

23. Oesterreich-Ungarns Antheil an der Polarforschung von 1848—1898.

Von Gust. Ritter von Brosch.

Als die Mitglieder der österreichisch-ungarischen Polar-expedition unter des unvergesslichen Weyprecht's Führung vor nun 24 Jahren in die Residenzstadt einzogen, nachdem die Ergebnisse ihrer Reise, die Entdeckung eines neuen Landcomplexes im hohen Norden und die Geschichte ihres Rückzuges von ihrem auf circa 80° Nordbreite unrettbar vom Eise gefangen gehaltenen Schiffe mit Schlitten und Booten über das Packeis nach Novaja-Zemlja das ungetheilte Interesse und die Bewunderung aller Kreise der Bevölkerung nicht nur in unserer Monarchie und in Europa, sondern in der ganzen civilisirten Welt erregt hatten, stand mit Einemmale Oesterreich im Vordergrunde der arktischen Forschung. Die geniale Idee Weyprecht's, die seiner Expedition zu Grunde lag, deren Durchführung ihm leider vom Schicksale versagt wurde, ist wenige Jahre später durch Nordenskiöld und Palander mit der „Vega“ verwirklicht, Asien im Norden umsegelt worden. Die Entdeckung des Kaiser Franz Josephs-Landes ergab eine neue, vielversprechende Basis für die Erforschung des unbekanntten arktischen Innern und dasselbe wurde wiederholt von englischen Expeditionen besucht, deren jüngste durch das Zusammentreffen mit Nansen noch in frischer Erinnerung steht. Ja von Oesterreich-Ungarn ging der Impuls zu einer internationalen, planmäßigen Erforschung der Polargebiete aus, als Weyprecht, dieser grösste Polarforscher Oesterreichs, zuerst an die gelehrten Gesellschaften der Welt mit dem Vorschlage herantrat, durch einen Gürtel von Beobachtungsstationen in den Polargebieten mit gleichartiger und gleichzeitiger Beobachtungsreihe für die Lösung der eigentlichen Polarfrage wichtigere Daten zu erlangen, als durch die im Grunde genommen den erforderlichen Aufwand an Kraft, Zeit, Mühe und Geld nicht rechtfertigende Jagd nach Breiten-Minuten und geographischer Detaillirung unbekannter Polarländer.

Damals lag der Schwerpunkt der gesammten Polarforschung in Oesterreich; der bescheidene, anspruchslose Weyprecht, der den Muth hatte, seine eigenen, unter schweren Mühen und Gefahren errungenen Erfolge dem höheren, idealen Zwecke zu opfern und einen neuen, allgemein als richtig anerkannten Weg zur Erschliessung der geheimnisvollen arktischen Welt durch Beobachtung und Ergründung des Wesens der in ihren Erscheinungen sich offenbarenden Naturkräfte und der Gesetze, denen sie folgen, angab, war die unbestrittene Autorität auf dem Gebiete der Polarforschung geworden; ihm, dem leider nahezu Vergessenen, verdankt es Oesterreich-Ungarn, dass es auf einem, seinem ganzen Wesen nach ihm so fernliegenden Gebiete, wie es das der Polarforschung ist, eine hervorragende Stellung einnimmt; sind doch erst in jüngster Zeit die Leistungen der österreichisch-ungarischen Polar-expedition 1872/74 unter Weyprecht und Payer durch Nansen in seinem Vortrage in Wien voll gewürdigt, ja von ihm als sein Vorbild hingestellt worden.

So wie Weyprecht auf dem Gebiete der arktischen Forschung in Oesterreich-Ungarn der Grösste war, so war er auch der Zeitepoche nach der Erste, welcher sich die wissenschaftliche Erschliessung der Polargegenden als Lebensziel gesetzt hat. Schon im Jahre 1862 beschäftigte er sich sehr eingehend mit der Polarfrage und trat einige Jahre später mit dem grossen deutschen Geographen und unermüdlichen Förderer der Polarforschung, Dr. August Petermann, in Verbindung, dem er im Jahre 1865 seinen ersten Plan zu einer Erforschung des Meeres zwischen Novaja Zemlja und Spitzbergen vorlegte, einen Plan, den er sechs Jahrespäter erst durch die Munificenz des Grafen Hans Wilczek in den Stand gesetzt wurde, im Vereine mit dem damals schon als Polarforscher bewährten Julius Payer zu verwirklichen; es war dies die erste österreichisch-ungarische arktische Expedition 1871 mit dem norwegischen Schiffe „Isbjörn“, der Vorläufer der im folgenden Jahre angetretenen grossen und erfolgreichen zweiten Expedition mit dem österreichisch-ungarischen Schiffe „Tegethoff“.

Mit dem Ruhme, den sich Oesterreich-Ungarn auf dem Gebiete der Polarforschung errungen hat, sind die Namen Karl Weyprecht, Julius Payer, Hans Graf Wilczek unzertrennlich verbunden; ihnen gesellt sich noch Graf Edmund Zichy zu, als der unermüdliche, eifrige, erfolgreiche Förderer des Interesses an der Polarforschung in seinem engeren Vaterlande Ungarn.

Wie bereits erwähnt, erwachte die Idee zu einer arktischen Expedition in Weyprecht schon früher. Die vielen zur Aufsuchung Franklin's entsendeten Expeditionen hatten allenthalben das Interesse an Polarreisen wiedererweckt, und Dr. Petermann wirkte unermüdlich, dieses Interesse für Polarforschung, sowie in Deutschland auch in Oesterreich anzuregen, und ist es hauptsächlich seinem begeisternden Einflusse zu danken, dass in unserem Vaterlande Männer wie Wilczek, Weyprecht und Payer ihre Thätigkeit und ihre Kräfte der arktischen Forschung widmeten.

Das Anerbieten Weyprecht's, der sich schon damals (1865) eines wohlbegründeten Rufes sowohl als Seemann, wie auch auf wissenschaftlichem Gebiete erfreute, war Dr. Petermann willkommen, und sollte Weyprecht die Führung der geplanten deutschen Vorexpedition übernehmen, war jedoch durch seine damalige Dienstleistung an der Küste von Mexico zurückgehalten; doch stellte er mit dem späteren Führer dieser Expedition, an der er leider nicht theilzunehmen vermochte, mit dem Capitän Koldewey, den Plan zu derselben fest.

Den ersten Oesterreichern als activen Theilnehmern begegnen wir bei der zweiten deutschen Nordpolexpedition 1869/70 unter Koldewey; es sind dies unter dem Gelehrtenstabe der auf arktischem Gebiete zu wohlverdienter Berühmtheit gelangte Julius Payer an Bord der „Germania“, der Geologe Dr. Gustav Laube an Bord der durch ihren Untergang im Eise und die Schollenreise ihrer Bemannung längs der ostgrönländischen Küste bekannten „Hansa“, endlich in bescheidener Wirkungssphäre der Maschinist der „Germania“, Karl Krauschner.

Trotzdem die Vorexpedition Koldewey's wegen des dicht liegenden Packeises nicht bis an die Ostküste Grönlands vorzudringen vermochte, blieb Koldewey dennoch bei seiner Ansicht, dass längs dieser der einzig richtige Weg zur Erreichung des Nordpols führe, und schlug mit der Hauptexpedition 1869/70 dieselbe Route ein; nur der „Germania“ gelang es dank der Dampfkraft, über welche sie verfügte, den Packeisgürtel zu durchbrechen, und überwinterte selbe bei der Sabine-Insel, während die „Hansa“ im Nebel von dem Hauptschiffe getrennt und im October 1869 vom Eise zerquetscht wurde und versank, indes ihre Bemannung über sechs Monate lang auf dem Eisfelde campiren musste und mit diesem nach Süden getrieben, sich endlich in den Booten nach den dänischen Niederlassungen im südlichen Grönland rettete.

Im Herbste 1869 und im Frühjahr 1870 machte Payer, welcher sich schon durch seine Untersuchungen und Aufnahmen in den Tiroler Hochalpen als kühner und glücklicher Forscher Ruf erworben hatte, ausgedehnte Schlittenreisen längs der Ostküste Grönlands, bei welchen er bis über den 77. Breitengrad vordrang. Ein Versuch der „Germania“, im Sommer 1870 neuerdings nach Norden vorzudringen, wurde abermals durch das Eis im Norden der Shannon-Insel vereitelt, und die „Germania“ trat die Heimreise an. Während dieser Fahrt entdeckte Payer einen tief in das Innere Grönlands einschneidenden Fjord, den Franz Josephs-Fjord, in welchen die „Germania“ einlief und den Payer im Vereine mit Dr. Copeland untersuchte, hiebei einen Einblick in die grossartige Gebirgs- und Gletscherwelt Grönlands gewinnend, der von höchster Bedeutung für die bis dahin nur sehr mangelhafte Kenntnis dieser Regionen war und diese Entdeckung zum Glanzpunkte der in ihrem Hauptzwecke erfolglosen Expedition machte. Eine Havarie des Dampfkessels der „Germania“ machte das weitere Eindringen des Schiffes bis zum Ende des Fjordes leider unmöglich und musste man sich mit dem durch Besteigung dominirender Berggipfel gewonnenen Ueberblicke begnügen. Payer's Landaufnahmen und Gletscherstudien bilden einen sehr belangreichen Theil der wissenschaftlichen Ergebnisse dieser Expedition.

Dr. Laube veröffentlichte nach seiner Rückkehr aus Grönland einen Bericht über die Reise der „Hansa“ und in den Sitzungsberichten der k. Akademie der Wissenschaften zu Wien 1874 die Ergebnisse seiner geologischen Forschungen während dieser Reise und des Aufenthaltes in Südgrönland.

Die Route, längs Ostgrönland nach dem Nordpole vorzudringen, hatte sich als undurchführbar erwiesen; nun trat Weyprecht mit seinem früheren Projecte der Durchforschung des Novaja Zemlja-Meereres wieder hervor und Payer schloss sich ihm zur gemeinschaftlichen Durchführung dieses Planes an.

Die Aufgabe, welche sich Weyprecht und Payer gestellt hatten, war zunächst die, während einer Sommerreise mit einem jener kleinen Fahrzeuge, welche alljährlich von Norwegen aus dem Fange der Thranthiere obliegen, durch eigene Anschauung die Beschaffenheit dieses in seinen nördlichen Breiten ganz unerforschten Meereres kennen zu lernen und Daten und Anhaltspunkte zu gewinnen, welche die Grundlage für die später auszuführende, auf mehrere Jahre berechnete Expedition bilden sollten.

Trotz der kräftigsten Unterstützung seitens Dr. Petermann's wäre es den beiden Offizieren wohl nicht gelungen, die Mittel für diese Expedition aufzubringen, geschweige denn für die geplante grosse Expedition, wenn ihnen nicht ein gütiges Schicksal in dem Grafen Hans Wilczek einen begeisterten Mäcen und Freund zugeführt hätte, der durch seine grossmüthige Opferwilligkeit und durch seine unermüdliche Thätigkeit es erreichte, dass Oesterreich-Ungarn nun auch auf dem Gebiete der Polarforschung achtungsgebietend sich bethätigen und Ruhm und Ehre ernten konnte.

Die Vorexpedition war durch des Grafen Wilczek Hochherzigkeit gesichert, und Mitte Juni 1871 traten Weyprecht und Payer an Bord eines gemietheten norwegischen Fahrzeuges, des Robbenfängers „Isbjörn“, von 50 Tonnen, ihre Forschungsreise an. Weder Entdeckungen, noch auch das Erreichen hoher Breitengrade strebte Weyprecht an, er wollte nur feststellen, ob das nahezu unbekannte, als „Eiskeller“ verschriene Meer zwischen Spitzbergen und Novaja Zemlja, sei es durch den Einfluss des Golfstromes, sei es aus anderen Gründen, sich zum Eindringen in das noch unerforschte hocharktische Gebiet eigne; sollten die Verhältnisse es zulassen, so wollte er auch versuchen, über das sagenhafte Gillisland nördlich von Spitzbergen sichere Anhaltspunkte zu gewinnen, eventuell es zu betreten. Bei der Beereninsel im Süden von Spitzbergen stiess die Expedition auf schweres Eis, war durch 10 Tage im Packeise besetzt und lief Gefahr, ihr Schiff zu verlieren, kam indessen am 10. Juli 1871 frei und verfolgte, nun längs der Eiskante segelnd, ihren Weg nach Nordosten. Die Eisverhältnisse gestatteten auf dem 40.^o östlicher Länge von Greenwich ein Eindringen bis auf 76 $\frac{1}{2}$ ^o Breite; für einen Dampfer wäre noch kein ernstliches Hindernis vorhanden gewesen, doch war es bei der kurzen Navigationszeit, dem beschränkten Dispositionsrechte Weyprecht's über seine fremdländische Mannschaft und dem ununterbrochen wehenden Ostwinde nicht gerathen, viel Zeit bei dem Versuch zu verlieren, mit dem kleinen Segelschiffe weiter nach Osten vorzudringen. Weyprecht entschloss sich daher, nach Spitzbergen zu segeln, dort das Schiff in einen sicheren Hafen zu bringen und zu versuchen, mittels Boot Gillisland zu erreichen. Widrige Eisverhältnisse vereitelten auch dieses Unternehmen und nach zweiwöchentlicher vergeblicher Anstrengung wurde abermals der Beschluss gefasst, nochmals die Eiskante entlang gegen Novaja Zemlja zu segeln, diesmal mit günstigem Erfolge. Am 20. August

wurde die Breite von 78° in 42° Ostlänge erreicht, ohne Eis getroffen zu haben, das erst am 31. August Nachts angesegelt wurde, am 1. September ergab sich eine nördliche Breite von $78^{\circ} 38'$, und noch lag das Eis so, dass es einem Dampfer kein erhebliches Hindernis geboten hätte. Die vorgeschrittene Jahreszeit und die naheliegende Gefahr, mit dem ganz vom Winde abhängigen Segelschiffe vom Eise eingeschlossen zu werden, liess ein weiteres Vordringen nicht zu; bis zum $59.$ Längengrade wurde die Eiskante verfolgt und nirgends Eis südlich des $78.$ Breitengrades gefunden. Nun liess Weyprecht Cours nach Novaja Zemlja nehmen, aber Nebel und Stürme verhinderten das Anlaufen eines Ankerplatzes; es wurde daher nach Norwegen gesteuert und der „Isbjörn“ ankerte am 4. October wieder in Tromsø.

Die während dieser Recognoscirungsfahrt angestellten Beobachtungen führten Weyprecht zu folgenden Schlüssen: Das Novaja Zemlja - Meer ist eine Flachsee, die nicht, wie bisher vermuthet wurde, mit unbeschiffbarem Eise erfüllt ist, sondern häufig bis etwa 78° Nordbreite offen wird und dann mit der Karasee zusammenhängt; die günstigste Schifffahrtszeit fällt daselbst in die zweite Hälfte des August und den Anfang September. In etwa 79° Breite liessen abnehmende Meerestiefen, Süswassereis, schuttbedeckte Eisberge, Seegrasmassen und das Vorkommen von Thieren (Eidergänse), die sich notorisch nie weit vom Lande entfernen, auf die wahrscheinliche Existenz von Land weiter im Norden schliessen.¹⁾ Das Auftreten sibirischen Treibholzes in den höchsten erreichten Breiten deutet auf eine dort herrschende, nach West setzende Strömung hin.²⁾ Inwieweit die günstigen Eisverhältnisse dem Einflusse einer warmen Strömung (Golfstrom) zuzuschreiben sind, lässt sich nicht mit Gewissheit aussprechen.

Sofort nach ihrer Rückkehr von der Vorexpedition gingen Weyprecht und Payer an die Organisirung der geplanten Polarexpedition.

Durch die unermüdliche Thätigkeit des Grafen Hans Wilczek hatte die Idee einer österreichisch-ungarischen Polarexpedition im ganzen Reiche immer mehr Freunde gefunden, er und Männer wie Graf Edmund Zichy, Graf Salm, Baron Todesco und Herr v. Ladenburg und viele Andere spendeten nicht nur selbst reich-

¹⁾ Das 1873 entdeckte Franz Josephs-Land.

²⁾ Die spätere Trift des „Tegetthoff“ bestätigt dies; Nansen's Expedition basirte direct darauf.

liche Mittel, sie bildeten auch ein Comité, dessen aufopfernder Thätigkeit es gelang, in verhältnismäßig kurzer Zeit die erforderlichen Summen aufzubringen, um die Expedition sicherzustellen.

Weyprecht legte nun in einer Reihe von Vorträgen, die er in verschiedenen Städten hielt, die Grundidee der zu entsendenden Polarexpedition dar, die allgemein enthusiastische Aufnahme fand, während Payer seine reiche Erfahrung in arktischen und Hochgebirgserfordernissen bei Beschaffung der Ausrüstung verwertete und jenes vorzügliche Materiale angab und erwarb, dem die Expedition zum grossen Theile ihre Erfolge und ihre Rückkehr verdankte.

Die Grundidee der österreichisch-ungarischen Polarexpedition war die Durchführung der Nordostpassage, indem der Versuch gemacht werden sollte, durch das Karische Meer die nördlichste Spitze Asiens, das Cap Tscheljuskin, zu erreichen und dann längs der sibirischen Nordküste nach Osten vorzudringen und durch die Beringstrasse rückzukehren. Das Erreichen hoher Breiten sollte nur in zweiter Linie angestrebt und ein Vorstoss nach Norden nur dann unternommen werden, wenn die Erreichung der Beringstrasse im dritten Sommer als gesichert angesehen werden konnte. Ob das Karische Meer durch Umschiffung Novaja Zemlja's im Norden erreicht, oder durch die südlich von dieser Insel liegenden Meeresstrassen (Waigatzstrasse, Jugor'sche Strasse, Karische Pforte) angelaufen werden sollte, war dem Ermessen des Leiters der Expedition überlassen, doch neigte Weyprecht, gestützt auf die im Sommer 1871 im nördlichen Theile des Novaja Zemljameeres vorgefundenen günstigen Eisverhältnisse, sich entschieden der nördlichen Route um Novaja Zemlja zu.

Bei Cap Tscheljuskin sollte die erste Ueberwinterung stattfinden, im zweiten Sommer mit Benützung des durch die Wirkung der an diesem Küstenstriche in das Eismeer mündenden grossen sibirischen Ströme zu erwartenden schiffbaren Küstenwassers und der in der Nähe der Neusibirischen Inseln von fast allen Forschungsreisenden constatirten, Polynien genannten Strecken eisfreier See möglichst weit nach Osten gesegelt, hierauf an einem günstigen Punkte der sibirischen Küste zum zweitenmale überwintert und im folgenden Sommer die Heimfahrt durch die Beringstrasse angetreten werden.

Dasselbe Programm lag Nordenskiöld's erfolgekrönter Expedition mit der „Vega“ zu Grunde, welche schon im ersten

Sommer in die Nähe der Beringstrasse gelangte und nach einer Ueberwinterung an der sibirischen Küste bei Cap Srdce Kamen im darauf folgenden Sommer durch die Beringstrasse das Eismeer verliess, ein Beweis der Richtigkeit von Weyprecht's Voraussetzungen.

Schon Anfang 1872 wurde das Schiff der Expedition, welches den Namen „Admiral Tegetthoff“ führte, in Bremerhaven auf den Stapel gelegt und im Mai war es seebereit. Alle bis dahin zu Gebote stehenden Erfahrungen wurden beim Baue und der Ausrüstung des Schiffes benützt, und der „Admiral Tegetthoff“ hat sich unter den schwierigsten Verhältnissen bestens bewährt und war 1872 als arktisches Expeditionsschiff sicherlich eine ebenso mustergiltige Type, wie es heute Nansen's „Fram“ ist.

Alle Theilnehmer, 24 an Zahl, mussten mit Ausnahme eines als Harpunier aufzunehmenden Norwegers, österreichische oder ungarische Unterthanen sein, die Matrosen speciell wurden zumeist aus den wetterharten Anwohnern der Küste des Quarnero gewählt und waren zumeist active oder Reserve-Unterofficiere der Kriegs-Marine. Selten wohl wird eine nicht vom Staate ausgerüstete Polarexpedition über eine so vorzügliche Mannschaft verfügt haben, wie die österreichisch-ungarische. Die Bordofficiere, Linienschiffslieutenant Gustav Brosch und Linienschiffsfähnrich Eduard Orel, sowie der Maschinist Otto Kriech gehörten der Kriegsmarine an, der Arzt der Expedition, Dr. Julius Kepes, der königl. ungarischen Honvéd. Als Bootsmann fungirte der Capitän weiter Fahrt der österreichischen Handelsmarine, Peter Lusina, als Harpunier der norwegische Handels-capitän Elling Carlsen, ein alter Eismeerfahrer, bekannt durch seine Umsegelung Spitzbergens und die Auffindung der Barents-Reliquien in dessen Winterquartier auf Novaja Zemlja.

Eifrig wurde die Ausrüstung der Expedition betrieben, und am 13. Juni 1872 ging sie von Bremerhaven aus in See.

Graf Wilczek, der unermüdliche Förderer, der opferfreudige Protector der österreichisch-ungarischen Polarexpedition, aber begnügte sich nicht mit dem schönen Erfolge, diese Expedition zu Stande gebracht zu haben, er betheiligte sich auch persönlich daran, indem er eine zweite, gleichzeitige Expedition organisirte, welche auf einem gemietheten Fahrzeuge im Novaja Zemlja-Meer Beobachtungen anstellen und ein Kohlen- und Lebensmitteldepôt für die „Tegetthoff“-Expedition im Arktischen Meere möglichst weit nach Osten anlegen sollte. Graf Wilczek miethete zu diesem Zwecke

neuerdings den „Isbjörn“ und lief mit demselben Anfangs Juni 1872 von Tromsö aus. Als wissenschaftlicher Stab begleiteten ihn der Commodore Baron Sterneck, der Geologe Professor Hans Höfer und der Hofphotograph Burger.

Diese kleine Expedition leistete für die Wissenschaft sehr Anerkennenswertes; unter anderem stellte Professor Höfer durch seine geologischen Untersuchungen und Beobachtungen auf Novaja Zemlja fest, dass diese Doppelinsel eine Fortsetzung des Ural ist, weiters sind Detail-Aufnahmen am Matoschkin-Schar, dann im südöstlichen Spitzbergen ausgeführt und eine Reihe von meteorologischen und anderen physikalischen Beobachtungen vorgenommen, sowie eine grosse Anzahl von Skizzen und Photographien in Spitzbergen und Novaja Zemlja aufgenommen worden. Am 12. August 1872 traf „Isbjörn“ mit dem „Tegetthoff“ in der Nähe der Pankratjev-Inseln bei Novaja Zemlja zusammen und segelte vereint mit diesem Schiffe im Küstenwasser nordwärts, bis unpassirbares Eis die beiden Schiffe zwang, bei den Barents-Inseln in der Nähe vor Cap Nassau sich am festen Landeise zu verankern. Auf einer dieser Inseln wurde auch das Depôt angelegt und trennte sich „Isbjörn“ von dem nach Norden vordringenden „Tegetthoff“ am 21. August früh, um nach vielen Fährlichkeiten und harten Kämpfen mit dem Eise endlich segelbares Wasser zu erreichen und nach neuerlichen Aufnahmen und Beobachtungen im südlichen Theile Novaja Zemlja's die Mündung der Petschora anzulaufen, wo Graf Wilczek und seine Begleiter sich ausschifften und durch Russland reisend heimkehrten.

Der „Tegetthoff“ lief Tromsö im Anfange des Monates Juli 1872 an zur Completirung der Vorräthe und begann seine eigentliche Polarfahrt in der Nacht vom 13. zum 14. Juli.

Den Oberbefehl über die gesammte Expedition führte Weyprecht, dem auch das Commando des Schiffes oblag, Payer's Aufgabe war die Leitung der Schlittenexpeditionen zu Lande in selbständiger Weise, den Seeofficieren Brosch und Orel fielen neben dem navigatorischen und allgemeinen Schiffsdienste die gesammten astronomischen, meteorologischen, magnetischen und sonstigen physikalischen Beobachtungen, geodätische Arbeiten und Derartiges zu; Dr. Kepes hatte zoologische, botanische und mineralogische Sammlungen anzulegen.

Höchst unerwarteter Weise traf der „Tegetthoff“ schon am 25. Juli abends in 74° 15' Nordbreite auf Eis und segelte durch

leichte Treibeisgürtel, bis am 26. Juli das Eis dichter wurde, aber noch segelbar blieb, am 29. Juli zur Benützung der Dampfkraft zwang und am 30. Juli so dicht wurde, dass das Schiff besetzt blieb, um erst am 3. August nach langen vergeblichen Anstrengungen frei zu werden und in das Küstenwasser von Novaja Zemlja nördlich des Matoschkin-Schar einzulaufen. Der im Eise zurückgelegte Weg betrug einhundertfünf Seemeilen; das konnte also wohl nicht ein aus dem Karischen Meere oder dem Matoschkin-Schar herausgetriebener Schollencomplex sein, wie Anfangs mit Beziehung auf die Erfahrungen der Vorexpedition 1871 angenommen wurde, es war das zusammenhängende Polareis und ein eclatanter Beweis, wie wenig die Verhältnisse des einen Jahres auf die des nächsten schliessen lassen.

Trotzdem blieb Weyprecht bei seinem Plane, die Route nördlich von Novaja Zemlja zu nehmen. Wie grundverschieden die Eisverhältnisse des Jahres 1872 von jenen waren, die 1871 in diesen Gegenden angetroffen wurden, beweist die Fahrt eines norwegischen Robbenjägers, der im Karischen Meere weit nach Osten gegen die Tajmir-Halbinsel vordrang, ohne auf Hindernisse durch das Eis zu stossen; bei dieser Gelegenheit entdeckte er (Johansen) eine Insel, die er Ensomheden benannte.

Hätte nicht der „Tegetthoff“, der über Dampfkraft verfügte, unter solchen Umständen Cap Tscheljuskin noch im Sommer 1872 erreicht, wenn er die Route durch eine der Meerengen genommen hätte, die im Süden von Novaja Zemlja in das Karische Meer führen? Diese Frage muss jetzt, nachdem man die damaligen Eisverhältnisse kennt, entschieden bejaht werden, Weyprecht aber konnte nicht ahnen, dass das Karische Meer eisfrei sei, und musste bei den im Novaja Zemlja-Meere 1872 angetroffenen ungünstigen Eisverhältnissen auf noch ungünstigere im südlichen Theile des berüchtigten Karischen Meeres rechnen.

Schwere Südweststürme trieben um die Mitte August, als „Tegetthoff“ und „Isbjörn“ bei den Barents-Inseln lagen, ungeheure Massen Eis in nördlicher Richtung vorüber, und als endlich am 21. August eine nordöstliche Brise das Eis etwas vertheilte und die Schiffe sich trennten, gelang es dem „Tegetthoff“ trotz Dampfkraft doch nur mühselig, sich gegen Nord durchzuarbeiten, und um Mitternacht des 21. August 1872 war jede Aussicht auf Weiterkommen vorderhand geschwunden und wurde das Schiff an einer Flarde festgemacht, um günstigere Eisvertheilung abzuwarten; es

war dies in der beiläufigen Position von $76^{\circ} 22'$ n. B. und $62^{\circ} 3'$ ö. L. v. Greenwich; im Jahre 1871 war über zwei Breitengrade nördlicher, bei etwa zwei Längegraden westlicher keines oder nur wenig Eis vorhanden.

Der „Tegetthoff“ wurde nie mehr frei und begann nun die für ihn merkwürdige Trift mit dem Eise, welche ihn Anfangs in nordöstlicher Richtung, über das Nordende Novaja Zemlja's hinaus, bis $73^{\circ} 7'$ ö. Länge von Greenwich auf $78^{\circ} 45'$ n. Breite führte, um dann eine im allgemeinen nordwestliche Richtung anzunehmen, bis unter der Wilczek-Insel des Kaiser Franz Josephs-Landes, Ende October 1873, das mit dem Schiffe treibende Eis festkam. Der 79. Breitengrad wurde am 23. Februar 1873 überschritten, und ist das Schiff nie mehr südlich desselben gekommen. Ende September 1873 wurde der 80. Breitengrad in $60^{\circ} 41'$ ö. Länge erreicht und blieb das Schiff einen Monat später im Landeise unter Kaiser Franz Josephs-Land in $79^{\circ} 51'$ n. Breite und $58^{\circ} 56'$ ö. Länge fest.

Betrachtet man die Trift des Eises, welches den „Tegetthoff“ umschloss, so liegt die Annahme, dass ganz bestimmte Meeresströmungen auf dieselbe neben den vorherrschenden Winden eingewirkt haben, nicht sehr ferne; die anfängliche Trift würde mit der Richtung übereinstimmen, welche die über den Norden Norwegens hierher gerichtete Abzweigung des Golfstromes haben müsste, während der weitere Verlauf mit jener Strömung übereinstimmt, welche aus dem sibirischen Eismeere kommt, und deren Existenz die Trift der „Fram“ unzweifelhaft erwiesen hat, die Grundideen Nansen's zu seiner Expedition bestätigend. Dieselbe Strömung war es, welche einige Jahre später Gegenstände, welche erwiesenermaßen zu der im N.-W. der Neusibirischen Inseln vom Eise zermalnten und gesunkenen „Jeanette“ gehört hatten, nördlich vom Franz Josephs-Land vorbei, in den grossen, nach Süden gehenden Eisstrom zwischen Grönland und Spitzbergen geführt hatte, der sie an der Südküste von Ostgrönland absetzte, wo sie gefunden wurden und den Impuls zu Nansen's Expedition gaben.

Wenn auch die Expeditionsmitglieder fortan „Passagiere des Eises“ blieben, war doch die Zeit der Trift des „Tegetthoff“ für die Wissenschaft sehr ergebnisreich. Durch den eigenen Augenschein konnte man unausgesetzt den Vorgängen in der Eishülle des landfernen Eismeeres folgen und Aufschlüsse darüber gewinnen, welche ein neues Licht darüber verbreiteten; häufige, oft mehrmals tägliche Lothungen, Untersuchungen des Meeresgrundes, Messungen der

Temperatur des Seewassers in verschiedenen Tiefen, Dretschungen und Arbeiten mit dem Schleppnetze und Trawler wurden bei jeder sich ergebenden Gelegenheit vorgenommen und lieferten das Material zu Weyprecht's höchst bedeutendem Buche „Die Metamorphosen des Polareises“, das leider viel zu wenig ins Publicum gedrungen ist, sonst wäre Weyprecht heute nicht nur nicht vergessen, sondern es würde manche spätere „Entdeckung“ auf den klaren Wortlaut des Buches zurückgeführt und Weyprecht als deren Urheber angesehen werden.

Die von October 1872 bis März 1873 sich mit unheimlicher Häufigkeit wiederholenden furchtbaren Eispresungen hatten das Schiff in eine Lage gebracht, aus der die von Mai bis September 1873 währende Arbeit mit Eissägen, Eismeissel und Sprengbüchsen es nicht mehr befreien konnten, das Schicksal des „Tegetthoff“ war besiegelt.

Da fiel den Schwergeprüften aber Ungebeugten eine Entdeckung in den Schoss, die sie für alles Erduldete reichlich entschädigte; am 30. August 1873 sichtete man ein nördlich des 80. Breitengrades liegendes, gebirgiges Land, das allem Anscheine nach eine bedeutende Ausdehnung hatte und gemäss des Rechtes der ersten Entdeckung nach unserem erhabenen Monarchen „Kaiser Franz Josephs-Land“ getauft wurde, als Huldigungsangebinde der österreich-ungarischen Polarfahrer zu seinem 25-jährigen Regierungs-Jubiläum. Erst am 2. November 1873 konnte das Land betreten, im Namen unseres allergnädigsten Kaisers feierlich in Besitz genommen und Oesterreich-Ungarns glorreiche Flagge über demselben entfaltet werden.

Der „Tegetthoff“ war seit dem Ende October auf circa drei Seemeilen südlich einer den grösseren Landcomplexen vorgelagerten Insel, der Wilczek-Insel, innerhalb eines Complexes von Eisbergen, am Landeise fest gekommen und blieb fortan in dieser Position. Durch diesen Umstand war es ermöglicht, zur näheren Erforschung und flüchtigen Aufnahme des neuentdeckten Landes Schlittenreisen zu unternehmen, zu welchen Payer schon im Laufe des Winters die umfassendsten Vorbereitungen traf. Eine Recognoscirungsfahrt, mit Besteigung eines dominirenden Höhengipfels verbunden, sollte über die allgemeine Configuration des Landes orientiren und die Hauptrichtungen der Erforschungsschlittenreisen bestimmen.

Die in den Monaten März und April unternommenen, bis in die erste Woche des Mai 1874 dauernden Schlittenreisen waren die eine nach Nord und eine nach West gerichtet und ergaben, mit seltener Kühnheit und unerschütterlicher Thatkraft von Seite Payer's durchgeführt, genügende Anhaltspunkte zur Construirung einer allgemeinen Uebersichtskarte über das neuentdeckte Landgebiet. Um den Grad der Genauigkeit der flüchtigen Aufnahme des Kaiser Franz Josephs-Landes ermessen zu können, sei angeführt, dass vorerst durch Weyrecht und Brosch eine Basis von 2170·8 Meter in der Nähe des Schiffes gemessen und die nächsten Landtheile bis zu dem 36 Seemeilen vom Schiffe entfernten Cap Tegetthoff, dem Ausgangspunkte von Payer's Aufnahmen, trigonometrisch verbunden wurde. (Im 35. Bande der Denkschriften der kais. Akademie der Wissenschaften zu Wien ist diese Triangulirung veröffentlicht worden). Dann wurden während der Schlittenreisen so oft als möglich astronomische Ortsbestimmungen vorgenommen und von solchen astronomisch bestimmten Punkten aus die markantesten Caps, Bergkuppen, Inseln etc. wiederholt geschnitten, ausserdem von günstig gelegenen Höhenpunkten aus die Aufnahme mittelst des Theodoliten vervollständigt und eine möglichst genaue Zeichnung der Rundsicht fertig gestellt. Genauer dürften auf Schlittenreisen, die nicht ausdrücklich Detail-Aufnahmen zum Zwecke hatten, wohl niemals Aufnahmen gemacht worden sein; es handelte sich ja auch nicht darum, eine Navigationskarte von Kaiser Franz Josephs-Land zu construiren, sondern eine Karte zu liefern, die in allgemeinen Umrissen die Situation und Configuration des Landes darstellt, und das thut Payer's Kartenskizze mit hinreichender Genauigkeit.

Der nördlichste von Payer erreichte Punkt des Kaiser Franz Josephs-Landes ist das unter $82^{\circ} 5' \text{ n.}$ Breite in beiläufig $48^{\circ} 20'$ ö. Länge von Greenwich gelegene Cap Fligely; von dort aus wurde in Nord und Nordwest noch Land gesehen, welches jenseits des 83. Breitengrades liegen musste. Franz Josephs-Land wurde schon von Payer und seinen Begleitern als eine Gruppe von Inseln, etwa wie Spitzbergen, erkannt, und wenn einzelne Partien desselben mit „Land“ benannt wurden, z. B. Kronprinz Rudolfs-Land, so sollte damit sicher nicht angedeutet sein, dass man eine bedeutende Grösse dieses „Landes“ voraussetzte — man wollte es nicht „Insel“ nennen, weil man für seinen insularen Charakter keinen sicheren Beweis hatte und weit mehr gefehlt hätte, z. B. eine Halbinsel

mit „Insel“ zu benennen, als eine Insel mit der Bezeichnung „Land“ zu belegen. Wenn in neuerer Zeit ein ruhmgekrönter arktischer Reisender dort einige kleine Inseln fand, wo Payer einen Gletscher angab, so ist dies eben mit einer der so häufig im Eismeere vorkommenden andauernden Refractionserscheinungen leicht zu erklären, die das Meereis zur Gletscherwand verzerrte, aus welcher die Inseln als Landvorsprünge hervorragten.

Eine nahezu Nord-Süd verlaufende, breite Meeresstrasse, der Austria-Sund, durchschneidet den Archipel des Franz Josephs-Landes und scheidet das gesammte Ländergebiet in einen östlichen und einen westlichen Complex, von welchen der letztere der ausge dehntere zu sein scheint.

Noch vor Antritt der Schlittenexpeditionen war im Rathe der Officiere nach reiflichster Erwägung aller Factoren der Beschluss gefasst worden, am 20. Mai 1874 das Schiff zu verlassen und zu versuchen, über das Packeis mittelst Schlitten und Booten zunächst Novaja Zemlja zu erreichen und mit einem der Robbenjäger nach Europa zurückzukehren. Die hoffnungslose Lage des Schiffes und die erschütterte Gesundheit mehrerer Mitglieder der Schiffsbemannung, die eine dritte Ueberwinterung nicht rathsam erscheinen liess, machten diesen schweren Entschluss unabweislich; der vorhandene Proviant hätte mit dem voraussichtlichen Ergebnisse der Jagd reichlich über ein Jahr noch gereicht.

Ehe noch das Schiff verlassen wurde, im März 1874, erlag der vortreffliche Maschinist Otto K r i s c h seinem langen, schweren Leiden und wurde auf der Höhe des Cap Wilczek in einer Felsen-gruft von seinen trauernden Gefährten bestattet.

Der Rückzug der Expedition über das Eis und nach Novaja Zemlja ist eine Meisterleistung maritimer Disciplin, Unerschrockenheit und Ausdauer unter den schwierigsten, oft geradezu verzweifelten Verhältnissen und gereicht der genialen Leitung Weyprecht's ebenso zur Ehre, wie dem unerschütterlichen Muthe und der Leistungsfähigkeit seiner Gefährten.

Nach 96-tägiger, an Mühen und Gefahren überreicher Boots- und Schlittenfahrt traf die Expedition in der Dunenbai auf Novaja Zemlja unter 72° 44' n. Breite am 24. August mit dem russischen Schooner „Nikolaj“ zusammen, der sie aufnahm und am 3. September nach Vardö in Norwegen brachte.

Die Eisverhältnisse des Sommers 1874 waren zum Glücke sehr günstige, denn schon auf 77° 50' n. Breite war die Eiskante

am 15. August erreicht, nachdem man zur Ueberwindung der zwei Breitgrade vom Schiffe bis zur Eiskante 87 Tage mühevollster Arbeit gebraucht hatte; der Rest der Reise ging in den kleinen, unbedeckten, überladenen Booten über den offenen Ocean.

Allgemein gab sich für die Expedition nach ihrer Rückkehr eine enthusiastische Theilnahme kund und die Heimat, wie das Ausland wetteiferten in Ehrenbezeugungen für die Theilnehmer derselben.

Ausser der Entdeckung und allgemeinen Aufnahme eines bisher unbekanntes Ländergebietes jenseits des 80. Breitgrades hat die österreichisch-ungarische Polar-Expedition ein reiches Material an Beobachtungen auf allen einschlägigen wissenschaftlichen Gebieten gesammelt, deren Resultate Weyprecht im 35. Bande der Denkschriften der kais. Akademie der Wissenschaften zu Wien veröffentlichte, und zwar: „Die meteorologischen Beobachtungen“ (zum Theile bearbeitet von Vice-Admiral Baron Wüllerstorff), „Die Nordlichtbeobachtungen“, „Die astronomischen und geodätischen Beobachtungen“, „Die magnetischen Beobachtungen der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition“.

Als selbständige Publicationen liess Weyprecht noch „Die Metamorphosen des Polareises“ (Wien 1878) und „Praktische Anleitung zur Beobachtung der Polarlichter und der magnetischen Erscheinungen in hohen Breiten“ (Wien 1881) erscheinen und legte ausserdem in verschiedenen Vorträgen, die er in wissenschaftlichen Körperschaften hielt, einerseits die Resultate der angestellten Beobachtungen dar, andererseits überraschte er die gelehrte Welt durch die hieraus gezogenen Folgerungen und die bereits Eingangs erwähnten, der Polarforschung einen ganz neuen Weg weisenden, epochemachenden Anträge.

Payer liess ein mehr belletristisch gehaltenes, illustriertes Werk „Die österreichisch-ungarische Polar-Expedition 1871, 72 bis 74“ (Wien 1875) erscheinen.

Es wurde Weyprecht gar bald der Vorwurf gemacht, dass er die geographische Forschung durch die naturwissenschaftliche verdrängen wolle; dies ist unrichtig und wird am besten durch seinen am 18. Jänner 1875 in der kais. Akademie der Wissenschaften gehaltenen Vortrag widerlegt. Er sagte über die Tegetthoff-Expedition und deren Resultate: „So interessant auch unsere Beobachtungen als solche sind, so besitzen sie doch, trotz der endlosen Zahlenreihen, nicht jenen hohen wissenschaftlichen Werth,

der unter anderen Verhältnissen erreicht werden könnte. Sie geben uns nur ein Bild der extremen Wirkungen der Naturkräfte im arktischen Gebiete, aber über ihre Ursachen, über das „Warum“ sind wir ebenso im Dunkeln wie vorher, und der Grund hievon liegt darin, dass die gleichzeitigen, vergleichenden Beobachtungen fehlen. Erst wenn wir diese besitzen, werden wir im Stande sein, richtige Schlüsse über die Grundursachen, über die Entstehung und das Wesen jener abnormen Erscheinungen im hohen Norden zu ziehen. Die Schlüssel zu vielen Räthseln der Natur, an deren Lösung schon Jahrhunderte lang vergeblich gearbeitet wird — ich erwähne nur Magnetismus, Elektrizität, den grössten Theil der Meteorologie — liegen bestimmt in der Nähe der Erdpole. — Die rein geographische Forschung, die arktische Topographie, welche bis jetzt bei allen Polarexpeditionen im Vordergrund gestanden ist, muss gegenüber diesen grossen wissenschaftlichen Fragen in den Hintergrund treten. — Um entscheidende wissenschaftliche Resultate zu erzielen, brauchen wir eine Reihe von gleichzeitigen Expeditionen, deren Zweck sein müsste, an verschiedenen Punkten des arktischen Gebietes vertheilt, mit gleichen Instrumenten und nach gleichen Instructionen, gleichzeitige einjährige Beobachtungsreihen zu schaffen.“

Von vielen Seiten wurde Weyprecht geradezu angefeindet wegen dieses so klaren Standpunktes, auf den er die arktische Forschung gestellt haben wollte, doch ist es der Ausdauer, Energie und Zähigkeit dieses wahrhaft grossen Mannes gelungen, selbst die Gegner seiner Idee zu überzeugen und so das grosse internationale Werk zu ermöglichen, dessen Ausführung er leider nicht mehr erleben sollte, da er uns durch den Tod nur allzufrüh entrissen wurde.

Im April 1879 trug Weyprecht seine Ideen und Pläne dem zweiten internationalen Meteorologen-Congress zu Rom vor, welcher die Einberufung einer internationalen Polarconferenz nach Hamburg für den 1. October desselben Jahres beschloss, an welcher Vertreter Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs, Hollands, Norwegens, Oesterreich-Ungarns, Russlands und Schwedens theilnahmen.

Diese erste internationale Polarconferenz nahm die Weyprechtschen Vorschläge an, beschloss die Errichtung sesshafter Beobachtungsstationen an acht Punkten des arktischen und an vier Punkten des antarktischen Gebietes, arbeitete das Programm der anzustellenden Beobachtungen aus und setzte deren Beginn für

den Sommer 1881 und deren Dauer auf ein Jahr fest; allerdings einstweilen nur in Form von Wünschen und Empfehlungen unverbindlicher Natur. — Erst die dritte Polarconferenz im August 1881 zu St. Petersburg brachte die Frage zur endgiltigen Lösung. Es wurde die Besetzung von zwölf Stationen im arktischen und zwei im antarktischen Gebiete beschlossen.

Zum Zwecke des vergleichenden Vorganges wurden ferner von einer grossen Anzahl permanenter Stationen (34) auf dem ganzen Erdenrunde Zusicherungen der Theilnahme an den magnetischen Terminbeobachtungen, an Nordlichtbeobachtungen, an vervollständigten meteorologischen Beobachtungen gegeben.

Weiters beschloss der Meteorological Council in London für die Dauer der Polarexpeditionen synoptische Karten vom nordatlantischen Ocean zu verfassen, eine gleiche Arbeit beschlossen die Herren Neumayer und Hoffmayer im südatlantischen Ocean auszuführen.

Endlich wendete sich das Präsidium der Polarconferenz in St. Petersburg an den Präsidenten des internationalen Congresses der Elektriker in Paris mit dem Ersuchen zu veranlassen, dass Beobachtungen der magneto-elektrischen Erdströme in den Telegraphenleitungen während der Dauer der Polarexpeditionen stattfinden; dies geschah denn auch seitens der Telegraphenverwaltungen Oesterreich-Ungarns, Deutschlands und Frankreichs auf allen, Russlands auf einigen ihrer Linien.

Eine solche Summe internationaler Arbeitsleistung auf wissenschaftlichem Gebiete, die bedeutendste und grösste seit Menschengedenken, hat die überzeugende Richtigkeit von Weyprecht's Ideen hervorgerufen; sie ist im Stande zu zeigen, welche universelle Bedeutung ein Mann sich zu erringen wusste, welchen bestimmenden Einfluss auf die internationale Polarforschung dieser Mann hatte, dessen Name bei uns in Oesterreich-Ungarn fast vergessen ist, und nicht einmal mehr im Zusammenhange mit der von ihm geführten Polarexpedition genannt wird.

Wie immer, war es auch diesmal Graf Hans Wilczek, der die Ausrüstung der österreichisch-ungarischen Expedition, welche die Insel Jan Mayen beziehen sollte, bestritt und persönlich Antheil an derselben nahm; zur Ueberführung der Expedition stellte die Kriegsmarine den Transportdampfer „Pola“ bei.

Weyprecht, welcher die Expedition leiten sollte, war im April 1881 gestorben, sein Nachfolger wurde der Linienschiffs-

lieutenant Emil von Wohlgemuth als Führer der Expedition, an der noch als wissenschaftlicher Stab fünf Officiere der Kriegsmarine theilnahmen, und zwar der Linienschiffslieutenant Richard Basso, die Linienschiffsfähnriche Adolf von Bobrik, Adolf Sobieczky und August Gratzl und der Corvettenarzt Dr. Ferdinand Fischer, ausserdem acht Mann, grösstentheils Unteroffiziere der Kriegsmarine.

Im Frühjahr 1882 wurde die Reise angetreten, Graf Wilczek begleitete die Expedition an Bord der „Pola“; am 30. Mai stiess das nicht für die Schifffahrt im Eise gebaute Schiff auf das erste Eis, 120 Seemeilen im Südosten von Jan Mayen, und musste nach vergeblichen Versuchen einzudringen, sich nach Tromsö zurückziehen; ein später unternommener Versuch gelang und schiffte sich die Beobachtungsexpedition auf Jan Mayen am 13. Juli von der „Pola“ aus, die nach der Heimath zurückkehrte. Die Beobachtungen begannen um Mitternacht den 31. Juli 1882 und wurden bis 6. August 1883 ununterbrochen fortgeführt, worauf die Expedition mit der zu ihrer Abholung wieder vor Jan Mayen eingetroffenen „Pola“ heimkehrte.

Die Expedition hatte ihren Zweck im vollsten Maße erfüllt, und neben den allgemeinen als obligatorisch angegebenen Beobachtungen noch eine grosse Anzahl anderer, speciell für Jan Mayen geplanter, nebst einer genauen geodätischen Aufnahme der Insel ausgeführt. Dass die Publicationen der österreichisch-ungarischen arktischen Beobachtungsstation Jan Mayen einen hervorragenden Platz unter den Ausarbeitungen aller übrigen Stationen einnehmen, ist ein Beweis, wie sehr alle Theilnehmer von den Ideen und von dem Geiste des unsterblichen Weyprecht erfüllt waren.

Die Erfolge, welche bei diesem ersten Versuche erzielt wurden, sind sehr bedeutende, insbesondere über meteorologische Verhältnisse, die Meeresströmungen und das Polarlicht — hoffen wir, dass eine Fortsetzung dieser Beobachtungsmethode nach Weyprechts epochemachenden Ideen zu den von ihm geahnten Zielen führen wird.

Ein Mitglied der Jan Mayen-Expedition, Linienschiffslieutenant Gratzl, wurde über Grafen Wilczek's Anregung mit dem alljährlich in Island stationirenden französischen Kriegsschiffe nach Jan Mayen gesendet, um Untersuchungen über etwa seither eingetretene Veränderungen anzustellen. Der Versuch im Sommer 1891 mit dem „Chateaurenault“ misslang, weil Jan Mayen wegen der Eisverhältnisse

nicht angelaufen werden konnte, hingegen gelang es der „Romanche“ im Juli 1892, die Insel bei der Mary Muss-Bucht anzulaufen, und Gratzl konnte seine Aufgabe lösen.

In die Zeit der Tegetthoff-Expedition fällt auch die Reise des Geologen Richard Drasche von Wartinberg, welcher 1873 mit dem Schoner „Polarstern“ unter Capitän Simonsen die ganze Westküste von Spitzbergen untersuchte und über diese Expedition sowohl in Petermann's Mittheilungen (1873) als in dem Buche „Reise nach Spitzbergen im Sommer 1873“ (Wien 1874) berichtete.

Als im Jahre 1876 der englische Capitän Sir Allen Young eine Expedition nach dem Arktischen Meere im Westen Grönlands unternahm, um neben wissenschaftlichen Untersuchungen auch den Versuch zu machen mit der im Jahre vorher ausgesendeten englischen Polarexpedition unter Capitän Sir George S. Nares in Verbindung zu treten, erachtete er die Theilnahme eines k. u. k. Seeofficiers als wünschenswert und er lud den als Seemann und in wissenschaftlicher Hinsicht gleich tüchtigen Linienschiffsleutenant der k. und k. Kriegsmarine Alois Ritter von Becker ein, diese Fahrt mitzumachen. Man besuchte den Smith-Sund, den Lancaster-Sund, den Peel-Sund, die Beechey- und die Carey-Inseln und wurde Tüchtiges in wissenschaftlicher Beziehung geleistet. Becker veröffentlichte über diese Expedition das interessante Buch: „Arktische Reise der englischen Yacht Pandora 1876“ (Pola 1878).

Ein anderer Oesterreicher Heinrich Klutschak, ein gebürtiger Prager, der in jungen Jahren nach Nordamerika ging, machte die Polarexpedition unter Führung des amerikanischen Lieutenants Friedrich Schwatka, welche die Aufgabe hatte, über Sir John Franklin's letzte Schicksale definitive Auskunft zu erhalten und womöglich Papiere von dessen verschollener Expedition zu finden, als Geometer und Zeichner mit. Schauplatz der 1878/79 währenden Expedition waren das arktische Nordamerika, die Hudsonsbai-Länder, Back's Fischfluss, King Williams-Land und die umliegenden Gegenden. Klutschak erforschte den letzten Aufenthaltsort der Franklin-Leute, constatirte, dass Papiere dieser Expedition im Besitze der Eskimos gewesen und von diesen vernichtet worden sind, und machte bedeutende kartographische Aufnahmen. (Vgl. dessen Buch „Als Eskimo unter Eskimos“, Wien 1881.) — Mit Schwatka's Expedition hat die Suche nach Ueberbleibseln der Franklinexpedition ihren definitiven Abschluss erreicht.

Weiters soll hier noch der zwei Nordmeerfahrten gedacht werden, welche Prinz Heinrich von Bourbon in den Sommern 1891 und 1892 mit seinen vom k. und k. Linienschiffslieutenant Richard Ritter von Barry geführten Yachten „Fleur de Lys I“ und „Fleur de Lys II“ nach Spitzbergen und Novaja Zemlja unternahm, über deren, weit über den Charakter von Vergnügungsfahrten hinausgehenden, hochinteressanten Verlauf Barry in seinem gediegenen Buche „Zwei Fahrten in das nördliche Eismeer, nach Spitzbergen und Novaja Zemlja“ (Pola 1894) Bericht erstattete.

Noch ist ferner zu erwähnen, dass die österreichisch-ungarische Polarexpedition 1872—1874 und die Circumpolarstationen Anregung und Stoff zu mehreren im Druck erschienenen Arbeiten boten. So schrieb F. Freiherr von Kuhn „Ueber die Ursachen des eisfreien Meeres in den Nordpolargegenden“ (Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft, 1872) und sprach die Ansicht aus, dass die zeitweise eisfreien Stellen im nördlichen Polarmeere („Polynien“) nicht auf ein stets offenes Polarmeere schliessen lassen, sondern sich aus den warmen Luftmassen erklären, die aus der Sahara und Arabien nordwärts strömen. Jos. Chavanne behandelte „Das Nordlicht und seine Beziehungen zu den Temperatur- und Eisverhältnissen der arktischen Polarregion“ (Wien 1876); J. Stefan lieferte eine Abhandlung „Ueber die Theorie der Eisbildung, insbesondere über die Eisbildung im Polarmeere“ (Sitzungsberichte der kais. Akademie in Wien, 1889).

In jüngster Zeit wurde in Oesterreich-Ungarn das Interesse an der Polarforschung wiedergeweckt, als Julius von Payer, der berühmte Gefährte Weyprecht's, mit der Idee einer wissenschaftliche und künstlerische Zwecke zugleich verfolgenden Polarexpedition in die Gewässer Grönlands 1895 vor die Oeffentlichkeit trat. Leider verhinderten eine Reihe von ungünstigen Ereignissen das Zustandekommen dieser jedenfalls originellen Expedition, für die sich der bewährte Gönner arktischer Forschung, Graf Wilczek, lebhaft interessirte und thatkräftig eintrat.

Hoffen wir, dass Oesterreich-Ungarn den errungenen hervorragenden Platz auf dem Gebiete der Polarforschung sich erhalten, und zu dem glänzenden Dreigestirn Weyprecht, Payer, Wilczek sich im Laufe der Zeit neue Namen mit neuen Erfolgen würdig gesellen werden.