

Neuschwabenland? Wer kennt schon eine Landschaft unter diesem Namen und wer weiß Näheres von ihr? Befragungen haben ergeben, daß kaum ein Schwabe oder ein Bewohner des hiesigen Schwabenlandes von jenem Neuschwabenland – immerhin einer Landschaft mit einer Fläche, die die der Bundesrepublik Deutschland um mehr als das Doppelte übertrifft – je etwas gehört oder gar gelesen hat. Das ist Grund genug, einmal über Neuschwabenland zu berichten, um einige Wissenslücken zu schließen. Neuschwabenland bildet, wie man sich leicht auf einem Atlas neueren Datums vergewissern kann, ein nach unseren Vorstellungen riesiges Gebiet von etwa 600 000 qkm Ausdehnung, bedeckt von Gebirgen, darunter schroffe Hochgebirgsformen mit zackigen, scharfen Kämmen, geprägt auch von stark gegliederten, welligen Moränenlandschaften und einer reich bewegten Seenplatte, daneben sichtbar noch Reste von einstigem Vulkanis-

mus. Doch das meiste von alledem ist von Eisflächen und Gletschern überzogen. Vermutet wird ferner, daß zu den unterirdischen Schätzen dieses Gebietes viele Erze und Mineralien gehören, die die moderne Wirtschaft benötigt. Von einem Paradies ist hier freilich nicht die Rede, auch nicht von einem begehrten Reiseziel, da es nur von wenigen Menschen bisher betreten wurde. Seit vierzig Jahren erst führt das Territorium – nachdem es erstmals von Menschen gesichtet worden ist – den Namen Neuschwabenland.

Die Entdeckung dieser terra incognita, auf dem Festlandsockel des menschen- und verkehrsfeindlichen sechsten Kontinents unserer Erde gelegen, auf der Antarktika, stellte das wichtigste Resultat und bleibende Verdienst der dritten deutschen Südpolar-Expedition dar, die während des antarktischen Sommers 1938/1939 in der ewigen Eiswüste am Rande des Südpols operierte.

Gebirgsmassiv in Neuschwabenland



Im Unterschied zu anderen Nationen, vor allem den Engländern und Skandinaviern, waren die Deutschen in verhältnismäßig geringem Maße an der Südpolarforschung beteiligt. Die erste von Deutschland ausgerüstete bedeutende Expedition, der die Entdeckung einiger der Antarktis vorgelagerter Inseln vorausging, kam von 1901 bis 1903 unter Leitung des Glaziologen Prof. von Drygalski zustande. Ein Jahrzehnt später drang dann Dr. Wilhelm Filchner, bekannter durch seine wagemutigen Pamir- und Tibet-Expeditionen, in das Schelfeis des Wedell-Meereres an der Südamerika zugewandten Seite der Antarktis vor. Beide Expeditionen hinterließen als äußere Erinnerung im Südpolar-Raum deutsche Namen; zuerst die Preußen unter Drygalski. Sie taufte das auf Schlittenvorstößen erreichte Festland an der Ostküste «Kaiser-Wilhelm II.-Land». Es war 95 km von ihrem Standort, dem Dreimast-Schoner «Gauß» entfernt. Und sie belegten zumindest im Expeditionsbericht besonders typisch geformte Eisberge mit Berliner Bezeichnungen wie «Hallesches Tor», «Kreuzberg» oder «Tempelhofer Feld». Der schneidige bayerische Oberleutnant Wilhelm Filchner benannte einen von ihm auf der Dreimastbark «Deutschland» im Wedellmeer gesichteten Küstenstreifen zu Ehren seines Protektors «Prinzregent-Luitpold-Land». Mit der dritten deutschen Südpolar-Expedition 1938/39 unter Leitung von Kapitän Ritscher wurde sodann der schwäbische Name auf dem Südpol verankert. (Und vielleicht kommen demnächst noch die Westfalen dem Namen nach dort zum Zuge. Im Dezember 1979 ist die vierte deutsche Expedition, vertreten durch ein Forscherteam der Universität Münster, in die Antarktis aufgebrochen.)

1938/39 sollte die Expedition zwar an die wissenschaftlichen Arbeiten der Forschungsreisen von Drygalski und Filchner anknüpfen und erhielt entsprechende Aufgaben auf geographischem, meteorologischem, ozeanographischem, geophysikalischem, meeresbiologischem und nautischem Gebiet gestellt, doch lagen ihre Zielsetzungen nicht nur und primär auf dem wissenschaftlichen Sektor. Etwa seit dem Ersten Weltkrieg spielten bei allen Südpolar-Expeditionen, gleichgültig welches Land sie auch immer ausrüstete, handfeste Absichten der hohen Politik und mehr und mehr auch wirtschaftliche Interessen eine maßgebende Rolle. Die Wiederaufnahme der deutschen Südpolar-Forschung nach einer teilweise durch den Ersten Weltkrieg und seine Folgen bedingten 25 Jahre andauernden Zwangspause stand in engstem Zusammenhang mit den Lücken der Fettversorgung im devisenarmen Hitler-Deutschland und dem deshalb er-

strebten Aufbau eines deutschen Walfangs. Zur gleichen Zeit, als die Expedition auf ihre Forschungsreise geschickt wurde, war Deutschland während des antarktischen Sommers 1938/39 mit 7 Walfangmutterschiffen, drei eigenen und vier gecharterten, sowie über 50 Fangbooten an der unerbittlichen Jagd auf die begehrten Wale, vorwiegend Blau- und Finnwale, beteiligt. Mit dem Walfang in den Südpolar-Meereren aber tauchte zugleich deutscherseits der Gedanke auf, möglicherweise deutsche Ansprüche auf antarktischen Besitz zu erheben.

Das starke Walfanginteresse erklärte offenbar auch wesentlich den erstaunlich kurzen Zeitraum zwischen der Genehmigung der Expedition und ihrem Aufbruch in den Südatlantik. Während vorangegangene Expeditionen meistens einer Vorbereitungszeit von zwei Jahren bedurften, nahmen die Vorbereitungen der von der Deutschen Forschungsgemeinschaft getragenen Expedition 1938/39 den außergewöhnlich kurzen Zeitraum von nur wenigen Monaten in Anspruch. Die Kürze der Zeit ging aber nicht zu Lasten der Gründlichkeit, da vor allem die neuesten Hilfsmittel der Technik der Expedition zugute kommen sollten und eingesetzt wurden: in erster Linie die moderne Flugtechnik, ferner die Funktelefonie und nicht zuletzt die mit dem Firmennamen Zeiss damals verknüpften Fortschritte in der Photographie, d. h. die modernsten aerophotogrammetrischen Methoden.

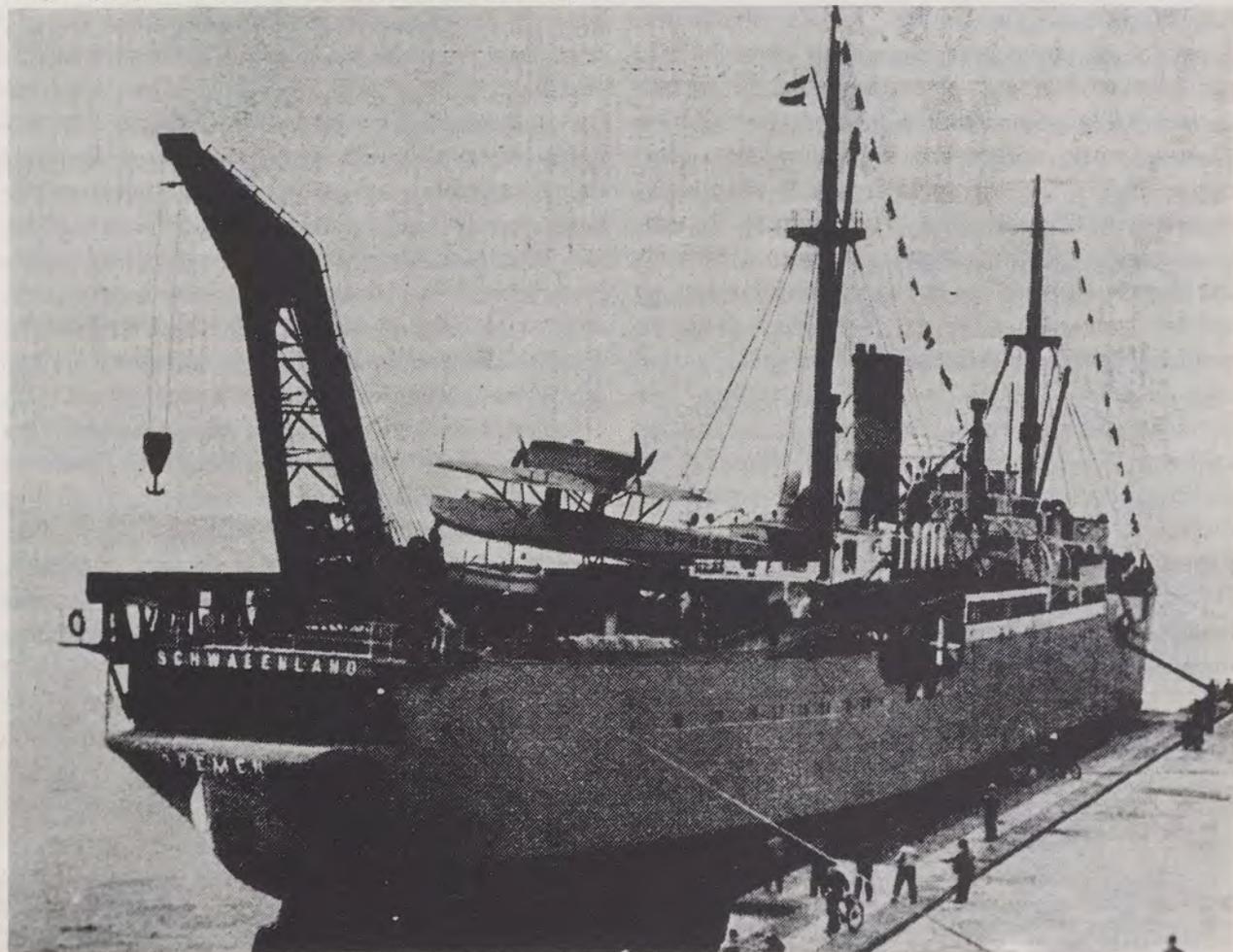
Die schlagartig neue, von der Technik bestimmte Phase der Polarforschung, die die klassische Epoche des ebenso dramatischen wie tragischen Wettlaufs zu den Polen mit Hundeschlitten ablöste, war mit dem Namen des Amerikaners Byrd verknüpft, der zuerst modernste Technik an den Südpol brachte und 1928 in denkwürdigem Flug den Südpol erreichte. Seitdem waren Flugzeuge mehrfach für Forschungszwecke in der Antarktis eingesetzt worden, ihr Betrieb dort erforderte jedoch einen enormen Aufwand, da Flugstützpunkte geschaffen werden mußten. Den Deutschen fiel die Lösung dieses Problems leichter. Sie benützten in der Antarktis Flugboote, zwei zehn Tonnen schwere Dornier-Wal-Flugboote, beide mit zwei BMW-Motoren von je 630 PS ausgerüstet. Der Flugboot-Einsatz hatte den Vorteil, daß man keine lange, ebene Start- und Landebahn benötigte. Zur Landung genügte eine kurze Wasser- oder Eisfläche. Den Start besorgte und verkürzte das Katapult des Flugzeugträgerschiffes. Mit einem Kran wurde der neben dem Mutterschiff gewasserte Dornier-Wal an Deck auf das Katapult gehievt.

Die Deutsche Lufthansa stellte der Expedition so-

wohl zwei seit 1934/35 im Südatlantikverkehr erprobte Dornier-Flugboote als auch das Flugzeugträgerschiff zur Verfügung. Überlassen wurde ihr das Motorschiff «Schwabenland», dessen Schiffsname sodann bei der Namengebung auf der Antarktis Pate stehen sollte. Die «Schwabenland» 8488 BRT, seit 1934 von der Deutschen Lufthansa als Flugstützpunkt und Katapultschiff im Transatlantischen Luftverkehr fast nur in tropischen Gewässern verwendet, mußte begreiflicherweise für die Expedition entsprechend umgebaut und umgerüstet werden. Sie sollte die stürmischsten Gewässer der Erde und zudem die mit der größten Eisgefahr befahren. Ein dicker Eisschutzgürtel, ein erhöhter Bugschutz und vieles mehr wurden eingebaut, um vor allem Vorsorge im Kampf gegen die Eismassen zu treffen. Am Nachmittag des 17. Dezember 1938 verließ die «Schwabenland» den Hamburger Hafen, an Bord eine Besatzung von 82 Mann, darunter polarerfahrene Seeleute, kundige Flugzeugbesatzungen, junge Wissenschaftler, alle gut auf die Expedition vorbereitet. Das Schiff hatte Weisung erhalten, in

möglichst kurzer Zeit die Antarktis zu erreichen. Bis Jahresende war bei täglicher Fahrtleistung von anfangs 275 SM die Äquatorlinie überquert. Von der Ascension-Insel im Südatlantik aus tastete sich das Schiff dann unter regelmäßigem Lotdienst bis an das Eismeer der Antarktis vor, vorbei an Tristan-da-Cunha, die den Beinamen «einsamste Insel der Welt» führt, vorbei auch an der Vulkan-Insel Bouvet. Am 19. Januar 1939 schob sich die «Schwabenland» langsam in den Eisrand der Antarktis, bis dichtgeschlossenes Packeis Halt gebot. Es herrschten antarktische Sommertemperaturen: – wärmer als damals in Hamburg – um den Gefrierpunkt. Bereits am 20. Januar startete das Flugboot «Boreas» bei ausgezeichnetem Wetter zum ersten Inlandsflug, um herrenloses Land zu erkunden, das Menschenaugen zuvor nie geschaut hatten. Erst sah man Schelfeis, dann blau-grün-weißes Firneis und plötzlich tauchten schroffe Gebirgsmassive auf. Ohne Unfälle fanden im Verlauf der Expedition 7 Foto- und 7 Sonderflüge statt. Luftaufnahmen, unter ihnen schon eindrucksvolle Farbaufnahmen, wurden

Flugzeugträgerschiff Schwabenland mit Dornier-Flugboot



von einem riesigen Gebiet geschossen. Es entstand eine Karte von Neuschwabenland, genauer als manche von bewohnten Gegenden des Erdballs. Gleichzeitig warfen die Flugzeuge Pfeile aus Leichtmetall mit Stahlspitzen und eingepreßtem Hoheitszeichen ab, um das abgeflogene Gelände zu markieren. Bei Landungen auf dem Eis wurden Abwurffahnen in das Eis gesteckt. Man lernte dabei auch die Bewohner des Landes näher kennen, neugierige Pinguine – Kaiser- und Adéliepinguine. An die Hand, d. h. an die Flügelspitzen gefaßt, kamen sie anfangs sogar willig zum Flugzeug mit, nur wehrten sie sich ängstlich beim Einsteigen.

Bei der Erkundung des weiten Gebirgslandes gelangen überraschende Entdeckungen, namentlich das plötzliche Auftauchen einer völlig eisfreien felsigen Fläche. Und das Absonderlichste waren kleine Wassertümpel, die sich in Seitentälern angesammelt hatten und trotz Kälte offenbar nicht einmal eine hauchdünne Eisschicht aufwiesen. Flugkapitän Schirmacher wagte zwar nicht die Landung, fotografierte jedoch die nach ihm benannte Seenplatte, die sogleich ein Rätselraten in der Fachwelt auslöste. Man fragte, wie sich der Rückgang der Vereisung in der Antarktis erklären würde, durch allmähliche Erwärmung oder durch Eisdickenabnahme infolge Verdunstung und Abfließen des Inlandeises, ohne daß es einen entsprechenden Eisnachschub gab. Neuere Temperaturmessungen der am antarktischen Kältepol errichteten sowjetischen Station Wostok, nach denen die Tiefsttemperatur dort minus 88,3° C betrug, nahmen der Erwärmungstheorie jede Chance. Eine neue deutsche Expedition, die schon für 1939/40 geplant war und ebenfalls mit Flugzeugen und einem Trägerschiff ausgerüstet werden sollte, aber wegen des Kriegsausbruchs nicht zustande kam, hätte u. a. klären sollen, ob bereits primitives Leben in den Schirmacher-Seen herrschte. Schon Anfang Februar 1939, beunruhigt auch von den Ereignissen in Europa, verließ die Expedition bei zunehmendem Wind und Seegang und drohender Schlechtwetterlage die Antarktis. Der Expeditionsleiter stand ständig über Funk mit Dienststellen in Berlin in Verbindung, die sogleich nach den Flugeinsätzen auch von Erfolgsmeldungen und Besorgnissen unterrichtet worden waren.

Mit der Entdeckung von Neuschwabenland, so glaubte man damals, seien die Voraussetzungen für eine Beteiligung Deutschlands bei etwaigen künftigen internationalen Verhandlungen über Hoheitsrechte in der Antarktis geschaffen worden. Entsprechende Vorgespräche waren von deutschen Vertretern auf den jährlich in London abgehaltenen «internationalen Walfang-Konferenzen» geführt worden. Verhandlungen über eine Anerkennung antarktischer Walfang-Gebiete mit dazugehörigen Landstationen aber fanden nicht statt. Ein formeller Besitzanspruch auf Neuschwabenland wurde von deutscher Seite auch nie erhoben.

Noch während sich die deutsche Expedition in der Antarktis aufhielt, beschloß jedoch im Januar 1939 der Folketing in Oslo, den großen Landstreifen zwischen der Luitpold-Küste am Wedell-See und dem von Australien beanspruchten Enderby-Land – also Neuschwabenland inbegriffen – für Norwegen zu annektieren und benannte ihn «Königin-Maud-Land», so wie es noch heute in den Atlanten vermerkt ist.

Die deutsche Expedition erfuhr über Funk davon. Ein völkerrechtlich allgemein anerkannter Erwerb in der Antarktis war aber mit dem norwegischen Parlamentsbeschluß nicht geschaffen worden. Als Belohnung – vor allem für Entdeckungen und wissenschaftliche Forschungen in der Antarktis – erhoben und begründeten nicht wenige Staaten Anspruch auf Landerwerb. Auch ist das Südpolargebiet inzwischen in nationalstaatliche Sektoren, in große, zum Pol verlaufende «Tortenstücke» aufgeteilt, eine allgemeine völkerrechtliche Legitimation aber liegt dafür bisher nicht vor. Der in Washington 1959 unterzeichnete Internationale Antarktische Vertrag vermied es, eine definitive Besitzregelung herbeizuführen. Die Unterzeichnerstaaten, identisch mit denen, die einen großen wissenschaftlichen Einsatz im Geophysikalischen Jahr 1958 erbracht hatten, darunter allerdings nicht die Bundesrepublik Deutschland, kamen überein, daß die Antarktis friedlicher Nutzung vorbehalten bleiben sollte.

Forscherteams der Geophysikalischen Stationen Südafrikas, der Sowjetunion und Japans sind inzwischen die ersten menschlichen Bewohner von Neuschwabenland.