

## Werk

**Titel:** Die Deutsche Antarktische Expedition

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1911

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1911](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1911) | LOG\_0076

## Kontakt/Contact

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

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

des Golfs von Venedig scheint also seinen Weg nicht längs der Küste nach Süden zu nehmen.

Das Gesetz, daß an der Ostseite des Adriatischen Meeres das Wasser nach Norden, an der Westseite nach Süden strömt, fand sich wohl bestätigt; aber die Bewegung scheint verwickelt zu sein, indem aus den beiderseitigen Strömungen einzelne Äste nach Westen oder umgekehrt nach Osten abkurven. Anzeichen hierfür fanden sich außer den obenerwähnten Fällen westlich von Parenzo, südlich von Punta Planca, dann östlich von Ascoli gegen die Pomotiefe und nördlich der Tremiti-Inseln.

In der vertikalen Verteilung beherrschte meist die Vertikalkonvektion die Schichtung des Wassers. Das Temperaturminimum war erreicht, von oben bis unten fanden sich meist nur geringe Unterschiede in Temperatur, Salzgehalt, Dichte und Sauerstoffgehalt. Vielfach ergab sich an der Oberfläche eine Dichtezunahme.

Am größten waren die Unterschiede der physikalischen Eigenschaften im nördlichen Teile, wo die Konvektion durch Kombination mit Strömungen zur seitlichen Advektion wurde, indem sich an der Ostseite unter das an Ort und Stelle durch die Konvektion abgesunkene Wasser wärmeres salzreiches Wasser von Süden her schob, an der Westseite dagegen kühleres Wasser von Norden her ins Profil drang.

Im Pomo-Becken hatte die Vertikalkonvektion erst die Tiefe von 100 bis 150 m erreicht; unter dieser Tiefe befand sich Bodenwasser, das salzreicher und kühler war als das Konvektionswasser. Unsere Fahrt hat solches Wasser im Pomo-Becken nirgends an der Oberfläche angetroffen, sondern ähnliche Salzgehalte erschienen erst in der südadriatischen Tiefsee, jedoch war hier die Temperatur um mehr als einen Grad höher. Die Herkunft dieses Bodenwassers, das auch ein Sauerstoffdefizit aufwies, ist vorläufig ungeklärt. Vielleicht war hier noch Winterwasser des Jahres 1910 vorhanden. In der südadriatischen Tiefsee war dagegen die Vertikalkonvektion bis in die Tiefe hinabgedrungen, so daß das Wasser auch in 1000 m Tiefe gut durchlüftet war.

---

### Die Deutsche Antarktische Expedition.

Am 2. Mai d. J. werden die Vorbereitungsarbeiten am Expeditionsschiff „Deutschland“ der Deutschen Antarktischen Expedition beendet sein. Das Schiff wird am 3. Mai den Freihafen Hamburg verlassen und nach Bremerhafen gehen. Am 7. Mai mittags findet dort zur Verabschiedung der Expeditionsteilnehmer eine kleine Feier statt, worauf die „Deutschland“ in See gehen wird. Ein vom Norddeutschen Lloyd

zur Verfügung der Freunde und Gönner der Expedition, sowie der geladenen Gäste gestellter Tender wird das Expeditionsschiff ein Stück begleiten.

Herr Dr. Filchner wird die Leitung erst in Buenos-Aires übernehmen, da seine Anwesenheit in Deutschland, die bis Juli festgesetzt ist, noch nötig ist, um den Nachschub nach Buenos-Aires persönlich zu leiten.

Um für die wissenschaftliche Arbeit an Bord der „Deutschland“ während der vier Monate dauernden Überfahrt hinreichenden Raum zu sichern, hat die Leitung bestimmt, daß ein Teil des Proviantes, der Ausrüstung, die Eiskraftwagen und die Stationshäuser auf einem anderen Schiff der Hamburg-Südamerika-Linie nach Buenos-Aires verfrachtet werden. Herr Filchner wird auch den Nachschub der Hunde und Pferde nach Buenos-Aires regeln. Die ersteren werden unter Obhut des Expeditionsmitglieds Herrn Dr. König im Juli aus Grönland eintreffen, die letzteren voraussichtlich um dieselbe Zeit aus der Mandschurei, wo sie das Expeditionsmitglied Herr Neuberger ankauft.

Die Königlich Dänische Regierung hat sich in entgegenkommendster Weise bereit erklärt, der Expedition das Recht zu gewähren, die Hunde aus West-Grönland zu erstehen. Ebenso ist auch vom Auswärtigen Amt in Berlin alles geschehen, um der Expedition den Pferdeankauf in der Mandschurei zu erleichtern.

Als stellvertretender Leiter für die Expedition ist von Herrn Dr. Filchner der Geograph der Expedition, Herr Dr. Seelheim, bestimmt worden, der sich von Anbeginn an den Vorbereitungen für die Expedition diesen in der tatkräftigsten Weise gewidmet hatte.

Die Expeditionsleitung hat in einer in 16 Paragraphen zusammengefaßten Dienstanweisung die Beziehungen zwischen dem Leiter und dem Kapitän genau geregelt. In dieser Dienstanweisung finden wir auch nochmals die Hauptaufgabe der Expedition vorgezeichnet: die wissenschaftliche Erforschung des Südpolar-Gebietes, im besonderen der südöstlich von Amerika gelegenen Teile desselben. Daneben, so heißt es in der Dienstanweisung, liegen ozeanographische Aufgaben im Atlantischen Ozean vor, die im wesentlichen während der Ausreise bis zum Eisrande, aber auch tunlichst während des Aufenthalts im Eise und während der Heimreise verfolgt werden sollen. Der allgemeine Plan der Expedition ist ja der gleiche, der in der im Januar 1911 erschienenen Denkschrift dargelegt wurde (s. diese Zeitschrift S. 128). Es wird mit Bezugnahme auf diese Denkschrift in der Dienstanweisung noch besonders darauf hingewiesen, daß die Errichtung und möglichst lange Unterhaltung einer Landstation eines der

vornehmsten Ziele der Expedition ist, dem mit allen Kräften nachzustreben ist.

Über die Heimreise wird gesagt, daß diese tunlichst erst dann angetreten werden soll, nachdem die Hauptaufgaben der Expedition gelöst sind. Der Entscheid hierüber steht ausschließlich dem Leiter der Expedition zu, der auch über die Art der Durchführung der Expedition entscheidet.

Da das Expeditionsschiff „Deutschland“ unter der Reichsdienstflagge fährt, so regelt sich das Verhältnis der Besatzung zum Schiffsführer nach der Seemannsordnung.

Dann wird festgelegt, daß für die Station ein Stationschef ernannt wird. Schliesslich sind die Vollmachten des Kapitäns sowie das Verhältnis zwischen Kapitän und Leiter festgelegt. Es ist ausdrücklich gesagt, daß der Kapitän dem Leiter für die Erhaltung des Schiffes, dessen Ausrüstung, sowie dafür verantwortlich ist, daß der Schiffsdienst stets dem Zweck der Expedition entspricht. Der Kapitän hat allen Anordnungen des Leiters, welche die Durchführung der Aufgabe bezwecken, Folge zu leisten. Diese Verpflichtung erstreckt sich auf alle Lagen, sowohl an Bord, wie an Land.

Der Kapitän behält jedoch die volle seemännische Verantwortung für das Schiff.

Dem Leiter liegt die Abgrenzungsverteilung der einzelnen wissenschaftlichen Arbeitsgebiete ob, soweit sich eine solche nicht von selbst ergibt.

Dann folgen Festlegungen für die Heranziehung der Schiffsmannschaft zu wissenschaftlichen Arbeiten, über das Verhältnis zwischen dem Leiter und der Schiffsmannschaft, über die Maschinen, die Verwendung und Verarbeitung der Ergebnisse, Unfälle u. s. w.

Über die Berichterstattung sind scharfe Bestimmungen getroffen. Es ist keinem Expeditionsmitglied gestattet, Nachrichten an die Öffentlichkeit zu bringen. Der gesamte Nachrichtendienst wird einzig und allein von dem Leiter der Expedition bewerkstelligt, der die Korrespondenz von Hans Blankenstein in Berlin mit der Verbreitung der eingegangenen Nachrichten beauftragt hat.

Die Remunerationen zerfallen bei sämtlichen Expeditionsteilnehmern in den monatlichen Gehalt und die Polarzulage. Jedes Mitglied erhält vom „Eingetragenen Verein Deutsche Antarktische Expedition“ ein Gehalt, das sich in den Sätzen der „Gauls“ bewegt, und außerdem eine Polarzulage. Die letztere wird vom Tage der Ausfahrt aus Hamburg bis zum Tage der Rückkehr in einen deutschen Hafen zugesichert. Anrecht auf die Polarzulage haben nur Mitglieder, welche die ganze Expedition mit machen.

Sämtliche Expeditionsteilnehmer sind bei der Versicherungs-Gesell-

schaft „Nordstern“ auf den Todesfall, sowie gegen Invalidität infolge Unfalls oder Krankheit versichert, außerdem bei der Seeberufsgenossenschaft nach Maßgabe der Bestimmungen derselben.

Es dürften vielleicht noch folgende Angaben von Interesse sein. Das Schiff „Deutschland“, das vor dem Umbau 527 Brutto-Tons faßte, besitzt jetzt 598. Die Länge über Deck beträgt 46 m, die größte Breite 9,2 m. Die Höhe der Masten beträgt 28 m. Die Maschine hat 280 indizierte Pferdekräfte. Das Schiff ist mit 400 Tons Kohlen beladen, und zwar mit 275 Tons Briketts, 25 Tons Anthracit für die Öfen des Stationshauses; der Rest bilden Stückkohlen, die das Westfälische Kohlensyndikat geliefert hat. Der Kohlenverbrauch der „Deutschland“ bei Volldampf beträgt 5 Tons innerhalb 24 Stunden.

Das Schiff besitzt einen Hilfskessel, der die Maschinen für elektrisches Licht, die Hilfsmaschinen und die Lukas-Lotmaschinen betreibt. Für ozeanographische Zwecke ist eine Dampfwinde eingebaut. Ein eigener Destillierapparat und ein Evaporator sorgen für frisches Wasser und für Kesselspeisewasser.

Die Funkstation ist von der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie geliefert worden. Die garantierte Reichweite ist bei Nacht auf 800 km angesetzt. Das Kaiserliche Reichs-Postamt hat für die „Deutschland“ das Rufzeichen DDE festgesetzt. Für die Landstation führt die Expedition ebenfalls Funkspracheinrichtung mit, so daß zeitweise die Verbindung zwischen Schiff, Kontinent oder Basisstation aufgenommen werden kann.

An Proviant führt das Schiff 20 Gruppen mit. Jede Gruppe besteht aus ungefähr 90 Kisten. Der Proviant ist auf  $3\frac{1}{2}$  Jahre berechnet. Er nimmt an Bord 220 Tons ein, die Getränke 20 Tons. Die Proviantkisten sind in drei Hauptabteilungen gegliedert, und zwar in Schlittengruppen, Basisstationsgruppen und Schiffgruppen. Die Kisten sind äußerlich voneinander unterschieden.

Der Verstaunungsplan im Schiffsinne ist folgender: Im Unterraum liegen Kohlen und Trinkwasser, sowie drei Gruppen Proviant, im Zwischendeck befindet sich der Hauptteil des Proviantes, sowie die wissenschaftliche Ausrüstung, die Schiffsausrüstung und 50 Tons Kohlen. So lange die Pferdeställe auf Deck noch frei sind, werden auch diese zur Verstaung von Expeditionsmaterial benutzt.

Das Schiff beherbergt 5 Tons Petroleum, 5 Tons Benzin und 500 kg Sprengstoff (Trinitoluol), sowie 3 Motorschlitten und 40 lange Transport-schlitten.

Das Schiff hat in vollständig beladenem Zustand etwas mehr als 0,5 m Freibord. Das Schiff ist durch Einbau von Abstützungen im Unter-