

Die Nordpolarexpedition der österreichischen K. u. K. Handelsmarine von 1872 - 1874

A. Achtsnit, Wien

Das Ziel dieser Expedition war es nicht einen neuen Kontinent oder ein Land in einer anderen Form zu finden, sondern eine schiffbare Nordostpassage nach China. Erklärend muß dazu gesagt werden, daß es sehr wohl andere und mit Sicherheit angenehmere Seewege gab, als jene im Polarmeer.

Es war doch die Zeit der Klipper und auch die beginnende Ära der berühmten Windjammer, die ihre volle Kraft und Schnelligkeit auf den Weiten der Meere zur Entfaltung brachten. Doch wurde auch im Jahre 1869 der Suez-Kanal fertiggestellt, der den weiten Weg um Afrika - Kap der guten Hoffnung - erspa-



Abb. 1: Der Bau des Modells des österreichischen Nordpolarexpeditionsschiffes *TEGETTHOFF* im Maßstab 1:20 durch W. Meischl, Wien

ren sollte. Diese Passage stellte sich aber als wenig wirkungsvoll bzw. als fast nutzlos für die eleganten und schnellen Segler dieser Zeit heraus. Der Suez-Kanal war eine enge Wasserstraße, der den Seglern kaum Raum für das Kreuzen gegen den Wind ließ. Jedoch schien er umso idealer für die sich immer mehr verbreiteten Dampfschiffe.

Zudem in dieser Wasserstraße zu meist Windstille herrschte und dies ein nicht so unwesentlicher Faktor dafür war, sich einen neuen und vor allem kürzeren Seeweg im Nordosten zu suchen, um wirtschaftlich mit den Dampfschiffen konkurrieren zu können. Dies vor allem für jene Staaten, die den geographischen Nachteil hatten, im Norden zu liegen aber auch wirtschaftlich nicht benachteiligt sein wollten.

So schien es fast unerläßlich, eine Expedition auszurüsten, um einen solchen schiffbaren Weg zu suchen, je-

ner legendären Nordostpassage, jenes mystischen Seeweges entlang der Nordostküste Europas und Asiens zur Beringstraße nach China.

Neugierig geworden durch die arktischen Berichte und Erfahrungen des deutschen Geographen August Petermann aus Gotha waren es dann vier Männer, die schließlich den Grundstein für die österreichisch-ungarische Polarforschung legten. Karl Weyprecht, Julius Payer als die Führer der Expedition, Hans Graf Wilczek und Edmund Graf Zichy als die unermüdlichen Förderer der Expedition.

Man kann nicht Recht sagen, daß diese Männer - Payer und Weyprecht im speziellen - nicht nur die fachliche Qualifikation besaßen, sondern auch das gewisse Maß an Pioniergeist und Forschungsdrang aufzuweisen hatten.

Geleitet von den zuvor genannten Umständen - Bekanntschaft mit August Petermann - begann als Vor-expedition bzw. Erkundungsfahrt am 20. Juni 1871 die erste Fahrt auf dem gecharterten Segler *ISBJÖRN*, vom norwegischen Hafen Tromsø ausgehend.

Die *ISBJÖRN* war die Yacht des österreichischen Konsuls in Tromsø, Herrn Aagaard, und besaß die Dimensionen: Länge 17,38 m, Breite 5,37 m, Tiefgang 1,90 m und ungefähr 50 Tonnen.

Außer Weyprecht und Payer befanden sich ein norwegischer Kapitän, ein Harpunier, ein Zimmermann, ein Koch und vier Matrosen an Bord. Die für die wissenschaftlichen Messungen notwendigen Instrumente und Meßgeräte wurden von dem K. u. K. Militär-



Abb. 2: Das fertige Modell der *TEGETTHOFF*