

## Mitteilungen

### Carl Weyprecht 1838—1881

Von Günter Tiggesbäumker\*

Am 29. März dieses Jahres jährte sich zum hundertsten Male der Todestag jenes Mannes, der zu den Begründern der modernen deutschen Polarforschung gehört und zugleich diesem Forschungszweig ganz entscheidende Impulse verlieh: Carl Weyprecht.

Entscheidende Impulse insofern, als er sich von der topographischen Detailforschung und -beschreibung in den Polargebieten abwandte, um das Augenmerk auf die Erforschung von Naturgesetzen unter extremen — eben polaren — Bedingungen zu lenken, war er doch der Meinung, „wer die Natur wahrhaft bewundern will, der beobachte sie in ihren Extremen“ (WEYPRECHT 1876d: 5). Somit setzte er sich — und damit die damals junge deutsche Polarforschung — klar ab von dem Entdeckerstreben etwa der Engländer oder Amerikaner, die sich — so Weyprecht — widersinnigerweise „in der Auffindung des magnetischen Pols . . . (oder eines) ziemlich unwichtigen Inselkonglomerats“ verloren (WEYPRECHT 1876e: 28). Dagegen setzte Weyprecht in derselben Rede vor der Grazer Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte im Jahre 1875 seine Forderung nach „Forschungswarten statt Forschungsfahrten“, die — so RÜDIGER (1912: 19/20) — „eine neue Periode der Polarforschung einleiten sollte“.



Carl Georg Ludwig Wilhelm Weyprecht wurde am 18. September 1838 als jüngster Sohn des Hofgerichtsadvokaten Ludwig Weyprecht und dessen Ehefrau Marie Magdalene Sophie geb. Hohenschild in Darmstadt geboren. Noch nicht ganz vierjährig mußte der Junge mit seinen Eltern nach König im Odenwald übersiedeln, wo der Vater aus Gesundheitsgründen das Amt des Kammerdirektors beim Grafen Erbach-Schönberg übernahm. Hier genoß Carl Weyprecht bis zu seinem 14. Lebensjahr eine private Schulausbildung, um schließlich 1852 in das humanistische Gymnasium der Stadt Darmstadt einzutreten. Bereits ein Jahr darauf wechselte Weyprecht in die naturwissenschaftlich ausgerichtete „Höhere Gewerbeschule“ zu Darmstadt — den Vorläufer der späteren Technischen Hochschule — über.

Dieser Schulwechsel war auf die recht konkreten Berufswünsche des 15jährigen Carl Weyprecht zurückzuführen: „Bei seiner lebhaften Phantasie und seiner Kaltblütigkeit, die vor nichts zurückschreckte, erwachte sehr bald die Neigung für das Seewesen (GEORGI 1937: 489—490). Die „Höhere

\* Dr. Günter Tiggesbäumker, Geographisches Institut der Universität, Am Kranen 12, 8600 Bamberg.

Gewerbeschule" vermittelte ihm für dieses Unterfangen eine offensichtlich bessere Grundlage für die spätere Tätigkeit als Marineangehöriger als ein humanistisches Gymnasium. Zweifellos wurden auch in dieser Phase der Ausbildung erste Weichen gestellt, die seinen Lebensweg hinlenkten zum Naturwissenschaftler und Polarforscher.

Nach dem Schulabschluß im Jahre 1856 trat Weyprecht mit 18 Jahren als Kadett in die Kriegsmarine des mit seiner Heimat — dem Fürstentum Hessen-Darmstadt — sympathisierenden und später gegen Preußen verbündeten Österreich ein. Nach fast fünfjähriger Ausbildung wurde er 1861 zum Fähnrich zur See ernannt und auf die Fregatte „Radetzky" kommandiert. Dort fand er im Kommandanten, dem Korvettenkapitän Tegetthoff, einen Förderer seiner naturwissenschaftlichen Interessen und Fähigkeiten. Letztere führten schließlich auch zur Beförderung zum Instruktionsoffizier und zur Versetzung auf die Brigg „Huszar", wo er bis 1866 blieb.

Bei einem Heimaturlaub lernte Weyprecht 1865 in Frankfurt den Geographen August Petermann kennen, der sich auf einer Vortragsreise befand und für deutsche Polarforschungsprojekte warb. Diese Begegnung konfrontierte Weyprecht erstmals direkt mit den Problemen der Polarforschung bzw. mit der Polarforschung überhaupt; darüberhinaus muß die Begegnung mit Petermann den inzwischen 27jährigen so nachhaltig beeindruckt haben, daß er Petermann im März des Jahres 1866 anbot, „mit einer Summe von etwa 2000 Thalern eine Expedition auszurüsten und auszuführen, die in einem norwegischen Fahrzeug von Tromsø oder Hammerfest ausgehen, während der Dauer von 5 Monaten in Spitzbergen Forschungen anstellen und das Meer zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja untersuchen solle" (PETERMANN 1871: 345).

Dieser Plan wurde jedoch noch im gleichen Jahre durch den Ausbruch des Krieges zwischen Österreich und Preußen bzw. Italien zunichte gemacht: Weyprecht nahm an kriegerischen Aktionen Österreichs im adriatischen Meer als Navigationsoffizier auf der Panzerfregatte „Drache" teil. Nach den Friedensschlüssen konnte er dennoch nicht seine wissenschaftlichen Vorstellungen und Pläne in die Tat umsetzen; er wurde bis 1868 — ebenfalls als Navigationsoffizier — an Bord des Raddampfers „Elisabeth" kommandiert, der im Krisengebiet Mexiko dem dortigen Kaiser Maximilian als Unterstützung zur Verfügung stand. 1868 kehrte die „Elisabeth" in den Heimathafen Pula zurück, worauf der inzwischen zum Leutnant zur See beförderte Weyprecht nach Gotha zu August Petermann reiste, um die zwei Jahre zuvor avisierten Projekte hinsichtlich einer gemeinsamen Polarexpedition in die Tat umzusetzen. Aufgrund einer Malaria, an der schon Weyprecht in Mexiko gelitten hatte, war er jedoch so geschwächt, daß Petermann ihm die Strapazen einer Polarfahrt nicht zumuten konnte; er mußte bei einer für 1868 vorgesehenen Expedition auf Weyprecht verzichten. Bereits 1869 hatte sich dessen Gesundheitszustand jedoch soweit gebessert, daß er an zwei österreichischen wissenschaftlichen Projekten mitarbeiten und diese mit militärischem Dienst verbinden konnte: bis 1870 wurde er beauftragt, an der adriatischen Küstenvermessung und an der Beobachtung einer totalen Sonnenfinsternis in Tunesien teilzunehmen.

Im Herbst 1870 erfolgte eine zweite — nach derjenigen mit August Petermann —, für die Hinwendung zu polaren Problemen und Fragestellungen so entscheidende Begegnung, und zwar mit dem Oberleutnant Julius von Payer. Dieser war gerade von jener deutschen Polarexpedition zurückgekehrt, an der Weyprecht aus Gesundheitsgründen nicht hatte teilnehmen können. Entmutigt durch den gescheiterten Versuch, mit Hilfe seines Freundes Dr. Bessels eine Expedition ins Nordpolargebiet zu unternehmen, gab ihm gerade die Bekanntschaft mit Payer neuen Auftrieb. Payer forderte — wie Petermann und Weyprecht — nachdrücklich die Notwendigkeit einer Erforschung des Meeres zwischen Nowaja Semlja und Spitzbergen hinsichtlich seiner Eignung für einen Durchgang zukünftiger deutscher polarer Unternehmungen. Dieser entscheidende Konsens dreier Männer war nicht nur der Beginn einer äußerst fruchtbaren Zusammenarbeit, sondern gleichzeitig der Impuls für eine Serie von deutsch-österreichischen Polarexpeditionen.

Zu Beginn des Jahres 1871 erbot sich Petermann, Payer und Weyprecht für die Durchführung eines For-

schungsunternehmens im Osten von Spitzbergen eine Summe von 2000 Talern zur Verfügung zu stellen. Das diesem Projekt entgegengebrachte geradezu euphorische Interesse beider Männer veranlaßte Petermann, zusätzlich zu der von ihm eingebrachten Summe, bei zahlreichen österreichischen und deutschen Mäzenen Spenden in Höhe von weiteren 4000 Talern zu erbitten. Über diese finanzielle Unterstützung hinaus waren mehrere Institutionen bereit, für das geplante Unternehmen Sachspenden wie Instrumente, Zelte, Schlitten usw., aber auch Verpflegung zur Verfügung zu stellen. Angesichts eines so zusammengekommenen Fundus eilte Weyprecht im April nach Gotha zu den vorbereitenden Besprechungen, um kurz darauf nach Tromsø weiterzureisen. Dort charterte er ein geeignetes Schiff, die „Isbjörn“, und konnte Petermann in einem Schreiben vom 14. Juni 1871 mitteilen, daß die Ausstattungsarbeiten auf dem Schiff nunmehr abgeschlossen seien und man am 19. Juni in See stechen wolle.

Ziel der Forschungsreise — Weyprechts erste Polarfahrt überhaupt — war die Inselgruppe König-Karl-Land östlich von Spitzbergen. Neben der vorgesehenen Erforschung dieses Archipels erhoffte man sich Aufschluß über zwei Probleme, deren Lösung beiden schon längere Zeit am Herzen lag. Zunächst war da die von Weyprecht und Petermann gemeinsam vertretene Theorie, daß das von Norden kontinuierlich südwärts treibende Eis beim Zusammentreffen mit dem Golfstrom aufgehalten und aufgestaut werde, wodurch sich eine nahezu undurchdringliche Eisbarriere bilde. Zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja vermutete man jedoch eine durch die warme Strömung geschaffene eisfreie Durchfahrt in das nördliche — als schiffbar angenommene — Eismeer, die zu finden sich Weyprecht zum Ziel gesetzt hatte. Als zweites erhoffte man sich neue Erkenntnisse über das legendäre „Gillis-Land“, einer kleinen Landspitze oder Insel zwischen 80 und 81° nördlicher Breite, die erstmals der holländische Kapitän Gillis im Jahre 1707 und nach ihm weitere Seefahrer gesehen haben wollten; „wenn daher Payer und Weyprecht das Land erreichen und erforschen, so werden sie mehr leisten, als was seit 1707 von Gillis . . . gethan wurde“, schreibt Petermann im August 1871 (PETERMANN 1871: 350).

Aufgrund der ungünstigen Witterung konnte die „Isbjörn“ mit Weyprecht und Payer an Bord jedoch erst 2 Tage nach dem vorgesehenen Termin, also am 21. Juni 1871, den Hafen verlassen. Während der Fahrt nach Norden, bzw. Nordosten, kam man sehr schnell zu der Überzeugung, daß der Einfluß des Golfstromes auf die Eisverhältnisse bei weitem überschätzt worden war; eine auf breiter Front undurchdringliche Eisbarriere machte das Vordringen des sich inzwischen als allzu leicht gebaut erwiesenen Schiffes unmöglich. Hinzu kam eine zu knapp bemessene Ausrüstung und Verpflegung sowie die „Unlust der Mannschaft“ (RATZEL 1897: 766). Ohne auch das zweite Ziel — Gillis-Land zu betreten — in Angriff genommen zu haben, kehrte die Expedition am 4. Oktober 1871 nach Tromsø zurück. Die Tatsache jedoch, daß man bis fast 79° nördlicher Breite eisfreies Wasser vorgefunden und eine Wassertemperatur von nahezu +5° gemessen hatte, ermutigte Weyprecht, mit einer besseren Schiffsausrüstung eine geeignete Durchfahrt zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja zu suchen. Er glaubte weiterhin an die Wirkung des Golfstromes in Verbindung mit den Windverhältnissen als Regulatoren für die herrschenden Eisverhältnisse.

Bereits im Dezember 1871 legte Weyprecht der Akademie der Wissenschaften zu Wien einen Reiseplan vor, in dem er seine alten Vorstellungen und Gedanken erneut unterbreitete, und zwar sowohl hinsichtlich einer geeigneten Durchfahrt als auch einer Erforschung des „Gillis-Landes“. Ziel dieser Expedition sollte also keinesfalls — darauf legte Weyprecht besonderen Wert — die Erreichung hoher Breiten sein, sondern die Erforschung des Meeres östlich von Spitzbergen und letztlich die Fahrt zur Beringstraße als „ideales Ziel“ (WEYPRECHT 1875d: 65). In Wien wurde sodann ein Ausschuß gebildet, der sich als Aufgabe gestellt hatte, die nötigen Geldmittel herbeizuschaffen. Erneut waren zahlreiche Mäzene bereit, Geld für ein polares Forschungsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Binnen kürzester Zeit kam die beachtliche Summe von 200 000 Talern zusammen.

Voraussetzung für ein Gelingen des Unternehmens war der Bau eines geeignet ausgestatteten Schiffes. Zu diesem Zweck reiste Weyprecht nach Bremerhaven, um den Bau eines derartigen Fahrzeuges einzuleiten und zu überwachen. Unter seiner Aufsicht entstand im Frühjahr des Jahres 1872 auf der Werft der Fa. I.

C. Tecklenborg in Geestemünde (Bremerhaven) die „Tegetthoff“, „ein Holzschiff mit eisernem Vordersteven, 35 m lang und 8 m breit, mit einer Maschine von 25 Pferdestärken“ (RATZEL 1896:767), ein Schraubendampfer von 220 Tonnen mit 3 Masten, dessen Ausrüstung und Proviantierung auf drei Jahre berechnet war. Für den Sommer 1872 war also ein vielfach aufwendigeres Unternehmen geplant, als Weyprecht und Payer ein Jahr zuvor mit dem Segler „Isbjörn“ durchgeführt hatten. Mit Hilfe des neuen Schiffes wollte man zunächst auf Nowaja Semlja ein Lebensmitteldepot anlegen, um im Falle eines Schiffbruchs der „Tegetthoff“ mit den mitgeführten Schlitten bzw. Booten einen möglichst nördlichen Zufluchtsort erreichen zu können.

Am 13. Juni 1872 verließ die „Tegetthoff“ Bremerhaven und erreichte Tromsø am 3. Juli. Tage zuvor hatte die „Isbjörn“ bereits Tromsø verlassen, als die „Tegetthoff“ am 14. Juli mit gleichem Ziel — Nowaja Semlja — in See stach. Einen guten Monat später, am 12. August, trafen sich die Schiffe an der Nordwestspitze der Insel, wo das „Not-Depot“ angelegt werden sollte. Nach zehntägigem Aufenthalt, am 21. August 1872, trat die „Isbjörn“ die Rückfahrt nach Tromsø an, und für die „Tegetthoff“ mit ihren 23 Mann Besatzung unter dem Kommando von Weyprecht begann die Fahrt in das nördliche Eismeer. Bereits nach kurzer Reise, bei 77° nördlicher Breite, war das Schiff von Packeis eingeschlossen und manövrierunfähig, so daß man auf lange Zeit hin mit dem Eis in die gleiche Richtung trieb. Diese unfreiwillige Fahrt der „Tegetthoff“ erstreckte sich über ein ganzes Jahr und führte unaufhaltsam nach Nordosten, bis am 30. August 1873 Land in Sicht kam. Sehr schnell war sich die Mannschaft bewußt geworden, daß es sich hier um bisher noch nicht entdecktes und erforschtes Land handelte, eben um das legendäre „Gillis-Land“. Zu Ehren des österreichischen Kaisers gab man „dem Siegespreis dieser Entdeckungsreise“ (WELCKER 1918:291) den Namen „Franz-Josefs-Land“. Erst zwei Monate später, Anfang November 1873, erreichte das Schiff mit den treibenden Eismassen das gesichtete Land und fror unter Land ein. Hier ging man nun in den zweiten Polarwinter, was aufgrund des ausreichenden Proviantes und der guten Ausrüstung des Schiffes ohne nennenswerte Schwierigkeiten möglich war. Einen dritten Winter in der Arktis zu verbringen, wollte Weyprecht allerdings nicht riskieren. Daher beabsichtigte er mit Beginn des Frühjahrs 1874 zunächst das neuentdeckte Franz-Josefs-Land zu erforschen und dann ohne die „Tegetthoff“ über das Eis nach Nowaja Semlja zurückzukehren.

Die Erforschung des Franz-Josef-Landes erfolgte auf drei insgesamt 39 Tage langen Schlittenfahrten im März und April 1874, auf denen Weyprecht in erster Linie geodätische Messungen durchführte. Diese stellten sich jedoch später als so ungenau heraus, daß sie nach seinem Tode erheblich revidiert werden mußten. Nach Beendigung der Vorbereitungen trat die gesamte Mannschaft am 20. Mai 1874 den Rückzug nach Süden an und traf nach allerlei Strapazen in der Nähe der Küste von Nowaja Semlja auf ein russisches Fischerboot, das die Arktisfahrer bereitwillig aufnahm. Der Kapitän des Bootes erklärte sich nach Zahlung eines nicht unerheblichen Entgelts bereit, Weyprecht und seine Mannschaft in den norwegischen Hafen Vardö zu bringen, von wo aus man in die Heimat zurückkehrte.

Gemäß der eigentlichen Intention der Expedition, nicht eine möglichst hohe Breite zu erreichen, sondern das bereiste Gebiet naturwissenschaftlich zu erkunden, führte Weyprecht während der gesamten Fahrt mit Hilfe seiner Schiffsoffiziere ein umfangreiches meteorologisches, ozeanographisches und erdmagnetisches Untersuchungsprogramm durch, und zwar in zweistündigen, Tag und Nacht durchlaufenden Meßreihen (vgl. GEORGI 1937:494).

Sich der ihm entgegengebrachten Ehrungen weitestgehend entziehend, verbrachte Weyprecht seine Zeit in Wien, Triest und Michelstadt mit der Ausarbeitung des mitgebrachten wissenschaftlichen Materials. Für diese Arbeit, bei der er im Baron von Wüllerstorff-Utzbach eine wertvolle Unterstützung fand, wurde er von der österreichischen Marine freigestellt. In den Jahren 1875 bis 1881 wurden die Ergebnisse der Expedition in zahlreichen Zeitschriftenaufsätzen und einigen Monographien veröffentlicht (siehe Literaturverzeichnis am Ende dieses Beitrages).

Schon bald mußte Weyprecht erkennen, „so interessant aber alle diese Beobachtungen sind, so besitzen

sie doch trotz der endlosen Zahlenreihen nicht jenen hohen wissenschaftlichen Wert, der unter anderen Umständen erreicht werden könnte. Sie geben nur ein Bild der extremen Wirkungen der Naturkräfte im arktischen Gebiete, aber über ihre Ursachen, über das ‚Warum‘ sind wir eben so im Dunkeln wie vorher, und der Grund hierin liegt darin, daß die gleichzeitigen vergleichenden Beobachtungen fehlen. Die rein geographische Forschung, die arktische Topographie, welche bis jetzt bei allen Polar-Expeditionen im Vordergrund gestanden hat, muß gegenüber diesen großen wissenschaftlichen Fragen in den Hintergrund treten“ (WEYPRECHT 1875d:72). Mit dieser Auffassung, die er in seiner Wiener Rede vom 18. Januar und wenige Monate später am 18. Sept. 1875 in Graz vertrat, gab er erstmals vor einer breiten Öffentlichkeit seiner Forderung nach einer Änderung der „bisherigen“ Polarforschung Ausdruck, nämlich „die notwendige Umstellung der Polarforschung von den vereinzelt und dauernd den Ort wechselnden Forschungsfahrten auf Forschungswarten von wenigstens einjähriger Dauer auf Polarschiffen oder festen Stationen“ (GEORGI 1937:498).

Sechs Thesen stellte Weyprecht in seinen „Grundprincipien der arktischen Forschung“ (1875e:39) hinsichtlich einer neuen, modernen Polarforschung auf:

- „1. Die arktische Forschung ist für die Kenntnis von den Naturgesetzen von höchster Wichtigkeit.
2. Die geographische Entdeckung in jenen Gegenden hat nur insofern höheren Wert, als durch sie das Feld für die wissenschaftliche Forschung in engerem Sinne vorbereitet wird.
3. Die arktische Detail-Topographie ist nebensächlich.
4. Der geographische Pol hat für die Wissenschaft keine größere Bedeutung, als jeder andere in höheren Breiten gelegene Punkt.
5. Die Beobachtungs-Stationen sind ohne Rücksicht auf die Breiten um so günstiger, je intensiver die Erscheinungen, deren Studium angestrebt wird, auf ihnen auftreten.
6. Vereinzelt Beobachtungsreihen haben nur relativen Wert.“

In den folgenden Jahren setzte sich Weyprecht unermüdlich für diese Idee einer seiner Meinung nach nur so sinnvollen Polarforschung ein. Nach unzähligen Vorträgen vor Institutionen und Gesellschaften, auf Kongressen und Tagungen hatte er 1879 sein Ziel endlich erreicht: 10 Staaten erklärten sich bereit, 14 Polarstationen zu errichten; 12 in der Arktis und 2 in der Antarktis. Diese sollten von Sommer 1882 bis Sommer 1883 Beobachtungen durchführen. Hierdurch und durch sein intensives Engagement ist Weyprecht „der Vater des (ersten) internationalen Polarjahres 1882/83“ (GEORGI 1937:496) geworden. Es war vorgesehen, daß Weyprecht die Leitung der österreichischen Station übernehmen sollte, doch er starb vorzeitig, plötzlich und unerwartet, am 29. März 1881 in seiner Heimat, in Michelstadt im Odenwald.

Carl Weyprecht gehört als Begründer der modernen deutschen Polarforschung wohl zu den bedeutendsten Vertretern seines Faches. In selbstverständlichem Gedenken an ihn verleiht die Deutsche Gesellschaft für Polarforschung seit 1967 die Carl-Weyprecht-Medaille für besondere Verdienste auf dem Gebiet der Erforschung der Polargebiete.

#### L i t e r a t u r

##### a) Schriften Carl Weyprechts

- Weyprecht, C. (1871a): Plan der diesjährigen deutschen Nordpolarexpedition. — Mitt. d. k. k. geogr. Ges. Wien 13 (NF. 3): 1—17, 302—304.
- Weyprecht, C. (1871b): Schreiben d. d. Tromsø, 20. Mai 1871 und 14. Juni 1871 an Petermann. — Petermanns Mitt. 17: 346—349.
- Weyprecht, C. (1871c): Vorbericht über die Österreichische Expedition zur Untersuchung des Nowaja Semlä-Meeress durch Schiffslieutenant Weyprecht und Ober-Lieutenant Payer, Juni—September 1871. — Petermanns Mitt. 17: 457—463.
- Weyprecht, C. (1871d): Bericht über die Polarexpedition an die kaiserliche Akademie der Wissenschaften. — Mitt. d. k. k. geogr. Ges. Wien 14 (NF. 4): 545—555.
- Weyprecht, C. (1874a): Die zweite österreichisch-ungarische Nordpolar-Expedition unter Weyprecht und Payer 1872/74. Offizieller Bericht an das Komitee, d. d. 12. Sept. 1874. — Petermanns Mitt. 20: 417—421.

- Weyprecht, C. (1874b): Österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition 1872—1874. — Mitt. d. k. k. geogr. Ges. Wien 17 (NF 7): 389—397.
- Weyprecht, C. (1874c): Schlußfolgerungen aus dem Verlauf der zweiten Österr.-Ungar. Nordpolar-Expedition. Schreiben von Weyprecht und Payer an A. Petermann d. d. 1., 5. und 8. Nov. 1874. — Petermanns Mitt. 20: 451—453.
- Weyprecht, C. (1875a): Vortrag über die österreichische Nordpol-Expedition. — Tageblatt der 48. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Graz vom 18. bis 24. September 1875, 38—42, Graz.
- Weyprecht, C. (1875b): Die Erforschung der Polarregionen. — Mitt. d. k. k. geogr. Ges. Wien 18 (NF. 8): 357—366.
- Weyprecht, C. (1875c): C. Weyprecht's Aufnahme der Nordküste von Nowaja Semlja, September und Oktober 1872. — Petermanns Mitt. 21: 393—394.
- Weyprecht, C. (1875d): Die 2. Österr.-Ungarische Nordpolar-Expedition unter Weyprecht und Payer, 1872/4. Schiffslieut. Weyprecht's Vortrag über die von ihm geleiteten wissenschaftlichen Beobachtungen, gehalten in Wien 18. Januar 1875. — Petermanns Mitt. 21: 65—72.
- Weyprecht, C. (1876e): Bilder aus dem hohen Norden. (1. Nordlicht: 2. Das Eis.) — Petermanns Mitt. 21: 346—351.
- Weyprecht, C. (1875f): Bilder aus dem hohen Norden. (3. Die Bildung des Packeises; 4. Die Eispressungen.) — Petermanns Mitt. 21: 403—409.
- Weyprecht, C. (1876a): Bilder aus dem hohen Norden. (5. Eispressungen.) — Petermanns Mitt. 22: 90—93.
- Weyprecht, C. (1876b): Bilder aus dem hohen Norden. (6. Unser Matrose im Eis.) — Petermanns Mitt. 22: 341—347.
- Weyprecht, C. (1876c): Bilder aus dem hohen Norden. (7. Der Walross-Jäger.) — Petermanns Mitt. 22: 404—410.
- Weyprecht, C. (1876d): Die Nordpol-Expeditionen der Zukunft und deren sicheres Ergebnis, verglichen mit den bisherigen Forschungen auf dem arktischen Gebiete. Vortrag gehalten von Carl Weyprecht. — Sammlung gemeinnütziger populär-wiss. Vorträge 1, Wien.
- Weyprecht, C. (1875e): Grundprincipien der arktischen Forschung. Vortrag gehalten vor der 48. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Graz. — In: Weyprecht, C., Die Nordpolexpeditionen der Zukunft und deren sicheres Ergebnis, verglichen mit den bisherigen Forschungen auf dem arktischen Gebiete. Vortrag gehalten von Carl Weyprecht, Sammlung gemeinnütziger populär-wiss. Vorträge 1: 27—40. Wien.
- Weyprecht, C. (1876f): Hauptresultate der magnetischen Beobachtungen während der österreichisch-ungarischen Polarexpedition. — Sitzungsber. d. Math.-Nat. Kl. d. k. k. Akad. d. Wiss. Wien, Wien.
- Weyprecht, C. (1877): Die Lebensverhältnisse während der Rückzugsreise der Österreichisch-Ungarischen Nordpolar-Expedition. Vortrag, gehalten am 19. Dezember 1876 zum Besten der „Concordia“. — Petermanns Mitt. 23: 86—92.
- Weyprecht, C. (1878a): Linienschiffs-Lieutenant C. Weyprecht's Tiefsee-Temperatur-Beobachtungen im Ost-Spitzbergischen Meere 1871—1874. — Petermanns Mitt. 24: 345—353.
- Weyprecht, C. (1878b): Astronomische und geodätische Bestimmungen der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition 1872—1874. — Denkschr. d. kaiserl. Akad. d. Wiss. (Wien), Math.-Nat. Kl. 35: 47—68.
- Weyprecht, C. (1878e): Die magnetischen Beobachtungen der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition 1872—1874. — Denkschr. d. kaiserl. Akad. d. Wiss. (Wien), 35: 69—292.
- Weyprecht, C. (1878f): Die Nordlichtbeobachtungen der österreichisch-ungarischen arktischen Expedition 1872—1874. — Denkschr. d. kaiserl. Akad. d. Wiss. (Wien), Math.-Nat. Kl. 35: 293—356.
- Weyprecht, C. (1879): Die Metamorphosen des Polareises. — Wien.
- Weyprecht, C. (1881): Praktische Anleitung zur Beobachtung der Polarlichter und der magnetischen Erscheinungen in hohen Breiten. — Wien.
- Weyprecht, C. (1882): Die meteorologischen Beobachtungen an Bord des „Tegethoff“. — Denkschr. d. kaiserl. Akad. d. Wiss. (Wien), Math.-Nat. Kl. 43: 227—235.

*b) Schriften zu Carl Weyprecht*

- Börgen, C. (1881): Die internationalen Polarexpeditionen. — Deutsche Geogr. Blätter 5 (4): 283—307.
- Burger, A. (1910): Carl Weyprecht. Ein deutscher Nordpolfahrer. Frankfurt/M.
- Dries, M. (1973): Der Polarforscher Weyprecht. — Genealog. Jb. 13: 97—106.
- Fick, K. E. (1977): Vorgeschichte und Nachwirkungen der Entdeckung von Franz-Joseph-Land. Karl Weyprechts u. Julius v. Payers Verdienste um die Exploration des Nordpolarraumes. — In: Studien zur allgemeinen und regionalen Geographie. Josef Maznetter zum 60. Geburtstag. — Frankfurter Wirtschafts- u. Sozialgeogr. Schr. 26: 39—69, Frankfurt.
- Georgi, J. (1937): Carl Weyprecht (1838—1881) und Julius Payer (1842—1915). — Die Großen Deutschen. Neue Deutsche Biographie 5 (Ergänzungsband): 489—503, Berlin.
- Hahn, S. (1874): Die österreichischen Nordpolfahrer. — Unsere Zeit 10: 703—710.
- Ihne, E. (1913): Der Nordpolfahrer Carl Weyprecht. — Hessische Volksbücher 17/18, Darmstadt.
- Karl Weyprecht. — Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich 55: 198—203, Wien 1887.
- Littröw, H. v. (1881): Karl Weyprecht, der österreichische Nordpolfahrer. Erinnerungen und Briefe, gesammelt und zusammengestellt mit Porträt Weyprecht's und Abbildung des „Tegethoff“. — Wien.
- Payer, J. (1874): Die zweite Österr.-Ungar. Nordpolar-Expedition unter Weyprecht und Payer, 1872/4. K. K. Oberlieutenant J. Payer's offizieller Bericht an das Comité, d. d. September 1874. — Petermanns Mitt. 20: 443—451.
- Payer, J. (1876): Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition in den Jahren 1872—74, nebst einer Skizze der zweiten deutschen Nordpol-Expedition 1869—70 und der Polar-Expedition von 1871. — Wien.
- Petermann, A. (1871): J. Payer's und K. Weyprecht's Expedition nach König Karl-Land im Osten von Spitzbergen. — Petermanns Mitt. 17: 344—350.
- Ratzel, F. (1897): Karl Weyprecht. — Allgemeine Deutsche Biographie 42: 763—774, Leipzig.
- Rüdiger, H. (1912): Deutschlands Anteil an der Lösung der polaren Probleme. Ein Beitrag zur Geschichte der Polarforschung. — München.
- Wolkenhauer, W. (1918): Carl Georg Ludwig Wilhelm Weyprecht, Seeoffizier und Polarforscher, 1838—1881. — Hessische Biographien 1: 289—295, Darmstadt.