

**Deutsche Gesellschaft für Polarforschung
Arbeitskreis Geschichte der Polarforschung**

***German Society of Polar Research
History of Polar Research Specialist Group***

Rundbrief 11/02

Circular 11/02

Schwerpunkt:

Focus:

**Logistik:
Land-, Luft- und
Seefahrzeuge**

**Logistics:
vehicles, aircraft,
and ships**



Internetversion

Dezember 2002

ISSN 1436-803X

Impressum

Herausgeber *Arbeitskreis Geschichte der Polarforschung
der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung e V.
(Cornelia Lüdecke)*

Redaktion Dr. habil. Cornelia Lüdecke
Valleystrasse 40
D - 81371 München

Phone/Fax: + 49 (89) 725 6 725
email: C.Luedecke@lrz.uni-muenchen.de

verantwortlich für den Inhalt und die englische Übersetzung,
soweit keine weiteren Autoren genannt sind

Auflage 100
Abgabe kostenlos an die Mitglieder des AK Geschichte der Polarforschung

Erscheinungsweise: jährlich im Dezember

Bankverbindung Deutsche Bank Hamburg
Kontonr.: 57/03459

Postscheck Hannover
Kontonr.: 1494-306

Spenden (Stichwort "AK Polargeschichte") sind von der Steuer absetzbar.

Hinweis für Autoren: Einsendeschluß für Beiträge ist der 15. November.

Der Rundbrief wurde von C. Lüdecke nach Mitteilungen der namentlich genannten AK-Mitglieder zusammengestellt, Stand **05.01.03**. Leider wurde ein zunächst angekündigter Beitrag doch nicht geliefert, wodurch sich die Fertigstellung des Rundbriefes erheblich verzögert hat. Außerdem gab es eine Umstellung im Kopieren und Versand, die weitere Verzögerungen hervorrief. Diese Probleme werden im kommenden Jahr behoben.

*Deadline for contributions is November 15th. Cornelia Lüdecke compiled the newsletter from information by members of the specialist group, completed **5-Jan-03**. The newsletter could not be finished earlier due to a delay in a contribution firstly announced, but finally not submitted. There also had been some changes in printing and mailing resulting in further delay. These problems will be overcome during the year.*

Inhalt	Contents	Seite
Schwerpunkt	<i>Focus</i>	3
Logistik: Land-, Luft- und Seefahrzeuge	Logistics: Vehicles, aircraft, and ships	
Grönland 2002 (Expeditionsbericht)	<i>Greenland 2002 (expedition report)</i>	11
Vorträge über polarhistorische Themen	<i>Oral Papers on History of Polar Research</i>	14
Bibliographie	<i>Bibliography</i>	14
Polarfilme	<i>Polar Movies</i>	16
Polarbelletristik	<i>Polar Belletristic</i>	17
Frauen in Polargebieten	<i>Women in Polar Regions</i>	18
Politik und Militär in Polargebieten	<i>Politics and Military in Polar Regions</i>	19
Ausstellungen	<i>Exhibitions</i>	19
Archive	<i>Archives</i>	20
Informationen aus dem Internet	<i>Information from Internet</i>	21
Tagungen 2003	<i>Conferences 2003</i>	22
Jubiläen im Jahr 2003	<i>Anniversaries in 2003</i>	23
Nächster Rundbriefschwerpunkt	<i>Next Focus of Circular</i>	29

Schwerpunkt Logistik: Land-, Luft- und Seefahrzeuge

Einführung

Vor 25 Jahren wurde der geographische Nordpol erstmals im Alleingang mit einem Hundeschlittengespann von Labrador aus erreicht, während im selben Jahr eine einmotorige Beachcraft/Denzel V35B erstmals den Nonstopflug von Anchorage über den Nordpol nach München schaffte. Zwischen diesen beiden Extremen zu Land und in der Luft liegt der Erfolg von Polarexpeditionen. Die moderne Logistik wird bedingt von neuartigen Werkstoffen, die mit bester Technik gepaart sind. Sie ermöglichen es heute, Ziele anzustreben, für die früher ein immenser Aufwand nötig war. Eisbrecher und U-Boote erreichen den Nordpol, Flugzeuge landen auf dem Eisplateau der Antarktis, während Hubchrauber

Focus Logistics: vehicles, aircraft, and ships

Versorgungsschiffe mit Stationen verbinden. In alten Expeditionsberichten und wissenschaftlichen Veröffentlichungen gibt es Aufrisse und technische Angaben über Expeditionsschiffe und die verschiedensten Luftfahrzeuge. Skizzen und Fotos geben ein Bild von den verwendeten Schlitten. Einige typische Beispiele aus der Logistik von Polarexpeditionen sollen Anregung geben, sich weiter mit diesem vielfältigen Thema zu beschäftigen.

Schiffe

Das erste Schiff einer deutschen Polarexpedition ist der Zweimaster mit Hilfsmaschine „Grönland“, der 1868 unter Carl Koldewey (1837-1908) die Gewässer zwischen Ostgrön-

land und Spitzbergen befuhr. Die „Grönland“ ist immer noch seetüchtig und liegt im Museumshafen von Bremerhaven. Dann wurden 1869 Walfangschiffe wie die „Albert“ und die „Bienenkorb“ für Forschungsfahrten in die Arktis verwendet. Die zweite deutsche Nordpolar-expedition 1869-70 führte unter Koldeweys Leitung mit der „Germania“, einem Zweimaster mit Hilfsmaschine, und der „Hansa“, einem nicht motorisierten Zweimaster, der als Tender operieren sollte, an die Ostküste Grönlands. Dort ging die „Hansa im Packeis unter, während sich die Besatzung jedoch retten konnte. Der österreichisch-ungarischen Nordpolar-expedition (1872-74) unter der Leitung des deutschen Marineoffiziers in österreichischen Diensten Carl Weyprecht (1838-1881) war ein ähnliches Schicksal beschieden, als der Dreimaster mit Hilfsmotor „Tegetthoff“ vor Franz-Josef-Land unterging. Koldeweys zweites Schiff der 2. Deutschen Nordpolar-expedition „Grönland“ wurde 1873-74 wieder eingesetzt, um unter Eduard Dallmanns (1830-1896) Führung Wal- und Robbenfanggründe an der antarktischen Halbinsel zu ergründen. Adolf Erik Nordenkiöld (1832-1901) gelang 1878-79 auf der „Vega“ erstmals die Befahrung der Nordostpassage von West nach Ost.

Bisher wurden bereits existierende Schiffe für die Erfordernisse in polaren Gewässern modifiziert. Erst Fridtjof Nansen (1861-1930) ließ das erste spezielle Polarschiff „Fram“ bauen, das durch seinen runden Rumpf ohne Schaden Eispresungen überstehen sollte. Damit ließ er sich 1893 einfrieren, um möglichst nah am Nordpol vorbei zu driften. Unversehrt kam die „Fram“ 1896 wieder frei. Heute kann sie in Oslo besichtigt werden. Das Schiff der ersten deutschen Südpolarexpedition (1901-03) „Gauss“ wurde nach dem Vorbild der „Fram“ in Kiel gebaut, aber als Forschungsschiff wurde es zusätzlich mit zwei Laboren ausgerüstet. Erich von Drygalski (1865-1949) überwinterte an Bord des vom Eis festgesetzten Schiffes und kehrte u.a. mit einer Fülle von ozeanographischen Messungen und biologischen Sammlungen zurück. Anschließend wurde das

Schiff nach Kanada verkauft, noch es unter dem Namen „Arctic“ noch bis Ende der zwanziger Jahre im Einsatz war. In England wurde im gleichen Zeitraum die „Discovery“ als Polarschiff für Robert Falcon Scotts (1868-1912) erste Antarktisexpedition (1901-04) gebaut, die anschließend noch bis 1931 für weitere Forschungseinsätze verwendet wurde. Seit 1986 liegt sie wieder in ihrem Heimathafen in Dundee. Es sollte einige Zeit dauern, bis wieder reine Polarforschungsschiffe gebaut wurden.

Roald Amundsen (1872-1928) bezwang mit dem Motorboot „Gjøa“ in den Jahren 1903-06 die Nordwestpassage von Ost nach West. Der deutsche Offizier Wilhelm Filchner (1877-1957) kaufte für seine private Expedition eine norwegische Bark mit Hilfsmotor, die unter dem Namen „Deutschland“ 1911-12 in die Weddell-See fuhr. Die „Maud“, mit der Amundsen 1913-15 die Nordostpassage in westlicher Richtung durchfuhr, gehört ebenfalls zu den berühmten Polarschiffen. Die russischen Eisbrecher „Taimyr“ und „Waigatsch“ folgten 1914-15 auf der gleichen Route. Berühmt wurde auch der russische Eisbrecher „Krassin“, der 1928 den Überlebenden des abgestürzten Luftschiffes „Italia“ zu Hilfe kam. Erst 1932 forcierte der russische Eisbrecher „Sibirjakow“ die Nordostpassage ohne Überwinterung und läutete damit die ständige Befahrbarkeit des Nordsibirischen Seeweges ein. 1937-40 wurde der russische Eisbrecher „Sedow“ vom arktischen Packeis festgesetzt und geriet in die Drift, aus der er erst nach 812 Tagen befreit werden konnte. Die dritte deutsche Antarktisexpedition (1838/39) setzte unter der Leitung von Kapitän Alfred Ritscher (1879-1963) das Katapultschiff „Schwabenland“ ein, das vorher unter dem Namen „Schwarzenfels“ als Frachtschiff und Flugzeugstützpunkt im Atlantik verwendet wurde. 1958 fuhr erstmals ein U-Boot, die „Nautilus“ mit Atomtrieb unter dem Packeis von Alaska nach England. Kurz darauf folgte das Atom-U-Boot „Skate“.

Hundeschlitten

Am Anfang war der Schlitten, mit dem zu Lande Ausrüstung und Nahrung transportiert wurde. Der Engländer William Edward Parry (1790-1855) war der erste, der während seiner Expedition zur Suche der Nordwestpassage 1819 modifizierte Hundeschlitten der Inuit verwendete. Er setzte den Grundstein für die Tradition der Schlittenreisen der britischen Marineexpeditionen, die sich bis ins 20. Jahrhundert fortsetzte. Admiral Ferdinand von Wrangell (1797-1870), ein Deutschbalte in russischen Diensten, gab in seinem Bericht über die Erforschung der Nordküste Sibiriens einen ersten ausführlichen Bericht über die Schlittenfahrten mit sibirischen Hundeschlitten. 1888 brach Nansen zu seiner bahnbrechenden Durchquerung Grönlands mit Ski und Schlitten auf. Der damals von ihm entwickelte Nansen-schlitten und Nansenkocher werden noch heute auf Expeditionen verwendet. Der Amerikaner Robert Edwin Peary (1856-1920) perfektionierte seit 1891 auf Grönland die Transportreisen mit Hundeschlitten, um nach jahrelanger Erforschung der Nordküste Grönlands 1909 zum Nordpol aufzubrechen. Amundsen zeigte sich in der Eroberung des Südpols (1911-12) als wahrer Meister im schnellen Durchqueren unbekannter Polarregionen auf Hundeschlitten. Trotz seiner persönlichen Abneigung gegen einen effektiven Einsatz von Hundeschlitten lieferte der britische Marineoffizier Scott in Kapitel 10 und 11 des Berichts über seine erste Antarktisexpedition (1901-1904) die detaillierteste Beschreibung von Schlitten und Schlittenreisen. Der deutsche Alfred Wegener (1880 - 1930) leitete die letzte Grönlandexpedition (1930-1931) der heroischen Ära, deren Transportsystem auf dem Inlandeis hauptsächlich auf Hundeschlitten basierte.

Ponies

Als nächstes wurden Ponies für den Transport von Lasten auf unwegsamem Gelände eingesetzt. Als erster verwendete Ernest Henry Shackleton (1874-1922) Ponies, die er für

seine Antarktisexpedition in den Jahren 1907-09 aus der Mandschurei bezog. Scott folgte während seiner zweiten Expedition (1910-13) Shackletons Beispiel. Er ließ für das erste Jahr sibirische Ponies und für das zweite indische Maultiere in die Antarktis bringen. Auch Filchner nahm für Transporte auf dem eisbedeckten Kontinent mandschurische Ponies mit. Der dänische Offizier Johan Peter Koch (1870-1928) wollte zusammen mit Wegener und isländischen Ponies Grönland von Ost nach West überqueren. Die Expedition gelang, jedoch starben unterwegs alle Tiere. Während seiner letzten Expedition 1930 - 1931 setzte Wegener nochmals Islandponies ein, um die Ausrüstung von der Küste über den Kama-rujukgletscher auf das Inlandeis zu bringen.

Motorisierte Landfahrzeuge

Wegener nahm als erster ein Automobil mit in die Arktis, um damit während der dänischen Mylius-Erichsen Expedition (1906-08) an der Ostküste Grönlands eine Winde für aerologische Aufstiege zum betreiben. Shackleton brachte ein Auto (1907-09) und Scott (1910-13) den ersten Motorschlitten in die Antarktis. Auch die Ross-See Gruppe von Shackletons Imperial Transantarctic Expedition (1914-16) besaß einen Motorschlitten. Diese wie auch die früheren Schlitten funktionierten jedoch nur bei einer günstigen Schneeunterlage und waren deshalb für den täglichen Transportbedarf nicht sehr von Nutzen. Der Franzose Jean-Baptiste Charcot (1867-1936) hatte auf seiner Antarktisexpedition (1908-10) drei leichte Raupenschlepper dabei, während der Australier Douglas Mawson (1882-1958) in den Jahren 1911-14 ein flügelloses Flugzeug als Traktor verwendete. Die letzte Wegener-Expedition nach Grönland testete erstmals zwei finnische Propellerschlitten, die mit deutschen Flugzeugmotoren ausgestattet worden waren. Allerdings konnten sie nur bei optimalen Schneebedingungen zufriedenstellend eingesetzt werden. Richard Evelyn Byrd (1888-1957) verfügte während seiner zweiten Antarktisexpedition (1933-35) schon über einen vergleichsweise

großen Fuhrpark bestehend aus einem schweren Raupenschlepper, drei Citroen Traktoren mit Ketten auf der Rückachse und zwei Schneemobilen von Ford. Nachdem sich die weiterentwickelten Raupenschlepper bewährten, wurden sie von jetzt an ein fester Bestandteil der Transportlogistik. Schließlich konnte die Commonwealth Trans-Antarctic Expedition (1955-58) unter der Gesamtleitung von Vivian Ernest Fuchs (geb. 1908) und der neuseeländischen Versorgungsgruppe unter Sir Edmund Percival Hillary (geb. 1919) erfolgreich durchgeführt werden, die in Süd-sommer 1957-58 die Antarktis von der Weddell-See bis zur Ross-See mit Raupenschleppern überquerte.

Luftfahrzeuge

Am 11.7.1897 startete der Schwede Salomon August Andrée (1854-1897) von der Dänen-Insel (Spitzbergen) aus mit seinem Ballon „Ørnen“ zum Nordpol, mußte aber nach vier Tagen auf dem Eis notlanden. Scott und Drygalski stiegen 1902 als erste mit Fesselballonen in der Antarktis auf, um die nähere Umgebung zu erkunden. Der Amerikaner Walter Wellmann (1858-1934) versuchte zwischen 1906 und 1909 vergeblich mit einem Luftschiff von der Däneninsel (Spitzbergen) zum Nordpol zu fliegen. 1914 führte der russische Pilot J. Nagurski mit dem 70 PS starken Wasserflugzeug "Farman" in Rahmen einer Rettungsaktion bei Nowaja Semlja die fünf ersten Arktisflüge. 1926 fand Byrds angeblicher Flug zum Nordpol statt, während wenige Tage später unter Amundsens Leitung das Luftschiff "Norge" den Nordpol überquerte. General Umberto Nobile (1885-1978) stürzte 1928 mit seinem Luftschiff "Italia" 1928 in der Arktis ab und löste die größte Rettungsaktion aller Zeiten aus. Die Luftfahrzeuge wurden zunehmend auch als Plattformen für die verschiedensten Meßausrüstungen verwendet. Die Expedition mit dem Luftschiff LZ 127 "Graf Zeppelin" der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen führte 1931 einen wissenschaftlich sehr erfolgreichen

Flug in die russische Arktis durch. Hier wurden neben der meteorologischen Untersuchung der Luftschicht zwischen der Erdoberfläche und dem Zeppelin sowie der höheren Atmosphäre auch Vermessungsphotos der überflogenen Gebiete aufgenommen. Schon 1924 wurden unter Tschuchnowskis Leitung von einem Junkers Wasserflugzeug Luftfotos von Nowaja Semlja gemacht. 1938 führte der deutsche Geograph Ernst Herrmann (1895-1970) während seiner Spitzbergenexpedition Probeflüge bis 81°52'N mit einem Fieseler Storch zur Erforschung der Nordpolarmeeres durch. 1938/39 kamen zwei deutsche Dornier-10-t-Wal Flugzeuge in der Antarktis zum Einsatz, von denen Neuschwabenland luftphotogrammetrisch aufgenommen wurde. Während des zweiten Weltkrieges kamen bei den deutschen Wettererkundungsstaffeln in der Arktis Flugzeuges des Typs Heinkel He 111 und Junkers Ju 88 zum Einsatz. Heute sind neben Flugzeugen auch Hubschrauber in den Polargebieten im Einsatz und unterhalten teilweise Luftbrücken zur Versorgung von Stationen.

Schluß

Die Kombination aus Schiffen, Hunden, Ponies und Motorfahrzeugen, sowie der Einsatz unterschiedlichster Luftfahrzeuge haben bei der Erforschung der unbekanntenen Polarregionen wertvolle Dienste geleistet. Bei polarhistorischen Untersuchungen reizen hier vor allem interdisziplinäre Fragestellungen. Beispielsweise könnte man der Frage nachgehen, unter welchen politischen Umständen um 1900 die ersten speziellen Polarforschungsschiffe gebaut wurden. Welcher soziokulturelle Hintergrund war dafür verantwortlich, daß um 1910 Ponies für Transporte in Polargebieten eingesetzt wurden, oder daß Scott seinen Schlitten lieber selbst zum Südpol zog, anstatt Hundeschlitten zu verwenden. Manche Transportmittel waren und blieben einzigartig, wie z.B. die bemannten Fesselballone um 1900, das Luftschiff „Graf Zeppelin“ (1931), oder das Katapultschiff „Schwabenland“ mit den zwei Bordflugzeugen (1938/39). Warum? Politische

Umstände, Entwicklung der Technik, persönliche Erfahrung und Vorlieben, aber auch ungünstige Wetterbedingungen wirken sich auf die Logistik aus. Dies zu untersuchen erscheint sehr spannend.

Ihre

Cornelia Lüdecke

Logistics: Vehicles, aircraft, and ships

Modern logistics, new technology as well as new materials allow to polar expeditions today, which needed much expenditure was in former times. Submarines and icebreakers reach the North Pole as well as people with a dog sledge in a solo attempt. Single engine aircraft cross the Arctic on a non-stop flight. In the Antarctic aircraft land on the high plateau covered with ice, while helicopter connect ships with research stations. In old expedition books and scientific reports you will find many plans and technical details of ships and different aircraft. Sketches and pictures show sledges and other means of transport. Some typical examples shall give stimulation to for further research on polar logistics.

Ships

The first ship of a German polar expedition had been the two-master with auxiliary machine "Grönland" sailing between eastern Greenland and Spitsbergen in 1886 under the command of Carl Koldewey (1837-1908). the "Grönland" can still be seen at Bremerhaven. Some Arctic expeditions on the whalers "Albert" and "Bienenkorb" followed. The second German North Polar Expedition (1869-70) used the motor-sailer "Germania" and the two-master "Hansa", which was trapped in pack-ice and sank close to the east coast of Greenland. The three-master with auxiliary machine "Tegetthoff" of the Austrian-Hungarian North Polar

Expedition (1872-74) under the command of Carl Weyprecht (1831-1881) had the same fate close to Franz-Josef-Land. Adolf Erik Nordsenkiöld (1832-1901) finished the Northeast Passage on „Vega“ for the first time 1878-79.

Fridtjof Nansen (1861-1930) was the first to build a special polar ship. His „Fram“ was designed to survive the heavy pack-ice of the Arctic during his famous expedition (1893-96). Today you can visit „Fram“ at Oslo. The ship „Gauss“ of the first German South Polar Expedition (1901-1903) under the leadership of Erich von Drygalski (1865-1949) was designed after the model of „Fram“. As polar research vessel „Gauss“ was equipped with two laboratories. After a successful overwintering trapped in the sea-ice of Antarctica, „Gauss“ was sold to Canada and was used until the end of the 1920s. At the same time the „Discovery“, first British polar vessel, was built for Robert Falcon Scott's (1868-1912) first Antarctic expedition (1901-04). It was in use until 1931. Since 1986 the „Discovery“ is back to its port of registry in Dundee. It took some time, until polar research vessels were built again.

Roald Amundsen (1872-1928) navigated the Northwest Passage from east to west on the motorboat „Gjøa“ from 1903 to 1906. German officer Wilhelm Filchner (1877-1957) bought a Norwegian ship, then called „Deutschland“, for his private expedition to the Weddell Sea (1912-13). Amundsen's „Maud“, and the Russian icebreakers „Taimyr“, „Waigatsch“, „Krassin“ and „Sedow“ were also famous ships. Not before 1932 the Russian icebreaker „Sibirjakow“ made the Northeast Passage without wintering and opened the North Siberian sea-route.

The third German Antarctic Expedition (1838/39) under the command of Captain Alfred Ritscher (1879-1963) used the catapult-ship „Schwabenland“. 1958 the first nuclear-powered submarines „Nautilus“ and „Skate“ crossed the Arctic Ocean under the pack-ice.

Dog sledges

Dog sledges were the original means to transport equipment on land. The British William Edward Parry (1790-1855) was the first to use modified dog sledges during his search of the Northwest Passage in 1819. This marked the starting point of the tradition sledging during the expeditions of the British Navy that continued until the 20th century.

Admiral Ferdinand von Wrangell (1797-1870) a German-speaking Balt in Russian service gave the first detailed report on sledging in Siberia .In 1888 Nansen crossed Greenland from east to west with skis and sledges. He developed the Nansen sledge and the Nansen cooker, which are still in use on expeditions.

The American Robert Edwin Peary (1856-1920) became an expert in transports on dog-sledges in Greenland during his expeditions since 1891. And Amundsen won the race to the South Pole with dog sledges (1911-12).

Although Navy officer Scott did not like dog sledging he wrote the most detailed report on sledges and sledging in chapter 10 and 11 in the book of his first Antarctic expedition (1901-1904). German Alfred Wegener (1880-1930) led the last expedition of the heroic age to Greenland (1930-1931) using dog sledges for transports on the inland ice-cap.

Ponies

Later ponies were used for transports on pathless areas. Ernest Henry Shackleton (1874-1922) introduced Manchurian ponies, during his expedition to Antarctica 1907-09. Scott followed his example during his second expedition (1910-13). He had Siberian ponies for the first year and Indian mules for the second year. Also Filchner wanted to use Manchurian ponies on the Antarctic icecap (1911-12). All Icelandic ponies died during the crossing of the Greenland icecap of Wegener and the Dane officer Johan Peter Koch (1870-1928). During his last expedition (1930–31) Wegener once again had ponies to transport

equipment from the coast over the Kamarujuk glacier up to the inland ice.

Motorised land vehicles

Wegener was the first to bring an automobile to the Arctic during the Danish Mylius-Erichsen Expedition (1906-08) to drive a winch for aerological ascends at the eastern coast of Greenland. Skackleton (1907-09) took a motor car and Scott (1910-13) used the first motor sledges to Antarctica. Also the Ross Sea party of Shackleton's Imperial Transantarctic Expedition (1914-16) had a motor sledge. These sledges as well as the former types functioned only on favourable snow conditions and were of less use for daily transports.

The French Jean-Baptiste Charcot (1867-1936) had three lightweight crawler-type motor sledges during the Antarctic expedition (1908-10), while the Australian Douglas Mawson (1882-1958) used a wingless aeroplane as tractor in the years 1911-14. Wegener's last expedition to Greenland tested two Finnish propeller sledges, which had been equipped with German aircraft-engine and worked only satisfactorily during optimal ice conditions. During his second Antarctic Expedition (1933-35), the American Richard Evelyn Byrd (1888-1957) had a heavy crawler-type tractor, three Citroen tractors with crawler tracks at the rear, and two Ford snowmobiles at his disposal. Now crawler tractors became a main part in logistics. Finally the Commonwealth Trans-Antarctic Expedition (1955-58) under the leadership of Vivian Ernest Fuchs (born 1908) and the New Zealand support party under the guidance of Sir Edmund Percival Hillary (geb. 1919) cross Antarctica with crawler tractors from the Weddell Sea to the Ross Sea during south summer 1957-58.

Aircraft

On 11 July 1897 the Swede Salomon August Andrée (1854-1897) started on Dane Island (Spitsbergen) with the balloon „Ørnen“ to the

North Pole, but he had to make a forced landing on ice four days later. Scott and Drygalski made the first ascend with a captured balloon in Antarctica in 1902 to explore the surroundings. The American Walter Wellmann (1858-1934) tried in vain to reach the North Pole with an a dirigible from Dane Island during 1906 and 1909. In 1914 the Russian pilot J. Nagurski performed the first flights with a "Farman" seaplane close to Nowaya Semlya. 1926 was the year of Byrd's pretended flight to the North Pole, while some days later Amundsen crossed the North Pole with the airship "Norge". General Umberto Nobile (1885-1978) aboard the airship "Italia" crashed in the Arctic in 1928.

Aircraft were used more and more as platforms for different measuring instruments The expedition with the airship LZ 127 "Graf Zeppelin" went to the Russian Arctic in 1931. Besides meteorological investigation of the air below and above the airship as well as a photogrammetric survey was performed. Already in 1924 photogrammetric pictures from Nowaya Semlya were taken under Tschuchnowski's leadership from a Junkers seaplane. German geographer Ernst Herrmann (1895-1970) made test flights with a Fieseler Storch up to 81°52'N during his expedition to Spitsbergen in 1938 and 1938/39 two German Dornier-10-t-Wal aircraft were used in Antarctica, from which an extensive photogrammetric survey of Neuschwabenland was performed. During World War II the German Weather squadron operated with Heinkel He 111 and Junkers Ju 88 in the Arctic. Today helicopters provide air lifts between ship and research station.

Conclusion

The combination from ships, dogs, ponies and motorised vehicles, as well as the use of different aircraft contributed very much to the research in unknown polar regions. If you want to investigate polar history, logistics offer interdisciplinary formulations of the question above all. For example you could ask, under

which political circumstances the first ships especially designed for polar research had been built around 1900. What kind of socio-cultural background led to the use of ponies for transporting equipment in Antarctica around 1910 and why did Scott prefer to pull his sledge by himself instead by dogs. Some means of transport were and still are unique like the captured balloons around 1900, the airship „Graf Zeppelin“ (1931) or the catapult ship "Schwabenland" with the aircraft on board (1938/39). Why? Political circumstances, technical development, personal experiences and preferences, but also unfavourable weather conditions operated on the logistics. It seems to be very exciting to investigate all this.

Sincerely

Cornelia Lüdecke

Literatur

- Achtsnit, Meischl und Wenzel, 1997, Polarschiff Admiral Tegetthoff, Österreichische Staatsdruckerei, Wien, 297 S.
- Anderson und Blair, 1959, Die abenteuerliche Fahrt des Nautilus. Mit dem Atom-U-Boot zum ersten Male unter dem Nordpol. Desch, München, 198 S.
- Andrée, S.A., 1930, Dem Pol entgegen. F.A. Brockhaus, Leipzig, 278 S.
- Anonym, 1982, Das deutsche Polarforschungs- und Versorgungsschiff. Meerestechnik 13 (3), 38-243.
- Anschütz-Kaempfe, (1902), Das Unterseeboot im Dienste der Polar-Forschung. Vortrag gehalten im Januar 1902 in der K.K. Geographischen Gesellschaft in Wien. Schmidt und Klaunig, Kiel, 30 S.
- Bock/Bock, 1992, Die roten Handelsflotten – Die Handelsschiffe der COMECON-Länder, Koehler VGS, Herford, 248 S.
- Bostelmann, R.W., The management of sledge dogs in the Antarctic. Polar Record. 18 (112), 25-35.

- Capellotti, P.J., 1997, The Wellman Polar Airship expeditions at Virgohamna, Danskøya, Svalbard – a study in aerospace archeology. Meddelelser No. 145, Norsk Polarinstitut, Oslo, 101 p.
- Colvert, J., 1961, Aufgetaucht. Das größte U-Boot-Abenteuer unserer Zeit. Bericht vom Kommandanten des Atom-Unterseebootes „Skate“. Stalling, Oldenburg, 232 S.
- Cyriax, R.J., 1963, Antarctic Sledge travelling by officers of the Royal Navy, 1819-1849. The Mariner's Mirror 49 (2), 127-142.
- Czapka, S., 2002, Arktis. Expeditionen und Ereignisse der Neuzeit seit 1946. Bd. IV, Ingeborg Trögel Verlag, Leverkusen, 292 S
- Dibbern, J.S., 1976, The first attempts at motor transportation in Antarctica, 1907-1911. Polar Record 18 (114) 259-267.
- Foog, G.E., 1992, A history of Antarctic Science. Studies in Polar Research. Cambridge University Press, Cambridge, 483 p.
- Fowler, H.S., 1976, The air cushion vehicle: A possible answer to some Arctic transport problems. Polar Record, 18 (114) 251-258.
- Gernandt, H., 1984, Erlebnis Antarktis, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 284 S.
- Hackler, F., 1929, Die Durchquerung und Erforschung der Arktis mit dem Unterseeboot. Geographische Zeitschrift 35, 616-621.
- Handford, J.M., 1998, Dog Sledging in the eighteenth century: North America and Siberia. Polar Record 34 (190), 237-248.
- Harrowfield, D.L., 1991, Mules of the British Antarctic Expedition 1910-13. Polar Record 27 (160), 23-28.
- McClintock, F.L., 1901, On Arctic sledge-travelling. In: J. Murray (ed.), The Antarctic Manual for the use of the expedition of 1901. Royal Geographical Society, London; 293-304.
- Mackinnon, C.S., 1985, The British man-hauled sledging tradition. In P.D. Sutherland (ed.), The Franklin era in Canadian Arctic history 1845-1859, National Museum of Man, Ottawa, Mercury Series, Archeological Survey of Canada paper 131, 129-140.
- Mountevans, Admiral Lord, 1957, From Husky to Sno-Cat. A Short survey of polar exploration yesterday and today. Staples Press Limited, London, 173 p.
- Nansen, F., 1981, Auf Schneeschuhen durch Grönland., Nachdruck, Frankfurt.
- Nobile, U., 1975, Flüge über den Pol. VEB F.A. Brockhaus, Leipzig, 223 S.
- Oesterle, B., 1988, Eisbrecher aus aller Welt. Verlag für das Verkehrswesen, Berlin, 160 S.
- Pantenburg, V., 1967, Expedition heute. Wissenschaft unterwegs. L. Schwann, Düsseldorf, 199 S.
- Pantenburg, V., 1976, Seestraßen durch das große Eis. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford, 140 S.
- Pearson, M., 1995, Sledges and seldging in polar regions. Polar Record 31 (3), 154-174.
- Reinke-Kunze, C., 1986, Den Meeren auf der Spur – Geschichte und Aufgaben der deutschen Forschungsschiffe. Koehlers Verlagsgemeinschaft, Herford, 168 S.
- Reinke-Kunze, C., 1992, Aufbruch in die weiße Wildnis. Die Geschichte der deutschen Polarforschung. Kabel, Hamburg, 279 S.
- Roger, N.A.M., 1988, The wooden ship: an anatomy of the Georgian navy. Fontana Press, London.
- Samoilowitsch, R., SOS in der Arktis – die Rettungsexpedition des Krassin. Union deutsche Verlagsgesellschaft, Berlin, 410 S.
- Savours, A., 1994, The Voyages of the Discovery. The illustrated History of Scott's ship. Virgin Books, London, 384 p.
- Schirmacher, R. und R. Mayr, 1942, Flüge über der unerforschten Antarktis. In: A. Ritscher, Wissenschaftliche und fliegerische Ergebnisse der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39, Hrsg. im Auf-

- trag der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Amelang & Koehler, Leipzig, Bd. I 231-265.
- Scott, R.F., 1905, The Voyage of the „Discovery“. John Murray, London. 2 vols.
- Steele, G.P. 1962, 10000 Meilen unterm Eis – mit dem Atom U-Boot Seadragon zum Nordpol. Ullstein, Berlin, 142 S.
- Stefansson, V., 1928, Neuland im Norden. Bockhaus, Leipzig, 288 S.
- Tessendorf, K.C., 1998, Over the edge: flying with the Arctic heroes, Atheneum Books, New York, 116 p.
- Wille, H.H. 61979, Lockende Pole, Urania, Leipzig, 388 S.
- Wrangel, F.v., 1839, Reise des Kaiserlich-russischen Flotten-Lieutenant Ferdinand von Wrangel längs der Nordküste von Sibirien und auf dem Eismeere in den Jahren 1820 bis 1824, G. Engelhardt (Hrsg.), Voss'sche Buchhandlung, Berlin, Teil 1: 355 S., Teil 2: 321 S.

Grönland 2002 Eine Überquerung des Inland- eises auf den Spuren von Alfred de Quervain

Von Wilfried Korth und Andreas Reinhold

Die Geschichte der Erforschung Grönlands ist lang und mit berühmten Namen verbunden – Nansen, Nordenskjöld, Drygalski oder Alfred Wegener sind nur einige davon. Eher weniger bekannt sind die beiden Expeditionen des Schweizer Grönlandforschers Alfred de Quervain, der diese 1909 und 1912/13 durchführte. Seine Überquerung des Grönländischen Inlandeises im Jahre 1912 war erst die zweite Ski-Expedition dieser Art nach der legendären Schlittenreise Fridtjof Nansens 24 Jahre zuvor. Zugleich war es die erste Expedition, die von der schon damals recht gut bekannten Westküste der Insel zur kaum erforschten, nur spärlich besiedelten und klimatisch kälteren Ostküste führte.

Die Wiederkehr des 90. Jahrestages dieser Expedition war für Wieland Adler (Expeditionsleiter), Wilfried Korth (wissenschaftliche Leitung), Dieter Rülker und Andreas Reinhold Anlass, diese Überquerung unter Verzicht auf

eine hochtechnisierte Logistik, nur mit den Mitteln moderner Sportexpeditionen nachzuvollziehen, wobei sich die Route sehr eng an den historischen Streckenverlauf in Mittelgrönland halten sollte. Allerdings wurde – wegen des erst spät im Jahr möglichen Starts der Expedition - Ende Juli 2002 – die Route der Überquerung in entgegengesetzter Richtung von Osten nach Westen gewählt. Die Expedition begann bei Isertoq, etwa 80km südlich von Tasiilaq, mit dem unmittelbaren Aufstieg vom Meer auf das Eis. Der Ausgangspunkt lag damit etwas südlicher als die Ankunftsstelle de Quervains im Jahre 1912 (Sermilik Fjord). Die historische Route wurde nach 10 Tagen und 100 km Marschstrecke, etwa bei 66°28' N und 39°40' W, in der Nähe von de Quervains Lager Nummer 26 erreicht. Im weiteren Verlauf der Expedition ergaben sich nur geringe Abweichungen von der historischen Trasse nach Nordwesten, über das weitgestreckte Hochplateau Mittelgrönlands mit über 2500 m Eismächtigkeit bis hin zum Zielpunkt im Westen der Insel - de Quervains Havn am Eqi-Gletscher. In neuerer Namensgebung heißt dieser Ort „Port Victor“, erinnernd an die umfassenden französischen Grönlandforschungen in der Mitte des 20. Jahrhunderts, an denen auch der Sohn Alfred de Quervains, Marcel, teilnahm.

Alfred de Quervain nutzte für den Transport des Expeditionsgutes Nansenschlitten, die von Hundegespannen gezogen wurden. Dies war insbesondere wegen des Gewichts der umfangreichen wissenschaftlichen Gerätschaften notwendig. Als besonders vorteilhaft erwiesen sich die Hundeschlitten beim Abstieg vom Inlandeis im Osten. Tagesleistungen von bis zu 50 km Wegstrecke waren möglich. Die Küste erreichte de Quervain nach 29 Marschtagen.

Bei der Expedition 2002 kamen im Gegensatz dazu nur durch die Teilnehmer selbst gezogene Schlitten zum Einsatz. Mit Skiern und Pulkas, jeweils beladen mit ca. 100 kg Gepäck, konnte die Gesamtstrecke von ca. 690 km erfolgreich bewältigt werden. Wurden in der Aufstiegszone zum Inlandeis Tagesabschnitte von durchschnittlich 8 bis 11 km erreicht, so konnten auf dem Plateau 16 bis 20 und später dann, mit leichteren Schlitten und im Abstieg bis 25 km pro Tag bewältigt werden. Die Überquerung der Eiskappe dauerte insgesamt 40 Tage, bei 38 Marschtagen.

Bei günstigem Rückenwind nutzten beide Expeditionen einfache Segelkonstruktionen zur Fortbewegung der Schlitten.

De Quervain stützte sich bei der Ausrüstung seiner Expedition auf die Erfahrungen seiner Vorgänger Nansen, Nordenskjöld und auch Shackleton und bei der Kleidung sehr auf schweizerische und einheimische grönländische Produkte und war damit erfolgreich. Zu lange Skier erwiesen sich allerdings als nachteilig, da die Holzmaserung aufplatzte. Die diesjährige Expedition nutzte die modernen und erprobten Möglichkeiten der Bekleidung aus dem Bergsportbereich. Als sehr günstig erwies sich die eingesetzte Telemarkskiausrüstung in Kombination mit Schuhen mit Kunststoffaußenschale und gefütterten Innenschuhen.

Der Proviant beider Expeditionen unterschied sich naturgemäß. Heute kann auf eine Vielzahl verschiedener gefriergetrockneter Fertiggerichte zurückgegriffen werden.

Über die Jahrzehnte hat aber z.B. Pemikan seine Bedeutung als Fett- und Energiequelle für extreme körperliche Belastung behalten.

Deutliche Unterschiede zwischen den Expeditionen gab es nach der Ankunft am Zielort. Alfred de Quervain musste bereits ein Jahr zuvor sein Vorhaben mit dem zuständigen dänischen Verwalter der Ostküste Grönlands abstimmen, der ihm versprach, am geplanten Zielort ein Vorratsdepot anzulegen, welches von der Expedition auch gefunden wurde. Die weitere Reise zu einer Siedlung war ungewiss. Durch Zufall wurden nach einigen Tagen Kajakmänner gesichtet, die dann die Verbindung nach Tasiilaq (Angmagssalik) herstellten. Durch die insbesondere im Westen Grönlands gut entwickelte Infrastruktur (Touristencamp bei Port Victor) und moderne Kommunikationsmittel war 2002 die Weiterreise per Motorboot nach Ilulissat kurz nach der Ankunft am Meer möglich.

De Quervains Grönlandexpeditionen waren mit umfassenden wissenschaftlichen Zielstellungen verbunden. Bestand die Forschergruppe 1909 noch aus drei Wissenschaftlern, so wurde der Umfang der Studienarbeiten 1912 durch sieben Teilnehmer wesentlich erweitert. An der Überquerung des mittelgrönländischen Eises nahmen vier Wissenschaftler teil. Es wurden Untersuchungen zur Erforschung des Eispanzers (Glaziologie), der meteorologischen Bedingungen in einem solchen Extremgebiet sowie der Hochatmosphäre durchgeführt. Die drei an der Westküste verbliebenen Wissenschaftler führten insbesondere glaziologische und Untersuchungen der hohen Luftschichten mittels Ballonaufstiegen aus, die auch auf eine Überwinterung ausgedehnt wurden.

Großes Augenmerk wurde auch auf die Vermessung und Kartierung der neu erschlossenen Gebiete sowie die Bestimmung eines Höhenprofils gelegt. So wurde dafür unter anderem auch das damals in der Entwicklung befindliche Verfahren der Photogrammetrie, der fotografischen Aufnahme eines Geländes von zwei Standorten aus, angewandt und

daraus Kartenübersichten abgeleitet. Die Positionsbestimmung erforderte aufwendige Messungen mit Sextant und Theodolit und die Mitführung genauer und gangkonstanter Chronometer, kein Vergleich zu den heute gebräuchlichen GPS-Empfängern in Handygröße. Allerdings wurde auch 2002 Wert auf eine genaue Vermessung des Streckenprofils gelegt. Es kamen zwei leistungsstarke GPS-Empfänger zum Einsatz. Die Stromversorgung erfolgte mit Solarzellen. An den Zeltplätzen wurden Vermessungspunkte angelegt. Sie sind mit Magneten vermarktet und damit wieder auffindbar. Damit sind bei einer Wiederholungsmessung der Traverse Aussagen zu Fließgeschwindigkeiten und Höhenänderungen des Eises möglich. Gleichzeitig liefert das Eisprofil aktuelle Daten als Bodenkontrolle für Fernerkundungssatelliten.

„Grönland gehört nicht nur für seine eigenen Bewohner, sondern auch für uns europäische Besucher zu jenen Ländern, die Heimweh machen. Wir können beim Abschied nicht denken, dass wir das alles nie mehr sehen sollen.“ (A. de Quervain)

Photos und weitere Informationen zur Expedition gibt es unter der Internetseite.

Greenland 2002

A crossing of the inland ice following the footsteps of Alfred de Quervain

Wilfried Korth and Andreas Reinhold describe their four men expedition in the footsteps of the Swiss researcher of Greenland Alfred de Quervain, who crossed the inland ice cap in 1912. Due to a late start at the end of July 2002, the German expedition took the route the other way round in comparison to de Quervain and travelled from east to west. Instead of dog sledges, the members of the expedition used skis pulkas of about a weight of 100 kg, which were pulled over 690 km. The travelled distance per day varied from 8 to 10 km climbing up the east coast, to 16 to 20 km on the ice cap and with light sledges going down

at the west coast up to 25 km per day. When the wind was favourable, they used sails to move the sledges. Altogether it took them 40 day to complete the crossing.

The authors compare de Quervains experiences and historical equipment with the own one. Like de Quervain's expedition of 1912/13, the expedition Greenland 2002 was devoted to scientific research. A detailed survey of the profile of the track was performed with the help of two GPS receivers. Survey points were set up at each camp and marked with magnets. Besides ice profiles had been taken as ground truth measurements for remote sensing satellites.

For pictures and more information look at:

www.groenlandquerung-2002.de

Vorträge über polarhistorische Themen, die von Mitgliedern 2001 gehalten wurden

- Krause, R., Entwicklung der deutschen Südpolarforschung, Verabschiedung der Überwinterer 2001/02, Bremerhaven, 15.11.-2001
- Lüdecke, C., Universitas Antarctica – Über die erste deutsche Südpolarexpedition (1901-1903). Festvortrag anlässlich der Eröffnung der Ausstellung „Universitas Antarctica – gestern und heute“. Geologisches Museum München, 6.3.2002
- Lüdecke, C., Geschichte der Umweltforschung am Beispiel der Polarforschung. Zentrum für Umweltforschung an der Universität, Münster, 2.5.2002

Bibliographie mit Bezug zur deutschen Polarforschung

- Avérous, P., 1997, L'aventure polaire. Cinq siècles de présence française. édition du Muséum National d'Histoire Naturelle, Paris, 48 p.
- Baer, K.E.v., 2001, Materialien zur Kenntnis des unvergänglichen Boden-Eises in Sibirien. Unveröffentlichtes Typoskript von 1843 und erste Dauerfrostbodenkunde. Eingeleitet von E. Tammiksaar. L. King (Hrsg.). Berichte und Arbeiten aus der Universitätsbibliothek, und dem Universitätsarchiv Gießen, Nr. 51, 234 S.
- Baltenberger, P., 2001, Il y a 1000 ans... a - Kerguelen – Le 1er hivernage scientifique à Kerguelen – Baie de l'observatoire (Novembre 1901-mars 1903). AMAPOF, 50ème lettre d'information, 46-51, 60-61.

Oral Papers on History of Polar Research by Members in 2001

- Lüdecke, C., Das Prinzip der Freiheit – Interdisziplinäre Forschungen während der ersten deutschen Südpolarexpedition (1901 -03). Gemeinsames Seminar am Museum für Naturkunde, Berlin, 8.5.2002
- Lüdecke, C., Erforschung des Unbekannten – Internationale Kooperation in der Antarktis 1901-1904. 3. FAGEM Tagung: Internationale meteorologische Kooperationen und Projekte, Leipzig, 27.9.2002
- Lüdecke, C., German marine weather stations of World War II at Spitsbergen. International Council of Monuments and Sites, 13th General Assembly, Scientific Symposium, Madrid, 3.12.2002.

Bibliography concerning German Polar Research

- Barr, W., 1977, The Soviet contribution to the ITALIA search and rescue, 1928, Polar Record 18 (117), 561-574.
- Barthelmess, K. und E. Reupke, 1991, A/S OCEANA. Hamburger Kapital in einer norwegischen Döglingsfangreederei Deutsches Schifffahrtsarchiv 14, 263-318.
- Bauer, H., 1967, Ein Leben für die Eskimo. Das Schicksal des Forschers Knud Rasmussen, VEB Brockhaus, Leipzig, 211 S.
- Baughman, T.H., 1999, Pilgrims on the ice: Robert Falcon Scott's first Antarctic expedition. University of Nebraska Press, Lincoln and London, 334 p.
- Bravo, M. and S. Sörlin, 2002, Narrating the Arctic. A cultural history of Nordic Scientific practices. Science History Publications/USA, Canton MA, 373 p.

- Brunner, K. und C. Lüdecke, 2002, Kartographische Ergebnisse der ersten Deutschen Südpolar-Expedition 1901-1903. Kartographische Nachrichten, 52 (4), 143-148
- Bryant, John H. and Harold N. Cones, 2000, Dangerous Crossings: The first modern polar expedition 1925. Naval University Press, Annapolis, 206 p.
- Chapman, W., 1964, The loneliest continent, Graphic Society Publishers Ltd. Greenwich, 279 S.
- Czapka, S., 2002, Arktis. Expeditionen und Ereignisse der Neuzeit seit 1946. Bd. IV, Ingeborg Trögel Verlag, Leverkusen, 292 S.
- Deacon, M. and A. Savous, 1976, Sir George Strong Nares (1831-1915. Polar Record 18 (113), 127-141.
- Delépine, G., 1995, Les îles australes. françaises. Édition Ouest-France, Rennes, 213 p.
- Delépine, G., 2002, Histoires extraordinaires et inconnues dans les mers australes. Kerguelen, Crozet, Amsterdam et Saint-Paul. écrits Édition Ouest-France, Rennes, 231 p.
- Feeney, R.E., 1998, Polar journeys: the role of food and nutrition in early explorations. American Chemical Society, Washington D.C. 309 p.
- Frenot, Y., Vernon, Ph. and Bellido, A., 1989, A bibliography of terrestrial ecosystems on Îles Crozet, Indian Ocean. Polar Record 25 (153), 121-130.
- Hart, I.B., 2001, Pesca: A history of the pioneer modern whaling company in the Antarctic. Aidan Ellis Publishing, Salcombe, Devon, 548 p.
- Holland. C. (ed.), 1982, Manuscripts in the SPRI, England: a catalogue. Garland Publishing comp., New York London, 815 p.
- Jacka F. and Kacka E. (eds.), 1988, Mawson's Antarctic Diaries. Unwin Hyman, London, 414 p.
- Krause, R.A., 2002, Bremens Beiträge zur Polarforschung bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. In: Der Ozean – Lebensraum und Klimasteuerung. Jahrbuch der Wittheit 2001/2002, H.M. Hauschild, Bremen, 29-34.
- Lewander, L., 2002, The representations of the Swedish Antarctic Expedition, 1901-03. Polar Record 37 (205), 97-114:
- McConnell, A., 1978, Historical methods of temperature measurements in Arctic and Antarctic waters. Polar Record 19 (120), 217-231.
- Munk, W.H., 2000, Harald Ulrik Sverdrup (1888-1957): celebrating the return of the Maud 75 years ago. Polar Research 20 (2), 129-137.
- Officer, C, und J. Page, 2002, Die Entdeckung der Arktis, Berliner Taschenbuch Verlag, Berlin, 277 S.
- Perkins, D.N.T., M.P. Holtman, P.R. Kessler, and C. McCarthy, 2000, Leading at the edge: Leadership lessons from the extraordinary saga of Shackleton's Antarctic expedition. American Management Association, New York, 268 p.
- Prause, G., 1988, Byrds Nordpolflug war eine Lüge. In: Niemand hat Kolumbus ausgelacht. Fälschungen und Legenden der Geschichte richtiggestellt. dtv Geschichte Nr. 10993, Deutscher Taschenbuch Verlag, München, 293-305, 345-346.
- Reymert, P.K., 2001/02, Das Deutsche Observatorium in Spitsbergen 1911-1914, del 1. Svalbardposten nr. 50 – 21. december 2001, 32-34, del 2. Svalbardposten nr. 1 – 4. Januar 2002, 14-16.
- Ross, W.G., 2002, The type and number of expeditions in the Franklin search 1847-1859. Arctic 55 (1) 57-69.
- Rowley, G., Bernhard Hantzsch, The probable cause of his death in Baffin Island in 1911. Polar Record 18 (117), 593-596.
- Singer, J., 1987, Zwischen Nordpol und Europa – Forschungen und Erlebnisse auf Spitzbergen. Brockhaus, Leipzig. 271 S.
- Sonntag, J.-H., 1991, Der Emden Walfang im 18. Jahrhundert (1766-1799). Teil II, Deutsches Schiffsarchiv, 14, 223-256.

- Starokadomskiy, L.M., Charing the Russian sea route. The Arctic Ocean Hydrographic Expedition, 1910-1915. Translated and edited by W. Barr, Arctic Institute of North America and McGill-Queen's University Press, Montreal and London, 332 p.
- Stone, I.R., 2002, The faithfulness of our dealings: the correspondance between Geoge Simpson and Ferdinand von Wrangell, 1838-48. *Polar Record*, 38 (207), 329-340.
- Stuber, M., 2000, Forschungsreisen im Studierzimmer. Zur Rezeption der großen Nordischen Expedition (1733-1743) bei Albrecht von Haller und Samuel Engel. *Gesnerus* 57, 168-181.
- Swinney, G.N., 2001, Some new aspects on the life of William Speirs Bruce (1867-1921), with a preliminary catalogue of the Bruce collection of manuscripts in the University of Edinburgh. *Archives of Natural History* 28 (3) 285-311.
- Tammiksaar, E., 2002, The contributions of Karl Ernst von Baer to the investigation of the physical geography of the Arctic in the 1930s-40s. *Polar Record* 38 (205), 121-140.
- Tammiksaar, E., 2002, Peter Anjou: the contours of Novobirskiye Ostrova become more precise. *Polar Record* 38 (207), 359-360.
- Wieting, Capt. L., 1993, *Bremer Seeleute in Sibirien*, Döll Verlag, Bremen, 215 S.

Polarfilme

/

Polar Movies

Dokumentarfilm / Documentary Movie

Im Dezember 2002 wurde im Bayerischen Fernsehen die 45 Minuten dauernde Dokumentation „**Im Banne des ewigen Eises – Der Polarforscher Erich von Drygalski**“ von R. Sporrer und P. Prestel ausgestrahlt.

*A TV movie on **Erich von Drygalski** (45 minutes) by R. Sporrer and P. Prestel could be seen at Bayerisches Fernsehen in December 2002.*

„**Deutsche Spuren im Baltikum**“ heißt ein weiterer TV Dokumentationsfilm von R. Sporrer und P. Prestel, der am 10.2.2003 (22:45-23:30 Whg. 12.2.2003 um 13:30-14:15) im Bayerischen Fernsehen ausgestrahlt wird. Er behandelt u.a. auch die deutschbaltischen Polar- und Sibirienforscher Baer, Bellingshausen, Krusenstern, Middendorff, und von Wrangell.

*„**German traces in the Baltic countries**“ is the title of another TV documentary movie from R. Sporrer und P. Prestel, which will be shown at Bayerisches Fernsehen on 10 Feb. 2003 (22:45-23:30, repetition 12 Feb. 2003 at 13:30-14:15). Among others, it presents German-speaking Baltic researchers of Siberia and of the polar regions like Baer, Bellingshausen, Krusenstern, Middendorff, and von Wrangell.*

Ein Fernsehfilm über den Meteorologen **Josef Enzensperger**, der als erster Überwinterer auf dem Zugspitzobservatorium meteorologische Messungen von Juli 1900 bis Juli 1901 durchgeführt hatte und 1903 während der ersten deutschen Südpolarexpedition auf Kerguelen an Beriberi starb, ist in Vorbereitung.

*A TV movie on **Josef Enzensperger**, is in preparation. He was the first meteorologist of the observatory atop the Zugspitze, taking data from July 1900 until July 1901. During the first*

German Antarctic expedition, he died at Kerguelen due to beriberi.

Literatur / Literature

- Balcon, M., 1948-49, The technical problems of Scott of the Antarctic. *Light and Sound*, 17, 153-155
- Debenham, F., 1949, „Scott of the Antarctic“: a personal opinion. *Polar Record* 5, 311-421.
- Dodds, K.J., 2002, Screening Antarctica: Britain, the Falkland Islands Dependencies Survey, and Scott of the Antarctic (1948). *Polar Record* 38 (204), 1-10.
- Georgi, J., 1940, Der Expeditionsfilm. Die Kogge, Blätter der Schriftleitung des Hamburger Tageblatt, Oktober 1940.
- James, D., 1948, Scott of the Antarctic: the film and its production, Convoy Publication, London.

Polarbelletristik

- Higginson, I.N., 1997, Poetry and Alaska: William Henry Seward“ Alaskan Purchase and Bret Harte’s „An Arctic Vision“. *Arctic* 50 (4), 334-348.
- Engelhard, I., 1966, -weil ich Gefahr bestand. Roman einer verlorenen Expedition. Schneekluth Verlag, München, 255 S.
Roman über das Schicksal der Franklin-Expedition.
- Hansen, L., 1951, Der Polarwind und die Obri- gkeit. Schönemann, Bremen, 229 S.
Roman über Pelztierjäger und Fänger Im Eismeer zwischen Spitzbergen und Ostgrönland.
- Hansen, L., 1950, Tromsøer Seeteufel. Schaffstein, Köln, 231 S.
Roman über Eismeerfischer.

Spielfilm / Feature-films

- Im Land der langen Schatten.
Spielfilm, 1959
Geschichte des Eskimojägers Ernenek und seiner Familie im hohen Norden.
- Absturz in die weiße Hölle.
USA, 1993
Katastrophenfilm über den Absturz einer kanadi- schen Transportmaschine über der arktische Eiswüste.
- Atanarjuat.
Kanada, 2000, 172 Minuten.
Der Film stelle die Legende von Atanarjuat, den schnellen Läufer, dar und gibt nebenbei einen authentischen Einblick in die Kultur und das Leben Inuit.

Polar Belletristic

- Jacobs, R., 1949, Land ohne Frauen. Volks- bücherei Verlag, Goslar, 240 S.
Spitzbergenroman.
- Janssen, A., 1946, Abenteuer im Eise. Mölich Verlag, Hamburg.
Walfänger-Roman über die Grönlandfahrt der Insel Borkum.
- Leane, E. and S. Pfenningwerth, Antarctica in the Australian imagination. *Polar Record* 38 (207) 309-312.
Es wird über australische Novellen berichtet, die in der Antarktis angesiedelt sind.
- Lucas, J., 1984, Eisjäger. Lübbe Verlag, Ber- gisch Gladbach, 223 S.
Roman über eine Robbenfangreise von Schottland an die Küsten Labradors.

Nickerson, S., 1998, Das gefrorene Meer. Auf der Suche nach dem dunklen Herz des Nordens. btb Nr. 72134, Goldmann Verlag München, 248 S. Original 1996: Disappearance: A Map. A Meditation on Death and Loss in the High Latitudes.

Pfleggar, A. J., 1937, Nordleute. Bogen & Sohn Verlag, Leipzig, 216 S.
Roman über das Leben der Fänger auf Spitzbergen.

Roth, A., 1977, Eisberg voraus. Benziger. Zürich, 187 S.

Historischer Tatsachenbericht über einen Jungen, der nach einem Schiffbruch in der Arktis zwei Jahre in völliger Einsamkeit überlebt.

Ruesch, H., 1958, Im Land der langen Schatten, Ullstein Buch Nr. 260, Frankfurt, 190 S.

Geschichte des Eskimojägers Ernenek und seiner Familie im hohen Norden.

Frauen in Polargebieten

Davis, R.D., 2001, Fact and fancy in history and biography: the case of Greenstockings. Polar Record 37 (200), 5-12.
A young Dane woman at winter residence at Fort Enterprise in 1820-21.

Flower, Pam, 2001, Alone across the Arctic: one woman's epic journey by dog team. Alaska North West, Anchorage AK, 120 p.

Jacobs, Jane, 1999, Hannah Breece – Expedition im Rock: Als Lehrerin im alten Alaska. Scherz, Bern, 319 S. (engl. Original 1993, A Schoolteacher in Old Alaska).

Kelcey, B.E., 2001, Alone in science: European women in the Canadian North before

Women in Polar Regions

1940. McGill-Queens University Press, Montreal, Kingston, Ontario, 227 p.

Lloyd-Jones, R., 2001, The paranormal Arctic: Lady Franklin, Sophia Cracroft, and Captain and 'Little Weesy' Coppin. Polar Record 37 (200), 27-34.

Oesau, W., 1949, Deutsche Grönlandfahrerfrauen. Haebler Verlag, Wyk/Föhr, 59 S.

Rethmann, Petra, Tundra Passages: Gender and History in the Russian Far East. Pennsylvania State University Press, University Park, PA, 219 p.

Politik und Militär in Polargebieten

- Barr, W., 1975, Operation ‚Wunderland‘: Admiral Scheer in the Kara Sea, August 1942. Polar Record 17 (110), 461-472.
- Beck, P. , 1987, The legend of Captain Scott after 75 years. Contemporary Review 250 (1452), 31-34.
- Busch, F.O., 1940, Narvik – Vom Heldenkampf deutscher Zerstörer, Bertelsmann, Gütersloh, 408 S.
- Duffy, J.P., 201, Hitler’s secret pirate fleet: the deadliest ships of World War II., Praeger, West Port CT., 222 p.
- Fantur, W., M 1941, Narvik – Sieg des Glaubens. Junker & Dünnhaupt, Berlin, 266 S.
- Hall, R.H., 1989, The ‚open door‘ into Antarctica: an explanation of the Huges doctrine. Polar Record 25 (153), 137-140
- Heibonn, F., 1947, Zukunftsraum Arktis – Rohstoffbasen am Rande der Welt. Lippia Verlag, Lippstadt.
- Henkels W., 1978 Eismeerpatrouille. Als Wetterflieger in der Arktis. Econ Düsseldorf, 189 S.

Ausstellungen

Die Deutsche Gesellschaft für Polarforschung hat in Zusammenarbeit mit dem Institut für Länderkunde eine Wanderausstellung vorbereitet, die unter dem Titel „Universitas Antarctica“ in 26 Postern über die erste deutsche Südpolarexpedition 1901-1903 berichtet. Nach der ersten Ausstellung im Rathaus von Dresden inzwischen auch in Bremerhaven (Alfred

Politics and Military in Polar Regions

- Höfling, H., 1985, Sibirien – das schlafende Land erwacht. Westermann, Braunschweig, 288 S.
- Jacobs, R., 1941, Auf Posten in der Polarnacht – ein Gebirgsjäger erzählt. Limpert, Berlin, 247 S.
- Laugs, H., 1942, Kampf um die Erzbahn, Hase & Koehler, Leipzig, 240 S.
- Max, A., 1980, Die Antarktis – eine geostrategische Studie. Brabert Verlag Tübingen, 110 S.
- Moore, J.K., 2001, A „sort“ of self-denial: United States policy toward the Antarctic, 1950-59. Polar Record 37 (200), 13-26.
- Mildenberger, F., 2001 Mertvaya Doroga – a railroad as the backbone of Soviet defence in the Arctic, 1943-54. Polar Record 37 (200), 49-54
- Rohwer, J. und G. Hümmelchen, 1968, Chronik des Seekrieges 1939-45. Oldenburg, Hamburg.

Exhibitions

Wegener Institut für Polar- und Meeresforschung), Hannover (Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe), Leipzig (Naturkundemuseum), München (Geologische Staatssammlung) und Würzburg (Sparkasse Mainfranken Würzburg) gezeigt worden. Bis Ende Februar 2003 sind sie im Zeiss-Großplanetarium in Berlin (Prenzlauer Allee 80) zu

den üblichen Öffnungszeiten des Planetariums zu sehen.

The German Society of Polar Research has prepared a touring exhibition together with the institute of Regional Geography at Leipzig of 26 poster describing the first German south polar expedition of 1901-1903 with the title

“Universitas Antarctica”. It has been inaugurated in Dresden, and then shown in Bremerhaven, Hannover, Leipzig, Munich, and Würzburg. Until the end of February 2003, the exhibition can be seen at the Zeiss-Großplanetarium in Berlin (Prenzlauer Allee 80) during usual opening times.

Archive

Wie schon im letzten Rundbrief angekündigt, hat Dr. Reinhard A. Krause in diesem Jahr mit dem Aufbau des Archivs (Arbeitsname: Deutsches Zentrum für die Archivalien zur Meeres- und Polarforschung, „ZAP“) in den Räumen der „Nordseevilla“ in Bremerhaven begonnen.

Ziel ist die Sammlung und die Pflege von Archivalien zur Meeres- und Polarforschung, sowie ihre Interpretation und Publikation unter wissenschaftshistorischen Aspekten. Zunächst soll in zwei Dissertationen die deutsche Polarforschung zwischen 1918 und 1945 unter dem Aspekt ihrer wissenschaftlichen Programme und Ergebnisse sowie der soziale und psychologische Zustand auf deutschen (Polar-) Forschungsschiffen und Expeditionen dargestellt werden. Vorrangiges Ziel ist jedoch das Auffinden und die Auswertung von deutschsprachigen Dokumenten zur Polar- und Meeresforschung in russischen Archiven, die in ausländischer Kooperation erfolgen soll.

Darüber hinaus soll die aktuelle wissenschaftliche Forschung am Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung durch die Arbeiten des ZAP gestützt werden. Daneben wird dem gewachsenen öffentlichen Bedürfnis nach Informationen über die Geschichte der Polar- und Meeresforschung Rechnung getragen.

Es ist geplant, die Trägerschaft des Archivs auf das Alfred-Wegener-Institut und das Deutsche

Archives

Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven und die Universität in Bremen zu übertragen.

Der alte Bestand des Archivs für Polarforschung mit Standort Münster ist inzwischen nach Bremerhaven transferiert worden. Die von Max Grotewahl aufgebaute Bibliothek ist geschlossen in die Bibliothek des Alfred-Wegener-Instituts aufgenommen worden und wird derzeit noch elektronisch erfaßt. Solange keine Gelder für die Anstellung von weiterem Personal akquiriert werden, müssen die übrigen ungeordneten Archivalien bis auf weiteres noch auf ihre Aufarbeitung und Katalogisierung warten.

Nach einer Mitteilung von R.A. Krause

Dr. Reinhard A. Krause is establishing a German centre for archival material concerning marine and polar research in the „Nordseevilla“ at Bremerhaven. The aim is to use this collection for interpretation and publication under the aspect of history of science. Searching and analysing of German written material in Russian archives referring to polar and marine research will be done first with international cooperation. Two dissertations are planned also. Besides, the archive shall support current investigations of the Alfred-Wegener-Institute of Polar and Marine Research (AWI) and also work in public relation concerning history of polar and marine research.

It is planned that the body shall consist of the AWI and the German Maritime Museum at Bremerhaven and the university at Bremen. The historical stock of the Archive of Polar Research at Münster had been transferred to Bremerhaven. Max Grotewahl's library is now accessible at the AWI library. Until the acquisition of money for further staff, the other

archival material not yet arranged has to wait until working up and cataloguing.

After information from R.A. Krause.

Dr. Reinhard A. Krause
„Nordseevilla“
Klußmannstr.1
27570 Bremerhaven

Informationen aus dem Internet

Eine **digitalisierte Bibliothek** mit Zeitungen und Zeitschriften **von Grönland**, Island und den Farörinseln ist nun zugänglich. 2003 wird die Bibliothek noch um eine kostenlose Textsuchfunktion erweitert.

***Digitalized library** consisting of newspapers and periodicals **from Greenland, Iceland and the Faroe Islands** is now available. A free text search facility will be added in 2003.*

<http://www.aviisitoqqat.gl>

2002 hat das Sismiut Museum in Greenland ein **Portal** mit Verknüpfungen bezüglich der **grönländischen Kultur** eröffnet. Neben der grönländischen und dänischen Version gibt es nun auch eine englische Seite. Eine spezielle Abteilung beinhaltet die **Nationale Fotodatenbank von Grönland**.

*In 2002, the Sismiut Museum, Greenland, has opened a **gate** with links regarding culture in Greenland named „**Culture Greenland**“. Besides a Greenlandic and Danish version it has an English site. As a special part of the „Culture Greenland“ they have created a „**National Picture Database of Greenland**“.*

<http://www.culture.gl>
<http://www.culture.gl/picture>

Information from Internet

Kontakt / Contact:

Klaus Georg Hansen
Direktor
Sismiut Museum, Greenland
kgh@greenet.gl

Wenn sie gerne **Ernest Shackleton** über seine Südpolar-Expedition sprechen hören möchten, können Sie ein mp3 file von einer Zylinderaufnahme aus dem Jahr 1910 herunterladen und sie mit jeder kostenlosen mp3 player software wie z.B. Winamp auf Ihrem PC abspielen. Zum herunterladen gehen Sie im Internet auf folgende Seite:

*If you want to hear Ernest **Shakleton speaking** about his South Polar Expedition, you can download an mp3 file made from a cylindar record in 1910 and play with any free mp3 player software on your PC such as Winamp. For the download of the file, go to:*

<http://www.nps.gov/edis/docuspeeches.htm>

Unter dem Namen **Antarctica NewS Website and Registry (ANSWER)** wurde ein neuer Verteiler für Polarforscher eingerichtet. Die Anleitung zum Eintrag in die Verteilerliste gibt folgende Internetseite:

*A new list server for polar scientists had been established under the name **Antarctica News Website and Registry (ANSWER)**. Instructions on how to subscribe can be found on the web at:*

<http://gerg.tamu.edu/archive/answer/>

Für die Verteilerliste **ArcticInfo** des Arctic Research Consortium of the United States (ARCUS) kann man sich eintragen lassen unter:

***ArcticInfo** is administered by the Arctic Research Consortium of the United States (ARCUS) and can be visited on the web at:*

arcticinfo-sub@arcus.org
<http://www.arcus.org>

Die neuen Adressen des **PolarWeb** lautet:

*The **PolarWeb** has moved to new addresses:*

<http://www.arcticcentre.org/>
PolarWeb

<http://arktinen.urova.fi/polarweb>

Tagungen 2003

Edinburgh, 12. März 2003

Im **National Museum von Schottland, Edinburgh**, findet am 12.3.2003 ein Treffen anlässlich einer Ausstellung statt, welches das hundertjährige Jubiläum der Schottischen Polarexpedition unter der Leitung von William Speirs Bruce zum Thema hat. Weitere Informationen gibt Geoff Swinney.

*A meeting at the **National Museum of Scotland, Edinburgh, 12 March 2003** coincides with an exhibition celebration the centennial of the *Scottish Polar Expedition of 1903 led by William Speirs Bruce*. Information can be received from Geoff Swinney.*

g.swinney@nms.ac.uk

Kiel, 17.-22. März 2003

Vom 17. bis 22. März 2003 wird die **21. Internationale Polartagung** im GEOMAR Forschungszentrum in Kiel durchgeführt. Voraussichtlich werden folgende Themen in Vorträgen

Conferences 2003

und Postern zur Geschichte der Polarforschung präsentiert.

Kiel, 17-22 March 2003

*The **21st International Polar Meeting** will take place at the **GEOMAR Research Centre in Kiel** from 17 to 22 March 2003. The presentation of the following subjects in oral papers and posters on the history of polar research is expected:*

Erki Tammiksaar (Tartu, Estland) über Alexander Theodor von Middendorff und die russische Sibirienforschung.

Julia Lajus (St. Petersburg) on the international cooperation in the Arctic marine research: the case of the Russian – German joint studies in the Barents Sea, 1926 – 27.

Wilfried Korth und Andreas Reinhold (Dresden) über die Überquerung des Inlandeises auf den Spuren von Alfred de Quervain.

Cornelia Lüdecke (München) über die Bedeutung der Kerguelen als Stützpunkt für die deutsche Südpolarforschung (1901-1903) und als heutiges Kulturdenkmal.

Kaliningrad, 8.-14. September 2003

Der **VII. Internationale Kongress zur Geschichte der Ozeanographie** über „Internationale Zusammenarbeit in der Erforschung der Weltozeane“ wird vom 8.-14. September 2003 im Museum of the World Ocean und dem historischen Forschungsschiff „Vitiaz“ in Kaliningrad stattfinden. Keith Benson organisiert eine Sitzung zur „**Geschichte der polaren Ozeanographie**“.

Wenn Sie daran teilnehmen möchten, wenden Sie sich bitte an ihn.

*The VIIth International Congress on the History of Oceanography on „**International Collaboration in Research of the World Ocean**“ will*

*take place at Kaliningrad from 8-14 September 2003 at the Museum of the World Ocean and the research vessel Vitiaz. Keith Benson organizes a session on „**History of polar oceanography**“.*

If you plan a contribution please contact him.

kbenson@nsf.gov

Museum of the World Ocean
Russian Federation
236006 Kaliningrad
Nebershnaya Petra Velikogo, 1

Fax: (+7) 0112 - 340 211

Tel.: (+7) 0112 - 436 302

E-mail:

postmaster@vitiaz.koenig.su

<http://www.vitiaz.ru>

Jubiläen im Jahr 2003

Vor 25 Jahren / 25 Years ago: 1978

Der Japaner Naomi Uemura erreichte am 5. Mai 1978 mit einem Hundeschlittengespann als erster im **Alleingang** nach rund 1.000 km von Labrador aus den geographischen Nordpol.

*Japanese Naomi Uemura was the first to reach the North Pole **all alone** on 5 May 1978 coming from Labrador and travelling alone with a dog sledge.*

Im selben Jahr schaffte der deutsche Sportpilot Dieter W. Schmitt erstmals mit einem einmotorigen Flugzeug den **Nonstopflug** von

Anniversaries in 2003

Anchorage (Alaska) über den Nordpol nach München. Für 8.200 km brauchte er 32 Stunden und 38 Minuten.

*In the same year, German sports pilot Dieter W. Schmitt performed the first **non stop flight** with a one engine aircraft from Anchorage (Alaska) over the North Pole to Munich. It took him 32 hours for 8.200 km.*

Eine Expedition der **Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe in Hannover** führte mit der „Explora“ unter der wissenschaftlichen Leitung von Karl Hinz in der Weddellsee umfassende Untersuchungen des Meeresbodens durch.

*The expedition of the **Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe** in Hannover aboard "Explora" carried through comprehensive investigations of the seafloor of the Weddell Sea under the scientific leadership of Karl Hinz.*

Vor 75 Jahren / 75 Years ago: 1928

Am 25.5.1928 verunglückte Umberto Nobile (1885-1978) mit seinem Luftschiff „Italia“ auf dem Rückflug vom Nordpol, den er am Vortag erreicht hatte. Dies löste die größte Rettungsaktion in der Arktis aus, an der sich 22 Flugzeuge und über 20 Schiffe und rund 1500 Personen beteiligten.

On 25 May 1928 Umberto Nobile (1885-1978) crashed with his airship „Italia“ during the return flight from the North Pole. This resulted in the largest rescue action in the Arctic, in which 22 aircraft, over 20 ships and about 1500 men took part.

Roald **Amundsen** (1872-1928) kehrte von seinem Rettungsflug für Nobile nicht mehr zurück

*Roald **Amundsen** (1872-1928) disappeared during his flight searching for Nobile.*

Während der „Meteor“-Expedition in isländische und grönländische Gewässer führte Johannes Georgi (1888-1972) im Sommer 1928 aerologische Messungen durch und entdeckte dabei die Höhenstürme („**jet streams**“).

*During the „Meteor“ expedition to Icelandic and Greenlandic waters in summer 1928, Johannes Georgi (1888-1972) performed aerological measurements, which led to the discovery of the **jet streams**.*

Vor 100 Jahren / 100 Years ago: 1903

1903 startete Roald Amundsen (1872-1928) mit der „Gjøa“ zur Befahrung der **Nordwestpassage**, die er 1906 als erster erfolgreich beendete.

*1903 Roald Amundsen (1872-1928) started to navigate the **Northwest Passage** with his ship „Gjøa“. He was the first to complete it in 1906.*

Am 25.11.1903 kehrte die erste deutsche Südpolarexpedition unter der Leitung von Erich von Drygalski (1865-1949) an Bord des „**Gauss**“ nach Kiel zurück. Die Expedition hatte vom Meereis eingeschlossen vor dem neu entdeckten Kaiser Wilhelm II-Land überwintert und brachte zahlreiche Messungen und Sammlung mit nach Hause, deren Auswertungen später insgesamt 20 Bände und zwei Atlanten füllten.

*On November 1903 the first German Antarctic expedition under the leadership of Erich von Drygalski (1865-1949) returned aboard the „**Gauss**“ to Kiel. The expedition had wintered over trapped in sea ice close to the discovered Kaiser Wilhelm II-Land. It brought back a huge amount of scientific data and collections later filling 20 volumes and two atlases.*

Vor 125 Jahren / 125 Years ago: 1878

Am 3. April 1878 wurde der Meteorologe **Kurt Wegener** in Berlin geboren (gestorben am 29.2.1964 in München). Von 1912 bis 1913 leitete er das deutsche geophysikalische Observatorium in Ebeltoftthamna auf Spitzbergen, wo er aerologische Aufstiege durchführte. 1931 übernahm er an Stelle seines Bruders Alfred (1880-1930), der während der Rückreise von der Station Eismitte verstorben war, die Leitung der deutschen Grönlandexpedition (1930-1931).

Meteorologist **Kurt Wegener** was born on 3 April 1878 in Berlin (died on 29 February 1964 in Munich). From 1912 to 1913 he led the German geophysical observatory at Ebeltoft-hamna in Spitsbergen performing aerological ascends. 1931 he took over the leadership of the German expedition to Greenland (1930-1931) instead of his brother Alfred (1880-1930) who had died during the return trip from the ice cap station.

1878 startete Nils Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901) mit der „Vega“ zur Befahrung der **Nordostpassage**, die er 1880 als erster erfolgreich beendete.

*In 1878 Nils Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901) started to sail the **Northeast Passage** aboard his ship „Vega“ and finished it in 1880 for the first time.*

Heinrich W. Klutschak (geb. 1848) hatte im Südsommer 1877/78 an der Expedition mit dem amerikanischen Robbenfänger „Flying Fish“ teilgenommen, und brachte erste biologische und geographische Beschreibung **Süd-georgiens** mit nach Hause.

*Heinrich W. Klutschak (borne in 1848) participated in the expedition of the American sealer „Flying Fish“ in south summer 1877/78. He brought back the first biological and geographical description of **South Georgia**.*

Am 25.9.1878 starb der Nestor der deutsche Arktisforschung **August Petermann** in Gotha (geboren am 18.4.1822 in Bleicherode), der 1855 Petermanns Geographische Mitteilungen gründete, in denen zahllose Berichte zur Polarforschung veröffentlicht wurden.

*Nestor of the German Arctic research **August Petermann** died on 25 September 1878 in*

Gotha (born at 18 April 1822 in Bleicherode). In 1855 he founded Petermanns Geographische Mitteilungen, in which countless reports on polar research had been published.

Vor 175 Jahren /... 175 Years ago: 1828

Um ein möglichst genaues und weltumspannendes Netz von **magnetischen Messungen** um die Erde zu spannen, reiste der Physiker Georg Adolf Erman (1806-1877) zwischen 1828 und 1830 von Berlin aus über die nördlichen Ausläufer des Urals nach Kamtschatka, wobei er unterwegs den Kältepol bei Werchojansk erkannte. Der Rückweg führte über Kalifornien, Kap Horn und Brasilien. Seine Messungen dienten Karl Friedrich Gauß (1777-1855) zur Entwicklung seiner Theorie des Erdmagnetismus.

*From 1828 to 1830, physicist Georg Adolf Erman (1806-1877) travelled from Berlin over the Ural to Kamtchatka, because he wanted to establish a very exact network of **magnetic measurements** covering the whole world. On this occasion he discovered the cold pole at Werchojansk. On his way back, he passed by California, Cape Horn and Brasilia. His measurements resulted in the development of the theory of earth magnetism by Karl Friedrich Gauß (1777-1855).*

Vor 200 Jahren / 200 Years ago: 1803

Von 1803 bis 1806 fand die erste **russische Weltumsegelung** mit der „Newa“ und der „Nadeshda“ unter der Leitung des Deutschbalten Adam Johann von Krusenstern (russ. Iwan Fjodorowitsch) (1770-1846) statt. An dieser Expedition nahmen u.a. auch die deutschbaltischen Offiziere Fabian Gottlieb von Bellingshausen (1778-1852), Otto von Kotzebue (1787-1846) und der deutsche Naturforscher Georg Heinrich von Langsdorf (1774-1852) teil.

*The first **Russian circumnavigation** of the world with the ships „Neva“ and „Nadeshda started in 1803 and was completed in years 1806 under the leadership of Adam Johann von Krusenstern (Iwan Fjodorowitsch) (1770-1846)“. The German-speaking Baltic officers **Fabian Gottlieb von Bellingshausen** (1778-1852), **Otto von Kotzebue** (1787-1846) and the German natural scientist **Georg Heinrich von Langsdorf** (1774-1852) participated in the expedition.*

Vor 225 Jahren / 225 Years ago: 1778

Am 9.(20.)9.1778 wurde der Deutschbalte auf der Ostseeinsel Ösel **Fabian Gottlieb von Bellingshausen (Faddei Faddejewitsch)** geboren, der von 1819 bis 1821 im Auftrag des Zaren mit den Schiffen „Vostok“ und „Mirny“ die erste russische Antarktisexpedition leitete,

bei der er nach James Cook (1728-1779) ein zweites mal umsegelte und erstmals Land entdeckte (Peter-I.-Insel, Alexander-Insel). Am 13.(25.) 1.1852 starb er in Kronstadt.

*The German-speaking Balt **Fabian Gottlieb (Faddei Faddejewitsch) von Bellingshausen** was born on 9 (20) September 1778 on Ösel, an island in the Baltic Sea. Under the commission of the czar he guided the first Russian circumnavigation of Antarctica with the ships „Vostok“ and „Mirny“ from 1819 to 1821. It had been the second circumnavigation after James Cook (1728-1779). Bellingshausen discovered land for the first time (Peter-I-Insel, Alexander-Insel). On 13 (25) January 1852 he died in Kronstadt.*

Buchbesprechung / Review

Chronologie der Arktis 1946-2000

Czapka, S., 2002, Arktis. Expeditionen und Ereignisse der Neuzeit seit 1946. Bd. IV, Ingeborg Trögel Verlag, Leverkusen, 292 S.; 29,20 EURO einschließlich Versandkosten.

Mit Band IV hat Herr Czapka den letzten Teil seiner Chronologie der internationalen Arktisaktivitäten veröffentlicht die den Zeitraum 1946 bis 2000 umfaßt. Wieder findet man darin eine Fülle von Informationen vereinigt, an die man ohne dieses Buch im handlichen DIN A 5 Format nicht so leicht herankommen würde. Der Druck in zwei Spalten ermöglicht eine schnelle Orientierung über die wichtigsten Fakten. Leider werden diesmal nicht immer Literaturangaben zu den einzelnen Unternehmungen gemacht, was ein vertieftes Studium erschwert. Die stattdessen gelieferten philate-

listischen Hinweise sind für Nichtfachleute eher verwirrend: Was hilft einem beispielsweise der Eintrag unter „1997 Italienische und japanische Forschungsstation in Spitzbergen“ die Angabe „Spitzbergen: Monaco 05.05.1994, Norwegen 01.07.1057 und Luftschiff „Italia“: Rumänien 20.03.1978“, wenn man in der Literatur nähere Angaben über die Japanische Spitzbergenstation finden möchte? Wie in den früheren Bänden hätte auch hier das Literatur- und Quellenverzeichnis mit Nummern für kurze Hinweise versehen werden können.

Unter der Annahme, daß die Angaben ebenso gründlich recherchiert wurden, wie in den ersten drei Bänden, kann man sich nun erstaunlich umfassend darüber informieren, wie vielfältig die Arktisexpeditionen der letzten 55 Jahre bis 2000 waren. Neben Wissenschaftlern und begleitenden Ärzten haben auch Abenteurer, Touristen und Soldaten daran

teilgenommen. Wenn man das Buch durchstöbert, findet man neben Frauenexpeditionen (S. 33, 57, 103, 126, 141, 164, 202) auch zahlreiche Bergsteigerexpeditionen (S. 47, 69, 80, 82, 83, 84) oder militärische Übungseinsätze (S. 185, 195, 230, 239). Selbst den Bau einer 20 km langen Teststrecke für WV in Grönland zwischen dem Flughafen Søndre Strømfjord und dem Russel-Gletscher (1999) kann man darin finden, die zwischen Mai bis September nutzbar sein soll.

Eine ausführliche Liste faßt in 81 Einträgen freiwillige und unfreiwillige Driftstationen der Zentralen Arktis im Zeitraum 1869-1999 zusammen. Eine andere Tabelle listet 30 Datumsangaben auf, an denen Eisbrecher zwischen 1977 und 2000 den Nordpol erreichten. Den 6. Listenplatz nimmt der deutsche Forschungseisbrecher „Polarstern“ ein, der sich am 7.9.1991 mit dem schwedischen Eisbrecher „Oden“ am Nordpol traf. Man kann der Tabelle entnehmen, daß nur der deutsche, schwedische, kanadische und der russische Eisbrecher „Kapitan Dranitsin“ mit Diesel betrieben werden, während die übrigen sechs russischen Eisbrecher einen nuklearen Antrieb haben. Im Personenregister können aufgrund der meist ausgeschriebenen Vornamen 53 Frauen herausgefunden werden. Ungenannt sind jedoch all die Personen, die sich an großen Expeditionen beteiligt haben. Nützlich ist auch das Verzeichnis der Wasser- und Luftfahrzeugen, in dem zwischen Flugzeugen, Luftschiffen und Ballonen unterschieden wird. Meines Wissens gibt es außer Czapkas Chronologie kein anderes Werk, das die Arktisexpeditionen in der Zeit zwischen dem zweiten Weltkrieg und 2000 derartig umfassend beschreibt. Jedem, der sich eine kurze Übersicht über diesen Zeitraum verschaffen möchte, sei dieser Band sehr empfohlen.

Chronology of the Arctic 1946-2000

The chronology of Arctic expeditions (DIN A 5 paperback) is written in German and covers the period from 1946 to 2000. An extensive

index on persons, watercraft and aircraft is completed by a list of drift stations and ice-breakers that had reached the North Pole.

Zu beziehen von / *You can order this book from:*

Ingeborg Trögel Verlag
Postfach 310122
D-51328 Leverkusen

Die älteste Zusammenstellung über Permafrost

Baer, K.E.v., 2001, Materialien zur Kenntnis des unvergänglichen Boden-Eises in Sibirien. Unveröffentlichtes Typoskript von 1843 und erste Dauerfrostbodenkunde. Eingeleitet von E. Tammiksaar. L. King (Hrsg.). Berichte und Arbeiten aus der Universitätsbibliothek, und dem Universitätsarchiv Giessen, Nr. 51, 234 S., + LXVI S. Einleitung, ISBN 3-9808042-0-8 34 EURO (+ Versand/handling).

Üblicherweise wird A.T. Middendorff (1815-1894) als Begründer der Permafrostforschung angesehen, der dieses Phänomen zwischen 1842 und 1845 auf der Taimyrhalbinsel und in Ostsibirien untersucht hat. Erst 1940 erkannten russische Forscher, daß Middendorffs Expedition von K.E. von Baer initiiert worden war. Schon zwischen 1837 und 1838 hatte Baer Arbeiten über den Permafrost veröffentlicht. 1842 hatte Baer alle verfügbaren Informationen über den Permafrost gesammelt und in seinen Materialien zur Kenntnis des unvergänglichen Boden-Eises in Sibirien zusammengestellt. Sie enthalten nicht nur eine Analyse der gesammelten Daten über Bodeneis und Permafrost sondern auch Hypothesen über die Bildung, Existenz und Verbreitung von Permafrost. Diese Zusammenstellung lag schon 1842 druckfertig vor und sollte als Instruktion für Middendorff Expedition dienen. Inhaltlich ging sie jedoch weit darüber hinaus. Er definierte den Dauerfrostboden als eigenständiges

Forschungsobjekt im Rahmen der Naturwissenschaften und lieferte mit seinem Werk die ersten ausführlichen Grundlagen darüber. Er stellte die Probleme, Aufgaben der Forschung und Lösungsmöglichkeiten dar, die erst Ende des 19. Jahrhunderts auf wissenschaftliches Interesse stießen. Damit erweist sich Baer als Gründer der Permafrostforschung.

1942 wurde anlässlich des 225. Geburtstages der Russischen Akademie der Wissenschaften die Herausgabe einer russischen Übersetzung des bislang unveröffentlichten Manuskriptes geplant, was aber nicht realisiert wurde. Erst 2002 kam eine nicht editierte russische Übersetzung heraus. Mit der vorliegenden Ausgabe wird nun Baers Werk erstmals in gedruckter Form im deutschen Original zugänglich gemacht.

In seiner Einleitung ordnet E. Tammiksaar Baers Arbeiten über der Permafrost und Middendorffs Expedition in den wissenschaftshistorischen Kontext ein. Außerdem ergänzt Tammiksaar Baers erste Karte über die Verteilung des Permafrost in Sibirien, die als verschollen galt und deren Angaben über den südlichen Verlauf der Permafrostgrenze erstaunlich gut mit heutigen Angaben übereinstimmt. heutigen Vorstellungen. Neben Baers relevanten Veröffentlichung und der verwendeten Sekundärliteratur liefert Tammiksaar auch eine Liste mit Baers 74 benutzten Veröffentlichungen. Diese Liste fehlt im Original. Farbige Landschaftsfotos illustrieren das Buch. Das Personenregister mit kurzen biographischen Angaben bietet zusätzliche wichtige Informationen zur Bewertung von Baers Werk. Auch eine englische Zusammenfassung sowie eine Englische Inhaltsangabe von Baers Materialien wird gegeben.

Jedem Permafrostforscher und jedem Historiker der Geowissenschaften sei dieses Buch wärmstens empfohlen. Es sollte in keiner relevanten Bibliothek fehlen.

Cornelia Lüdecke

The oldest compilation on permafrost

Karl Ernst von Baer (1842): Materials from the Study of the „Eternal Ground-Ice“ in Siberia, original (in German) first published in 2001.

Usually A.T. Middendorff (1815-1894) is considered as founder of permafrost research. He studied this phenomenon during his expedition to Taimyr Peninsula and East-Siberia between 1842 and 1845. Not before 1940, Russian researcher recognised that K.E. von Baer had initiated Middendorff's expedition. Already in 1838 and 1839, Baer had published on permafrost and in 1842, he finished his collection of materials from the study of the „Eternal Ground-Ice“ in Siberia. It should serve as Instruction for Middendorff's expedition. The materials not only present an analysis of all available the data on permafrost, but also Baer's hypothesis on the formation, existence and distribution of permafrost. Due to this work Baer must be considered as founder of scientific permafrost research.

Tammiksaar's introduction reveals the scientific background of Baer's and Middendorff's work. Baer's first map of the southern border of permafrost is in a surprising accordance with modern findings. Tammiksaar adds a list of Baer's publications on the subject and secondary literature. He also provides literature (74 items) used by Baer in his materials, with is missing in the original. An index of persons with short biographical information is of very good use to value Baer's research. Besides; summary and list of contents of Baer's book is also given in English.

Baer's materials can be highly recommended to every researcher of permafrost and every historian of earth sciences. It should be available in every relevant library.

Cornelia Lüdecke

Das Buch kann bezogen werden von /You can order this book at:

erki@zbi.de

lorenz.king@geogr.uni-giessen.de

Nächster Rundbriefschwerpunkt / *Focus of next Circular*

Der Schwerpunkt des nächsten Rundbriefes behandelt „Deutsche und baltendeutsche Polarforscher in russischen Diensten“. Bitte senden Sie Ihre Beiträge und Bemerkungen bis zum 15.11.2003 ein.

Next focus of circular covers “German and German-speaking Baltic polar researcher in Russian service“. Please send your contributions and comments until November 15, 2003.