

Oesterreichisch-ungarische Nordpol-Expedition

1872 bis 1874.

Berichte der Führer der Expedition, der Herren Weyprecht und Payer an das Comité der österr.-ungarischen Nordpol-Expedition.

I.

Ich beehre mich dem Comité den folgenden vorläufigen Bericht über den Verlauf der Expedition mitzuthellen. 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 *Isbjörn* (Graf *Wiltschek* und Kommodore *Sterneck*) 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 Proviantdepöt 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 Eis-mauer 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 Rettungsproviand 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 Bemannung 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. herabgieng.

Im Laufe des Winters trieb das Schiff mit den Winden anfangs nordöstlich und erreichte am 4. Februar 1873 seine größte östliche Länge, 73° 18' O. Gr. bei 78° 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 ausgehoben. 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 Raan bei den Untermasten gestützt werden musste. Im September bilde 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 Frühjahr 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 Josef-Land“ bei, den ersten gesichteten Punct, 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 *Večina* 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 Frühjahr 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 Eisgasch 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 einschiffen, 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° 0' 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° 40' N. und 61° 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 Gänselände einen russischen Lachsfischer 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 Puhovafusses, auf 72° 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 Zuverlässigkeit, 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 wahrscheinlich 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.

Hochachtungsvoll

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 Weyprecht's 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 Wilhelmseinseln ein freies Fahrwasser erreicht. Noch etwas südlich derselben hatte uns die norwegische Yacht „Isbjörn“ eingeholt, mit welcher Graf Wilczek und Commodore Baron Sternneck 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 am 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, unserm 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! Duster, 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 Schfslt. 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

Kepe s, 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 emporgedrückt 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 aufbietend 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, wiewohl 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 und 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 Hauptlandmasse schien dem 80.° 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° 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-

gefrorenen Trümmerhänge; doch für uns war ihr Wert so groß, dass sie, bis zur Erweiterung der Entdeckungen, den Namen des Urhebers der Expedition des Grafen Wilczek erhielt.

Die Sonne hatte uns am 22. October zum zweiten Male verlassen, in den wenigen Stunden Zwielficht der nächsten Woche wagten wir noch etliche Excursionen bis 10 Seemeilen weit vom Schiffe weg, doch ohne unsere Vorstellungen über die Configuration des Landes damit zu erweitern. Waren es Inseln geringen Umfangs, die wir vor uns sahen, oder war es ein größeres Festland? Und jene weißen Hochflächen zwischen den Gipfeln, waren es Gletscher? Niemand wusste darauf zu antworten. Unser Streben musste nothwendig der Lösung dieser Fragen gelten. Leider raubte die eingetretene Polarnacht vor der Hand jede Gelegenheit zur Erforschung des Landes, und bis zum Frühjahr 1874 war in Hinsicht der projectierten Entdeckungsreisen zu befürchten, dass uns die Nordwinde längst wieder außer Sicht des zu erforschenden Landes treiben würden. Allein das Glück blieb uns von nun an treu.

Die zweite Polarnacht, diesmal 125 Tage dauernd, verlief ohne die Schrecken der vergangenen, es gab keine Eispressungen mehr, und ungestört blieb das hafensele Schiff an seine Scholle gefesselt im äußeren Landeise liegen.

Diese Wendung hatte für die Expedition die entscheidendsten Folgen.

Sie ermöglichte eine gewisse Zuversicht in unserer hinsichtlich des Ausganges noch immer zweifelhaften Lage, sie erleichterte die Existenz, und gestattete die durch den ganzen Winter mit der größten Gewissenhaftigkeit fortgesetzte Beobachtung der magnetischen Constanten, daran sich wie erwähnt die Herren Schflst. Weyprocht, Schflst. Brosch und Schiffsfährich Orel beteiligten. Herr Orel bestimmte außerdem aus einer großen Reihe absoluter Ortsbestimmungen die Länge und Breite des Punctes unserer zweiten Ueberwinterung mit 59° Ost und $79^{\circ} 51'$ Nord. Für die spectral-analytische Beobachtung der in beiden Wintern so intensiven Polarlichter erwies sich ein aus München mitgenommener Apparat zu schwach.

Der Winter 1873—74 war weit reicher an Niederschlägen als der vorhergegangene, und tagelanges Schneetreiben brachten die vielen Nordwinde. Als die lange Polarnacht ihre Höhe erreichte, waren Tag und Nacht durch nichts mehr zu unterscheiden, und völlige Finsternis umgab uns für Wochen.

Ohne jede Störung wurde das Weihnachtsfest in einem aus Schnee erbauten Hause auf unserer Scholle gefeiert. Dann trat wieder große

Kälte ein, und wochenlang, wie im verflossenen Winter, blieb das Quecksilber gefroren.

Zahlreich wie zu allen Jahreszeiten waren auch jetzt die Besuche von Eisbären und zwar im allernächsten Umkreise des Schiffes, sie wurden durch völlige Dechargen und zwar von Bord aus erlegt. Etwa 1200 Pfd. frisches Fleisch, welches wir den 67 getödteten Eisbären verdankten, bildeten wieder das wirksamste Mittel gegen Scorbut-Affectionen, welche abermals einige der Mannschaft befallen hatten. Die Sorgfalt unseres Arztes (in jeder Hinsicht der würdige Vertreter Ungarns) und nicht wenig auch der wohlthätige Einfluss der (am 24. Februar) rückkehrenden Sonne wandten für die meisten Erkrankten die Gefahr dauernder Leiden ab. Dagegen war die Besorgnis eines drohenden Verfalles der Gesundheitsverhältnisse an Bord bei dem Versiegen vieler medicinischer Hilfsmittel in einem 3. Winter nur zu begründet. Diese Erwägung und die traurige Gewissheit, dass das Schiff auch im nächsten Sommer unerlösbar von seiner Scholle und mit dieser wieder dahintreiben würde nach Norden in unbekannte Räume, endlich die hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Schiff in seiner hoch erhobenen Lage beim wegschmelzen des Schnees kentern müsse, führte den Beschluss herbei, dasselbe Ende Mai zu verlassen, und die Rückkehr nach Europa mittels unserer Boote und Schlitten zu versuchen.

Inzwischen sollten ausgedehnte Schlittenreisen zur Erforschung des Landes führen. Ihre glückliche Vollführung hieng allerdings nur vom Zufalle ab; denn trieb das Schiff vor der Rückkehr der Reisenden weg, so waren diese preisgegeben und die an Bord zurückbleibende Mannschaft bei dem bevorstehenden Rückzuge empfindlich geschwächt. Allein die Entdeckung und allgemeine Aufnahme des vor uns liegenden rätselvollen Landes war für die Expedition von solcher Wichtigkeit, dass das Wagnis ausgedehnter Reisen nicht zu vermeiden war.

Der Monat März war herangekommen. Noch war das Wetter ungünstig, die Kälte groß, die mittägige Sonnenhöhe gering, doch die erwähnten Umstände wehrten jeden weiteren Zeitverlust.

Also verließen die Tiroler Haller und Klotz, die Matrosen Cattarinich, Lettis, Pospischil und Lukinovich, 3 Hunde und ich am 10. März das Schiff mit einem unserer großen Schlitten, bereisten in nordwestlicher Richtung die Küste des westlichen Hauptlandes, bestiegen die hohen Felscaps Tegetthoff und Mac Clintock (2500) und durchzogen den malerischen Nordenskjöld Fjord, dessen Hintergrund eine ungeheure Eiswand begrenzte, der Saum des Sonklarletschers.

Jedes Lebens bar lag das Land vor uns — überall hin starrten

ungeheure Gletscher aus den hohen Einöden des Gebirges herab, dessen Massen sich in schroffen Kegelbergen und Plateaus der herrschenden Doleritformation kühn erhoben. Alles war in blendendes Weiß gehüllt, und wie kandierte starrten die Säulenreihen der symmetrischen Gebirgsetagen. Nirgends, wie sonst selbst in Grönland, Spitzbergen oder Nowaja-Semlja, trat das Gestein mit seinem natürlichen Colorit zu Tage. Es war das eine Folge der vielen Niederschläge und der beständigen großen Luftfeuchtigkeit und ihrer Condensation an den kalten Wänden. Dieselbe ungewöhnliche Luftfeuchtigkeit war auch Ursache, dass wir hier, und zwar ganz im Gegensatze zu den sonstigen arktischen Erfahrungen, Distanzen nur zu leicht überschätzten; dazu trat noch die Seltenheit völlig klarer Tage.

Die tiefe Temperatur während dieser Reise erforderte unausgesetzt die höchste Vorsicht, denn sie erreichte ihr Minimum in -40° Reaum. (an Bord gleichzeitig -37°), sie machte unser nächtliches Zeltlager stets sehr peinlich, und nicht minder die Ueberschreitung des Sonklar-gletschers bei selbst nur einem Windhauche. Alle Kleidungsstücke waren steif gefroren wie Blech, und starker Rum schien alle Kraft und Flüssigkeit verloren zu haben.

Am 16. März zum Schiffe zurückgekehrt, begannen die Vorbereitungen für eine zweite Reise, deren Dauer 30 Tage und deren Zweck die Erforschung der Ausdehnung des Landes nach Norden war. Drei Tage darauf schied einer unserer Gefährten, der Maschinist Křisch, aus unserer Mitte. Er war einer langwierigen Lungentuberkulose, erschwert durch Scorbut, erlegen; und am 10. März fand bei einem heftigen Schneetreiben seine Bestattung mittels Schlitten in sein einsames Grab im hohen Norden statt — zwischen Basaltsäulen, überragt von einem einfachen Holzkreuze.

Der Aufbruch nach Norden geschah am 24. März morgens. Die Reisegesellschaft bestand aus Herrn Orel, den Tyrolern Haller und Klotz, den Matrosen Zaninovich, Sussich, Luki novich und mir. Leider war das Hundegespann nicht mehr selbständig verwendbar, nur drei starke Hunde zogen mit uns an den großen mit 16 Centner belasteten Schlitten, — die übrigen waren todt oder dienstunfähig geworden. Doch war der Nutzen dieser wenigen von hohem Werte für uns. Gegen alle Voraussetzung fiel die Temperatur während dieser Reise nicht mehr unter -26° R.; dagegen bereitete uns Schneetreiben und Nässe, das Aufbrechen von Spalten und das Ueberfluten des Meerwassers über unsere Bahn viel Ungemach. Die Ergebnisse dieser Reise lassen sich ohne den Anblick von Zeichnungen und Karten nur oberflächlich darstellen, besonders gilt dies in topographischer Hinsicht; daher genügt es, der chronologischen Ordnung des Berichtes vorausgreifend, für jetzt zu sagen,

dass das gesammte Land in der nunmehr entdeckten Ausdehnung, etwa mit Spitzbergen gleicher Größe, aus mehreren großen Complexen besteht, Wilczek-Land das östliche, Zichy-Land das westliche Hauptmassiv — welche von zahlreichen Fjorden durchschnitten und von vielen Inseln umlagert werden.

Eine breite Durchfahrt — Austria-Sund — trennt diese Massen in ihrer Längenmitte, zieht vom Cap Hansa an gegen Nord und gabelt sich unter 82° N. B. unter Kronprinz-Rudolf-Land in einen breiten N. O. gerichteten Arm (Rawlinson-Sund), welchen wir bis Cap Pesth im höchsten Norden verfolgen konnten.

Dolerit ist überall das vorherrschende Gestein. Seine horizontalen Etagen und schroffen abgestumpften Tafelberge, welche lebhaft an die Amben Abessyniens erinnern, geben dem Lande den Charakter einer Specialität. Unverkennbar ist dessen geologische Uebereinstimmung mit N. O. Grönland. Das Niveau von 2—3000 Fuß bildet die mittlere Gipfelhöhe, nur im Südwesten dürfte sich das Gebirge bis 5000 Fuß erheben. Alle die ungeheuren Einsenkungen zwischen den Gebirgsketten sind mehrfach mit Gletschern von jenen Riesendimensionen bedeckt, wie sie nur in der arctischen Welt vorkommen. Ihre tägliche Vorrückung ließ sich nur in wenigen Fällen durch directe Messung beurtheilen. Hundert bis zweihundert Fuß hohe Abstürze bilden den gewöhnlichen Saum der Küsten. Der Dove-Gletscher auf Wilczek-Land steht dem Humboldt-Gletscher des Kennedy Canales an Breite nicht nach.

Die Vegetation steht tief unter jener Grönlands, Spitzbergens und Nowaja-Semljas und in dieser Hinsicht gibt es vielleicht kein ärmeres Land auf der Erde. Treibholz, nicht älteren Datums, war zwar ein gewöhnliches Vorkommen, doch nirgends in namhafter Menge. Das Land ist wie vorauszusetzen unbewohnt und im Süden mit Ausnahme der Eisbären auch fast jedes Thierlebens bar. Viele Partien des neuen Landes sind von großer Schönheit, wenn gleich sie die Starrheit der hocharctischen Natur an sich tragen. Dahin gehören der Sternecks-Sund und die Wüllerstorff-Berge, Cap Klagenfurt und die Lamont Bai.

Die nachfolgenden Schlittenreisen haben uns auch von den Schwierigkeiten überzeugt, welche einer künftigen Expedition bei Aufsuchung eines Winterhafens bevorstünden, denn nirgends zeigte sich eine geeignete Localität.

Es ist stets eine Maxime arctischer Reisenden gewesen, die gemachten Entdeckungen nach den Förderern ihrer Unternehmung oder nach ihren Vorgängern zu benennen.

Wenn gleich die betretenen Länder niemals in den Bereich materieller Bestrebungen der Menschen treten werden, so betrachtete ich die Benennung der einzelnen Objecte nach den Urhebern dieser Ent-

deckungen doch als die einzig dauernde Form für unsere Dankbarkeit gegenüber den einer Idee gebrachten Opfern.

Wie bekannt trägt das gesammte Land den Namen Sr. Majestät des Kaisers, aber es war unerlässlich den einzelnen Objecten besondere Namen beizulegen.

Bei der über dem Eise in der Regel trüben Atmosphäre wäre die genau nordgerichtete Durchfahrt des Austria-Sundes ohne die Besteigung hoher Berge jeder Wahrnehmbarkeit entgangen, und damit zugleich die einzige Bahn zur Erreichung einer hohen Breite. Aber das Betreten der Berge: Cap Koldewey $80^{\circ} 15$, Cap Frankfurt $81^{\circ} 25$ N. B., Cap Ritter $80^{\circ} 45$, Cap Kane $80^{\circ} 10$, Cap Fligely $82^{\circ} 5$ bot in jedem zweifelhaften Falle eine unendliche Vereinfachung der Orientierung, Aufnahme und Wahl der Route.

Eine geschlossene Eisfläche, übersät mit zahllosen Eisbergen, breitete sich von Land zu Land aus, sie war augenscheinlich geringen Alters und an vielen Stellen von Sprüngen und breiten Barrieren getürmten Eises (Torossy hummocks) durchzogen, deren Ueberwindung mit großen Anstrengungen und viel Zeitverlust verbunden war. Darüber hin also gieng unsere Bahn, sie gehörte vom Cap Frankfurt, dem Eingangsthore jener großen Durchfahrt, einem Gebiete an, über welches uns selbst die vorhergegangene Schlittenreise völlig im Dunkel gelassen hatte. Mit Uebergehung aller Einzelheiten genüge jedoch die Erwähnung, dass wir am 26. März die ausgedehnte Salm-Insel tangierend den $80.$ Breitengrad überschritten, am 3. April den 81° , und fünf Tage darauf durch die beobachtete Breite von $81^{\circ} 37$ die Gewissheit hatten, dem Nordpole zu Lande mehr genaut zu sein, als dies jemals vorher geschehen war *).

Wir waren im Südosten von Kronprinz Rudolf-Land in den ungeheuren Rawlinson-Sund eingebogen, da dieser weit und direct nach Norden zu verlaufen versprach. Allein hier gerieten wir in ein Chaos zertrümmerten Eises, durch welches wir uns mehrere Tage lang nur mit der äußersten Anstrengung Weg bahnten. Auch führte die geringe Horizontalintensität der Magnetnadel in so hoher Breite unvermeidlich zu kleinen Irrgängen. Als die Eishügel jedoch immer wilder wurden, änderten wir die Route, und kehrten nach Westen hin in den Austria-Sund zurück. Häufig fanden wir auch hier Eisbären, und ihre Jagd geschah mit der Präcision alltäglicher Erfahrungen.

Die Abnahme des Proviantes und der noch für die Reise nach Nord disponiblen Zeit überhaupt gebot nunmehr forcierte Märsche, — mithin eine Trennung der Gesellschaft. Der große Schlitten und ein

*) Ist mittlerweile durch den Herrn Berichterstatter selbst modificiert worden, da ihm zur Zeit, als er den Bericht niederschrieb, die Erfolge der Hall'schen Expedition unbekannt waren.

Theil der Mannschaft blieb daher unter des Tirolers Haller Befehl in 81° 38' unter einer Felswand der Hohenlohe-Insel zurück, indess Orel, Zaninovich und ich mit dem Hundeschlitten weiterzogen. Unser Ziel war jetzt zunächst die Ueberschreitung des nahe vor uns liegenden Kronprinz Rudolf-Landes in genau nördlicher Richtung.

Da dies jedoch nur über den mächtigen Middendorf-Gletscher geschehen konnte, dessen gefahrlose Gangbarkeit Kälte und analoge Erfahrungen noch zu verbürgen schienen, so begannen wir unverweilt diesen beschwerlichen Marsch. Nach einer mühsamen Reise längs der meilenlangen Absturzwand des Gletschers war es uns endlich gelungen, dessen Oberfläche zu erreichen. Allein schon nach wenigen hundert Schritten verschlang ein ungeheurer Gletscherspalt Zaninovich, die Hunde und den schwer beladenen Schlitten. Die Rettung aus dieser verzweifelten Lage, fern von allen menschlichen Hilfsmitteln, gelang uns nur durch die Gunst jener besonderen Zufälligkeiten, welche die Gefahren des Gebirges stets zu begleiten scheinen. In der That durften wir uns glücklich preisen, unsere Reise fast ohne jeden Nachtheil schon am nächsten Tage wieder fortsetzen zu können — doch nicht mehr über den Gletscher.

Ein weiter Umweg führte uns zur Westküste von Kronprinz Rudolf-Land und längs derselben schlugen wir jetzt unsere dritte Route nach Norden ein.

Ein befremdlicher Wechsel gab sich in der Natur rings um uns kund, und ein schwarzblauer Wasserhimmel erhob sich im Norden. Unter der Sonne sammelten sich trübgelbe Dünste, die Temperatur stieg, die Bahn erweichte, geräuschvoll sackten die Schneewehen unter uns zusammen; und war uns schon vordem der Flug der Vögel aus Norden her aufgefallen, so fanden wir jetzt alle Felswände des Kronprinz Rudolf-Landes mit Tausenden von Alken, Teisten etc. besetzt. Ungeheure Schwärme erhoben sich, und alles Land, darauf die Sonne schien, belebte das leidenschaftliche Schwirren und Singen bei der beginnenden Brutzeit. Ueberall zeigten sich Bären-, Hasen- und Fuchsspuren, und Seehunde lagen auf dem Eise. So gewiss wir auch der Nähe offenen Wassers sein durften, so waren wir doch durch unsere traurigen Erfahrungen gegen alle diese Verlockungen eines „offenen Polarmeeres“ gestählt.

Unsere Bahn war jetzt völlig unsicher geworden, es gab keine winterliche Eisdecke mehr, sondern nur noch Jungeis, salzbedeckt, 1—2 Zoll dick, bedenklich biegsam und überlagert von Trümmerwällen jüngerer Pressungen. Wir banden uns an das Seil, transportierten alle Dinge einzeln, bahnten mit der Axt den Weg und sondierten die Eisdecke unaufhörlich. Am Alken cap vorbei, einem einzigen singenden Vogelbauer, kamen wir zu den zwei einsamen Felstürmen des Säulencaps. Hier begann das offene Wasser.

Von erhabener Schönheit war diese ferne Welt. Von einer Anhöhe aus übersah man das dunkle Meer mit den Perlen seiner Eisberge. Schwere Wolken lagen darüber, durch welche die glühenden Stralen der Sonne drangen, herab auf die blitzenden Wasser, dann dicht über der Sonne eine zweite nur mattere Sonne, und aus anscheinend ungeheurer Höhe traten die Eisgebirge von Kronprinz Rudolf-Land in rosiger Klarheit durch die wallenden Dünste.

Der 12. April war der letzte Tag unseres Vordringens nach Nord, und wengleich nicht völlig klar, so war er doch heiterer als die meisten seiner Vorgänger. Die Temperatur betrug — 10° R. Die bisherige Bahn über das jungeisbedeckte Meer war am Säulencap gänzlich unpracticabel geworden, bald gab es nur noch Küstenwasser, so dass wir jetzt schon gezwungen waren, über die Höhe des Gebirges weiter zu reisen.

Aufbrechend vergruben wir, um gegen die überall herumstreifenden Bären sicher zu sein, unser Gepäck in einer Gletscherspalte, wo wir geschlafen hatten, und wandten uns dann mit dem Hundeschlitten über ein Schneefeld der Höhe (1000—3000') des Küstengebirges zu. Auf dem Felsvorsprung Cap Germania ($81^{\circ} 57'$ Meridianhöhe) blieb der Schlitten zurück und, dem Küstenverlaufe nach Nordost folgend, durchzogen wir, ans Seil gebunden, das Firngebiet eines Gletschers, der sich in ungeheuren Stufen nach dem Küstenwasser zur Linken herabsenkte.

Die zunehmende Unsicherheit unseres spaltenumringten Weges, häufiges Einbrechen, und die Gewissheit, seit Mittag durch einen fünfständigen Marsch die Breite von $82^{\circ} 5'$ erreicht zu haben, setzten unserem Vordringen hier am Cap Fligely endlich ein Ziel.

Der Anblick, welchen wir von dieser Höhe aus genossen, war in Bezug auf das Meer einer jener Momente, deren befangene Würdigung die Beschaffenheit des innersten Polargebietes zum Gegenstande einer lebhaften Controverse gemacht hat. Ein breites Wasserbecken zog sich der Küste entlang, es war mehrfach vom Eise jüngsten Datums durchzogen, während Treibeis von mäßiger Dichtigkeit sich von Westen bis Nordost an den Horizont erstreckte. Erwog man die frühe Jahreszeit und den im Augenblicke herrschenden Westwind, so war kein Grund vorhanden, sich diesen Meerestheil im Sommer weniger schiffbar zu denken, als jene bekannten Waken, welche als Zeichen der polaren Oceanität betrachtet worden sind.

Allein das Zeugnis einer einzigen Stunde hält nicht Stand gegen den Einspruch so vieler Erfahrungen und Gegenbeweise. Sah man selbst von dem nur augenblicklichen Hemmnisse des Jungeises ab, so ließ sich nur behaupten, dass ein Schiff, an die Nordküste von Zichy-Land versetzt, etwa 10 — 20 Seemeilen nach Norden hin hätte vordringen können, — so weit etwa, als die Durchfahrten im Treibeise für unseren

Standpunkt erkennbar waren. So wenig ein solches jedoch im Stande war, den 100 Meilen langen Austria-Sund zu befahren, so wenig hätte seiner höher im Norden etwas anderes geharrt als Packeis. Ich habe bei diesem Gegenstande selbst in einer so oberflächlichen Schilderung unserer Expedition länger verweilt, weil es mir von großer Wichtigkeit schien, an die Beobachtung offenen Wassers in so hoher Breite alle jene Betrachtungen zu knüpfen, welche dessen Bedeutung für die Schifffahrt herabzudrücken vermögen; denn für die ernste Fortsetzung der Polarforschung gibt es keine größere Gefahr, als leichthin abgegebene Aussprüche. Sie führen tausendfache Verwirrung herbei, stützen morsche Hypothesen von Neuem, und was das Schlimmste ist, sie bereiten den gläubigen Nachfolgern schwere Verlegenheiten und Schicksale.

Weit interessanter aber als die nutzlose Frage nach der Schiffbarkeit eines entlegenen Theiles des Eismeereres erhob sich eine wichtige Thatsache vor uns: neue ausgedehnte Länder, welche, mit Gebirgen bedeckt, einen Sund umschlossen, sich von NW. bis NO. und bis über den 83° N. B. verfolgen ließen. Dieser Breite gehört ein imponantes Vorgebirge, Cap Wien an, und dieses bildet die Westecke eines Landes, welches würdig nur Petermannland genannt werden konnte.

Ohne irgend eine Theorie riskieren zu wollen, welche die Landvertheilung am Pole oder ein Zusammenhängen von Gillisland im Südwesten mit dem neuen Lande beträfe, sei nur der Umstand betont, dass sowol die Küten als Gletscherentwicklung rings um uns den Eindruck eines ausgedehnten Ländercomplexes gewährten und somit Petermann's Annahme eines innerarctischen Archipels zur theilweisen Bestätigung dienen. Bemerkenswert ist das Vorkommen unzähliger Eisberge innerhalb aller Sunde des Franz Josef-Landes und dagegen ihr Fehlen im Süden, d. h. im Nowaja-Semlja Meere. Dieses auf Strömungen zurückzuführen, fehlen Beobachtungen, und doch scheint eben dieses Fernbleiben der Eisgebirge im Nowaja-Semlja - Meere auf ihre Wanderung gegen Nord hinzudeuten.

Nur in geologischer Beziehung ließ sich keine Verwandtschaft mit der Spitzbergengruppe, wol aber, wie bereits erwähnt, mit Ost-Grönländ erkennen.

Der friedliche Wettstreit der Nationen für die Erweiterung der Erdkunde pflanzt dann in dem feierlichen Augenblicke des Betretens und Scheidens von dem jeweiligen Vorgebirge Non plus ultra seine Fahnen auf.

Zum ersten Male im hohen Norden wehte hier die Flagge Oesterreich-Ungarns.

Nachdem ein Document als Zeugnis unserer Anwesenheit in einem

Felsriff deponiert worden war, wandten wir uns zur Rückkehr nach dem Schiffe — 160 Meilen fern im Süden.

Angestrengte Märsche und die Entledigung von jeder Last außer Zelt und Proviant brachten uns nach Vereinigung mit den in banger Erwartung zurückgebliebenen Gefährten rasch in tiefere Breiten. Bei einer Bergbesteigung überquerten wir die Gletscher der imposanten und schönen *Ladenburg-Insel*. Als wir jedoch *Cap Ritter* $80^{\circ} 45'$ passiert hatten (3. April), beunruhigte uns die Entdeckung, dass Meerwasser überall die untere Schneeschicht durchdrang und wieder lag ein düsterer Wasserhimmel vor uns, und zwar über der Einmündung des großen *Markham-Sundes*. Als wir uns zur Ruhe begaben, hörten wir das unzweideutige Brausen von Eispressungen und naher Brandung.

Am nächsten Tage standen wir nahe den *Hayes-Inseln* auf einem Eisberge und ohne Fahrzeug vor offenem Wasser, welches eilig nach Norden strömte. Ein offenes Meer war aus dem Südtheile des *Austria-Sundes* geworden und 30 Schritte weit peitschten die Flutwässer den Eisstrand. Nach zweitägigem Umherirren durch einen furchtbaren Schneesturm hindurch gelang es uns diesen Abgrund für unsere Rückkehr über Land und längs langer Gletschermauern zu umgehen und am 21. April begrüßten wir die noch ungebrochene Eisbahn bei *Cap Frankfurt* mit dem Gefühle der Erlösung. Von einer anderen nicht geringeren Sorge wurden wir am 10. April befreit, als wir uns überzeugten, dass das Schiff nicht weggetrieben war, als wir es wieder fanden, und zwar an derselben Stelle, wo wir es verlassen hatten, im Süden der *Wilczek-Insel*. Einige Tage gehörten der Erholung, denn das Misverhältnis zwischen Anstrengung und Ruhe hatte die Kräfte Aller sehr herabgestimmt, was durch den Nahrungszuschuss von acht während der Reise erlegten Eisbären nicht ausgeglichen werden konnte. Acht bis zehn Stunden hatten wir insgesamt täglich an den Schlitten gezogen, und nur fünf Stunden für den Schlaf erübrigt.

Eine dritte Reise von Herrn *Brosch*, *Haller* und mir, Anfangs Mai mit dem Hundeschlitten unternommen, galt dem Westen; vierzig Meilen fern vom Schiffe gewährte ein hoher Berg wichtige Aufschlüsse über die bedeutende Ausbreitung des Landes in dieser Richtung.

Dasselbe ließ sich etwa bis zum 46° Ostlänge verfolgen, erwies sich als ein von zahlreichen Fjorden durchschnittenes Gebirgsland mit dem vorherrschendsten *Amben-Charakter* seiner Gipfel, und hier lag auch ihr Culminationspunct, die *Richtthofenspitze* circa 5000 Fuß. Dichtes Packeis deckte das Meer nach Süden hin bis an den Horizont — ein trauriger Anblick in Hinsicht der bevorstehenden Heimkehr.

Nach Beendigung dieser Reise und einer Basismessung durch Herrn

Schiffsleutenant Weyprecht auf dem Eise nächst dem Schiffe waren die Aufgaben der Expedition unter den gegebenen Umständen als erloschen zu betrachten und alle Gedanken galten nun dem Rückzuge nach Europa.

Die Zeit vor ihrem Antritte war der allgemeinen Ruhe gewidmet. Wir nahmen Abschied von dem Grabe unseres dahingegangenen Gefährten und von dem Lande, — das eine Rückkehr ohne demüthigende Enttäuschung zu ermöglichen die glückliche Laune einer Scholle uns geschenkt hatte.

Am 20. Mai Abends wurden die Flaggen an das Schiff genagelt, und der Rückzug begann in die Heimat. Karg war unsere Ausrüstung, denn die Verhältnisse legten uns den Verzicht auf jede Bequemlichkeit auf. Niemand besaß außer seiner Kleidung am Leibe und einer Decke zum Schlafen irgend ein Eigentum. Anfangs drei, dann vier Boote, alle auf Schlitten ruhend, und drei große Schlitten mit je $17\frac{1}{2}$ Centner Last, bildeten das fortzuschaffende Gepäck, enthielten den Proviant und die Munition etc. für drei bis vier Monate. Anfangs machte der tiefe Schnee den dreifachen Transport oder das fünffache Befahren (Ziehen) derselben Strecken nothwendig. Nachdem der Saum des noch ungebrochenen Landeises erreicht worden war, begann das Auf- und Absteigen mit Booten und Schlitten von Scholle zu Scholle, und das Uebersetzen über die schmalen Sprünge. Beharrliche Südwinde vernichteten die geringen Fortschritte, welche wir auf diese Weise erzielten, und nach Verlauf des zweiten Monats war die Entfernung, welche uns vom Schiffe trennte, nicht größer als zwei deutsche Meilen!

Es gewann den Anschein, als stünde uns nach langem Kampfe mit der Uebermacht des Eises nichts anders bevor, als die verzweiflungsvolle Rückkehr zum Schiffe und ein dritter Winter daselbst — bar jeder Hoffnung. Völlig geschlossen lag das Eis und etliche Male mussten wir in unseren Booten auf einer Scholle eine Woche lang still liegen und darauf warten, bis es den Canälen gefallen würde, sich zu öffnen. Nordwinde in der zweiten Hälfte des Monats Juli erweiterten einige Wasserstraßen und kleine Waken, — andauernder Regen verringerte die Mächtigkeit des Eises, und so war es möglich, uns binnen zehn Tagen zehn Meilen weit Bahn zu brechen, bald indem wir über die Schollen dahinzogen, bald mit Stangen oder der Axt in der Hand, bald rudern und dann und wann selbst segelnd. Alles überzeugte uns von der Unmöglichkeit, mit einem Schiffe in diesem Jahre zu dem neuen Lande zu dringen.

Anfangs August beobachteten wir zum ersten Male schwer aus Süd kommende Dünung im Eise, — das gewöhnliche Anzeichen der Nähe eines offenen Meerces, und alle Hoffnungen gewannen neues Leben. Zwar

schien eine neue fünftägige Einschließung vom Eise auch diese zu vermeiden. Doch unser Freiwerden am 13. August und das Anlangen an der äußersten Eisgrenze schon am 14. August in der überraschend hohen Breite von $77^{\circ} 40'$ waren die erste Bürgschaft unserer Rettung. Diese nördliche Lage der Eisgrenze überzeugte uns zugleich von dem außergewöhnlich günstigen Eisjahr 1874, welchem wir das Gelingen unserer Rückkehr einzig und allein zu verdanken hatten. Unsere Befreiung aus dem Eise war somit der letzte Act einer Reihe glücklicher Lösungen aus drohenden Constellationen, der wir unsere Erfolge zuschreiben mussten. Bei dem günstigsten Wetter fuhren wir dann im eisfreien Meere längs der Westküste Novaja-Semlja's herab, betraten am 18. August bei der Admiralitäts-Halbinsel zum ersten Male wieder das Land und fanden am 24. August Abends — also nach 96 Tagen — in der Dunenbai den russischen Schooner „Nicolaj“ (Capitain Feodor Boronin), welcher uns Schiffbrüchige mit jener Herzlichkeit aufnahm, welche das russische Volk auszeichnet. — Eine rasche Ueberfahrt brachte uns am 3. September 1874 nach Vardö in Norwegen, dessen gastlichen Boden wir Nachmittags 3 Uhr betraten, — mit jener Befriedigung, welche die endliche Befreiung aus allen Zweifeln und Drangsalen gewährt!

Unsere Reise längs der norwegischen Küste herab war eine Wanderung unter Tausenden von Freunden, alle Städte waren beflaggt, die Einwohner waren an den Quais geschaart und unendlicher Jubel begrüßte uns.

Das Ueberschreiten des Polarkreises schließt meinen Bericht in natürlicher Weise ab, und es bedarf gewiss nicht erst der Versicherung, dass wir Alle vor Verlangen brennen, unsere schwererrungene Heimat wieder zu sehen.

Dampfer Finmarken September 1874.

Julius Payer.

Bellage A.

Das Schiff taucht jetzt achter nur noch $4\frac{1}{2}$ Fuß, vorne $11\frac{3}{4}$ Fuß. Dass es trotz dieser schiefen Lage-im vorigen Herbst, wo es vorne auf beiden Seiten frei war, nicht gegen vorne ablief, zeigt, dass es wenigstens bis vor den Großmast auf untergeschobenem Eise aufsitzen muss. Die Dicke des Eises ist achter nicht genau zu bestimmen, dürfte aber 30 Fuß überschreiten, da wir mit dem Lothe auf 27 Fuß noch Eis berührten. Eine Platte liegt auf etwa 27 Fuß Tiefe quer unter dem Schiffe, sie beginnt auf der Höhe der großen Lucke und scheint bis nach achter zu reichen, da wir, mit Ausnahme des Loches beim Achterstegen, mit unseren Werkzeugen nirgends vollständig durchkommen konnten.

Die Arbeit des Ausgrabens begann im vorigen Jahre Mitte Mai und endigte erst Mitte September. Mit Ausnahme der Sonntage wurde ohne Unterbrechung täglich $8\frac{1}{2}$ Stunden gearbeitet. Es hat sich gezeigt, dass unsere Werkzeuge nicht genügen, um das untergeschobene Eis vollständig zu durchbrechen.

Sprengungen haben sich als unnütz erwiesen, da sie erfolglos blieben.

In Folge der durch die vorjährigen Arbeiten erworbenen Erfahrung und Kenntnis der Lage des Eises unter dem Schiffe ist die Möglichkeit, aber nicht die Wahrscheinlichkeit vorhanden, es in diesem Jahre in das Wasser zu bringen. Mit dieser Arbeit könnten wir aber nicht früher als bis im Monate August fertig sein.

Bis dahin wäre das Schiff wieder um weitere 3 Fuß gehoben, es läge dann achter bis zum Kiele über dem Eise. Das Freiwerden des Schiffes kann in der jetzigen Lage nicht mehr durch langsames Einsinken, sondern nur durch plötzliches Durchbrechen der untergeschobenen Masse geschehen. Es ist vorauszusehen, dass das bis dahin noch weiter gehobene Schiff beim Durchbrechen leck werden und sinken würde.

Würden die Arbeiten auch in diesem Sommer zu keinem Resultate führen, so würde das Schiff gegen Ende des Sommers kentern; es hat trotz der starken Stützen, im vorigen Herbst begonnen sich langsam gegen Backbord überzuliegen. Es ist wahrscheinlich, dass das Eis unter der Küste im Laufe des Sommers aufbricht, da dies im vorigen Herbst der Fall gewesen ist. Ob das Schiff in seiner jetzigen Lage das Aufbrechen aushalten würde, ist sehr zweifelhaft.

Nach den Erfahrungen der vergangenen 2 Jahre können wir nicht darauf rechnen, mit dem Eise gegen Süden zu treiben, dieses würde uns im Gegentheile immer mehr nach Nord setzen. Mit den hier vorherrschenden Winden von ONO sind wir jedesmal in NWlicher Richtung getrieben. Der Umstand, dass sich das Feld, in welchem das Schiff eingefroren liegt, während

des vergangenen Jahres bis zum Monate October nicht schwaite, hat gezeigt, dass das Eis während dieser Zeit nach allen Seiten fest gepackt gelegen hat. Es ist also in Berücksichtigung zu ziehen, dass die drei Boote, welche zur Unterbringung der Bemannung nöthig sind, über ziemlich bedeutende Strecken des Packeises geschleppt werden müssen, und dass bei größerer Entfernung von Nowaja-Semlja der Erfolg des Rückzuges in Booten fraglich wird.

Die Gesundheit der Bemannung ist aus dem beifolgenden ärztlichen Gutachten ersichtlich. Da jedoch nur noch eine geringe Quantität Limoniensaft vorhanden ist, so würden im kommenden Winter allenfallsige Scorbutfälle wahrscheinlich ernste Folge haben.

Das Schiff ist, soweit es die Untersuchung beurtheilen lässt, unbeschädigt. Proviant reicht bei vollen Rationen bis zum August des kommenden Jahres. —

Es ist selbstverständlich, dass man von der Bemannung erwartet, sie werde das Schiff nur im äußersten Nothfalle verlassen, und dass ein strenges Urtheil über uns gefällt wird, im Falle die öffentliche Meinung den Rückzug als vorzeitig ansieht.

Auf Grund des im Vorhergehenden Angeführten sind wir Unterzeichnete jedoch der einstimmigen Meinung, dass unter diesen Umständen das Schiff in diesem Jahre verlassen werden muss.

Bord „Admiral Tegetthoff,“ am 24. Februar 1874.

Eduard Orel, m. p.
Weyprecht m. p.

G. Brosch m. p.
Payer m. p.

Bellage B.

Eine Beurtheilung, welche die Lage, Festigkeit, Brauchbarkeit des Schiffes in sich schliesse, kann ich, da ich kein Seemann bin, nicht abgeben, dies überlasse ich den Sachverständigen, mit deren Meinungen und diesbezüglichen Beschlüssen ich unbedingt übereinstimme. Nur zu der im Schriftstücke vorkommenden Stelle, besprechend die Gesundheits-Verhältnisse am Bord des Tegetthoff, will ich folgendes beifügen, und habe zur näheren Beleuchtung folgende Liste aufgestellt:

| | Name. | Gesundheits-Zustand. |
|------------------------|-------------|---|
| 1. Herr Commandant | Weyprecht | Chronischer Bronchial-Catarrh. |
| 2. " " | Payer | Anämie sammt Folgezuständen. |
| 3. " Schiffslieutenant | Brosch | gesund. |
| 4. " Schiffsfähnrich | Orel | " |
| 5. " Doctor | Kepes | " |
| 6. " Maschinist | Krisch | Skorbut und allgemeine Tuberkulose. |
| 7. Bootsmann | Lusina | gesund. |
| 8. Harpunier | Carlsen | " |
| 9. Matros | Orasch | " |
| 10. " | Latkovich | " |
| 11. " | Succich | " |
| 12. " | Zaninovich | " |
| 13. " | Cattarinich | " |
| 14. " | Lukinovich | " |
| 15. " | Lettis | " |
| 16. Jäger | Klotz | Lungen-Catarrh. |
| 17. Matros | Scarpa | Incotinentia Urinae und in Folge dessen zu Blasen-Catarrh geeignet. |
| 18. " | Marolla | Skorbut beginnend, dessen Folgen man mit Bestimmtheit nicht angeben kann. |
| 19. " | Fallesich | Skorbut überstanden, aber fortwährend Neigung zum frischen Ausbruch. |
| 20. Zimmermann | Večerina | Skorbut mit vollkommener Unbrauchbarkeit der unteren Extremitäten. |
| 21. Matros | Palmich | Neigt stets zu Skorbut und ist mit periodischem, längere Zeit andauerndem, krampfhaften Zusammenziehen der unteren Extremitäten behaftet. |
| 22. " | Stiglich | gesund. |
| 23. Heizer | Pospischil | leidet an ausgesprochenem Lungen-Emphysem. |

24. Jäger

Haller

War in früheren Jahren an acutem Gelenksrheumatismus erkrankt, dessen Residuen zu Folge er zu rheumatischen Schmerzen in den untern Extremitäten neigt, welche sich bis zur völligen Unbrauchbarkeit derselben steigern, wie es factisch nach mehreren Landausflügen öfter vorkam.

Was den Mangel an Citronen-Saft anbelangt, will ich hinzufügen, dass unsere Vorräthe nur noch für $2\frac{1}{2}$ —3 Monate hinreichen können; demzufolge müssten dann die von Skorbut befallenen Kranken unrettbar vom Tode dahin gerafft werden.

Von meinem ärztlichen Standpunkte bin ich nach diesen meinen Bemerkungen, mit welchen ich genügend erwiesen habe, dass der Gesundheitszustand am Bord des Tegetthoff, theils den Erkrankungen, theils den physischen Fehlern zu Folge kein befriedigender genannt werden kann, vollkommen der Ansicht, dass wir das Schiff verlassen müssen.

Jacht „Ad. Tegetthoff“, 23. Februar 1874.

Dr. Kepes m. p.,
königl. ung. Regiments-Arzt.

20. Mai 1874 am Tage des Schiffverlassens haben sich die Skorbutkranken bis auf Večerina ganz erholt.

Der Arm des Stiglich war gebessert, die Wunde vernarbt, im Handwurzelgelenk noch unbeweglich.

Alle andern angeführten Fälle waren derartig geschwunden, dass außer Večerina und Stiglich jeder zu den größten Strapazen verwendet werden konnte.

Dr. Kepes m. p.