

Oesterreichisch-ungarische



NORDPOL-EXPEDITION

1872 bis 1874.

Berichte des Herrn

Carl Weyprecht,

k. k. Schiffsleutenant

und

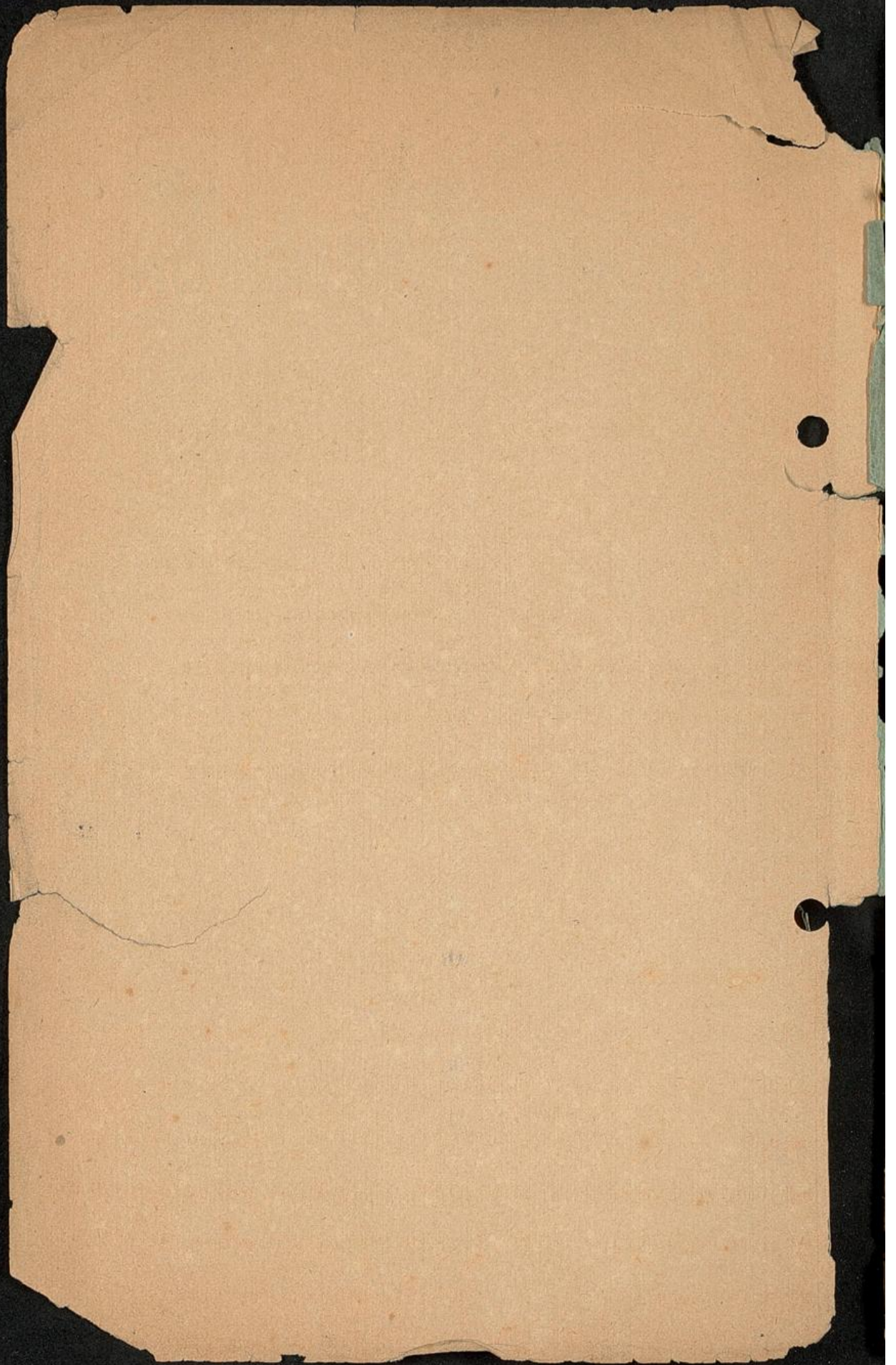
Julius Payer,

k. k. Oberleutenant

an das Comité der österr.-ungarischen Nordpol-Expedition.

Herausgegeben von der k. k. geographischen Gesellschaft in Wien.
29. September 1874.

Druck von Carl Finsterbeck in Wien.



I.

Ich beehre mich dem Comité den folgenden vorläufigen Bericht über den Verlauf der Expedition mitzutheilen. Ueber die unabhängig von mir gemachten Schlittenreisen wird Herr Oberlieutenant Payer selbst berichten.

Wie ich seiner Zeit mitgetheilt habe, trafen wir nach Durchsegelung des längs der ganzen Westküste von Nowaja-Semlja liegenden dichten Treibeises von nahezu 100 Meilen Ausdehnung am 12. August mit Sloop *I s b j ö r n* (Graf *W i l t s c h e k* und Kommodore *S t e r n e k*) bei den Pankratjeff-Inseln zusammen und liefen mit demselben in schmalen Landwasser längs der Küste bis unter die Barentz-Inseln. Anhaltende heftige W. S. W.-Winde, die das dicht liegende Treibeis rapid an uns vorbeitrieben, hielten uns hier auf $76^{\circ} 16' N.$ und $61^{\circ} 17' O.$ Gr. bis 21. August fest. Während dieser Zeit wurde auf einer der Inseln das projectierte Proviantdepot angelegt. Am 21. setzte frischer NO-Wind ein, wir nahmen Abschied und drangen in anfangs gut vertheiltem Eise mit Dampf in ostnordöstlicher Richtung vor. Nachmittags erreichten wir eine große Wake, die wir aber gegen Mitternacht im NO vollkommen geschlossen fanden. Der Wind lullte hier rasch ein und das Eis setzte so schnell um uns zusammen, dass schon nach kurzer Zeit nach keiner Richtung mehr Wasser zu sehen war. *) Ich hatte das Schiff an einer Flarde verankert mit vollem Bewusstsein, dass es eingeschlossen werden würde. Einestheils konnte ich mich nicht entschließen, die unter den in diesem Jahre so ungünstigen Umständen glücklich gewonnenen 15 Meilen wiederum zu verlieren, anderentheils bestand das ganze uns umgebende Eis aus so zerschlagenem Treibeise, dass ich mit Bestimmtheit darauf rechnete, der nächste östliche Wind werde alles öffnen. Statt der östlichen Winde, die ich nach den anhaltenden heftigen S. W.-Stürmen der vorhergehenden Wochen mit Sicherheit erwartet hatte, traten aber nun Windstillen mit wiederum westlichen Briesen ein; letztere brachten sehr viel Schnee,

*) Dies geschah auf $76^{\circ} 22' N.$ und $62^{\circ} 3' O.$ östlich G. etwa 6 Meilen von der Küste entfernt.

der im Vereine mit den rasch fallenden Temperaturen das Treibeis fest zusammenkittete. Bis 9. September gab es keine Veränderung, das Eis lag fest geschlossen, nach keiner Richtung war Wasser zu sehen. Das Schiff trieb mit den leichten Briesen bald östlich, bald westlich; das Thermometer fiel in den Nächten bis 15° C.

Am 9. September brach endlich ein frischer N. O. Wind das Eis in größere Felder, allein das Schiff blieb in der Mitte eines solchen eingefroren. Alle Anstrengungen mit Dampf und Händekraft, es bis zu einer Wake frei zu arbeiten, waren wegen der unregelmäßigen Beschaffenheit des Eises vergeblich, obwol wir an einer Stelle höchstens 500 Schritte von dem Rande des Feldes entfernt waren. Unsere Bewegung war ganz vom Winde abhängig. Mit dem O. N. O. Winde trieben wir rasch gegen W. N. W. bis $76^{\circ} 35'$ N. und $60^{\circ} 18'$ O. Gr., mit den kurz darauf einsetzenden S. W.-Stürmen wiederum zurück.

Während dieser ganzen Zeit lag das Eis so dicht, dass es auch, im Falle das Schiff frei geworden wäre, unmöglich war, über das Proviantdepôt hinauszukommen. Am 1. October befanden wir uns auf $76^{\circ} 50'$ N. und $65^{\circ} 22'$ O. Gr.; am 5. October verloren wir die Küste von Nowaja-Semlja außer Sicht.

Um diese Zeit begannen die Pressungen im Eise; unser Eisfeld wurde von Tag zu Tag kleiner und gieng am 13. October unter fürchterlichem Drucke von allen Seiten in Stücke. Es schien durch einige Zeit, als ob das Schiff zerdrückt werden würde, dann wurde es aber um mehrere Fuß emporgehoben und nach Backbord übergelegt.

Diese Eispressungen dauerten während des ganzen Winters nahezu ununterbrochen fort. Das Eis war in continuierlicher Bewegung, es bildeten sich immer neue Risse und Sprünge, von denen jeder beim Zusammengehen neue Eispressungen mit sich brachte. Die Lage des Schiffes war auf diese Art fortwährend Veränderungen unterworfen, bald wurde es höher emporgehoben, bald sank es wieder mehr oder weniger zurück. Unter diesen Umständen musste selbstverständlich Alles bereit gehalten werden, um das Schiff jeden Augenblick in kürzester Zeit verlassen zu können. Kohlen und Proviant für 10 Monate, Material für ein Wohnhaus wurden theilweise auf Deck bereit gehalten, theilweise auf dem Eise deponiert und zwei Boote auf das Eis gesetzt. Zwei für alle Fälle erbaute Häuser giengen in Stücke. Am ärgsten waren diese Eispressungen Ende Januar 1873. Um diese Zeit mussten wir mit unseren Booten und dem auf dem Eise befindlichen Material fortwährend von einem Platze zum andern wandern, oft war die ganze Umgebung derart zerrissen und zusammengedrückt, dass wir nicht mehr wussten, wohin wir dieselben mit einiger Sicherheit setzen konnten. Am 22. Jänner wurde

in wenigen Minuten einige Schritte vom Heck des Schiffes eine Eismauer von über 30 Fuß Höhe aufgetrieben, ein Zelt für die magnetischen Beobachtungen, ein Haufen Kohlen und Holz untergeschoben. Während dieser 5 Monate kamen wir wenig zur Ruhe, nur selten konnte es erlaubt werden, die Kleider abzulegen. Die Sonne sahen wir zum letzten Male in Wirklichkeit am 19. October, am 23. wurden die Kajütenfenster eingedeckt. Das Schiff konnte nur vom Großmaste nach vorn mit Zelten überdacht werden, da der Rettungsproviant rückwärts lag und derart bereit sein musste, um ungehindert über Bord auf das Eis geworfen werden zu können. Die Schneewände, mit denen das Schiff eingekleidet wurde, mussten immer wieder von Neuem aufgebaut werden, da sie durch die Sprünge losgetrennt wurden.

Trotzdem war der Gesundheitszustand der Besatzung vollkommen befriedigend. Ende Jänner traten leichte Spuren von Skorbut auf, die aber auf den Gebrauch von Limoniensaft rasch verschwanden. Die Mannschaft ließ ich regelmäßige Bewegung machen und sorgte durch Unterricht und Vorlesen für geistige Beschäftigung. Die Temperaturen wurden mit Leichtigkeit ertragen, obwol das Thermometer im Februar bis 46° C. herabging.

Im Laufe des Winters trieb das Schiff mit den Winden anfangs nordöstlich und erreichte am 4. Februar 1873 seine größte östliche Länge, $73^{\circ} 18'$ O. Gr. bei $78^{\circ} 42'$ N. Breite, dann zurück in west-nordwestlicher Richtung.

Am 16. Februar sahen wir zum ersten Male wieder die Sonne, die strenge Kälte gestattete aber erst am 7. April die Fenster einzusetzen und die Zeltbedachung fortzunehmen.

Ende Februar schlossen sich alle Sprünge definitiv mit gewaltigen Eispressungen und das Schiff lag von da an ungestört. Wegen der fortwährend wechselnden Lage des Eises konnten im Laufe des Winters die fixen Instrumente nicht aufgestellt werden.

Am 15. April begannen die Arbeiten zur Ausgrabung des Schiffes. Die Schneewände wurden abgetragen, das Steuer frei gemacht und aufgehoben. Um diese Zeit lag das Schiff rückwärts $3\frac{1}{2}$ Fuß gehoben und leicht nach Backbord übergelegt. Ich ließ vor allen Dingen rings um dasselbe 21 große Löcher durch das Eis brechen und gedachte dieselben dann mit den Sägen in Verbindung zu bringen und derart einen Canal um das ganze Schiff zu ziehen. Dies erwies sich als unmöglich, da wir das Eis nur bei wenigen Löchern auf der Backbordseite schwach genug fanden, um die Sägen verwenden zu können. In den meisten stießen wir erst zwischen 12 und 20 Fuß auf Wasser und fanden dann noch untergeschobenes Eis, an einigen Stellen konnten wir

gar nicht durchdringen. Unter diesen Umständen ließ ich die Arbeiten direkt am Schiffe vorne Backbord beginnen. Die 12 Fuß langen Sägen wurden verlängert, und schwerere Sägen aus Kesselblech angefertigt, Eismeisel und Eisbohrer aus den schwersten Eisankern construiert.

Die nun folgende Arbeit war äußerst mühsam und undankbar. Man konnte nur kleine Stücke aussägen und diese mussten immer wieder zer schlagen und herausgezogen werden, um Platz zu schaffen. Minen erwiesen sich als gänzlich wirkungslos und fanden nur Anwendung, um die losgesägten Stücke zu zertrümmern. Langsam schafften wir auf diese Art ein Bassin, in welches das Schiff gelegt werden sollte und drangen dann auf beiden Seiten gegen achter vor. Vom Großmaste angefangen war aber alle Arbeit vergeblich, das Eis lag rückwärts so dick, dass wir auf keine Art durchkommen konnten. Mit 30 Fuß trafen wir noch immer auf neue Lagen Eis.

Während des Sommers wurde das Schiff durch das Abthauen des Eises von oben immer mehr gehoben. Anfang September betrug die Tauchung achter nur mehr $4\frac{1}{2}$ Fuß gegen $11\frac{1}{2}$ Fuß vorne, wo wir den Bug ganz frei gearbeitet hatten. Schon im August begann es sich so stark nach Backbord überzulegen, dass es mit den Reservespielen und Raaen bei den Untermasten gestützt werden musste. Im September bildete sich schon wieder so starkes junges Eis, dass ich die Arbeiten einstellen ließ.

Diese Sommerarbeit hatte gezeigt, dass die Mannschaft im Besitze ihrer vollen Kräfte geblieben war. Wir schossen viele Bären, deren Fleisch so beliebt wurde, dass bedeutende Quantitäten Schiffsproviand gespart werden konnten. Hierzu kam im Herbste noch das Ergebnis der mit großem Eifer betriebenen Seehundsjagd.

Erst im Juni sahen wir vom Krähenneste auf große Entfernung einzelne Sprünge, später hier und da auch eine kleinere Wake, schiffbares Wasser aber nie. Gegen den Herbst kamen uns diese Sprünge näher, unser im Frühjahre unübersehbar gewesenes Eisfeld wurde kleiner und kleiner und es schien im October, als ob sich die Scenen des vergangenen Winters wiederum erneuern sollten.

Am 30. August auf $79^{\circ} 43' N$ und $60^{\circ} 23' O.$ Gr. entdeckten wir unbekanntes Land; es erstreckte sich von W bis N und war augenscheinlich von bedeutender Ausdehnung. Wir legten ihm den Namen Sr. Majestät „Kaiser Franz Josefsland“ bei, den ersten gesichteten Punet, ein hohes, sehr markirtes Cap taufte wir C. Tegetthoff. Im September und October trieben wir längs dieser Küste umher und überschritten Anfang October den $80.$ Breitengrad. In den ersten Tagen des November wurde unser schon sehr klein gewordenes Eisfeld bei einer der gegen

Süden vorliegenden Inseln an das feste Landeis angetrieben und fror mit diesem zusammen auf $79^{\circ} 51' N$ und $58^{\circ} 56' O. Gr.$ Hier lagen wir ganz ungestört von Eispressungen, $2\frac{1}{2}$ Meilen vom Lande entfernt bis zum Verlassen des Schiffes.

Schon im September ließ ich in der Voraussetzung, einen zweiten Winter treibend im Packeise zubringen zu müssen, eigene Schleifen für 3 Boote construieren und alle Vorbereitungen treffen, um den Winter auf dem Eise zubringen zu können. Im November bauten wir 2 Schneehütten, in denen dann die fixen magnetischen und astronomischen Instrumente aufgestellt wurden; später noch eine dritte, in welcher die Mannschaft das zweite Weihnachtsfest feierte.

Das Schiff wurde auf die gleiche Art wie im vorhergehenden Winter eingekleidet. Am 21. October wurden die Deckfenster geschlossen, am 22. sahen wir die letzten Stralen der durch Refraction gehobenen Sonne.

Mit dem Eintreten des Winters zeigten sich 2 Skorbutfälle, beim Zimmermann Večerin a und Matrosen Fallesich. Ersterer war durch längere Zeit ernstlich krank und leidet noch jetzt an Contraction des linken Beines, letzterer erholte sich immer wieder rasch von den Anfällen. Maschinist Křisch, der warscheinlich schon vom Hause eine kranke Brust mitgebracht hatte, begann im October das Bett zu hüten, das er, kurze Unterbrechungen ausgenommen, bis zu seinem Tode nicht mehr verließ.

Im neuen Jahre begannen die regelmäßigen magnetischen Variationsbeobachtungen, die wegen der nahezu ununterbrochenen magnetischen Störungen in Folge außerordentlich intensiver Nordlichter von großem wissenschaftlichen Interesse sind. Diese, vereint mit den meteorologischen und astronomischen Beobachtungen, gaben uns für den ganzen Winter volle Beschäftigung.

Anhaltende heftige Schneestürme, die erst im Mai aufhörten, hielten uns in diesem Winter verhältnismäßig viel innerhalb des Schiffes zurück.

Am 16. März, 4 Uhr nachmittags, starb nach schwerem Todeskampfe der Maschinist Křisch an Tuberkulose, zu der in den letzten Wochen noch Skorbut getreten war. Am 19. begruben wir ihn am Lande und errichteten später über seinem Grabe ein solides Kreuz mit einer messingenen Gedächtnistafel.

Wegen des anhaltend schlechten Wetters sahen wir erst am 24. Februar die Sonne wieder.

Am 23. Februar berief ich die Offiziere zu einer Berathung über die Lage des Schiffes. Es ergab sich die einstimmige Ansicht, dass dasselbe einen dritten Winter nicht überdauern könne, dass es im Herbst

kentern werde, und aus diesem Grunde im Frühjahre verlassen werden müsse, so lange die Besatzung noch im Besitze ihrer vollen Kräfte sei. Eine Abschrift des bei dieser Gelegenheit aufgenommenen und in das Bordjournal eingetragenen Protocolles liegt bei. (Siehe Beilage A.)

Oberlieutenant Payer begann am 10. März seine Schlittenreisen und kehrte von der letzten derselben am 3. Mai zurück.

Matrose Stiglich schoss sich unglücklicher Weise am 28. März eine Kugel durch den ganzen linken Vorderarm. Sie drang beim Ellbogen ein und gieng durch den Ballen des Daumens heraus. Dank den unausgesetzten Bemühungen des Dr. Kepes verheilte diese schwere Wunde noch vor dem Verlassen des Schiffes.

Während der Monate März, April und Mai wurden die Vorbereitungen für den Rückzug mit den Booten getroffen. Ich bestimmte hierzu die beiden norwegischen Fangboote und das zweite Schiffsboot, erstere 17 Fuß, letzteres $15\frac{1}{2}$ Fuß lang. Wie schon oben erwähnt, hatte ich dieselben auf eigene Schleifen gesetzt, die sich später im tiefen Schnee vortrefflich bewährten. Die Bordwände ließ ich mit Segelleinwand um einen Fuß erhöhen und Zelte über die ganze Länge der Boote construieren.

Alle 3 Boote waren derart ausgerüstet, um bei allenfallsiger Trennung auch für sich allein bestehen zu können. Jedem derselben war ein Schlitten mit Lebensmitteln beigegeben. Der Proviant bestand aus Pemmikan, conserviertem Fleische, Erbswurst, Mehl, Brod, Chocolate und Spiritus zum Kochen im Gewichte von 4000 Pfund. Ich kann hier nicht unerwähnt lassen, von welchem unschätzbaren Werte die von Herrn Kluge in Prag der Expedition geschenkte Speisechocolate für uns war.

Außer den Journalen und der zoologischen Sammlung musste Alles an Bord zurückgelassen werden.

Der Gesundheitszustand der Besatzung war um diese Zeit befriedigend. Stiglich und Večerina konnten zum Ziehen nicht verwendet werden.

Am 20. Mai Abends verließen wir das Schiff. Die Bahn war gleich im Anfange so schlecht, dass die Hälfte der ganzen Besatzung kaum ausreichte, um ein Boot oder einen Schlitten vorwärts zu schaffen. Wir mussten auf diese Art jedes Stück Weg fünfmal zurücklegen, dreimal ziehend, zweimal leer. Der Schnee, welcher zwischen den aufgetürmten Eisblöcken sehr tief lag, war mit einer harten Kruste bedeckt, durch die wir bei jedem Schritte durchbrachen. Oft standen wir bis zum halben Körper eingesunken und mussten uns, um Halt zu finden, auf Hände und Füße legen. In Folge dessen war unser Fortgang äußerst langsam, im Durchschnitte machten wir bei harter Arbeit nicht mehr als eine halbe Seemeile im Tage.

Am 29. Mai erreichten wir eine kleine etwa 5 Meilen süd vom Schiffe liegende Insel, die derart im Eise versteckt lag, dass wir sie trotz ihrer Nähe von Bord nie bemerkt hatten. Schon am 1. Juni trafen wir zwei Meilen süd von derselben auf die Kante des fest liegenden Landeises; hier begann ein fest zusammengepresster Eisgash von größeren und kleineren Schollen, der für Schlitten und Boote gänzlich undurchdringlich war. Wir mussten warten. Ich benützte diese gezwungene Ruhe, um mit der Hälfte der Mannschaft an Bord zurückzukehren und noch ein viertes Boot, die Jolle des Schiffes, abzuholen. Wir versuchten an mehreren Stellen die Boote in das Wasser zu bringen, konnten aber nirgends durchdringen. Erst am 17. Juni vertheilte sich mit Nordwind das Eis genügend, um uns einschiffen zu können. In den beiden größeren Booten befanden sich je 7, im dritten 5, im vierten 4 Mann; der Proviant wurde entsprechend der Kopffzahl vertheilt. In den folgenden Wochen arbeiteten wir uns nun äußerst mühsam durch das dicht liegende Treibeis, indem wir abwechselnd die Boote auf die Schlitten setzten, wenn wir ein Eisfeld überschreiten mussten, die Schlitten wieder in die Boote einschifften, sobald wir auf eine Oeffnung stießen. Nur selten trafen wir auf Wasser von nennenswerter Ausdehnung, die einzelnen Eisfelder waren klein, die Canäle zwischen denselben mit Eisbrei verstopft, der in der Nacht immer wieder fest fror. Das fortwährende Ein- und Ausladen, Hinein- und Herausziehen der Boote nahm den größten Theil unserer Zeit und Kräfte in Anspruch. Oft mussten wir auch Tage lang ruhig liegen, um Veränderungen im Eise abzuwarten. Hierzu kam noch, dass anhaltende südliche Winde alle Anstrengungen vergeblich machten, indem sie uns mehr nach Norden zurücktrieben, als wir mit größter Arbeit südlich arbeiten konnten. Am 15. Juli fanden wir uns wiederum ganz in der Nähe der einen Monat vorher verlassenen kleinen Insel.

An diesem Tage setzte endlich nördlicher Wind ein und öffnete das Eis so weit, dass wir schon nach wenigen Tagen aus dem Bereiche der kleinen Felder kamen. Wir trafen hier und da auf größere Waken und schiffbare Canäle und die Eisfelder wurden so groß, dass wir auch mit den Schlitten größere Strecken zurücklegen konnten, ohne mit den Booten übersetzen zu müssen. Am 23. Juli überschritten wir den 79^{ten} Breitengrad. Die Zustände gestalteten sich nun immer günstiger, je weiter südlich wir kamen, allein die wiederum nach Süden zurückgegangenen Winde machten uns viel von dem mühsam zurückgelegten Weg verlieren.

Am 7. August spürten wir auf 78° O' Breite ganz unerwartet zum ersten Male schwankende Bewegung im Eise, ein sicheres Zeichen der

Nähe des offenen Meeres. In raschem Uebergange kamen wir aus dem Packeise in leichtes vorliegendes Treibeis, das jedoch so dicht lag, dass wir noch acht Tage aufgehalten wurden. Am 15. August erreichten wir endlich auf $77^{\circ} 40' N.$ und $61^{\circ} O.$ Gr. die hohe See, demolierten die Schlitten und schifften uns definitiv in die Boote ein.

Ich ließ nun die 4 Bootsbemannungen in je 2 Partien theilen, die sich von 4 zu 4 Stunden an den Rudern ablösten. Mit Windstille kamen wir so rasch vorwärts, dass wir schon am folgenden Tage die hohen Berge von Nowaja-Semlja in Sicht hatten.

Da unsere Lebensmittel noch für 3 Wochen ausreichten, ließ ich um keine Zeit zu verlieren, das Rettungsdepôt unberührt und steuerte längs der Küste südlich. Am 18. August feierten wir das Geburtsfest Sr. Majestät des Kaisers, indem wir nördlich von der Admiralitäts-Halbinsel die Boote zum ersten Male ans Land zogen und die Nacht über ruhten. Matoschkin-Schar suchten wir am 22. August vergeblich nach Schiffen ab. Ich hatte mit Bestimmtheit darauf gerechnet, hier einen norwegischen Jäger zu finden und es blieb jetzt nur noch die Hoffnung, in einem der Flüsse nördlich vom Gänselande einen russischen Lachs-fischer zu treffen. Wäre dies nicht der Fall gewesen, so war ich entschlossen, am 28. August vom Nordkap des Gänselandes nach dem weißen Meere abzusegeln.

In den letzten Tagen war kaltes stürmisches Wetter eingetreten, die See gieng viel über die Boote und dieselben mussten ununterbrochen ausgeschöpft werden.

Am 24. August umschifften wir nach einer harten Nacht C. Britwin und trafen Abends 6 Uhr in der Mündung des Puhovavflusses, auf $72^{\circ} 40' N.$ ein Boot, das uns sogleich an Bord von 2 russischen Schoonern brachte, auf denen wir mit größter Freundlichkeit aufgenommen wurden. Wir quartierten uns an Bord des „Nicolaj“, Schiffer Fedor Boronin von Kemi, im weißen Meere, ein und heuerten denselben am folgenden Tage um den Preis von 1200 Rubel und drei unserer Boote zur Ueberfahrt nach Vardö, wo wir am 3. September eintrafen. Der Schiffer Boronin hatte uns angeboten, bei ihm am Bord zu bleiben, bis er in das weiße Meer zurückkehre, allein da dies möglicher Weise noch einen ganzen Monat dauern konnte und die Reise von Archangel über Land enorme Kosten verursacht hätte, hielt ich es für besser, den Schooner direct für die Ueberfahrt zu heuern. Wir können die Freundlichkeit und Zuvorkommenheit, mit der man uns an Bord dieses Schiffes entgegenkam, nicht dankbar genug anerkennen.

Während der ganzen Dauer der Rückreise war der Gesundheitszustand bei Allen vortrefflich. Večerina und Stiglich besserten sich von

Tag zu Tag, beide konnten schon nach einigen Wochen zur Arbeit verwendet werden.

Offiziere und Mannschaft haben sich während der ganzen Reisedauer vorzüglich bewährt, sowol in physischer als moralischer Beziehung. Die Kälte machte nur geringen Eindruck; sie wurde von den Leuten so leicht ertragen, dass einige von ihnen während der ganzen Zeit niemals die Pelzkleider anlegten. Ihre moralische Haltung war durchaus lobenswert, Strafen kamen nur sehr selten vor; unter den schwierigsten Umständen habe ich niemals Mutlosigkeit bemerkt. Fälle von Insubordination sind nicht vorgekommen.

Die Resultate der Expedition sind von bedeutendem wissenschaftlichen Interesse, hauptsächlich deshalb, weil sie aus einer bis jetzt gänzlich unbekanntem Region des arktischen Gebietes stammen, die von allen früheren Beobachtungsstationen sehr weit entfernt liegt. Außer der Entdeckung und theilweisen Erforschung eines großen Ländergebietes sind hauptsächlich zu erwähnen die zweijährigen meteorologischen Beobachtungen, die magnetischen Variationsbeobachtungen in einem Gebiete kontinuierlicher Störungen von ungeahnter Größe, die Tiefseelothungen und Schleppnetzuntersuchungen über eine Strecke von 15 Längengraden und endlich der Einblick in das Treiben des dicksten Packeises während eines Zeitraumes von 14 Monaten.

Ueber das Gelderfordernis habe ich dem geehrten Comité schon telegraphisch berichtet. Ich erlaube mir nur noch die Bitte, die Geldfrage derart regeln zu wollen, dass die Mannschaft nach dem Eintreffen in Wien möglichst rasch ausgezahlt und die Expedition aufgelöst werden kann. Wir werden warscheinlich am 25. September in Wien ankommen.

Ich bitte, diesen Bericht den Subcomités in Frankfurt a. M., Graz, Triest, ferner in Fiume mittheilen zu wollen.

Schließlich muss ich noch die außerordentliche Zuvorkommenheit und Gastfreundschaft zur allgemeinen Kenntniss bringen, mit der wir zuerst in Vardö und später längs der ganzen norwegischen Küste aufgenommen worden sind.

Hochachtungsvollst

Weyprecht,
Schiffs-Lieutenant.

Am Bord des Dampfers Finmarken, 12. September 1874.

II.

Bekanntlich war das eigentliche Ziel der österr.-ungar. Nordpol-Expedition, deren Verlauf in dem Nachstehenden in den Hauptzügen geschildert werden soll, die nordöstliche Durchfahrt, und keineswegs die Aufsuchung eines Landes im N. O. von Spitzbergen und Gillisland, obgleich die Resultate der Vorexpedition mannigfach auf dessen Dasein hingewiesen hatten.

Allein die Expedition von 1872—74 fand das nicht gesuchte Land, und verfehlte die gesuchte Durchfahrt. Damit sei zugleich ohne Bedenken das Bekenntnis abgelegt, dass unser die N. O. Durchfahrt befürwortender Plan auf einigen irrigen Voraussetzungen beruhte. Die ungewöhnlich hohe Breite von $78^{\circ} 45'$, welche die Vorexpedition (1871) zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja im offenen Meere erreicht hatte, und die fortgesetzt günstigen Nachrichten der norwegischen Nowaja-Semlja-Fahrer über die Schiffbarkeit des vordem so verrufenen karischen Meeres waren die Gründe, auf welche der Plan des österreichischen Unternehmens gebaut war. Völlig fremd aber war ihr stets der Glaube an ein „offenes Polarmeer“ gewesen. Allein die nautische Seite des Unternehmens erlosch unter dem Einflusse des ungewöhnlich ungünstigen Sommers 1872 schon wenige Wochen nach dem Ueberschreiten der Eisgrenze, und in unendlicher Ferne von dem Endziele der projectierten Durchfahrt. In der That ist es für Schiffe heutiger Construction ebenso unmöglich die nordöstliche oder die nordwestliche Durchfahrt, wie den Pol selbst zu erreichen. Mehr noch — es ist Schiffen in der Regel sogar unmöglich aus freiem Willen tief in das innere Polargebiet einzudringen; doch sei damit nur eine persönliche Ansicht ausgesprochen. Ein freundliches Geschick, lange Zeit hindurch die düstersten Deutungen bietend, hat uns mit Gewalt von der Erfüllung unseres eigenen Planes abgehalten, und nach jahrelangen Mühsalen vor der bitteren Enttäuschung bewahrt, welche in der Heimkehr ohne Erfolg liegt.

Die nachstehende Schilderung der Expedition vermag nur ein unvollständiges Bild des Geschehenen und Erlebten zu geben, und da ihr

die mühsamen Errungenschaften Weyprechts und der Herren Orel und Brosch für Meteorologie und Magnetismus nicht angehören können, so legt sie, um nicht mit der Aufzählung des Nebensächlichen zu ermüden, ihr Hauptgewicht auf die Entdeckung und Bereisung des neuen Landes bis zur höchsten erreichten Breite.

Die Expedition hatte, für fast 3 Jahre ausgerüstet, Bremerhafen mit dem Schraubendampfer „Tegetthoff“ (circa 220 Tons) und 24 Mann Besatzung am 13. Juni 1872 verlassen und war nach 21tägiger Fahrt in Tromsø angelangt. Hier wurden der bekannte norwegische Eisschiffer Capitän Carlsen als Harpunier und Eismeister an Bord genommen und etliche Ergänzungen in der Ausrüstung beendet. Am 14. Juli Morgens verließen wir Tromsø und wandten uns dem Nowaja-Semlja-Meere zu. Nach einigen Tagen passierten wir das Nordkap Europas und bekamen Ende Juli die Eisgrenze in etwa $74\frac{1}{2}^{\circ}$ N. B. in Sicht.

Sofort stellten sich der Eisschiffahrt unerwartete Schwierigkeiten in den Weg. Etliche Tage wurden wir vom Eise regunlos eingeschlossen (Anfang August), erlangten dann zwar unsere Freiheit wieder und liefen in das Küstenwasser unter Nowaja-Semlja ein (75° N. B.), — allein schon deuteten die andauernd niedrigen Sommertemperaturen und die Massenhaftigkeit des Eises darauf hin, dass der Sommer von 1872 jenem des vergangenen Jahres völlig entgegengesetzt sei. Mühsam wurde der Cours längs der Küste erkämpft und erst in der Höhe der Wilhelmsinseln ein freies Fahrwasser erreicht. Noch etwas südlich derselben hatte uns die norwegische Yacht „Isbjörn“ eingeholt, mit welcher Graf Wilczek und Commodore Baron Sterneck ihre schwierige Ueberfahrt von Spitzbergen beendet hatten, um ein Lebensmitteldepôt für uns beim Cap Nassau niederzulegen.

Gemeinsam segelten die beiden Schiffe bis zu den niedrigen Barents-Inseln, wo uns geschlossene Eismassen, durch S. W. Winde immer dichter an die Küste gedrängt, eine Woche lang an weiteren Vordringen hinderten.

Am 16. August hinterlegte Graf Wilczek das Depôt im Innern einer schmalen, für Bären unzugänglichen Felskluft, und am 18. August feierten wir Alle gemeinsam den nationalen Festtag am Bord des „Tegetthoff“.

Am 21. August zeigten sich einige anscheinend günstige Aenderungen im Eise, wir nahmen Abschied vom „Isbjörn“ und dampften bei trübem Wetter nach Norden, unserem über 2000 Meilen entlegenen Ziele entgegen. Aber wie eitel war alles Hoffen! Abends waren wir vom Eise eingeschlossen, eingeschlossen für die Dauer zweier

langer Jahre! Düster, jeder Hoffnung bar, lag das erste vor uns und erfüllt schien unser Schicksal: nicht mehr Entdecker, sondern die Passagiere einer Scholle zu sein.

Der ungewöhnliche Frost des Herbstes 1872 machte die vielen uns umringenden Bruchtheile des Eises rasch zur festen Masse erstarren, gegen welche es kein Durchsägen mehr gab, und kein Sprengen zur Erlösung. So gefesselt, trieben wir im Laufe des Monats September und October willenlos nach Nordosten, und verloren dann alles Land außer Sicht.

War dieser Zustand an sich traurig, so wurde er vom 13. October an im höchsten Grade unheimlich, als unsere Umgebung plötzlich aus ihrer bisherigen Lethargie erwachte und das Schiff nun fast täglich und durch den ganzen Winter den furchtbarsten Eispressungen ausgesetzt war. Unendliche Male riefen sie uns auf Deck zur Bereitschaft das Schiff zu verlassen, falls dieses sinke, in der Polarnacht und ohne zu wissen wohin!

Aber das Schiff sank nicht, sondern emporgepresst stieg es immer mehr über seine natürliche Wasserlinie; doch war sein Zustand in so drohender Umgebung ein Gegenstand steter Besorgnis für uns.

Alle Vorbereitungen für die Ueberwinterung waren bereits getroffen. Das Schiff wurde nur zum Theil abgetackelt, einige Segel blieben angeschlagen, das Deck wurde mit Schnee überschüttet, der Rumpf mit einem Eiswall umringt, und dieser immer wieder ausgebessert, so oft ihn auch die Pressungen zerstörten, und das Zeltdach für den Vordertheil des Schiffes gesetzt. Der Achtertheil blieb des beständigen Bereitschaftszustandes wegen allein unbedeckt. Es war daher ein Glück, dass wir von jenen furchtbaren Schneestürmen verschont wurden, wie wir sie 1869—70 auf der zweiten deutschen Nordpol-Expedition in Grönland kennen gelernt hatten.

Die Hunde — nur mehr 7 an der Zahl — hatten wir auf Deck in Stroh gefüllten Kisten untergebracht. Ein regelmäßiger meteorologischer Beobachtungs- und Wachdienst mit 2stündigen Ablösungen, an welchen sich die Herren Schflst. Brosch, Schiffsfähnrich Orel, Kapitän Carlsen, Bootsmann Lusina und Maschinist Křisch beteiligten wurde eingeführt, die Unsicherheit unserer Lage erheischte außerdem die beständige Anwesenheit einer Wache auf Deck. Sie setzte uns zugleich in die Lage, fast immer rechtzeitig von der Annäherung der Eisbären benachrichtigt zu werden, deren wir im Laufe der Expedition 67 erlegten und sämmtlich verzehrten. Trotz dieses wichtigen Hilfsmittels ließen die Gesundheitsverhältnisse an Bord im ersten Winter manches zu wünschen übrig und gaben unserem trefflichen Doctor, Regimentsarzt

Kepes, eine wenig beneidete Thätigkeit. Scorbut und Lungenaffectionen traten ungeachtet aller angewandten Sorgfalt auf, ersterer zum Theil in Folge geistiger Depression, welche unsere Lage herbeiführte, und verschwand erst als diese selbst sich besserte und die schweren Eisarbeiten des Sommers begannen.

Am 28. October war die Sonne verschwunden für 109 Tage. Unfern dem Schiffe hatten wir uns dann ein Haus aus Kohlen zu dem Zwecke erbaut, dasselbe als ersten Zufluchtsort zu benützen, falls unser Schiff den fast täglichen Angriffen des Eises erliegen sollte. Allein am Abende vor Weihnachten wurde unser Asyl durch eine Eisbewegung zerstört, und wir hatten es als eine besondere Gunst des Himmels zu betrachten, dass wir jene Stunden in ungetrübter Geselligkeit verbringen durften, welche überall auf Erden der Heimat geweiht sind.

Der erste Tag des Jahres 1873 kam, aber ohne Hoffnung betrachteten wir den Verlauf desselben; wir trieben noch immer weiter nach Norden und Osten, hatten fast den 78° Breite erreicht und den 73° der Länge überschritten.

Ja wir durften es bereits als wahrscheinlich betrachten, der Nordküste Sibiriens zugeführt zu werden.

Allein es sollte anders kommen, denn von jetzt an trieben uns die Winde vorherrschend nach Nordwesten.

Am 16. Februar trat die Sonne mit Hilfe starker Refraction zum ersten Male wieder über den Horizont, und am 25. Februar ließ die bisherige Folter der Eispressungen fast plötzlich und für immer nach, nachdem sich rings um das sowol achter gehobene als backbord geneigte Schiff eine wahre Ringmauer klippiger Eisgebirge emporgepresst hatte. Die Kälte stieg noch immer, um Ende Februar mit -37° R. ihr Maximum zu erreichen. Die Polarlichter, die uns bisher in fast unvergleichlicher Pracht geleuchtet hatten, nahmen nun bei dem Fortschreiten des Tages rasch ab.

Mit dem Beginn des Sommers 1873 bestärkte sich in uns die langgehegte Hoffnung, dass die Zerstörung unserer Scholle und unsere endliche Befreiung bevorstehe.

Alles anbietend ein solches Ereignis zu beschleunigen oder zu ermöglichen, verliefen die Monate Juli und August mit der beschwerlichen Arbeit, das Schiff rings aus seinen Fesseln frei zu sägen. Doch das vielfach untergeschobene, bis 40 Fuß dicke Eis vereitelte alle Bemühungen, die Mitte des Schiffs und der hoch erhobene Achtertheil blieben unbeweglich auf einer mächtigen Eistafel liegen.

Dazu gesellte sich der Uebelstand, dass sich die Schnee- und Eismassen unserer Umgebung im Laufe des Sommers um 2—3 Klafter in

ihrer verticalen Mächtigkeit vermindert hatten. Das Schiff lag dadurch 7 Fuß über der normalen Wasserlinie, und der Gefahr zu kentern, konnte nur durch das Stützen der Masten mit starken Spieren vorgebeugt werden.

Die Nordwinde des Monats Juli hatten uns etwas nach Süd gesetzt, unterhalb 79° N. B. aber der August brachte Südwinde, und wieder trieben wir nach Norden.

Mit jedem Tage verminderten sich unsere bisherigen Hoffnungen auf das Aufbrechen des Eises, wengleich wir das wolbekannte Geräusch des Eisschiebens nicht selten unfern unserer Scholle vernahmen, und dunkle Streifen am Horizont das Vorhandensein von Sprüngen und Wacken anzeigten. Doch unerreichbar sollten sie für uns bleiben. Mit trauriger Resignation sahen wir bereits einem zweiten ebenso jedes Resultates entbehrenden Winter und seiner drohenden Eisbewegung entgegen, als sich plötzlich unsere Lage unerwartet völlig zu unserem Gunsten änderte.

Längst waren wir im Laufe des Dahintreibens mit unserer Scholle in ein Gebiet eingedrungen, das noch niemals vorher von Menschen erreicht worden war. Aber vergeblich hatte sich bisher alles Auslugen nach Land erwiesen. Es war daher ein Ereignis von der höchsten Ueerraschung und Bedeutung für die Expedition, als wir am 31. August plötzlich hohe Landmassen etwa 14 Seemeilen fern im Norden aus dem Nebel auftauchen sahen. Die Südfront der Hauptlandmass schien dem 80.0° anzugehören. Zugleich erblickten wir jetzt zum ersten Male rings um uns Eisberge in großer Zahl.

Unwillkürlich eilten wir sofort alle der unbekanntten Küste entgegen, freilich nicht weiter als etwa eine Seemeile bis zum Rande unserer Scholle, und obgleich wir wussten, dass Sprünge ohne Zahl das ersehnte Land unnahbar für uns machten. Es war Tantalusqual, ein noch unbekanntes ausgedehntes Land monatelang nahe vor sich zu erblicken, die Gelegenheit zu einer in der Polargeschichte seltenen Entdeckung zu haben, und sich dem heiß ersehnten Ziele nicht nähern zu dürfen. Noch immer trieb das Schiff ruhelos vor dem Winde, und wer die eigene Scholle verlassen hätte, wäre abgeschnitten und verloren gewesen. Allein Ende October geschah es, dass wir uns einer der dem Hauptlande vorliegenden Inseln auf etwa 3 Seemeilen näherten. Da schwand jedes Bedenken, und über das tausendfach zerbrochene und getürmte Eis hinweg, betraten wir das Land auf $79^{\circ} 45'$. Eine erst schuhdicke Eisdecke unter der Küste deutete auf das periodische Dasein von Landwasser im verflossenen Sommer hin. Eine traurigere, einsamere Insel als die betretene war kaum zu denken, Schnee und Eis deckte die fest-