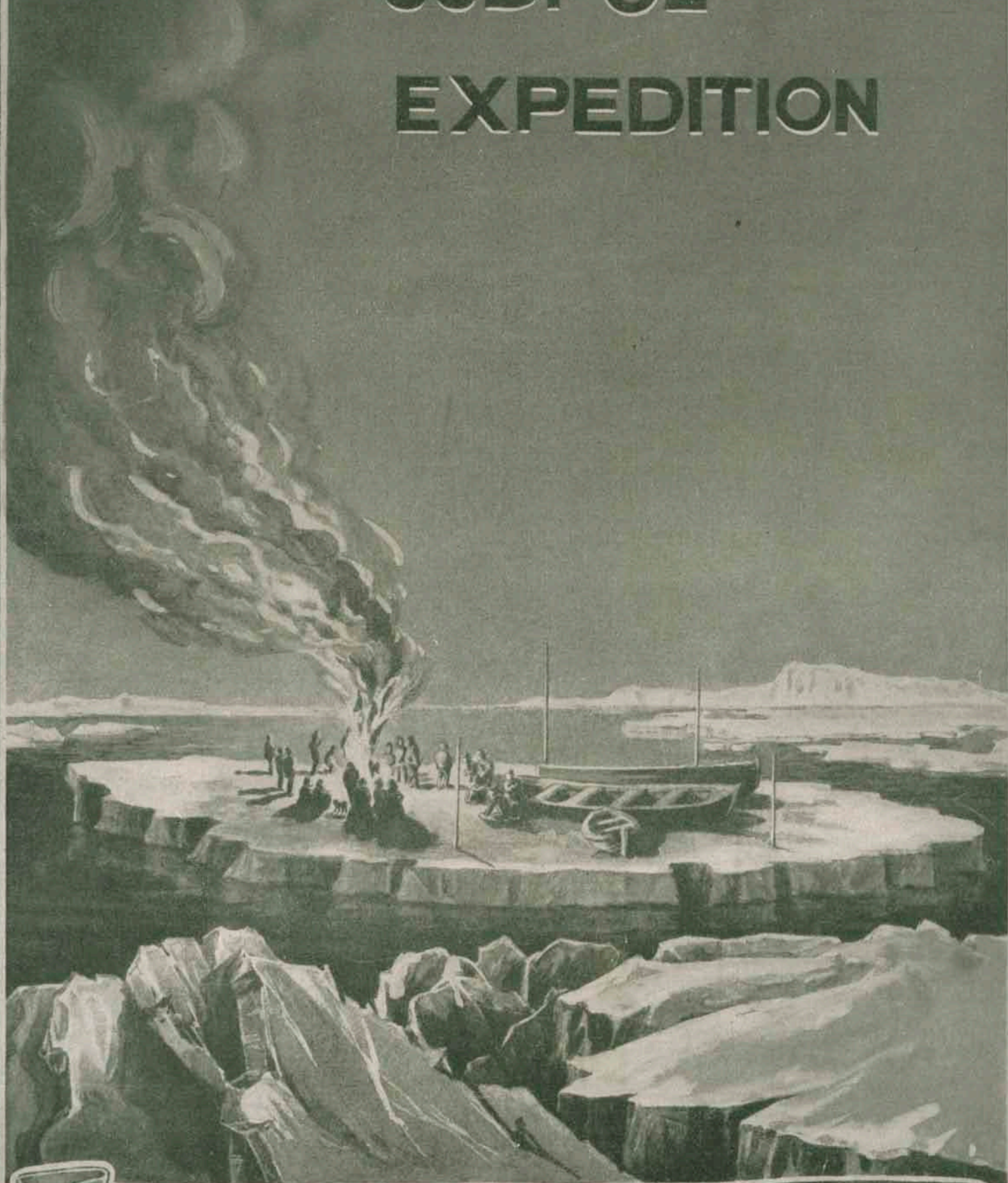


SHACKLETON'S SÜDPOL EXPEDITION



Ein naturgeschichtlicher Meisterfilm – ein lebendes Dokument und eine wahrheitsgetreue
Schilderung eines ruhmreichen Unternehmens.

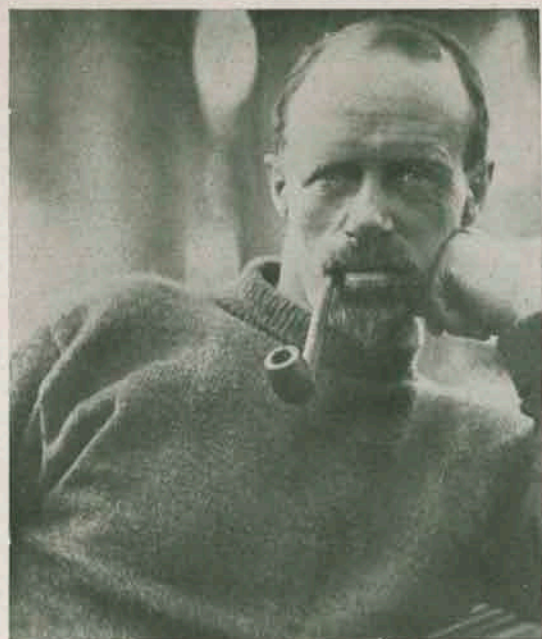
**Sir Ernest
Shackleton
und seine**



**Mitarbeiter
beider Südpol-
Expedition**



Sir Ernest Shackleton



Frank Wild



Frank Hurley



Shackletons Südpol-Expedition

Ende Juli 1914, einen Tag vor der Kriegserklärung, machte die „Endurance“, ein kleines Fahrzeug von 250 t, sich bereit, um den Hafen von London zu verlassen; an Bord befanden sich Sir Ernest Shackleton und die Mitglieder seiner neuen Südpol-Expedition. In dem Augenblick, da die Anker gelichtet werden sollten, traf zum Entsetzen aller die Nachricht ein, daß der Krieg soeben erklärt worden war und daß England Frankreich seine Unterstützung gab. Sir Ernest Shackleton zögerte keine Minute: er versammelte seine Mannschaft, erklärte den Leuten, daß die Kriegserklärung die Abreise verzögern würde und daß er eben erst an den König von England ein Telegramm gesandt hätte, worin er ihm seine Dienste, sowie die seiner Seeleute anbot. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Zwei Stunden später antwortete König Georg: „Ich danke Ihnen für



Ihr Angebot, die Expedition muß aber durchgeführt werden!“ Es blieb also nichts anderes übrig, als sich hierin zu unterwerfen und am folgenden Tage begann das Schiff seine lange Reise nach dem Pol, mit dem Ergebnis, das in diesem Film gezeigt wird. Von den wichtigsten Persönlichkeiten der Expedition ist in erster Linie Sir Ernest Shackleton zu nennen. Man braucht nicht viel Worte darüber zu verlieren, was er alles in den Polargegenden vollbracht hat. Es genügt daran zu erinnern, daß Sir Ernest diesmal zum dritten Male eine Südpol-Expedition befehligte. Frank Wild war zweiter Befehlshaber der Expedition. Er hat an fast allen Südpol-Expeditionen teilgenommen und besitzt gute Kenntnis der Polargegenden. Das Bild des tapferen Kino-Operateurs Frank Hurley darf hier nicht fehlen. Er hat alle Filme, aus denen

sich dieses glänzende welthistorische Werk zusammensetzt, mit eigener Lebensgefahr aufgenommen.

Schließlich ist Kapitän Worsley zu erwähnen, der Kommandant der „Endurance“. Er war es, der, als die Forscher sterbend vor Hunger und Durst, auf einem Eisblock hausend, schon verloren schienen, mit Sir Ernest Shackleton in einem sechs Meter langen Boot auszog, mehr als tausend Kilometer weit, um Hilfe heranzuholen.

Nach der Entdeckung des Südpols durch Raoul Amundsen, der dem Kapitän Scott nur um einige Tage zuvorgekommen war, blieb für eine Südpol-Expedition nur eine einzige Aufgabe übrig: das Festland am Südpol von einem Ende bis zum andern zu durchqueren, vom Weddelsee bis zum Roßsee.

Dies war also das Ziel der Expedition von Shackleton.

Es war beabsichtigt, die „Endurance“ an der vereisten Küste der Weddelsee ankern zu lassen und Shackleton nebst fünf Gefährten auszuschiffen, die das Festland am Südpol von einem Ende bis zum andern, den Südpol kreuzend, bis an die Große Barriere durchqueren sollten, eine Entfernung von über 2500 Kilometern.

Das Festland nördlich vom Südpol war absolut unbekannt. Alle früheren Versuche, die durch Südpol-Expeditionen unternommen worden waren, gingen von der Roßsee aus und man konnte unmöglich die außergewöhnlichen Schwierigkeiten voraussehen, die sich an dem entgegengesetzten Ende des Festlandes ergeben würden. Man wußte, daß die Weddelsee eine See war, von der bisher noch niemand zurückgekehrt war. Daß sich dort fortwährend Eismassen von gewaltiger Dicke bildeten, daß dort ununterbrochen ein eisiger Wind wehte — niemand jedoch konnte das Unheil in seinem ganzen Umfange vermuten, das später plötzlich hereinbrach. Shackleton hatte, um das Festland am Südpol wieder verlassen zu können, nachdem er es durchquert hatte, ein zweites Schiff, die „Aurora“ gemietet, die ihn wieder nach der zivilisierten Welt zurückbringen sollte.



Eine der ersten Abbildungen zeigt die Mannschaft der „Endurance“, nachdem das Fahrzeug den letzten Hafen der zivilisierten Welt, Buenos Aires, auf dem Wege nach dem Südpol verlassen hatte.

Der 26. Oktober 1914 war ein schöner Sommertag. Fast die ganze Bevölkerung von Buenos Aires war

ausgezogen, um den Reisenden glückliche Reise zu wünschen, und jeder war von dem Erfolg der Expedition überzeugt. Als das Schiff langsam ins Meer hinauszog, stand Sir Ernest Shackleton auf der Brücke, den Zurückbleibenden seine letzten Abschiedsgrüße zurückwinkend. Wer hätte damals gedacht, daß die Forscher fast drei Jahre abwesend sein würden, und daß das schöne kleine Fahrzeug, das sie bewunderten, nie mehr einen Hafen der bewohnten Welt wiedersehen sollte.

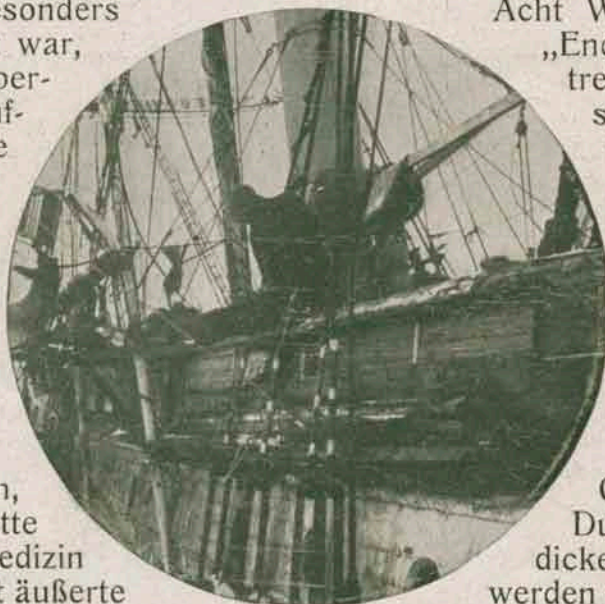
Die 70 Hunde, die Shackleton quer durch das Wüstenland führen mußte, waren längs der Schiffseiten bequem untergebracht. Auf der Brücke der „Endurance“ befanden sich überall geschützte Plätze, wo sie schliefen. Ohne diese Tiere ist es unmöglich, eine Expedition nach dem Pol zu unternehmen. Diese Hunde aus Sibirien sind Bastarde. Ganz merkwürdig ist es, daß sie die Kraft und Ausdauer des Wolfes erben, nicht aber dessen Wildheit. Um sie während der See-

reise zu füttern, hatte man an Bord 1000 Kilogramm Walfischfleisch mitgenommen, die in großen Stücken im Tauwerk aufgehängt wurden. Zu ihrem großen Verdruss konnten die Hunde an das Fleisch nicht heran. Das hinderte sie jedoch nicht, den Versuch zu machen, und sie zogen den ganzen Tag an ihren Leinen, in der Hoffnung, daß diese doch eines schönen Tages nachgeben würden. Dr. Macklin war damit beauftragt, die Hunde zu warten. Einer der Hunde wurde wegen seiner besonderen Kraft Samson genannt. Die Hunde wurden von den verschiedenen Mitgliedern der Besatzung getauft, was zu einer Mannigfaltigkeit der Benennungen natürlich Anlaß gab.





Die „Endurance“ hatte auf der Weddelsee mit Sturm zu kämpfen. Es war außerordentlich schwierig, diesen Sturm kinematographisch aufzunehmen, da die schweren Seen ununterbrochen über die Brücke fluteten. Der Apparat wurde deshalb festgebunden und folgte den Bewegungen des Schiffes. Einmal neigte das Schiff in einem Winkel von 50 Grad über. Kein anderes Schiff als die „Endurance“, die besonders für die Polargegenden gebaut war, konnte eine solche Neigung überstehen und sich wieder aufrichten. Einige Wellenberge waren bis 30 Meter hoch. Das Ergebnis des Sturmes war, daß sämtliche Hunde krank wurden, und es erwies sich als notwendig, ihnen täglich ein Purgiermittel zu verabreichen. Sie waren so eifersüchtig aufeinander, daß, so oft einer von ihnen seine Medizin einnahm, um zu purgieren, alle andern laut um die Wette kläfften, um ebenfalls die Medizin zu bekommen. Diese Eifersucht äußerte sich sogar, wenn man einen der Hunde prügelte. Sie wollten lieber alle, einer nach dem andern, geprügelt werden, als mit ansehen zu müssen, daß einer von ihnen auserwählt wurde,



um den Stock zu kosten. Auf einer anderen Photographie ist Sir Ernest Shackleton bei Untersuchungen über den Stand der Sonne abgebildet. Nach mehrtägigem Sturmwetter hatte sich der Wind nämlich gelegt, und die Forscher begannen ihre vorbereitenden Maßregeln, um in das Gebiet des Packeises, dieses größten Feindes der Polarschiffe einzudringen.

Acht Wochen lang bahnte sich die „Endurance“ den Weg durch die treibenden Eismassen, die dicksten, die jemals angetroffen wurden, und die sich über weit mehr als 500 Kilometer erstreckten.

Unheimliche Massen von Packeis bedeckten die See, doch das kleine Schiff warf sich ihnen entgegen und zersplitterte sie. Sie bohrte ihren Vorderstern in die auf diese Weise geschaffene Oeffnung und bahnte sich einen Durchgang. Zuweilen konnten die dicken Eismassen nicht zerbrochen werden und das Schiff mußte umkehren.

Oft mußte man mehrere Tage warten, bis das Eis durch die Wirkung des Wassers genügend auseinander gefallen war.



Der Film zeigt, wie das Schiff sich einen Weg durch das Packeis bahnte. Selbstverständlich suchten die Seefahrer, sobald das Packeis zu fest war, um zértrümmert zu werden, stets die Stelle aus, wo sich der geringste Widerstand bot.

Der Vordersteven des Fahrzeuges dringt wie eine Sturmramme in das Packeis ein. Nach dem

ersten Zusammenprallenerblickt man auf dem Eis einen langen schwarzen Streifen. Es ist ein Zeichen, daß das Packeis zersplittert ist und das Fahrzeug seinen Weg weiter fortsetzen kann.

Die „Endurance“ wurde eigens für diesen Zweck gebaut. Ihr Rumpf war aus Eichen-

holz, 30 cm dick, mit einem eisernen Vordersteven, verstärkt durch drei Meter starkes Eichenholz. Eiserne Schiffe kann man für Polarfahrten nicht gebrauchen, da Metall ein zu guter Leiter für Kälte ist und nicht genügend Widerstandskraft besitzt.

Die „Endurance“ vermochte sich einen Weg durch eine Eismasse von fast einem Meter Dicke zu bahnen, sofern sie über

genügend Kraft verfügte, um einen Anlauf zu nehmen. Konnte sie das nicht, dann mußte sie versuchen, um das Eis herumzukommen. War auch das nicht möglich, dann blieb nichts anderes übrig, als abzuwarten, bis Ebbe, Flut und Strömung ihr Werk vollbracht hatten.





An einem Tage sah man etwas außergewöhnliches: soweit man blicken konnte, war das Meer mit Seehunden bedeckt, die nach dem Norden zogen. Es war dies ein unvergeßlicher Anblick, und die Forschungsreisenden fragten sich, was es zu bedeuten hatte. Die Tiere hatten offenbar eine Vorahnung davon, daß der Winter sehr streng werden würde und suchten daher rechtzeitig das offene Wasser auf. Oft erblickte man große Eisberge, die sich von den Gletschermassen losgemacht hatten. Der Teil, der über das Wasser hinausragt, bildet nur ein Achtel der Gesamthöhe, wenn wir also

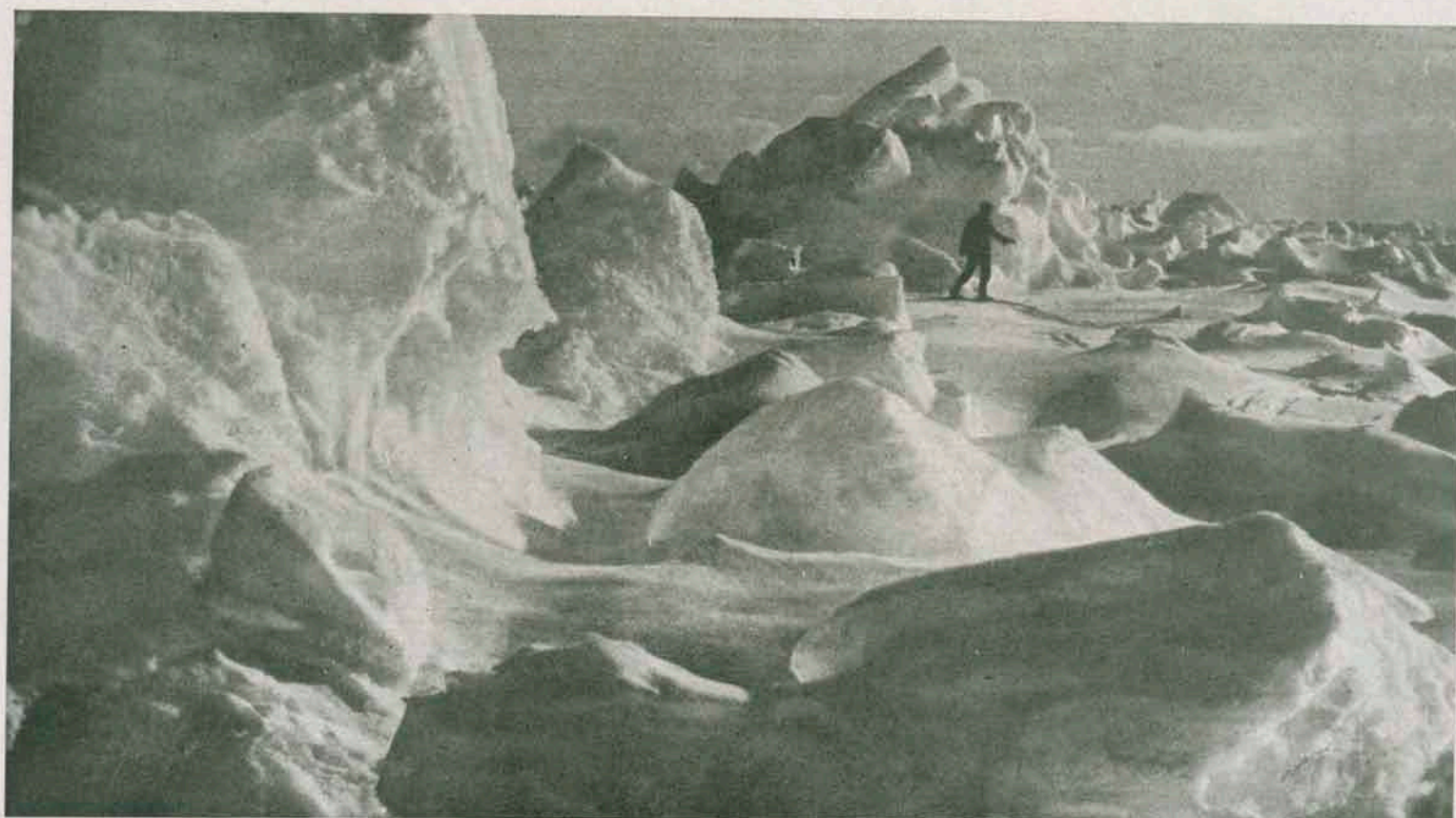
ungefähr 90 Meter über Wasser sehen, so ist der Eisberg im ganzen etwa 700 Meter hoch.

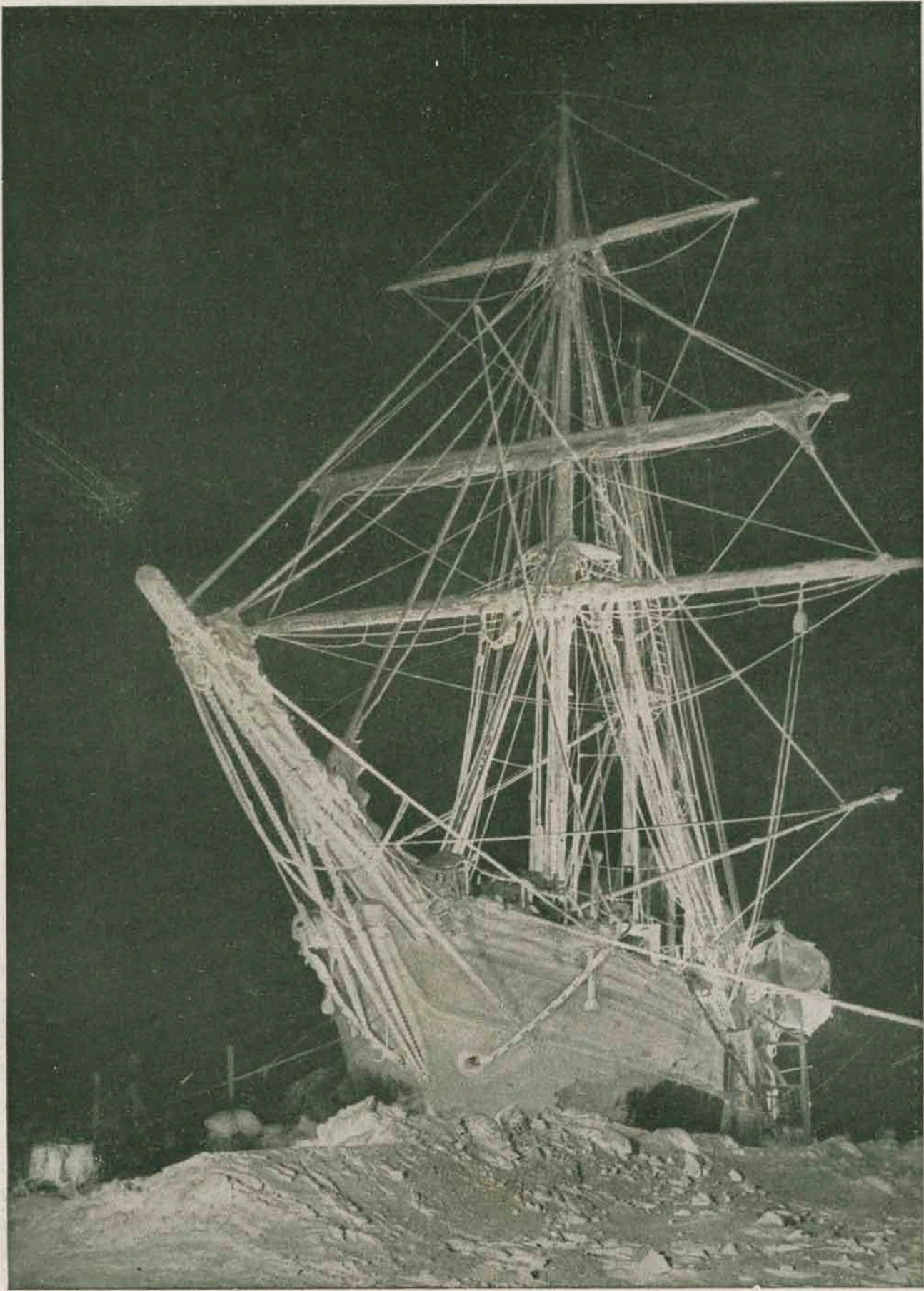
Es ist gefährlich, sich einem Eisberg auf geringe Entfernung zu nähern, denn oft befinden sich Eisstücke unter der Oberfläche, an denen das Schiff zerschellen könnte.



Während der Fahrt sah man deutlich die Widerspiegelung der See und des Packeises. Diese Spiegelungen sind für Polfahrer von großem Nutzen, denn ohne sie würde man die Schwierigkeiten, welche die zu durchfahrende Strecke bietet,

nicht vermeiden können. Die „Endurance“ begann die Wirkung des fortwährenden Druckes des





Während der endlosen Polarnächte.

Die „Endurance“, völlig in Schnee gehüllt, bietet einen gespensterhaften Anblick dar.



Packeises zu spüren und Shackleton bot alles auf, um sich aus der Umklammerung loszumachen und rechtzeitig den Punkt zu erreichen, wo er an Land steigen wollte.

In dem Augenblicke, da man dem Ziel nahe war, und zwar in einer Entfernung von nur dreißig Kilometern von dem zur Ausschiffung bestimmten Punkt, warf sich den tapferen Männern ein Schneesturm entgegen. Innerhalb weniger Stunden füllte sich das kleine Stück offene See mit großen Eismassen. Die „Endurance“ fuhr mit Volldampf voraus, aber der Nebel holte sie ein, die See froh schnell zu und bald hielt das Eis die „Endurance“ unbeweglich wie in einem Schraubstock fest.

Man kann sich die Verzweiflung aller Mitglieder

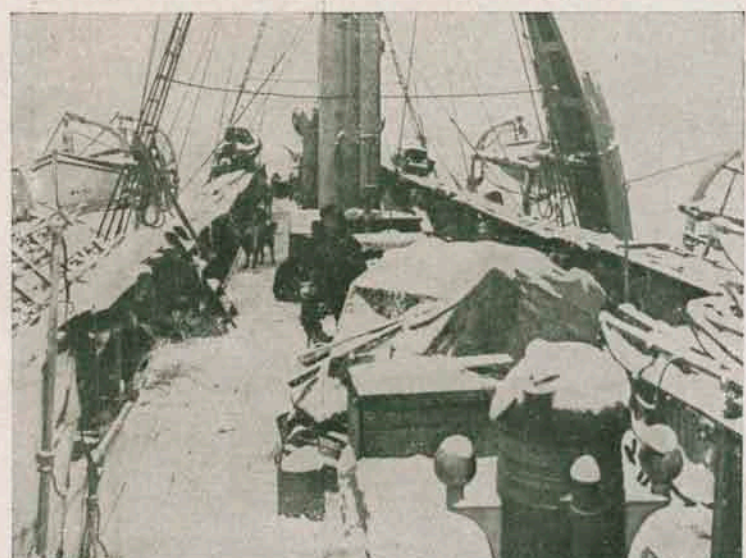


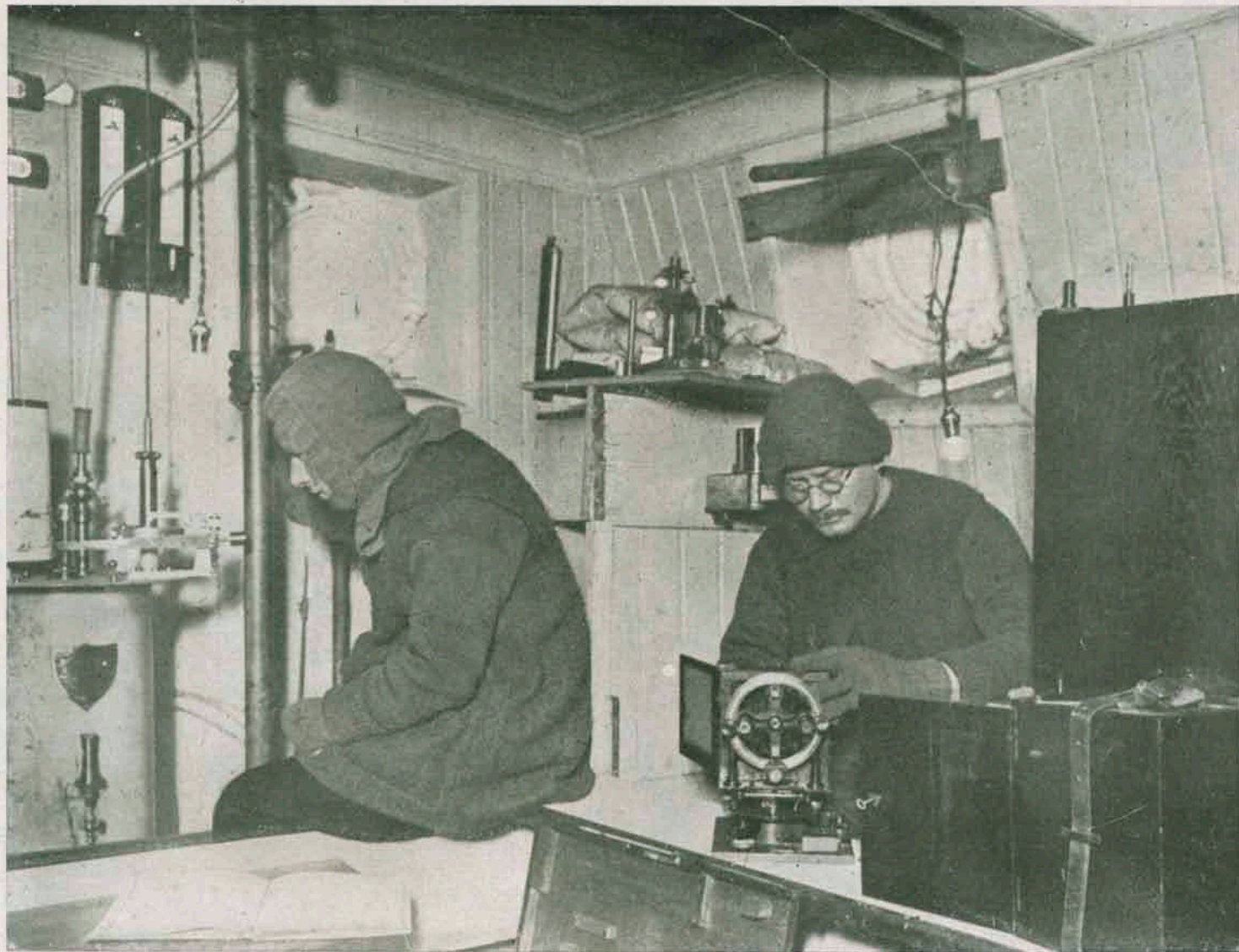
der Expedition leicht ausmalen. Sie sahen das Festland Stück für Stück

verschwinden, sie konnten nichts tun, als sich zu unterwerfen und auf Tauwetter zu hoffen, das jedoch nicht mehr kommen sollte.

Shackleton berichtet, daß er an diesem Tage erkannt hatte, die Aussicht auf ein Gelingen der Expedition sei verschwunden; er würde nicht nur nicht das ersehnte Ziel erreichen, sondern auch das Leben seiner Gefährten selbst sei in höchster Gefahr.

Es blieb nur eins übrig, möglichst zu verhindern, daß das Fahrzeug gänzlich vom Eise eingeschlossen wurde. Damit seine Gefährten nicht





vollständig entmutigt wurden, gab er Befehl, einen Durchbruch durch die Eismassen selbst zu unternehmen.

Am 14. Februar 1915 ging man ans Werk. Der Film zeigt die Mitglieder der Expedition, ausgerüstet mit Eisenpicken und Sägen, wie sie einen Weg für das Schiff zu bahnen suchen. Diese langwierige und schwierige Unternehmung dauerte mehrere Tage. Die Säge, die man gebrauchte, schnitt durch eine Eisdecke von

1 $\frac{1}{2}$ Meter Dicke. Es war nötig, mit der Hand eine Fahrrinne zu schaffen, die mindestens 50 m lang war, denn das Fahrzeug sollte mit einem Anstoß mehr als 400 Meter Eis zerbrechen.

An der andern Seite dieses Eisfeldes war eine kleine Strecke offener See, bis zu der man zu mindest zu kommen hoffte. Shackleton rechnete aus, daß das Festland von dort 30 Kilometer entfernt sein müsse, wie er aber selbst sagt, ist es sehr schwierig, die Entfernungen in den Südpol-gegenden genau zu berechnen, da der Dampfkreis dicht ist und die Eisflächen einander sehr ähneln.

Man schaffte die Eisstücke, die durch die Säge losgeschnitten worden waren, fort, um danach die kleinen Eisstücke aus der See aufzufischen; diese hätten der Kraft des Stoßes Abbruch tun





können, denn der Plan ging dahin, das Fahrzeug auf das Packeis stürzen zu lassen, in der Hoffnung, einen bereits geformten Weg zu finden, während das Eis dem Druck des Schiffes nachgab.

Erst fuhr das Schiff zurück, um für den Ansturm einen Anlauf zu nehmen. Man kann sich einen Begriff von der Aufregung machen, in der sich die Mitglieder der Expedition befanden, die nach mehrtägiger Arbeit auf ein Gelingen hofften, um ihren Weg fortsetzen zu können.

Das Fahrzeug wirft sich wie eine Sturmramme auf das Packeis, erzittert vom Bug bis zum Achtersteven, es gelingt ihm jedoch nicht, sich den geringsten Ausweg zu bahnen. So war also die Sache abgelaufen! Jeder einzelne war sich an jenem Abend des Ernstes der Lage bewußt. Die Abbildungen, die hier wiedergegeben werden,

geben eine gute Vorstellung von der Lage des Fahrzeuges in diesem tragischen Augenblick und von dem Aussehen der See an dieser Stelle.

Man sieht auch einige Tiere, die zu den merkwürdigsten der Schöpfung gehören, nämlich die Pinguine. Es sind die sogenannten Kaiser-Pinguine. Auf dem Film erblickt man, wie einer der Matrosen sie nach dem Schiffe lockt. Ohne Mißtrauen nähern sich die Vögel und die Polfahrer kamen zu einem wohlschmeckenden Ragout.

Das Schiff war jetzt dem furchtbarsten, unerbittlichen Feind ausgeliefert: dem



Druck des Eises! Es ist sonderbar, wie dieser Druck den äußeren Anblick der See von Tag zu Tag verändert. Während am Abend die Oberfläche ruhig und überall gleich erscheint, sieht man am nächsten Morgen erstaunt rundherum große Eismassen, die während der Nacht allerlei Formen von grausiger Schönheit angenommen haben.

Die „Endurance“ wurde durch große Eisblöcke gefangen gehalten. Der unwiderstehliche Druck des Eises, das aus dem Süden kommt, bildet in der Weddelsee riesige Berge von gefrorenem Schnee, die alles, was sich auf ihrem Wege befindet, hinwegfegen. Selbst ein Eisberg, der zwanzig Kilometer lang ist, wird zuweilen wie ein Streichholz beiseite geschoben. Wie kann da ein Schiff Widerstand bieten?

So war also die Besatzung im Südpolgebiet



dreitausend Meilen von der zivilisierten Welt entfernt gefangen, ohne Hoffnung auf andere Rettung, als die durch eigene Anstrengung. Shackleton versichert, daß trotz der mißlichen Lage unter seinen Gefährten nicht die geringste Spur einer Entmutigung zu entdecken war. Sie gingen mit gewohnter Ruhe ihrem Tagewerk nach, in dem Bewusstsein, daß der Führer, zu dem sie [unbegrenztes Vertrauen hatten, auch das Mittel finden würde, um die vorhandenen Schwierigkeiten zu über-



nach dem Schiff führen, durch Taue miteinander zu verbinden, die nach dem Fahrzeug weisen. Die Zusammenstellung dieser Hügel war nicht sehr schwierig. Man stapelte einfach Eisblöcke aufeinander und verband sie zu einem festen Ganzen, indem man einige Eimer Wasser über sie goß. Das Wasser, das unmittelbar zufror, bildete eine feste

winden. Und Shackleton tat auch alles, was er konnte. Da das Fahrzeug unbeweglich liegen mußte, hatte es keinen Zweck, an Bord zu bleiben und er gab deshalb Befehl, alle Hunde auf das Eis zu bringen.

Das Tagewerk wurde nun jedem Einzelnen gemäß seinen besonderen Fähigkeiten zugewiesen. Aus den Bildern ersieht man, wie einige Matrosen für den Koch Wasser holen gehen. Die einzige Weise, um Süßwasser zu erlangen, bestand darin, daß man das Eis schmelzen ließ, das sich eben gebildet hatte; das Seewasser verliert nämlich seinen Salzgehalt, wenn es einfriert und wird nach dem Schmelzen zum Süßwasser.

Eine der Hündinnen warf vier nette kleine Hunde. Eine solche Ablenkung machte den Seefahrern viel Vergnügen und sie empfingen die Neugeborenen mit offenen Armen. Vier Wochen später begannen die Jungen bereits auf dem Eis zu spielen. Als sie sieben Wochen alt waren, waren sie neugierig geworden und gingen auf Forschungsreisen nach der Umgebung des Schiffes aus.

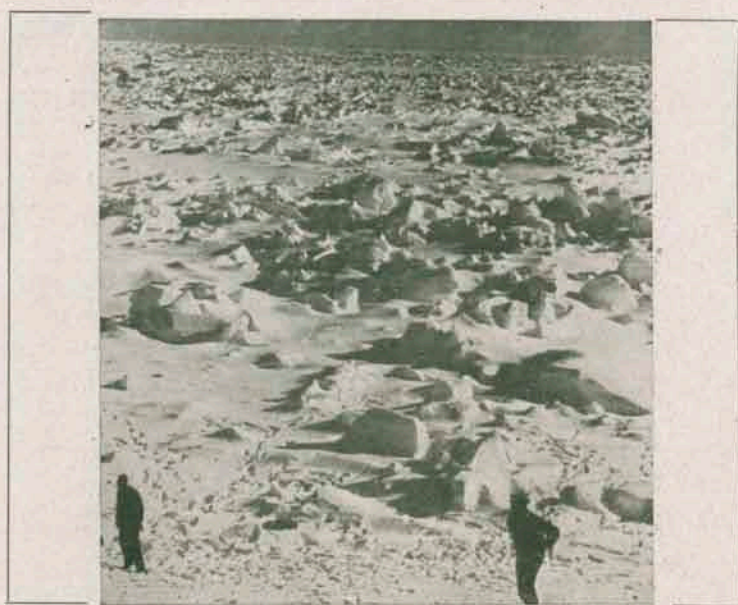
Um zu verhindern, daß die Mitglieder der Expedition, die auf dem Eis arbeiten mußten, sich während eines Schneesturmes verirren, war man darauf gekommen, die Eishügel, die





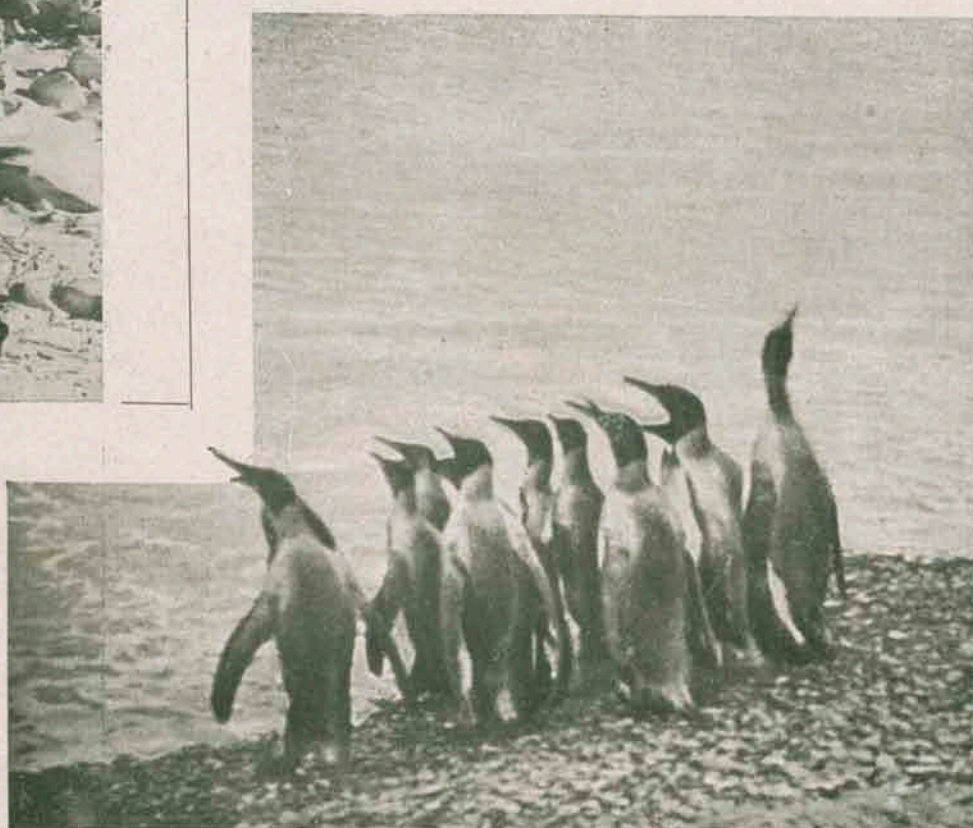
Masse. Wurde einer der Leute durch einen Schneesturm überrascht, so brauchte er nur dem Tau zu folgen, um nach dem Schiff zurückzugelangen. Eine der angenehmsten Ablenkungen der Expedition war ein Autoschlitten. Man hatte von diesem Verkehrsmittel viel erhofft. Unglücklicherweise waren die Resultate sehr wenig befriedigend.

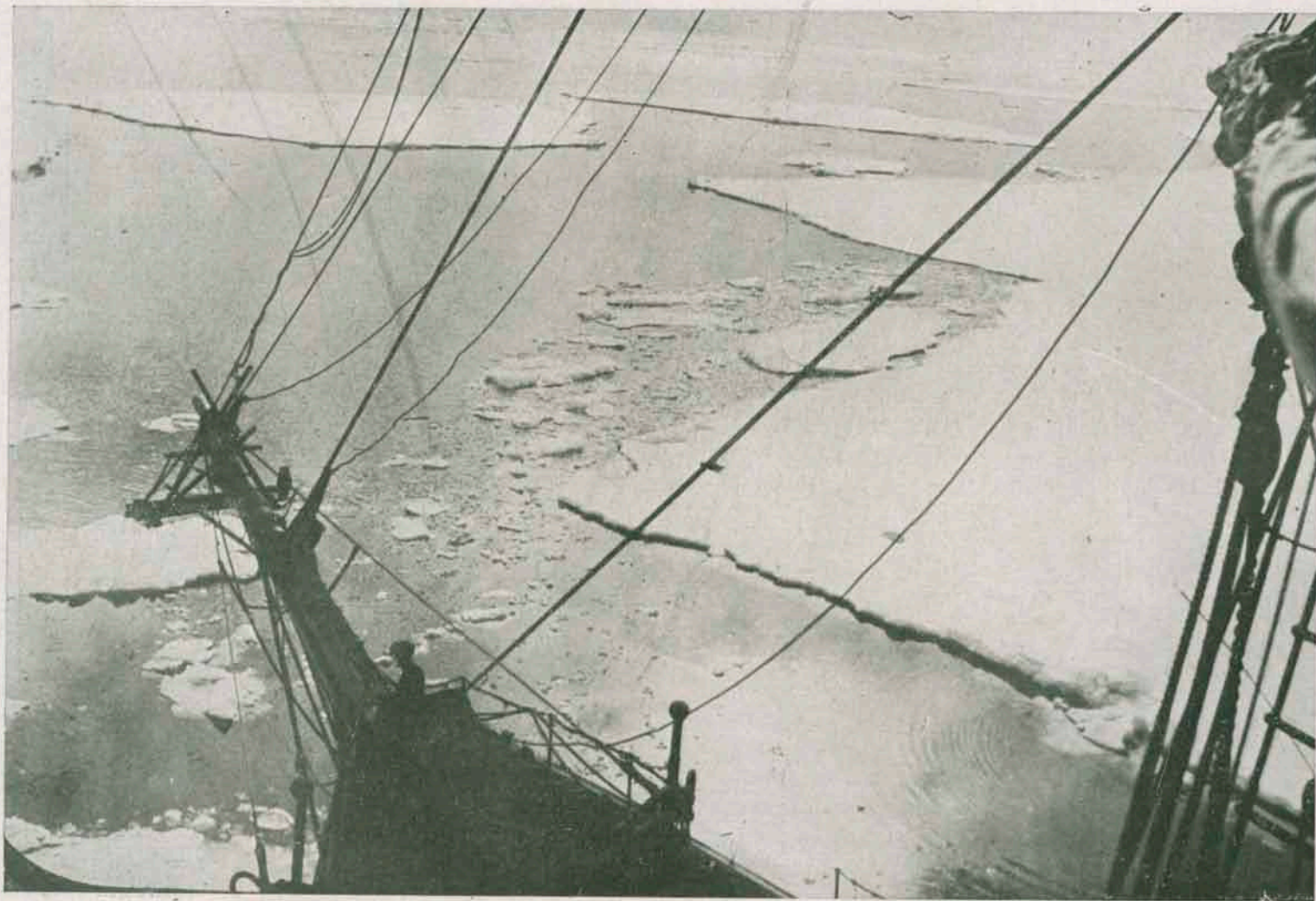
herausgebracht hatte, wußte jeder, daß die Erfindung sich nicht verwenden ließe. Denn es war stets nötig, den Schlitten selbst wieder nach der Garage zurückzuschieben. Eines schönen Tages sagte Chackleton zum Major: „Fort mit dem elenden Schlitten! Er hat 2000 Pfund gekostet und kann keine zwei Meter gehen, ohne geschoben zu werden.“



Auch während des Aufenthaltes auf dem Eisfelde gab es allerlei Abwechselung für die Mannschaft. Clark, der Biologe der Expedition, hatte schon seit geraumer Zeit über die außergewöhnliche Mannigfaltigkeit der Fischgattungen phantasiert,

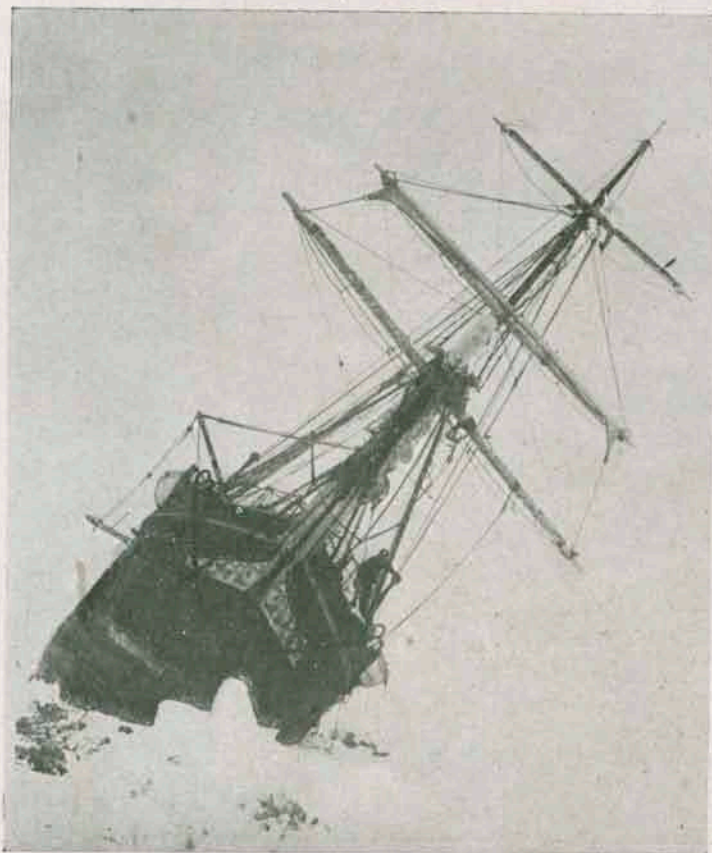
Major Ordre-Less probierte mit Hilfe von Tom Crean, ihn in Gang zu bringen. Hierbei muß bemerkt werden, daß dieser Schlitten, eine Erfindung des Majors Ordre-Less, angefertigt worden war, um sich auf den Eisflächen mit Hilfe eines einfachen Flugeisens weiter zu bewegen. Die Räder zogen auf dem Schnee nicht an und schon als man sie zum ersten Mal

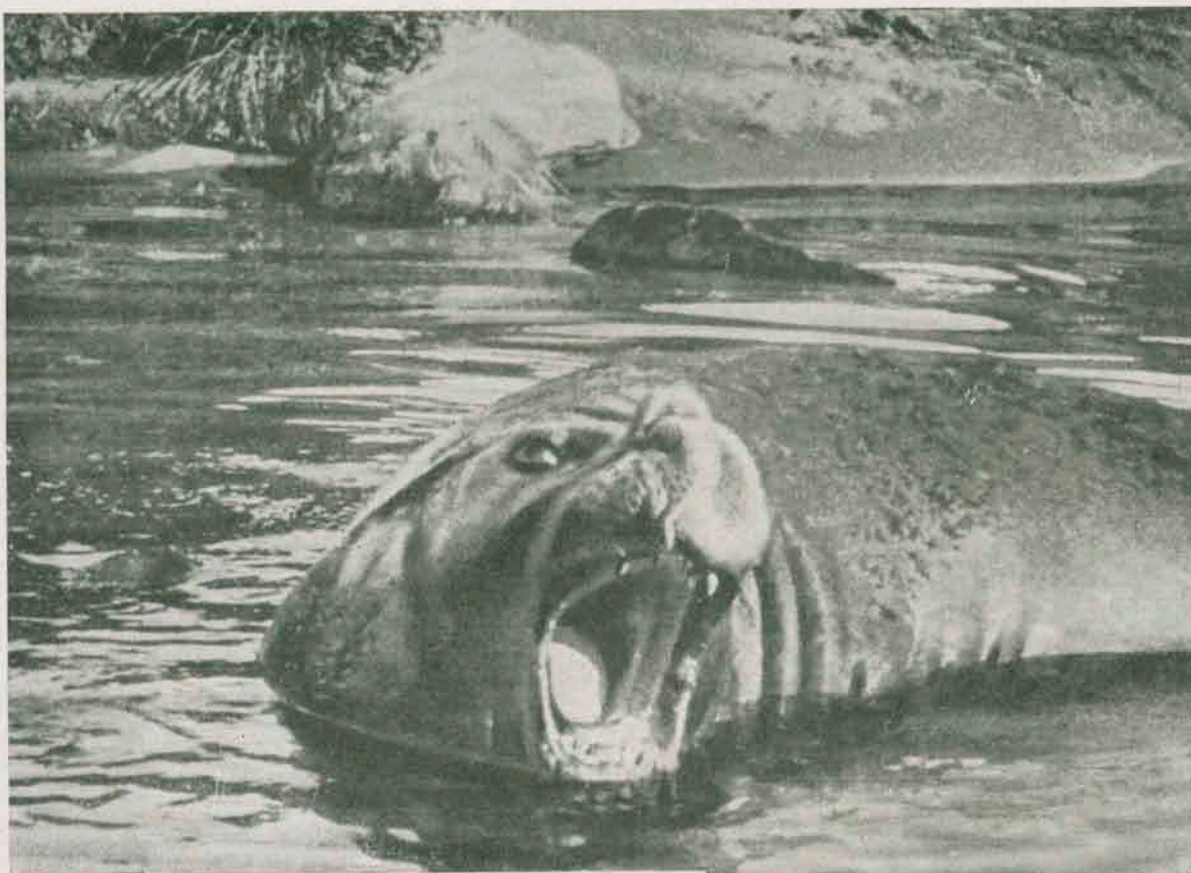




die sich unter dem Eis befinden mußten. Schließlich ließ Shackleton, um ihn zufrieden zu stellen, im Interesse der Wissenschaft ein Loch in das Eis schlagen und man verfertigte ein Netz, das bis auf eine Tiefe von 400 Metern in die See heruntergelassen wurde. Nach halbstündiger Arbeit

wurde das Netz hochgezogen. Jeder wartete gespannt auf die riesige Beute. Clark konnte die Zeit nicht abwarten, steckte die Hand in das Netz und zog . . . drei Aale heraus! Es scheint aber, daß es keine gewöhnlichen Aale waren, denn er





sung achtmal langsamer. An einem Tag wurde durch den heftigen Druck das Ruder fortgerissen. Von diesem Augenblick an begriff ein jeder, daß dies der Gnadenstoß war und Shackleton gab Befehl, das Fahrzeug zu verlassen. Wir sehen, wie der Proviant und die Hunde auf das

machte ein sehr befriedigtes Gesicht. Was die anderen betrifft, so hätten sie lieber Fische gesehen!

Eine Photographie zeigt Shackleton mit Kapitän Worsley, wie sie das Ruder der „Endurance“ untersuchen. Man versuchte, es möglichst jeden Tag von der Eiskruste zu befreien, es bekam jedoch trotz aller Mühe immer wieder Havarie, wodurch das Schiff Gefahr lief, gebrauchsunfähig zu werden.

Der Kommandant der Expedition wurde durch diese Lage der Dinge beunruhigt. Die Photos zeigen die gefährvolle Lage des Schiffes in den Eismassen. Das Eis begann außerdem gefährliche Risse zu zeigen. Plötzlich bildete sich ein Eishügel unter dem Fahrzeug, das hoch emporgehoben wurde.

Das Eis steigt immer weiter, langsam und unwiderstehlich, und alle Anstrengungen der Menschen richten gegen die gewaltigen Kräfte der Natur nichts aus. Bei genauer Betrachtung des Films kann man den Druck des Eises rund um das Schiff beobachten. In Wirklichkeit erfolgt die Pres-



Eis geschafft werden, denn das Fahrzeug mußte schleunigst seinem Schicksal überlassen werden. Das Abbringen der Hunde dauerte lange und war schwierig. An allen Ecken und Enden

des Schiffes verursachte das brechende Eis dumpfe Geräusche, die in der Ferne wie Kanonenschüsse klangen und sofort entstanden gefährliche Spalten, die Hunde und Menschen zu verschlingen drohten. Die drei kleinen Schaluppen wurden ebenfalls in Eile heruntergelassen und auf dem





Eise, in der Nähe des Fahrzeuges, ein Lager aufgerichtet. Der Kommandant der Expedition war der Letzte, der das Fahrzeug verließ.

Nach Verlassen des Schiffes gab Shackleton Befehl, nur das mitzunehmen, was unentbehrlich war. Er ging mit einem guten Beispiel voran, indem er eine Hand voll Goldstücke aus seiner Tasche nahm und sie in den Schnee warf. Die andern folgten seinem Beispiel.

Die erste Nacht auf dem Schnee war eisig kalt und gegen Mitternacht setzten Shackleton und Wild, da kein Mensch wegen der Kälte schlafen konnte, rasch warmen Tee auf. Eine halbe Stunde später kamen sie zum Eingang der verschiedenen Zelte mit einem heißen Trunk, der überall mit Freude aufgenommen wurde.

Die Zertrümmerung des Fahrzeuges wurde jeden Tag ärger und während der Einsamkeit der Polarnacht hörte man nur das feine Klingen der aufeinanderstoßenden Eisstücke, sowie die einem Kanonenschuß gleichenden Geräusche, so oft ein Balken des Schiffes mit einem Knall entzwei sprang. Die Masten, die durch den Druck des Eises

nicht unmittelbar berührt wurden, sprangen zuerst und der große Mast brach mit starkem Knall. Die andern Masten folgten nach und bald war die zertrümmerte Brücke des Fahrzeuges ein Gewirr von Tauwerk, gebrochenen Masten und Holzstücken.

Die „Endurance“ verschwand immer mehr. Das

Packeis hatte ihre Flanken bald hier, bald dort durchbrochen, als ob eine Riesenhand eine Papierdüte zerdrücken würde. Von ihren Kajüten blieb nichts mehr übrig. Ihr Rumpf war nur noch eine formlose Masse. Doch der ununterbrochene Druck nimmt unbarmherzig seinen Fortgang. Dann gibt sie plötzlich wie erschöpft durch diesen verzweifelten Kampf den Geist auf und langsam verschwindet sie in den eisigen Fluten dieser Südpolsee, die ihr soviel Leiden zugefügt hatte.

Die Mitglieder der Expedition beobachteten, den Tod vor Augen, die Verwüstung ihres einzigen Rettungsbootes. Sie mußten nun auf dem Treibeis hausen, allen Wechselfällen des Südpolklimas preisgegeben, ohne durch die Hoffnung auf ein bestimmtes Ziel ermutigt zu werden. Sie waren



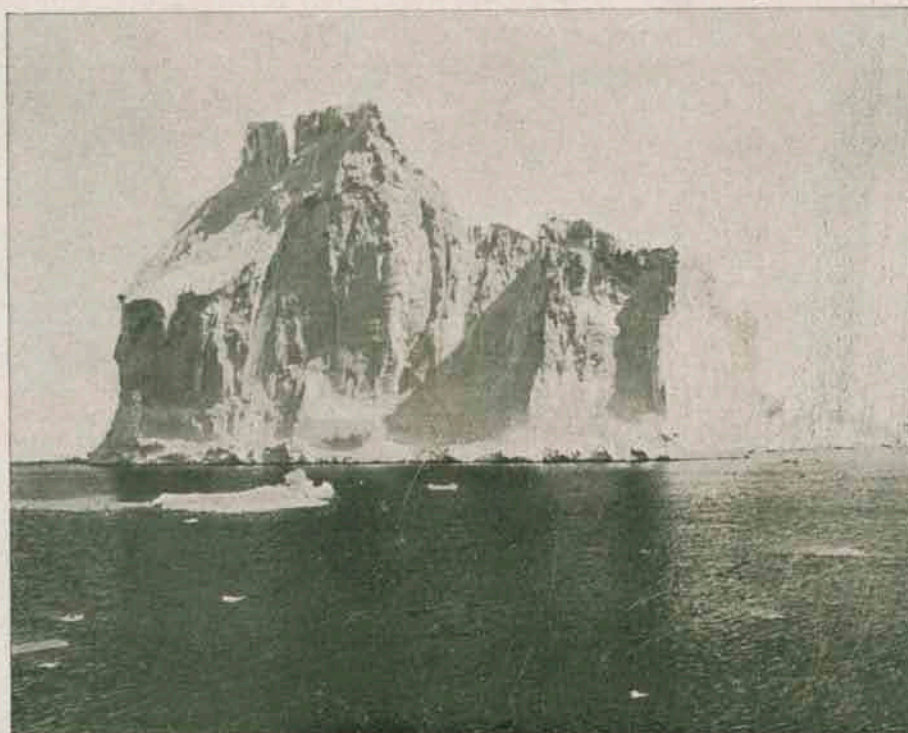


auf Packeis gefangen und hatten nur eine Hoffnung: daß der Strom sie nach dem Norden führen würde.

Auf diesem einsamen Fleck lebten die Forschungsreisenden vier Monate lang, während die Strömung andauernd nach Norden trieb.

Die Eisfläche nahm jeden Tag an Größe ab und schließlich befanden sie sich auf einem schwimmenden Gefängnis, das nur 100 Meter groß war. Um ihr Elend noch zu vermehren, begann der Proviant spärlich zu werden, denn seit langer Zeit sah man keine Seehunde oder Pinguine mehr. Die Zelte waren verschlissen und es gab fast kein Feuerungs-

material mehr, um Feuer zu machen. Die Verzweiflung beschlich sogar die Mutigsten. Am 9. April brach die Eisscholle entzwei und es blieb nichts anderes übrig, als in den drei Schuppen in See zu stechen. In derselben Nacht beschloß man, auf einer kleinen treibenden Eisbank zu kampieren. Die Expedition blieb hier in dem „Ozean-Lager“ von Oktober bis Dezember 1915.



Da das Eis dauernd fest blieb, beschloß man noch einen Versuch zu machen, um Festland zu erreichen. In diesem Augenblick befand man sich 1000 bis 1200 Kilometer von dem Punkt entfernt, wo man vor zehn Monaten zum ersten Male das Festland wahrgenommen hatte. Shackleton beaufsichtigte persönlich die Vorbereitungen zur Abreise.

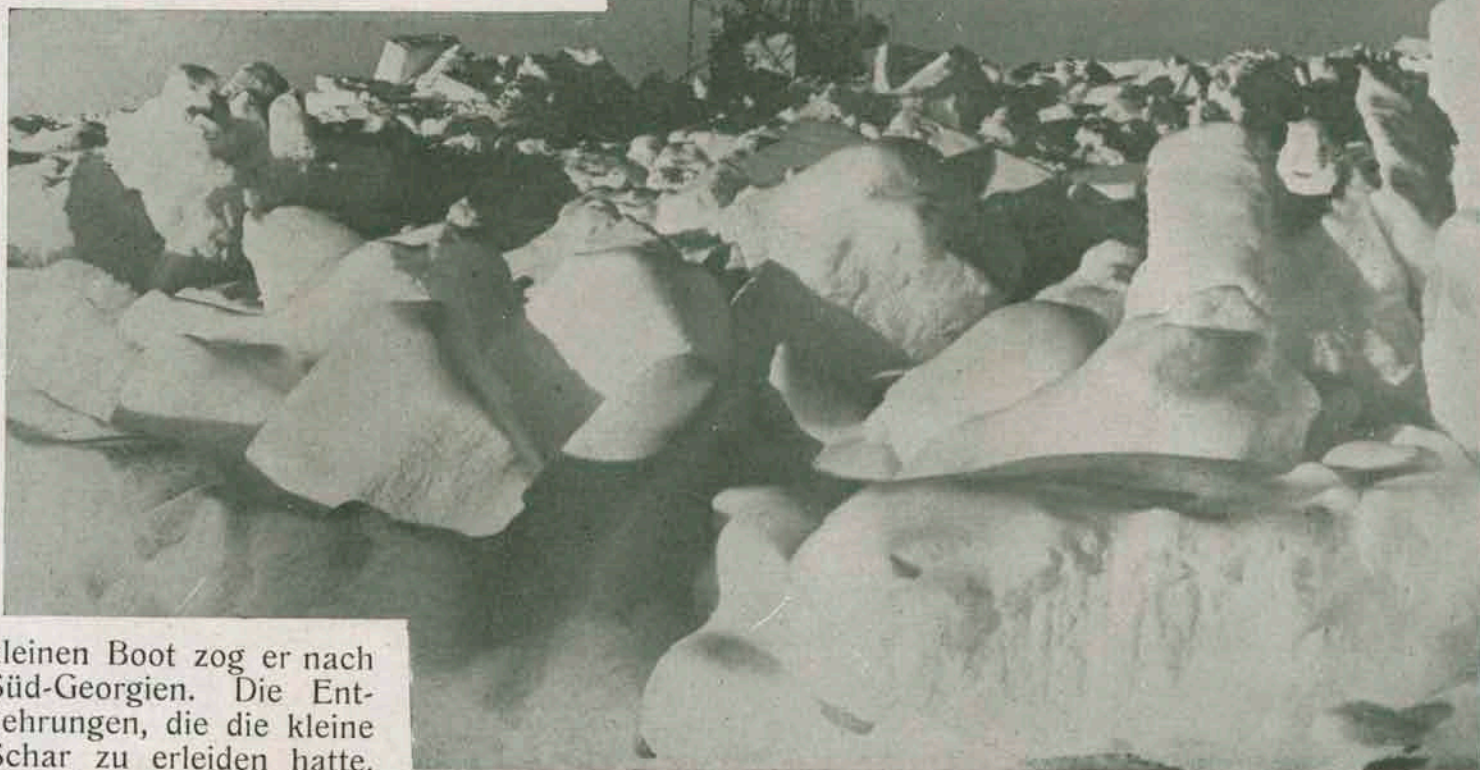
Selbst bei größter Anspannung der Kräfte konnte man nicht mehr als ungefähr drei Kilometer täglich zurücklegen. Selbst die Hunde, die gewohnt sind, auf Schnee zu laufen, strauchelten jeden Augenblick. Das kommt von den Spalten und Rissen im

Eis, die unter dem Schnee nicht zu sehen sind. Eine Gefahr, ins Wasser zu fallen, bestand nicht, da das Eis drei Meter dick ist, dennoch sind diese Spalten sehr gefährlich. Sie sind sechs bis acht Zentimeter breit und wenn der Fuß hineingerät, läuft man Gefahr, sein Bein zu brechen.

Die Tiere litten unter dem Sturm sehr, umsomehr, als ihr Futter spärlicher geworden war und mit dem

Hundekuchen sparsam umgegangen werden mußte. Schließlich beschloß man erneut Halt zu machen und ein neues Lager zu beziehen. Dieses nannte man „Geduld-Kamp“.

Von hier aus beschloß Shackleton, begleitet von nur einigen Mitgliedern der Besatzung, einen letzten Rettungsversuch zu unternehmen. In einem



kleinen Boot zog er nach Süd-Georgien. Die Entbehrungen, die die kleine Schar zu erleiden hatte, sind nicht zu beschreiben.

Die Leute starben beinahe vor Hunger und Durst. Glücklicherweise führte der Zufall ihnen einige Pinguine in den Weg und die Leute konnten einige von ihnen töten. Sie tranken gierig das Blut und aßen das rohe Fleisch. Es war seit vielen Monaten das erste Mal, daß sie frisches Fleisch genießen konnten. Die Bucht, in der sie endlich ankamen, war am folgenden Tage mit Eis bedeckt. Shackleton beschloß, quer durch die ganze Insel zu ziehen,

denn er wußte, daß sich am anderen Ende Walfischjäger befanden. Vincent und Mc Nish, zwei seiner Gefährten, konnten nicht mehr laufen, ihre Füße waren erfroren. Man mußte sie also mit Proviant zurücklassen.



Am 19. Mai begann ein neuer Zug durch das Eis und den Schnee von Süd-Georgien in ein Gebiet, das bis heute noch niemals untersucht war. Sie nahmen nur für 3 Tage Proviant mit und liefen 36 Stunden lang über Gletscher und mit Schnee bedeckte Berge.

Die Insel Süd-Georgien ist nur während einiger Monate im Jahre von Walfischfängern bewohnt. Beinahe sterbend vor Kälte und erschöpft vor

Anstrengungen kamen die Reisenden im kleinen Hafen von Strömeß an. Die Insel Süd-Georgien war zum ersten Male durchquert worden. Ein Schiff wurde noch am selben Tage ausgesandt, um die beiden Gefährten, die an der anderen



Seite der Insel zurückgelassen worden waren, zu holen.

Weitere Bilder zeigen den kleinen Hafen von Strömneß, von wo aus alle Walfischjäger von Süd-Georgien ausziehen. Die Fänge belaufen sich auf ungefähr 6000 Walfische im Jahre. Da der Tran für 3000 Frank per Tonne verkauft wird, ist es klar, daß der Fang ein sehr einträglicher ist. Die Walfische in den Südpolseen sind in bezug auf Gestalt, Größe und Art sehr verschieden. Es gibt zuerst den blauen Walfisch, ferner den großen gewöhnlichen Walfisch, sowie die Nordkaper, von



denen es zwei Sorten gibt: orcinus orca und orca gladiato. Die letzteren sind sehr gefräßig und verschlingen mit einem Schluck einen 200 Kilogramm schweren Seehund. Sie haben keinen Handelswert.

Während das Unternehmen Shackletons also geglückt war, blieben seine Gefährten in ihrem Kampf weiteren Entbehrungen preisgegeben. Proviant und Brennstoff wurden immer spärlicher und die Zelte immer schadhafter. Schließlich mußten sie in einer umgestülpten Schaluppe hausen. Einem der Matrosen waren alle Zehen abgefroren; der Doktor mußte diese amputieren, wofür er kein anderes Instrument hatte als ein Taschenmesser.



Man kann sich die Freude der Leute vorstellen, als endlich ein Schiff in Sicht kam und sie an dessen Bord Shackleton und seine Gefährten erblickten.

Während der Expedition wurden ausgezeichnete photographische Aufnahmen gemacht. Um diese zu erlangen, mußte der Operateur Hurley auf dem Eise bleiben, bei Temperaturen, die tief unter Null waren, zuweilen tagelang, während er auf einen günstigen Augenblick wartete, um seinen Film aufzunehmen. Da ihm nur wenig Negativfilme übrig blieben, mußte er sich auf die allernotwendigsten Aufnahmen beschränken.

So wurde eines der seltsamsten Tiere photographiert: der Seeelefant. — Es ist das erste Mal, daß man eins dieser außerordentlich seltenen Tiere kinematographisch aufnehmen konnte und dank seiner außerordentlichen Geduld gelang es dem Operateur, diesen seltenen Film mit Erfolg aufzunehmen. Das Gewicht des See-Elefanten wird auf 2000 Kilogramm geschätzt. Wir sehen ihn aus dem Wasser kommen. Der Apparat macht ihn ein wenig

mißtrauisch, er wendet sich wieder um, sodaß wir auch seine Rückseite aus nächster Nähe sehen können. Die Bilder zeigen auch einen jungen weiblichen Seehund, der eben seine Morgentoilette macht.

Wir kommen nun zu den Freunden, den Pinguinen, die man ohne Ausnahme als die seltsamsten Vögel der Schöpfung bezeichnen kann. Das merkwürdigste an ihnen ist, daß sie stets paarweise zusammenleben, und noch merkwürdiger ist, daß diese Paare einander stets treu bleiben. Es gibt drei Sorten von Pinguinen, die Kaiser-Pinguine, die 1,10 Meter hoch sind, die Könige, von mittelmäßiger Größe und die Adeley-Pinguine, die nur 60 Zentimeter reichen. die Pinguine sind von sehr diebischer Veranlagung. Wenn ein Pinguin ein




verlassenes Nest antrifft, so beeilt er sich, die Eier zu stehlen. Ist zufällig ein junger Pinguin darin, der auf die Rückkehr seiner Mama wartet, so stiehlt der Vogel das Kind und adoptiert es. Sobald sie drei Wochen alt sind, verlassen die jungen Pinguine den väterlichen Herd und verlieren einander ganz aus den Augen.

Zum Schluß wird das Fahrzeug gezeigt, in dem die Expedition zurückkam und im Hafen von Punta-Arenas in Chile eintraf, wo die Heimkehrenden begeistert empfangen wurden. Es mag bei diesem Anlaß erwähnt werden, daß die chilenische Regierung dreimal hintereinander in edelmütiger Weise ein Fahrzeug zur Verfügung von Chackleton gestellt hatte. Sie warf sogar das Leben ihrer eigenen Seeleute in die Wagschale, indem sie sie aussandte, um die Entdecker von der Olivantinsel zu retten.



W
e
n
d
e
n



Shackletons Süd

MONOPOL-INHABER

MÜNCHENER LICHTSPIELKUNST A-G

MÜNCHEN * SONNENSTRASSE 15

TELEGRAMM-ADRESSE: EMELKA

FERNRUF: 55601

*

VERLEIH FÜR GANZ DEUTSCHLAND

BAYERISCHE FILMGESELLSCHAFT

M·B·H * FETT & WIESEL * MÜNCHEN

SONNENSTRASSE Nr. 15

TELEGRAMM-ADRESSE: BAYERNFILMS

FERNRUF 52212



ool-Expedition

FILIALEN
DER
BAYERISCHEN FILMGESELLSCHAFT
M.B.H * FETT & WIESEL

ZENTRALE: MÜNCHEN · SONNENSTRASSE 15 · FERNRUF: 52212

BERLIN

FRIEDRICHSTRASSE 210 · FERNRUF: NOLLENDORF 3693

*

FRANKFURT AM MAIN

GROSSE GALLUSSTRASSE 5 · KAISERPASSAGE · FERNRUF: HANSA 2716

*

HAMBURG

MINKEBERGSTRASSE 81, III · FERNRUF: H. III 1207

*

DÜSSELDORF

GRAF-ADOLFSTRASSE 37 · FERNRUF: 2256

*

LEIPZIG

SCHÜTZENSTRASSE 12 · FERNRUF: 2931

*

BRESLAU

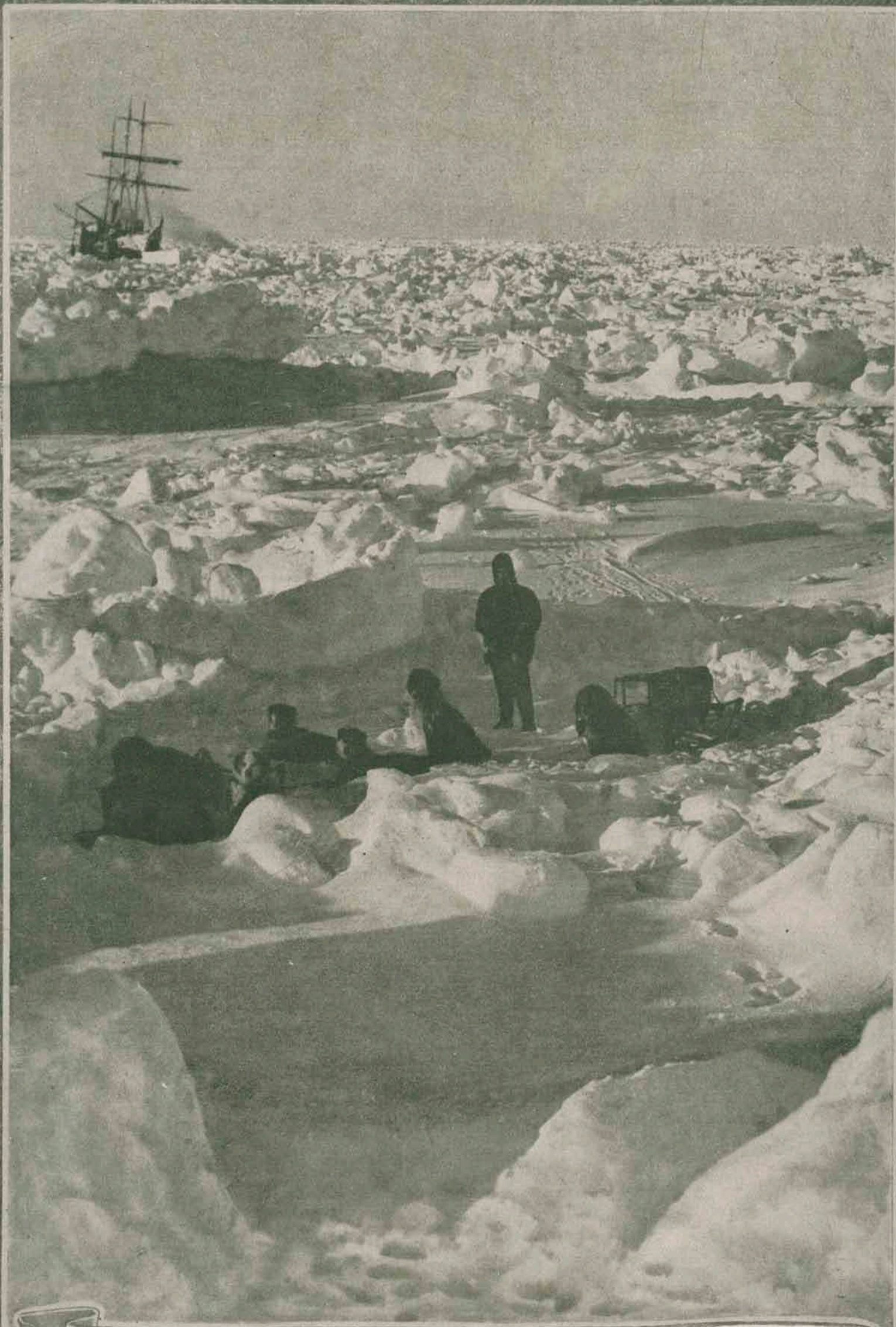
FRIEDRICH-WILHELMSTRASSE 35 · FERNRUF: RING 779

*

DANZIG

PFEFFERSTADT 69 · FERNRUF: 5400





Ein naturgeschichtlicher Meisterfilm – ein lebendes Dokument und eine wahrheitsgetreue
Schilderung eines ruhmreichen Unternehmens.