

Dollar zur Verfügung gestellt, um den Bau einer Ost-West-Autobahn von St. Johns (Neufundland) nach Vancouver (Brit.-Columbia), sowie die Herstellung von Eisenbahnen oder Autostraßen von Edmonton nach Coppermine über Waterways, Fort Smith, Providence und Norman nahe des Großen-Bären-Sees, von Chipewyan am Athabaska-See nach Port Churchill an der Hudson-Bay und von Moosonee nach dem Eisenerzgebiet Nord-Quebecs zu ermöglichen. Diese Straßen und Bahnen stellen die Wegbereiter für neue Siedlungen dar, zumindest für solche, die vom Handel und vom Fremdenverkehr leben, wie wir es in Alaska und in Yukon bisher beobachten konnten. Sehr bedeutsam dürfte auch die fast vollendete Bahnlinie von Prince George in Britisch-Columbia über Dawson in Yukon nach Fairbanks (Alaska) sein, eine wertvolle Ergänzung des Alaska-Highway.

Das riesige Wasserreservoir der Regionen des Nordens begünstigt die Anlage von Kraftwerken zur Versorgung der Verkehrsmittel mit elektrischem Strom und der Hüttenbetriebe sowie der Siedlungen. Sie sind es, die in den Uranbergwerken bei Eldorado, den Bergwerkssiedlungen von Mayo und Dawson in Yukon, sowie am Großen-Bären-See und in Yellowknife in den Nordwestgebieten den Menschen das Leben erträglich gestaltet haben. Wärme, Licht, Heizung, maschinelle Kraft wird durch Elektrizität geliefert. Die bisher im Süden der Provinzen Neubraunschweig, Alberta und Britisch-Columbia erschlossenen Kohlevorkommen haben im wesentlichen nur lokale Bedeutung. Die kanadische Bundesregierung legt daher auf die Gewinnung weißer Kohle und die Ausbeutung der reichen Erdölquellen in Alberta und Yukon größten Wert.

Sobald die entsprechenden Kraftwerke fertiggestellt sind, kann die Verhüttung der Erze des Nordens sogleich an Ort und Stelle erfolgen und ihre Verarbeitung zu Fertigprodukten in den Provinzstädten, an den Großen Seen oder einem sonst verkehrsgünstig gelegenen Platz vor sich gehen. Eine Schätzung der Reichtümer des kanadischen Nordens ist den damit beauftragten Geologen bisher noch nicht annähernd möglich gewesen. Eine organische Entwicklung der kanadischen Wirtschaft, entsprechend ihren für die Dauer bestehenden Bedürfnissen, muß sich des Wertes der Nordgebiete bewußt sein. Es besteht gar kein Zweifel, daß in Kürze der Bergbau des unwirtschaftlichen Nordens Kanadas drittstärkster Existenzpfeiler sein wird und die Aussichten sind groß, daß der Bergbau in vielleicht schon einem Jahrzehnt die bedeutendste Lebensquelle des Landes überhaupt werden und eine wichtige Grundlage für die verarbeitende Industrie Kanadas und der USA darstellen wird.

Heute noch sind Flugzeuge allerdings die einzige Verbindung der meisten Bergwerkssiedlungen des Nordens untereinander und mit der Außenwelt. Sie bringen die Lebensmittel, die Zeitungen, Arzneien, Kleidung und die Post. In Labrador jedoch wurde der Anfang gemacht, systematisch den Norden Kanadas der menschlichen Nutzung auch verkehrsmäßig zu erschließen. So werden wir es bald nicht mehr nur mit „Wirtschaftsoasen“ in diesen Regionen zu tun haben, sondern mit den Eckpfeilern des kanadischen Wirtschaftslebens überhaupt. Die Technik wird Klima, Einsamkeit und Wildnis besiegen, zunächst soweit dies mit den 6 Milliarden Dollar möglich ist, die Firmen, Ausland und Regierung bereitgestellt haben.

Die „Payer-Weyprecht-Ausstellung“ in Wien 1949/1950

Von Dr. Oskar Regele, Wien.

Die am 17. Dezember 1949 in Wien eröffnete „Payer-Weyprecht-Ausstellung“, die sich der besonderen Förderung durch Bundespräsident Dr. Renner und Bundesminister für Unterricht Dr. Hurdies erfreute, galt nicht bloß der Erinnerung an die Entdeckung des Franz-Joseph-Landes und die Rückkehr der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition vor 75 Jahren, sondern auch der Darstellung der Gesamtleistung Österreichs auf dem Gebiete der Arktis-Forschung. Diese begann bereits 1869/70 mit der Teilnahme Payers an der Grönland-Expedition Koldeweys; sie umfaßt sodann die beiden Vorexpeditionen von 1871 und 1872 mit dem Schiffe „Isbjörn“ und die Hauptexpedition der Jahre 1872—1874, ferner die Teilnahme an den beiden internationalen Polarjahren 1882/83 und 1932/33, schließlich

die Spitzbergen-Expeditionen 1891 und 1892. Die Spitzenleistung bleibt die Entdeckung des Franz-Joseph-Landes nicht bloß wegen dieses Erfolges allein, sondern weil mit dieser Unternehmung — wie sich Knud Rasmussen ausdrückte — „wissenschaftliche Forschung statt Rekord und Abenteuer“ in ihre Rechte trat.

Die Anregung zur Veranstaltung der Ausstellung ging vom Wiener Kriegsarchiv aus, da dieses den gesamten wissenschaftlichen Nachlaß Weyprechts und auch wichtige Beiträge zu Payers Lebensgeschichte und die Akten für 1882/83 verwahrt. Das Museum für Völkerkunde stellte die Ausstellungsräume, fügte zahlreiche Expeditions-Erinnerungen bei und das Naturhistorische Museum ergänzte das Bild durch eine erstmalig gebotene Schau der polaren Fauna, Flora und der Gesteine jener arktischen Gebiete, in denen Österreicher als Forscher tätig waren. Bemerkenswert ist in dieser Abteilung eine neue geologische Karte der Arktis. Das Streben nach möglichst Vollständigkeit wurde unterstützt durch die Bereitwilligkeit der 43 übrigen Aussteller, zu denen sich auch solche aus Belgien, Deutschland, England und Ungarn gesellten. Es wurden über 350 Ausstellungsobjekte zusammengebracht, ergänzt durch etwa 300 naturhistorische Schaustücke.

Der 2. Weltkrieg hat in allen staatlichen und privaten Sammlungen bedauerliche Lücken gerissen, unter denen auch die Payer-Weyprecht-Ausstellung besonders zu leiden hatte; denn die Erinnerungsstücke an die Expedition von 1872—74 sind an und für sich wenig zahlreich, da das Expeditionsschiff „Admiral Tegetthoff“ im ewigen Eis zurückgelassen werden mußte.

Die Ausstellung beginnt mit Beiträgen „Zum Leben Julius von Payers“. Man sieht hier seine Schulzeugnisse aus der Militärakademie mit der besten Note in Geographie, seinen Adelsbrief, der ihm das außergewöhnliche Recht verlieh, die Staatsflagge im Wappen zu führen, die Verleihung der Generalspension nach seinem Austritt aus dem Aktivdienst und eine ganze Vitrine, die Payers Arbeiten als Hochgebirgskartograph enthält. Payer führte Erstbesteigungen in den Südtiroler Alpen durch und war der erste, der in Höhen über 3000 m Karten anfertigte. Diese in „Petermanns Geographischen Mitteilungen“ publizierten Karten bahnten dem jungen unternehmungsfreudigen Offizier den Weg in die große Welt. Er erhielt Koldewey's Einladung und wurde durch den Kriegsminister Kuhn fortan in seinen wissenschaftlichen Bestrebungen gefördert. Der ausgestellte Kompaß, den Payer auf seinen Schlittenreisen auf Franz-Joseph-Land benutzte, läßt, wie auch Weyprechts Fernrohr, die ganze Primitivität der damaligen Instrumente erkennen. Die Reproduktionen des Franklin-Zyklus — die Originale befinden sich in Belgien — zeigen Payer als den großartigen Maler der Polarwelt; ebenso legen seine zahlreichen Bleistiftzeichnungen für die künstlerische Begabung Zeugnis ab, mit der die in jenen Jahren noch nicht allgemein benutzbare Photographie meisterhaft ersetzt wurde.

„Die Grönland-Expedition 1869/70 und Isbjörn“ geben Anhaltspunkte für Payers Tätigkeit als Topograph der Koldewey-Expedition; ein Blick auf die Abbildung des „Isbjörn“ mahnt auch hier zu einem Vergleich der kleinen Segelfahrzeuge mit den Eisbrechern der heutigen Polarunternehmungen.

Ein eigener Raum ist dem Expeditionsschiff „Admiral Tegetthoff“, der Expeditionsausrüstung und Gemälden von Payers Hand gewidmet. Zwei Schlitten aus Grönland und von Franz-Joseph-Land sind erhalten geblieben. Die von Payer hergestellten Modelle für Rettungsboot und Schlitten lassen erkennen, wie gründlich die Forschungsreisenden ans Werk gegangen sind. Über 450 km legte die Expedition nach Verlassen des Schiffes von Franz-Joseph-Land bis Nowaja-Semlja zurück, teils in den kleinen Booten mit Notsegeleinrichtungen, teils mit Schlitten, auf denen die Boote gezogen wurden. Diesen zweifellos heroischsten Teil der österreichischen Nordpolfahrt sieht der Besucher auch im Kolossalgemälde Payers „Nie zurück“ verewigt. Dann gibt es noch den Schiffschronometer, die Jagdgewehre mit Bronzelauf, die Bekleidung der Nordpolfahrer, hergestellt nach Modellen nordamerikanischer Eskimos, und eine Serie von Porträts jener Persönlichkeiten, die sich um die Expedition verdient gemacht haben: Graf Hans Wilczek, der bekannte Mäzen und Wohltäter, der Präsident der Akademie der Wissenschaften, Rokitansky, dem die Veröffentlichung des Expeditionsberichtes zu verdanken war, der schon erwähnte Kriegsminister Kuhn, der Handelsminister Admiral Wüllerstorff,

berühmt durch seine Weltumsegelung mit der „Novara“ und durch die Einführung der Korrespondenzkarte, und Admiral Sterneck, der sich stets für die Verwendung von Kriegsschiffen für wissenschaftliche Zwecke einsetzte.

Karl Weyprechts Leben ist ebenfalls eine eigene Vitrinengruppe gewidmet. Wie sich Payer bei Custozza auszeichnete, so kämpfte Weyprecht tapfer in der Seeschlacht bei Lissa. Als Seeoffizier kam er viel in der Welt herum, so zeigt ihn ein Bild bei der Beobachtung einer Sonnenfinsternis in Tunis. Mit wunderbarer Gelehrtschrift sind die wissenschaftlichen Manuskripte verfaßt, die in Blechkassetten eingelötet von Franz-Joseph-Land nach Pola und dann in das Wiener Archiv gebracht wurden — 5000 km weit. Mehrere Veröffentlichungen Weyprechts geben Einblick in seine Verdienste, die Forschungsreisen auf streng wissenschaftliche Basis gestellt zu haben.

Von allen 24 Expeditionsteilnehmern werden die Bilder, von vielen auch Tagebücher und andere kleine Erinnerungen gezeigt, unter denen der von der österreichischen Regierung ausgestellte Reisepaß nach den Polarländern mit 3jähriger Gültigkeitsdauer auffällt. In einem an den Jäger der Expedition, Johann Haller, gerichteten Einladungsbrief schrieb Payer im Februar 1872: „Wir werden Entdeckungen machen, unbekannte Länder sehen...“ Die ausgestellte Korrespondenz Weyprechts mit Hochstetter, Middendorf, Nordenskjöld, Oppolzer, Petermann, Scherzer, Sibiriakoff u. a. m. beweist, daß die gesamte Gelehrtenwelt jener Tage mit Weyprechts Tätigkeit in Verbindung stand. Auch die Musen fehlen nicht, wie der von Eduard Strauß komponierte „Weyprecht-Payer-Marsch“ bekundet.

Unter den sonstigen Zeitdokumenten verdienen hervorgehoben zu werden: Der Ukas des Zaren Alexanders II. von 1872 mit der Aufforderung an alle Russen, der österreichischen Expedition zu helfen, sollte sie auf russischem Gebiet in Not geraten (die Expedition wurde 1874 von einem russischen Schoner aufgenommen), die von Weyprecht eigenhändig gezeichnete Fahrt- und Drift-Skizze des Schiffes, neben anderen Bordjournalen das Schiffstagebuch mit der Eintragung der Entdeckung des Franz-Joseph-Landes vom 31. August 1873, Weyprechts Tagebuch von der Heimfahrt, sein an das Wiener Kriegsministerium gerichtetes Telegramm, das am 4. September 1874 die erste Nachricht von der seit über 2 Jahren als verschollen gegoltenen Expedition brachte. Im Mittelraum der Ausstellung gruppiert sich um das Gemälde „Nie zurück“ und um die heimgebrachte Schiffslagge eine geographisch-kartographische Gesamtschau mit der Situation der Forschungsreisen in der Arktis 1872 und von 1872 bis zur Erreichung des Nordpols, mit den Schlittenreisen Payers auf Grönland und Franz-Joseph-Land, mit den beiden internationalen Polarjahren und mit den Ehrenlisten der Schiffsbemannung und der 9 in der Arktis von Österreich durchgeführten Reisen.

Die letzte Abteilung führt uns in die Zeit des ersten internationalen Polarjahres, das Österreich die Station auf der norwegischen Insel Jan Mayen zugewiesen hatte. Da Weyprecht 1881 verstorben war, führte Kapitän von Wohlgemut die Expedition, die mit dem Dampfer der Kriegsmarine „Pola“ nur unter größten Anstrengungen ihr Ziel erreichen konnte. Die Tätigkeit Wohlgemuts war derart erfolgreich, daß die Internationale Polarkommission in Petersburg am 8. November 1883 — wie ein Dokument berichtet — feststellte, daß die österreichische Station von allen teilnehmenden Nationen die in jeder Beziehung beste war. Aus diesem Grunde wurde Österreich zu Ehren die 4. Internationale Polarkonferenz 1884 in Wien abgehalten und, da Weyprecht der Anreger und Vorbereiter des internationalen Polarjahres war, wurde Österreich auch noch später zur Teilnahme am 2. Internationalen Polarjahr ehrenhalber eingeladen.

Die naturhistorische Abteilung führt in glücklichster Anordnung den Beschauer in die arktische Welt ein, so daß man sich eine genaue Vorstellung von dieser machen kann.

Als bleibenden Eindruck nimmt der Ausstellungsbesucher die Überzeugung mit, daß das Gelingen der Expedition von 1872/74 ausschließlich der gründlichen Vorbereitung und der persönlichen Haltung der beiden Expeditionsführer zuzuschreiben

ist. So manche Expeditionen sind kläglich gescheitert, hier aber wurden alle Teilnehmer und auch die wissenschaftlichen Ergebnisse gerettet, nur ein einziges Expeditionsmitglied kehrte nicht zurück: der Schiffsmaschinist Krisch, der im ewigen Eise starb und dort seine letzte Ruhestätte fand.

Die Ausstellung hat für die Wissenschaft ihre hohe Bedeutung; denn nun weiß man genau, was noch an Forschungsquellen und an Erinnerungsobjekten vorhanden ist und wo sie sich befinden. Bleibend ist auch der Ehrenplatz, den sich die Forschungsreisenden jener Zeit hart erkämpft haben, als es nur Menschen, Hunde und Schlitten gab und weder Panzerschiffe, Flugzeuge, Motorschlitten, Radio, noch sonstige heute selbstverständliche technische Errungenschaften zur Verfügung standen, die in unseren Tagen eine Polarexpedition zu einem touristischen Unternehmen gewandelt haben.

James Clark Roß zu seinem 150. Geburtstag am 15. April 1950

Von Martin Müller, Zwickau-Planitz.

Eine der größten Heldengestalten der Polarforschung war James Clark Roß, an dessen Namen sich Erfolge knüpfen, die in der wissenschaftlichen Erschließung der Arktis und Antarktis und in der Erforschung des Erdmagnetismus besonders hoch bewertet wurden: Die Entdeckung der Nordspitze des amerikanischen Festlandes, des magnetischen Nordpols und des antarktischen Kontinents. So verdient es dieser große Nachfolger von James Cook und Vorfahre des bekannten, 1945 verstorbenen Reiseschriftstellers Colin Roß, daß sein Werk und dessen Bedeutung für die weitere Erforschung der Polargebiete und des Erdmagnetismus der Vergessenheit entrissen wird, nachdem seit über 50 Jahren kein größerer biographischer Artikel über ihn in Deutschland erschienen ist.

James Clark Roß wurde am 15. April 1800 als dritter Sohn des Kaufmanns Georg Roß in London geboren. Bereits mit zwölf Jahren trat er in die Marine ein, wo er in verschiedenen Instituten eine ausgezeichnete wissenschaftliche Vorbildung genoß. Bis 1818 diente er unter seinem Onkel, Kapitän Sir John Roß, der sich als Polarforscher einen Namen gemacht hat. 1819 begann J. C. Roß' große Lehrzeit für seine späteren epochemachenden Entdeckungsreisen; er blieb bis 1827 unter dem Kommando des berühmten Nordpolarforschers Sir Edward Parry, den er als Midshipman, Botaniker und Zoologe auf mehreren Forschungsreisen begleitete, die hauptsächlich die Lösung des nordwestlichen Durchfahrtsproblems bezweckten. Seine hervorragendste Leistung auf diesen Expeditionen erzielte der unterdessen zum Leutnant beförderte J. C. Roß 1827, als er mit Parry von Spitzbergen aus am 17. Juli bis zu der bis dahin noch nie erreichten Nordbreite von $82^{\circ} 45'$ vorstieß. Dies war der erste Versuch, mittels Schlitten den Nordpol zu erreichen. 1827 wurde er daraufhin zum Kommandanten befördert.

Von 1829 bis 1833 begleitete er seinen Onkel John Roß auf der von Felix Booth zur Durchführung der NW-Passage finanzierten Expedition und teilte mit ihm die Führung auf der „Victory“, die als erstes Polarschiff eine Dampfmaschine besaß. Die Expedition erreichte zwar das gesteckte Ziel nicht, brachte aber reiche wissenschaftliche Ergebnisse heim. 1829 entdeckte sie südlich der Insel Nord Somerset die weit nach Norden vorspringende Halbinsel Boothia Felix und den Boothia-Golf. Während des Winters 1829/30 lernten die beiden Roß erstmals die nordamerikanischen Eskimos kennen, mit denen der jüngere Roß die Küstengestade von Boothia Felix erforschte und King-Williams-Land entdeckte. Dabei stellte er fest, daß Boothia Felix durch den Boothia-Isthmus mit dem amerikanischen Kontinent zusammenhängt und dessen nördlichste Spitze ist. Außer diesen Entdeckungen gelang ihm noch eine viel wichtigere, die in geophysikalischer Hinsicht grundlegend war. Auf einer Schlittenreise fand er nach monatelangen erdmagnetischen Messungen als erster das damalige nördliche Zentrum des Erdmagnetismus am 1. Juni 1831 bei Kap Adelaide an der Westküste von Boothia Felix in $70^{\circ} 5' 17''$ n. Br. und $96^{\circ} 46' 45''$ w. L., das ihm die Beförderung zum Kapitän und die Erhebung in den Adelsstand einbrachte.