

## Werk

**Titel:** Die Deutsche Antarktische Expedition

**Autor:** Filchner , Wilhelm

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1910

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1910](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1910)|LOG\_0157

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

## Die Deutsche Antarktische Expedition\*.

Von **Wilhelm Filchner** in Berlin.

Vor 13 Jahren entwickelte Carl Chun auf der 69. Tagung der Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte in Braunschweig sein Programm für die Deutsche Tiefsee-Expedition. Heute ist mir die ehrenvolle Aufgabe übertragen, an dieser Stelle über das Programm und die Ziele der neuen Deutschen Antarktischen Expedition zu berichten, bei deren Zustandekommen ich mich der Unterstützung besonders folgender Herren erfreuen durfte: Seiner Exzellenz des Königlich Bayerischen Gesandten in Berlin, Herrn Graf von Lerchenfeld-Köfering, Seiner Exzellenz des Chefs des Generalstabes der Armee General von Moltke, Seiner Exzellenz des Staatsministers von Moltke, meines hochverehrten Abteilungschefs im Großen Generalstab Oberst von Bertrab, ferner der Herren Geheimrat Professor Dr. Penck, des Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat im Kultus-Ministerium Dr. Schmidt und Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Güssfeldt.

An dem Wettkampf im südpolaren Gebiet hatte sich Deutschland anfänglich durch die Entsendung der „Gaußs“ unter der Leitung von Erich von Drygalski rühmlich beteiligt, aber dann schien es, als ob Deutschland endgültig sein Interesse an Polarforschungen aufgegeben hätte. Diese Passivität paßte aber so gar nicht zu der großartigen Entwicklung und Machtentfaltung unseres deutschen Vaterlandes. Im Sinne der durch den Nestor der deutschen Polarforscher Georg von Neumayer geschaffenen Traditionen ergriff ich selbst die Initiative zu einer neuen deutschen antarktischen Expedition. Ich war mir hierbei sehr wohl bewußt, daß manche Klippe und manches Vorurteil zu überwinden sein werde, doch ich vertraute auch hierbei auf mein Glück und auf die Unterstützung durch die wissenschaftlichen Kreise. Der Plan zu einer solchen Expedition keimte in mir schon viele Jahre; doch nie schien die Gelegenheit diesen durchzuführen günstiger als jetzt, um so mehr, als mein für meine wissenschaftlichen Bestrebungen stets mit wärmster Fürsorge obwaltender

---

\*) Vortrag, gehalten auf der 82. Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte in Königsberg i. Pr. am 23. September 1910.

Landesherr Seine Königliche Hoheit der Prinzregent Luitpold von Bayern das Ehren-Protectorat über die Deutsche Antarktische Expedition zu übernehmen geruht hat.

Mein Grundplan ist, in die Weddell-See südwärts soweit wie möglich gegen Antarktika vorzudringen und, wenn die Verhältnisse günstig, eventuell einen Durchstofs zu versuchen. Für die letzte Möglichkeit mußte die Mitnahme eines zweiten Schiffes ins Auge gefaßt werden. Dadurch hätte die Expedition außerordentlich große Dimensionen angenommen. Nun ist die Stelle, wohin das zweite Schiff hätte entsendet werden müssen, bekanntlich der Schauplatz der neuesten englischen Südpolar-Expedition von Robert F. Scott, und es kam die Erwägung, ob sich nicht ein entsprechendes Zusammenwirken mit dieser erzielen ließe. In einem solchen Falle konnte dann das zweite Schiff wegfallen. Dank dem Entgegenkommen von Robert F. Scott, dem Leiter der englischen Expedition, erfüllte sich diese Hoffnung. Ich gedenke also mit nur einem Schiffe und zwar in die Weddell-See zu gehen.

Die Kosten meiner Expedition sind auf 1 200 000 M beanschlagt. Die Hälfte dieser Summe ist schon sichergestellt. Weitere hohe Zeichnungen sind in sicherer Aussicht, so daß die Expedition bestimmt im Frühjahr nächsten Jahres angetreten werden kann. In der Leitung habe ich mir vollständige Selbständigkeit gewahrt und absolute Freiheit des Handelns gesichert, denn derartige schwierige wissenschaftliche Unternehmungen sind nur erfolgreich durchführbar, wenn alle Fäden in einer Hand zusammenlaufen. Letztes wäre bei Entsendung von 2 Schiffen, eines in die Weddell-See und eines in die Rofs-See unmöglich, da sich beide nicht durch Funk-spruch verbinden lassen.

Dieses Programm liefs sich erst aufstellen, nachdem ich Fühlung mit der englischen und schottischen Polarexpedition genommen hatte. Ich hatte Gelegenheit, mit Robert F. Scott, dem Führer der neuen englischen Südpolar-Expedition, in London kurz vor seiner Abreise unsere Pläne gemeinsam zu besprechen. Das Endergebnis ist kurz folgendes:

Scott dringt von der Rofs-See, ich von der Weddell-See aus vor. Begegnen wir uns dabei, so gehen Leute von Scott mit mir nach der Rofs-See und Leute von mir mit Scott nach der Weddell-See. So entwickelt sich ein Durchstofs beider Expeditionen ganz von selbst. Auf diese Weise bleibt jede Expedition in ihrem eigenen Arbeitsgebiete, wo sie allein ihre Proviantdepots u. s. w. anlegt. Es ist gerade dieses Moment wichtig, weil die Frage der Proviantierung einer Polarexpedition eines der wesentlichsten ist und es rätlich erschien, daß in einem bestimmten, räumlich begrenzten Gebiete nur eine Expedition ihre Depots anlegt, und daß nicht im selben Gebiet zwei Expeditionen zugleich ihre Planlegung vor-

nehmen. Man denke sich nur den Fall, daß eine halbverhungerte Schlittenexpedition von vier Mann nach 3000 km Marsch auf ein Proviantdepot der anderen stößt. Greifen nun die Halbverhungerten das Depot an, so werden sie sich erhalten können, die andern aber verhungern müssen. Lassen dagegen die Ersteren das Depot der anderen unberührt, so verfallen sie selbst dem weissen Tode. Sie sehen, wir stehen hier vor einer unüberbrückbaren Kluft.

Es ist mir eine große Freude gewesen, Robert F. Scott bei dieser Gelegenheit nicht nur meinen, sondern auch den herzlichsten Glückwunsch der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin beim Antritt seiner Reise aussprechen zu können.

Von London aus reiste ich nach Edinburg, um mit dem ausgezeichneten schottischen Polarfahrer W. S. Bruce unsere Pläne zu besprechen. Wir beide hatten, ohne daß wir davon wußten, für die Weddell-See fast den gleichen Arbeitsplan aufgestellt, einen Plan, den schon der langjährige Präsident der Londoner Geographischen Gesellschaft, Sir Clements Markham, empfohlen hatte. Unsere Konferenz hatte das Ergebnis zur Folge, daß der 20. Längengrad West, der Coatsland durchschneidet, die Grenze unserer Arbeitsgebiete bilden sollte. Die Weddell-See, die so groß ist, daß sie mehreren Expeditionen zugleich Arbeitsgebiet sein könnte, wurde mir, das Gebiet östlich des 20. Grades den Schotten zugesprochen. So war nach beiden Richtungen hin ein gedeihliches Zusammenwirken zwischen der deutschen und den beiden britischen Expeditionen sichergestellt.

Es ist auch davon die Rede gewesen, daß eine amerikanische Antarktische Expedition in die Weddell-See gesandt werden sollte. Eine Fühlungnahme mit den interessierten Kreisen ergab, daß sie aufgegeben worden ist, und daß die Absicht erörtert wird, die von den Amerikanern so ruhmreich begonnenen Forschungen in Wilkes-Land in den nächsten Jahren wieder aufzunehmen. Das ist gleichbedeutend mit einer Fortsetzung der Arbeit der „Gauß“ weitab von der Weddell-See und Rofs-See, so daß die Aussicht besteht, nunmehr wieder wie vor 10 Jahren von drei verschiedenen Seiten in Antarktika vorzudringen.

Mit besonderer Vorsicht wurde an die Auswahl eines geeigneten Stabes von Gelehrten und nautischem Personal herangegangen und diese so frühzeitig in die Wege geleitet, daß jetzt schon Gelehrte zu einer Vorexpedition nach Spitzbergen zusammentreten konnten. Diese Expedition nach Spitzbergen hatte ich angesetzt, um jenen Herren und mir Eiserfahrungen zu verschaffen, um Gelegenheit zu haben, die wissenschaftlichen Instrumente auszuprobieren, Schlitten und Ausrüstungen zu erproben und Nahrungsmittelversuche zu veranstalten. Um dem Unternehmen gleich einen be-

stimmten wissenschaftlichen Zweck zu geben, wurde eine Durchquerung Spitzbergens ins Auge gefasst. Die Vorexpedition löste das festgesetzte Programm, und ich schätze mich glücklich, Ihnen mitteilen zu können, daß von Deutschen die erste Durchquerung des westlichen Spitzbergen auf dem Eise vollzogen wurde. Über die an Erlebnissen und Ergebnissen reiche Spitzbergen-Expedition wird in meinem Namen der Geograph Dr. Seelheim in der Fachsitzung der Geographischen Sektion unter Vorführung von Lichtbildern näheres berichten, während über die schwedische Expedition, die uns so wesentlich unter Führung von Professor de Geer gefördert hat, Herr Geheimrat Penck sprechen wird.

Nun zurück zum Plane meiner Antarktischen Expedition. Im Frühjahr nächsten Jahres wird diese in See stechen. Unser Ziel ist zunächst Buenos Aires, dann Süd Georgien, das infolge seiner Eigenschaft als Walfischfängerstation zweifelsohne der geeignetste Ausgangspunkt für ein Antarktisches Unternehmen ist. Bis hierher läßt sich das Programm der Expedition einigermaßen genau angeben, wenn naturgemäß die Entscheidung über das wirklich vorzunehmende in mancher Hinsicht auch erst an Ort und Stelle getroffen werden kann. Selbstverständlich gilt dies in noch viel höherem Maße für das Eisprogramm; weiß man doch, daß Polarpläne ständig einer Modifizierung unterworfen sind. Ich möchte mich deshalb vorläufig auf die Angabe beschränken, daß mein Schiff von Süd Georgien aus nach den Sandwich-Inseln gehen wird, um von dort nach Süden in die Weddell-See vorzustofsen. Dieser Plan wurde von Herrn Geheimrat Penck vorgeschlagen, und ich glaube, daß gerade diese Vorstofsrichtung sowie überhaupt die Weddell-See selbst die größte Gewähr für einen Erfolg bietet, da schon im Jahre 1823 Kapitän Weddell noch bei 74 Grad 15 Minuten südlicher Breite offenes Meer gesichtet hatte.

Es ist beabsichtigt, südlich Coats-Land zu landen, entweder auf Land oder auf Eis, eine Basisstation zu errichten und von hieraus durch eine Schlittenexpedition das Innere der gewaltigen Antarktischen Terra Incognita zu erforschen. Denn hier liegt eines der wichtigsten in der Antarktis zu lösende Probleme überhaupt. Es gilt den Zusammenhang zwischen den beiden bekannten Gebieten der Antarktika, nämlich dem von Shackleton betretenen Ost-Antarktika und den südlich von Amerika gelegenen Landgebieten von West-Antarktika zu entschleiern. Es herrschen darüber bis heute in Fachkreisen sehr verschiedene Meinungen, die sich im großen ganzen in drei Gruppen teilen lassen.

Die erste Gruppe wird von Sir Ernest Shackleton, Sir John Murray sowie Dr. Bruce vertreten. Diese Gelehrten sind der Ansicht, daß ganz Antarktika aus einem einzigen mächtigen Kontinent besteht. Sir Ernest Shackleton nimmt an, daß die über 3000 m

hohe Kette, die er im Innern überschritten hat, von Graham-Land aus den Kontinent durchzieht. Dr. Bruce, der Entdecker von Coats-Land, vertritt sogar die Meinung, daß hohe Zweiggebirge von dieser Kette bis nach Coats-Land hinaufstrahlen.

Die zweite Gruppe von Gelehrten, unter Führung von Fridtjof Nansen, behauptet, es gebe überhaupt keinen Kontinent in der Antarktis, sondern nur eine Anzahl von Inseln. Die dritte Gruppe nimmt an, daß Antarktika durch einen mit Eismassen ausgefüllten Meeresarm, der sich von der Rofs-See zur Weddell-See hindurchzieht, in einen östlichen und westlichen Teil getrennt ist. Die bekanntesten Vertreter dieser Ansicht sind Geheimrat Penck, der schwedische Polarfahrer Otto Nordenskjöld und Sir Clements Markham.

Sie sehen, daß unsere geographischen Größen selbst verschiedener Meinung sind, und man löst diesen gordischen Knoten am besten dadurch, daß man selbst nach Antarktika geht und feststellt, welche von diesen eben angeführten Theorien die richtigste ist.

Um vollständig orientiert zu sein und keine von früheren Forschern gemachten Erfahrungen unberücksichtigt zu lassen, habe ich persönlich mit Fridtjof Nansen, Otto Nordenskjöld, Sir Ernest Shackleton, Robert F. Scott, Bruce und de Gerlache Rücksprache genommen und mich mit Sir Clements Markham, Dr. Hugh Robert Mill und andern ausgezeichneten Fachgelehrten in Verbindung gesetzt.

Die wissenschaftlichen Arbeiten werden geleistet werden sowohl zu Schiff als auch auf der Station oder der Schlittenexpedition. Die Arbeiten zu Schiff sind wesentlich ozeanographischer Art. Es gilt in erster Linie die Tiefenverhältnisse der Weddell-See weiter zu erforschen; es ist bekannt, daß sich das antarktische Land weithin durch einen Flachsee-Sockel kündigt, und daß Salzgehalt und Dichte des Meerwassers ganz wesentlich von der Gestalt des Meeresraumes beeinflusst werden. Es soll daher auch ihnen volle Aufmerksamkeit gewidmet werden. Nicht minder sollen die Eisverhältnisse des Weddell-See gründlich studiert werden.

Mit den ozeanographischen Untersuchungen soll bereits während der Ausreise begonnen werden, wozu die Sargasso-See und der Brasil-Strom besondere Anregung geben, da seit der Challenger Expedition fast alle Forschungsreisen zu Schiff den Weg längs der afrikanischen Küste gewählt haben. Auch liegen dankbare Lotaufgaben auf dem Weg, so fehlen z. B. bislang die Lotungen über den Nachweis der atlantischen Schwelle von 0 bis 15 Grad nördlicher Breite. Doch sollen diese Arbeiten bei der Ausreise nur gelegentlich ausgeführt werden, ohne Zeitverlust für die eigentliche antarktische Arbeit zu bewirken.

Auf der Station kämen in erster Linie meteorologische und erdmagnetische Arbeiten in Betracht; ferner Schwere-Bestimmungen sowie luftelektrische Beobachtungen und Untersuchungen der höheren Luftschichten durch Aufstiege von Luftballons und Drachen. Bei der Schlittenexpedition fällt dem Geologen eine wichtige Rolle zu, um durch geeignete Beobachtungen den tektonischen Aufbau des Landes festzustellen, welcher wichtige Aufschlüsse über die Zugehörigkeit des betretenen Landes zu West- oder Ost-Antarktika verspricht. Über die Richtung des Schlittenvorstosses ergeben sich zwei Möglichkeiten: Entweder wir finden Anhaltspunkte für den angenommenen Meeresarm zwischen Ost- und West-Antarktika, so verfolgen wir diesen, und ein Zusammentreffen mit Scott gewinnt Möglichkeit, da wir naturgemäß in derselben Jahreszeit vorgehen werden. Oder aber es ergibt sich, daß Coats-Land mit Graham-Land in Verbindung steht, so untersuchen wir diese und stellen diese fest, indem wir jedoch unter allen Umständen weit nach Süden vorzustossen trachten, um den Anstieg des Binneneises festzustellen.

Die Ausrüstung an wissenschaftlichen Instrumenten und Apparaten wird so vollständig sein, daß sie die Expedition in den Stand setzt, alle an sie herantretenden Probleme zu fördern. Es sind bereits vorhanden oder im Bau begriffen die astronomischen und erdmagnetischen Apparate sowie die meteorologische und luftelektrische Ausrüstung, die ozeanographische ist in Vorbereitung. Es ist mir eine angenehme Pflicht aller der Königlichen Institute und Autoritäten zu gedenken, die ihren wertvollen Rat für die Konstruktion und für den Bau der Instrumente zur Verfügung gestellt haben, so ganz besonders den Herren Geheimräten Helmert und Hellmann in Berlin, Herrn Professor Schmidt in Potsdam sowie der Deutschen Seewarte in Hamburg. Die Anschlußmessungen mit den Pendelapparaten haben schon begonnen.

Die gesamte Ausrüstung ist in Vorbereitung. Bei ihrer Zusammenstellung war der Gesichtspunkt maßgebend, daß alle Erfahrungen von Shackleton und Scott verwertet wurden. Bei Gelegenheit der Rücksprache mit letztgenannten Forschern kam ich zu der Überzeugung, daß als Zugtiere sowohl Hunde als auch Pferde in Bereitschaft gehalten werden müssen, und daß es sogar sehr zweckmäßig ist, Eiskraftwagen zu verwenden. Letztere haben eine Zugkraft von 60 Zentnern und vermögen bei günstigen Eisverhältnissen das Legen rückwärtiger Verbindungen streckenweise durch Pendelfahrten sehr zu erleichtern. Sie sind aber auch gut als Winden zu gebrauchen, leicht zerlegbar, unverwüstlich und beanspruchen wenig Benzin. Es werden drei solcher Fahrzeuge die Expedition begleiten. Der Schlittenpark besteht aus 50 Exemplaren verschiedener Größe. Sie haben alle Nansenmodell, zum Teil mit Stahlkufen.

Als Teilnehmer der Expedition sind bisher gewonnen: Herr Dr. Seelheim als Geograph, Herr Dr. Przybyllok (Potsdam) als Astronom und Erdmagnetiker, Herr Dr. Brennecke von der Seewarte in Hamburg als Ozeanograph, Herr Neuberger als Techniker. Ferner werden sich beteiligen ein Meteorolog, ein Geolog und ein Physiker.

Das Kommando der Expedition behalte ich mir vor. Für die Eisschiffahrt brauche ich eine bewährte Kraft, die über reiche Erfahrungen verfügt. Ich stehe nicht an, einen Norweger zu nehmen, denn Norwegen besitzt die besten Eiskenner. Ich gewann als Eismaster den Kapitän Jörgensen, der eine 25 jährige Eiserfahrung besitzt und bisher mein Polarschiff führte. Nach Ansicht der Sachverständigen ist er der beste norwegische Eiskapitän, der bereits im antarktischen Gebiet Erfahrungen gesammelt hat.

Als Lotungsmeister ist Herr Müller gewonnen, der bisherige Navigationsoffizier auf dem bekannten Kabeldampfer der Norddeutschen Seekabelwerke. Selbstverständlich ist der andere Offizier ebenfalls ein Deutscher, wie auch die gesamte Mannschaft. Als Koch wird Herr Klick und als Schiffszimmermann und Taucher Herr Heinrich, beide von der „Gauß“, fungieren.

Die gesamte Besatzung des Schiffes wird ungefähr 25 Mann betragen. Mit den wissenschaftlichen Vertretern zusammen wird die Expedition demnach ungefähr 35 Köpfe zählen.

Nun zum Schluß noch einige Worte über das Polarschiff. Ich beschaffte es mit Hilfe meines Freundes Lindenberg aus Hamburg, desjenigen Mannes, der Anfang der neunziger Jahre das Schiff „Jason“ mit seinem kühnen Kapitän Larsen nach Grahamland zu wissenschaftlichen Forschungen entsandt hat und als einer der besten Kenner der Antarktischen Verhältnisse gilt, der auch in naher Beziehung steht zu den Walfischfängern in diesen Gebieten. Mein Polarschiff ist ein solcher Walfänger. Es ist im Eis bewährt und nach dem Ausspruch von Sir Ernest Shackleton und Robert F. Scott das beste existierende Polarschiff überhaupt.

Ich komme direkt von Norwegen, wo ich das Schiff in der Nähe von Christiania übernahm und in Dock brachte. Es hat eine Länge von 56 m, eine Breite von 10½ m. Sein Tonnengehalt brutto beträgt 527, sein Segelareal 7000 Quadratfuß. Die Maschine hat 400 Pferdekkräfte. Das Schiff läuft bei voller Kraft 7 Knoten. Bei halber Maschinenkraft und mit Segel kann es bis 5 Knoten bei einem Kohlenverbrauch von 2—3 Tonnen den Tag zurücklegen.

Das Schiff hat dreifache Haut, besondere Eisverstärkungen am Bug und hält starken Eisdruck aus. Es werden jetzt zu Wohnungszwecken und für die wissenschaftlichen Arbeiten Umbauten vorgenommen.