

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 28=48 (1882)

Heft: 30

Buchbesprechung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

lichung der uns daraus erwachsenden Lehren uns so auf den Krieg zu rüsten, daß wir dadurch den Frieden wahren und ähnliches Weh verhüten.

Karl Weyprecht, der österreichische Nordpolfahrer.

Erinnerungen und Briefe gesammelt und zusammengestellt von Heinrich v. Pittrow. Wien, Pest und Leipzig, A. Hartleben's Verlag. 1881. gr. 8°. 96 S. Preis Kr. 2. 40.

Der Herr Verfasser, ein geistreicher Mann, ist als Dichter und Gelehrter in den literarischen Kreisen rühmlich bekannt. In vorliegender Broschüre widmet er seinem für die Wissenschaft leider zu früh heimgegangenen Freunde Weyprecht einen Nachruf, welcher sowohl für den verstorbenen Nordpolfahrer als für den lebenden Verfasser ein ehrenvolles Zeugniß ablegt. Mehr als es in solchen Schriften gewöhnlich der Fall ist, weiß der Verfasser das Interesse des Lesers zu fesseln. Ueber Karl Weyprecht erhalten wir folgende biographische Notizen: „Nach längerem Leiden starb derselbe am 29. März im kräftigsten Mannesalter. Im Odenwald, wo er das Licht der Welt erblickt hatte, hauchte er den letzten Athemzug, nur heimgekehrt, um mit brechendem Auge die alte Mutter zu grüßen.

Karl Weyprecht war geboren am 8. September 1838 in Hessen-Darmstadt, als der dritte Sohn des Hof-Gerichts-Advokaten Weyprecht. Gesundheitsrücksichten bewogen den Letzteren 1842 nach König im Odenwalde, etwa sechs Stunden von Darmstadt entfernt, in Dienste des Grafen Erbach-Schönberg als Güterdirektor zu treten. In einer schönen gesunden Gebirgsgegend verbrachte Karl hier die Kinderjahre, während im elterlichen Hause, trotz der Abgeschiedenheit, ein ziemlich reger Verkehr stattfand, der auch seinen guten Eindruck auf die Kinder nicht verfehlen konnte. Den Unterricht erhielt er mit den Geschwistern und Kameraden durch Privatlehrer, bis er 1852 in das Gymnasium zu Darmstadt eintrat. Mit Rücksicht auf den erwählten Beruf, sich der Navigation zu widmen, ging er 1853 auf die Gewerbeschule über, die heutige Ober-Realschule, um sich daselbst besser in Mathematik und verwandten Fächern auszubilden. 1856 trat er in den Dienst der österreichischen Kriegsmarine. Schon als Knabe machte er sich durch seine Munterkeit, durch sein freundliches Benehmen und sein gutes Herz Jedermann zum Freunde, man suchte den sympathischen Jungen auf, bevorzugte ihn, so wenig er um diese Auszeichnung buhlte, lobte seinen klaren Kopf, seinen Fleiß, der ihn zu einem braven Schüler machte. Bei seiner lebhaften Phantasie und seiner Kaltblütigkeit, die vor nichts zurückschreckte, erwachte sehr bald die Neigung für das Seeleben, die durch entsprechende Lektüre sich immer mehr entwickelte. Eine deutsche Marine existirte damals kaum; der Eintritt in die englische war mit großen Schwierigkeiten verbunden; die österreichische begann sich kräftig zu entwickeln, so daß, insbesondere weil Oesterreich damals noch zum deutschen Bunde gehörte, die Wahl auf die letztere fiel.

Von den Geschwistern verlor er 1848 den ältesten Bruder im Alter von 14 Jahren durch Ertrinken, der zweite ist praktischer Arzt in Michelstadt, zwei Schwestern leben noch. Der Vater starb 1873 im Oktober, während Karl sich im hohen Norden befand, als gräflich Erbach-Schönberg'scher Kammerdirektor in König; die Mutter zog hierauf nach Michelstadt, wo sie noch lebt.

Als provisorischer Kadet in der österreichischen Kriegsmarine unternahm er bis zum Jahre 1859 auf verschiedenen Kriegsschiffen größere, auch transatlantische Reisen; von 1860 bis 1862 war er auf der Fregatte „Radeky“ eingeschifft, welche damals unter dem Kommando des damaligen Korvettenkapitän Tegetthoff im adriatischen und Mittelmeere kreuzte. Dieses Jahr war für die Zukunft Weyprecht's insofern bedeutungsvoll, als Tegetthoff während des vielseitigen direkten Verkehrs mit Weyprecht dessen wissenschaftliche Begabung und seltene Charakter-Eigenschaften kennen und schätzen gelernt hat.

Das Urtheil, welches sich Tegetthoff damals über Weyprecht gebildet hatte, soll ihn auch bestimmt haben, für Letzteren entschieden einzutreten, als in seiner Gegenwart von dem Plane einer österreichischen Nordpol-Expedition die Rede war und die Frage aufgeworfen wurde, wer wohl einst zum Kommandanten der Expedition zu wählen sei. Die Ernennung Weyprecht's zum Schiffsführer erfolgte am 26. Februar 1861. Vom Jahre 1863 bis 1865 war er an Bord des Schulschiffes „Huszar“, anfangs als Instruktionsoffizier und später als Leiter des gesammten Unterrichts in Verwendung. Im Feldzuge 1866 nahm er an Bord der Panzerfregatte „Drache“ an der Seeschlacht von Lissa Theil. In seiner Eigenschaft als Navigationsoffizier stand er während der ganzen Dauer der Schlacht an der Seite des Kommandanten auf der Kommandobrücke. Im entscheidenden Augenblicke des Kampfes wurde der Kommandant der Panzerfregatte, Baron Moll, durch ein feindliches Geschloß tödtlich verwundet. Es verging naturgemäß eine geraume Zeit, bis der zur Uebernahme des Kommandos berufene Detail-Offizier, der sich auf dem rückwärtigen Schiffsraum befand, die Kommandobrücke erreichte. Während dieses kritischen Momentes führte Weyprecht, der rangsjüngste Offizier an Bord, selbstständig und mit außerordentlichem Geschicke das Kommando. Für diese That wurde Weyprecht mit dem Eisernen Kronenorden dritter Klasse ausgezeichnet. Es ist ein Ausnahmefall, wenn ein Offizier niedriger Charge, wie es damals Weyprecht war, mit dem Orden der Eisernen Krone ausgezeichnet wird. Für die siegreiche Schlacht von Lissa wurde außer Weyprecht nur noch ein Subaltern-Offizier, Schiffsführer Marinic, der auf dem Linienschiff „Kaiser“ eingeschifft war, mit diesem Orden ausgezeichnet. Am 20. Oktober 1868 wurde Weyprecht, nachdem er von einer einjährigen Reise nach den mexikanischen Gewässern an Bord der „Elisabeth“ zurückgekehrt war, zum Schiffslieutenant befördert. In den Jahren 1869 und 1870

nahm er hervorragenden Antheil an der Küsten-
aufnahme des adriatischen Meeres, diesem ebenso
schwierigen als glänzend durchgeführten Werke.

Mit dem Gedanken, sich an einer Nordpol-Expe-
dition zu betheiligen, trug sich Weyprecht schon seit
seiner Jugend — und als er 1870 die Bekant-
schaft Julius Payer's, damals k. k. Oberlieutenant,
machte, der eben von der deutschen Polar-Expedition
der Hansa glücklich heimgekehrt war, ließ ihm die
Sehnsucht keine Ruhe mehr, bis er die Unter-
stützung bemittelter Freunde der Wissenschaft,
wahrhaftiger Mäcenaten, wie Graf Wilczek und
Graf Edmund Richy, Baron Todesco und Loden-
burg u. A. m., und in dem begeisterten Anrufe
Petermann's sich seinem Ziele näher gerückt sah.
Das Polarschiff „Tegetthoff“ wurde in Bremer-
hafen gebaut, ausgerüstet und reichlich mit Allem
versehen, was eine solche schwierige Expedition er-
fordert. Offiziere und Mannschaft wurden zusam-
mengestellt, und am 13. Juni 1872 ging das
Schiff in See. Ueber die Expedition selbst zu
sprechen ist hier nicht der Platz.“

Wir bemerken nur: Am 14. Juli 1872 lief der
„Tegetthoff“ von Tromsø aus, schon am 20. Au-
gust wurde das Schiff von Eis eingeschlossen und
während der ganzen Expedition nie mehr von
dieser Fessel befreit. Zwei Jahre hielt Weyprecht
in dem Polareis aus, bis sein Schiff von diesem
zerdrückt wurde; dann folgt eine 96 Tage an-
dauernde mühevollen Reise in Schlitten und Booten
bis Nordö. Einzelheiten über diese Ereignisse
finden sich in dem Werk des Hrn. Julius Payer
„Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition“,
Wien 1876.

Besonderes Interesse verleihen der vorliegenden
Schrift die Briefe Weyprecht's, doch auch Anekdoten
und Schilderungen, welche der Herr Verfasser mit
Geschick einzuflechten weiß.

Das schön ausgestattete Büchlein ist mit dem
Porträt von Karl Weyprecht und der Abbildung
des Schiffes „Tegetthoff“ geziert.

Der Verfasser hat seinem dahingeschiedenen Freund
mit der kleinen Schrift ein sehr ehrendes Denkmal
gesetzt.

Die Terrainlehre von Viktor Reizner, k. k. Ober-
lieutenant und Lehrer an der Kadettenschule
zu Wien. I. Theil. Dritte verbesserte Auflage.
Wien, 1879. Verlag von L. W. Seidel u.
Sohn. Preis Fr. 8.

△ Das Buch empfiehlt sich durch zweckmäßige
Einteilung und einfache, leichtverständliche Dar-
stellungsweise. Eine große Zahl in den Text ge-
druckter Figuren nebst einer Anzahl beigegebener
Tafeln erleichtern das Verständniß. Die zahlreichen
Holzschnitte sind sehr schön und elegant ausgeführt.
— In besonders verdienstlicher Weise wird das
Relief des Terrains behandelt. Das Buch dürfte
zu den besten Lehrbüchern, welche über den Gegen-
stand existiren, gehören, wofür schon der Umstand
zeugt, daß dasselbe vom k. k. Reichskriegsministerium
und von dem Ministerium für Landesverteidigung

für die Militär-Akademien, Kadettenschulen und die
Einjährig-Freiwilligen, für die Landwehr-Offiziers-
Aspiranten-Schulen als vorgeschriebenes Lehrmittel
eingeführt wurde.

U s l a n d.

Oesterreich. (Uchatius-Belagerungskanonen.)
Die im vorigen Jahre bei der k. k. Festungsartillerie eingeführten
Uchatius-Belagerungskanonen, Modell 1880, sind seither im prak-
tischen Dienste der Truppe in jeder denkbaren Richtung den
gründlichsten Versuchen unterworfen worden. Abgesehen von einer
ganz minimalen Aenderung, welche sich bei der künftigen Kon-
struktion eines Nebenbestandtheiles als wünschenswerth heraus-
gestellt hat, haben diese praktischen Erprobungen die erfreuliche
Thatsache konstatiert, daß das stahlbröcne Belagerungsgeschütz-
material M. 1880 auf der gleichen Höhe mit dem stahlbröcnenen
Feldgeschützmaterial M. 1875 steht, d. h. daß es das wohlfeilste
unter allen Geschützmaterialien Europa's ist und bezüglich der
Wirkung mit den vorzüglichsten der bestehenden Systeme erfolg-
reich konkurriert, ja in mancher Beziehung sie sogar übertrifft und
weit hinter sich läßt. Von den bei der Festungsartillerie einge-
führten drei Kalibern dient das 12-Centimeter-Rohr als Haupt-
Demontirgeschütz. Das 15-Centimeter-Rohr ist als die mächtigste
im Belagerungsparks zu führende Kanone systemisirt worden.
Das 18-Centimeter-Rohr endlich hat die Bestimmung für den
indirekten Geschützkampf, d. h. für den Schuß gegen verbettete
Ziele; diese kurze 18-Centimeter-Kanone dient übrigens auch als
Bombardementgeschütz. Bezüglich der äußeren Einrichtung glei-
chen die Uchatius-Belagerungsgeschütze so ziemlich den Uchatius-
Feldgeschützen. Alle drei Kaliber haben Flachfelsverschlüsse aus
Stahlbröcne und kupferne Laderungsbestandtheile. Die innere
Einrichtung ist aber eine ganz verschiedene und entspricht bei
jedem Kaliber der eigenen Geschosskonstruktion. An Geschossen
sind für alle drei Kaliber Hohlgeschosse (Granaten) und Schrapnels
systemisirt worden; für die 12-Centimeter-Kanone außerdem noch
Kartätschen und für die 15-Centimeter-Kanone Kartätschenhohlgeschosse
und Brandgeschosse. Die Schußweite des Hohlgeschosses aus dem
12-Centimeter-Rohre reicht bis 8000 Meter, also 10,664 Schritte,
des Schrapnels bis 3000 Meter und der Kartätsche bis 700
Meter. Die Schußweite der 15-Centimeter-Kanone beträgt 9000
Meter bei der Anwendung von Hohlgeschossen, jene der 18-
Centimeter-Kanone 4700 Meter. — Die Fabrikation dieser
Geschütze geht in der k. k. Artilleriezeugfabrik vor sich.

Frankreich. (Karten an den Kasernenmauern)
anzubringen und dieselben so für die Instruktion nützlich zu
machen, ist von Herrn Gille, einem ehemaligen Offizier, bei der
Gründung der geographischen Gesellschaft in Dijon in Vorschlag
gebracht worden. — Die „France militaire“ begrüßt diesen
Gedanken und wünscht, daß er Beachtung finden möge. — Nach
meiner Ansicht dürfte nicht nur die Landeskennntniß so gefördert
werden, sondern man könnte auch aus der Schießtheorie die
Flugbahn, die Visirlinie, die Streuungsgarben u. s. w. zur
Aufklärung bringen und auf diese Weise die Instruktion för-
dern. △

Frankreich. (Genaue Befolgung der Reglemente)
wird durch eine Verordnung des Kriegsministers strengstens
empfohlen. Nach der „France militaire“ sollen auch jetzt noch
große Abweichungen von gewissen Vorschriften von Regimente-
Kommandanten verlangt werden, so soll in der Nachahmung der
Deutschen hier und da sehr Auffälliges geschehen. So z. B.
im Salutiren, und sogar daß man die Kompagnien in drei Sek-
tionen formirt.*)

„Ob gut oder schlecht, das Reglement solle gewissenhaft befolgt
werden, denn eine Armee, welche das Reglement nicht befolge,
sei eine undisciplinirte Armee.“

*) Das letztere hatten in Deutschland selbst viele Offiziere für
höchst ungewöhnlich, wie das letzte Heft der „Neuen Militär-
Blätter“ es beweist. D. R.