

## **Die erste deutsche Südpolarexpedition und die Flottenpolitik unter Kaiser Wilhelm II.**

Cornelia Lüdecke

In seiner Habilitationsrede sprach Erich von Drygalski 1898 über die Forschungsaufgaben am Südpol. Er betonte die Bedeutung einer deutschen Südpolarexpedition im Zusammenhang mit dem Wachsen der deutschen Seegeltung.

Schon 1895 hatte sich eine Deutsche Kommission für Südpolarforschung unter der Leitung von Georg von Neumayer gebildet, um eine Expedition in die Wege zu leiten. Neumayer behinderte allerdings die Realisation der ersten deutschen Südpolarexpedition, weil er aus Sicherheitsgründen auf einer Beteiligung von zwei Schiffen beharrte.

Erst nach der Wahl Drygalskis zum Expeditionsleiter begannen die konkreten Vorbereitungen. Nachdem das erste Flottengesetz im Reichstag akzeptiert war, beteiligten sich das Reichsmarineamt unter Tirpitz und das Reichsamt des Innern unter Posadowsky. Tirpitz schlug eine private Expedition mit einem Schiff vor, die vom Reich unterstützt werden sollte, aber das Risiko selbst zu tragen hätte. Das Reichsmarineamt leitete den Bau des ersten deutschen Forschungsschiffs (GAUSS).

Nachdem die deutsche Expedition finanziell gesichert war, wurde in England die Expedition unter der Leitung von R.F. Scott ausgerüstet, da England seine führende Stellung in der Südpolarforschung nicht gefährden wollte. Vor dem Hintergrund der politischen Rivalitäten wurden auf dem 7. Internationalen Geographentag in Berlin die Arbeitsgebiete der beiden Expeditionen aufgeteilt. Außerdem vereinbarte man eine wissenschaftliche Zusammenarbeit im Rahmen einer »Internationalen Kooperation« (1901-1903), während der die Expeditionen gleichzeitige meteorologische und erdmagnetische Arbeiten durchführen sollten.

Im Verlauf der Expedition für die GAUSS im Packeis vor der antarktischen Küste ein, weshalb die geplante Beobachtungsstation nicht auf dem Festland errichtet werden konnte. Ersatzweise wurde ein ausführliches Stationsprogramm vom Schiff aus durchgeführt und das entdeckte »Kaiser-Wilhelm-II Land« mit Hundeschlitten erforscht. Nach der Überwinterung wurde die Expedition vom Reichsministerium des Innern offiziell wegen Fonderschöpfung zurückgerufen.

Hierbei war das Nichterreichen hoher südlicher Breiten - Scott hatte während seiner ersten Expedition 82°17'S erreicht - ausschlaggebend. Nach der Rückkehr wurde die GAUSS mit Tirpitz' Zustimmung verkauft. Damit wurde die weitere Förderung der Südpolarforschung u. a. wegen des ausgebliebenen spektakulären Erfolges eingestellt.

**The first German south polar expedition and the navy politics under Kaiser Wilhelm II.**  
In 1898 during the speech at his habilitation, Erich von Drygalski talked on the task of research at the South Pole. He stressed the importance of a German South Polar expedition in the context of the initial stages of the German naval prestige.

In 1895, a Commission of South Polar Research had already formed under the leadership of Georg von Neumayer for planning an expedition, but Neumayer hindered the realization of the first German south polar expedition, because he insisted on two ships for security.

Only after Drygalski was nominated expedition leader did the concrete preparations start. After the First Naval Law was accepted at the Reichstag, the Reich Admiralty with Tirpitz and the Interior Ministry joined the preparations. Tirpitz proposed a private expedition consisting of one ship, which should be supported by the German Empire, but which should sail at her own risk. The Reich Admiralty controlled the building of the first German research vessel (GAUSS).

When the finances of the German expedition were secured, England supported an expedition under the leadership of R.F. Scott, because England didn't want to endanger her leading position in South Polar research. Against the background of political rivalry, the fields of work of both expeditions were parceled out at the 7th International Geographical Congress in Berlin. Besides this, a scientific collaboration was settled within an »International Cooperation« (1901-1903), during which the expeditions should carry through meteorological and magnetic measurements at the same time.

In the course of the expedition, the GAUSS froze in the pack ice in front of the Antarctic coast, so the planned observation station could not be established on the continent. As compensation, a detailed observing programme was carried through from the ship and the discovered »Kaiser-Wilhelm-II Land« was investigated by dog sledges. After the overwintering, the expedition was called back by the Interior Ministry because the funds were running out.

The failure to reach high latitudes decided the matter, whereas Scott had reached 82°17'S during his first expedition. After return the GAUSS was sold with the agreement of Tirpitz. The lack of a spectacular success meant the cessation of further support for south polar research.

## 1. Einleitung

Der Geograph Erich von Drygalski (1865-1949) war um die Jahrhundertwende neben Georg von Neumayer, dem damaligen Direktor der Deutschen Seewarte, der bedeutendste Protagonist der deutschen Südpolarforschung. Er hatte bei Ferdinand Frhr. von Richthofen (1833-1905) mit einer geophysikalischen Arbeit promoviert (Drygalski, 1887) und leitete 1891 und 1892-93 eine Vor- und Hauptexpedition der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin nach Westgrönland, um glazialphysikalische Untersuchungen durchzuführen (Drygalski, 1897). Hiermit qualifizierte er sich für die Leitung der ersten deutschen Antarktisexpedition. Die Entstehung dieser Expedition vor dem Hintergrund der Flottenpolitik unter Kaiser Wilhelms II. und ihre Wertung im internationalen Zusammenhang ist Thema dieser Abhandlung.

## 2. Politischer Hintergrund der Flottengesetze

Der Rückgang der Sterblichkeit führte seit Mitte des vorigen Jahrhunderts zu einer raschen Zunahme der Bevölkerung, so daß sie bald nicht mehr vollständig aus der eigenen Nahrungsmittelproduktion ernährt werden konnte. Der dadurch notwendig gewordene Import belastete zunehmend die Handelsbilanz, so daß der Export heimischer Güter forciert wurde und sich die Handelsflotte dementsprechend vergrößerte. Von 1870 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges galt Deutschland als zweite Handelsmacht neben England. Die 1895 einsetzende Hochkonjunktur in der deutschen Industrie führte zum Überholen der englischen Industrieproduktion im Jahr 1910 (Kuczynski, 1989), wobei um die Jahrhundertwende etwa 90 % des Reichshaushaltes für die mächtige Rüstungsindustrie ausgegeben wurde (Witt, 1970). Durch den vermehrten Außenhandel beteiligte sich Deutschland immer stärker an der Weltwirtschaft. Der Wirtschaftsimperialisismus im Wettstreit um die letzten noch nicht unter den Großmächten aufgeteilten Gebiete ließ Deutschland schließlich in die Weltpolitik eintreten.

Das Verhältnis zu England um die Jahrhundertwende war von drei Ereignissen geprägt. Das erste betraf die »Krügerdepesche« von 1896, die in England eine antideutsche Stimmung auslöste, welche beispielsweise in der Ächtung von Importen aus Deutschland durch dem Aufdruck »Made in Germany« deutlich wurde (Tirpitz, 1919). Dann kam es während der Samoakrise Anfang 1899 zu Provokationen, die in Deutschland als Suche der Engländer nach einem Kriegs-anlaß gedeutet wurden (Böhm, 1972). Die Samoakrise war für Alfred von Tirpitz (1849-1930) ein willkommener Grund, eine Verstärkung der Flotte zum Schutz der deutschen Kolonien zu fordern. Das dritte Ereignis betraf den Burenkrieg (1899-1902) unter der harten britischen Kriegsführung. In diesem Zusammenhang nahm die Beschlagnahme eines Reichspostdampfers der Deutsch-Ostafrika-Linie Deutschland nun gänzlich gegen England ein.

Infolge der politischen Entwicklung Deutschlands im Streben nach Weltgeltung und Seegeltung - aus der Kontinentalmacht sollte eine Seemacht werden - wurde unter Kaiser Wilhelm II. die Flottenpolitik vom Staatssekretär im Reichsmarineamt Tirpitz forciert, die dem Schutz des Außenhandels und als Machtinstrument für Kolonialansprüche dienen sollte (Pogge von Strandmann, 1972). Begründet wurde sie zum einen durch die machtpolitische Konkurrenz mit England und zum andern durch den hohen Bündniswert einer starken Schlachtflotte.

Das erste Flottengesetz, das die künftige Flottenstärke fixierte, wurde 1898 im Reichstag angenommen. Um den Boden für einen weiteren Flottenausbau zu bereiten, setzte eine massive Flottenpropaganda durch die in vielen Großstädten gegründeten Flottenvereine ein (Böhm, 1972, Deist, 1976).

Das zweite Flottengesetz von 1900 beinhaltete das Erneuerungsintervall im »Dreiertempo«, d.h. den Neubau von drei Schiffen pro Jahr. Damit wurde die Verwendung des Marineetats genauestens festgelegt, so daß Unternehmungen außerhalb der Marineobliegenheiten wie z.B. wissenschaftliche Schiffsexpeditionen nicht mehr unterstützt werden konnten.

### 3. Drygalskis Aufgabenstellung für die Südpolarforschung

Nach der Rückkehr aus Grönland arbeitete Drygalski seine Beobachtungen über die Bewegung des Inlandeises aus (Drygalski, 1897) und habilitierte sich mit dem zweibändigem Grönlandwerk ein Jahr später. Zu Beginn seiner Antrittsvorlesung (Drygalski, 1898a) ging er auf die sensationelle Durchquerung des Nordpolarmeeres durch Fridtjof Nansen in den Jahren 1893 bis 1896 ein: Durch die Drift der FRAM wäre das Rätsel des Nordpolargebietes im wesentlichen gelöst. Die Arktis bestünde aus einem tiefen Meeresbecken und nicht aus einer Flachsee oder aus Landbrücken, die die Nordkontinente miteinander verbinden würden.

Bedeutsamer als die Restprobleme des Nordpolargebietes sah Drygalski die vielen ungelösten Fragen des Südpolargebietes an, wo »gegenwärtig ... die wichtigsten Aufgaben der wissenschaftlichen Geographie« lägen (Drygalski, 1898a: 126).

Als erstes nannte er das geographische Fundamentalproblem, nämlich die Wasser-Land-Verteilung. Bisher war unbekannt, ob die Antarktis aus Inselreihen besteht oder aus einem eisbedeckten Kontinent. Dazu gehörte auch die geologische Fragestellung nach Bau und Natur des südpolaren Landes und dessen Vulkanen, die an den Küsten schon gesichtet worden waren. Man hoffte des weiteren Versteinerungen zu finden, um damit ein Zusammenhängen der Kontinente Südamerika und Australien, das bis zum Tertiär vermutet wurde, belegen zu können. Im biologischen Fragenkomplex ging es um die Klärung, ob sich die Pflanzen- und Tierwelt angesiedelt oder ob eine eigene Entwicklung stattgefunden hat.

Magnetische Messungen sollten die äußerst lückenhaften Aufnahmen jenseits des 40. südlichen Breitengrades ergänzen und der Sicherung der Schifffahrtswege dienen. Ozeanographisch interessierte die Herkunft der kalten Ozeanströmungen, die im Südpolarmeer vermutet wurde. Meteorologische Messungen waren bislang noch nie im antarktischen Winter durchgeführt worden. Auch glazialphysikalisch war das antarktische Eis von hohem Interesse, lieferte es doch ein Beispiel für die Wirkung mächtiger Eismassen auf ein Relief, wie es vom europäischen Diluvialland bekannt war. So interessierte insbesondere die Bildung und Bewegung der großen südpolaren Eismassen. Geodätische Messungen wie die Bestimmung der Schwerkraft und astronomische Messungen waren ebenfalls von besonderem Wert.

Drygalskis Rede gipfelte in dem Vorschlag einer Südpolarexpedition, der die Reise mit einem Schiff und verschiedene wissenschaftliche Stationsarbeiten auf Land für die Dauer eines Jahres vorsah. Als praktischer Nutzen wurde die Entdeckung neuer Fanggründe und eine wesentliche Verbesserung der magnetischen Karten für die Schifffahrt in den Vordergrund gestellt. Drygalski beschloß die Rede mit dem Aufruf:

»Und in dem Augenblick, wo sich Deutschland rüstet, seine See-  
geltung in früher nicht geahntem Umfange auszugestalten, da  
wäre eine Ausdehnung der Seekenntnis dort, wo es noch  
am meisten fehlt, eine nationale That, des Preises wert.« (Drygalski,  
1898a: 133).

#### 4. Verzögerung der deutschen Südpolarexpedition

Auf dem XI. Deutschen Geographentag, der 1895 unter dem Vorsitz Neumayers in Bremen stattfand, wurde die Bedeutung der Südpolarforschung durch die drei Vorträge von Neumayer (1896), Drygalski (1896) und seinem Begeiter auf der Grönlandexpedition Vanhöffen (1896) hervorgehoben. Diesmal hatten die mehr als 30jährigen Bestrebungen Neumayers für die Verwirklichung einer deutschen Südpolarexpedition Erfolg. Auf Drygalskis Antrag hin wurde die Deutsche Kommission für Südpolarforschung unter dem Vorsitz Neumayers gegründet. Die Kommission tagte im Zeitraum von 1895-1897 fünfmal, ohne zu greifbaren Entschlüssen zu kommen (Drygalski, 1904). Zum einen lag es daran, daß Neumayer an seiner Vorstellung festhielt, eine Südpolarexpedition könne nur mit zwei Schiffen erfolgreich durchgeführt werden, denn das eine Schiff könne im Notfall dem anderen zu Hilfe kommen. Drygalski - ebenfalls Mitglied der Kommission - propagierte dagegen seinen Plan, der nur ein Schiff vorsah. Die Anzahl der benötigten Schiffe war schließlich auch wesentlich für den finanziellen Aufwand der Expedition. Der Widerspruch in der Plangestaltung beider Männer konnte in den Kommissionssitzungen nicht gelöst werden. Zum anderen lag die Ergebnislosigkeit auch daran, daß die Finanzierung der Expedition nicht geklärt werden konnte und eine geeignete Persönlichkeit als Leiter noch nicht gefunden war. Infolge der Unschlüssigkeit bildeten einige Mitglieder der Kommission ein Aktionskomitee, um die Geldbeschaffung in eigene Hände zu nehmen.

Währenddessen hatte der Zoologe Carl Chun (1852-1914) auf der Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte 1897 in Braunschweig einen Plan für eine Tiefsee-Expedition vorgelegt (Chun, 1903). Obwohl die Südpolarexpedition ältere Rechte hatte, wurde die Unterstützung der Chun'schen Expedition vorgezogen<sup>1</sup>, da sie sich »nach Form und Inhalt sehr zur Unterstützung eigne« (Drygalski, 10.12.1897: 1). Richthofen, der den Expeditionsplan seines ehemaligen Schülers tatkräftig unterstützte, hatte in Erfahrung gebracht, daß »Tirpitz offenbar für Chun sei« (Drygalski, 16.12.1897: 2) und die Regierung erst seine Tiefsee-Expedition vorbereiten wollte<sup>2</sup>. Durch den persönlichen Einsatz von Friedrich Schmidt-Ott (1860-1956), der damals im preußischen Kultusministerium tätig war, bewilligte das Reichsschatzamt für Chun 300.000 M aus einem Reichsfonds, der bis dahin außer für wenige Einzelinstitute noch nie beansprucht worden war (Schmidt-Ott, 1952).

Als Chuns Plan bekannt geworden war, hatte Neumayer eine Aktion eingeleitet, um die Chun'sche Expedition mit dem Südpolarunternehmen zu verschmelzen. Hiermit erhoffte sich Neumayer die Realisierung seiner Vorstellung von einer Südpolarexpedition mit zwei Schiffen (Neumayer, 1901). Drygalski vermutete,

»daß die Marine möglicherweise auch die Chun'sche Sache zu der ihrigen machen wird, ohne aber dieselbe im Sinn Neumayers zu erweitern. Das würde noch weitere Mittel, ..., und vor allem auch Arbeitskraft der Marine erfordern. Beides steht augenblicklich nicht zur Verfügung.« (Drygalski, 7.12.1897: 3-4).

Drygalski glaubte weiterhin, daß »N's neue Aktion jede andere Aktion für die Südpolarsache bedeutend erschweren wird.« Das unrealistische Vorgehen Neumayers wurde im weiteren Verlauf von Drygalski sehr kritisiert, war doch eine Expedition mit zwei Schiffen angesichts der allgemeinen Finanzlage undurchführbar (Drygalski, 1926).

»Das Heil der Südpolar Expedition liegt in der Notwendigkeit, von Neumayer loszukommen und dazu können wir die Chunsche Expedition vortrefflich benutzen. Meiner Ansicht nach kann unter Neumayers Leitung nichts entstehen. Er scheut sich vor der That.« (Drygalski, 8.1.1898: 2).

Die näheren Umstände, die schließlich zur Trennung von Neumayer führten, sind in Lüdecke, 1990 näher dargestellt. Eine Interpellation im Reichstag, die ein Abgeordneter auf Drygalskis Bitte hin betrifft Finanzierung der Südpolarexpedition aus Reichsmitteln beabsichtigte, konnte aus zeitlichen Gründen in der entsprechenden Sitzung nicht mehr erfolgen, »weil Tirpitz erst das Flottengesetz unter Dach und Fach haben wollte« (Drygalski, 5.4.1898: 2). So mußte die Einstellung in den Reichsetat bis auf weiteres verschoben werden.

## 5. Vorbereitung der Südpolarexpeditionen

### 5.1 In Deutschland

Die Agitation für das Südpolarprojekt hatte inzwischen Früchte getragen. Leitende Marinekreise wollten »die Südpolarsache ... nach Erledigung der Chunschen Expedition in die Hand nehmen.« (Drygalski, 28.1.1898: 1). Baudissin, der damalige Chef des Hydrographischen Amtes, wurde Delegierter des Reichsmarineamts für die 6. Sitzung der Deutschen Kommission für Südpolarforschung und beteiligte sich seitdem tatkräftig an den Vorbereitungen (Drygalski 1904).

Auf dieser Sitzung endlich wurde Drygalski als Leiter ernannt. Dies war erst nach der Fertigstellung seines Grönlandwerks und seiner Habilitation möglich geworden, durch die er sich sowohl wissenschaftlich als auch persönlich qualifiziert hatte (vgl. Anhang I). Jetzt konnte die direkte Abhängigkeit Drygalskis von Neumayer, die in den letzten Jahren so hinderlich gewesen war, gelöst und sein Plan einer Südpolarexpedition offiziell bekannt geben werden (Drygalski 1898b). Die Antarktis sollte mit einem Schiff auf der Kerguelen-Route<sup>3</sup> erreicht werden. Dort sollten auf einer Station ein Jahr lang magnetische und meteorologische Messungen ausgeführt werden. Während der Hin- und Rückreise waren ebenfalls wissenschaftliche Arbeiten vorgesehen. Die Expedition sollte zwei Jahre dauern und Anfang August 1900 ausreisen.

Im nächsten Schritt wurde eine Immediateingabe an Kaiser Wilhelm II. betreff Bereitstellung von Mitteln gerichtet, wobei von einem Kostenvoranschlag über 950.000 M. ausgegangen wurde (Drygalski, 1904). Nach dem Auslaufen der Chun'schen Tiefsee-Expedition zu ihrer 10monatigen Reise, bekundete der Kaiser für die Südpolarexpedition »lebhaftes Interesse« (Posadowsky, 2.11.1898: 2). Nun erst wurden Aktivitäten in den verschiedensten Ministerien und Dienststellen der Regierung eingeleitet.

Drygalski war der Ansicht, daß die Finanzierung der Expedition in den Marineetat gehörte, »... da die Ausführung doch aus allen Gründen aus der Marine kommen muß...« und nicht aus dem Reichsamt des Innern. »Man bekommt es bei diesem nur noch mit einer unteren Aufsichtsbehörde zu tun, die nicht so sachkundig ist.« (Drygalski, 5.4.1898: 2). Er mußte aber von Tirpitz erfahren, daß eine Finanzierung innerhalb des bewilligten Marineetats durch die Festlegung des Flottengesetzes nicht möglich war. So hoffte er, daß die Südpolarexpedition im nächsten Herbst als Gesetz zum Marineetat eingebracht werden könnte.

Zur Bearbeitung der Immediateingabe wurden vom Reichsmarineamt Kostenvorschläge für die Varianten mit einem oder zwei Schiffen, bzw. die Dauer von zwei oder drei bis vier Jahren ausgearbeitet (Protokoll, 19.11.1898). Weiterhin erstellte Tirpitz ein Gutachten, in dem zugunsten einer Expedition mit einem Schiff entschieden wurde. Zur Begründung gibt Tirpitz an:

»Sofern das Reich als solches die Entsendung und die Durchführung der Expedition und damit zugleich die volle Verantwortung für Gelingen und Sicherheit übernimmt, sind 2 Schiffe erforderlich, da es von vornherein auszuschließen ist, daß ein etwaiger Mißerfolg an Mangel an Mitteln zurückgeführt werden könnte. Falls für 2 Schiffe die Mittel nicht bereitgestellt werden können, würde das Unternehmen als ein privates zu charakterisieren und als solches vom Reich zu unterstützen sein.« (Tirpitz, 4.10.1898: 2-3).

Damit wurde klargestellt, daß bei einem etwaigen Mißerfolg die volle Verantwortung bei der Expeditionsleitung lag.

Der Staatssekretär des Reichsamts des Innern Arthur Graf von Posadowsky (1845-1932) schloß sich den Ausführungen seines Kollegen Tirpitz im wesentlichen an. Es gab laut Posadowsky

»... keine zweite wissenschaftliche Aufgabe, welche größeres Interesse hervorruft, als das Vordringen zu den Erdpolen. Ein Erfolg Deutschlands in den seit 60 Jahren stehengebliebenen Südpolarforschung<sup>4</sup> würde dem deutschen Unternehmungssinn und der deutschen Wissenschaft zum Ruhm gereichen und das neue Jahrhundert mit einer friedlichen Großthat deutscher Wissenschaft bedeutungsvoll einleiten.« (Posadowsky, 2.11.1898).

Anfang 1899 fand eine große Agitationsversammlung im Kroll'schen Theater in Berlin statt, zu der die Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin und die Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft gemeinschaftlich eingeladen hatten (Sitzung 1899). Ungefähr 1300 Anwesenden wurden Zweck und Ziele der Expedition in den Ansprachen und Vorträgen von Richthofen, Drygalski, u.a. zur Kenntnis gebracht. Neumayer, der Vorsitzende der Deutschen Kommission für Südpolarforschung, erschien zu dieser Versammlung nicht, sondern entschuldigte sich damit, daß er verhindert sei. Aufgrund des erfolgreichen Abends hatte Prinz von Arenberg, Vorsitzender der einladenden Kolonial-Gesellschaft und Reichstagsabgeordneter, in der Budgetkommission den einstimmigen Beschluß erwirkt, die Regierung um baldige Bereitstellung von Mitteln für das Unternehmen zu ersuchen (Drygalski, 1904).

Im April 1899 wurde die Immediateingabe vom Kaiser bewilligt, so daß Mittel aus dem Reichshaushaltsetat angefordert werden konnten. Das Reichsamt des Innern nahm sich nun offiziell der Expeditionsvorbereitung an (Protokoll, 6.5.1899). Mit Hilfe eines wissenschaftlichen Beirats und Drygalskis Beteiligung wurde der Plan konkretisiert und Route, Aufgabe und Ausrüstung festgelegt. Den Abschluß bildete eine Dienstanweisung, die in 22 Punkten die Expedition umriß und die im wesentlichen in Anhang II zitiert wird (Posadowsky, 18.7.1901). Der Bau der GAUSS, des ersten deutschen, rein für Forschungszwecke konzipierten Schiffs, wurde von der Nautischen Abteilung des Reichsmarineamts in die Hand genommen. Durch einen Marine-Oberbaurat wurde das Lastenheft des Expeditionsschiffes erstellt und mit den Bauplänen veröffentlicht (Kretschmer, 1900). Das Reichsamt des Innern war Bauherr und übertrug nach einer Ausschreibung die Ausführung den Howaldts-Werken in Kiel.

## 5.2 In England

In England hingegen unterschied sich die politische Begründung einer britischen Südpolarexpedition sehr von ihrer wissenschaftlichen. Erst nachdem die deutsche Expedition finanziell gesichert war, wurde von der britischen Regierung finanzielle Unterstützung zugesagt (Drygalski, 1904). Obwohl sich schon der Ausbruch des Burenkrieges abzeichnete, wurden aus Rivalitätsgründen auch Aktivitäten in der Antarktis beschlossen, da man Deutschland in der Polarforschung nicht das Feld überlassen wollte (vgl. Huntford, 1980). Aus wissenschaftlichen Gründen hatte Sir Clements Markham (1830-1916), der mit seiner Agitation für die Südpolarforschung in England eine vergleichbare Rolle wie Neumayer in Deutschland spielte, schon seit Jahren eine Fortsetzung der englischen Südpolarforschung gefordert, die mit der »Challenger«-Expedition (1872-76) zu Ende ging. Insbesondere wurde auf dem 6. Internationalen Geographen-Kongreß 1895 in London eine Resolution verabschiedet, in der »die Erforschung der antarktischen Region für das bedeutendste der noch zu lösenden geographischen Probleme« angesehen wurde (Friederichsen 1895: 6).

Auf dem 7. Internationalen Geographen-Kongreß 1899 in Berlin gab es eine ganze Sektion über Polarforschung (Kollm, 1899). Markham leitete sie mit einem Vortrag über die geplanten antarktischen Expeditionen ein (Markham, 1899). Durch die Aufteilung der Antarktis in Quadranten (Abb.1) legte er die Arbeitsgebiete fest, die sich an den traditionellen Arbeitsgebieten beider Länder orientierten. Die deutsche Expedition sollte im Weddell- und Enderby-Quadrant ( $270^{\circ}$ - $0^{\circ}$  und  $0^{\circ}$ - $90^{\circ}$ ) tätig werden und die englische unter der Leitung von Robert Falcon Scott (1868-1912) im Victoria- und Ross-Quadrant ( $90^{\circ}$ - $180^{\circ}$  und  $180^{\circ}$ - $270^{\circ}$ ). Drygalski stellte nun seinen endgültigen Expeditionsplan vor, deren Reiseweg mit seinen Varianten Abb. 2 wiedergibt (Drygalski, 1899). Anschließend diskutierten namhafte Kapazitäten wie Nansen u.a. wohlwollend die vorgebrachten Ausführungen (Kollm, 1899).

Zum Abschluß der Sitzung wurde ein Antrag von Drygalski einstimmig angenommen, der eine internationale Kommission zur Organisation gleichzeitiger meteorologisch-magnetischer Beobachtungen außerhalb des Südpolargebiets vorsah. Die »Internationale Kooperation« wurde zwischen einem deutschen und einem englischem Komitee vereinbart und betraf gleichzeitige meteorologische Messungen vom 1.10.1901 bis 31.3.1903 und magnetische Messungen von Februar 1901 bis Februar 1903 (Bidingmaier, 1901).

Eine Sache fiel bei der Vorstellung beider Expeditionen einem deutschen Berichterstatter auf: Für die englische Expedition waren sechs Marineoffiziere und drei Gelehrte vorgesehen und für die deutsche fünf Offiziere der Handels-schiffahrt und sechs Gelehrte.

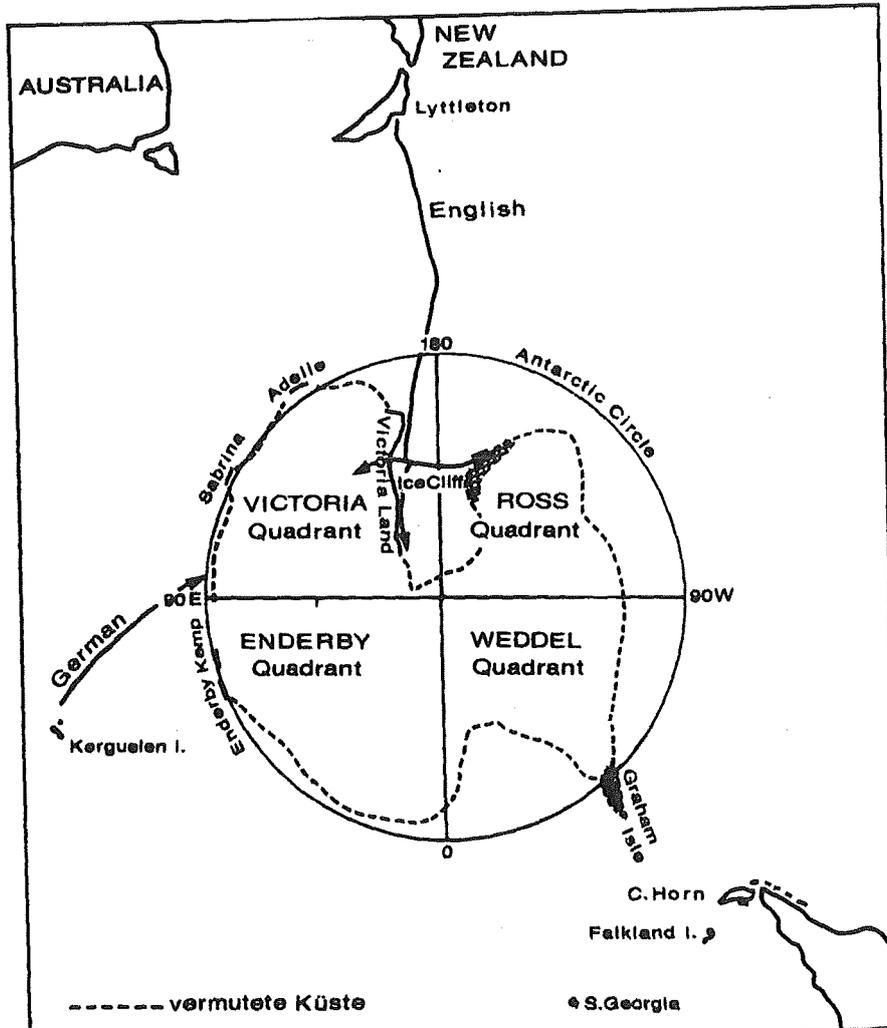
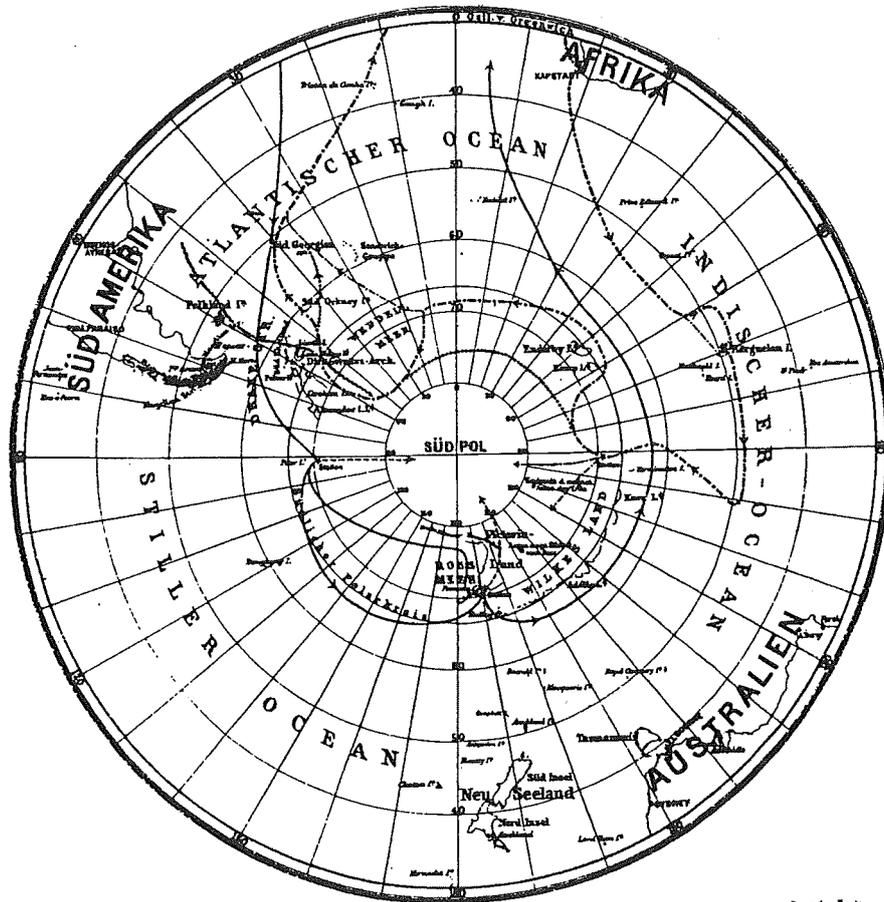


Abb. 1  
Sektoreinteilung der Antarktis und durch  
Markham (nach Markham, 1986).



Aus Verhandlungen d. Gen. v. Erck in Berlin Bd. XXIV 1858  
mit Ergänzungen von Z. v. Dreyerich.

Maßstab 1: 88,900 000.

——— Deutsche Route.  
——— Englische Route.  
——— Amerikanische Route.

Vertrieb d. Geogr. Anst. v. Steinbecker & Co. in Berlin.

Kopie d. 1858. Kretschmer v. C. I. Meiner & Sohn. Berlin. Leichter 1871.

**Abb. 2**  
Geplante Routen der deutschen Südpolarexpedition  
(aus Kretschmer, 1900).

»Man hat fast den Eindruck, als ob bei der ersteren ein verhältnismäßig größeres Gewicht auf der räumlichen Erweiterung des Wissens gelegt werden sollte, gegenüber der wissenschaftlich vertieften Arbeit auf kleinerem Raum, wie sie von deutscher Seite geplant ist. Beide Anschauungen haben indessen ihre Vorzüge, und es ist im höchsten Grade segensreich, daß die Expeditionen gleichzeitig arbeiten, um sich so völlig zu ergänzen.« (Fricker, 1899: 39).

Die Deutung der unterschiedlichen Zielsetzung sollte sich später als zutreffend erweisen, sie wurde aber damals in der breiten Öffentlichkeit nicht realisiert.

In der Folge regte der Kongreß eine schwedische Expedition (1901-03) unter der Leitung von Otto Nordenskjöld an, die im Weddell-Quadrant tätig wurde. Später kam noch die schottische Expedition (1902-04) in das Weddell-Meer hinzu, die von William Speirs Bruce geführt wurde. Die in Drygalskis Routenkarte (Abb. 2) erwähnte »Amerikanische Route« in das Weddell-Meer war wohl geplant, kam aber nie zur Ausführung.

### 5.3 Expeditionsausführung und Wertung in der Öffentlichkeit

Anfang August 1901 verließen die deutsche und die englische Expedition ihre Heimathäfen<sup>6</sup>. Die englische Expedition (1901-04) hatte ihren Ausgangspunkt an einer schon bekannten Küste der Antarktis. Sie erkundete die Ausdehnung und die Natur des Victoria-Landes und drang bis 82°17'S vor. Die Nachricht über diesen Erfolg wurde von der Hilfsexpedition nach Europa übermittelt, die Anfang 1903 der DISCOVERY-Besatzung Proviant, Kohlen u.s.w. gebracht hatte. Über die Beobachtungen und die ersten Ergebnisse der Überwinterung lagen derzeit allerdings noch keine Nachrichten vor.

Die deutsche Expedition (1901-1903) traf auf völlig unbekanntes Gebiet. Die GAUSS froh 80 km vor der Küste bei 66°2'S im Packeis ein, so daß nur Stationsmessungen an Bord und auf dem Eis durchgeführt werden konnten. Zwischen Knox- und Kemps-Land wurde das neue Kaiser-Wilhelm-Land zum Teil erkundet. Besonders bemerkenswert war die Entdeckung des eisfreien vulkanischen Gauß-Berges. Aufgrund einer geänderten Dienstanweisung<sup>7</sup> war Drygalski gezwungen, sich spätestens bis 1.6.1903 telegraphisch in der Heimat zu melden, andernfalls würde eine Hilfsexpedition ausgerüstet (Drygalski 1.1.1902). Gerade rechtzeitig kamen sie aus dem Eis frei, um von Durban aus ihr erstes Lebenszeichen und die Bitte um die Fortsetzung der Expedition abzuschicken.

Kurz vor ihrer dortigen Ankunft wurden in Deutschland die ersten Nachrichten von der englischen Südpolarexpedition und das Erreichen der hohen südlichen Breite bekannt. Dadurch steigerten sich die Erwartungen hinsichtlich der

eigenen Expedition in dieselbe Richtung, war doch auch auf einer der offiziellen Grußpostkarten der Expedition die GAUSS unter Segeln mit Kurs »zum Südpol« dargestellt. Offensichtlich galten 1903 in der Heimat andere Gesichtspunkte als zum Zeitpunkt der Ausreise, als beide Expeditionen Teil eines internationalen Planes zur gemeinsamen wissenschaftlichen Erforschung der Antarktis waren (Drygalski, 1904).

Der innere - nicht sichtbare - Erfolg der deutschen Expedition lag in der Auswertung der gesammelten Daten, deren Ergebnisse später in 20 Bänden und 2 Atlanten veröffentlicht wurden (Drygalski, 1905-1931). In Regierungskreisen und in der Öffentlichkeit wirkte allerdings eher der - greifbare - äußere Erfolg, den die Engländer durch ihre Schlittenreisen errungen hatten. Dem gegenübergestellt hatte die deutsche Südpolarexpedition versagt, denn sie hatte nicht, wie ursprünglich in den Expeditionsplänen angegeben, hohe Breiten, geschweige denn den geographischen oder magnetischen Pol erreicht (Supan, 1903, Polarländer, 1903). Alle positiven - falschgesteckten - Erwartungen hatten sich aus dieser Sicht zerschlagen.

Die Expedition wurde wegen Fonderschöpfung von einem inzwischen neueingetretenen Referenten des Reichsamts des Innern zurückberufen, der auch den Verkauf der GAUSS zur Verringerung der Mittelüberschreitung durchsetzte (Schmidt-Ott, 1952). Nun war genau das eingetreten, was Drygalski bei der Übernahme der Vorbereitungen durch das Reichsamt befürchtet hatte. Ein inkompetenter, persönlich nicht interessierter Referent konnte die zweite Überwinterung verhindern, obwohl sie mit äußerst geringen Mitteln möglich gewesen wäre. Zum Verkauf der GAUSS wurden auch keinerlei Gutachten von Wissenschaftlern über eine mögliche Weiterverwendung eingeholt (vgl. Geheimes Zivilkabinet, 1904). Am 15.4.1904 kaufte die kanadische Regierung das Schiff für 75.000 \$, das nun als ARCTIC unter der Führung von Kapt. Bernier Vermessungszwecken in der Arktis diente (Polarländer, 1904). Am selben Tag erst schrieb der Meteorologieprofessor Wilhelm von Bezold (1837-1907) in Vertretung für mehrere Akademien der Wissenschaften an das Marine Kabinet, um für den Erhalt der GAUSS zu plädieren, die im Atlantik für die magnetische Vermessung des 50. Breitenkreises Verwendung finden sollte (Bezold, 15.3.1904). Nun hatte sich aber schon wegen vordergründiger Beurteilungen die politische Entscheidung über die wissenschaftlichen Bedürfnisse hinweggesetzt. So wurde im Reichsministerium des Innern mit Berufung auf das Reichsmarineamt, das keine Verwendung für ein Polarforschungsschiff sah, der weiteren offiziellen deutschen Südpolarforschung ein Ende gesetzt, obwohl ein erfolgreicher Anfang getan war.

*Danksagung*

Dieser Aufsatz ist eine Überarbeitung und Erweiterung eines Manuskripts von einem Vortrag, der auf dem XVIIIth International Congress of History of Science (1.-9.8.1989, Hamburg - München) gehalten wurde.

Herrn Kerler bin ich für die Einsicht in die Sammlung von Originalbriefen, die Drygalski an den Initiator des Aktionskomitee Dr. Hans Meyer geschrieben hat, sehr zu Dank verpflichtet. Abb. 1 basiert auf einer schlecht reproduzierbaren Skizze aus dem Originalmanuskript Sir Clements Markhams, die mir vom Scott Polar Research Institute (Cambridge) freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde.

**Literatur**

- Bidlingmaier, F.**, 1901, Die erdmagnetisch-meteorologischen Arbeiten und Ausrüstungsgegenstände der deutschen Südpolar-Expedition und die Vorschläge für die internationale Kooperation während der Zeit der Südpolarforschung 1901-1903. *Peterm. Mitt.*, Bd. 47, 152-153.
- Böhm, E.**, 1972, *Überseehandel und Flottenbau*. Bertelsmann Universitätsverlag, Düsseldorf, 418 S.
- Chun, C.**, 1903, *Aus den Tiefen des Weltmeeres*. Gustav Fischer Verlag, Jena, 2. Aufl., 592 S.
- Deist, W.**, 1976, *Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897-1914*. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart, 344 S.
- Drygalski, E.v.**, 1887, Die Geoiddeformation der Eiszeit. *Ztschr. d. Ges. f. Erdk. Bln.*, 22, 168-280.
- Drygalski, E.v.**, 1897, *Grönland-Expedition der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1891 bis 1893*. W.H. Köhl, Berlin, Bd. I, 571 S., Bd. II, 556 S.
- Drygalski, E.v.**, 1898a, Die Aufgaben der Forschung am Nordpol und Südpol. *Geogr. Ztschr.*, Bd. 4 (3), 121-133.
- Drygalski, E.v.**, 1898b, Plan einer Deutschen Expedition in das Südpolargebiet. in: *Die Deutsche Südpolarexpedition. Sonderdruck aus dem 17. Jhr-ber. Geogr. Ges. München*, S. 38-40.
- Drygalski, E.v.**, 1899, Plan und Aufgaben der Deutschen Südpolar-Expedition. *Verh. 7. Int. Geogr.-Kongr.*, Berlin, Bd. 2, 631-642.
- Drygalski, E.v.**, 1904, *Zum Kontinent des eisigen Südens*. Verlag Georg Reimer, Berlin, 668 S.
- Drygalski, E.v. (Hrsg.)**, 1905-1931, *Deutsche Südpolar-Expedition 1901-1903*. Im Auftrage des Reichsamtes des Innern herausgegeben, 20 Bde., 2 Atlanten, Georg Reimer, Berlin und Leipzig.
- Drygalski, E.v.**, 1926, *Auf zum Südpol! Erinnerungen an Georg von Neumayer zu seinem hundertsten Geburtstag*. Pfälzisches Museum - Pfälzische Heimatkunde, 43./22. (5/6), 110-121
- Fricke, F.**, 1899, Der VII. Internationale Geographenkongreß zu Berlin. *Geogr. Ztschr.*, Bd. VI (1), S. 38-47.

- Friederichsen, L.**, 1895, Der sechste Internationale Geographen-Kongreß in London, 26. Juli - 3. Aug. 1895. Mitt. Geogr. Ges. Hamburg, Separatdruck, 28 S.
- Huntford, R.**, 1989, Scott und Amundsen. Dramatischer Kampf um den Südpol. Athenäum Verlag, 478 S.
- Kollm, G. (Hrsg.)**, 1899, Verhandlungen des 7. Internationalen Geographen-Kongresses zu Berlin, Berlin, 981 S.
- Kretschmer**, 1900, Die Deutsche Südpolarexpedition. Marine-Rundschau, Berlin, Sonderdruck, 29 S.
- Kuczynski, T.**, 1989, Das Wachstum der Industrieproduktion in den kapitalistischen Hauptländern (England, USA, Frankreich, Deutschland) und seine regionale Verteilung von 1830 bis 1913. Versuch einer Rekonstruktion. in: Jb. f. Wirtschaftsbeschichte, Sonderband: Umwälzung der deutschen Wirtschaft. im 19. Jahrhundert, R. Berthold (Hrsg.), 183-199.
- Lüdecke, C.**, 1989, Die Routenfestlegung der ersten deutschen Südpolarexpedition durch Georg von Neumayer und ihre Auswirkung. Polarforschung, 59 (3), 103-111.
- Lüdecke, C.**, 1990, Zum 125. Geburtstag Erich von Drygalskis. Erich von Drygalski und Georg von Neumayer als Kontrahenten. DGM-Mitteilungen, (2), 11-16.
- Markham, Sir Cl.**, 1899, The Antarctic Expeditions. In: Verh. 7. Int. Geogr.-Kongr., Berlin, Bd. 2, 623-630.
- Markham, Sir Cl.**, 1986, A personal narrative of the origins of the British National Antarctic Expedition 1901-1904. C. Holland (ed.), Bluntisham Books and Erskine Press, Alburgh, 179 p.
- Neumayer, G.v.**, 1896, Die wissenschaftliche Erforschung des Südpolargebietes. Verh. d. XI. Dt. Geogr.-Tages zu Bremen, Dietrich Reimer, Berlin, 9-17.
- Neumayer, G.v.**, 1901, Über Südpolarforschung. In: Auf zum Südpol! Vita Deutsches Verlags-haus, Berlin, S. 369-445.
- Polarländer**, 1903, Geogr. Ztschr., 9, S. 703-705.
- Polarländer**, 1904, Geogr. Ztschr., 10, S. 231.
- Pogge von Strandmann**, 1972, Nationale Verbände zwischen Weltpolitik und Kontinentalpolitik. In: Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, H. Schottelius und W. Deist (Hrsg.), 2. Aufl. 1981, 296-317.
- Schmidt-Ott, F.**, 1952, Erlebtes und Erstrebtes 1860-1950. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden, 332 S.
- Scott, R.F.**, 1905, The Voyage of the Discovery. Macmillan and Co., Ltd., London, Vol. I, 556 p., Vol. II, 508 p.
- Sitzung**, 1899, Gemeinschaftliche Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin und der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft am 16. Januar 1899. Verh. Ges. f. Erdkd. Berlin., 1899, Bd. 26, S. 58-59.
- Supan, A.**, 1903, Die deutsche und die englische Südpolarexpedition. Peterm. Mitt., 49 (7), 153-155.
- Tirpitz, A.v.**, 1919, Erinnerungen. Neue durchgesehene Auflage 1920, 547 S. Vanhöffen, E., 1896, Welches Interesse haben Zoologie und Botanik an der Erforschung des Südpolargebiets? Verh. d. XI. Dt. Geogr.-Tages zu Bremen, Dietrich Reimer, Berlin, 30-38.
- Witt, P.-Ch.**, 1970, Die Finanzpolitik des Deutschen Reiches von 1903 bis 1913. Eine Studie zur Innenpolitik des Wilhelminischen Deutschlands, Matthiesen Verlag, Lübeck, 421 S.

### Urkundliche Quellen

- Bezold**, 15.3.1904, Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Geheimes Zivil Kabinet, 2.2.1., Nr. 21373, Bl. 146-149.
- Drygalski**, 7.12.1897, 10.12.1897, 16.12.1897, 8.1.1898, 28.1.1898, 5.4.1898, Privatbesitz W. Kerler, Söcking.
- Drygalski**, 1.1.1902, Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Ministerium des Innern, Rep. 76 Vc Sekt. 1 Tit. XI Teil VA Nr. 7 I, Bl. 410-417.
- Geheimes Zivilkabinet**, 1904, Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Geheimes Zivilkabinet, 2.2.1. Nr. 21373, Bl. 122, Bl. 123, Bl. 126, Bl. 138-141, Bl. 146-149.
- Posadowsky**, 2.11.1898, Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Nachlaß Schmidt-Ott, Rep. 92, Schmidt-Ott, B XXIX3, Bl. 113-126.
- Posadowsky**, 18.7.1901, Dienstanweisung für die »Deutsche Südpolar-Expedition«, Geographische Zentralbibliothek, Leipzig, Inv. 4870, Kasten 70, lfd. Nr. 6, 17 S.
- Protokoll der Sitzung der Kommission für die Berathung einer Südpolar-Expedition**, 19.11.1898, Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg, RM 3/V, 8811, Bl. 72-85.
- Protokoll der Sitzung vom 6.5.1899 im Reichsamt des Innern**, Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Nachlaß Schmidt-Ott, Rep. 92, Schmidt-Ott, B XXIX3, Bl. 196-203.
- Tirpitz**, 4.10.1898, Gutachten zu dem Immediatgesuch der deutschen Kommission für die Südpolarforschung, betreffend Entsendung einer deutschen Südpolarexpedition. Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Nachlaß Schmidt-Ott, Rep. 92, Schmidt-Ott, B XXIX2, Bl. 19-20.

### Anhang 1

Zeittafel zu Erich von Drygalskis Südpolarexpedition und der Flottenpolitik Kaiser Wilhelms II.

- 17.-19.04.1895** 11. Deutscher Geographentag in Bremen. (Leitung: Georg von Neumayer, Direktor der Deutschen Seewarte),
- Vorträge zur Polarforschung,
  - Bildung der Deutschen Kommission für Südpolarforschung, Vorsitz: G.v. Neumayer
- 26.07.-03.08.1895** 6. Internationaler Geographenkongreß in London. (Leitung: Sir Clements Markham, Präsident der Royal Society)
- Resolution: »Die Erforschung der antarktischen Region ist das bedeutendste der noch zu lösenden geographischen Probleme«.
  - Anregung zur Südpolarforschung, aber erfolglos.
- 03.01.1896** Krügerdepesche.
- 18.01.1896** Kaiser Wilhelm II. verkündet offiziell den Eintritt Deutschlands in die Weltpolitik.
- 20.03.1897** Reichstag lehnt Flottenvorlage der Regierung ab.
- April 1897** Gründung eines Aktionskomitees innerhalb der Deutschen Kommission für Südpolarforschung mit dem Ziel, Geldmittel für eine Expedition zu beschaffen.
- 24.09.1897** Plan der Chun'schen Tiefsee-Expedition auf der Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Braunschweig vorgelegt.
- Dezember 1897** Drygalski veröffentlicht sein Grönlandwerk.
- Januar 1898** Bewilligung der staatlichen Finanzierung der Tiefsee-Expedition durch den Reichstag.

- 16.02.1898** Habilitationsrede Drygalskis: »Die Aufgaben der Forschung an Nordpol und Südpol«.
- 19.02.1898** 6. (letzte) Sitzung der Deutschen Kommission für Südpolarforschung in Leipzig.
- Drygalski zum Leiter gewählt.
- 22.02.1898** Bekanntgabe des offiziellen Planes der Südpolar-Expedition mit einem Schiff.
- Februar 1898** Interesse der Marine für die Südpolarexpedition geweckt.
- 28.03.1898** Erste Flottenvorlage durch den Reichstag bewilligt.
- Massenproteste.
- 04.04.1898** Drygalski verhandelt im Reichsmarineamt stundenlang mit Staatssekretär Tirpitz und dem Chef der Nautischen Abteilung Baudissin über die Expedition.
- April 1898** Interpellation im Reichstag betreffs Finanzierung der Südpolarexpedition auf Wunsch des Reichsmarineamts bis nach Annahme des Flottengesetzes verschoben.
- 10.04.1898** 1. Flottengesetz.
- Fixierung der Flottenstärke.
- 20.07.1898** Immediateingabe der Deutschen Kommission für die Südpolarforschung an den Kaiser mit der Bitte um
- Finanzierung des Baus eines Expeditionsschiffes.
  - Übernahme der nautischen Führung durch die Kaiserliche Marine.
- 02.08.1898** Ausreise der Tiefsee-Expedition.
- August 1898** Interesse des Kaisers für die Südpolarexpedition geweckt.
- 04.10.1898** Gutachten von Tirpitz zu Gunsten einer »privaten Expedition« ins Südpolargebiet mit einem Schiff. - Marinepersonal steht nicht zur Verfügung.
- 19.11.1898** Kostenvoranschläge des Reichsmarineamts.
- Zwei Schiffe/vier Jahre: 2.900.000 M.
  - Ein Schiff/zwei Jahre: 1.020.000 M.
  - Zwei Schiffe/drei Jahre: 2.475.000 M.
- 15.12.1898** Reichstagsrede August Bebels gegen die hohen Rüstungsausgaben.
- 16.01.1899** Gemeinschaftliche Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin und der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft im Kroll'schen Theater in Berlin.
- Ansprachen und Vorträge über die Bedeutung der Südpolar-Expedition.
- 23.02.1899** Einstimmige Annahme der Resolution des Prinzen von Arenberg im Reichstag zu Gunsten der finanziellen Unterstützung der Südpolarexpedition.
- 01.03.1899** Einstimmiger Beschluß der Budgetkommission, die Regierung um Bereitstellung der Mittel für die Südpolarexpedition zu ersuchen.
- 16.03.1899** Militärvorlage im Reichstag angenommen.
- April 1899** Immediateingabe vom Reichstag bewilligt.
- 27.04.1899** Gründung des Wissenschaftlichen Beirats für Beratungen über die Südpolarexpedition im Reichsamt des Innern.
- 30.04.1899** Rückkehr der Chun'schen Tiefsee-Expedition.
- Frühjahr 1899** Samoakrise.
- 1899-1902** Burenkrieg.
- 06.05.1899** Beginn der Expeditionsvorbereitungen durch das Reichsamt des Innern unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Posadowsky-Wehner in Verbindung mit dem wissenschaftlichen Beirat.
- 15.06.1899** Finanzierung der Südpolarexpedition durch den Reichstag bewilligt.
- 03.07.1899** Staatliche Finanzierung der englischen Südpolarexpedition bewilligt.
- 28.09.-11.10.1899** 7. Internationaler Geographenkongreß in Berlin. (Leitung: Ferdinand Frhr.v. Richthofen, Vorsitzender der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin)
- Eine gesamte Sektion über Polarforschung.

- Sektoreneinteilung der Antarktis durch Markham.
- Internationale magnetisch-meteorologische Kooperation durch Drygalski eingeleitet.
- Anfang 1900** Massenproteste gegen zweite Flottenvorlage.
- 25.05.1900** Robert Falcon Scott zum Leiter der englischen Südpolarexpedition bestellt.
- 12.06.1900** 2. Flottenvorlage im Reichstag angenommen.
- Erneuerungsintervall im »Dreiertempo«, d.h. drei Schlachtschiffe pro Jahr.
- 1900-1903** Weltwirtschaftskrise
- Arbeitslosigkeit.
- 02.04.1901** Taufe der GAUSS in Kiel durch Frh. von Richthofen (erstes deutsches nur für Forschungszwecke gebautes Schiff).
- 28.05.-30.05.1901** 13. Deutschen Geographentag in Breslau 30.05.1901 (Leitung: Georg von Neumayer)
- Auflösung der Deutschen Kommission für Südpolarforschung.
- 18.07.1901** Dienstanweisung für die Südpolarexpedition durch das Reichsamt des Innern.
- 06.08.1901** Ausreise der englischen Südpolarexpedition
- 11.08.1901** Ausreise der deutschen Südpolarexpedition
- 11.06.1902** Verhandlung in Reichstag des Innern über die Hilfsexpedition, falls bis zum 1.6.1903 keine Nachricht von Drygalski eingetroffen ist.
- 30.05.1903** Besprechung im Reichsamt des Innern über eine eventuelle Hilfsexpedition.
- 01.06.1903** Drygalski telegraphiert aus Durban nach Berlin über das Wohlergehen der Expedition
- Am 22.2.1902 66°S 90°O erreicht.
- 02.06.1903** Rückruf der GAUSS durch das Reichsamt des Innern.
- 25.11.1903** Rückkehr der ersten deutschen Südpolarexpedition nach Kiel.
- 20.01.1904** Kaiser Wilhelm II. läßt bei Tirpitz anfragen, ob Bedenken gegen den Verkauf der GAUSS vorliegen.
- 11.02.1904** Tirpitz hält den Verkauf der GAUSS für das ratsamste.
- 15.03.1904** Verkauf der GAUSS für 75.000 \$ an die kanadische Regierung, die das Schiff für Vermessungszwecke in der kanadischen Arktis verwenden will.
- 15.03.1904** In Vertretung für mehrere Akademien der Wissenschaften bittet Prof. Bezold das Marine Kabinet um Erhaltung der GAUSS für magnetische Messungen im Atlantik.
- 10.09.1904** Rückkehr der englischen Südpolarexpedition.
- 1905-1931** Auswertung der Messungen und Sammlungen und Herausgabe der Ergebnisse durch Drygalski im Auftrag des Reichsamtes des Innern.

## Anhang 2

### Auszüge aus der Dienstanweisung für die Südpolarexpedition

Die mit (\*) gekennzeichneten Paragraphen sind in Drygalski, 1904: 53-56 ausführlich besprochen.

- 1) Aufgabe.
  - Errichtung einer Basisstation auf Kerguelen.
  - Errichtung einer Landstation auf der Antarktis für die Dauer eines Jahres.

- 2) **Ausreise.**
  - Weiterfahrt von Kerguelen im Dezember 1901.
- 3) **Heimreise.**
  - Fortsetzung der Reise nach Stationsauflösung möglich.
  - Juni 1904 als letzter Rückkehrtermin in einen Hafen zur Kontaktaufnahme mit der Heimat.
- 4) **Mittel zur Durchführung.**
  - Dem Expeditionsleiter wird das Schiff mit seinen personellen und materiellen Mitteln zur uneingeschränkten Verfügung gestellt.
- 5) **Personelle Mittel.**
  - Wissenschaftler, Besatzung, Personal der Kerguelenstation.
- 6) **Charakter des Südpolarschiffs. (\*)**
  - Reichsdienstflagge.
- 7) **Allgemeine Pflichten für alle Mitglieder der Expedition. (\*)**
  - Rückhaltslose Hingabe, unbedingte Unterordnung, Selbstlosigkeit und treue Kameradschaft zu Gunsten des allen gemeinsamen Ziels zur Ehre des deutschen Namens.
- 8) **Leitung der Expedition.**
  - Der Leiter fungiert als Vertreter des Reichsamts des Innern.
  - Seinen Anordnungen ist mit allen Kräften zu folgen.
- 9) **Verhältnis zwischen Leitung und den wissenschaftlichen Mitgliedern in Bezug auf die Arbeitsgebiete.**
  - Der Leiter kann bei Bedarf Vertretungen und Neueinteilungen der Arbeitsgebiete vornehmen.
- 10) **Verhältnis zwischen Leitung und Schiffsführung. (\*)**
  - Der Schiffsdienst soll stets dem Zweck der Expedition entsprechen.
  - Der Kapitän hat den Anordnungen des Leiters zur Durchführung der Expedition Folge zu leisten.
  - Der Kapitän behält die volle seemännische Verantwortung.
- 11) **Verhältnis zwischen dem Leiter und der Schiffsmannschaft. (\*)**
  - Die Schiffsmannschaft ist dem Leiter unterstellt.
  - Die Macht- und Befehlsbefugnisse des Kapitäns bleiben unberührt.
- 12) **Heranziehung der Schiffsmannschaft zu wissenschaftlichen Arbeiten oder deren Unterstützung. (\*)**
  - Die Schiffsmannschaft ist im Einvernehmen zwischen Leiter und Kapitän zur Hilfeleistung verpflichtet.
- 13) **Allgemeine Regel, betreffend Verbrauch und Konservierung der Bestände an Proviant, Kohlen gg. (\*)**
  - Rückhaltung eines eisernen Bestands von Proviant für 15 Monate und 2/5 der vollen etatsmäßigen Ausrüstung an Kohlen und Maschinenmaterial.

- 14) Maschine, ihr Inventar und Material.
  - Oberstes Gebot ist die Bewegungsfähigkeit und Unabhängigkeit von äußeren Einflüssen.
- 15) Vertretungen in Leitung und Führung.
  - Der Leiter wird durch den ältesten Wissenschaftler vertreten.
  - Der Kapitän wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen vom Dienstältesten vertreten.
- 16) Sanitäre Anordnungen.
  - Sonderanordnungen sind auf Vorschlag des Arztes durch den Leiter und den Kapitän gemeinsam zu treffen.
  - Die gesetzlichen Pflichten des Kapitäns bleiben unberührt.
- 17) Berichterstattung, Meldungen.
  - Der Leiter soll jede Gelegenheit für Berichte und Nachrichten in die Heimat nutzen.
- 18) Renumeration. (\*)
  - Die Bezahlung ergeht aus Reichsmitteln gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuchs (zuzüglich einer Polarzulage, die nicht Inhalt der Dienstanweisung ist).
- 19) Unfallversicherung. (\*)
  - Versicherung gegen Unfall und eine aus den klimatischen Verhältnissen hervorgehende Invalidität.
  - Übernahme einer ergänzenden Zusatzversicherung durch das Reich.
- 20) Ergebnisse. (\*)
  - Die Ergebnisse und Sammlungen sind Eigentum des Reichs.
  - Die wissenschaftlichen Expeditionsmitglieder werden bei der Auswertung und der Veröffentlichung der Ergebnisse beteiligt.
- 21) Unfall.
  - Protokollaufnahme.
- 22) Zusatzbestimmung für die Kerguelenstation.
  - Bestimmung der Station für magnetisch-meteorologische Messungen.
  - Bestimmungen zu Betrieb und Leitung der Station werden vom Expeditionsleiter getroffen.

Berlin, den 18. Juli 1901

Der Reichskanzler  
In Vertretung  
Graf Posadowsky

### Anmerkungen

1. Weil die veranschlagten Kosten der Tiefsee-Expedition nur 1/3 der Kosten der Südpolar-Expedition betragen sollten, war die Finanzierung viel leichter möglich. Auch war das Ziel mit der biologischen Erforschung der atlantischen und indischen Tiefsee fern der bekannten Fahrtrouten eng umrissen.
2. Hier war wohl ausschlaggebend, daß Tirpitz bezüglich der Interessen der Flotte einen zweiten Forschungsschwerpunkt auf ozeanographische Untersuchungen legen konnte, für die er den Ozeanographen Gerhard Schott (1866-1961) von der Deutschen Seewarte freistellte. Dadurch konnten für Marinebelange hinsichtlich des Schutzes deutscher Kolonien kostengünstig wichtige Daten insbesondere entlang der Westküste Afrikas gewonnen werden.
3. Das Zustandekommen der Kerguelenroute und die Auswirkung auf die Expedition sind in Lüdecke, 1989 ausführlich dargelegt.
4. Um 1840 begaben sich die drei wissenschaftlichen Expeditionen von Dumont d'Urville (1790-1842), Charles Wilkes (1798-1877) und Sir James Clark Ross (1800-1862) zur Antarktis, um den magnetischen Südpol zu suchen. Die nächste wissenschaftlich orientierte Expedition wurde erst 1897-99 unter George de Gerlache durchgeführt.
5. Deutschland: Frhr. v. Schleinitz (1834-1910) leitete die »GAZELLE«-Expedition nach Kerguelen (1874/75), Chun besuchte 1898 während der Tiefsee-Expedition mit der »VALDIVIA« Bouvet Island und Kerguelen.  
England: Ross hatte 1841 Süd-Victoria-Land und die Eisbarriere (Ross-Schelfeis) entdeckt.
6. Der allgemeine Verlauf wurde in den Reisewerken von Drygalski, 1904 und Scott, 1905 ausführlich beschrieben, so daß hier nur die wichtigsten Punkte erwähnt werden.
7. Ursprünglich war als letzter Termin der Rückreise Juni 1904 vorgesehen. Auf Anraten des Staatssekretärs des Marineamts Tirpitz wurde aber der Termin ein Jahr vorverschoben, damit die rechtzeitige Aussendung einer Hilfsexpedition bis spätestens 15.1.1904 von einem australischen Hafen gesichert wäre.