

EDITION ERDMANN

Roald Amundsen

DIE EROBERUNG DES SÜDPOLS

1910 - 1912



EDITION ERDMANN

Roald Amundsen

DIE EROBERUNG DES SÜDPOLS

1910 - 1912



Über den Autor

Roald Amundsen (1872-1928) Die Polarforschung war sein Lebenstraum und er verschrieb sich ihm bereits als Kind. Dem Norweger gelang, was dem britischen Polarforscher John Franklin versagt blieb: die Erstdurchquerung der Nordwestpassage. Dieser Pioniertat schlossen sich zahlreiche weitere Entdeckungen an, doch am Ende wurde Amundsen seine Leidenschaft zum tödlichen Verhängnis. Die genauen Umstände seines Todes sind bis heute ungeklärt.

Was von Amundsen übrig bleibt, ist sein Nachruhm als erfolgreichster Polarforscher aller Zeiten.

Zum Buch

„So pflanzen wir dich, du liebe Flagge, am Südpol auf und geben der Ebene, auf der liegt, den Namen »König Haakon VII.-Land!«“ Roald Amundsen

Man schrieb den 14. Dezember 1911, als Roald Amundsen als erster Mensch in der Geschichte den Südpol betrat. „Der Ruhmvolle“ – so die altnordische Bedeutung von Roald – ist der mit Abstand erfolgreichste Polarforscher der Arktis und Antarktis. Mit der Eroberung des Südpols wird jedoch zugleich ein tragisches Kapitel Weltgeschichte geschrieben, denn auch der britische Marineoffizier Robert Falcon Scott ging auf Südpolexpedition, fand aber in den eisigen antarktischen Schneestürmen den Tod. Erst acht Monate später erfuhr die Welt von dem erschütternden Schicksal des Engländers. Zu diesem Zeitpunkt lag Amundsens Expeditionsbericht schon in mehreren Sprachen vor und hatte seinen Verfasser zu einem der berühmtesten Abenteurer seiner Zeit gemacht.

ALTE ABENTEUERLICHE REISEBERICHTE



Roald Amundsen

Roald Amundsen

Die Eroberung des
Südpols

1910 – 1912

Mit einem Vorwort von
Fridtjof Nansen

Textauswahl und Redaktion Gernot Giertz

Mit 36 Abbildungen und 9 Karten



EDITION ERDMANN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Abbildungen und Texte dieses Buches zu scannen, in PCs oder auf CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder einzeln oder zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei denn mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

Copyright © by marixverlag GmbH, Wiesbaden 2012
Der Text wurde behutsam revidiert
nach der Edition Erdmann Ausgabe Stuttgart 1993
Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH
Titelbild: Aufbruch nach Süden
eBook-Bearbeitung: Bookwire GmbH, Frankfurt am Main

ISBN: 978-3-8438-0015-0

www.marixverlag.de

Inhalt

Vorwort

Die Geschichte der Südpolarforschung

Die Teilnehmer an der norwegischen Südpolfahrt 1910–1912

Winter auf der Eisplatte

Zum Pol

Wissenschaftlicher Beweis, dass Roald Amundsen mit seinen vier
Gefährten den Südpol erreicht hat

Zeittafel

Vorwort

Wenn der Entdecker den Sieg gewonnen hat, jubeln ihm bei seiner Heimkehr alle entgegen. Wir sind alle stolz auf die vollendete Tatsache, für unser Volk – für die ganze Menschheit! Es ist uns, als hätten wir eine neue Feder auf unserem Hut und als hätten wir sie billig erworben.

Wie viele von denen, die heute mitjubeln, sind wohl damals dabei gewesen, als es die Ausrüstung des Unternehmens galt, als es am Allernotwendigsten fehlte, als Zusammenschluss und Unterstützung am dringendsten und notwendigsten waren? Sind die Leute da Sturm gelaufen, um zuerst anzukommen? O nein, da stand der Leiter der Forschungsreise meist allein, allzu oft musste er erfahren, dass die größten Schwierigkeiten daheim überwunden werden müssen, ehe das Schiff den Anker lichtet. Wie es einst Kolumbus erging, so erging es seitdem unzähligen anderen.

Und so ist es auch Roald Amundsen ergangen – nicht nur das letzte Mal, als er mit der »Gjøa« auszog, um Forschungen am magnetischen Nordpol anzustellen und durch die nordwestliche Durchfahrt zu segeln, sondern auch diesmal, als er im Jahr 1910 mit der »Fram« zum Fjord hinauszog, zur Fahrt quer über das Nordpolarmeer. Was hat dieser Mann an Sorgen und Schwierigkeiten durchgemacht, die ihm hätten erspart werden können, wenn bei denen, in deren Hand es lag, sie ihm zu erleichtern, das Verständnis größer gewesen wäre! Und Amundsen hatte doch schon bewiesen, dass er aus dem richtigen Holz geschnitzt ist: Die beiden großen Aufgaben seiner Fahrt auf der Gjøa waren ja gelöst worden. Immer hat er das Ziel erreicht, das er sich gesteckt hatte, er, der mit seiner kleinen Jacht durch das ganze Eismeer nördlich von Amerika fuhr, auf dem Weg, der seit vierhundert Jahren vergeblich gesucht worden war. Er setzte sein Leben und seine Fähigkeiten ein, was wäre natürlicher gewesen, als

dass wir es uns zur Ehre gerechnet hätten, einen solchen Mann zu unterstützen?

Aber was hat er erleben müssen?

Lange plagte er sich, nur um die Ausrüstung aufzubringen, immer waren die Geldmittel knapp, und gering war und blieb das Interesse für ihn und sein Unternehmen bei allen – die wenigen ausgenommen, die ihm von jeher nach besten Kräften geholfen hatten. Er selbst opferte alles, was er auf dieser Welt besaß. Aber gerade wie das letzte Mal musste er auch bei dieser Fahrt mit Sorgen und Schulden beladen seine Heimat verlassen, und ebenso wie damals zog er in einer Sommernacht in aller Stille in die weite Ferne.

Es ging dem Herbst zu, da traf eines Tages ein Brief von ihm ein: Um sich das Geld zu verschaffen, das er daheim zu einer Nordpolfahrt nicht hatte bekommen können, wollte er nun zuerst nach dem Südpol! Die Leute waren starr – sie wussten nicht, was sie sagen sollten. Nach dem Nordpol über den Südpol reisen! Dem Plan etwas so Großes und Neues hinzufügen, ohne erst um Erlaubnis zu fragen – das war unerhört! Einige fanden es großartig, anderen kam die Sache zweifelhaft vor, viele schrien, es sei ungehörig, pflichtvergessen – ja Verschiedene wollten sogar, er solle zurückgehalten werden. Aber keine von diesen Äußerungen erreichte ihn. Er hatte seinen Kurs eingeschlagen, er selbst hatte ihn bestimmt, ohne einen Blick zurückzuwerfen.

Dann wurde die Sache allmählich vergessen, jeder dachte wieder nur an seine eigenen Angelegenheiten. Nebel herrschte; Nebel tagaus, tagein, Woche um Woche, der kleinen Menschen so wohltuende Nebel, in dem alles verschwindet, was groß und hervorragend ist. Da – ganz unerwartet dringt die helle Frühlingssonne durch die Nebelschicht!

Eine neue Botschaft ist da! Die Leute waren wieder starr – sie sehen in die Höhe: Hoch über ihnen glänzt eine Tat, ein Mann – Jubel erfüllt die Herzen; – die Augen leuchten mit den Fahnen um die Wette.

Warum? Wegen der großen geografischen Entdeckungen? Wegen der wichtigen wissenschaftlichen Ausbeute? Ach nein – das kommt erst später und dringt nur zu den wenigen Sachkundigen! Aber das war es, was alle begriffen: Menschengestalt und Menschenkraft hatten über Naturgewalt und Naturkräfte gesiegt – dies hebt die Menschen heraus, empor über das Grau des Alltags – es ist ein Ausblick auf

schimmernde Fernen mit himmelhohen Bergen, die sich von einem frostblauen Himmel abheben, auf gletscherbedecktes Land von unermesslicher Ausdehnung, ein Märchen aus längst verschwundenen Eiszeiten, der Sieg der Lebendigen über das erstarrte Reich des Todes. Von eisernem, zielbewusstem Manneswillen tönt es – durch erstarrende Kälte, durch Schneestürme und Tod hindurch!

Denn diesen Sieg verdankt man nicht den großen Erfindungen der Gegenwart und den vielen neuen Hilfsmitteln auf allen Gebieten; die Mittel sind uralt, es sind dieselben, die der Nomade schon vor Tausenden von Jahren kannte, als er über Sibiriens und Nordeuropas Schneefelder dahinjagte. Aber alles, das Große und das Kleine, war bis in alle Einzelheiten durchdacht – und der Plan wurde glänzend durchgeführt. Auf den Mann kommt es an; hier wie überall.

Wie alles Große sieht das Vollendete ganz einfach und selbstverständlich aus, man meint: Natürlich, so hat es sein müssen!

Wenn ich von den Entdeckungen der Vorgänger absehe – die selbstverständlich eine notwendige Bedingung zum Erfolg waren –, so erscheint sowohl der Plan als die Ausführung wie eine reife Frucht norwegischen Lebens und norwegischer Erfahrung aus alter und neuer Zeit. Es ist das tägliche Winterleben der Norweger in Schnee und Kälte, unserer Bauern beständiger Gebrauch von Schneeschuhen und Schlitten auf den Bergen und im Walde, unserer Seeleute ergiebige Walfischjagd im Eismeer, unserer Entdecker Reisen in den Polargegenden – dies alles, verbunden mit der Verwendung von Hunden als Zugtiere, ist dem Plan zugrunde gelegt worden und hat dessen Ausführung möglich gemacht, als der rechte Mann kam.

Deshalb, wenn der rechte Mann erst kommt, geht es durch alle Schwierigkeiten hindurch, als seien gar keine vorhanden, jede einzelne ist vorausgesehen und im Geiste schon vorher erlebt worden. Darum komme keiner daher und rede von Glück und günstigem Zufall! Amundsens Glück ist das Glück des Starken, der weisen Voraussicht.

Wie sehr entspricht doch das Telegramm, das er heimgeschickt hat, ihm selbst und der ganzen Fahrt! So einfach und schlicht ist es, als handle es sich um einen Osterausflug ins Gebirge. Er spricht von dem, was erreicht ist, nicht von denen, die sich abgemüht haben.

Jedes Wort ist mannhaft! So musste der rechte Mann sein: ruhig und stark.

Noch ist es zu früh, die Tragweite der neuen Entdeckungen messen zu wollen. Aber schon das Telegramm hat den Nebel so weit gelichtet, dass die Umrisse Form annehmen. Sie tauchen schon auf aus dem Nebelheim, diesem Märchenland des Eises, das so ganz verschieden von allen anderen Ländern ist.

In dieser merkwürdigen Eiswelt hat Amundsen seinen eigenen Weg gefunden; von Anfang bis Ende sind er und seine Reisegeossen durch ganz unbekannte Landstrecken auf ihren Schneeschuhen gefahren; es gibt in der Weltgeschichte nicht viele Entdeckungsreisen, auf denen eine so lange noch nie betretene, von keinem menschlichen Auge je gesehene Strecke von Menschenfüßen zurückgelegt worden ist. Die Leute hielten es für selbstverständlich, dass Amundsen nach dem von Shackleton entdeckten Beardmore-Gletscher steuern werde, um auf diesem Weg die hohen Schneegefilde in der Nähe des Pols zu erreichen; denn dort konnte er ja sicher sein, vorwärts zu gelangen. Wir aber, die Amundsen kannten, dachten, es sähe ihm ähnlich, sich gerade von da wegzuwenden, wo andere Leute schon gegangen waren. Und glücklicherweise behielten wir recht. Auf der Hinreise zum Pol fällt Amundsens Weg an keiner einzigen Stelle mit dem englischen zusammen.

Dies ist ein großer Gewinn für die Forschung. Wenn in einem Jahr Kapitän Scott mit allen seinen Entdeckungen und Beobachtungen von der anderen Strecke wohlbehalten zurückkehrt, werden Amundsens Ergebnisse sehr im Wert steigen, weil die Verhältnisse dann von zwei Seiten beleuchtet werden. Gerade der gleichzeitige Vorstoß gegen den Pol von verschiedenen Ausgangspunkten aus war das Günstigste, was der Wissenschaft widerfahren konnte. Das durchforschte Gebiet wird dadurch so viel größer, der Entdeckungen sind es viel mehr, und die Bedeutung der Beobachtungen ist dadurch oft ums Doppelte, ja ums Vielfache größer.

Nehmen wir z. B. die meteorologischen Verhältnisse: Eine Reihe fortlaufender Beobachtungen an einem Ort hat gewiss ihren Wert; wird sie aber gleichzeitig durch die Beobachtungsreihe eines anderen Ortes derselben Gegend ergänzt, so steigt ihr Wert bedeutend und unsere Kenntnisse der atmosphärischen Bewegungen erweitern sich ungemein. Ebenso ist es bei anderen Untersuchungen. Scotts Reise

wird sicherlich auf vielen Gebieten eine reiche und wichtige Ausbeute bringen; aber auch der Wert seiner Beobachtungen wird durch die Zusammenstellung mit denen von Amundsen noch vermehrt werden.

Einen wichtigen Anhang zu Amundsens Polarfahrt bildet die Schlittenreise des Leutnants Prestrud und seiner beiden Gefährten, die diese in östlicher Richtung nach dem im Jahr 1902 von Scott entdeckten unbekannten Edward VII.-Land machten. Es sieht fast aus, als hinge dieses Land mit den Ländermassen und mächtigen Gebirgsketten zusammen, die Amundsen in der Nähe des Pols fand; und schon sehen wir neue Probleme aufdämmern.

Aber nicht allein die Reisen über Eisfelder und Hochgebirge sind meisterhaft durchgeführt worden, unser Dank gebührt auch Kapitän Nilsen und seinen wackeren Leuten; sie haben die »Fram« zweimal durch diese südlichen mit Eis erfüllten Fahrwasser geführt, die verschiedene Sachkundige für so gefährlich hielten, dass die »Fram« unmöglich hindurchkommen könnte. Und beide Male wurde die Fahrt mit einer Schnelligkeit und Sicherheit ausgeführt, wie wenn das Schiff eine stehende Straße zurückgelegt hätte. Der Baumeister der »Fram«, der prächtige Colin Archer, kann mit Fug und Recht stolz darauf sein, wie sein »Kind« auch diese Aufgabe gelöst hat – dieses Schiff, das am weitesten nord- und am weitesten südwärts auf unserer Erde vorgedrungen ist. Aber Kapitän Nilsen und seine Leute an Bord der »Fram« haben noch mehr getan, sie haben eine Forschungsreise ausgeführt, die in Beziehung auf wissenschaftlichen Wert allem gleichgestellt werden kann, was ihre Gefährten in der unbekannten Eiswelt erreicht haben, obgleich die meisten Leute wohl nicht imstande sind, das einzusehen. Während Amundsen und seine Genossen den Winter im Süden verbrachten, hat Nilsen mit der »Fram« das Meer zwischen Südamerika und Afrika erforscht. Nicht weniger als sechzigmal haben sie angehalten, um in diesem wenig bekannten Meeresgebiet in einer Tiefe von 1000 und mehr Metern Temperaturmessungen, Wasser- und Planktonproben aufzunehmen. So haben sie gewissermaßen die beiden ersten Querschnitte durch den südatlantischen Ozean gemacht und dadurch der menschlichen Wissenschaft neue Gebiete der unbekannten Meerestiefe erschlossen. Diese durch Lotungen erhaltenen Aufnahmen sind die vollständigsten und längsten, die von irgendeinem Teil des Weltmeeres bekannt sind.

Wäre es unnatürlich, wenn die, die sich so sehr abgemüht und so viel erreicht haben, nun heimkehrten, um auszuruhen? O nein; aber Amundsen denkt an Größeres. Zunächst ist dies getan, nun gilt es, das eigentliche Ziel zu erreichen. Im nächsten Jahr geht es durch die Beringstraße nordwärts in Eis, Kälte und Dunkelheit hinein, quer über das Nordpolarmeer. Die Reise soll fünf Jahre dauern. Das erscheint fast übermenschlich, aber Amundsen ist auch dazu der rechte Mann. Die Hauptforschungsreise, die er jetzt unternehmen will, wird er gerade so sicher durchführen, wie die, von der er eben heimkehrt.

Aber während wir hierauf warten, wollen wir uns einstweilen über das freuen, was erreicht ist. Wir wollen den schmalen Schlittenspuren folgen, die die kleinen schwarzen Punkte – Hunde und Männer – über die endlose weiße Fläche dort im fernen Süden wie einen Schienenstrang mitten ins Herz des Unbekannten hinein gezogen haben. Der Wind jagt mit rastlosem Sausen über diese durch die Schneewüste führenden Spuren hin – bald werden sie ausgelöscht sein.

Aber der Schienenstrang der Wissenschaft ist gelegt, unser Wissen ist bereichert worden.

Und die Tat leuchtet hell für alle Zeiten.

Lysaker, 3. Mai 1912

Fridtjof Nansen

Die Geschichte der Südpolarforschung

Das Leben ist ein Spielball
Geworfen vom Zufall

Am 14. Dezember 1911 standen fünf Mann auf dem südlichen Ende unserer Erdoberfläche, sie pflanzten die norwegische Flagge da auf, und gaben dem dortigen Gebiet den Namen des Mannes, für den sie alle mit Freuden Leib und Leben opfern würden, nämlich König Haakon VII.-Land. Nun war also der Schleier für immer gelüftet, und eines der größten Geheimnisse des Erdballs hat aufgehört zu bestehen.

Und weil ich einer von den Fünfen war, die an jenem Dezembertag an dieser Enthüllung teilnahmen, ist es mir zugefallen, die Geschichte des Südpols zu schreiben.

Die Südpolarforschung ist schon sehr alt. Schon ehe unser Begriff von dem Aussehen des Erdballs feste Form angenommen hatte, war mit den Reisen nach südlichen Gegenden begonnen worden. Wohl gelangten nur wenige von den Forschern jener fernen Zeiten bis zu dem Gebiet, das wir jetzt als das antarktische bezeichnen, aber die Absicht und die Möglichkeit der Ausführung waren doch vorhanden und berechtigten zu dem Ausdruck Südpolarforschung. Die treibende Kraft bei diesen Unternehmungen war – wie auch sonst so oft – die Hoffnung auf Gewinn. Herrschsüchtige Persönlichkeiten sahen ihre Besitztümer im Geist vergrößert. Geldgierige Männer träumten von ungeahnten Mengen des verlockenden Metalls. Begeisterte Missionare jubelten laut im Gedanken an die vielen verlorenen Schafe. Den bescheideneren Schluss machte die wissenschaftlich gebildete Welt. Aber – alle haben ihren Anteil erhalten: Politik, Handel, Religion und Wissenschaft.

Zu den Ersten rechne ich die vielen Reisenden, die ohne einen sicheren Begriff von dem Aussehen und den Verhältnissen unserer

südlichen Halbkugel den Kurs gen Süden lenkten – komme, was da kommen mag! Mit diesen werde ich mich nur flüchtig beschäftigen, um der anderen Gruppe um so mehr Platz einräumen zu können, nämlich den eigentlichen antarktischen Reisenden, die, mit dem Aussehen des Erdballs vertraut, ihren Kurs über das große Weltmeer nahmen und südwärts fuhren, um das antarktische Ungeheuer – falls es das Glück wollte – mitten ins Herz zu treffen.

Mit Dank und Bewunderung wird man sich immer der ersten Seefahrer erinnern, die mit ihren bescheidenen Seglern in Sturm und Nebel hineinsteuerten und unsere Kenntnis über die Eisländer im Süden erweiterten. Es waren mutige Männer!

Der Anfang war sehr bescheiden, aber allmählich wurde doch viel gewonnen. Eine Länderstrecke nach der anderen wurde entdeckt und der menschlichen Macht unterworfen. – Die Kenntnis von dem Aussehen unseres Erdballs wurde immer größer und nahm festere Formen an, und wir sind diesen ersten Entdeckern für alle Zeiten großen Dank schuldig.

Heinrich, Prinz von Portugal, verdient in erster Linie als Bahnbrecher auf dem Gebiet der allerersten Polarforschung genannt zu werden. Ein ums andere Mal hatte er seine gut geschulten tüchtigen Seeleute auf Entdeckungsreisen ausgeschickt. Seiner unermüdlichen Arbeit verdankt man die erste Kreuzung des Äquators. Diese fand ungefähr ums Jahr 1470 – zehn Jahre nach seinem Tod statt.

Durch Bartholomäus Diaz kam die Welt in der Kenntnis der südlichen Gegenden um einen großen Schritt vorwärts. Er fuhr im Jahr 1487 von Lissabon ab und erreichte die Algoa-Bai in Südafrika. Zweifellos kam dieser furchtlose Seemann auf seiner Reise über den 40. Grad südlicher Breite hinaus – das war ein tüchtiger Sprung in der Richtung der antarktischen Gegenden.

Vasco da Gamas Reise im Jahr 1497 ist zu bekannt, als dass sie weiterer Erwähnung bedürfte.

Dann begegnen wir dem größten Seehelden der alten Zeit, Ferdinand Magellan. Er war von Geburt ein Portugiese, machte seine Reisen aber in spanischen Diensten. Im Jahr 1519 zog er aus. Ihm verdanken wir die Entdeckung der ersten Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean, der Magellanstraße. So weit

südwärts war bis dahin keiner gedungen – bis ungefähr 52° s. Br. Einem seiner Fahrzeuge, der »Victoria«, gelang es, die erste Weltumsegelung zu vollführen und damit festzustellen, dass die Erde wirklich rund ist. Von dieser Zeit an nahm der Gedanke an die antarktischen Gegenden feste Form an. Etwas musste sich im Süden finden; ob Land oder Wasser, sollte die Zukunft entscheiden.

Im Jahr 1578 stoßen wir zum ersten Mal auf den berühmten englischen Seemann Sir Francis Drake. Obgleich man ihn zu den Seeräubern rechnet, müssen wir ihm für geografische Entdeckungen, die er gemacht hat, doch ein klein bisschen Ehre zuerkennen. Er drang am weitesten gegen Süden vor, erreichte den 57. Grad s. Br. und bewies, dass Feuerland eine bedeutende Inselgruppe und nicht, wie so viele meinten, ein Teil des großen antarktischen Festlands ist.

Im Jahr 1599 wurde die erste wirkliche antarktische Fahrt Tatsache; aber durch einen reinen Zufall. Der Holländer Dirk Gerritsz wollte durch die Magellanstraße einen Plünderungszug nach Indien unternehmen. Nachdem er die Meerenge durchfahren hatte, wurde er auf 50° s. Br. im Stillen Ozean von einem lang andauernden Sturm überfallen und befand sich, er wusste nicht wie, plötzlich auf 64° s. Br. unter einem hohen schneebedeckten Land. Man hat angenommen, dass es Süd-Shetland war. Allerlei widersprechende Berichte von dieser Fahrt haben indes das ganze Unternehmen in ein unsicheres Licht gestellt.

Die Seeleute hatten zu jener Zeit so mangelhafte Hilfsmittel zur Bestimmung der Länge und Breite, dass in Beziehung auf die Lage der von ihnen entdeckten Länderstrecken große Unsicherheit herrscht.

Der englische Astronom Halley unternahm im Jahr 1699 die erste wirklich wissenschaftliche Reise nach dem Süden. Aber von tatsächlicher Bedeutung für die Kenntnis der antarktischen Gegenden wurde auch sie nicht.

Der Franzose Bouvet – 1738 – war der Erste, der eine größere Strecke längs des südlichen Packeises fuhr. Er brachte uns die erste Meldung von einem gewaltigen, oben flachen antarktischen Eisgebirge.

Im Jahr 1756 kehrte das spanische Kauffahrteischiff »Leon« zurück und berichtete von einem schneebedeckten Land auf 55° s. Br. ostwärts von Kap Horn. Wahrscheinlich ist dies das Land, das wir

jetzt unter dem Namen Süd-Georgien kennen. Der Franzose Marion-Dufresne entdeckte im Jahr 1772 die Marion- und die Crozetinseln.

Im selben Jahr erreichte Joseph de Kerguelen de Trémarec, auch ein Franzose, die Kerguelen.

Hiermit schließt die Reihe der Forschungsreisen, die ich unter die erste Gruppe rechnen möchte. Die »Antarktika« oder der sechste Weltteil selbst lag noch immer unberührt und unbetreten in der Ferne. Aber menschlicher Mut und Scharfsinn waren nun in voller Tätigkeit, den Schleier zu lüften und die vielen Geheimnisse zu enthüllen, die innerhalb des südlichen Polarkreises verborgen lagen.

Kapitän James Cook, einer der kühnsten und tüchtigsten Seefahrer, die die Welt kennt, eröffnet die Reihe der eigentlichen antarktischen Forscher. Die britische Admiralität schickte ihn mit dem Befehl aus, »das große südliche Festland zu entdecken, oder zu beweisen, dass keines da sei«. Cooks Ausrüstung war für die damalige Zeit ausgezeichnet. Seine beiden Fahrzeuge »Resolution« und »Adventure« waren besonders stark gebaute Schiffe. Da Cook damals schon viel Erfahrung hatte, war er bei der Ausrüstung immer darauf bedacht, nur solche Lebensmittel mitzunehmen, die seiner Ansicht nach am besten geeignet waren, die unheimliche Krankheit, die von jeher der schlimmste Feind der Polarfahrer gewesen ist, den Skorbut, wenn auch nicht ganz auszuschalten, so doch möglichst einzuschränken. In allem zeigt Cook bei der Ausrüstung seiner Schiffe so viel Sorgfalt und Umsicht, dass man gleich die Überzeugung bekommt, dass hier der rechte Mann für das schwierige Unternehmen gefunden worden war.

Die Schiffe verließen Plymouth am 13. Juli 1772. Nach einem kurzen Aufenthalt auf Madeira erreichten sie am 30. Oktober Kapstadt, wo Cook die Nachricht von der Entdeckung der Kerguelen, der Marion- und der Crozetinseln erhielt. Er verließ Kapstadt wieder am 22. November und traf am 10. Dezember in 50° 40' s. Br. und 20° ö. L. auf das erste Eis in Form eines ungeheuren Eisbergs – einer wirklichen Eisinsel. Die Zahl der Eisberge nahm am nächsten Tage zu, die See ging sehr hoch, und ein von dichtem Nebel begleiteter Sturm machte die Fahrt höchst unbehaglich. An demselben Tag passierten sie die Breite, wo Bouvet Land gesehen zu haben meinte. Aber sie begegneten nur Treibeis und Eisbergen. Später erreichten

sie indes auf 59° s. Br. eine östliche Länge von 10° , und da dieser Punkt 500 Kilometer von der Stelle entfernt ist, wo Bouvet Land gesehen zu haben meinte, stellte Cook damit fest, dass das infrage stehende Land – wenn es vorhanden war – jedenfalls nicht mit dem großen südlichen Erdteil zusammenhing.

Am 17. Januar 1773 wurde zum ersten Mal der südliche Polarkreis überschritten; das ist ein großer Merktag in der Geschichte der antarktischen Forschung.

Cook hatte nun alle früheren Forschungsreisenden weit überholt, aber sein Versuch, noch weiter südlich vorzudringen, wurde durch eine ständig zunehmende Menge Eisberge und durch zusammenhängendes festes Packeis vereitelt. Auf $67^{\circ} 15'$ s. Br. und $39^{\circ} 35'$ ö. L. wurde deshalb der Kurs gegen Norden gerichtet. Die Jahreszeit war aber schon so weit vorgeschritten, dass der Gedanke an ein weiteres Vordringen aufgegeben werden musste. Der Kurs wurde indes auf die neu entdeckten Kerguelen, Marion- und die Crozetinseln zur Untersuchung der in diesen Gegenden herrschenden Verhältnisse gehalten. Es gelang Cook – wieder durch eine Wendung nach Süden – in gerader Richtung auf 62° s. Br. und 95° ö. L. (24. Februar 1773) zu beweisen, dass diese Inseln nichts mit dem großen südlichen Festland zu tun hatten.

Von da fuhr er den 60. Breitengrad entlang bis 147° ö. L. (16. März 1773). Nun aber war er ernstlich gezwungen, den Kiel gegen Norden zu wenden. Am 26. März kamen seine Schiffe nach Neuseeland. Am 3. November richtete Cook seinen Kurs wieder südwärts. Der 60. Grad s. Br. wurde auf 177° w. L. gekreuzt, von da auf 62° s. Br. in südöstlicher Richtung weitergesteuert, am 12. Dezember das erste Eis angetroffen und am 20. Dezember auf $147^{\circ} 30'$ w. L. der Polarkreis überschritten. Nach dreitägiger Fahrt innerhalb des Polarkreises steuerten sie gegen Osten, erreichten am 22. Dezember $67^{\circ} 31'$ s. Br. und wurden nun, weil das Wetter zu schlecht und die Anstrengungen zu groß waren, gezwungen, sich wieder gegen Norden zu wenden. Das Schiff hatte am 9. Januar 1774 $47^{\circ} 50'$ s. Br. und 123° w. L. erreicht. Auf dieser Strecke gelang es Cook nachzuweisen, dass zwischen Neuseeland oder Kap Horn und der Antarktika keine Verbindung war.

Am 30. desselben Monats erreichte Cook seine höchste Breite $71^{\circ} 10'$ s. Br. und $106^{\circ} 54'$ w. L. Eine fest zusammenhängende Masse Treibeis mit dicken gewaltigen Eisbergen dazwischen verbot jeden

Versuch eines weiteren Vordringens gegen Süden. Von da aus wurde gegen Osten und Norden gesteuert. Südlich von Afrika kreuzten sie ihren ersten Weg, und die südliche Erdumsegelung war ausgeführt. Cook hat also bewiesen, dass sich zwischen dem südlichst entdeckten Land – es konnten auch Inseln sein – und der großen geheimnisvollen Antarktika keine Verbindung befindet. Eine großartige Seemannstat war ausgeführt, und mit Recht nennt man Cook den größten Seefahrer seines Jahrhunderts.

Cooks Reisen hatten nicht nur reiche wissenschaftliche Ergebnisse gebracht, sondern sie waren auch wirtschaftlich betrachtet von großer Bedeutung. Seine Erzählung von der ungeheuren Menge Seehunde rings um Süd-Georgien gab den Anstoß zur Aussendung einer großen Zahl englischer Seehundjäger. Im Jahr 1791 befanden sich rings um diese Inselgruppe 102 Schiffe von durchschnittlich 200 Tonnen und einer Gesamtbesatzung von ungefähr 3000 Mann, und der Wert des Fangs betrug in diesem Jahr über 4½ Millionen Mark.

Die nächste wissenschaftliche Forschungsreise in das antarktische Gebiet, die es wohl wert ist, genannt zu werden, ist das russische Unternehmen von Kapitän Fabian Gottlieb von Bellingshausen. Diese Forschungsreise wurde vom Zaren Alexander I. befohlen. Die dabei verwendeten Schiffe waren die Korvette »Wostok« – Bellingshausens Schiff – und »Mirni« von 530 Tonnen, das von Leutnant Lazareff geführt wurde. Das erste hatte 177, das zweite 72 Mann Besatzung. Die Ausrüstung und die Versorgung mit Lebensmitteln waren mit aller Sorgfalt vorgenommen worden. Die Schiffe fuhren am 15. Juli 1819 von Kronstadt ab; am 27. Dezember wurde Süd-Georgien gesichtet; der 60. Breitengrad wurde auf 8° w. L. erreicht. Kein anderes Schiff war je vorher bis in diese Gegenden gedrungen. Am 26. Januar 1820 wurde der Polarkreis überschritten, und am nächsten Tag erreichten sie 69° 21' s. Br. Dichtes Packeis verhinderte das weitere Vordringen gegen Süden. – Nachdem sie ostwärts, dem Packeis entlang fahrend, an mehreren Stellen in dieses eingedrungen waren, hielten sie den Kurs auf Sidney, wo sie am 29. März 1820 eintrafen. Am 11. November brachen die Schiffe von Sidney wieder auf und erreichten, nach Süden steuernd, am 7. Dezember 60° s. Br. auf 163° ö. L. Etwas über zwei Monate verblieben sie südlich von dieser Breite und legten eine Entfernung

von 145 Längengraden zurück. Am 1. Januar 1821 erreichten sie den südlichsten Punkt dieser Reise auf $69^{\circ} 52'$ s. Br. und $92^{\circ} 10'$ w. L. – Auf 69° s. Br. und 90° w. L. wurde das erste Land südlich vom Polarkreis entdeckt, die Peter I.-Insel. – Auf $68^{\circ} 43'$ s. Br. und $73^{\circ} 10'$ w. L. entdeckten sie Alexander I.-Land. Am 11. Februar war die Weltumseglung auf dieser hohen südlichen Breite vollendet, und mit Recht wird Kapitän Fabian Gottlieb von Bellingshausen unter die größten antarktischen Forscher gerechnet.

Der nächste Stern am antarktischen Himmel ist der Engländer Kapitän James Weddell. Seine erste Reise unternahm er von Leith aus auf dem Seehundfänger »Jane« von 160 Tonnen. Süd-Shetland wurde genau untersucht und aufgenommen. Er gilt auch als Entdecker der Orkney-Inseln.

Auf seiner nächsten Reise hatte er zwei Schiffe. Er selbst führte den Befehl über das schon auf der ersten Fahrt benutzte Schiff »Jane«, während der Nächstkommandierende, Matthäus Brisbane, den Kutter »Beaufoy«, ein Schiff von 65 Tonnen führte. Am 17. September 1822 wurde die Seereise von England angetreten und am 12. Januar 1823 kamen die Süd-Orkneyinseln in Sicht, auf deren genauere Untersuchung einige Zeit verwendet wurde, am 22. Januar richteten dann beide Schiffe ihren Kurs nach Süden und erreichten am 27. Januar $64^{\circ} 58'$ s. Br. auf $39^{\circ} 40'$ w. L. – Am 4. Februar, als sie 200 Kilometer von der Sandwich-Inselgruppe entfernt waren, entschloss sich Weddell, so weit wie möglich nach Süden vorzudringen. Am 20. Februar 1823 erreichte er die höchste südliche Breite $74^{\circ} 15'$; die frühere höchste Leistung Cooks mit $71^{\circ} 10'$ war also glänzend überholt.

Dann kommen wir zu dem berühmten französischen Seemann Admiral Jules Sébastien Dumont d'Urville. Er verließ Toulon am 7. September 1837 mit den Schiffen »Astrolabe« und »Zélée«. Sie liefen zuerst die Magellanstraße an, wo eine Menge wissenschaftlicher Arbeiten ausgeführt wurde. Im Januar 1838 steuerten sie nach Süden, um in denselben Gegenden, wo Weddell gearbeitet hatte, näher zum Pol vorzudringen, als es bisher irgendeiner Nation gelungen war. – Das Louis-Philippe-Land wurde am 27. Februar 1838 entdeckt und benannt, desgleichen die Joinville-Inseln. Viel mehr wurde in diesem Jahr nicht ausgeführt.

Anfangs 1840 begegnen wir diesen zwei Schiffen wieder in den antarktischen Gewässern. Sie verließen Hobart am 1. Januar und