



DMG

Deutsche Meteorologische Gesellschaft



Deutsche Meteorologische Gesellschaft
Fachausschuß Geschichte der Meteorologie

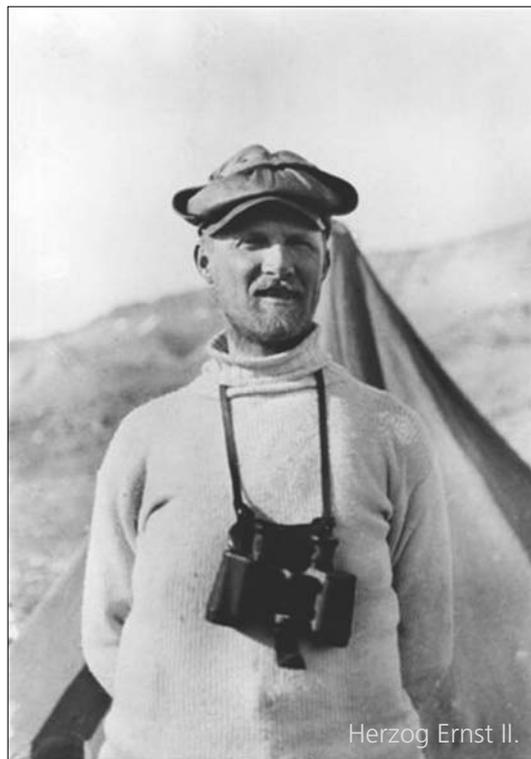
Deutsche Gesellschaft für Polarforschung
Arbeitskreis Geschichte der Polarforschung

Tagung 24.–25.09.2011

„Von A(ltenburg) bis Z(eppelin)
Deutsche Forschung in Spitzbergen bis 1914“

—

100 Jahre Expedition
des Herzogs Ernst II. von Sachsen-Altenburg



Herzog Ernst II.



Naturkundliches Museum Mauritianum
Altenburg

Die Tagung in Altenburg wird gesponsort vom Naturkundlichen Museum Mauritianum, der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung und der Deutschen Meteorologischen Gesellschaft.

Geleit

Der Fachausschuß „**Geschichte der Meteorologie**“ (FAGEM) der DMG hatte seine konstituierende Sitzung während seiner ersten Tagung im Kloster Andechs im März 1997. Vorsitzende wurde Cornelia Lüdecke (München), 2. Vorsitzender Hans Volkert Oberpfaffenhofen). Ein Großteil der Beiträge sind anschließend in einem Sammelheft der Meteorologischen Zeitschrift erschienen (Meteorol. Z., N.F. **6**, Heft 6, 1997, S. 239–307).

Die 100-Jahr-Feier der Wetterstation (früher Observatorium) auf der Zugspitze am 18. Juli 2000 diente als Anlaß mit einer zweiten internationalen Tagung in Garmisch-Partenkirchen die **Rolle zu beleuchten, die Observatorien**, im Hochgebirge wie im Flachland, bei der Entwicklung der Meteorologie als Wissenschaft im deutschsprachigen Raum seit mehr als hundert Jahren spielen.

Die dritte Tagung von FAGEM befaßte sich mit der Rolle von **Internationaler Zusammenarbeit in der meteorologischen Forschung** vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Im bewährten Format (Nachmittag und folgender Vormittag mit einem gemeinsamen Abendessen dazwischen) wurden am 26. und 27. September 2002 im Physikalischen Institut der Universität Leipzig sieben Vorträge präsentiert.

Die **Entwicklung der Meteorologie im 19. Jahrhundert** war das Thema der vierten FAGEM-Tagung, die am 25. September 2003 auf dem traditionsreichen Telegraphenberg (heute auch ‚Wissenschaftspark Albert Einstein‘ genannt) in Potsdam im Anschluß an die 6. Deutsche Klimatagung durchgeführt wurde. Während der Mitgliederversammlung wurde Stefan Emeis (Garmisch-Partenkirchen) zum 2. Vorsitzenden gewählt.

Unter dem Thema „**Quellen und Arbeiten zur Geschichte der Meteorologie**“ wird während der fünften FAGEM-Tagung schwerpunktmäßig auch auf das hundertjährige Jubiläum des Meteorologischen (früher Aërologischen) Observatoriums Lindenberg Bezug genommen. In der Mitgliederversammlung wurde Michael Börngen zum 2. Vorsitzenden gewählt, nachdem Stefan Emeis, der in der Zwischenzeit zum Vorsitzenden des Fachausschusses für Umweltmeteorologie gewählt wurde, sein Amt zur Verfügung gestellt hat.

Das **225. Jubiläum des Meßnetzes der Societas Meteorologica Palatina**, die zwischen 1781 und 1792 das erste meteorologische Meßnetz nach modernen Gesichtspunkten eingerichtet hatte, bestimmte das Thema „Das Wetter festhalten“ der sechsten FAGEM-Tagung. Sie fand vom 1.–2. Juli 2006 im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim statt und wurde über öffentliche Medien einem breitem Publikum bekannt gemacht.

Anläßlich der Eröffnung des neuen Gebäudes der Deutschen Meteorologischen Bibliothek im Deutschen Wetterdienst befaßte sich die siebte FAGEM-Tagung mit dem Thema „**Zurück zu den Wurzeln – Historische Quellen zur Meteorologie in Archiven und Bibliotheken**“. Dazu trafen sich die Teilnehmer vom 9.–10. November 2009 in der Bibliothek des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach, zu der auch DWD Angehörige und der DMG ZV Frankfurt eingeladen waren.

Das hundertjährige Jubiläum der Spitzbergenexpedition des Herzogs Ernst II und der Einrichtung des Deutschen Observatoriums auf Spitzbergen, um meteorologische Daten für eine künftige Erforschung der Arktis mit Zeppelin, gab den Anlaß für die achte FAGEM **Tagung „Von A(ltenburg) bis Z(eppelin) – deutsche Forschung in Spitzbergen bis 1914: 100 Jahre Expedition des Herzogs Ernst II. von Sachsen-Altenburg“**, die in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Geschichte der Polarforschung der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung vom 24.–25. September 2011 im Naturkundlichen Museum Mauritianum in Altenburg stattfindet.

Samstag, 24. September 2011

- 14:00–14:45 „Versunken in Gedanken auf dem schwellenden Teppiche der Polarweide...“ – Alexander Koenigs zoologisch-ornithologische Forschungsreisen nach Spitzbergen 1905–1907
Alexandra-Kathrin Stanislaw-Kemenah, Dresden
- 14:45–15:30 Die Spitzbergen-Expedition des Herzogs Ernst II. von Sachsen-Altenburg im Jahr 1911
Margitta Pluntke, Altenburg
- 15:30–16:00 Kaffeepause
- 16:00–16:45 Herzog Ernst II. von Sachsen-Altenburg – Abriss eines Fürstenlebens
Uwe Gillmeister, Altenburg
- 16:45–17:30 Forscher, Abenteurer, Retter – die Spitzbergenexpeditionen von Kurt Wegener, Schröder-Stranz und Lerner 1912/1913
Hans Steinhagen, Lindenberg
- 17:30–18:00 Kaffeepause und Postervorstellung
- Weg-Zeit-Diagramm der Schröder-Stranz Expedition (DAE) und der norwegischen und deutschen Rettungsexpeditionen 1912/1913
Karsten Piepjohn, Hannover
- Wilhelm Filchners Vorexpedition nach Spitzbergen im Jahre 1910
Kurt Brunner, Neubiberg
- 18:00–19:00 „Verschollen vor Spitzbergen“ – Ein Film über die gescheiterte Vorexpedition von Herbert Schröder-Stranz nach Spitzbergen im Jahr 1912–1913
Einführung: Falk Mahnke, Velden, Österreich
- 20:00 Gemeinsames Essen im Ratskeller Altenburg, Markt 1

Sonntag, 25. September 2011

- 9:00–9:45 Bergbau auf der Bäreninsel? Deutsche Rohstoffinteressen und die Erkundung Svalbards (1871–1914)
Stefan Przigoda, Bochum
- 9:45–10:30 Profit auf Spitzbergen? Theodor Lernalers Pläne zu Tourismus und Bergbau
Frank Berger, Frankfurt
- 10:30–11:00 Kaffeepause
- 11:00–11:45 Die Zeppelin-Studienexpedition nach Spitzbergen (1910)
Cornelia Lüdecke, München
- 11:45–12:30 Junkers in Spitzbergen – Ziel-Verschiebungen von Expeditionsreisen der Zwanziger Jahre
Ralf Forster, Potsdam

Profit auf Spitzbergen? Theodor Lernaler Pläne zu Tourismus und Bergbau

Frank Berger, Historisches Museum Frankfurt, Frankfurt
frank.berger@stadt-frankfurt.de

Theodor Lerner kam 1896 als Journalist nach Spitzbergen. Für eine Wochenzeitung sollte er vom Ballonaufstieg Andrees berichten. Was er auch tat, ein Jahr später. Seitdem war Lerner vom Polarvirus infiziert. Seine nächsten 18 Lebensjahre, eine Familiengründung inbegriffen, widmete er überwiegend Spitzbergen.

Dabei gingen Lernaler Gedanken der Frage nach, wie sich diese Leidenschaft und seine finanziellen Mittel in Einklang bringen ließen. Dafür boten sich ihm zwei Wege an: Bergbau und Tourismus. Beides lag in den Anfängen. Regelmäßige touristische Kreuzfahrten fanden erst seit 1891 statt, unter der Ägide des Polarfahrers Wilhelm Bade. Lerner selbst charterte kleinste Dampfer und nahm zahlende Gäste an Bord. In seinen Unterlagen findet sich der Entwurf eines Expeditions- und Wohnhauses für Spitzbergen. Sein Traumziel war die Liefde-Bay. Er schwärmte von der Schönheit dieser Gegend, wo es wünschenswert sei, eine Hotelanlage zu errichten.

Vor Ort rettete er die gestrandeten Passagiere des Touristendampfers „Ile de France“. Auf der „Thalia“ fand er die Frau seines Lebens. Da die Touristendampfer Feuerung benötigten, wurde Kohle zum Thema. Lerner erforschte unter Teilnahme von Facharbeitern die bereits bekannten Kohlevorkommen auf der Bäreninsel und betrieb Landnahme zugunsten des Deutschen Reiches. Dabei kam es zu dem skurrilen Zwischenfall mit einem russischen Kriegsschiff, der ihm den Namen „Der Nebelfürst“ eintrug.

Am Ende scheiterte Theodor Lerner, an sich und an den Umständen. Ohne es zu wissen, hatte er durch seine Aktivitäten ein geheimes Vorhaben der deutschen Diplomatie zum Scheitern gebracht. Dies war der Grund, dass Lerner bei seinen späteren Unternehmungen immer wieder mit Schwierigkeiten zu rechnen hatte.

Junkers in Spitzbergen

Ziel-Verschiebungen von Expeditionsreisen der Zwanziger Jahre

Ralf Forster, Filmmuseum, Potsdam
Forster@Filmmuseum-Potsdam.de

Mitte 1923 engagierte der Dessauer Erfolgsunternehmer Hugo Junkers den bekannten Schweizer Piloten und Kameramann Walther Mittelholzer, um mit zwei Flugzeugen des Junkers-Typs F 13, dem weltweit ersten Ganzmetallflugzeug, die ersten Luftaufnahmen von Spitzbergen und des angrenzenden Polargebietes anzufertigen. Spitzbergen wurde intensiv aus der Luft fotografiert und gefilmt. Die Ausbeute von 700 Kilometer „Filmphotoflug“ umfasste Hunderte von Fotografien, die in der Presse, als Postkarten und in Taschenbüchern, allen voran Mittelholzers Reisereportage „Im Flugzeug dem Nordpol entgegen“ (1924), publiziert wurden. Junkers-Luftverkehr montierte die kinematographischen Aufnahmen zum Kulturfilm „Im Junkers-Flugzeug über Spitzbergen“. Gekoppelt mit einem Lichtbildervortrag über den „Junkers-Welt-Luftverkehr“ und einem „Werkfilm“ vom Bau der F 13 lief der Filmreport allein im April 1924 an 10 verschiedenen Orten.

Am Schluss von „Im Junkers-Flugzeug über Spitzbergen“ heißt es: „Die Erfahrungen dieses Fluges ergaben mit untrüglicher Sicherheit, daß das Flugzeug dazu berufen ist, das große Ziel, für das schon so viele kühne Männer ihr Leben eingesetzt haben – die Erreichung des Nordpols und die Erforschung der unbekanntenen Arktis – zu erreichen.“ Jedoch war dieses optimistische Statement, soweit es sich auf Junkers und seine Flugzeuge bezog, bereits von der Realität eingeholt worden. Im Juni 1923 hatte sich Roald Amundsen – nachdem sein Expeditionsteilnehmer Oskar Omdal mit einer F 13 in Alaska auf dem Weg nach Spitzbergen abgestürzt war – gegen einen Flug mit der einmotorigen F 13 zum Nordpol entschieden. Amundsen nutzte schließlich 1925 zwei Flugboote vom Typ Dornier Wal.

Anhand dieser „Junkers-Spitzbergen-Expedition“ thematisiert der Vortrag die sich wandelnden Prämissen von Erkundungsreisen in den Zwanziger Jahren. Noch stärker als zuvor tritt dabei das Material – in diesem Fall das Flugzeug – und die Firma, die dieses Material schuf, in den Mittelpunkt einer zunehmend multimedialen Berichterstattung. Zugespißt könnte man formulieren: Trotz ihres oft wissenschaftlichen Anstrichs wurden diese Expeditionen in Gang gesetzt, um mit den medialen Erträgen Geld zu verdienen, das mitgeführte Know-how eines Unternehmens zu testen, es im positivsten Licht erscheinen zu lassen und für seinen Absatz zu werben. Zugleich verschob sich die Leistung des Individuums (hier der Piloten) zugunsten der Maschine (hier das Flugzeug).

Innerhalb der noch jungen Luftverkehrwerbung und der Aktivitäten von Junkers steht der Spitzbergen-Film für eine erste noch ganz dem Pioniergeist der Fliegerei verpflichtete Phase, die nicht selten ins Happyend und Schlussbild „Glücklicher Pilot nach erfolgreicher Landung“ führte. Doch schon bald wich dieses Motiv Darstellungen des zuverlässigen, regulären Luftverkehrs, mit exakten und regelmäßig bedienten Flugrouten und (selbstverständlich) sicheren Maschinen mit hohem Service, die von „Kunden“ alltäglich benutzt werden konnten. Auch insofern ist „Im

Junkers-Flugzeug über Spitzbergen“ ein bedeutendes Filmdokument über das Thema Spitzbergen hinaus.

Der 16min Film „Im Junkers-Flugzeug über Spitzbergen“ ist im Bundesarchiv-Filmarchiv Berlin überliefert und wird während der Tagung vorgeführt.

Herzog Ernst II. von Sachsen-Altenburg – Abriss eines Fürstenlebens

Uwe Gillmeister, Altenburg
uwgilli@t-online.de

- Ernst, Bernhard, Georg, Johann, Karl, Friedrich, Peter, Albert geboren am 31. August 1871 in Altenburg
- schulische Ausbildung an Gymnasien in Dresden und Eisenberg
- Studien in Lausanne, Jena und Heidelberg
- 1893/1894 Besuch der Kriegsschule in Kassel und Offiziersexamen in Berlin
- als Offizier Eintritt ins 1. Garderegiment zu Fuß in Potsdam mit entsprechenden Beförderungen
- 1897 Verlobung mit Prinzessin Adelheid zu Schaumburg-Lippe
- 1898 Heirat; Hofhaltung in Potsdam
- in der Folge 4 Kinder
- vorbereitende Studien für Regierungsgeschäfte
- 1901 Major und Bataillonskommandeur im 1. Garderegiment zu Fuß
- 1902 Ballonfahrer-Patent
- 1903 à la suite des 1. Garderegiments zu Fuß gestellt, Dienst beim großen Generalstab
- 7. Februar 1908 übernahm er als Herzog Ernst II. mit Patent die Regierung des Herzogtums Sachsen-Altenburg
- großes Interesse an Kunst und Wissenschaft, Kontakt zu berühmten Forschern
- Errichtung eines Flugplatzes in der Nähe von Altenburg
- 1911 Spitzbergenexpedition
- 8. August 1914 Eintritt in den Krieg, durch Belgien nach Frankreich; erste Kampfhandlungen
- General der Infanterie; EK II und EK I; „Pour le Mèrite“
- 13. November 1918 Abdankung als deutscher Bundesfürst; Abfindungsverhandlungen und infolgedessen 1919 Abfindung
- danach Weggang von Altenburg über Eisenach nach Berlin
- erneute Meeresforschung mit Institut für Meereskunde; Studien an Uni Berlin
- Trennung des Herzogspaares und schließlich Scheidung im Januar 1920
- bis 1922 wohnte Ernst in einer Villa im Grunewald; danach Umzug auf seinen letzten und längsten Wohnsitz seines Lebens auf sein Schloss „Fröhliche Wiederkunft“ in Wolfersdorf nahe Neustadt/Orla
- Lebensgemeinschaft mit der Opersoubrette Maria Triebel
- Modernisierung des Schlosses, Einbau einer Sternwarte; umfangreiche Forschungen auf dem astronomischen Gebiet der veränderlichen Sterne mit anerkannten Wissenschaftlern als freier Mitarbeiter der Uni Jena
- 1924 Klage gegen das Land Thüringen wegen „unrechtmäßiger“ Abfindung

- 1932 Gewährung des Armenrechts; kurz darauf erneute Abfindung durch die Nationalsozialisten
- 1934 Heirat mit Maria Triebel; Schaffung einer eigenen gemeinsamen Grabstätte in der Nähe des Schlosses „Fröhliche Wiederkunft“
- 1943 Schenkung des Altenburger Schlosses an die Stadt Altenburg
- nach Einzug der Alliierten Gewährung des lebenslangen Insitzrechtes auf seinem Schloss in Wolfersdorf
- Enteignung durch die sozialistische Gesetzgebung; Ernst wird DDR-Bürger
- 22. März 1955 stirbt Ernst als Letzter der früheren Bundesfürsten, der am längsten von ihnen lebte und auf ostdeutschem Boden seine letzte Ruhe in seiner Grabstätte „Krähenhütte“ fand

Die Zeppelin-Studienexpedition nach Spitzbergen (1910)

Cornelia Lüdecke, Fachausschuß Geschichte der Meteorologie, München

C.Luedecke@lrz.uni-muenchen.de

In den Jahren 1906, 1907 und 1909 versuchte der Amerikaner Walter Wellman (1858–1934) vergeblich, mit einem Luftschiff von Spitzbergen aus zum Nordpol zu fliegen. Zur selben Zeit entwickelte auch Graf Ferdinand von Zeppelin (1838–1917) einen Plan, seine Luftschiffe als Forschungsplattform für die geographische Erkundung in der Arktis einzusetzen. Eine Studienreise sollte aber erst den Beweis der Zweckmäßigkeit der neuen Methode erbringen. In Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen (1862–1929, Bruder Kaisers Wilhelms II), und Hugo Hergesell (1859–1938, Vorsitzender der Internationalen Aeronautischen Kommission der Internationalen Meteorologischen Organisation) fand er 1910 die geeignete Unterstützung einer Studienfahrt nach Spitzbergen, während der die Grundlagen für die Verwendbarkeit von Zeppelin als neues Verkehrsmittel in der Arktis geschaffen werden sollten. Es war geplant, die technischen Voraussetzungen wie die Luftschiffverankerung im Eis zu testen und einen geeigneten Ort für den künftigen Luftschiffhafen auf Spitzbergen zu suchen, nachdem Wellmans Startplatz in der Virgobucht wenig geeignet erschien.

Das Hauptaugenmerk der Expedition lag auf Hergesells Untersuchung der meteorologischen Bedingungen in den höheren Luftschichten, um mit diesen Daten eine künftige aerologische Navigation in der Arktis entwickeln zu können. Mit ihrer Hilfe wollte man wegen der Gefahr der Vereisung der Luftschiffhülle Nebelgebieten und Stürmen optimal ausweichen können. Erich von Drygalski (1865–1949), der schon 1902 während seiner Südpolarexpedition Erfahrungen mit bemannten Fesselballonaufstiegen gesammelt hatte, wurde eingeladen, die Eisverhältnisse von Spitzbergen und zusammen mit M. Reich die physikalischen Verhältnisse des durchkreuzten Meeresbeckens zu untersuchen. Außerdem wurde auch dem Ornithologen Otto Graf von Zedlitz und Trützschler (1873–1927) die Gelegenheit zur Mitfahrt gegeben. Adolf Miethe (1862–1927, Entwickler einer Kamera zur „Dreifarbenfotografie nach der Natur“ und des panchromatischen Aufnahmematerials), sollte die Expedition vor allem mit Farbfotos dokumentieren.

Der Dampfer „Mainz“ des Norddeutschen Lloyds wurde für die Erfordernisse der Expedition noch durch den Einbau von verschiedenen Laboratorien und wissenschaftlichen Einrichtungen wie Lotmaschinen und Ballonwinden ausgebaut. Zusätzlich entwickelte der Werftbesitzer Max Oertz die Umbaupläne für das norwegische Holzschiff „Fönix“, mit dem kleinere Exkursionen durchgeführt werden sollten. Beide Schiffe erhielten zusätzlich eine funkentelegraphische Station. Außerdem war noch das ehemalige Torpedoboot S.M.S. „Carmen“, das Prinz Heinrich seit 1909 zur persönlichen Verfügung stand, als Postboot beteiligt.

Die Zeppelin-Studien-Expedition hielt sich vom 16. Juli bis 10. August 1910 an wechselnden Standorten vor der Küste Spitzbergens auf. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigten, dass die starren Zeppeline für Flüge in der Arktis technisch erst noch weiterentwickelt werden mussten. Als Grundvoraussetzung wurde die vollkommene Betriebssicherheit, gepaart mit einer Mindestgeschwindigkeit von rund 70 km/h und einer ununterbrochenen Reisedauer von 48 Stunden angesehen.

Aus den Ergebnissen der Studienreise ergab sich die Notwendigkeit, eine ganzjährig besetzte aerologische Station auf Spitzbergen einzurichten, um anhand einer langen Messreihe ausreichend Daten für die aerologische Navigation zu gewinnen. Zu diesem Zweck wurde im Sommer 1911 in Advent Bay das Geophysikalische Observatorium eingerichtet, welches ab 1912 in Ebetofthamna (Cross Bay) bis zum Ausbruch des I. Weltkrieges mit jährlich wechselndem Personal in Betrieb war. Damit wurde erstmals in der Arktis ein langer Zeitschnitt durch die höheren Schichten der polaren Atmosphäre aufgenommen, der die Grundlage für die Planung des künftigen arktischen Luftverkehrs bildete.

Die von Graf Zeppelin angeregte geographische Erforschung der Arktis mit Luftschiffen wurde erst nach der Weiterentwicklung der Zeppeline in der 1924 verbreiteten Denkschrift der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff (Aeroarctic) hinsichtlich des sich interkontinental ausweitenden Luftverkehrs neu formuliert.

„Verschollen vor Spitzbergen“
Ein Film über die gescheiterte Vorexpedition von Herbert Schröder-Stranz
nach Spitzbergen im Jahr 1912–1913

Falk Mahnke, Velden, Österreich
direktion@villabulphon.at

In einer Einführung zum .45-minütigen TV-Film über die verschollene Vorexpedition von Herbert Schröder-Stranz nach Spitzbergen im Jahr 1912–1913 wird vor allem der Weg der Recherche und die Motivation zum Dreh des Filmes dargestellt.

Weg-Zeit-Diagramm der Schröder-Stranz Expedition (DAE) und der norwegischen und deutschen Rettungsexpeditionen 1912/1913

Karsten Piepjohn, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), Hannover
Karsten.Piepjohn@bgr.de

Im Spätsommer 1912 startete die von Herbert Schröder-Stranz initiierte und organisierte Deutsche Arktis-Expedition (DAE) an die Nordküste Svalbards, um Erfahrungen für eine geplante Befahrung der Nordostpassage im Sommer 1913 zu sammeln. Ein konkretes Ziel im Spätsommer 1912 war die Durchquerung von Nordaustlandet und Nordspitzbergen über die Hinlopenstraße, Ny Friesland, Wijdefjorden, Andrée Land und Haakon VII Land zum verabredeten Treffpunkt mit dem Expeditionsschiff „Herzog Ernst“ beim Deutschen Observatorium in der Ebelthofthamna im Krossfjorden. Eine Überwinterung der DAE war nicht vorgesehen.

Eine Woche nach der Abreise aus Tromsø traf die DAE am 12. August 1912 im Magdalenfjorden das Kreuzfahrtschiff „Auguste Viktoria“. Nach dieser Begegnung gab es über vier Monate keinerlei Nachrichten von der DAE. Erst als Kapitän Alfred Ritscher nach einem unglaublichen Alleinmarsch durch die winterliche Polarnacht Spitzbergens am 27. 12. 1912 die Siedlung Advent City (Longyearbyen) an der Südküste des Isfjorden erreichte, erfuhr die Welt erstmals vom unglücklichen Verlauf der Schröder-Stranz-Expedition.

Aufgrund der, wenn auch dürftigen, Informationen von Alfred Ritscher wurden im Winter und Frühling 1913 vier Hilfsexpeditionen durchgeführt, um den verschiedenen verstreuten Gruppen der DAE über Land und Meer zu Hilfe zu kommen. Das hatte zur Folge, dass zwischen September 1912 und August 1913 ständig mehrere Gruppen der DAE sowie der Hilfsexpeditionen zeitgleich an mehreren Orten zwischen Nordaustlandet und Longyearbyen unterwegs waren. Allein bis Dezember 1912 hatte sich die DAE in sechs Gruppen gespalten:

1. Schröder-Stranz mit seinen Begleitern nördlich von Nordaustlandet,
2. drei der norwegischen Besatzungsmitglieder auf dem „Herzog Ernst“ im Sorgfjorden,
3. Moeser und Detmers an der Ostküste des Wijdefjorden,
4. Rave und Rüdiger in der Hütte am Elvtangen,
5. Eberhard, Rotvold und Stenersen auf dem Rückweg von der Hütte am Krosspynten zum Schiff und
6. Ritscher auf dem Weg nach Longyearbyen.

Im Januar 1913 startete die erste Hilfsexpedition von Ingvar Jenssen, die allerdings bereits vor dem Austfjorden umkehren musste. Von 21. Februar bis 31. März 1913 führte der Bruder von Alfred Wegener, Kurt Wegener, eine Überlandexpedition vom Krossfjorden über Woodfjorden und Wijdefjorden durch. Etwa zeitgleich mit der Rückkehr Wegeners zum Krossfjorden machte sich die norwegische Besatzung des „Herzog Ernst“ auf den erfolgreichen Weg nach Longyearbyen. Zur selben Zeit begann in Tromsø die Staxrud-Expedition, die von Longyearbyen über das Dickson Land und den Wijdefjorden am 21. April 1913 Rave und Rüdiger im Sorgfjorden erreichte. Ein paar Tage später traf bereits die Lerner-Expedition mit dem Schiff „Lövenskiold“ in der Mosselbukta ein, um Anfang Mai weiter nach Nordaustlandet zu fahren. Vom Kapp Rubin aus legten die Mitglieder dieser Expedition bis Ende Juni insgesamt 600 km auf

der leider erfolglosen Suche nach Schröder-Stranz und seinen Begleitern auf Skiern zurück. Nachdem der „Lövenskiöld“ vom Eis zerdrückt worden war, fuhren die Mitglieder der Lerner-Expedition Ende Juli mit Rettungsbooten über die Hinlopenstraße zum Sorgfjorden, wo sie Stenersen und die Teilnehmer der zweiten Staxrud-Expedition beim „Herzog Ernst“ trafen. Anschließend kehrten die Staxrud-Expedition über Land und Stenersen mit der Lerner-Expedition mit dem „Herzog Ernst“ nach Grønfjorden zurück. Hier konnte Kapitän Ritscher den „Herzog Ernst“ wieder übernehmen und zurück nach Tromsø überführen.

Um diesen sehr komplizierten räumlichen und zeitlichen Ablauf der DAE und ihrer Hilfs-Expeditionen besser überblicken zu können, sind in dem Weg-Zeit-Diagramm der Schröder-Stranz-Expedition die wichtigsten geographischen Orte von Süden (unten) nach Norden (oben) auf der x-Achse und die Zeit auf der y-Achse aufgetragen. Auf einen Blick kann man zum Beispiel ablesen, dass die DAE Anfang November in mindestens drei Gruppen aufgeteilt war, die sich im Sorgfjorden (Stave, Brüder Jensen), in der Hütte am Elvtangen (Rave und Rüdiger) und in der Hütte am Krosspynten (Eberhard, Ritscher, Rotvold und Stenersen) aufhielten. Ob Moeser und Detmers zu dieser Zeit noch lebten, ist unwahrscheinlich. Möglicherweise hatten aber wegen der sicherlich ausreichenden Ausrüstung Schröder-Stranz und seine Begleiter bis zu diesem Zeitpunkt überlebt.

Neben dem Weg-Zeit-Diagramm sind auf einer topographischen Karte die wichtigsten geographischen Lokalitäten, die Schiffskurse und die Wege der Landexpeditionen anhand der Reisebeschreibungen und -berichte einerseits und der topographischen Verhältnisse im Gelände andererseits so genau wie möglich eingetragen. So ließ sich zum Beispiel anhand präziser Angaben topographischer Punkte (z. B. Kaps) die Route der Ski-Wanderung von Biehler, Graetz und Villinger im Mai 1913 in der Nordenskiöldbukta teilweise eindeutig rekonstruieren, während die Lage der Camps der beiden Staxrud-Expeditionen auf dem Inlandeis nur ungefähr angegeben werden kann

Die Spitzbergen-Expedition des Herzogs Ernst II. von Sachsen-Altenburg im Jahr 1911

Margitta Pluntke, Naturkundliches Museum Mauritianum, Altenburg
pluntke@mauritianum.de

Ein bemerkenswertes Unternehmen war die von Herzog Ernst II. von Sachsen-Altenburg (1871–1955) geleitete Spitzbergen-Expedition vor 100 Jahren.

Von Jugend an hatte Ernst vielseitige naturwissenschaftliche Interessen, begeisterte sich fürs Segeln, Bergsteigen und für die Jagd. Über viele Jahre knüpfte er Kontakte zu Naturwissenschaftlern. So ließ er sich im Oktober 1900 von Erich von Drygalski, dem Leiter der ersten deutschen Südpolar-Expedition 1901–1903, Unterlagen schicken, um sich mit dessen Expeditionsvorbereitungen und den Schiffsbauplänen der „Gauss“ befassen zu können. Beim damaligen Prinzen Ernst von Sachsen-Altenburg entwickelte sich der Wunsch, einmal selbst an einer Forschungsreise nach Spitzbergen teilzunehmen. Durch besondere Umstände kam es dazu, dass er sogar eine solche Expedition selbst erfolgreich leitete und dabei ein bisher unbekanntes Gebiet auf Spitzbergen erkundete.

Im besonderen Maße unterstützte ihn der bekannte Polarforscher Wilhelm Filchner, der zeitgleich die zweite deutsche Antarktis-Expedition vorbereitete. Filchner hatte den an Polarforschung interessierten Herzog ins Ehrenpräsidium seiner Expedition geholt. Dieser vermittelte dem Herzog im Februar 1911 den Expeditionsteilnehmer Karl Potpeschnigg. Er war ein erfahrener Alpinist aus Graz, der zuvor gemeinsam mit Filchner Spitzbergen und die dortigen Eisverhältnisse kennen gelernt hatte und eigentlich für die Antarktis-Expedition vorgesehen war. Ohne den engagierten und umsichtigen Potpeschnigg wäre es wahrscheinlich nicht möglich gewesen, die Spitzbergen-Expedition des Herzogs erfolgreich durchzuführen. In nur wenigen Monaten gelang es dem Herzog durch vielfältige Beziehungen, eine im Bau befindliche Segelyacht in ein eismeertüchtiges Schiff mit Hilfsmotor aufrüsten zu lassen, eine Schiffsmannschaft für die Polarfahrt und weitere wetterfeste Männer zu finden, die bereit waren, eine Schlitten-Expedition über Schnee und Eis durchzuführen. Dem Herzog war es wichtig, dieses Unternehmen mit gleich gesinnten Kameraden zu erleben.

Die ursprünglich geplante Expeditionsroute über das Nordostland von Spitzbergen musste der Herzog auf Grund von für das Schiff unüberwindbarem Packeis im Norden von Spitzbergen aufgeben. Schließlich erkundeten sechs Expeditionsteilnehmer mit zwei schwer beladenen Nansen-Schlitten auf einer 14tägigen Tour das zentral gelegene Gebiet zwischen der Klaas-Billen-Bay und Wijde-Bay. Der nördlichste Punkt, den vier Expeditionsteilnehmer erreichten, lag 80 Kilometer vom Ausgangspunkt der Schlitten-Expedition entfernt.

Die von ihnen erhobenen meteorologischen Daten und die Vermessungsergebnisse übergab Herzog Ernst II. von Sachsen-Altenburg nach seiner Rückkehr der deutschen Seewarte Hamburg sowie dem Institut für Meereskunde in Berlin, dessen Leiter Prof. Albrecht Penck die Ergebnisse 1913 veröffentlichte. Sammlungsbelege und Ausrüstungsgegenstände gelangten in das Naturkundliche Museum Mauritianum Altenburg. Herzog Ernst verfasste 1943 einen sehr lebendigen Bericht über die Schifffahrt ins Polargebiet und die beschwerliche Schlitten-Expedition im August 1911.

Bergbau auf der Bäreninsel?

Deutsche Rohstoffinteressen und die Erkundung Svalbards (1871–1914)

Stefan Przigoda, Deutsches Bergbau-Museum, Bochum
Stefan.Przigoda@bergbaumuseum.de

Im August 2007 deponierte ein Tauchboot auf dem Meeresboden unter dem Eis des Nordpols eine russische Flagge. Mit dieser weltweit Aufsehen und auch Kritik erregenden Aktion unterstrich Russland seine Gebietsansprüche in der Arktis und damit auch auf deren Rohstoffvorkommen. Die Verknappung verschiedener, für die modernen Industriestaaten existenzieller Rohstoffe hat den Wettlauf um diese Lagerstätten angeheizt, und die erwähnte Episode ist nur ein sichtbarer Ausdruck eines latenten internationalen Konfliktfeldes. Dabei erweckten tatsächliche oder erhoffte Rohstoffvorkommen in den entlegenen Gebieten dieser Erde seit jeher Begehrlichkeiten. Sie waren maßgebliche Antriebskräfte für die Erkundung, Erforschung und Durchdringung dieser Gebiete und damit für jene im 15. Jahrhundert einsetzende europäische Expansion, die schließlich im 19. Jahrhundert in das Zeitalter des Imperialismus mündete.

Für die Entdeckung und wissenschaftliche Erforschung der Arktis spielten Rohstoffe wie auch deutsche Wissenschaftler und Abenteurer eine wichtige Rolle. Mehrfach befassten sich deutsche Geologen und Bergleute mit den dortigen Rohstoffvorkommen. Wirtschaft und Politik zeigten ebenfalls Interesse. In den Jahren 1898 bis 1900 war dann insbesondere die heute zum Svalbard-Archipel gehörende Bäreninsel Ziel von gleich fünf deutschen, miteinander konkurrierenden Expeditionen. Die bizarre Episode war ein Kulminations- und vorläufiger Höhepunkt der Verfolgung deutscher Rohstoffinteressen in Svalbard.

Der Beitrag untersucht die Rolle der Rohstoffinteressen des Deutschen Kaiserreiches für die Aktivitäten deutscher Wissenschaftler, Forschungsreisender und Bergleute auf Spitzbergen und im Gebiet des Svalbard-Archipels in den Jahren 1871 bis 1914. Im Fokus stehen die bergbaulich zu gewinnenden, mineralischen Bodenschätze, insbesondere Steinkohle, deren beabsichtigte Nutzung indessen im Kontext mit anderen Rohstoffressourcen der Arktis zu sehen ist. Wer waren die Akteure und welche Motivlagen bestimmten sie, in welchen wissenschaftlichen, aber auch politischen und ökonomischen Kontexten standen ihre Aktivitäten?

Es wird zu zeigen sein, dass die Bodenschätze Svalbards bei der Erforschung und versuchten Aneignung dieses Raumes durch Deutsche eine wichtige Rolle spielten. Dabei stand die Arktis allerdings nicht im Zentrum der wirtschaftlichen und politischen Interessen des Deutschen Reiches und von dessen Entscheidungsträgern.

**„Versunken in Gedanken auf dem schwellenden Teppiche der Polarweide...“ –
Alexander Koenigs zoologisch-ornithologische Forschungsreisen
nach Spitzbergen 1905-1907**

Alexandra-Kathrin Stanislaw-Kemenah;
Landesstelle für Frauenbildung und Projektberatung in Sachsen, Dresden
Alexandra.Stanislaw-Kemenah@web.de

Alexander Koenig (1858–1940), Zoologe, Ornithologe und Begründer des heutigen Zoologischen Forschungs-Museums Alexander Koenig in Bonn, unternahm zusammen mit seiner Frau Margarethe (1865–1943) seit den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts ausgedehnte Forschungsreisen, die beide auf die Kanarischen Inseln, mehrfach in das nördliche Afrika (Tunesien, Algerien, Ägypten) und auch dreimal nach Spitzbergen und auf die Bäreninsel führten. Da Koenig einer reichen Familie entstammte – sein Vater war der berühmte „Petersburger Zuckerkoenig“ Leopold – konnte sich Alexander finanziell unabhängig von wissenschaftlichen Akademien, Expeditionen selbst ausrüsten sowie deren Forschungsdirektiven seinen eigenen wissenschaftlichen Interessen widmen. Die auf Tagebuchaufzeichnungen beruhende publizistische Verwertung der Ergebnisse der Forschungsreisen wurde seitens des Ehepaares systematisch in wissenschaftliche und populäre Berichterstattung getrennt – erstere neben Monographien im Jahrbuch für Ornithologie bzw. in der 1911 erschienenen Abhandlung „Avifauna Spitzbergensis. Forschungsreisen nach der Bären-Insel und dem Spitzbergen-Archipel, mit ihren faunistischen und floristischen Ergebnissen“ letztere entweder als wissenschaftlichen Auswertungen vorgeschalteter Abschnitt publiziert¹ oder separat veröffentlicht.

In Vortrag sollen zum einen die Spitzbergen-Expeditionen Koenigs im Hinblick auf Organisation (u. a. Reiseroute, Transportmittel, Reisebegleitung) und wissenschaftlichen Forschungsansatz und -methodik (inkl. textlicher und bildlich-fototechnischer Dokumentation) nachgezeichnet werden. Darüber hinaus steht jedoch der retrospektive „Textverarbeitungsprozess“, mithin die Selektion und Segmentierung von Informationen aus den Tagebuchaufzeichnungen als „gefilterte Wissensvermittlung“ im Fokus des Interesses. So wird anhand seiner Veröffentlichung ermittelt, welche Vorstellungen über das Eigene und Fremde, über Identität und Differenz beispielsweise hinsichtlich landeskundlicher und kultureller Phänomene bei Alexander Koenig zum Tragen kommen, und auf welche (stilistische) Weise diese publikumswirksam transportiert werden.

¹ So beispielsweise Alexander Koenig, Reisen und Forschungen in Algerien, Leipzig 1896; Ders., Die Vögel am Nil bis in das Gebiet seiner Quellflüsse auf Grund eigener Reisen und Beobachtungen in Wort und Bild dargestellt, Bernburg 1936.

Forscher, Abenteurer, Retter – die Spitzbergenexpeditionen von Kurt Wegener, Schröder-Stranz und Lerner 1912/1913

Hans Steinhagen, Lindenberg
hans.stonehenge@web.de

1912 und 1913 begaben sich Menschen mit sehr unterschiedlichen Zielen nach Spitzbergen. Die Forscher Kurt Wegener und Max Robitzsch interessierten sich vor allem für die meteorologischen Verhältnisse. Der Abenteurer Schröder-Stranz wollte dahingegen einen günstigen europäisch-sibirischen Seeweg erkunden und scheiterte bereits im Anfangsstadium. Drei Rettungsaktionen konnten daran nichts mehr ändern.

Nach der Studienreise der deutschen arktischen Expedition 1910 regte Hugo Hergesell die Errichtung einer deutschen Messstation zur kontinuierlichen Untersuchung der meteorologischen Bedingungen auf Spitzbergen an. Nachdem ein erster Anlauf 1911 in der Adventbai auf West-Spitzbergen mit zahlreichen organisatorischen Schwierigkeiten verbunden war, errichtete Kurt Wegener gemeinsam mit Max Robitzsch 1912 in Ebeltoftthamna ein leistungsfähiges Observatorium. Hier führten die beiden Forscher ein intensives meteorologisches und aerologisches Messprogramm durch, dessen Ergebnisse noch heute ein wertvolles Datenmaterial für die Klimaforschung darstellen.

Der junge Leutnant Herbert Schröder-Stranz setzte sich 1912 das Ziel der Erkundung und Vermessung eines europäisch-sibirischen Seeweges. Bei einer Vorexpedition verließ er am 15. August 1912 mit drei Gefährten das Schiff „Herzog Ernst“ zwischen Nordkap und Kap Platen, um das Nordostland von Nord nach West zu durchqueren. Die Vier kamen nie, wie verabredet, in der Sorgebai bei der dort ankernden „Herzog Ernst“ an und sind seitdem verschollen. Weitere Teilnehmer der Schröder-Stranz-Expedition kamen bei dem Versuch ums Leben, die Adventbai auf dem Fußweg zu erreichen. Damit scheiterte eine schlecht organisierte Expedition bereits im Vorfeld.

Es wurden mehrere Aktionen zur Rettung von Teilnehmern der Schröder-Stranz-Expedition unternommen. Am nächsten vor Ort war Kurt Wegener, der vom 4. bis 31. März 1913 mit drei Norwegern die Küstenregionen von Andrée-Land nach Überlebenden durchsuchte. Darüberhinaus wurde eine offizielle deutsch-norwegische Hilfsexpedition unter Leitung des Norwegers Staxrud organisiert, die den östlichen Teil von West-Spitzbergen nach Überlebenden durchforschte. Eine weitere Expedition mit dem Journalisten Theodor Lerner fahndete im Nordwesten des Nordostlandes nach Spuren von Überlebenden. Schließlich mussten die Retter den Tod von sieben deutschen Teilnehmern der gescheiterten Schröder-Stranz-Expedition feststellen.