©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

bahnbrücke und Paternioner der Kanal eisfrei. Der Februar um 3·27° C. wärmer, als das normale Mittel mit —3·07° C.

Klagenfurt, 10. März 1904.

Franz Jäger,
k. k. Professor i. R., derzeit meteor. Beobachter und Erdbebenreferent für Kärnten.

Die Ergebnisse der geographischen Entdeckungen und Forschungen im verflossenen Jahre.

Vortrag, gehalten im naturwissenschaftl. Museum am 27. November 1903 von Prof. Johann Braumüller.

Das wichtigste Ereignis des vergangenen Jahres ist die glückliche Rückkehr der deutschen, von Prof. Dr. Drygalsky geleiteten Südpolar-Expedition nach Südafrika, wo sie am 1. Juni d. J. in Durban eintraf. Ein Bericht des Leiters erschien am 10. Juli d. J. im „Reichsanzeiger" und in demselben Monate brachte das Juliheft des „Geographical Journal" Nachrichten des Leiters der englischen Expedition, Kapitän Scott, und vor wenigen Tagen, am 23. November d. J. erhielten wir ein Telegramm von der Rettung der schwedischen Südpolar-Unternehmung des Dr. Otto Nordenskjöld durch das argentinische Kanonenboot „Urugay". Das öffentliche Interesse beschäftigt sich daher vorwiegend mit den Südpolar-Forschungen und daher ist es nur recht, wenn ich meinen Vortrag mit denselben beginne.

Drygalsky hatte bekanntlich von den Kerguelen-Inseln, im südlichen Teile des indischen Ozeans in halber Entfernung zwischen Kapland und Australien, gegen Süden vorzustossen, Tiefenmessungen des Meeres vorzunehmen, die Temperatur des Wassers zu bestimmen, Proben seines Grundes heraufzuholen, Sammlungen seiner Tier- und Pflanzenwelt anzulegen, Wetterbeobachtungen zu machen und dabei auch die Küsten eines allfälligen Polarlandes aufzusuchen. Seit dem 14. Februar 1902 war sein Schiff, der Dampfer „Gauss", im Treibeise und seit dem 22. Februar unter 66½° südl. Br. und 90° östl. L. eingeschlossen.

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Fast ein Jahr lang lag die Expedition im Eise fest und die Mannschaft bezog Winterquartiere. Während dieser Zeit wurden die wissenschaftlichen Arbeiten gemacht. Es wurde eine Fortsetzung des auf unseren Karten „Wilkes-Land“ genannten Küstenlandes nach Westen hin entdeckt und „Kaiser Wilhelm II. Land“ genannt. In der Nähe der Winterstation zeigte sich ein Berg, dessen Höhe auf 366 *m* bestimmt und der ebenfalls nach dem Mathematiker „Gauss“ benannt wurde. Er besteht aus schwarzbrauner Leucitbasalt-Lava und scheint durch einen einzigen Vulkanausbruch entstanden zu sein. Spuren einer Solfataren-Tätigkeit sind zu erkennen, erratische Blöcke bedecken seinen Gipfel, jäher Temperaturwechsel, Frost und Stürme arbeiten an der Zerstörung seiner Oberfläche.

Von seinem Gipfel und aus der Höhe eines Fesselballons von 500 *m* übersah man einen kleinen Teil des Landes. An der Posadowsky-Bucht, wo das Schiff lag, hatte das Eis einen Steilrand von 30—40 *m* Höhe und stieg nach dem Inneren schon in 3—4 *km* Entfernung auf 200 *m* und darüber empor. Einzelne Buckel mit besonders starker Zerklüftung ragten noch höher hinauf, ebene Stellen wechselten mit steilen Neigungen und flache Mulden durchzogen beide nach verschiedenen Richtungen. Gegen NO in 66° S und 93° O erblickte man hohes Land, das vielleicht eisfrei war, denn das Inlandseis schien dorthin stark „durchteilt“ und durchklüftet. Das 1840 von dem amerikanischen Kommodore Wilkes gesichtete Terminationsland soll nicht existieren; wenn man aber einen Irrtum dieses Entdeckers um drei Längengrade annimmt, der in seiner Lage doch leicht möglich war, so könnte jenes hohe Land doch das jetzt bestrittene Terminationsland sein. Eine Schlittenreise dorthin hat die deutsche Expedition leider unterlassen.

Der Schutt der Eisberge und die meist aus Gneis und Granit bestehenden Moränenreste, neben denen auch rötlicher Quarzit vorkommt, bestätigen, dass das Inlandseis wirkliche Gletscherbildung ist. Eruptivgesteine fehlen, nur ein Stück Porphyr wurde gefunden. Aehnliche Gesteine sind sowohl östlich als auch westlich von dem entdeckten Lande gefunden worden und bestätigen

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

die Vermutung, dass wir es hier mit einem antarktischen Kontinent zu tun haben.

Oestlicher wie die deutsche Expedition war die englische des Kapitäns Scott tätig. Sie hat die Küste des Viktorialandes im Süden von Neu-Seeland verfolgt. Nach ihren Aufnahmen biegt dieKüste nicht unter dem 77. Grade nach O um, wie dies unsere bisherigen Karten zeigen, sondern ertreckt sich südlich bis zum 83. Breitegrad, und dann erst bildet sie ein nach O streichendes Land, das den Namen König Eduard VII.-Land erhielt. Viktorialand ist ein gewaltiges, steil abstürzendes Gebirgsland; ein Seitenstück zu den 3000 *m* hohen Sabine-Bergen im N bildet ein 2700 *m* hohes Plateau in 77° 21' S und 157° 26' O. Und in die Bucht zwischen Viktorialand und König Eduard VII.-Land ergiesst sich das Inlandseis in gewaltigem Strome. Die seit James Ross bekannten Vulkane Erebus und Terror liegen auf einer Insel, während man sie bisher für die nördliche Ecke des Festlandes hielt. Die von Scott entdeckte Bucht reicht bis 163° w. L., die von ihm geloteten Tiefen am Rande des Eises ergaben 540 *m*, während der Eisrand zwischen 9 und 70 *m* hoch ist. Später nahmen die Tiefen bis 200 *m* ab, dafür stieg der Eisrand auf 240—270 *m* und endete etwa in 155° w. L.

Das König Eduard VII.-Land erhebt sich 600—900 *m* hoch über den Meeresspiegel und seine Küste wurde bis 152° 30' W verfolgt. In 164° W sah man vom Fesselballon aus gegen Süden hin parallele von O nach W streichende Wellen des Bodens. Charakteristisch sind für die Entstehung des Landes die Vulkane an den Bruchrändern oder in ihrer Nähe. Südlich von Erebus und Terror liegt die 900 *m* hohe Braune Insel; ein Kraterberg, der kegelförmige Mont Diskovery in 78° Breite, der fast 3000 *m* hoch ist, lässt schon nach seiner Gestalt einen Vulkan in sich vermuten und in der Fortsetzung des Landes über Wilkes-Land und Kaiser Wilhelm II.-Land findet sich der Gaussberg als ehemals tätiger Vulkan.

Die englischen Entdeckungen sind im Vergleiche mit den deutschen grossartiger, denn sie erreichten eine grössere Breite und haben das Land auch auf 17 Schlittenreisen in durchschnitt-

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

lich 25 Tagen durchsucht. Die grösste war die des Kapitäns Scott, der die grösste bisher verzeichnete südliche Breite von 82° 17' erreichte.

Interessant sind die meteorologischen Ergebnisse beider Expeditionen. Der deutsche Dampfer „Gauss" registrierte in 66° 2' als wärmsten Monat den Jänner mit dem Durchschnitte von —0·8°, als den kältesten den August mit —21·8°. Das absolute Maximum war +3·5°, das absolute Minimum —40·8°, der Jahresdurchschnitt wurde auf —11·5° berechnet. Das englische Schiff „Diskovery" hatte in 77° 49' südlicher Breite im Jänner, dem wärmsten Monate dieser Zone, ein Mittel von —3·9°, im August, dem kältesten Monate ein solches von —27·3°, ein absolutes Maximum von +3·9° und ein absolutes Minimum von —45·8°. Das Jahresmittel ergab —17·8°.*) Auch dies lässt auf Festland schliessen.

Eingehendere Nachrichten können wir von der deutschen Expedition erhalten, die unterdes zurückgekehrt ist, während von der englischen Expedition seither nichts mehr zu hören ist.

Die Schicksale der am 23. November d. J. geretteten schwedischen Expedition sind, wie bisher bekannt, folgende gewesen. Dr. Otto Nordenskjöld bezog im Februar 1902 an der Südostküste von Luis Philippe-Land nördlich vor Grahamsland mit Dr. Eckelöff und Dr. Bodmann, den argentinischen Leutnant Sobral und zwei Matrosen das Winterquartier, während sein Schiff „Antarctic" unter Führung des in diesen Gegenden schon seit 1893 erfahrenen Kapitän Larsen nach den Falklands-Inseln fuhr, um bei Süd-Georgien und Patagonien ozeanographische Untersuchungen anzustellen. Dr. Nordenskjöld benützte den Winter zu Sammlungen von See- und Pflanzenfossilien und zu Bereisungen und Aufnahmen der Umgebung. Auf einer Schlittenreise mit Leutnant Sobral und einem Matrosen drang er bis 66° südlicher Breite vor. Aber das im Anfange 1903 erwartete Expeditionsschiff traf nicht ein und so musste

*) Wie tief diese Temperaturen sind, ergibt erst ein Vergleich mit ähnlichen nördlichen Breiten. Jakobshaven hat bei 69° 13' n. Br. ein Jahresmittel von —5·70, Franz Josephs-Land bei 79° 38' n. Br. nur einen Jahresdurchschnitt von —14·7°.

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

er sich zu einer abermaligen Überwinterung entschliessen, für die er auch noch genug verpflegt war. Die „Antarctic“ gelangte unter widrigen Eisverhältnissen zwar an die Nordspitze von Luis Philippe-Land, das Winterquartier Nordenskjölds vermochte es aber nicht zu erreichen und in der Erebus- und Terror-Bai wurde sie vom Eise zerdrückt. Kapitän Larsen erreichte nach 16tägigem Treiben auf seinen Booten mit den Resten der Ausrüstung die kleine Insel Paulet, wo er sich mit seiner Mannschaft zur Überwinterung in einer aus Steinen hergestellten Hütte einrichtete und hauptsächlich von der Jagd auf Robben und Pinguine zu leben suchte. Dr. Andersen mit Leutnant Duse und einem Matrosen wollte früher mit Nordenskjöld zusammen kommen, trennte sich daher schon im Norden von Luis Philippe-Land von Larsen und suchte mit Schlitten und Kajak auf dem Landwege längs der Ostküste nach Süden vorzudringen, kam aber ebenfalls nicht weiter und musste sich mit seinen Begleitern zur Überwinterung entschliessen. So war die schwedische Südpolar-Expedition in 3 Abteilungen zersprengt, als sie einzeln im Laufe des Monates November von dem argentinischen Kanonenboote „Urugay“ unter Kapitän Irizar gerettet wurden. Dabei zeigte sich wieder einmal recht, wie viel es bei solchen Unternehmungen auf das blinde Glück ankommt. Das Schiff war für einen Kampf mit dem Eise gar nicht ausgerüstet, Kapitän und Seeleute besassen für Polarfahrten gar keine Erfahrungen, sie versuchten die Fahrt nur aus Korpsgeist für ihren gefährdeten Kameraden Sobral, hatten keine Nachrichten von den Schicksalen und den Aufenthaltsorten der Expeditions-Mitglieder und fanden sie trotz ihrer zerstreuten Winterlager und unbelästigt von den Tücken des Eises alle zusammen.

Dr. Andersson hat vom 4. Juli bis 11. September 1902 die Falklands-Inseln geologisch untersucht, besonders die eigentümlichen „Steinflüsse“ derselben erklärt, als hervorgebracht durch Verwitterung und Hinabschwemmung während der Zeit der Schneeschmelzen in einer früheren geologischen Periode. Ebenso wurden die Ergebnisse ehemaliger Gletschertätigkeit auf der Feuerlands-Insel durchforscht und besonders die alten Grundmoränen nach Fossilienfragmenten durchsucht. Wichtige Aus-

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

beuten für den Zoologen wurden aus den Meeresbänken zwischen den Falklands-Inseln und dem Feuerlande gemacht, ebenso aus zwei Seen des Landes.

Durch alle drei Expeditionen ist es jetzt fast zur Gewissheit geworden, dass wir um den Südpol uns einen Kontinent von etwa 10 Millionen Quadratkilometer zu denken haben, der auf der östlichen Halbkugel, zwischen Afrika und Australien, etwa bis an den Polarkreis vortritt, auf der westlichen Halbkugel aber sich in Buchten zurückzieht.

Die englische Expedition ist bisher nicht zurückgekehrt und wir wissen von ihrem Befinden bis heute nichts. Aber wir können von ihr wenigstens hoffen, dass sie nach einer abermaligen Ueberwinterung vielleicht in den nächsten Monaten wohlbehalten heimkommen wird. Nicht dieselbe Hoffnung dürfen wir von dem hervorragendsten Reisenden der letzten Jahre im nördlichen Eismeere von Baron Toll hegen. Dieser russische Forscher hatte auf dem nach den Erfahrungen Nansens ausgerüsteten Schiffe „Sarja“ in den Jahren 1900 und 1901 die Taimyr-Halbinsel eingehend untersucht, während der Überwinterung 1901—1902 die Inseln Gross-Ljachow, -Stolbowoi und -Bjelkowsky aufgenommen, die seit Anjous Schlittenreisen, 1821—1823, nicht mehr betreten worden sind. Am 11. Mai 1902 begab sich der Zoolog der Expedition Bjalinitzki-Birula nach der Insel Neu-Sibirien, um diese während des Sommers zu untersuchen; Baron Toll und der Astronom Seeberg trachteten am 9. Juni in Begleitung zweier Jakuten, versehen mit leichten Schlittenbooten und mit 45 Hunden, die Bennet-Insel zu erreichen. Das Eis ging erst am 30. Juli auf und dann führte Leutnant Mathiesen die „Sarja“ nach dem Lena-Delta, da es ihm nicht gelang, Neu-Sibirien der grossen Eismassen wegen zu erreichen. Nachdem das Schiff dort in der Tiksi-Bucht zur Überwinterung verankert worden war, traten Leutn. Mathiesen und Leutnant Koltschak mit dem grössten Teile der Mannschaft und mit der wissenschaftlichen Ausbeute auf dem kleinen Dampfer „Lena“ die Heimreise über Jakutsk an. Birula verliess Neu-Sibirien am 4. Dezember mit seinen Sammlungen, weiss aber von Baron Toll nichts weiter, als dass er am 10. Juli an der Nord-

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

spitze dieser Insel gewesen ist und nach dreitägigem Aufenthalte seine Fahrt nach der Bennet-Insel fortgesetzt habe. Auch dies weiss Birula nur aus den von Baron Toll hinterlassenen schriftlichen Nachrichten, da er zur Zeit der Ankunft des Barons auf einer Reise im Innern der Insel war. Man musste also annehmen, dass Baron Toll die Bennet-Insel erreichte, aber durch Eisverhältnisse gezwungen, dort überwintern musste. Nun wurden den zeitweilig eingelangten Berichten zufolge, sowohl im Frühjahre als auch im Sommer verschiedene Abordnungen zu seiner Aufnahme nach Neu-Sibirien abgesandt und bis heute ist weder Baron Toll selbst, noch auch eine Nachricht von ihm eingetroffen. Daher muss man befürchten, dass ihm ein Unglück zugestossen ist. Begründet kann diese Befürchtung damit werden, dass zur Zeit seines Aufbruches das Eis schon brüchig wurde und dass Mitte September ein stark abgemagerter Hund, der erwiesen zu seinen Tieren gehörte, bei Birula eintraf. Wenn man vor einem halben Jahre auf diese Umstände noch kein Gewicht zu legen brauchte, so ist das heute anders. In dieser Gegend ist schon 1880 die „Jeanette-Expedition“ durch allerlei unglückliche Zufälle zugrunde gegangen, diese Zufälle, wie Verlust der Lebensmittel und der Hunde können sich wiederholen und konnten auch den in diesen Gegenden so wohl vertrauten Mann ins Verderben stürzen. Dem Baron Toll verdanken wir die genauesten Aufnahmen der Nordküste Asiens.

Der fieberhafte Eifer, mit dem seitens der Amerikaner das Aljaska-Territorium nach Gold durchsucht wird, hat nicht verfehlt, auch auf die Besitzer Grönlands und Labradors, auf die Dänen und Engländer einzuwirken. Eine von dem ehemaligen Kolonialdirektor E. Brummerstedt geleitete dänische Expedition begab sich anfangs Juni d. J. nach Grönland, um dessen mineralische Schätze und die Möglichkeit ihrer Ausbeutung zu erforschen. Ihre Untersuchungen erstreckten sich auf die Distrikte Julianehaab, Holstenburg, Egedesminde und Disko. Die Expedition kehrte am 17. Oktober nach Kopenhagen zurück und konnte von der Entdeckung sehr reicher Lager von Kupfererz und Kryolith berichten. Kryolith oder Grönlandspat dient zur Darstellung von Soda und

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Aluminium. Die kanadische Regierung hat Ende August d. J. eine Expedition in die Hudson-Bai und angrenzenden Gewässer entsandt, welche von den arktischen Inseln daselbst förmlich Besitz ergreifen und auch geographische und naturwissenschaftliche Forschungen anstellen soll. Die Dauer der Expedition ist auf 1½ Jahre bestimmt.

Ueber Labrador liegt ein Bericht einer Reisegesellschaft der Brown- und der Harvard-Universität nach Labrador im Jahre 1900 in den Bulletins der Geographischen Gesellschaft in Philadelphia vom April 1902 vor. Die Reise ging von St. John in Neufoundland am 25. Juni ab und am 3. Oktober, also nach 100 Tagen, kehrten die Teilnehmer wieder dahin zurück. Sie hatten sich besonders photographische Aufnahmen und wirtschaftliche und naturwissenschaftliche Beobachtungen an der Ostküste der Halbinsel zur Aufgabe gesetzt. Die durchsegelte Strecke hin und zurück betrug 2100 englische Meilen, nicht wenig gestört von Treibeis und widrigen Winden. Unter den Teilnehmern war ein Geolog, ein Zoolog und ein Meteorolog. Nach ihren Schilderungen sind die Landschaften Labradors im Osten der Halbinsel von grossartiger Schönheit. Die höchsten Berge längs der ganzen atlantischen Küste Nordamerikas erheben sich dort. Die Küsten sind felsig und ein reiches Pflanzenleben an denselben gewährt ein farbenreiches Bild, das von den Felsenhängen der rückwärtigen Berge majestätisch abgeschlossen wird. Wenn daher auch die Wälder fehlen, so ist die Gegend doch nicht unwirtlich und trostlos. Ueber 300 verschiedene Pflanzenformen wurden beobachtet, darunter viele, deren Vorkommen dort gar nicht vermutet werden konnte. Ebenso wurde eine beträchtliche Anzahl von Vögeln gesammelt, darunter manche Seltenheit, aber keine Neuheit. Dafür wurden wenig nutzbare Erzlagerstätten gefunden, z. B. nur etwas Kupfer, etwas reiner Graphit und die edlen Labradorite in der Umgebung der Missionsstation Nain.

Am 17. Juni d. J. ist Kapitän Amundsen zur Wiederaufsuchung des magnetischen Nordpoles von Christiania abgefahren. Nachdem die Expedition Hunde für Schlittenreisen in Goldhaven an Bord genommen hat, will sie durch den

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Lancastersund die Halbinsel Boothia Felix zu erreichen trachten und, wenn möglich, durch die Berings-Strasse heimkehren. Seit der Polarreise Sir John Ross', 1829—1833, ist er nicht mehr beobachtet worden, daher eine Feststellung seiner jetzigen Lage notwendig.

Die Expedition des Polarschiffes „Amerika", welche der Brooklyner Millionär Ziegler ausgerüstet und unter die Leitung Baldwins und des Kapitäns Iohansson gestellt hatte, war 1902 missglückt, hauptsächlich wegen der Streitigkeiten zwischen den beiden Führern und ihrer beiderseitigen Landsleuten. Amerikaner und Norweger, von denen man besonders tüchtige gemeinsame Leistungen erwarten konnte, vertrugen sich nicht. Nun hat Ziegler Anthony Fiala mit der Leitung des ganzen Unternehmens und Kapitän Edwin Coffin mit der nautischen Leitung betraut. Die gesamte Mannschaft besteht jetzt aus Amerikanern. In Archangel hatte man 200 Hunde und 100 Ponys an Bord zu nehmen, den Kurs nach Franz Josephs-Land zu richten, wo Fiala die Teplitz-Bai zu erreichen hofft, in der auch der Herzog Luigi der Abruzzen mit der Stella Polare überwinterte. Unter Vorschiebung von Proviantdepots nach Norden will er im nächsten Frühjahre den Gewaltmarsch nach dem Nordpol antreten. Diese Unternehmung hat nun im vergangenen Sommer wenig Glück gehabt. Nachdem ihr Dampfer „Amerika" am 10. Juli Vardö verlassen hatte, versuchte der Kapitän vergebens, die Eismauer im Barents-Meere zu durchbrechen, er musste bis in Sicht von Nowaja Semlja fahren, ohne eine Lücke zu entdecken. Am 20. Juli wurde unter 46 °—47 ° ein Durchbruch versucht und seither sind alle Nachrichten über das Unternehmen verstummt. Hoffnungsfreudige Interessenten können glauben, dass das Schiff sein Ziel erreicht hat, misstrauische Leute werden aber annehmen, dass es vom Eise besetzt wurde und, wie seinerzeit der „Tegetthoff", ein Spiel der Elemente geworden ist. Bei Polarfahrten tut Glück mehr als alle Erfahrung und Voraussicht.

Die amerikanischen Polarunternehmungen scheinen überhaupt kein anderes Ziel mehr zu achten, als die Erreichung des Nordpoles. Ziegler will es von Franz

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

Iosephs-Land aus versuchen und der Peary Arctic-Klub in Brooklyn will es vom Kap Sabine aus, dem alten Wege der Amerikaner erzwingen. Wie schon der Name andeutet, ist Kommandeur Robert Peary mit der Ausführung dieses Planes auf dem durch ihn schon berühmt gewordenen Wege bestimmt. Schon ist ihm, der ja Seeoffizier ist, vom Marineministerium ein dreijähriger Urlaub bewilligt worden und für die Aufbringung der Kosten des Unternehmens ist auch gesorgt. Anfangs Juli 1904 will Peary auf einem neu erbauten Schiffe aufbrechen, am Whale-Sund mehrere Eskimo-Familien an Bord nehmen und bei Kap Sabine eine feste Station errichten. Wenn möglich, will er noch im Herbste 1904 die Nordküste von Grantland erreichen und im Februar 1905 hofft er mit Hundeschlitten nach dem Nordpole aufbrechen zu können und trotz seiner bisherigen ungünstigen Erfahrungen in diesen Gegenden noch in der Zeit 1898—1902, glaubt er, in 100 Tagen zurück zu sein.

Sicher ist es ja, dass die Eisverhältnisse jedes Jahr andere sind und dass man nur rechtzeitig zur Stelle sein muss, um den Weg frei zu finden. Wenn man, wie in Amerika, die Kosten nicht scheuen will und für jedes misslungene Unternehmen ein neues senden kann, wenn man über die Opfer an Menschenleben geringschätzig hinwegsehen kann, so muss ein solches Vorhaben einmal glücken. Und so ist es möglich, dass wir schon in den nächsten Jahren die Erreichung des Nordpoles zu lesen bekommen; vielleicht sogar von Peary und seinem unerschütterlichen schwarzen Begleiter Hensen.

Das Bestreben, immer neue Gebiete der Bewirtschaftung zu erschliessen, kommt alle Jahre mehr der Geographie zugute. So ist man in Russland allseits tätig, neue Verkehrswege von Europa nach Sibirien ausfindig zu machen. Die sibirische Eisenbahn wurde, um nur überhaupt zustande zu kommen, auf das billigste gebaut und erfährt bereits Erweiterungen ihrer Stationen. Ob, Irtisch, Jenissei mit der Angara führen ihr ihre Schiffsfrachten zu und sind jetzt im Sommer belebter als je. Aber auch nach dem Eismeere sollen neue Verbindungen hergestellt werden. Als Baron A. C. Nordenskjöld 1875 zum erstenmale auf dem Schiffe

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

„Pröven“ und 1878 bei seiner berühmten Asienumseglung auf der „Vega“ ungefährdet durch das Karische Meer an der Jenissei-Mündung anlangte, da glaubte man über die Furcht vor dem „Eiskeller Europas“ lächeln zu dürfen und eine neue Handelsstrasse gefunden zu haben. Kauffahrer haben dann in späteren Jahren allerdings schlechtere Erfahrungen gemacht und dargetan, dass man wenigstens nicht jeden Sommer auf diesen Handelsweg rechnen kann; im Winter erwartete ja ohnedies niemand etwas von der Strecke. Dennoch gab man die Versuche nicht auf, im Norden einen regelmässigen Verkehr zwischen dem europäischen und dem asiatischen Russland wenigstens für die drei oder vier Sommermonate herzustellen. Kaufmann Sibiriakow, von dem ich im vergangenen Jahre an dieser Stelle erzählen konnte, dass er sich bemüht, einen neuen Handelsweg von Iakutsk an der Lena nach dem Ochotskischen Meere zur Anerkennung zu bringen, setzt seine Agitation fort. In einem Artikel in „Petermanns geographischen Mitteilungen“ weist er nach, dass seit 17 Jahren zwischen Archangel und der Petschora-Mündung regelmässige Dampfertouren seitens der Gesellschaft „Murman“ für die Sommermonate bestehen, dass auf der Petschora mehrere Sägewerke errichtet sind, die Holzhandel mit dem Auslande auf dem Seewege betreiben. Von dem Dorfe Schtschugorskoje an der Petschora führt eine bequeme Wasserscheide über den Ural zu einem Zuflusse des Ob und gestattet, mit einer Strasse versehen, auch im Winter eine Verbindung mit dem Ob. Ebenso weist Sibiriakow auf einen Landrücken zwischen dem Ochotskischen Meere und dem reichen Kolyma-Gebiete hin, der einen lohnenden Verkehr ermöglichen würde.

Sind das auch nur Vorschläge eines Privatmannes, so sind sie doch einleuchtend genug, um uns einen Ausblick zu eröffnen auf einen Verkehr der nächsten Jahre, der Länderstrecken beleben wird, die wir in Nacht und Eis begraben glauben.

Dass im Zeitalter der Elektrizität der Polarwinter, seine Schrecken verloren hat, beweist uns schon Schweden und Norwegen. Elektrisch beleuchtet hat die „Fram“ das Polarmeer durchfahren, Elektrizität gibt dort Licht und Arbeitskraft in den langen Winternächten. Und so konnte man unbedenklich

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

daran gehen, die Ofotenbahn zu bauen, die heuer eröffnet wurde und von Lulea quer durch Schweden und Norwegen zum Teile innerhalb des Polarkreises die skandinavische Halbinsel im äussersten Norden durchzieht, um dort Berge mit dem besten und ergiebigsten Eisengestein, das bisher in düsteren, endlosen Wäldern verborgen war, zu erschliessen. Inmitten dieser Waldeseinsamkeit wird seit 10 Jahren der Bergbau von Gellivara betrieben. Im Sommer leuchtet ihm die Mitternachtssonne, im Winter die Elektrizität. Mit Lulea am Bottnischen Meerbusen ist er durch eine Eisenbahn verbunden. Da der Hafen von Lulea aber fünf Monate im Jahre vom Eise gesperrt ist, so galt es für die Erzausfuhr, einen, das ganze Jahr hindurch offenen Hafen zu finden und das war das stets eisfreie norwegische Viktoriahavn in Ofottenfjord unter 68½ ° nördlicher Breite. Von hier geht die Eisenausfuhr nach England und Deutschland, während sie über Lulea nach Stockholm gelangt. Neben dem Gellivara passiert die Bahn noch den massigen Kirunavara und den dunklen Kegel des Luossavara. Beide Eisenberge liegen auf 67 ° 50 ' nördlicher Breite, der graue Spiegel des Luossajärvi, d. i. See, mit einer gleichnamigen Ortschaft liegt dazwischen.

Hier kommen nicht nur gewaltige Eisenmassen zur Verfrachtung und bringen gewerbfleissiges Leben in die polare Wildnis, sondern diese Eisenbahn wird auch einen Touristenstrom in die merkwürdigen Gegenden bringen. Zunächst ist sie jetzt die nördlichste Bahn der Erde. Die sibirische Eisenbahn überschreitet nirgends den 57. Breitegrad, die neue russische Bahn nach Archangel am Weissen Meere erreicht nur 64½ ° und die Seilbahn nach Klondyke nur 65 °. Ueber Malmö und Stockholm nach Lulea hilft sie die Fahrt zum Nordkap um drei bis fünf Tage gegen den gebräuchlichen Seeweg an der norwegischen Küste abkürzen. Im Ofottensund, einem gletscherumstarrten Fjorde, kann ein Schiff die Reisenden aufnehmen und über Tromsö und Hammerfest in 1½ bis 2 Tagen zum Ziele bringen. Und welche Landdurchquerung durch Wälder, über tosende Flüsse, auf langen, hocherhobenen Holzviadukten, an blinkenden Seen vorüber, über die Sumpfflächen Lapplands und endlich zwischen schneebedeckten Bergriesen und hellblauen Gletschern

©Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, Austria, download unter www.biologiezentrum.at

hinab auf verwegenen Kehrschleifen zu dem grünen, klippenumrandeten Spiegel des Fjordes. Eine Fahrt im Reiche der Mitternachtssonne.

Verzeichnis der bisher in Kärnten beobachteten Käfer.

Von Karl Holdhaus und Theodor Prossen.

(Fortsetzung.*)

Zusammengestellt von Theodor Prossen.

Chrysomelidae.

Orsodacne cerasi L. Auf blühenden Sträuchern, besonders Spiräen, stellenweise (Umgeb. Klagenfurt, Sattnitz, Grafenstein, Ferlach), doch nirgends häufig. Von den Varietäten meist *glabrata Pz., Duftschmidi Weise, cantharoides F., lineola Lac.*

Donacia crassipes F. Steindorf am Ossiachersee, auf Seerosen von E. Liegel in einigen Stücken gefangen. Häufig im Wörthersee bei Krumpendorf.

— *dentata Hoppe.* Bei Klagenfurt (Weidmannsdorf) auf Schilf, selten.

— *versicolorea Brahm.* Im Rosen- und Gailtale auf den Blättern von Laichkraut. Im Wörthersee auf Seerosen. Nirgends häufig.

— *aquatica L.* Verbreitet und auf Schilf stellenweise häufig.

— *limbata Panz.* Sattnitz, Wörthersee; auf Schilf. Selten.

— *bicolora Zschach.* Grafenstein, Sattnitz, Villach, auf Schilf, selten.

— *obscura Gyllh.* Rosental, Villach, auf Schilf vereinzelt.

— *impressa Payk.* Wörthersee, auf Segge nicht selten.

— *clavipes F.* Wörthersee, auf Schilfrohr; in der Sattnitz und am Viktringer Teiche auf Fieberklee. Selten.

— *semicuprea Panz.* Stellenweise auf Süssgras nicht selten.

— *simplex F.* Grafenstein, auf Schilf, selten.

Plateumaris sericea L. Verbreitet und nicht selten. Auch die Varietäten: *festucae F., micans Panz., nymphaeae F.*

— *braccata Scop.* Sattnitz auf Schilfrohr, sehr selten.

---

*) Siehe Carinthia II. 1902, pag. 158.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Carinthia II

Jahr/Year: 1904

Band/Volume: 94

Autor(en)/Author(s): Braunmüller Johann

Artikel/Article: Die Ergebnisse der geographischen Entdeckungen und Forschungen im verflossenen Jahre (Vortrag gehalten im naturwissenschaftl. Museum am 27. November 1903) 11-23