

Oesterreich-Ungarns Antheil an der arktischen Forschung und Payer's neues Polarproject.

Von Professor Dr. Friedrich Umlauf.

Etwas über zwei Jahrzehnte sind verflossen, seit die Teilnehmer an der ersten österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition heimkehrten, nachdem sie überraschende und bedeutame Entdeckungen gemacht hatten. Von den beiden kühnen Männern, welche an der Spitze dieser erfolgreichen Polarreise gestanden, ist der eine längst schon und allzu frühe aus dem Leben geschieden, der andere aber tritt nun neuerdings mit dem Plane einer arktischen Expedition vor die Oeffentlichkeit. Abermals soll die Flagge unserer Monarchie nach dem hohen Norden getragen werden, abermals der Name Oesterreich-Ungarns mit der Erforschung der Polargebiete sich verknüpfen. Dies bietet uns zunächst willkommenen Anlaß, einen Blick auf den bisherigen Antheil unseres Vaterlandes an den arktischen Forschungsreisen zu werfen, denn eine Zusammenfassung dieser Antheilnahme ist unseres Wissens noch nicht geschehen. Eine solche orientirende Umschau wird uns zeigen, daß die Bethheiligung Oesterreich-Ungarns an der Polarforschung zwar nur eine kurze Spanne Zeit umfaßt und nur wenige Namen aufweist, aber ruhmreiche Erfolge erntete, um so rühmlicher, als die Monarchie nicht zu den See- und Colonialmächten zählt und daher nur ideale Zwecke der Forschung, die Bereicherung unseres Wissens von der Erde im Auge hatte. So von Oesterreich ging der erste Anstoß zur systematischen, planmäßigen Erforschung der polaren Gebiete aus.

Dr. August Petermann war es, der durch seine unermüdlche Thätigkeit im Interesse der Polarforschung wie in Deutschland, so auch in Oesterreich mächtig anregend wirkte. Seinem begeisterten Antriebe ist es zu danken, daß drei Männer unseres Vaterlandes ihre Thätigkeit der arktischen Forschung zuwandten: Wilczel, Weyprecht und Payer.

Der erste, welcher durch Petermann auf das bezeichnete Gebiet gelenkt wurde, war Karl Weyprecht. Schon im Jahre 1865 machte er jenem den Vorschlag, mit einem ganz kleinen Fahrzeuge das Meer zwischen Nowaja-Semlja und Spitzbergen zu untersuchen, da er vermuthete, daß dort offenes Fahrwasser nach dem hohen Norden zu finden sei, welche Vermuthung auch in der Folge als richtig bestätigt wurde. Das Anerbieten Weyprecht's, der damals schon als tüchtiger Seeofficier bekannt war und sich auch in der Wissenschaft eines

geachteten Namens erfreute, war Petermann willkommen, und er war gesonnen, ihm das Commando der eben geplanten deutschen Vorexpedition nach dem Nordpol zu übertragen. Doch konnte Wegprecht dasselbe nicht annehmen, da er fieberleidend am Mississippi darniederlag. Nach Europa zurückgekehrt, stellte er aber im Verein mit Karl Koldevey in Göttingen den Plan zu dieser Expedition fest. Das Project seiner Theilnahme zerfiel leider infolge von Eisersüchteleien.

Die im Jahre 1868 unternommene erste deutsche Nordpolexpedition unter Koldevey's Führung erreichte indes befanntlich ihren Hauptzweck nicht, indem man längs der Ostküste Grönlands, welche nur gesehen, jedoch des vielen Eisess wegen nicht gewonnen werden konnte, bloß bis etwa 76° nördl. Br. vorzudringen vermochte. Trotzdem blieb Koldevey bei seiner Ansicht, daß der Weg neben der Ostküste Grönlands der einzig richtige zum Pol hin sei, weshalb auch die zweite deutsche Nordpolexpedition 1869 und 1870 denselben einschlug. Unter den Theilnehmern an dieser letzteren befanden sich zwei Oesterreicher: der k. k. Oberlieutenant Julius Bayer und der Geologe Dr. Gustav Laube, derzeit Professor an der deutschen Universität in Prag. Bayer war durch seine Forschungen in der Hochgebirgswelt der Südtiroler Alpen mit Dr. Petermann in Verbindung getreten und dieser hatte ihn dazu bestimmt, an der Lösung der Polarfrage mitzuwirken. Die zweite deutsche Nordpolexpedition verfügte über zwei Schiffe; auf dem Dampfer „Germania“, den Koldevey commandirte, machte Bayer die Fahrt mit, Dr. Laube befand sich auf dem Segelschiffe „Hansa“. Als man unter 75° nördl. Br. durch das Eis zur grönländischen Ostküste vorzudringen versuchte, wurde im dichten Nebel die „Hansa“ von der „Germania“ getrennt. Letzterer gelang es aber später doch, den Eisgürtel zu durchbrechen und bei der Sabine-Insel unter $74\frac{1}{2}^{\circ}$ Br. zu landen. Nachdem die Expedition von 1869 auf 1870 unter 76° Br. überwintert hatte, machte Bayer im folgenden März und April ausgebehnte Schlittenreisen nach Norden längs der Ostküste Grönlands, auf welchen er bis zum 77. Grade vordrang. Im August entdeckte und erforschte er dann mit Dr. Copeland den Franz Josephs-Fjord, was als der Glanzpunkt und das Hauptresultat der Expedition bezeichnet werden kann. Man gewann so einen Einblick in die großartige Alpen- und Gletschnatur Grönlands, welche bis dahin kaum geahnt worden war. Während die „Germania“ im September 1870 glücklich nach Deutschland zurückkehrte, war ein gleiches Loos der „Hansa“ nicht beschieden. Vom Eise vollständig eingeschlossen, ward sie nach Süden getrieben, schwer beschädigt und schließlich am 19. October 1869 gänzlich zertrümmert. Ueber sechs Monate trieb die Besatzung unter den größten Entbehrungen und Gefahren auf einer Eisscholle umher, bis es ihr endlich gelang, sich auf ihren Booten zu den dänischen Niederlassungen in Süd-Grönland zu retten. Theilnehmer an all diesen furchtbaren Ergebnissen war Dr. G. Laube, welcher hierüber in dem Buche „Reise der Hansa ins nördliche Eismeer“ (Prag 1871) berichtete. Außerdem veröffentlichte er in den Sitzungsberichten der Wiener Akademie der Wissenschaften 1874 „Geologische Beobachtungen, gesammelt während der Reise auf der Hansa und gelegentlich des Aufenthaltes in Süd-Grönland“.

So war die zweite deutsche Nordpolexpedition, so ansehnliche Erfolge sie namentlich Bayer zu danken hatte, dem Hauptzwecke nach gescheitert, der Plan Petermann's und Koldevey's, den Nordpol auf einer Fahrt die Ostküste Grönlands entlang zu erreichen, hatte sich als unausführbar gezeigt. Die Fortsetzung der Polarforschung war nun auf das Nowaja-Semlja-Meer hingewiesen, wofür, wie bereits erwähnt, schon Wegprecht eingetreten war.

Bayer hatte unmittelbar nach seiner Rückkehr in einem Schreiben an Petermann sich zu einer erneuten Fahrt nach dem Polarmeer erboten, und Weyprecht machte er den Vorschlag, er solle sein erstes Vorhaben, die Untersuchung des Meeres zwischen Nowaja-Semlja und Spitzbergen, gemeinschaftlich mit ihm ausführen. Dieses Unternehmen wäre aber nicht zu Stande gekommen, wenn nicht beide das besondere Glück gehabt hätten, in dem Grafen Hans Wilczel einen großmüthigen Freund und Förderer ihrer Pläne zu gewinnen. Wilczel ist es zu danken, daß nun auch Oesterreich-Ungarn in die Schranken trat und auf dem Gebiete der Polarforschung Ruhm und Ehre erwarb. Das vorleuchtende Beispiel Wilczel's, welcher für eine österreichisch-ungarische Nordpolarexpedition eine bedeutende Summe widmete, hatte zur Folge, daß in Bälde die nöthigen Mittel für den bezeichneten Zweck zur Verfügung standen. Um aber der Möglichkeit vorzubeugen, große Summen auf die Erreichung eines Zieles von zweifelhaftem Werthe zu setzen, entschlossen sich Bayer und Weyprecht 1871 eine Vorexpedition in das ostspitzbergische Meer auszuführen. Diese Reconnoiscirungsfahrt wurde auf dem Schooner „Isbjörn“ von Tromsö in Norwegen aus angetreten und nahm die Route zwischen Spitzbergen und Nowaja-Semlja; die Reisenden drangen bis 79° nördl. Br. vor und fanden überall offenes, eisfreies Meer.

Diese Entdeckung eines großentheils segelbaren Meeres zwischen Nowaja-Semlja und Spitzbergen ermutigte dazu, in der geplanten Weise mit der ersten österreichisch-ungarischen Nordpolarexpedition derselben Bahn zu folgen. Die Vorbereitungen für die letztere waren mit solcher Umsicht getroffen worden, daß man diese Polarreise bisher als die bestausgerüstete bezeichnen muß. Am 13. Juni 1872 stach der „Tegetthoff“ von Bremerhaven aus in See. Graf Wilczel aber begnügte sich nicht mit dem schönen Erfolge, durch seine Anregung Oesterreichs Nordmeerespedition zuwege gebracht zu haben, sondern er betheiligte sich auch persönlich an diesem Unternehmen, indem er den Entschluß faßte, möglichst weit nach Osten im Arktischen Meere ein Kohlen- und Proviantdepot für den „Tegetthoff“ selbst zu errichten. Begleitet von dem Contreadmiral M. Freiherrn v. Sternck, dem Professor H. Höfer als Geologen und dem Photographen W. Burger trat er seine Reise an Bord des „Isbjörn“ am 20. Juni 1872 von Tromsö aus an. Am 12. August trafen die beiden Schiffe bei den Barents-Inseln miteinander zusammen, wo das Proviantdepot angelegt wurde. Darauf trennten sie sich — es war der 21. August; der „Tegetthoff“ fuhr nach Norden, der „Isbjörn“ nach Süden. Bei der Petschora-Mündung begaben sich Graf Wilczel, Freiherr v. Sternck und Professor Höfer ans Land, um den Heimweg durch Rußland zu nehmen, während Burger mit dem „Isbjörn“ nach Norwegen zurückfuhr. Schon diese kleine Expedition hatte ihre wissenschaftliche Bedeutung, da das südliche Spitzbergen und Nowaja-Semlja untersucht wurden und durch geologische Beobachtungen der Zusammenhang der eben genannten Doppelinsel mit dem Ural bestätigt wurde. Auch mehrere geodätische Arbeiten waren gelungen, ebenso Skizzen und Photographien aufgenommen worden. Letztere lieferten das Material für das auf Wilczel's Veranlassung herausgegebene „Album photographischer Landschaftsbilder aus Spitzbergen, Nowaja-Semlja etc.“ (Wien 1872).

Das Commando des „Tegetthoff“, sowie den Oberbefehl über die Expedition führte Schiffsleutnant Weyprecht, während Bayer unabhängig von ihm die Schlittene Expeditionen auf dem Lande befehligte. Die Schicksale und Ergebnisse der österreichisch-ungarischen Nordpolarexpedition sind allgemein bekannt, weshalb

wir uns auf die Wiederholung des Wichtigsten beschränken wollen. Schon am 21. August wurde der „Tegetthoff“ nordöstlich von Cap Nassau (an der Westküste Nowaja-Semlja) unter $76^{\circ} 30'$ nördl. Br. vom Eise eingeschlossen, um aus dessen Haft nicht mehr befreit zu werden, ein Beweis dafür, wie verschieden in den aufeinanderfolgenden Jahren die Eisverhältnisse in diesen Meeren sein können, denn der „Isbjörn“ hatte im Vorjahre ohne Schwierigkeit 79° erreicht. Im Meereis eingefroren, verbrachte der „Tegetthoff“ den ersten Winter, und die im Sommer 1873 unternommenen Versuche, durch Zerjagen und Zersprengen des Eises das Schiff aus seiner Lage zu befreien, waren vergebens. Mit einer mächtigen Scholle, auf welcher der „Tegetthoff“ nun emporgehoben, unbeweglich lag, trieben die Reisenden stets nordwärts und näherten sich so am 31. August einem unbekanntem Gebirgslande, 200 Seemeilen nördlich von Nowaja-Semlja, welches Franz Josephs-Land getauft wurde. Der zweite Winter, von 1873 auf 1874, wurde hafenslos unter $79^{\circ} 51'$ nördl. Br. und 50° östl. L. v. Gr. zugebracht. Im folgenden März und April unternahm nun Bayer drei Schlittenreisen nach dem Franz Josephs-Lande, welche zu den kühnsten Unternehmungen zählen, die je von Polarreisenden gewagt wurden. Es gelang ihm, das Land bis $79^{\circ} 54'$ aufzunehmen und bis $82^{\circ} 5'$ (Cap Fligely) vorzudringen, bis 83° (Cap Wien) aber abzupeilen. Man fand, daß das neuentdeckte Land eine ansehnliche Inselgruppe sei, etwa so groß wie Spitzbergen, und benannte einzelne Theile desselben als Wilczek-, Salm-, Mac Clintock-, Hall-Insel, Zich-, Karl Alexander-, Kronprinz Rudolf-, König Oskar- und Petermann-Land. Eine ungeheurere Durchfahrt, der Austria-Sund, trennt diese Massen in ihrer Längnamitte. Anfangs Mai kehrte Bayer wieder an Bord zurück. Da mußte man sich dazu entschließen, den noch immer vom Eise umklammerten „Tegetthoff“ zu verlassen und den Rückzug zu unternehmen. Dies geschah am 20. Mai 1874 mit vier Booten und vier Schlitten. 96 Tage dauerte die beschwerliche Reise, bis unter $77^{\circ} 40'$ wieder freies Meer erreicht und am 18. August der Boden Nowaja-Semljass betreten wurde. Am 24. August wurden die Oesterreicher von dem russischen Capitän Feodor Woronin in seinem Schooner „Nikolaj“ aufgenommen und liefen am 3. September 1874 in dem nordwestlichen Hafen Wardö ein.

Durch ihre große Entdeckung erwarb sich die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition eine hervorragende Stelle unter den arktischen Reisen aller Zeiten. Den Verlauf der ganzen Expedition schilderte Bayer in einem umfangreichen Werke „Die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition in den Jahren 1872 bis 1874, nebst einer Skizze der zweiten deutschen Nordpolexpedition 1869 bis 1870 und der Polarexpedition von 1871“ (Wien 1876). Weyprecht hielt vor der 48. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Graz 1875 einen Vortrag über „die Nordpolexpeditionen der Zukunft und deren sicheres Ergebnis“, in welchem er den ganzen wissenschaftlichen Gehalt der bisherigen Polarexpeditionen kritisirte. Im 35. Bande der Denkschriften der k. Akademie der Wissenschaften in Wien erschienen von ihm: „Die Nordlichtbeobachtungen“; „Die astronomischen und geodätischen Beobachtungen“; „Die magnetischen Beobachtungen der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition“. Auch „Die Metamorphosen des Polarleises“ (Wien 1878) und die „Praktische Anleitung zur Beobachtung der Polarlichter und der magnetischen Erscheinungen in hohen Breiten“ (Wien 1881) sind Früchte seiner arktischen Reise.

Gewiß hat der vorzügliche Ruf, welchen sich die Oesterreicher durch ihre Polarreise erworben, mit dazu beigetragen, daß der seemannisch und wissen-

schaftlich gleich tüchtige f. k. Linienschiffs-Lieutenant Alois Ritter v. Becker 1876 eingeladen wurde, die Fahrt der von Capitän Allen Young befehligten englischen Yacht „Pandora“ in das arktische Meer im Westen Nord-Grönlands mitzumachen. Man besuchte den Smith-Sund, den Lancaster-Sund, den Peel-Sund, die Beechey- und Carey-Insel und stellte wichtige Untersuchungen über die hydrographischen und Eisverhältnisse des nordamerikanischen Polarmeeres an. Ueber diese Expedition veröffentlichte Becker das inhaltsreiche Buch „Arktische Reise der englischen Yacht Pandora im Jahre 1876“ (Wola 1878). Doch die erste Polarexpedition Oesterreichs sollte noch weitere Früchte zeitigen.

Schon auf der Naturforscherversammlung zu Graz hatte der geistvolle Leiter der österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition, Weyprecht, seiner Ueberzeugung Ausdruck verliehen, daß bei den meisten derartigen Unternehmungen der bleibende wissenschaftliche Erfolg nicht im richtigen Verhältnisse zu den darauf verwendeten Kosten und Opfern stünde, und daß die vereinzeltten Beobachtungen und Untersuchungen während derselben kein sicheres und abgeschlossenes Resultat liefern könnten. Gerade diese Anschauung brachte in Weyprecht die Idee zur Reise, daß die bisher vereinzeltten wissenschaftlichen Arbeiten und Unternehmungen zur Erforschung der physikalischen Verhältnisse und Erscheinungen in der Polarregion eine gemeinsame internationale Organisation erhalten müßten, um eine Lösung der dort geheimnisvoll schwebenden kosmischen Frage zu ermöglichen. Deshalb entwarf er den Plan, daß rings um die Polarregion, und zwar wohl innerhalb des Polarkreises, aber in Gegenden, die zu Schiff leicht erreichbar sind und wo ein längeres Verweilen und Ueberwintern leichter möglich wäre, Stationen errichtet werden sollen, von denen aus gleichzeitig und ununterbrochen durch mehrere Jahre die Beobachtungen zu machen wären. Letztere würden dann ein sich gegenseitig controlirendes und ergänzendes Material von solcher Evidenz ergeben, daß auf Grundlage desselben allgemeine Schlussfolgerungen möglich wären. In erster Linie sollten die Erscheinungen des Erdmagnetismus und des Polarlichtes, Meteorologie und Meeresströmungen, dann Botanik, Zoologie und Geologie, und erst in zweiter Linie die geographische Detailforschung Berücksichtigung finden.

Unablässig war Weyprecht bemüht, für die Verwirklichung dieses Planes die materielle Unterstützung der daran zunächst interessirten Staaten zu erlangen. Auf dem zweiten internationalen Meteorologengongress zu Rom im Jahre 1879 legte er seinen Plan im Vereine mit seinem Freunde und Gönner Wilczek vor und empfahl dessen Ausführung. Mit Erfolg, denn schon für den 1. bis 5. October 1879 wurde eine internationale Polarconferenz nach Hamburg einberufen, der am 7. und 9. August 1880 eine zweite in Bern und am 1. bis 6. August 1881 eine dritte in St. Petersburg folgte. Weyprecht's Ideen wurden zur That, und im Sommer 1882 wurden elf Beobachtungsstationen im arktischen, zwei im antarktischen Gebiete besetzt. Leider sollte der Schöpfer dieser Ideen deren Verwirklichung nicht mehr erleben, denn er war am 29. März 1881 verstorben.

Unter den Staaten, welche Beobachtungsexpeditionen entsandten, befand sich auch Oesterreich-Ungarn, und Graf Wilczek war es, der die Kosten allein trug. Ja, derselbe war entschlossen, die Expedition, zu deren Leiter der f. k. Linienschiffs-Lieutenant Emil v. Wohlgenuth erwählt worden, selbst nach ihrem Bestimmungsorte San Maben zu geleiten. Da aber der Kriegsdampfer „Wola“, welcher die Expedition nach dem nordischen Eilande überführen sollte, bei seinem ersten Versuche wegen der ungünstigen Eisverhältnisse seine Aufgabe nicht er-

füllen konnte und wieder nach Tromsö zurückkehrte, mußte Wilczek von seinem Wunsche abstehen, denn er wurde von Tromsö durch ein Telegramm in die Heimat zurückberufen. Beim zweiten Versuche erreichte das Schiff sein Ziel und die Mitglieder der Beobachtungsstation landeten am 13. Juli 1882 auf San Mahen. Ueber ein Jahr währten die wissenschaftlichen Beobachtungen, bis am 6. August 1883 die Theilnehmer der Expedition die Insel wieder verließen. Gleich den Leitern der übrigen zwölf Polarstationen hat G. v. Wohlgemuth über die Ergebnisse der Beobachtungen eingehenden Bericht erstattet (zuerst veröffentlicht in unserer Zeitschrift, VI. Jahrgang, S. 5 ff. und S. 66 ff.). Die Resultate aller Stationen des Beobachtungsrings haben namentlich über das Polarlicht, über die meteorologischen Verhältnisse und die Meeresströmungen der Polargebiete näheren Aufschluß gebracht, und es wäre nur die Fortsetzung dieser planmäßigen Beobachtungen zu wünschen gewesen, damit die epochemachende Idee Weyprecht's zu den von ihm geahnten Zielen voll gelangt wäre. Doch wird man, des sind wir überzeugt, seinen Plan wieder aufnehmen, wenn die wissenschaftlichen Hilfsmittel und Beobachtungsmethoden weitere bedeutende Fortschritte gemacht haben werden.

Die Thätigkeit der österreichischen Polarstation auf San Mahen erfuhr in jüngster Zeit noch eine Fortsetzung. Dieselbe hatte es sich neben den eigentlichen Expeditionszwecken zur Aufgabe gemacht, eine genaue Aufnahme der Insel zu bewerkstelligen und die geologischen Verhältnisse, sowie Flora und Fauna San Mahen's zu erforschen. Ueber Anregung Wilczek's wandte sich die österreichische Regierung 1891 an das französische Marineministerium mit der Bitte, das über den Sommer alljährlich in Island stationirte Kriegsschiff für einen kurzen Aufenthalt nach San Mahen zu entsenden und dem k. und k. Linien-schiffs-Lieutenant August Gratzl, welcher ein Mitglied der österreichischen Expedition 1882/1883 nach San Mahen gewesen, die Theilnahme an dieser Fahrt behufs Vervollständigung des damals gesammelten wissenschaftlichen Materiales zu gestatten. Zu Gratzl's Aufgaben gehörten die Vornahme von meeresphysiographischen Untersuchungen und meteorologischen Beobachtungen während der Hin- und Rückfahrt und auf der Insel, Untersuchungen über Niveauveränderungen beim Krater des Vogelberges und über die Aenderungen der Uferlinie der Mary-Muß-Bucht, Untersuchungen über Veränderungen in der Sohle des Wilczek-Thales u. s. w. Die französische Regierung willfahrte dem Ersuchen Oesterreich-Ungarns, die Expedition mit dem Kreuzer „Chateaurenault“ im Juli 1891 mißlang jedoch, weil man wegen vollständiger Vereisung der Insel nicht landen konnte. Als im Juli des folgenden Jahres der Versuch mit dem Aviso „La Manche“ erneuert wurde, gelang es in der Mary-Muß-Bucht zu landen, worauf Gratzl seiner Aufgabe gerecht wurde. Nachdem er noch die weitere erfolgreiche Fahrt der „La Manche“ nach Spitzbergen mitgemacht hatte, kehrte er im Herbst desselben Jahres wieder heim.

Aus unserer Uebersicht über die Theilnahme Oesterreich-Ungarns an der Polarforschung ist klar geworden, daß dieselbe, angeregt durch A. Petermann, ermöglicht vor allem durch die munificente Opferwilligkeit des Grafen Wilczek, in ihrer praktischen Ausführung sich hauptsächlich an den Namen Weyprecht's knüpft, dem Julius Payer als Genosse zur Seite stand, daß sie aber in ihren einzelnen Phasen einen gleichsam organischen Zusammenhang zeigt.

Noch haben wir aber, um vollständig zu sein, eines isolirt stehenden österreichischen Polarreisenden zu gedenken, Heinrich W. Klutschaf's, der zu Prag geboren, in jungen Jahren nach Amerika ging und sich der von dem New-Yorker Kaufmanne

J. Cronegt-Morison ausgerüsteten Expedition angeschlossen, welche die Aufgabe hatte, über die letzten Schicksale Sir John Franklin's definitive Auskunft zu erhalten und womöglich noch Papiere von John Franklin selbst oder von seinen Leuten zu finden. Führer dieser Expedition war Lieutenant Friedrich Schwatka, Zeichner und Geometer derselben H. Klutschak. Nachdem die Theilnehmer den Winter 1878 auf 1879 in der Daly-Bucht an der Westküste der Hudsons-Bai zugebracht hatten, um sich vorerst an die Lebensweise der Eskimos zu gewöhnen, brachen sie am 1. April 1879 nach Nordwesten auf, entdeckten den Hayes River, zogen über die Elliot-Bai, längs der Nordküste der Adelaide-Halbinsel, über die Simpson-Straße nach König Wilhelms-Land und an dessen Süd- und Westküste bis Cap Felix im Norden, dann zurück über die Simpson-Straße und westlich um die Adelaide-Halbinsel herum, über Sherman Inlet und den Mac Crary-Isthmus zum Back-Fluß, der eine Strecke stromaufwärts verfolgt wurde, und hierauf südöstlich zum Lager an der Daly-Bai zurück. Zweimal theilte sich die Expedition und beidemale wurde die Führung einer Partie Klutschak anvertraut. Er war es auch, welcher den letzten Aufenthalt der Franklin'schen Expedition erforschte, und seinem Eifer und seiner Gewissenhaftigkeit war es vergönnt, an Ort und Stelle im Verkehr mit Eskimos zu constatiren, daß in der That Papiere der verunglückten Expedition sich in den Händen der Eingeborenen befunden haben, welche von denselben zerstreut oder vernichtet wurden. Schwatka's Reise hat nicht bloß das Suchen der Ueberbleibsel von Franklin's Expedition abgeschlossen, sondern auch unsere Kenntniß von König Wilhelms-Land und der Adelaide-Halbinsel durch kartographische Ausnahmen, welche wir H. Klutschak verdanken, wesentlich vervollständigt.

Endlich darf zweier in die jüngste Zeit fallender Nordmeeresfahrten nicht vergessen werden, welche unter dem Commando eines österreichischen Marineofficiers ausgeführt wurden. Prinz Heinrich von Bourbon unternahm im Sommer 1891 mit seiner Segelgacht „Fleur de lys I“ und im Sommer 1892 mit seiner Dampfjacht „Fleur de lys II“, welche beide von dem k. und k. Linienschiffslieutenant Richard v. Barry commandirt waren, Reisen nach Spitzbergen und Nowaja-Semlja. Auf der ersten Fahrt drang man bis 80° 7' nördl. Br. vor, die zweite Fahrt machten auch die Gemahlin des Prinzen Adalgonde von Bourbon-Bragança und deren Schwester Infantin Maria Anna von Portugal mit. Es wurden zahlreiche Aufnahmen von Buchten und Häfen Spitzbergens bewerkstelligt, sowie werthvolle Aufschlüsse über die Wind- und Strömungsverhältnisse in den Gewässern an der Westseite Spitzbergens gewonnen. Auf der ersten Reise fand man in der Van Keulen-Bai zwei neue Häfen, welche Fleur de lys- und Bourbon-Häfen getauft wurden; auf der zweiten Reise entdeckte Prinzessin Adalgonde die nach ihr benannte Bragança-Bucht. Ueber beide Unternehmungen erstattete R. v. Barry in dem Buche „Zwei Fahrten in das nördliche Eismeer nach Spitzbergen und Nowaja-Semlja“ (Wola 1894) Bericht.

Doch auch die unmittelbare Theilnahme unseres Vaterlandes an der Polarforschung soll nicht abgeschlossen erscheinen, denn eben ist in unserer Mitte ein neuer Plan zu einer arktischen Expedition aufgetaucht, der auch neu hinsichtlich seines Zweckes genannt werden muß. Julius v. Bayer hat sich bekanntlich seit seiner Rückkehr von der Entdeckung des Franz Josephs-Landes der Malerei gewidmet und eine Reihe von Gemälden geschaffen, welche Scenen aus der Geschichte der Polarreisen darstellen. Durch den historischen Gegenstand wurde aber nach seinem eigenen Geständnis der Künstler zu einer Wiedergabe der arktischen Landschaft

genöthigt, welche die allgemein herrschende, irrige Vorstellung, daß jene Region nur aus Eis und Schnee bestehe, worüber sich ein grauer Himmel spanne, nur noch mehr befestigen mußte. Doch auch im hohen Norden ist die Natur mannigfaltig und vielgestaltig, auch dort weiß sie selbst einer monotonen Landschaft durch den Wechsel der Beleuchtung, der meteorischen Vorgänge fesselnden Reiz zu verleihen. Wie verschieden erscheint die polare Landschaft in der nach Wochen zählenden Dämmerung des Frühlings und Herbstes, oder in der langen Winternacht, wenn der kupferrothe Mond die Canäle unter ihm in silberne Flüsse verwandelt, oder im Sommer, wenn die tiefstehende Sonne die ganze Gegend mit wochenlangem Alpenglühen überzieht. Wie groß und wirksam müssen die Gegensätze zwischen der endlos scheinenden Winternacht und dem warmen Sommertage sein, zwischen der frostigen Erstarrung der alljährlich wiederkehrenden Eiszeit und dem blühenden Pflanzenleben im milden Glanze der nicht mehr untergehenden Sonne! Gedenken wir noch der häufigen Luftspiegelungen, der Nebenmonde und Nebensonnen, des Nebelgespenstes, des Frostdampfes, des Eisblinthes, der Polarlichter, so müssen wir zugestehen, daß es dort an darstellenswerthen Motiven für den Maler nicht fehlt. Alle diese Erscheinungen schildert uns Payer mit beredten Worten, mit dem Pinsel hat er sich an dieselben nicht herangewagt, denn er fühlte die „Dhnmacht, aus absterbenden Erinnerungen dasjenige heraufzubeschwören, was er einst als Laie bewundert“.

Wer sollte es nun nicht begreifen, daß Payer die Sehnsucht erfaßt hat, noch einmal die Polarwelt aufzusuchen, um die Großartigkeit und eigenartige Schönheit des hohen Nordens nunmehr mit dem Auge des Malers zu schauen und an Ort und Stelle nach Vermögen mit dem Pinsel festzuhalten. Und gewiß würde die Welt es ihm Dank wissen, wenn er durch seine Naturgemälde den uralten Wahn von der Einförmigkeit und Eintönigkeit der Polarregionen vernichten würde. Zu diesem Zwecke „der künstlerischen Entdeckung der Polarwelt“ will er eine zweite österreichisch-ungarische Nordpolexpedition veranstalten. Als das weitaus lohnendste Ziel einer solchen Expedition bezeichnet er Nordost-Grönland, da dieses das malerischste Nordland ist. Die Umrahmung des durch Payer entdeckten Franz Josephs-Fjords von 2000 Meter hoch emporstarrenden Felswänden und den bis 4000 Meter hohen Berggipfeln dahinter bietet eines der großartigsten Bilder der Erde. Cap Franklin am Eingange des Fjordes würde sich als erster Winterhafen empfehlen. „Von hier aus könnte dieser berühmte Fjord im Sommer durch eine Dampfschaluppe oder über die endlosen Glatteisbahnen des Herbstes mittelst Hundeschlitten, mit Schlittschuhen, ja selbst mit dem Velocipede erforscht werden. Verjügt die Expedition über sehr bedeutende Mittel, so könnte hier im Inneren Grönlands eine zweite Winterstation detachirt werden, welche mit dem Winterhafen des Schiffes telephonisch zu verbinden wäre.“ Außer seinen malerischen Aufnahmen gedenkt Payer durch mitgenommene Seeofficiere auch meteorologische und magnetische Beobachtungen zu veranstalten, und ein Naturforscher, zugleich Arzt, hätte in allen Gebieten Sammlungen anzulegen. Vom Franz Josephs-Fjorde aus wäre längs der ostgrönländischen Küste in der Richtung des Nordpols vorzubringen, „um dort in einer Region der größten Contraste und Effecte thätig zu sein“. „Da aber Ostgrönland durchaus nur bis zum 77. Grad erforscht werden konnte, so würde jeder Schritt darüber hinaus gegen den Nordpol hin zugleich eine geographische Entdeckung sein.“

Jedoch wissenschaftliche, speciell geographische Ziele erscheinen diesmal Payer als nebensächlich, als Hauptziel bezeichnet er ausdrücklich, der Malerei denkbarst

zu dienen, und er will zu diesem Behufe noch zwei Landschafter, einen Thiermaler und einen Photographen mitnehmen. Auch wirft er die Frage auf: „Wäre eine Entdeckung durch den Pinsel weniger ruhmreich, als die Auf- findung neuer Länder?“ Von letzterer hat der größte Polarfahrer Oesterreichs, Weyprecht, bekanntlich sehr gering gedacht; wir glauben, daß wie für den Astronomen die weitere Entdeckung von neuen Asteroiden relativ belanglos ist, so auch die Entdeckung noch unbekannter Länder im arktischen Gebiete für die Lösung der eigentlichen Polarfrage. Mit Recht stellt daher Bayer die künst- leriſchen Zwecke in den Vordergrund. Will er sich aber vorwiegend auf diese beschränken, dann mag wohl die Frage gestattet sein, warum er seine Expedition durchaus nach Nordost-Grönland lenken muß, dessen Küste ja von dem grön- ländischen Packeisstrom oft vollends unnahbar gemacht wird; so könnte es ihm widerfahren, daß er sein Hauptziel, den Franz Josephs-Fjord, gar nicht zu erreichen vermöchte. Weyprecht wandte den allgemeinen Erfahrungssatz, daß zwischen einem angestrebten Ziele und den darauf verwandten Mitteln das richtige Ver- hältnis obwalten müsse, auch auf die Polarforschung an, und fand, wie schon erwähnt, daß die Opfer an Menschen, Gut und Geld den erreichten Zielen nicht entsprächen. Sollte, da es sich um die künstlerische Entdeckung der, wie Bayer sagt, auch den Gebildeten noch ganz unbekanntem polaren Natur handelt, nicht genügen, diese Entdeckung an einer leichter, mit geringeren Opfern er- reichbaren Stelle im Polargebiete zu beginnen? So viele Polarforscher, um von den neuesten nur Nordenfjöld, Namien, die Theilnehmer an der letzten deutschen Grönlandexpedition zu nennen, sprechen insgesammt voll Bewunderung und Entzücken von den verschiedenen Naturchaufpielen, welche sich ihnen an der Westküste Grönlands darbieten. Letztere weist alle dieselben Erscheinungen der Atmosphäre auf wie Nordost-Grönland, aber auch die dortigen Landschaften sind eines tüchtigen Malers würdig, wenn sie auch die Großartigkeit des Franz Josephs-Fjordes nicht aufweisen.

Würde West-Grönland als Ziel der Expedition erwählt, dann entfielen ein großer Theil der Schwierigkeiten, welche das Bayer'sche Project in sich schließt. Der Umstand, daß die westgrönländische Küste, wenn auch sehr spärlich, so doch ständig bis in sehr hohe Breiten von Eskimos bewohnt ist, würde die Er- richtung einer Station, welche, da es sich ja vor allem um die künstlerische Erforschung der Polarwelt handelt, ganz unbeschadet in der Nähe einer Eskimo- ansiedlung aufgeschlagen werden könnte, wesentlich erleichtern. Dann könnte man auf ein eigenes Expeditionsschiff verzichten, und die Ueberfahrt wie die Rückfahrt der Maler und des Photographen sammt ihren Utensilien, Proviant und Munition mit einem gemietheten Schiffe bewerkstelligen, denn das übrige Personal könnte in solchem Falle stark reducirt werden. Die Kosten, welche die nach Bayer's Plan ausgeführte Expedition verursacht, sind begreiflicherweise sehr bedeutend. Ein neu zu erbauender Dampfer von 400 Tonnen, mit dalmatinischen Matrosen bemannt, von drei tüchtigen Seeofficieren geführt, und außerdem Techniker, Maschinisten, Präparatoren und Alpinschützen; dazu vier Maler, ein Photograph und ein Naturforscher und Arzt, ein verschie- und zerlegbares Glasatelier auf Deck, kleinere transportable Glasateliers, mehrere Kilometer Telephonleitungen, Benzin- oder Petroleummotoren zur elektrischen Beleuchtung, vielleicht auch ein gefesselter Luftballon u. s. w. und die ganze Expedition „wahrscheinlich auf mehrere Jahre ausgedehnt“: so stellt sich Bayer's Pro- gramm dar, und nun setzen wir den möglichen Fall, daß eine Annäherung an die ostgrönländische Küste absolut nicht gelänge!

Unter den von Payer angeführten Details müssen aber jedenfalls die „an besonderen Studienplätzen detachirten heizbaren Glasateliers“ Bedenken erregen. Die Glastafeln dieser Ateliers würden wegen der Heizung, und da der aquarellirende Maler das Wasser beständig kochend erhalten müßte, infolge der vollständigen Uebereisung nicht die geringste Aussicht gewähren.

Wir haben aber auch Besorgnisse, welche die Person Payer's selbst betreffen. Als dieser 1872 die große Polarfahrt mit dem „Tegetthoff“, die ihn so berühmt gemacht, antrat, zählte er dreißig Jahre und stand also nicht bloß in vollster Jugendkraft, sondern war auch gehärtet und gestählt durch seine vielen Gebirgstouren in den Hochalpen und durch zwei unmittelbar vorangegangene Polarreisen, die Theilnahme an der zweiten Deutschen Nordpolexpedition 1869 bis 1870 und die Reconoscirungsfahrt auf dem „Ssbjörn“ 1871. Im Juni 1896, zur Zeit, da er seine neue Expedition unternehmen will, wird er sich dem Ende seines 54. Lebensjahres nähern. Mag das auch noch nicht zu viel sein gegenüber den ungeheueren Beschwerden und Gefahren einer Polarreise, so liegt doch zwischen seiner letzten und der neu projectirten arktischen Expedition ein Zeitraum von zwei Decennien. In dieser langen Zeit hat Payer zunächst das umfangreiche Werk über die erste österreichisch-ungarische Nordpolexpedition geschrieben, darauf sich vermählt, dann in München unter Piloty's Leitung Studien in der Malerei betrieben, endlich eine Reihe großer Gemälde geschaffen, hat sich also durch 20 Jahre nicht an der Sonne, sondern am Ofen gewärmt. Deshalb dürfte ihm heute die für die außerordentlichen Strapazen einer polaren Entdeckungs- und Forscherreise unbedingt nothwendige Widerstandsfähigkeit, die Vorübung, die Trainirung fehlen, welche auch die so reiche Erfahrung, über die er verfügt, nicht aufzuwiegen vermag. Und leider hat ja auch das eine Auge Payer's Schaden gelitten und mahnt ihn zur Schonung des anderen.

Aus all diesen Gründen sind wir der Ansicht, Payer möge sein beabsichtigtes Unternehmen dem Ziele und dem Umfange nach restringiren und statt nach Nordost-Grönland lieber nach West-Grönland gehen. Er selbst kommt uns hierbei entgegen, indem er mit der Eventualität rechnet, „das Unternehmen unter Umständen auf ein weniger entferntes Ziel zu richten, gewissermaßen eine Art Vorexpedition ins Werk zu setzen, bei welcher, wenn auch nicht jene glänzenden, doch immerhin sehr wichtige Resultate zu erhoffen sind“.