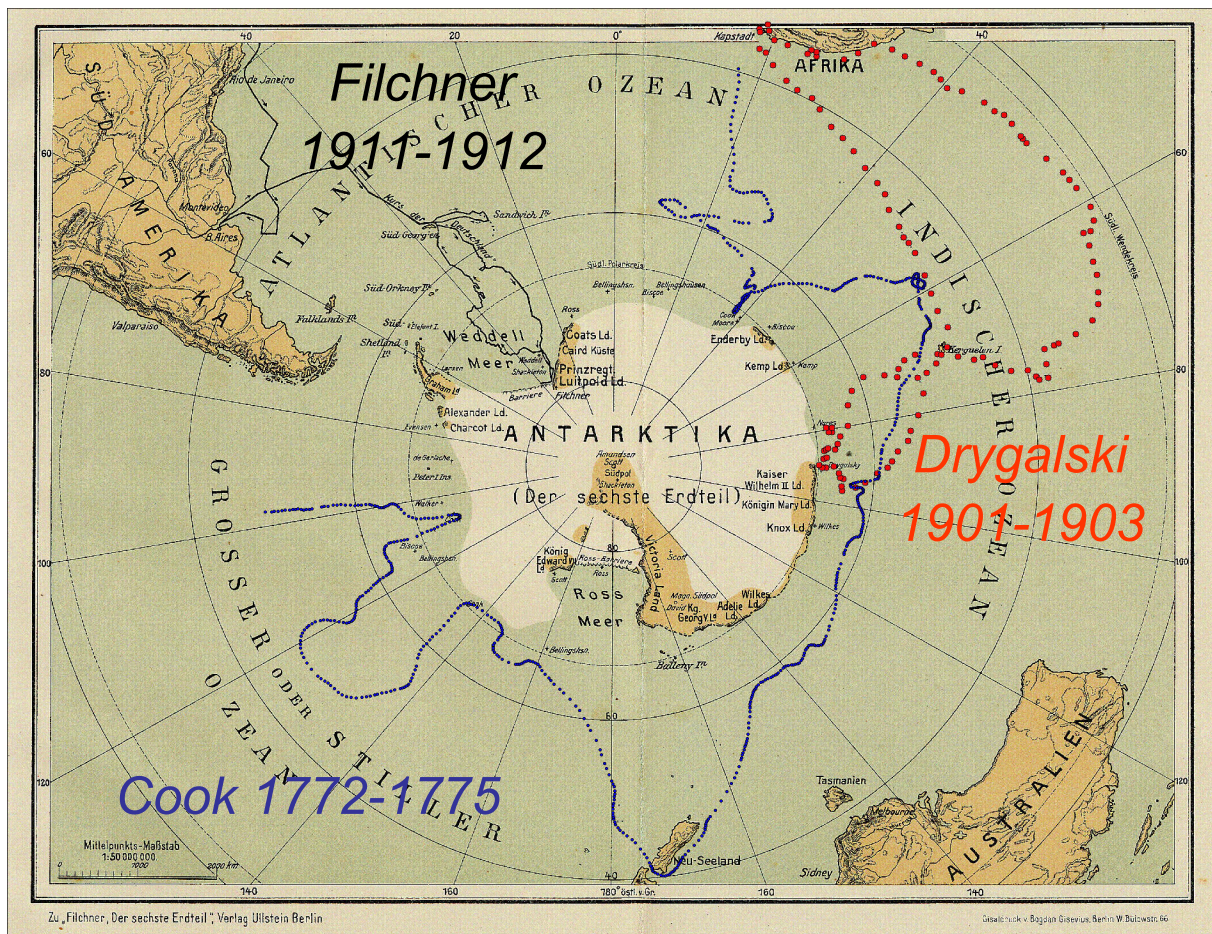


Abbildung 8-3: Kurse von Cook, Drygalski und Filchner  
Filchner, Zum Sechsten Erdteil, S.411

Koordinaten zu den gefahrenen Kursen Drygalskis und Cooks sind von Wolfgang Rack eingearbeitet worden.



Skizze zur Übersicht über den Filchnerschen Südpolarplan.

Abbildung 8-4: Geplante Route der Filchner-Expedition  
 Globus, Bd.97, Nr. 15, 1910, S. 229

### 8.2.3 Wegener-Expedition

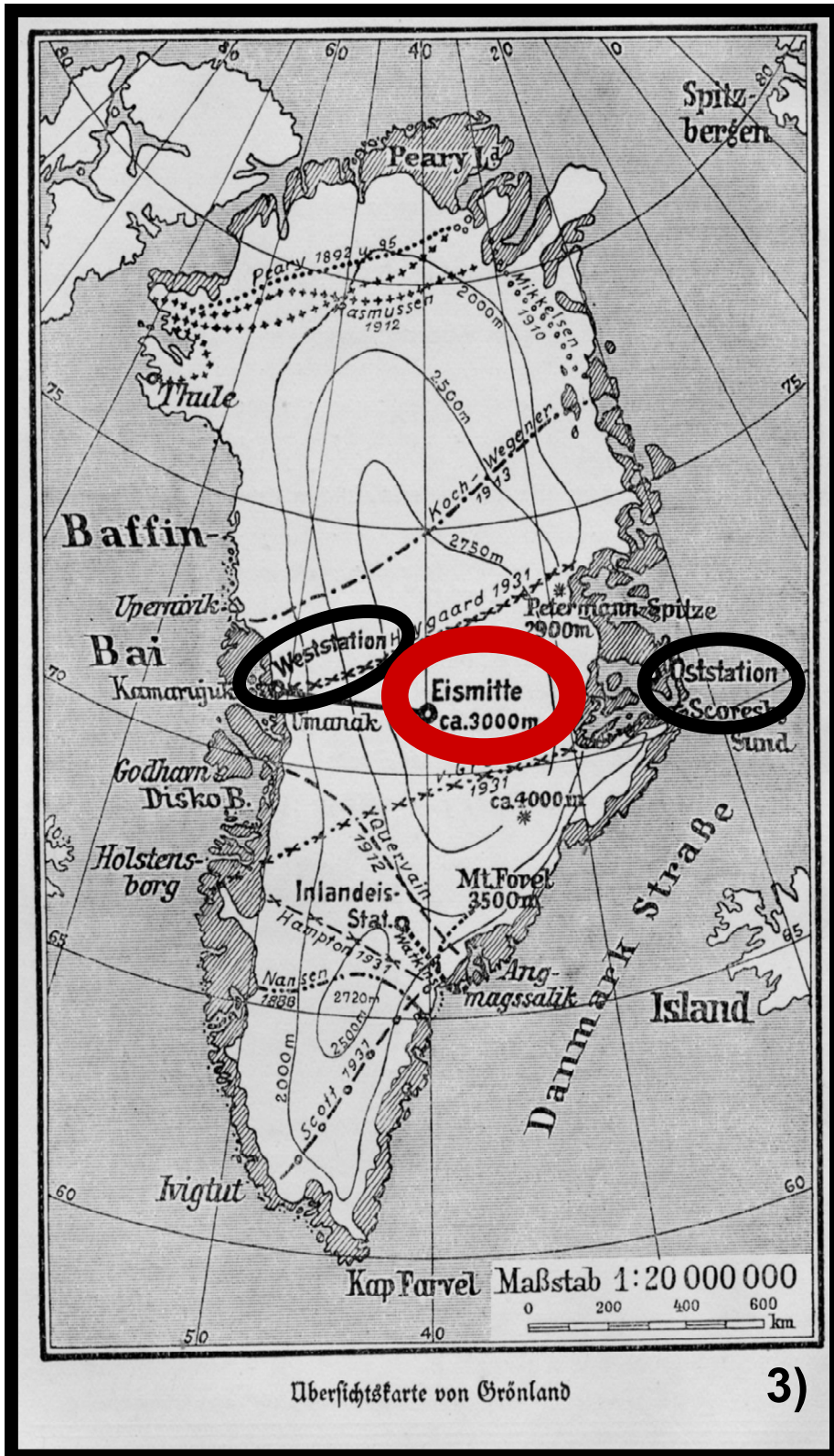


Abbildung 8-5: Grönlandkarte  
Wegener, E., (1932) S.12

Markierungen der Stationen von der Verfasserin eingefügt



### 8.3 Abbildungen

#### 8.3.1 Weyprecht-Expedition



Abbildung 8-7: Arbeitsstimmung an Bord  
Payer, Expedition, S.182



Abbildung 8-8: Mannschaft der ADMIRAL TEGETTHOFF  
Damals, 9/96, S.75

### 8.3.2 Drygalski-Expedition



**Abbildung 8-9: Paul Björvig, Teilnehmer an mehreren deutschen Expeditionen, meist als Eislotse**

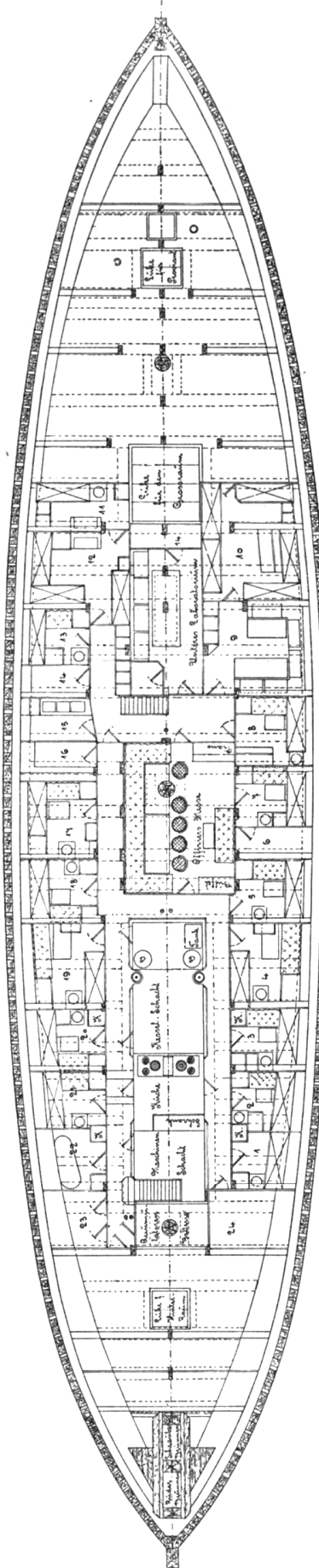
Miethé, A.; Hergesell, H.; Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition, Berlin 1911, S.103



**Abbildung 8-10: Geselliges Beisammensein am GAUSS  
Drygalski, Eisiger Süden, S.347**



**Abbildung 8-11: Im Zelt auf einer Schlittenexpedition**  
Drygalski, Eisiger Süden, S.417



Zwischendeck.

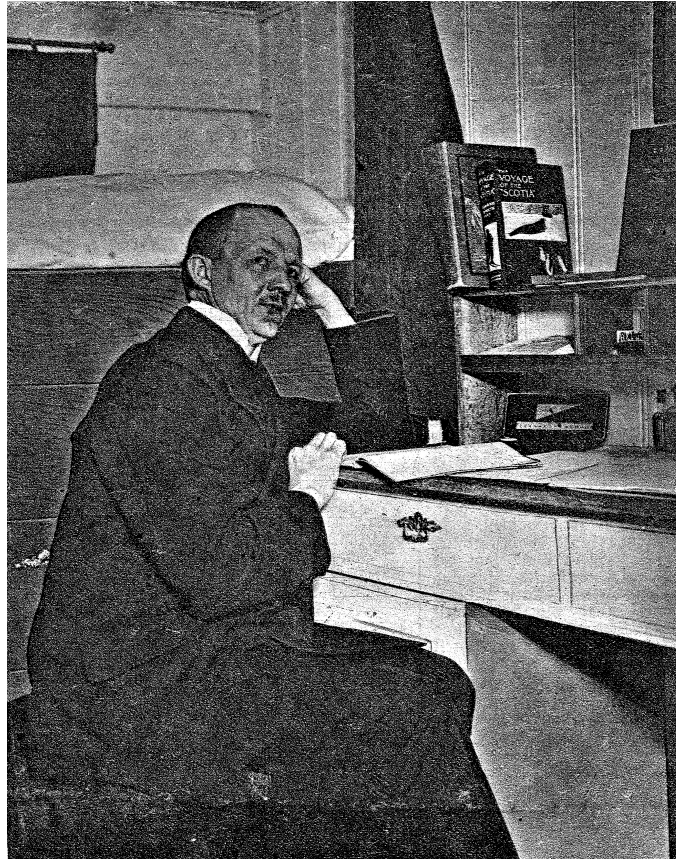
- |    |                                  |    |                                  |
|----|----------------------------------|----|----------------------------------|
| 1  | Kammer für Koch und Steward.     | 13 | Kammer für 2 Masch.-Assistenten. |
| 2  | " " 2. Offizier.                 | 14 | " " Instrumente.                 |
| 3  | " " 2. Offizier.                 | 15 | Waschraum.                       |
| 4  | " " Kapitän.                     | 16 | Pantry.                          |
| 5  | " " wissensch. Mitglied.         | 17 | Kammer für wissensch. Mitglied.  |
| 6  | " " Munition.                    | 18 | " " " "                          |
| 7  | " " 1. Offizier.                 | 19 | " " Leiter der Expedition.       |
| 8  | " " Arzt.                        | 20 | " " 1. Maschinist.               |
| 9  | Mannschafsmesse.                 | 21 | " " wissensch. Mitglied.         |
| 10 | Logis für Matrosen (10 Kojen).   | 22 | Badekammer.                      |
| 11 | Kammer für Boots- u. Zimmermann. | 23 | Proviantkammer.                  |
| 12 | Logis für Heizer.                | 24 | Ozeanographische Kammer          |

Abbildung 8-12: Grundriss GAUSS

Drygalski, Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903, Bd.7, Tafel 2



### 8.3.3 Filchner-Expedition



**Abbildung 8-13: Lorenzen in seiner Kabine**

Illustrierte Rundschau, Hamburger Fremdenblatt, Nr. 101; Sonntag, 30. April 1911 aus dem NL König (Eigentum der Verfasserin)

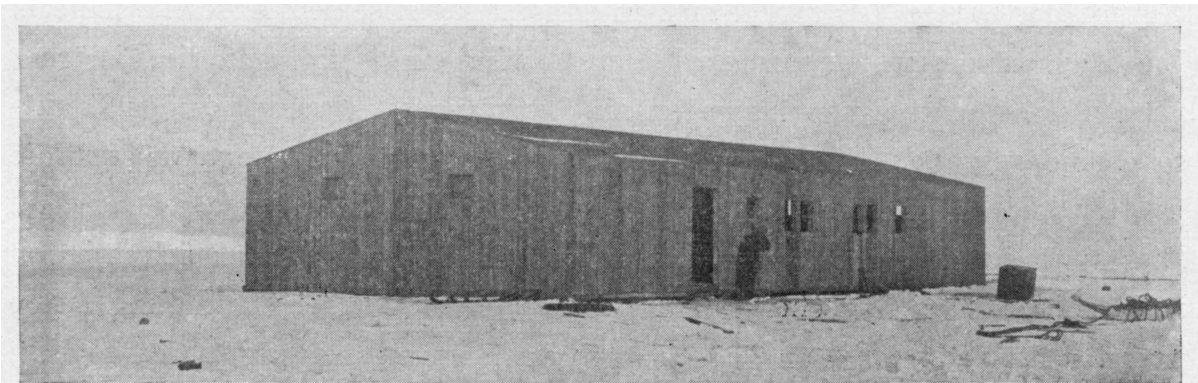
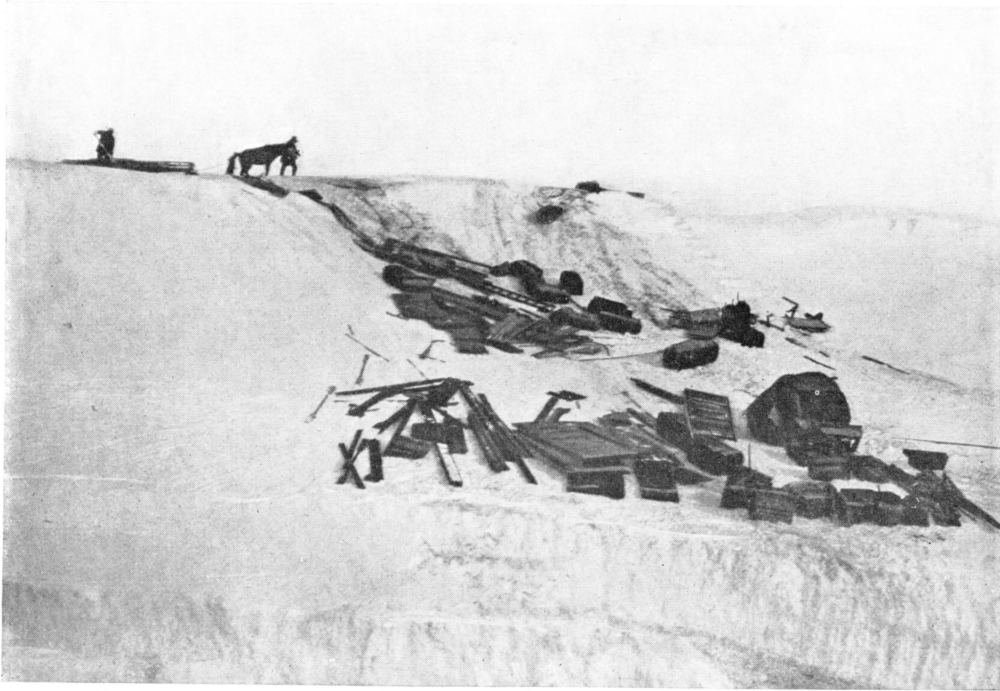


Abb. 90. Das Stationshaus kurz vor seiner Vollendung.

**Abbildung 8-14: Das Stationshaus vor der Springflut**  
Filchner; Zum Sechsten Erdteil, S.244

## 8. Anhang



▲ nn

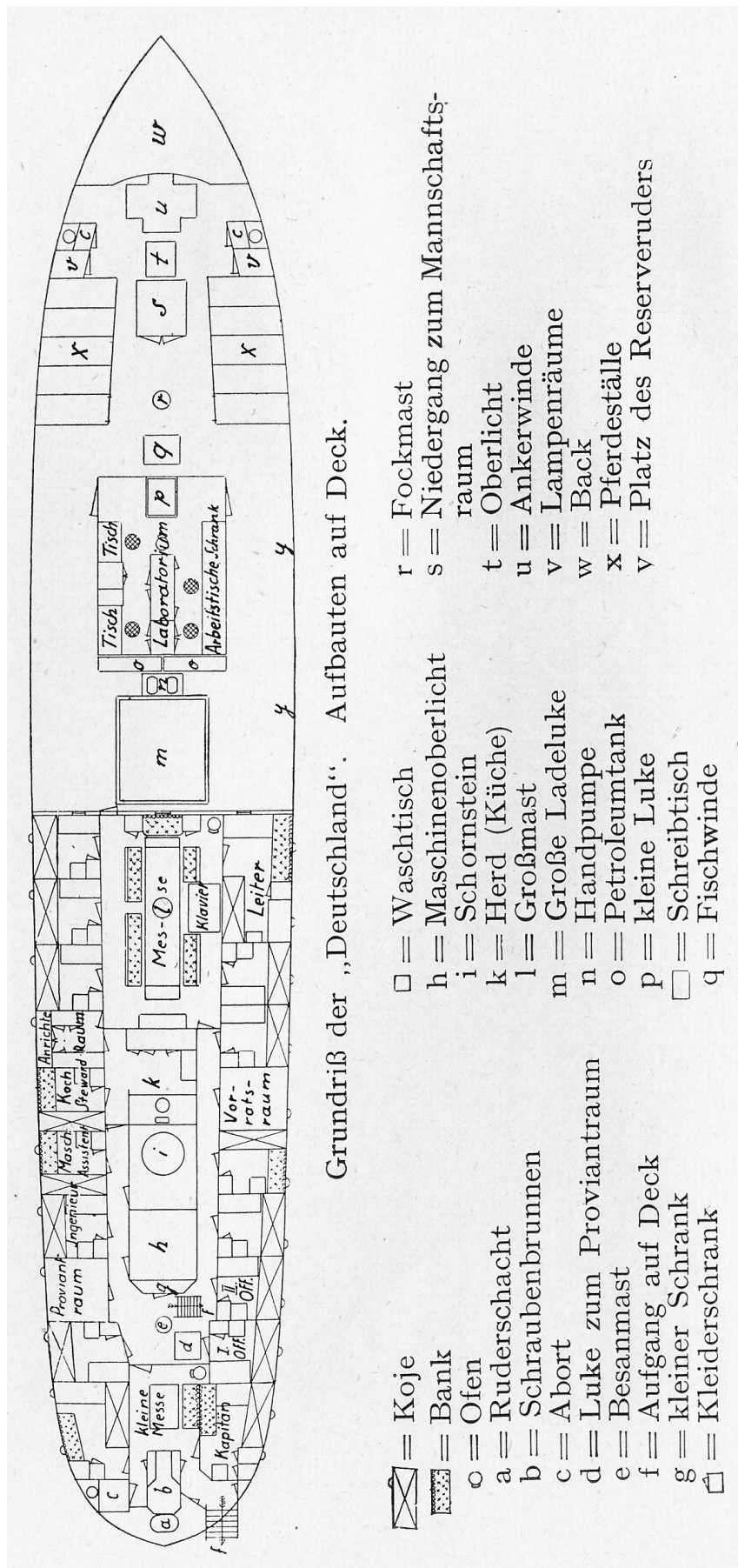
Abb. 91. Nach der Katastrophe.  
Schiffsanlegelatz o am Stationeisberg (rechts vorne). 18. Februar.

**Abbildung 8-15: Das Stationshaus nach der Springflut**  
Filchner; Zum Sechsten Erdteil, S.249



**Abbildung 8-16: Gedenkkreuz für Walter Slossarczyk in Süd-Georgien**

Mit freundlicher Genehmigung von Dr. Cornelia Lüdecke, aufgenommen am März 2007 in Süd-Georgien oberhalb des Friedhofs in Grytwiken wo auch Ernest Shackleton beerdigt wurde.



**Abbildung 8-17: Grundriß DEUTSCHLAND**  
 Filchner, Zum Sechsten Erdteil, S.32

### 8.3.4 Wegener-Expedition



Abbildung 8-18: Vorexpedition 1929, Loewe, Georgi, Wegener, Sorge  
NL Loewe, AWI, Kasten 6



Abbildung 8-19: Propellerschlitten  
Wegener, E. (1932), S.56

## 8.4 Dokumente, Briefe, Tabellen

### Dokument 8-1: Transkription der beiden ärztlichen Gutachten von Dr. Rengers zu Richard Vahsel.

(ifl, Kasten 100/3)

#### Erstes Gutachten: Vahsel

Prof. Dr. Rengers  
Berlin W.

Nettelbeckstr. 24.

Sehr geehrter Herr Prof.

Heute morgen habe ich den  
Urin des Vahsel unter-  
sucht, dessen körperliche Untersuchungs-  
befund begann (zwh.) ergeben hatte.  
Der Urin enthält 0,3 Zucker. Wenn

2. Seite

die Gesundheit auch gering , so  
halte ich in Folge es des Befundes [...] nach den p. V. für nicht geeignet an der Südpolarexpedition theil zu nehmen. Nur eine genaue Diagnose bezüglich des Wert des Zuckers [...] müßte und den p.V. einige Tage beobachten Wahrscheinlich handelt es sich um eine [...]

mit frdl. Gruß W. Rengers

#### Zweite Gutachten: Vahsel

Sehr geehrter Herr Prof!

Eine nochmalige Untersuchung des Urins bei Herrn Lt. Vahsel hat keinen Zucker ergeben. Er selbst erklärt den Zuckerbefund in den mir (zwh) untersuchten Urin derart daß er den Urin in ein unreines zuckerhaltiges Gefäß gefüllt hatte. Diese Möglichkeit ist jedenfalls vorhanden.

Wenn die mir heute auf

2. Seite:

Wort (zwh) abgegebene Erklärung richtig ist, das er gestern und heute Morgen zuckerhaltige [...] genossen hat so kann ich den Herrn wenn sein Urin auch heute zuckerfrei war, „nun für gesund und tauglich halten!“

## 8. Anhang

### **Dokument 8-2: Transkription der „Geheimen Order“** ifl, Kasten 93/111

Der Staatssekretär des Innern,  
**Geheime Order**

Berlin, den 27. Juli 1901

Seite 3:

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 18. Juli 1901 betreffend die deutsche Südpolar-Expedition bestimme ich folgendes!

Wird der Schiffsführer, welcher mit Allerhöchster Genehmigung von mir ernannt ist und daher auch nur von mir abgesetzt werden kann, während der Dauer der Expedition und unter Umständen, welche die Einholung meiner Entscheidung ausschließen, von

Seite 2:

von einer Erkrankung des Nervensystems befallen, daß seine bewährten Charaktereigenschaften, sein Muth und seine Entschlossenheit versagen, oder stellt sich bei ihm eine nervöse Überreizung ein, welche sich bis zu grundsätzlichen Opposition gegen die Anordnungen des Leiters steigert und wird hierdurch die Durchführung der der Expedition gestellten Aufgaben unmöglich gemacht oder ernstlich gefährdet, so ermögliche ich Sie den Schiffsführer bis zur Behebung seines krankhaften Zustandes unter sorg-

fältigster Schonung seiner Autorität vom Dienst zu suspendieren und die Führung des Schiffes mit allen Rechten dem gesetzlich berufenen Vertreter des Capitäns zu übertragen.

Eine derartige Anordnung darf von Ihnen nur getroffen werden, nachdem alle Mittel erschöpft sind, den Schiffsführer zum freiwilligen Rücktritt vom Dienst zu bestimmen und nur auf Grund eines schriftlich niederzulegenden Gutachtens des Arztes sowie nach Anhörung einer Commission, welche aus dem Arzt, Ihrem Vertreter und den nach dem Schiffsführer dienstältesten Schiffsoffizier besteht. Spricht sich die Commission einstimmig gegen die Suspendierung des Schiffsführers aus, so hat dieselbe zu unterbleiben. Anlaß, Verlauf und Abschluß der von Ihnen auf Suspendierung des Schiffsführers getroffenen Maßnahmen sind durchaus vertraulich zu behandeln und eingehend protokolларisch niederzulegen; das Protokoll ist von allen Beteiligten zu unterzeichnen und mit dem Gutachten des Arztes zu den Expeditionsakten zu nehmen.“

Unterschrift: Posadowsky

8. Anhang

**Dokument 8-3: Durchschnittliche Einkommen**

Die Tabellen enthalten eine Aufstellung über das durchschnittliche Einkommen der Seeleute im Deutschen Kaiserreich.

Ursula Winkens, Soziale Lage, rechtliche Rahmenbedingungen und Interessenartikulation der Seeleute im Deutschen Kaiserreich 1864-1914. Ein Beitrag zu einer seemännischen Sozialgeschichte, Hamburg 1987, S 57-61 (Dissertation),

Stellung	Stettin		Königsberg		Memel		Flensburg		Lübeck		Kiel		Rostock	
	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn	Mk.	Ueber- stundenlohn
		Pf.		Pf.		Pf.		Pf.		Pf.		Pf.		Pf.
Bootsmann . . . . .	83-85	40	75	40	85	40	80	40	85	40	—	—	80	40
Zimmermann . . . . .	85-90	40	78	40	—	—	—	—	85	40	75-80	40	—	—
Matrose . . . . .	70	40	68	40	68	40	70	40	70	40	70	40	70	40
Leichtmatrose . . . . .	30-45	40	40-45	40	45	40	45	30	45	30	35-40	40	45	40
Jungmann . . . . .	25-35	20	—	—	35	40	30-35	30	25-30	30	—	—	25-30	40
Decksjunge . . . . .	15-25	20	—	—	—	—	15-25	30	15-20	20	—	—	20	40
Heizer . . . . .	70	40	68	40	68	40	70	40	70	40	70	40	70	40
Trümmer . . . . .	40-45	40	60-63	40	—	—	40	30	45	40	45-50	40	40	40
Masch.-Assistent . . . . .	50-70	40	—	—	—	—	50-65	40	—	—	80	—	—	—
Koch . . . . .	88-95	—	75	—	90	—	90-100	—	90	—	80-100	—	100	—
Steward . . . . .	30-70	—	50-70	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
Stewardess . . . . .	30	—	—	—	—	—	—	—	35-50	—	10-25	—	—	—
Kochsmaat und Mess- junge . . . . .	15-25	—	15-25	—	15-25	—	25-35	—	15-25	—	25	—	25-30	—

Stellung	Nordseegebiet (Hamburg)						Ostseegebiet	
	Grosse Fahrt		Mittlere Fahrt		Kleine Fahrt		Heuer	Durch- schnittl. Jahres- einkommen
	Heuer	Durch- schnittl. Jahres- einkommen	Heuer	Durch- schnittl. Jahres- einkommen	Heuer	Durch- schnittl. Jahres- einkommen		
		Mk.		Mk.		Mk.	Mk.	Mk.
Matrosen . . . . .	73	1165	70	1135	68	1115	70	1135
Heizer . . . . .	83	1265	80	1235	73	1165	70	1135
Trümmer . . . . .	73	1165	70	1135	65	1055	45	885

200 (44) .

## a) Deckspersonal.

Stellung	Auf sämtlichen Dampfern			
	im 1. Jahre Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. u. 4. J. Mk.	im 5. Jahre Mk.
1. Bootsmann . . . . .	80	85	90	95
2. " . . . . .	75	78	80	—
1. Zimmermann . . . . .	85	90	95	100
2. u. 3. Zimmermann . . . . .	75	80	83	—
Steurer und Segelmacher . . . . .	73	75	80	—
Matrose . . . . .	68	70	72	—
Zwischendecks-Oberwärter . . . . .	75	78	80	—
Zwischendecks-Wärter . . . . .	63	65	67	—
Leichtmatrose . . . . .	25	bis	45	—
Jungen . . . . .	15	bis	20	—

## b) Maschinenpersonal.

Stellung	Frachtdampfer „Columbus“, „George Washington“, „Berlin“, „Prinz Friedr. Wilhelm“, Reichspostdampfer, Dampfer der Barbarossa-, Feldherrn- und Rhein-Klasse						Schnelldampfer			
	im 1. Jahre Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 1. Jahre Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 1. Jahre Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 4. Jahre Mk.
Maschinenwärter . . . . .	85	90	95	90	95	100	95	100	105	—
Lagermeister . . . . .	85	90	95	90	95	100	95	100	105	—
Oberheizer . . . . .	85	90	95	90	95	100	95	100	105	—
Heizer . . . . .	75	80	85	80	85	90	85	90	95	—
Kohlenzieher . . . . .	55	60	65	60	65	70	60	65	70	75

Stellung	Bremen				Segelschiffs- Reedereien	Emden		
	Grosse Fahrt		Kleine Fahrt			Mk.	Ueberstunden in Uebersattd. Fahrt	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.			Pf.	Pf.
Zimmermann . . . . .	85—100	50	75—85	40	70—80	85	50	40
Bootsmann . . . . .	80—95	50	75—85	40	70—80	80—85	50	40
Matrose . . . . .	70	50	70	40	60	68	50	40
Leichtmatrose . . . . .	35—45	50	30—45	40	25—40	30—45	50	40
Segelmacher . . . . .	—	—	—	—	75—85	—	—	—
Heizer . . . . .	75	50	73	40	—	70—73	50	40
Trimmer . . . . .	60—65	50	60—65	40	—	55—65	50	40
Köche . . . . .	110—140	—	93—98	—	90—100	120	—	—
1. Steward . . . . .	55—60	—	—	—	—	—	—	—
2. " . . . . .	35—40	—	35—40*	—	35—40*	50*	—	—
Kochsmaat, Mess- raumsteward . . . . .	55—65	—	—	—	—	30—40	—	—
Jungen . . . . .	—	—	—	—	15—25	—	—	—

\*) Alleinige Stewards.



**Dokument 8-4: Abschließende Abrechnung der Ausgaben der Weyprecht-Expedition.**  
 Rechnungs-Abschluss des Comités für die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition,  
 Wien 1874, S.12-16

<b>Ausgaben.</b>		12
<p>a) Schiffskörper &amp; Boote:</p> <p>Durch Capitán Weyprecht verrechnet und bezahlt für den „Tegetthoff“ an Johann C. Tecklenborg, Bremen, . . . Rthl. 36333-25 59950-08</p> <p>b) Maschinen:</p> <p>Zahlung an Reyer &amp; Schlick . . . fl. 12607-07</p> <p>„ durch Graf Hans Wilczek . . . 4500—</p> <p>„ an Thomas Holt in Triest . . . 6269-40</p> <p>„ „ „ „ . . . 241-08</p> <p>„ durch Graf Wilczek an Tecklenborg &amp; Bauer . . . 8700— 32317-53</p> <p>c) Schiffs- &amp; Maschinen-Verbrauchs-Artikel: 7904-44</p> <p>Durch Capitán Weyprecht verrechnet.</p> <p>d) Brenn- &amp; Heiz-Material:</p> <p>Durch Capitán Weyprecht verrechnet Rthl. 2265-24 3726-57</p> <p>e) Boots-Ausrüstung:</p> <p>Durch Capitán Weyprecht verrechnet Rthl. 603-10 994-95</p> <p>f) Schlitten:</p> <p>Zahlung an J. Lohner . . . 871-50</p> <p>g) Proviant:</p> <p>Zahlung an Wilh. Reichers Rthl. 16674-13 fl. 27512-11</p> <p>„ an Administration Weinlaube (chemische Weine) . . . 763-30</p> <p>„ durch die Disconto-Gesellschaft Rthl. 1404 2378-69</p> <p>„ durch Dr. Kepes für 37000 Cigarren . . . 980— 21634-10</p> <p>Transport . . . 137399-17</p>	<p>b) Schiffs- und Expeditions-Ausrüstung.</p> <p style="text-align: right;">Transport . . . 137399-17</p> <p style="text-align: center;"><i>I. Bekleidung.</i></p> <p>Zahlung an Jos. Hunger für Tuch 4937-85</p> <p>„ Gebr. Moro für Stoffe 1890-56</p> <p>Durch Cap. Weyprecht 1463 Rthl. 2432-20</p> <p>Für Stiefel . . . 49-15</p> <p>„ an Franz Kurier . . . 56—</p> <p>Miklosich, Schneider . . . 42—</p> <p>Franz Prelog, Uniformschneider 427-67</p> <p>Math. Forman, „ 7—</p> <p>Job. Lautaky, „ 27-25</p> <p>Dan. Wessely „ 18—</p> <p>Woditka, Kürschner . . . 1880</p> <p>J. P. Hirsch Eidam, Pelzwaare 178—</p> <p>Neumann 4938—</p> <p>Jacob Rothberger, Kleider . . . 2359-24</p> <p>Josef Schwarz in Pafeler, für Stiefel . . . 32-91</p> <p>Für Strumpfe . . . 64-87</p> <p>Schreiber für Stiefel . . . 1069—</p> <p>Ebert „ 600—</p> <p>Für Stiefel nach Tirol . . . 62-75</p> <p>Regensburger für Stiefel . . . 360-18</p> <p>Ebert „ 74—</p> <p>Gebr. Schaumann für Kotzen . . . 411—</p> <p>Heinrich Paget für wasserdichte Stoffe . . . 587-45</p> <p>J. Hunger für Wäsche . . . 2000—</p> <p>Ph. Haas &amp; Söhne . . . 750 23203-80</p> <p style="text-align: center;"><i>II. 2. Waffen und Munition.</i></p> <p>Zahlung an A. Stehle für diverse laut Note . . . 1608-90</p> <p>Zahlung an Gebrüder Mannes 1 Gewehr . . . 25—</p> <p>Zahlung an H. G. Cordes für Pulver und Schrott . . . 373-17 2007-07</p> <p style="text-align: right;">Transport . . . 25212-87 137399-17</p>	

13

	Transport	25212-57	137300-17
3. Wissenschaftliche Instrumente etc.			
Zahlung G. und A. Lenoir für Instrumente	249-75		
Zahlung für 1 Tiefsee-Thermometer	30—		
Zahlung an Ludolf in Bremerhaven für Karten und Signale	277-70		
Zahlung an C. Fritsch, Optiker	26—		
" " Hafen-Capitän von Littrow	52-90		
Zahlung in London für £ 24-13-6	283-80		
" an Braumüller für Bücher	1443—		
" " " "	409-70		
" " " "	10-80		
" " Professor Höltschl Instrumente	40—		
Zahlung an E. Kraft & Sohn	280-94		
" " Ferdinand Windisch Rthlr. 41-12-6	68-33	317-32	
4. Apotheke.			
Zahlung an J. Kapeller, Chirurg Instrumente	271-10		
Zahlung an Josef Leiter, Chirurg Instrumente	649-77		
Zahlung an Schlunberger	16-60		
" " Johann Harman	20—		
" " durch Dr. Kepes Medicamente	1500—	2457-47	
5. Werkzeuge, Geschirr und dergl.			
Zahlung an Leopold Stadlbauer für Werkzeuge	168—		
Zahlung an Schemarek für Messer	10-90		
Zahlung an Rodenburgi, Bremerhaven für Schiffs-Werkzeuge	1722-60		
1044 Rthlr.			
Zahlung durch Cap. Weyprecht für desgleichen 1079 Rthlr.	1780-30		
Transport	3681-80	30842-66	137399-17

14

	Transport	3681-80	30842-66	137399-17
Zahlung an Syré für Schreibrequisiten etc.	589-55			
Zahlung an Ignaz Krebs, Angeln	19—			
" " " Koffer (Sohach)	27—			
" " Fr. Zall, Drechsler	11-74			
Zahlung an Hartmann, Drechsler	16—			
" " Leopold Wansch	185—			
" " Haardt & Co. Kochgeschirr	103-50			
Zahlung an Rich. Emmer, Kochgeschirr	64-45			
Zahlung an Menzinger, Kochgeschirr	25-50			
Zahlung an L. Pyrus, Tapezierer	886-07			
Zahlung in Tromsø an Aagard div. Schiffsausrüstung: Segeltech, Tauc, Ruder etc.	61-15	5691-76	36534-42	
Zahlung an J. G. Pramara				
1) Löhne der Schiffs-Equipage				
Löhne an die Mannschaft des "Tegethoff" effectiv 23900 fl. Silber, ferner Gagen und Equipierungs-Pauschale durch Capit Weyprecht und Oberlieutenant Julius Payer verrechnet, zusammen				31634--
2) Reise- und Transport-Spesen				
Zahlung an Aagard in Tromsø Rthlr. 445 (durch Payer)	757-95			
Zahlung an die Staatsbahn Fracht (ermäßigt v. 342-44)	35-97			
Zahlung durch Weyprecht für Fracht	400—			
Zahlung an C. Wasser's Nachfolger, Spediteur	847—			
" " Dr. Kepes Reisespesen	200—			
" " " Haller	59-51			
" " in Bremen und Geestemünde Rthl. 121.17	209-32			
Transport	2503-75	205567-59		

15	16																																																																																										
<table border="0"> <tr> <td style="text-align: right;">Transport</td> <td style="text-align: right;">2503.75</td> <td style="text-align: right;">305567.50</td> </tr> <tr> <td>Zahlung an Spital-Verpflegungskosten fl. 97 und fl. 50</td> <td style="text-align: right;">147.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zahlung an Dolmetsch</td> <td style="text-align: right;">57.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Durch Graf Wilczek verrechnet Rückreise Km. 12.724</td> <td style="text-align: right;">6300.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aufenthalt Tromsø durch Aagard Consul</td> <td style="text-align: right;">1036.40</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zahlungen an Julius Payer Vardø-Wien</td> <td style="text-align: right;">250.—</td> <td style="text-align: right;">10894.15</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">f) Hunde.</td> </tr> <tr> <td>8 Zahlungen an Franz Zwach für Zughunde etc.</td> <td></td> <td style="text-align: right;">1417.—</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">m) Ausstellungs-Spesen.</td> </tr> <tr> <td>Drucksorten, Zahlung an Waldheim</td> <td style="text-align: right;">22.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>" " Engel</td> <td style="text-align: right;">32.50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aufsichtspersonale, Wagen und Polizei</td> <td style="text-align: right;">220.70</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Diverse Zahlungen durch Feldwebel Pelkoter</td> <td style="text-align: right;">1355.01</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cassier</td> <td style="text-align: right;">128.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Josef Haller</td> <td style="text-align: right;">23.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Für Schilder</td> <td style="text-align: right;">26.50</td> <td style="text-align: right;">1807.71</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">n) Diverse Spesen.</td> </tr> <tr> <td>Durch Graf Wilczek verrechnet (an Dr. Petermann)</td> <td style="text-align: right;">2000.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rühr. 11 gekauft für die Rühr. 1300 Bundes-Anleihe (gegen fl. 2000 Silber)</td> <td style="text-align: right;">18.37</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Circular-Briefe zur Aufsuchung der Expedition</td> <td style="text-align: right;">223.50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Photographien an L. Wallner</td> <td style="text-align: right;">152.86</td> <td></td> </tr> <tr> <td>" " in Geestemünde</td> <td style="text-align: right;">62.20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Provision an die Anglo-Deutsche Bank</td> <td style="text-align: right;">60.10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>" " Deutsche Nationalbank Bremen</td> <td style="text-align: right;">99.20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Für Karten Pausieren</td> <td style="text-align: right;">20.—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>" Depeschen, Porti auf eingelangte Geldsendungen, Stempel etc.</td> <td style="text-align: right;">217.01</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Druck und Versendung des Rechnungs-Abchlusses</td> <td style="text-align: right;">59.50</td> <td style="text-align: right;">2312.74</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Summe der Ausgaben</td> <td></td> <td style="text-align: right;">222569.19</td> </tr> </table>	Transport	2503.75	305567.50	Zahlung an Spital-Verpflegungskosten fl. 97 und fl. 50	147.—		Zahlung an Dolmetsch	57.—		Durch Graf Wilczek verrechnet Rückreise Km. 12.724	6300.—		Aufenthalt Tromsø durch Aagard Consul	1036.40		Zahlungen an Julius Payer Vardø-Wien	250.—	10894.15	f) Hunde.			8 Zahlungen an Franz Zwach für Zughunde etc.		1417.—	m) Ausstellungs-Spesen.			Drucksorten, Zahlung an Waldheim	22.—		" " Engel	32.50		Aufsichtspersonale, Wagen und Polizei	220.70		Diverse Zahlungen durch Feldwebel Pelkoter	1355.01		Cassier	128.—		Josef Haller	23.—		Für Schilder	26.50	1807.71	n) Diverse Spesen.			Durch Graf Wilczek verrechnet (an Dr. Petermann)	2000.—		Rühr. 11 gekauft für die Rühr. 1300 Bundes-Anleihe (gegen fl. 2000 Silber)	18.37		Circular-Briefe zur Aufsuchung der Expedition	223.50		Photographien an L. Wallner	152.86		" " in Geestemünde	62.20		Provision an die Anglo-Deutsche Bank	60.10		" " Deutsche Nationalbank Bremen	99.20		Für Karten Pausieren	20.—		" Depeschen, Porti auf eingelangte Geldsendungen, Stempel etc.	217.01		Druck und Versendung des Rechnungs-Abchlusses	59.50	2312.74	Summe der Ausgaben		222569.19	<p style="text-align: center;">Recapitulation:</p> <table border="0"> <tr> <td>Einnahmen</td> <td style="text-align: right;">222616.70</td> </tr> <tr> <td>Ausgaben ab</td> <td style="text-align: right;">222599.19</td> </tr> <tr> <td>bleibt Ueberschuss</td> <td style="text-align: right;">17.51</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">Für das Comité der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition:</p> <p style="text-align: center;"><b>Baron Hermann Todesco,</b> als Cassier.</p> <p style="text-align: center;">In der vorstehenden Rechnung sind nicht inbegriffen die Kosten der Expedition des Isbjörn, wiewol dieselbe mit der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition in nächster Verbindung steht, da der Isbjörn die Aufgabe hatte, für jene Expedition ein Lebensmittel-Depôt auf Novaja-Semlja zu hinterlegen.</p> <p style="text-align: center;">Die Expedition des Isbjörn wurde ausschließlich von St. Petersburg dem Herrn Grafen Hans Wilczek bestritten, und belaufen sich die Kosten derselben auf fl. 20451.96.</p> <p style="text-align: center;">Ebenso hat Herr Graf Wilczek ohne irgend eine specielle Verpflichtung dazu dem russischen Capitän Woronin, der die Nordpolfahrer von Novaja Semlja nach Vardøe überführte, ein Honorar von 1000 fl. öst. W. übermittel.</p> <p style="text-align: center;"><b>Edmund Graf Zichy</b> <b>Freiherr v. Hoffmann.</b> <b>Graf Wilczek.</b> <b>Ludwig Ladenburg.</b> <b>F. v. Hochstatter.</b> <b>M. A. Becker.</b> <b>Baron Hermann Todesco.</b></p>	Einnahmen	222616.70	Ausgaben ab	222599.19	bleibt Ueberschuss	17.51
Transport	2503.75	305567.50																																																																																									
Zahlung an Spital-Verpflegungskosten fl. 97 und fl. 50	147.—																																																																																										
Zahlung an Dolmetsch	57.—																																																																																										
Durch Graf Wilczek verrechnet Rückreise Km. 12.724	6300.—																																																																																										
Aufenthalt Tromsø durch Aagard Consul	1036.40																																																																																										
Zahlungen an Julius Payer Vardø-Wien	250.—	10894.15																																																																																									
f) Hunde.																																																																																											
8 Zahlungen an Franz Zwach für Zughunde etc.		1417.—																																																																																									
m) Ausstellungs-Spesen.																																																																																											
Drucksorten, Zahlung an Waldheim	22.—																																																																																										
" " Engel	32.50																																																																																										
Aufsichtspersonale, Wagen und Polizei	220.70																																																																																										
Diverse Zahlungen durch Feldwebel Pelkoter	1355.01																																																																																										
Cassier	128.—																																																																																										
Josef Haller	23.—																																																																																										
Für Schilder	26.50	1807.71																																																																																									
n) Diverse Spesen.																																																																																											
Durch Graf Wilczek verrechnet (an Dr. Petermann)	2000.—																																																																																										
Rühr. 11 gekauft für die Rühr. 1300 Bundes-Anleihe (gegen fl. 2000 Silber)	18.37																																																																																										
Circular-Briefe zur Aufsuchung der Expedition	223.50																																																																																										
Photographien an L. Wallner	152.86																																																																																										
" " in Geestemünde	62.20																																																																																										
Provision an die Anglo-Deutsche Bank	60.10																																																																																										
" " Deutsche Nationalbank Bremen	99.20																																																																																										
Für Karten Pausieren	20.—																																																																																										
" Depeschen, Porti auf eingelangte Geldsendungen, Stempel etc.	217.01																																																																																										
Druck und Versendung des Rechnungs-Abchlusses	59.50	2312.74																																																																																									
Summe der Ausgaben		222569.19																																																																																									
Einnahmen	222616.70																																																																																										
Ausgaben ab	222599.19																																																																																										
bleibt Ueberschuss	17.51																																																																																										

**Dokument 8-5: Gesundheitsbericht, Kepes**

Gesundheitsbericht zum Zeitpunkt des Verlassens der Admiral Tegetthoff; Oesterreichisch-ungarische Nordpol-Expedition 1872 bis 1874, herausgegeben von der k.k. geographischen Gesellschaft in Wien, 29. September 1874, S.30f

24. Jäger	Haller	War in früheren Jahren an acuten Gelenksrheumatismus erkrankt, dessen Re- siduen zu Folge er zu rheumatischen Schmerzen in den untern Extremitäten, neigt, welche sich bis zur völligen Unbrauchbarkeit derselben steigern, wie es factisch auch mehreren Landsausflügen öfter vorkam.
<p>Was den Mangel an Citronen-Saft unbekannt, will ich hinzufügen, dass unsere Vorräthe nur noch für 2<math>\frac{1}{2}</math>—3 Monate hinreichen können; demzufolge müssen dann die von Skorbut befallenen Kranken unrettbar vom Tode dahin geführt werden.</p> <p>Von meinem ärztlichen Standpunkte bin ich nach diesen meinen Bemerkungen, mit welchen ich genügend erwiesen habe, dass der Gesundheitszustand am Bord des Tegetthoff, theils der Erkrankungen, theils der physischen Fehler zu Folge kein befriedigender genannt werden kann, vollkommen der Ansicht, dass wir das Schiff verlassen müssen.</p> <p>Jacht „Ad. Tegetthoff“, 23. Februar 1874.</p> <p>Dr. Kepes m. p., königl. ung. Regiments-Arzt.</p>		
<p>20. Mai 1874 am Tage des Schiffverlassens haben sich die Skorbut- kranken bis auf Veerina ganz erholt.</p> <p>Der Arm des Stiglich war gebessert, die Wunde vernarbt, im Hand- wurzelgelenk noch unbeweglich.</p> <p>Alle andern angeführten Fälle waren daravt geschwunden, dass außer Veerina und Stiglich jeder zu den größten Strapazen verwendet werden konnte</p> <p>Dr. Kepes m. p.</p>		
<b>Beilage B.</b>		
<p>Eine Beurtheilung, welche die Lage, Festigkeit, Brauchbarkeit des Schiffes in sich schliesse, kann ich, da ich kein Seemann bin, nicht abgeben, dies über- lasse ich den Sachverständigen, mit deren Meinungen und diesbezüglichen Beschlüssen ich unbedingt übereinstimme. Nur zu der im Schriftstücke vor- kommenden Stelle, besprechend die Gesundheits-Verhältnisse am Bord des Tegetthoff, will ich folgendes beifügen, und habe zur näheren Beleuchtung folgende Liste aufgestellt:</p>		
Name. Gesundheits-Zustand.		
1. Herr Commandant	Weyprecht	Chronischer Bronchial-Catarrh.
2. "	Payer	Anämie sammt Folgezuständen.
3. " Schiffscapitän	Brosch	gesund.
4. " Schiffsführer	Orel	"
5. " Doerflinger	Kepes	"
6. " Maschinist	Krisch	Skorbut und allgemeine Tuberkulose.
7. Bootsmann	Lustina	gesund.
8. Harpunter	Carlson	"
9. Matros	Orasch	"
10. "	Latkovich	"
11. "	Suessich	"
12. "	Zainovich	"
13. "	Catfarinich	"
14. "	Lakinovich	"
15. "	Letlia	"
16. Jäger	Klotz	Lungen-Catarrh.
17. Matros	Scarpa	Incontinentia Urinae und in Folge dessen zu Blasen-Catarrh geeignet.
18. "	Marolla	Skorbut begunnen, dessen Folgen nun mit Bestimmtheit nicht abgehen kann.
19. "	Falleisch	Skorbut überstanden, aber fortwährend Neigung zum frischen Ausbruch.
20. Zimmermann	Veerina	Skorbut mit vollkommener Unbrauchbar- keit der untern Extremitäten.
21. Matros	Palmbich	Neigt stets zu Skorbut und ist mit periodischem, langer Zeit andauerndem Krampfadern Zusammenziehen der un- tern Extremitäten behaftet.
22. "	Stiglich	gesund.
23. Heizer	Pospischil	leidet an ausgesprochenem Lungen- Emphysem.

**Dokument 8-6: Lebensmittelaufstellung der Filchner-Expedition**

Filchner, Wilhelm; Zum Sechsten Erdteil. Die Zweite Deutsche Südpolar-Expedition, Berlin 1922, S.15f

<sup>1</sup> Eine Lebensmittelgruppe setzte sich folgendermaßen zusammen: Salzrindfleisch 50 kg, Salzschweinefleisch 45 kg, Corned-Beef u. Pork 40 kg, Ochsenzunge geräuchert und Gulasch je 60 kg, Rindfleisch gek. Holstein 80 kg, Hühner-Ragout, Kalbs-Ragout, Mochturtle-Ragout, Rippespeer in Salzpackung je 40 kg, Hammelfleisch mit Weißkohl 15 kg, Emergency-Food 1 kg, Blutwurst 12 kg, Braunschw. Zungenwurst 15 kg, Cervelatwurst ger. in Salz 10 kg, ger. in Schmalz 15 kg, Fleischextrakt, Liebig fest 6 kg, dgl. Oxo 5 kg, Suppenwürze Maggi 3 kg, Kemmerichs Fleischpepton  $\frac{1}{2}$  kg, Gänseleberpastete mit Trüffeln 2 kg, Leberpastete 15 kg, Ochsenzungenpastete 2 kg, Brustspeck 30 kg, Breakfast sliced Bacon 15 kg, Aal in Gelée 5 kg, Sardellen 1 kg, Kieler Sprotten 3 kg, Neunaugen und Kronenhummer je 2 kg, Salzheringe 5 kg, Sardinen 12 kg, Bücklinge in Öl und Bismarckhering marin. je 10 kg, Ostseespeckaal in Gelée 4 kg, Ostseerollaal in Gelée 2 kg, Lachs ger. in Öl und Lachs gek. je 1 kg, Roggenfeinmehl 90 kg, Roggenschrotmehl 80 kg, Weizenmehl 300 kg, Kuvert Spisbröd und Knäckebröd je  $12\frac{1}{2}$  kg, Grahamkeks 10 kg, Hartbrot, Roggen Nr. 9 50 kg, dgl. Weizen Nr. 7 50 kg, Aleuronat-Biskuits 12 kg, Eiweiß-Biskuits 3 kg, da Capo-Biskuits 5 kg, Leckerli und Frucht je 3 kg, Albert-Biskuits 5 kg, Gemischte Biskuits und Lange-Zwieback je 3 kg, runde Zwieback 5 kg, Lebkuchen 10 kg, Schokolade, Konfekt, Dessertbonbons 7 kg, Citronenbonbons 2 kg, Kakao 30 kg, Tee 10 kg, Kaffee ungebrannt 40 kg, Kaffee koffeinfrei gebrannt 10 kg, Kaffee gebrannt 15 kg, Butter in 20 Pfd. Packung 150 kg, Schmalz 60 kg, Schokolade 25 kg, Soup & Bouilli 30 kg, kondens. amerik. Suppen 10 kg, Kaulbarsch-Suppe 6 kg, Chicken-Soup 15 kg, Krebs-Ragout für Suppe 1 kg, Bohnen-Suppe in Tafeln, dgl. von Erbsen, gelb, dgl. von Erbsen, grün, dgl. von Frühlings-Suppe, dgl. von Gersten-Suppe, dgl. von Gries-Suppe, dgl. von Grünkern-Suppe, dgl. von Hausmacher-Suppe, dgl. von Julienne-Bouillon, dgl. von Kartoffel-Suppe, dgl. von Kerbel-Suppe, dgl. von Mochturtle-Suppe, dgl. von Ochschwanz-Suppe, dgl. von Königin-Suppe, dgl. von Curry-Suppe, dgl. von Rumford-Suppe, dgl. von Tapioca (Julienne)-Suppe je  $\frac{1}{2}$  kg, Perlbohnen gestobt 10 kg, Schnittbohnen gestobt 20 kg, Erbsen, grüne junge in Wasser 20 kg, Karotten dgl. 5 kg, Grünkohl mit Kastanien gestobt und Teltower Rüben je 10 kg, Sauerkohl, weiß gestobt in Wein 20 kg, Sauerkohl in Dosen 40 kg, Schwarzwurzeln, Blumenkohl und Flageoletts je 5 kg, Kohlrabi 15 kg, Stangenspargel und Brechspargel je 10 kg, Tomaten-Purée 10 kg, Tomaten-Katchup 5 kg, rote Beete in Essig 3 kg, Champignons 5 kg, Pfifferlinge und Steinpilze 10 kg, Morcheln gedörnt 1 kg, Brechbohnen gedörnt  $2\frac{1}{2}$  kg, Grünkohl gedörnt 4 kg, Petersilie gedörnt  $\frac{1}{10}$  kg, gedörnter Rosenkohl, dgl. Rotkohl, dgl. Steckrüben, dgl. Schnittbohnen je 5 kg, Sellerie gedörnt  $2\frac{1}{2}$  kg, Kaneel ganz  $\frac{1}{4}$  kg, dgl. gemahlen  $\frac{1}{2}$  kg, Kümmel  $\frac{1}{4}$  kg, Lorbeerblätter  $\frac{1}{2}$  kg, Mandel süße 3 kg, Muskatnüsse und Nelken je  $\frac{1}{10}$  kg, Pfeffer schwarz, gemahlen 2 kg, Piment  $\frac{1}{2}$  kg, Vanille  $\frac{1}{20}$  kg, Curry Pulver 3 kg, Dr. Naumanns Gewürzextrakte, Kapern, Meerrettig gerieben je 1 kg, Speiseöl 4 kg, Apfelsaft, Essigessenz, Senf, spanische Oliven, Perlzwiebeln je 2 kg, Salzgurken 10 kg, Mixed Pickles, Pickalilli je 4 kg, Peffergurken, Senfgurken je 8 kg, Worcestershire Sauce, Erdbeersaft je 3 kg, Zitronensaft 20 kg, Himbeersaft 7 kg, Kirschsaff, Johannesbeersaft, Himbeeressig und Apfelgelée je 5 kg, Johannesbeergelée, rot 2 kg, Stachelbeergelée, Apfel-, Aprikosen-, Erdbeer-, Apfelsinen-, Reineclauden-, Stachelbeermarmelade je 5 kg, Himbeer-, rote Johannesbeermarmelade je 3 kg, Pflaumen-Marmelade 10 kg, Apfelsinen-Marmelade 4 kg, kandierte Früchte, Himbeeren, Äpfel, Birnen, Erdbeeren,

## 8. Anhang

Johannisbeeren, Kirschfleisch je 3 kg, Aprikosen, Ananas, Bickbeeren, Melierte Früchte, Mirabellen, Pfirsiche je 2 kg, Hagebutten 1 kg, Preiselbeeren 20 kg, Spinat gedörrt 5 kg, Wachsbohnen gedörrt 1 kg, Kartoffelstreifen, Kartoffelscheiben, beide gedörrt je 50 kg, Zwiebeln gedörrt 5 kg, Äpfel, Amerik. Schnitt gedörrt 20 kg, Aprikosen gedörrt 7 kg, Bickbeeren gedörrt 2 1/2 kg, Birnen, Pflaumen, gedörrt je 15 kg, Korinthen gedörrt 5 kg, Rosinen gedörrt 10 kg, Aleuronat, Arrowroot je 2 kg, weiße Bohnen 40 kg, braune Bohnen 30 kg, gelbe Erbsen 35 kg, Gries 10 kg, Honig, Kartoffelmehl je 3 kg, Linsen 40 kg, Makkaroni 20 kg, Fadennudeln, Figurennudeln je 5 kg, Mondamin 1 kg, Walnüsse, Haselnüsse je 2 kg, Paniermehl, Plasmon je 4 kg, Reis 80 kg, Sago, Buchweizengrütze je 5 kg, Hafergrütze, Schottische 30 kg, Eigelb trocken 10 kg, Mandelmasse für Pudding 4 kg, Plumpudding 3 kg, Apfelsinen-, Schokoladen-, Zitronen-Puddingpulver je 1 kg, Erdbeer-, Himbeer-, Mandel-, Vanille-, Rote Grütze-Puddingpulver je 1/2 kg, Saucenpulver 1 kg, Zucker Würfel 75 kg, dgl. gemahlen 100 kg, dgl. Farin 100 kg, Milch, kondens., gesüßt 125 kg, dgl., kondens., ungesüßt 50 kg, Camembert Käse 1 kg, Edamerkäse 15 kg, Tip-Top Käse 2 kg, Fromage de Brie, Gorgonzola, Parmesankäse je 1 kg, Roquefort Käse 1 kg, Rahmkäse, Holländer 15 kg, Schweizer Käse 20 kg, Kochsalz 50 kg, Quitten, Reineclauden, Saure Pflaumen, Stachelbeeren je 2 kg, Rhabarber 3 kg, Walnüsse schwarz, Malzextrakt je 9 kg, Boiled-Beef, Roast Mutton je 30 kg, Boiled-Mutton, Ochsenbraten, Kalbsbraten, Kalbskarbonaden, Schweinskarbonaden je 20 kg, Roast Beef 40 kg, Frankfurter Würste ger. und Porkino 35 kg, Leberwurst 7 kg, Lübecker Knackwurst 5 kg, Westfäl. Mettwurst, in Salz oder Schmalz je 15 kg.

## **8.5 Biographien der Expeditionsteilnehmer**

Die biographischen Angaben erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie sollen im Wesentlichen das Vorleben und die Tätigkeiten nach einer Expedition eines Teilnehmers darstellen. Die Angaben sind entweder Nekrologen, Lexika oder Lebensläufen entnommen. Bei den Wissenschaftlern und Offizieren ist es teilweise möglich Daten zu ermitteln wenn der Teilnehmer auch danach noch wissenschaftlich aktiv war oder durch anderweitige Tätigkeiten von sich aufmerksam machte. Bei Matrosen ist eine biographische Recherche oftmals ergebnislos oder sehr lückenhaft, daher wurden sie nicht in die vorhandene Aufstellung aufgenommen. Nur von einem Matrosen, Paul Wolf, konnte ein vollständiger Lebenslauf rekonstruiert werden.

### **8.5.1 Weyprecht-Expedition**

#### **Brosch, Ritter von, Gustav**

(\*22.9.1844 Komotau, Böhmen – †18.8.1924 Graz)

Mit 12 Jahren begann seine Ausbildung zum Offizier. 1857 trat er in Fiume in die Kriegsmarine ein wo er 1859 ausgemustert wurde. Danach nahm er am Krieg gegen Frankreich und Sardinien teil. Brosch diente unter Admiral Tegetthoff. Seine Seeoffiziersprüfung legte er 1863 ab. 1864 nahm er an den Seeschlachten gegen Dänemark teil. Danach war Brosch Kommandant einer Geschützsektion in Lissa, 1866, was ihm hohes Lob für seine Einsätze einbrachte. Weitere Einsätze folgten in den verschiedensten Gewässern. 1871 wurde er von Weyprecht zur Expedition eingeladen wo er für den inneren Dienst und die Verproviantierung zuständig war. Nach der Expedition wurde Brosch mit der Ausarbeitung der wissenschaftlichen Ergebnisse betraut wofür er mit dem Orden der Eisernen Krone und demzufolge mit dem Ritterstand belohnt wurde. 1881 - 1883 war er Adjutant und Militärreferent des Hafenadmiralsamts in Pola. Danach widmete er sich dem Torpedo- und Seeminenwesen. Von 1889 – 1893 leitete er die IV. Abteilung des marineteknischen Komitees und verfasste ein Signalebuch für Torpedoboote. Es folgten noch mehrere Schiffskommandos. Seine letzte Verwendung war als Adlatus des Hafenadmirals von Pola.<sup>2</sup>

#### **Carlsen, Elling**

(\*8.9.1819 Tromsø - †18.4.1899 Tromsø (es wird auch verschiedentlich 1900 als Todesjahr angegeben)

Carlsen machte sich einen Namen, indem er 1859 die Inselgruppe König-Karl-Land entdeckte und 1863 die Inselgruppe von Spitzbergen umsegelte. Meist wurden Fanggründe gesucht und er entdeckte gute Fanggebiete rund um Nowaja Semlja. Im Jahr 1871 entdeckte er die Station Barents von der Überwinterung 1596-1597. Carlsen war Harpunier und Eisfachmann auf der Weyprecht-Expedition. 1876 machte er seine letzte Fahrt mit dem Engländer Charles Gardiner auf der Jacht GLOWWORM.<sup>3</sup> Danach war er bis 1894

---

<sup>2</sup> vgl.: Schmidt-Brentano, Antonio; Die Österreichischen Admirale, Bd.2, 1896-1914, Osnabrück, 2000, S.57-63

<sup>3</sup> vgl.: Embacher, Friedrich; Lexikon der Reisen und Entdeckungen, Pforzheim 1988, S.70

## 8. Anhang

Feuerwächter auf Skova. Carlsen wurde mit dem St. Olavsorden und dem Ritterkreuz des Franz-Josefs-Orden dekoriert.<sup>4</sup>

### **Haller, Johann**

(\*29.6.1844 St. Leonhard in Passeier – †16.2.1906 Obsteig Tirol)

Haller kam auf persönliche Bitte Payers zur Weyprecht-Expedition. Er nahm als Bergsteiger, Jäger und Hundeführer daran teil. Nach der Rückkehr nach Österreich absolvierte Haller eine einjährige Ausbildung im Forstdienst in Absam bei Hall in Tirol und diente danach 30 Jahre lang als k.k. Förster in Obsteig. Vor seinem Pensionsantritt verstarb er in Obsteig.<sup>5</sup>

### **Kepes, Gyula (Julius)**

(\*1847 Variban, Ungarn – †12.7.1924 Budapest)

Kepes promovierte 1870 in Wien in Medizin. Für seine Beteiligung an der Weyprecht-Expedition als Arzt, Geologe und Zoologe, erhielt er den Orden Eisener Krone Dritter Klasse und wurde in den Rang eines Stabsarztes der Reserve versetzt. 1878 wurde er als Stabsarzt in den Aktivstand übernommen und war Sanitätschef im 7. Agramer Honveddistrikt. November 1904 avancierte er zum Generalstabsarzt.<sup>6</sup> Im Jahr 1914 wurde Kepes in den Ruhestand versetzt.<sup>7</sup>

### **Krisch, Otto**

(\*13.6.1844 Patschlawitz, Mähren – †16.3.1874 Wilczekinsel)

Krisch wuchs in Salzburg auf. Mit 14 Jahren trat er eine Lehre in einer Maschinenfabrik an. Seinen Militärdienst leistete er in der k.k. Kriegsmarine in Triest als Maschinenunteroffizier. Krisch bewarb sich für die Weyprecht-Expedition und wurde sofort aufgenommen und war für den Transport der Dampfmaschine des Admiral Tegetthoff von Triest nach Bremerhaven verantwortlich und überwachte den Einbau der Maschine.<sup>8</sup> Krisch starb an Skorbut und Tuberkulose während der Expedition.

### **Orel, Eduard**

(\*5.8.1841 Neutitschein, Mähren – †5.2.1892 Triest)

Nach seiner Marineausbildung nahm er an der Schlacht bei Lissa teil und wurde 1866 Linienschiffsfähnrich. Orel war an der Überführung (1867-1868) der Leiche des Kaisers Maximilians von Mexiko nach Österreich beteiligt. Durch Skorbut seeuntüchtig geworden, musste er 1876 den Dienst quittieren und war danach Verwalter des Schlosses Miramare in Triest.<sup>9</sup>

### **Payer, Julius von**

(\*2.9.1841 Teplice, Böhmen – †29.8.1915 Veldes, Oberkrain).

Payer absolvierte die Theresianische Militärakademie in Wiener Neustadt (Österreich) und wurde als Leutnant ausgemustert. Er war danach in Mainz, Frankfurt, Verona, Venedig, Chioggia und Jägerndorf stationiert. Payer lehrte am Kadetteninstitut in Eisenstadt. 1868

---

<sup>4</sup> Carlsen, Elling; Optegnelser fra den østerriske-ungarske polarekspedisjon 1872-74 (Frans Josefs Land), Tromsø 1997, S.2-7

<sup>5</sup> vgl.: Haller TB, S.7-15

<sup>6</sup> Neue Freie Presse, 1. Juli 1913, S.8

<sup>7</sup> vgl.: Magyar Zsidó Lexikon, 1929, S.461 und A Pallas Nagy Lexikon, 1895, S.393

<sup>8</sup> vgl.: Krisch TB, S.9

<sup>9</sup> vgl.: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950, Wien 1978, Bd.7, S.243



## 8. Anhang

arbeitete er für das Militärgeographische Institut. Schon ab 1862 unternahm er Erschließungshochtouren in den Südtiroler Alpengebieten und den Hohen Tauern und kartierte diese Gebiete. Payer brachte es auf über 30 Erstbesteigungen. Er führte auch trigonometrische Messungen der Ortlergruppe durch. Seine Ausbildung erweiterte er in geologischen, glaziologischen und meteorologischen Studien. Auf Vorschlag Petermanns nahm Payer 1869-1870 an der Zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition nach Grönland unter Koldewey teil. Gemeinsam mit Weyprecht war er auf der Vorexpedition in der Barents-See beteiligt und als Mitglied der Weyprecht-Expedition entdeckte er Franz-Josephs-Land. Seinen Abschied als Offizier nahm er 1874 und widmete sich fortan nur noch der Malerei, wozu er in Frankfurt und München studierte. Zwischen 1884-1890 lebte er in Paris bis er auf einem Auge erblindete. Er kehrte nach Wien zurück und gründete eine Malschule für Damen. Payer verstarb 1915 völlig verarmt in Veldes.<sup>10</sup>

### **Weyprecht, Carl**

(\*8.9.1838 Michelstadt - †29.3.1881 Michelstadt)

Weyprecht besuchte vorerst in Darmstadt die Gewerbefachschule. Mit 18 Jahren trat er als Kadett in die österreichische Marine ein und schloss seiner Ausbildung 1861 als Schiffsfähnrich ab. Weyprecht zeichnete sich besonders in der Schlacht von Lissa (1866) aus. 1867-1868 war er im Einsatz bei der Überführung der Leiche des Kaisers Maximilian von Mexiko nach Österreich beteiligt. Danach unternahm er mehrere Fahrten nach Asien und Amerika. 1871 führte er die Vorexpedition mit dem ISBJÖRN durch und leitete 1872-1874 die Hauptexpedition mit dem Schiff ADMIRAL TEGETTHOFF. Nach der Rückkehr setzte er sich für eine systematische Forschung in den polaren Gebieten ein und war Mitbegründer des Ersten Internationalen Polarjahres (1882-1883). Er starb jedoch schon 1881 an Tuberkulose in seiner Heimatstadt.

## **8.5.2 Drygalski-Expedition**

### **Bidlingmaier, Friedrich**

(\*5.10.1875 Lauffen am Neckar – †23.9.1914 Avocourt, Lothringen)

Bidlingmaier studierte in Tübingen Mathematik und Physik und arbeitete danach am Physikalischen Institut der Technischen Hochschule in Dresden. Er promovierte in Göttingen mit einem geometrischen Beitrag zur Piezo-Elektrizität der Kristalle. Am Potsdamer Observatorium bildete er sich für erdmagnetische Messungen weiter. Auf der Drygalski-Expedition war es seine Aufgabe erdmagnetische und meteorologische Beobachtungen durchzuführen. 1907 habilitierte Bidlingmaier in Geophysik an der Universität Berlin. Bis 1909 war er als Privatdozent der Geophysik in Berlin und Aachen tätig und von 1909 bis 1912 arbeitete er am kaiserlichen Marineobservatorium in Wilhelmshaven. Ab 1912 übernahm Bidlingmaier die Stelle als Observator an der erdmagnetischen Station der Sternwarte in München. Bei Kriegsausbruch 1914 kam er als Hauptmann der Reserve zu einem Landwehrrersatz-Regiment nach Ulm. Anfang September 1914 wurde er in Avocourt schwer verwundet und wurde erst am 26. Oktober 1914 im Argonnerwald tot aufgefunden.

### **Björvik, Paul**

(\*4.1.1857 Tromsø - †1932 Tromsø)

---

<sup>10</sup> vgl.: ebd. S.374f

## 8. Anhang

Mit dreizehn Jahren absolvierte Björvik seine erste Eismeerfahrt. 1894 nahm er an seiner ersten ausländischen Expedition auf Spitzbergen teil, die Walter Wellmann leitete. Björvik arbeitete zwischendurch immer wieder als Fänger und begleitete Wellmann mehrmals bis 1898 auf seinen Expeditionen. Durch Kapitän Ruser kam er zur Drygalski-Expedition (1901-1903). 1906-1907 war Björvik wieder mit Wellmann unterwegs und machte zwei Überwinterungen mit. 1908-1909 überwinterete er wieder, mit Wellmann als Leiter, in Spitzbergen und blieb bis zu seiner Rettung allein zurück nachdem die Expedition verunglückte.<sup>11</sup> Im Jahr 1910 nahm er an der deutschen „Zeppelin-Expedition“ nach Spitzbergen teil. 1911-1912 war er Mitglied der Filchner-Expedition. Danach nahm er noch an einigen Sommerexpeditionen nach Spitzbergen teil.

### **Drygalski, Erich von**

(\*9.2.1865 Königsberg – †10.1.1949 München)

Drygalski begann mit 17 Jahren sein Studium an der Universität in Königsberg in Mathematik und Physik. Danach studierte er in Bonn, Leipzig und Berlin Geographie. In Berlin traf er auf Ferdinand von Richthofen der sein Doktorvater wurde. Drygalski war Assistent am Geodätischen Institut in Potsdam. 1887 promovierte er in Geographie in Berlin. Die Ergebnisse seiner Arbeit stellte er in einem Vortrag in Berlin 1889 vor, worauf Pläne für eine Antarktisexpedition reiften. Unter der Leitung von Otto Baschin (1865-1933) nahm er 1891 an der Vorexpedition der Gesellschaft für Erdkunde in Westgrönland teil. Danach folgte von 1892-1893 unter seiner Leitung die Hauptexpedition in Westgrönland. 1901-1903 leitete er die Südpolar-Expedition. Bis 1906 arbeitete Drygalski in Berlin bis er in München seine Lebensstellung an der Universität als Ordinarius für Geographie antrat. 1910 nahm er an der „Zeppelin-Expedition“ nach Spitzbergen teil. Er galt als eine führende Persönlichkeit in polaren Fragen. 1921-1922 hatte er das Rektorat der Münchner Universität inne und war Hauptreferent der NDW. Seine Emeritierung erfolgte 1935.

### **Enzensperger, Josef**

(\*8.2.1873 Rosenheim, Bayern – †2.2.1903 Kerguelen)

Enzensperger machte sich schon früh einen Namen als gewissenhafter Bergsteiger. Er war Mitbegründer des Akademischen Alpenvereins München. Nachdem er das Studium der Rechtswissenschaften aufgab, wandte er sich der Meteorologie zu. 1900 wird er Assistent an der Meteorologischen Zentralstation in München und überwinterete als erster Wissenschaftler auf der Zugspitze. Als Mitglied der Drygalski-Expedition arbeitete er auf den Kerguelen wo er 1903 an Beriberi starb.<sup>12</sup>

### **Gazert, Hans**

(\*15.5.1870 Harburg - †27.1961 Garmisch-Partenkirchen)

Gazerts übersiedelte mit seiner Familie von Harburg nach Coburg. Er studierte in München Medizin und schloss das Studium 1896 mit „Sehr gut“ ab. Seine Promotion verfasste er über den Wundstarrkrampf. Nach dem einjährig-freiwilligen Militärdienst arbeitete er als Assistent am Münchner Krankenhaus links der Isar (heute: Klinikum Innenstadt). In dieser Zeit machte er sich auch als Bergsteiger einen Namen. Gazert nahm an der Drygalski-Expedition als Arzt, Biologe und Meteorologe teil. Nach der Expedition wurde er 1907 Chefarzt des

---

<sup>11</sup> vgl.: The New York Times, 28. Juni 1909; zuletzt gesehen in:  
<http://query.nytimes.com/eme/archive-free/pdf>

<sup>12</sup> vgl.: Enzensperger Josef; Meteorologe und Kletterer, in: Deutscher Alpenverein (Hrsg.), München 1990, S.7-19

## 8. Anhang

Partenkirchner Krankenhauses und war dort bis 1946 tätig. Gazert gründete die Sanitätskolonne Partenkirchen und 1925 den Gebirgsunfalldienst im Roten Kreuz. Aufgrund seiner umfangreichen Tätigkeiten wurde ihm 1950 die Ehrenbürgerschaft von Garmisch-Partenkirchen verliehen und 1960 das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland.<sup>13</sup>

### **Ruser, Hans**

(\*2.6.1863, Holstein – †5.4.1930 Hamburg)

Gegen den Widerstand seiner Eltern ging er zur See. Er arbeitete einige Zeit auf Bergungsdampfern, wobei er sich einen Namen machte als er mit geringer Mannschaft ein verlassenes französisches Schiff das im Begriff war zu sinken, besetzte und nach 17tägiger Reise in einen englischen Hafen führte. Danach kam er zur Hamburg-Amerika-Linie. Er wurde für die Drygalski-Expedition ausgewählt und mit der Beaufsichtigung des Baues des GAUSS betraut. Auf der Expedition führte er astronomische und ozeanographische Arbeiten aber auch Schlittenfahrten durch. Nach der Heimkehr trat er wieder in die Hamburg-Amerika-Linie ein. Er wurde zum Kommodore ernannt und führte das Kommando auf verschiedenen Dampfern. Während des Krieges wurde er interniert. Nach Kriegsende kehrte er heim und nahm seinen Abschied und war danach in der Beratung des Auswandererwesens tätig.<sup>14</sup>

### **Vanhöffen, Ernst**

(\*15.11.1858 Wehlau in Ostpreußen - †14.6.1918 Legitten bei Labiau, Ostpreußen)

Ab 1878 studierte Vanhöffen an der Universität Königsberg Geologie, Biologie und Zoologie. Ein Semester verbrachte er in Berlin. Nachdem er 1888 promovierte studierte er im Wintersemester 1889-1890 in Neapel Meeresfauna, danach beschäftigte er sich in Kiel mit Plankton und in Rovigno mit zoologischen Studien. 1898 habilitierte er sich mit einer zoologischen Arbeit an der Universität in Kiel. Vanhöffen nahm an der Grönland-Expedition der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin (1892-1893) unter der Leitung von Drygalski und an der VALDIVIA-Expedition (1898-1899) teil. Nach der Drygalski-Expedition (1901-1903) war er ab 1906 Kustos am Zoologischen Museum in Berlin.<sup>15</sup>

## **8.5.3 Filchner-Expedition**

### **Barkow, Erich**

(\*10.3.1882 Potsdam - †7.1.1923 Berlin)

1907 trat Barkow seine Stellung im Observatorium Potsdam an. Er war auf der Filchner-Expedition als Meteorologe tätig. Barkow hat eine bedeutende Abhandlung zur thermischen Struktur der Winde über der Weddellsee verfasst.

### **Brennecke, Wilhelm**

(\*6.7.1875 Hildesheim - †19.2.1924 Hamburg)

Brennecke studierte anfangs Maschinenfachbau und wechselte danach zum Studium der Meteorologie. Durch seine Doktorarbeit vertiefte er sich in das Fach Ozeanographie. 1904 übersiedelte er nach Hamburg und nahm gelegentlich an den Fahrten des Forschungsschiffes POSEIDON teil. 1906 nahm er als Ozeanograph an der Forschungsfahrt des Vermessungsschiffes PLANET in der Südsee teil. Die Ergebnisse dieser Fahrt erschienen

<sup>13</sup> vgl.: Polarforschung 32, 1/2 1962, S.162-166

<sup>14</sup> vgl.: PGM, 1930, Heft 5/6, Sonderdruck, Nachlass Drygalski, ifl, Kasten 468, Akte S, 285

<sup>15</sup> vgl.: Lexikon deutschsprachiger Bryologen, Norderstedt 1995, S.533

## 8. Anhang

1909. Brennecke arbeitete als Ozeanograph auf der Filchner-Expedition. 1923 fuhr er noch für Forschungen in die Barents-See und nach Spitzbergen. Brennecke arbeitete auf der Seewarte in Hamburg. Er starb an einer Grippeerkrankung.<sup>16</sup>

### **Filchner, Wilhelm**

(\*13.9.1877 Bayreuth – †7.5.1957 Zürich)

Mit 15 Jahren trat Filchner dem Kadettenkorps der bayrischen Armee bei. Als Fähnrich nutzte er einen mehrmonatigen Urlaub und unternahm allein einen Ritt über den Pamir. 1903-1905 führte er eine Expedition nach Tibet an. Er studierte Geographie und bildete sich in Schweremessungen weiter. 1909 erhielt er den Ehrendoktor der Universität Königsberg für seine geographischen Forschungsarbeiten. 1910 unternahm er eine Vorexpedition nach Spitzbergen um für die unter seiner Leitung stehende Antarktis-Expedition (1911-1912) Erfahrungen zu sammeln. Von 1926-1928 und von 1935-1937 unternahm er Forschungsreisen nach Tibet und führte Schweremessungen durch. Auf beiden Expeditionen kam er in bedrängte Situationen und wurde beide Male für Tod erklärt. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland erhielt er 1937 den Deutschen Nationalpreis. 1939 startete er eine neue Expedition nach Nepal. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam er in britische Kriegsgefangenschaft, konnte aber relativ frei arbeiten und verfasste mehrere Reiseberichte und Bücher. Er blieb bis 1949 in Indien. Danach zog er nach Zürich wo er 1957 starb.

### **Heim, Fritz<sup>17</sup>**

(\*20.7.1887 Bayreuth - †6.8.1980 Pullach bei München)

Ab 1903 besuchte Heim die Realschule in Bayreuth und danach die Oberrealschule in Heidelberg. Sein Studium der Geologie und allgemeinen Naturwissenschaften begann er in Heidelberg, wechselte dann nach München und Grenoble und kam im Wintersemester 1909/1910 wieder zurück nach Heidelberg. Er kürzte seine Doktorarbeit um frühzeitig abgeben zu können, da er an der Zweiten Deutschen Antarktis-Expedition unter Filchners Leitung (1911-1912) teilnehmen wollte. Als Kriegsfreiwilliger des Ersten Bayerischen Fussartillerie-Regiments diente er vier Jahre im Ersten Weltkrieg und musterte als Oberleutnant ab. Ihm wurde der Bayerischen Militärorden 4. Klasse mit Schwertern verliehen. Am 20. August 1918 heiratete er Dr. Anna Pohlmann mit der er mehr als 61 Jahre verheiratet war. Ende 1919 fand er als Assistent am Petrologischen Institut der Universität München wieder Anschluss an seinen Beruf. Ab 1. Mai 1924 arbeitete Heim 28 Jahre als Geologe am Bayerischen Geologischen Landesamt, vormals Bayerische Oberbergamt. Als Oberregierungsrat trat er am 31. Juli 1952 in den Ruhestand. Wenige Tage nach dem Tod seiner Frau starb Heim am 6. August 1980 im Alterheim in Pullach bei München.

### **König, Felix**

(\*28.9.1880 Graz – †17.4.1945 Graz)

König studierte Rechtswissenschaften und war auch als Bergsteiger sehr engagiert. Für die Filchner-Expedition besorgte er die Schlittenhunde aus Grönland und war als Alpinist Mitglied der Expedition. 1914 wollte er eine österreichische Expedition organisieren, die in der Weddell-See forschen sollte, doch der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte das Auslaufen der vorbereiteten Unternehmung. König geriet 1915 in den Karpaten in russische Kriegsgefangenschaft aus der er 1918 fliehen konnte. In der Zwischenkriegszeit setzte er

---

<sup>16</sup> vgl.: PGM, 1924, S.36

<sup>17</sup> vgl.: Gudden, H.: Nachruf auf Fritz Heim, in: Geologica Bavarica, 83, (1983), S.271-275

## 8. Anhang

sich für die Freilassung von Kriegsgefangenen ein. Durch verschiedene Rechtsstreitigkeiten verarmte er völlig. Danach arbeitete König für den Landesverband der Kriegswitwen und Kriegswaisen. Seine Begeisterung für Studien in polaren Gebieten ließ jedoch nie nach und er stellte einen Expeditionsplan für Argentinien auf (1927) und versuchte 1939 an einer südamerikanischen antarktischen Expedition teilzunehmen, aber der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges machte seine Pläne zunichte.<sup>18</sup>

### **Kohl-Larsen, Ludwig**

(\*5.4.1884 Landau in der Pfalz - †12.11.1969 am Bodensee)

Kohl-Larsen studierte in München Medizin. 1911 nahm er an der Filchner-Expedition teil, musste aber die Expedition wegen einer Blinddarm-Erkrankung verlassen. Auf Süd Georgien lernte er seine Frau, die Tochter des Vorstehers der Walfangstation Carl Anton Larsen kennen und heiratete sie, ab diesem Zeitpunkt führte er einen Doppelnamen. Er war auch für die Spitzbergen-Expedition von Schröder-Stranz(1912) angeworben worden, zog sich jedoch frühzeitig zurück. 1928 führte er gemeinsam mit seiner Frau eine wissenschaftliche Expedition zur Erforschung der Insel Süd Georgiens durch. Schon 1931 trat er der Nationalsozialistischen Partei bei. Er unternahm im Auftrag der Deutschen Forschungsgemeinschaft einige Expeditionen nach Ostafrika und in die polaren Gebiete. Im Zuge dieser Reisen entdeckte er 1934 die ersten Knochenfunde des Australopithecus afarensis ohne sich der wahren Bedeutung seines Fundes bewusst zu sein. Seine Arbeit war jedoch sehr stark politisch-ideologisch begründet. 1939 wurde Kohl-Larsen Professor für Völkerkunde an der Universität Tübingen, verlor nach 1945 seine Stellung konnte aber ab 1949 wieder am Institut für Frühgeschichte in Tübingen arbeiten. Er gilt heute noch als einer der Pioniere der Ethnologie.

### **Przybyllok, Erich**

(\*30.6.1880 Tarnowitz - †11.9.1954 Köln)

Przybyllok promovierte 1904 in Breslau und war danach Assistent an der Sternwarte in Breslau, Königsberg, Heidelberg und Bonn. Von 1909-1910 und 1914-1921 war er Mitarbeiter des Preußischen Geodätischen Institutes in Potsdam. Er war als Astronom und Erdmagnetiker auf der Filchner-Expedition. Neun Jahre später (1921) lehrte er als Professor an der Universität Königsberg. Przybyllok leitete auch die dortige Sternwarte die 1944 zerstört wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg lehrte er an der Universität Köln.

### **Vahsel, Richard**

(\*9.2.1868 Hohenhorst, bei Hannover - †8. 8. 1912 Weddell-See, Antarktis)

Vahsels Werdegang in der Marine war erfolgreich. 1898 wurde er VI. Offizier und vier Monate später III. Offizier bei der Hamburg-Amerika-Linie. Sehr rasch wurde er zum II. Offizier befördert und 1908, in der selben Reederei, zum I. Offizier. 1901-1903 war er II. Offizier auf der Drygalski-Expedition. 1908-1910 war Vahsel der Kapitän der PEIHO auf der Südsee-Expedition der Hamburger Wissenschaftlichen Stiftung. Von 1911-1912 nahm er als Kapitän an der Filchner-Expedition teil. Er starb während der Expedition.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> vgl.: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien, Bd.90, Wien 1948, S.126 und Nachlass König im Besitz der Verfasserin

<sup>19</sup> vgl.: PGM, 59, 1913, S.224-226

### **Wolf, Paul**

(\*7.8.1889 Berlin – †15.3.1971 Mimmensehausen)

Wolf ging nach seinem Abitur zur See. Mit 19 Jahren nahm er als Matrose an der Filchner-Expedition teil. Danach trat er in die Handelsmarine ein und stieg bis zum Kapitän auf. Nach einigen Jahren auf See wurde er Oberst der Schutzpolizei in Stettin. Nach dem Krieg zog er nach Hagenau am Bodensee und danach nach Mimmensehausen.<sup>20</sup>

### **8.5.4 Wegener-Expedition**

#### **Brockamp, Bernhard**

(\*18.10.1902 Osnabrück – †20.12.1968 Münster)

Brockamp studierte Geologie, Mathematik und Physik in Münster und Göttingen. 1926 wurde er Assistent bei Professor Wiechert am Geophysikalischen Institut der Universität Göttingen. Nach Wicherts Tod, 1928, führte er dessen Arbeit fort und promovierte 1930 mit dem Thema: „Seismische Beobachtungen bei Steinbruchsprengungen.“ Schon 1929 führte er seismische Eisdickenmessungen auf dem Pasterzengletscher durch. Als er von Alfred Wegeners Plänen zu einer Expedition nach Grönland erfuhr, legte er ihm detaillierte Pläne zur seismischen Eisdickenmessung vor. Im Sommer 1931 kam er in Grönland an und führte die seismischen Messungen durch. Mit einer Schrift dieser Messergebnisse habilitierte er sich in Berlin 1936. Danach wurde er Vizepräsident des Reichsamtes für Bodenforschung. Nach 1945 kam er in Kriegsgefangenschaft doch schon 1952 konnte er als Dozent für Geophysik an die Universität Münster eine Stelle antreten. 1957 nahm er an einer Inlandeisexpedition in Thule teil. Im selben Jahr wurde er außerordentlicher Professor und 1959 Direktor des Instituts für reine und angewandte Geophysik in Münster. In Grönland leitete er noch 1959 die Gruppe Geophysik bei Arbeiten im Inlandeis. 1967 konnte er als Beobachter in der Antarktis teilnehmen was ihm durch die National Science Foundation ermöglicht wurde. 1969 wurde ihm post mortem die Karl-Weyprecht-Medaille verliehen.<sup>21</sup>

#### **Friedrichs, Emil**

(†24.5.1982 Nordstedt, Schleswig-Holstein, im 83. Lebensjahr<sup>22</sup>)

Friedrichs nahm als Helfer des Meteorologen Holzappel an der Wegener-Expedition teil. Er beteiligte sich auch an Radiosondenaufstiege auf der Island-Grönlandfahrt des Vermessungsschiffes Meteor, 1933. 1938 arbeitete er auf dem Flugstützpunkt D „Westfalen“ im Südatlantik. Für Brockamp justierte er 1959 Geräte für die „Expedition Glaciologique Internationale au Groenland 1959“. Friedrichs wurde 1965 die Wetterdienstplakette vom Bundesministerium für Verkehr verliehen.<sup>23</sup>

#### **Georgi, Johannes**

(\*14.12.1888 Frankfurt Main- †24.5.1972 Hamburg)

Georgi studierte in Göttingen, Zürich und Marburg Physik, Mathematik und Biologie. Ab 1910 nahm er an meteorologischen Übungen bei Alfred Wegener in Marburg teil. Im Ersten Weltkrieg war er beim Wetterdienst der Marine tätig. Nach Kriegsende kam er an die Versuchsanstalt der Deutschen Seewarte in Großbostel. 1926 und 1927 führte er Messungen der Höhenwinde in Island durch und 1929 nahm er an der

<sup>20</sup> vgl.: Polarforschung, 41, 1/2 1971, S.171

<sup>21</sup> vgl.: Nachrufe in: Polarforschung, 38, 1/2, 1968, S.188-190 und 190-193

<sup>22</sup> Geburtsdaten konnten zu Friedrichs nicht ermittelt werden.

<sup>23</sup> Polarforschung, 52, 1/2 1982, S.81f.

## 8. Anhang

Vorbereitungsexpedition in Grönland teil. Auf der Deutschen Grönland-Expedition 1930-1931 war er der Leiter der Station „Eismitte“. Nach der Rückkehr aus Grönland, trat Georgi seine Stelle als Leiter des Instrumentenamtes der Seewarte an. Er befasste sich mit der Entwicklung neuer meteorologischer Instrumente.

Privat hatte Georgi einige Schicksalsschläge hinzunehmen: Die Schuldfrage am Tod Wegeners belastete sein ganzes weiteres Leben. Sein einziger Sohn galt seit der Kapitulation in Jugoslawien, 1945, als vermisst. Er selbst litt an einer Nervenlähmung am Hals. Bis zuletzt hat er wissenschaftlich gearbeitet.<sup>24</sup>

### **Jülg, Hugo**

(\*1. Juni 1902 Linz - †3. April 1988 Niederösterreich)

Jülg studierte Geschichte und Geographie in Innsbruck. Er legte seine Lehramtsprüfung 1925 noch zusätzlich in Leibesübung ab. Er leitete Gletscherkurse bei der „Akademischen Sektion des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins“. Dabei lernte er seine spätere Frau, Irmgard Makower, eine Cousine von Loewe, kennen. Er nahm 1925 eine Stelle im Bundesdienst an und konnte erst 1935 seine Lehramtsprüfung für Geschichte und Geographie ablegen. Er nahm 1930-1931 an der Hauptexpedition in Grönland als Glaziologe teil. Danach arbeitete er an verschiedenen Wiener Gymnasien. Aufgrund seiner Eheschließung, seine Frau war Jüdin, musste er den Staatsdienst quittieren und arbeitete als Vorarbeiter und Aufseher in einer Baumschule in Linz. Nach 1945 konnte er wieder in den Schuldienst eintreten und wurde 1947 pragmatisiert (Anm.: verbeamtet).

1964 trat er seinen Ruhestand an. Im Jahr 1967 besuchte er gemeinsam mit seiner Frau und dem Ehepaar Loewe nochmals Grönland. Während seiner Pension nahm er an Polartagungen teil oder verbrachte den Großteil seiner Zeit in den Alpen.

Am 3. April 1988 verstarb Hugo Jülg im Senioren-Zentrum in St. Corona am Schöpfl (Niederösterreich).<sup>25</sup>

### **Loewe, Fritz**

(\*11.3.1895 Berlin – †27.4.1974 Melbourne)

Loewe studierte Jura und wechselte nachdem er aus dem Ersten Weltkrieg zurückkam Physik, Geographie und Meteorologie. Nach seiner Promotion arbeitete er am Aeronautischen Observatorium in Lindenberg. Er nahm an der METEOR-Expedition (1925-1927) teil. 1929 war er Mitglied der Vorexpedition und 1930-1931 an der Hauptexpedition in Grönland Alfred Wegeners. Er musste in „Eismitte“ wegen seiner erfrorenen Zehen überwintern. Durch eine Anzeige Sorges wegen angeblicher Verunglimpfung der Nationalsozialistischen Partei wurde Loewe (er war Jude) 1933 verhaftet, doch er konnte 1934 nach England auswandern wo er einige Jahre am Scott-Polar-Research-Institute in Cambridge arbeitete. 1937 wanderte er mit seiner Familie nach Australien aus. Er errichtete dort das erste australische meteorologische Institut und leitete es 25 Jahre lang. 1947 nahm er an einer Antarktis-Expedition teil und 1951 war er Mitglied der Expéditions Polaires Françaises. Seine Messergebnisse bezüglich Energie- und Massenbilanz der Antarktis gab er 1956 in französischer Sprache heraus. Zwischen 1961 und 1973 war Loewe mehrmals

---

<sup>24</sup> vgl.: Nachruf in: Polarforschung, 42, 2 1972, S.155ff

<sup>25</sup> vgl.: Die biographischen Daten dazu stammen von Hugo Jülg's Sohn, Felix Jülg. vgl.: Staudacher, Claudia Rosa; Die Grönlandexpedition Alfred Wegeners 1930/31. Das Alltagsleben aus der Sicht des Expeditionsmitgliedes Hugo Jülg, analysiert an Hand seines Tagebuches, Wien 2002 (Diplomarbeit)

## 8. Anhang

Gastprofessor an der Ohio-Staatsuniversität in Columbus, Ohio, tätig. 1971 erhielt er die Karl-Weyprecht-Medaille. 1974 starb er in Folge eines Herzinfarktes in Melbourne.<sup>26</sup>

### **Sorge, Ernst**

(\*25.2.1899 Thüringen - †28.4.1946 Arnstadt, Thüringen)

Sorge legte 1917 seine Reifeprüfung ab und nahm unmittelbar darauf am Ersten Weltkrieg teil. Von 1919-1923 studierte er in Berlin Mathematik, Physik und Philosophie. Nachdem er eine Zusatzprüfung in Erdkunde abgelegt hatte, wurde er 1927 Studienrat an einer Berliner Schule. Sorge promovierte 1929 bei Prof. Albrecht Penck. Im selben Jahr nahm er an der Vorexpedition nach Grönland teil um Eisdickenmessungen durchzuführen und 1930 – 1931 war er mit Georgi und Loewe auf der Station „Eismitte“. Gemeinsam mit Loewe nahm er als wissenschaftlicher Berater an der Filmexpedition (SOS Eisberg) von Arnold Frank nach Grönland teil und führte gleichzeitig wissenschaftliche Aufgaben durch. Ähnliche Messungen machte er auch in Spitzbergen 1935. Im Zweiten Weltkrieg bildete er Soldaten für die Ostfront in Schilau und Iglubauen aus. Nach dem Krieg sollte er eine Stelle als Lehrer antreten, starb jedoch 1946 vermutlich an einer Lungenentzündung.<sup>27</sup>

### **Wegener, Alfred**

(\*1.11.1880 Berlin – † November 1930, Grönland)

Alfred Wegener studierte von 1900-1904 Physik, Meteorologie und Astronomie in Berlin, Heidelberg und Innsbruck. Während seines Studiums war er Assistent an der Volkssternwarte „Urania“ in Berlin. 1905 wurde er Assistent am Aeronautischen Observatorium Lindenberg/Berlin. 1906-1908 war Alfred Wegener Teilnehmer der Grönland-Expedition des Dänen Mylius-Erichsen. Von 1908 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges war er Privatdozent in Marburg. 1913 heiratete er Else Köppen und nahm an seiner zweiten Grönland-Expedition unter Johan Koch teil. Die Kriegszeit verbrachte er beim Heereswetterdienst. Nach dem Krieg arbeitete er bei der Deutschen Seewarte in Hamburg als Meteorologe. Von 1923-1930 war Alfred Wegener Ordinarius an der Universität in Graz. 1929 leitete er die Vorexpedition und 1930 die Hauptexpedition in Grönland. Auf dem Rückweg von der Station „Eismitte“ nach Scheideck kam er vermutlich Mitte November 1930 ums Leben.

### **Wegener, Kurt**

(\*3.4.1878 Berlin – †29.2.1964 München)

Kurt Wegener studierte Naturwissenschaften in Innsbruck, Kiel und Berlin. 1904-1907 erforschte Kurt Wegener die Atmosphäre mit Hilfe von Ballonfahrten. Von 1912-1913 war er Mitglied einer Spitzbergen-Expedition. 1919 wurde er Abteilungsleiter an der Deutschen Seewarte in Hamburg. Kurt Wegener war ein begeisterter Flieger und begann 1922 mit der Durchführung der ersten meteorologischen Höhenflüge. Danach verbrachte er einige Jahre in Südamerika. Als meteorologischer Berater der Zentralstelle für Wetterflug arbeitete er ab 1930 und wurde 1931 als Nachfolger seines verunglückten Bruders Alfred als Expeditionsleiter in Grönland eingesetzt und brachte anschliessend im Auftrag der NDW das offizielle Expeditionswerk zur Grönland-Expedition heraus. Von 1932-1941 war er Extraordinarius für Meteorologie und Geophysik und Vorstand der Erdbebenstation in Graz.

---

<sup>26</sup> vgl.: Polarforschung, 44, 1, 1974, S.92-95

<sup>27</sup> vgl.: Polarforschung, 16, 1/2, 1946, S.98-102



## 8. Anhang

Nach seiner Pensionierung führte er Strahlenmessungen in Südamerika durch. Seine letzten Lebensjahre verbrachte er in München.

### **Weiken, Karl**

(\*9.3.1895 Assinghausen, Westfalen - †8.3.1983 Bonn)

Für ein Jahr nach seinem Abitur war Weiken Landvermessungsschüler am Katasteramt in Münster. Ab 1914 studierte er Landwirtschaft an der Hochschule in Berlin. Weiken nahm am Ersten Weltkrieg teil und kehrte erst 1920 aus der Kriegsgefangenschaft heim. 1921 legte er die Landvermessungsprüfung in Kulturtechnik ab und arbeitete als Assistent. Nebenbei studierte er Geodäsie, Astronomie und Volkswirtschaft an der Universität Berlin. Ab 1928 arbeitete Weiken am Geodätischen Institut in Potsdam. 1929 bewarb er sich die Grönland-Expedition unter Alfred Wegener um Schweremessungen durchzuführen. Nach der Expedition führte er seine Tätigkeit in Potsdam fort, wurde zum Professor ernannt und leitete ab 1936 die Abteilung Schweremessungen. Die DDR verliess er 1947 und lebte fortan in Westfalen. Weiken wurde technischer Berater für Flurbereinigung in Bonn und 1951 ins Landwirtschaftsministerium in Bonn versetzt. Als Ministerialrat des Bundeslandwirtschaftsministeriums wurde er 1960 pensioniert, arbeitete aber trotzdem noch zwei Jahre als Angestellter des Ministeriums. Ab 1963 übernahm er für zehn Jahre den Vorsitz der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung und leitete fünf internationale Polartagungen.<sup>28</sup>

### **Wölken, Kurt**

(\*1904 Tientsin, China - †11.1.1992 Buenos Aires)

Wölken studierte in München, Wien und Göttingen und promovierte 1930. Er war Mitglied der Wegener-Expedition. Als Mitglied einer russischen Forschungsgruppe nahm er im Zweiten Internationalen Polarjahr auf Nowaja Semlja an seismischen Messungen teil. Von 1934-1938 gehörte Wölken dem deutschen Wetterdienst an. Danach berief ihn das argentinische Amt für Meteorologie, Geophysik und Hydrologie wo er bis 1976 tätig war. Wölken inspizierte 1968/1969 die argentinischen Wetterstationen in der Antarktis und 1984 nahm er nochmals an einer Grönlandexpedition auf Einladung Deutschlands teil. Als Lehrender war er von 1961-1977 Ordentlicher Professor für Meteorologie und Klimatologie an der Universität in Buenos Aires tätig.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> vgl.: Polarforschung, 54, 1, 1984, S.55-57

<sup>29</sup> vgl.: Polarforschung, 60, 3, 1992, S.231-232

## 9 Danksagung

Mein besonderer Dank gilt Univ.-Prof. Dr. Ernst Bruckmüller, Prof. für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien, der mir den Abschluss der Dissertation ermöglichte. Ich danke Dr. Reinhard Krause, Wissenschaftshistoriker am Alfred Wegener Institut (AWI), durch den ich die ersten Eindrücke zu meiner Arbeit gewinnen konnte und der mich an seinem Fachwissen, besonders über die Schifffahrt, teilhaben liess und der die fachliche Betreuung während meiner Anwesenheit am AWI übernahm. Ich danke Prof. Lars-Ulrich Scholl, Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven und Betreuer in der Anfangsphase der Dissertation, er gab mir den Freiraum um mich selbständig entwickeln zu können. Besonders möchte ich dem AWI danken, das durch einen Gästevertrag die finanzielle Unterstützung meiner Recherchen in Archiven sicherte und die Teilnahme an Konferenzen ermöglichte. Einige Mitarbeiter des AWI halfen mir in besonderer Weise: Dörthe Burhop, sie fertigte die Übersetzungen der norwegischen Tagebücher von Paul Björvig und Elling Carlsen an; Elena Tschertkowa, die mir half, die formalen Angelegenheiten am AWI richtig auszuführen; Dr. Giuseppe Cortese, der sich der italienischen Übersetzungen annahm und Dr. Horst Bornemann, der mir wertvolle Informationen zur polaren Tierwelt vermittelte und bei der Veröffentlichung in den „Berichten zur Polar- und Meeresforschung“ hilfreich zur Seite stand. Ebenso danke ich Dr. Eberhard Kohlberg der mir Informationen zu Erkrankungen in polaren Gebieten gab. Danken möchte ich auch Dr. Christoph Gratmann, Institut der Geschichte der Medizin, Universität Heidelberg, der meine unzähligen Fragen zur Medizin vor 100 Jahren beantwortete. Mein besonderer Dank gilt Dr. Cornelia Lüdecke, die mit mir geduldig Probleme zu meiner Arbeit wälzte und mich durch ihre fachliche Kompetenz und ihr umfangreiches Wissen mehrmals auf den richtigen Weg brachte. Ohne die Unterstützung der Archive wäre manche Materialbeschaffung nicht möglich gewesen, daher danke ich den Mitarbeitern folgender Archive: Brandenburgisches Archiv in Berlin, Heeresgeschichtliche Museum der Stadt Wien, Kriegsarchiv in Wien, Leibniz - Institut für Länderkunde in Leipzig, hier vor allem Dr. Heinz-Peter Brogiato, Dr. Bruno Schellhaas und den Damen des Archivs, Österreichische Nationalbibliothek Wien, Stadtarchiv Bremerhaven, Staatsarchiv Bremen und Staatsarchiv Hamburg. Besonders danke ich Heather Lane und Mark Gilbert vom Scott Polar Research Institute in Cambridge. Einige Materialien befinden sich in privater Hand und daher danke ich besonders Hanna von Mutius, die mir das Tagebuch ihres Vaters, Dr. Hans Gazert, zur Verfügung stellte. Sie verstarb am 8. April 2007. Ebenso danke ich den Herren der Polarphilatelie, namentlich Siegfried Nicklas; Horst Ertl und Herrn Tomanek (von dem ich sogar den Nachlass von Dr. König käuflich erwerben konnte). Sie stellten mehrmals Material zu Verfügung oder vermittelten neue Kontakte. Eine unentbehrliche Hilfe war Mag. Monika Bauer, die immer zur Stelle war, wenn korrekte englische Übersetzungen anzufertigen waren. Der Leitung der Edith-Stein-Schule in Bremerhaven möchte ich danken, da sie es mir ermöglichte, an Tagungen teilzunehmen, und ebenso den Kollegen, die meine Stunden während dieser Zeit übernommen hatten.

Nach meinem Umzug nach Neuseeland möchte ich besonders Ian Shaw (Pro-Vice-Chancellor der University of Canterbury) danken, der mir die Türen zum History-Department öffnete. Prof. Geoff Rice, Prof. Peter Hampenstall, Dr. Chris Jones, und Dr. Gareth Pritchard die an diesem Institut stets ein offenes Ohr für meine Probleme hatten und sehr hilfsbereit waren, möchte ich dafür besonders danken. Ebenso danke ich dem Gateway Antarctica, das mir viele hilfreiche Kontakte ermöglichte, wie etwa David Harrowfield, Baden Norris, Natalie Cavenhead und den Mitarbeitern des Research Centers des Canterbury-Museums. Prof.

## 8. Anhang

Bryan Storey, Direktor des Gateway Antarctica, und Michelle Finnemore, Institute Manager, stellten mir dankenswerterweise einen Arbeitsplatz am Institut zur Verfügung, was besonders in der Endphase sehr hilfreich war. Dr. Daniela Haase, ebenfalls am Gateway Antarctica, half mir besonders mit ihrem juristischen Wissen zum Antarktisvertrag. An dieser Stelle möchte ich allen Freunden, besonders am AWI und Gateway Antarctica, für deren Unterstützung danken, da sie mir mehrmals Gelegenheit gaben, meine Gedankengänge zum Thema zu diskutieren und mit ihren Kommentaren Lösungen herbeiführten.

Ich möchte meinen Eltern, Helga und Heinz Lang, in besonderer Weise danken, da sie immer für mich da waren und mich vor allem moralisch unterstützten. Meiner Schwester, Ute Hora, danke ich für die Hilfe bei den medizinischen Termini ohne deren Kenntnis der Inhalt mancher Tagebücher nicht verständlich gewesen wäre. Eine wirkliche Stütze von Beginn an war mein Mann, Wolfgang Rack. Er half mir durch seine Kenntnisse im Umgang mit dem Computer und er ist stets ein ausdauernder und aufmerksamer Zuhörer gewesen wenn ein Punkt erreicht wurde der unüberwindlich schien. Er ermutigte mich auch stets meinen eingeschlagenen Weg bis zum Ende weiterzugehen.

Nach Jahren der Recherche und des Schreibens hatten viele Menschen auf die Arbeit Einfluss genommen. An dieser Stelle möchte ich all jenen meinen Dank aussprechen, die nicht namentlich erwähnt wurden aber trotzdem zum Gelingen der Dissertation beigetragen haben wie Verwandte, Freunde, Bekannte, Behörden, Institute, Konferenzteilnehmer und Arbeitskollegen.

## 10 Index

### A

ADMIRAL TEGETTHOFF 19, 53–56, 56, 59, 133  
Adolf Erik Nordenskiöld 35, 42  
Amundsen 23, 28, 42, 47, 68, 78, 88, 119,  
136, 173  
Antarktisvertrag 37, 38

### B

Balkankrise 26, 28  
Barkow 22, 23, 72, 75, 78, 79, 81, 82, 84, 125,  
168, 187, 196, 199–205  
Beri-Beri 22, 62, 148, 155, 165, 166, 168, 169  
Bertrab 71, 86, 87, 197  
Bidlingmaier 21, 105, 152, 213  
Bismarck 29, 30  
Björvik 20, 21, 23, 75–80, 83, 105, 107, 113,  
115, 116, 117, 126, 149, 163, 165, 169,  
186, 196, 200, 206, 207  
Brosch 19  
Bruce 21, 22, 61, 68, 69

### C

Carlsen 19, 20, 55, 57, 109, 110, 133, 138,  
160, 186, 188  
Cook 37

### D

Dallmann 35, 37, 43, 44  
DEUTSCHLAND 23, 33, 43, 45, 62, 64, 65, 66,  
67, 68, 70, 76, 77, 79, 81, 82, 87, 117, 118,  
133, 136, 194, 197, 200  
DISKO 89  
Drygalski 20, 21, 22, 37, 41, 46, 47, 48, 59,  
60, 61, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 84, 98, 101,  
102, 107, 111–16, 117, 119, 122, 124, 125,  
126, 127, 132, 148, 149, 151, 165, 177,  
179, 182, 197, 198, 199

### E

Eismitte 24, 47, 90, 92, 93, 119, 127, 128, 139  
Enzensperger 62, 114, 148, 165

### F

Fettplan 33  
Filchner 21, 22, 23, 28, 34, 37, 47, 48, 63, 64,  
65, 66–88, 106, 107, 117, 118, 120, 121,

125, 126, 127, 136, 137, 149, 153, 167,  
168, 169, 187, 194–207

### G

Gauß 37  
GAUSS 21, 22, 59, 60, 62, 66, 71, 105, 112,  
115, 133, 135, 136, 138, 199  
Gazert 17, 20, 22, 71, 114, 135, 136, 138,  
144, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 156,  
157, 161, 163, 164, 165, 166, 179, 180,  
186, 187  
Georgi 24, 92, 93, 118, 127, 128, 130, 142,  
150, 155, 171, 184, 185  
Göring 33  
GUSTAV HOLM 89, 92, 132

### H

Haller 20, 110, 148, 159, 184, 185, 186, 188  
Hamburg-Amerika-Linie 64, 66, 99, 115, 149  
Heim 22, 79, 82, 195, 196, 202, 203  
Hochstetter 27, 109, 110, 191  
Howaldtwerke 59  
Humboldt 37  
Hurley 48

### I

*ISBJÖRN* 51, 55

### J

Jülg 24, 119, 127, 139, 144, 147

### K

Kapstadt 62, 105, 112, 135, 152, 187  
Kerguelen 62, 103, 113, 114, 115, 148, 165  
Kling 77, 79, 82, 87, 88  
Koldewey 40, 45  
König 23, 35, 63, 67, 79, 83, 117, 118, 126,  
195, 196, 197, 201, 204, 207  
KRABBE 89, 132  
Krisch 19, 56, 148, 159, 160, 185, 189, 192

### L

Larsen 79, 80, 81, 201  
Lebensläufe 21, 112, 117, 118  
Lerche 115  
Lindemann 38  
Littrow 19, 111, 122, 192

Loewe 23, 24, 47, 48, 92, 118, 128, 129, 130,  
142, 144, 150, 155, 170, 175, 177  
Lohmann 72  
Lorenzen 79, 80, 81, 82, 117, 125, 126, 127  
Lusina 19, 133, 188, 189  
Luyken 62, 114

## M

Markham 34, 47, 62, 67, 118  
METEOR 31, 35, 41  
Mill 22, 41  
Motorschlitten 47, 72  
Murray 67

## N

Nansen 59, 67, 135, 144, 150, 186  
NDW 35, 89  
Neumayer 39, 40, 42, 43  
Nocht 73, 146  
Norddeutsche Bund 26  
Nordwestpassage 42, 43  
NOVARA 27

## O

Orel 18, 19, 57, 110, 188, 189  
ÖSTERREICH 23, 67, 118  
Österreichisch-Ungarische Monarchie 28  
Ott 115, 130  
Otto Nordenskjölds 67

## P

Penck 67, 69, 84, 85, 270  
Petermann 19, 27, 34, 38, 39, 40, 44, 109,  
110, 119  
Pettenkofer 158  
Pointing 48  
Propellerschlitten 47, 89, 90, 91, 92, 93, 119,  
128, 142, 172  
Proviant 22, 55, 57, 66, 71, 77, 142, 145, 146,  
149, 150, 153, 154, 155, 179, 180, 190

## R

Reederfürsorge 31  
Rosenthal 35, 44, 93  
Ruser 49, 60, 112, 115, 117, 124, 125, 126,  
149, 163

## S

SAN ROCCO 67  
Schmidt-Ott 35, 130

Schröder-Stranz 21, 41, 47  
SCHWABENLAND 33, 35, 37, 48  
SCHWABENLAND-Expedition 33  
Scott 21, 28, 58, 68, 69, 78, 119, 144, 154,  
173  
Seemannsordnung 31, 80, 97, 120, 167  
Seeunfallversicherungsgesetz 31  
Semmelweis 158  
Shackleton 47, 48, 67, 118, 119, 190  
Sibirjakov 35  
Skorbut 56, 145, 148, 155, 160, 161, 164,  
166, 183, 185, 186, 262  
Slossarczyk 72, 73, 74  
Sorge 24, 48, 92, 93, 118, 128, 129, 130, 142,  
144, 155, 170  
Stehr 60, 115  
Sverdrup 42  
Sydney 62

## T

Tafel 85, 86, 87  
TANGLIN 62  
Tecklenborg-Werft 53  
Tirpitz 29, 58, 64  
Triest 19, 20, 27, 54, 67, 107, 192  
Tuberkulose 30, 56, 155, 160, 161

## U

Ule 72

## V

Vahsel 68, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 81, 82, 87,  
88, 115, 117, 120, 125, 126, 127, 165, 166,  
167, 168, 169, 194, 195, 197, 198, 199, 200  
Vanhöffen 113  
Verein „Deutsche Antarktisexpeiditon“ 63  
VII. Internationalen Geographenkongress 28  
Vilhjalmur Stefanson 42  
von Freeden 38  
von Goeldel 72, 77, 82

## W

Wagner 21, 69, 72, 84  
Walfanggründe 33, 35, 44, 46  
Walter Rau 46  
Weddell-Meer 63, 68  
Wegener, Alfred 21, 25, 48, 88, 89, 91, 118,  
127, 145, 155  
Wegener, Kurt 24, 48, 90, 91  
Weiken 24, 119, 128, 130  
Weimarer Republik 31

Werth 62, 114, 115, 165

Weyprecht 18, 19, 26, 27, 35, 39, 53, 54, 55,  
56, 57, 108, 109, 110, 111, 112, 121, 122,  
123, 145, 146, 147, 148, 159, 160, 161,  
171, 176, 182, 183, 185, 186, 188, 189,  
190, 191, 192

Wienke 62

Wilczek 19, 26, 35, 51, 55, 56, 113, 191, 197

*Wilhelm I* 27

Wilhelm II 29, 62, 80, 83, 123

Willy Heinrich 72, 117

## **Z**

Ziehscheinen 112

Die "**Berichte zur Polar- und Meeresforschung**" (ISSN 1866-3192) werden beginnend mit dem Heft Nr. 569 (2008) ausschließlich elektronisch als Open-Access-Publikation herausgegeben. Ein Verzeichnis aller Hefte einschließlich der Druckausgaben (Heft 377-568) sowie der früheren "**Berichte zur Polarforschung**" (Heft 1-376, von 1982 bis 2000) befindet sich im Internet in der Ablage des electronic Information Center des AWI (**ePIC**) unter der URL <http://epic.awi.de>. Durch Auswahl "Reports on Polar- and Marine Research" auf der rechten Seite des Fensters wird eine Liste der Publikationen in alphabetischer Reihenfolge (nach Autoren) innerhalb der absteigenden chronologischen Reihenfolge der Jahrgänge erzeugt.

*To generate a list of all Reports past issues, use the following URL: <http://epic.awi.de> and select the right frame to browse "Reports on Polar and Marine Research". A chronological list in declining order, author names alphabetical, will be produced, and pdf-icons shown for open access download.*

#### **Verzeichnis der zuletzt erschienenen Hefte:**

**Heft-Nr. 605/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Antarctic in 2003 (ANT-XXI/1)", edited by Otto Schrems

**Heft-Nr. 606/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Antarctic in 2008 (ANT-XXIV/3)", edited by Eberhard Fahrback and Hein de Baar

**Heft-Nr. 607/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Arctic in 2009 (ARK-XXIV/2)", edited by Michael Klages

**Heft-Nr. 608/2010** — "Airborne lidar observations of tropospheric Arctic clouds", by Astrid Lampert

**Heft-Nr. 609/2010** — "Daten statt Sensationen - Der Weg zur internationalen Polarforschung aus einer deutschen Perspektive", by Reinhard A. Krause

**Heft-Nr. 610/2010** — "Biology of meso- and bathypelagic chaetognaths in the Southern Ocean", by Svenja Kruse

**Heft-Nr. 611/2010** — "Materialparameter zur Beschreibung des zeitabhängigen nichtlinearen Spannungs – Verformungsverhaltens von Firn in Abhängigkeit von seiner Dichte", by Karl-Heinz Bässler

**Heft-Nr. 612/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Arctic in 2009 (ARK-XXIV/1)", edited by Gereon Budéus

**Heft-Nr. 613/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Antarctic in 2009 (ANT-XXV/3 - LOHAFEX)", edited by Victor Smetacek and Syed Wajih A. Naqvi

**Heft-Nr. 614/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Antarctic in 2009 (ANT-XXVI/1)", edited by Saad el Naggat and Andreas Macke

**Heft-Nr. 615/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Arctic in 2009 (ARK-XXIV/3)", edited by Wilfried Jokat

**Heft-Nr. 616/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Antarctic in 2009 (ANT-XXV/4)", edited by Christine Provost

**Heft-Nr. 617/2010** — "The Expedition of the Research Vessel 'Polarstern' to the Amundsen Sea, Antarctica, in 2010 (ANT-XXVI/3)", edited by Karsten Gohl

**Heft-Nr. 618/2010** — "Sozialhistorische Studie zur Polarforschung anhand von deutschen und österreich-ungarischen Polarexpeditionen zwischen 1868-1939", by Ursula Rack