Die Österreichische Jan Mayen Expedition 1882/83

Zusammenfassung

Historische Gemeinsamkeiten zwischen Österreich und Norwegen hat es nie gegeben, denn weder gab es machtpolitische noch dynastische Verbindungen. Der geographische Abstand hat dies bereits verhindert. Es gab aber Berührungen zwischen unseren beiden Völkern. Eine davon ist jene durch die österreichisch-ungarische Beobachtungsstation auf Jan Mayen, als Österreich-Ungarn zu den Seemächten zählte und Norwegen gerade aufstrebte. Dieser indirekte Kontakt war rein wissenschaftlicher Natur, dessen Anlass das Internationale Polarjahr 1882 lieferte. Die Insel wurde von der k.u.k. Kriegsmarine besetzt, geographisch erfasst, erforscht und ihre Natur dokumentiert. Ziel des IPY 1 war der Nachweis des Einflusses der polaren Eiskappe auf das gesamte Weltklima, was wir heute nur bestätigen können!

1. Die Insel Jan Mayen. (s. Abb.1)

Jan Mayen ist eine arktische Vulkaninsel von 377 qkm in 71° nördlicher Breite zwischen Nordnorwegen – Grönland und Island – Spitzbergen. Die Insel ist 54 km lang und zwischen 3 und 15 km breit. Die höchste Erhebung ist der Beerenberg, ein Vulkan mit 2277 m Höhe, der 1818 und 1970 ausbrach. Das ist Norwegens höchste Erhebung außerhalb des Festlandes. Wahrscheinlich ist die Insel bereits von den Wikingern gesichtet worden, aber wenn, dann ist dies in Vergessenheit geraten.

1607 wurde die Insel von Henry Hudson entdeckt und sie trägt ihren Namen seit 1614 nach dem niederländischen Seefahrer Jan May. Im Museum zu Bergen

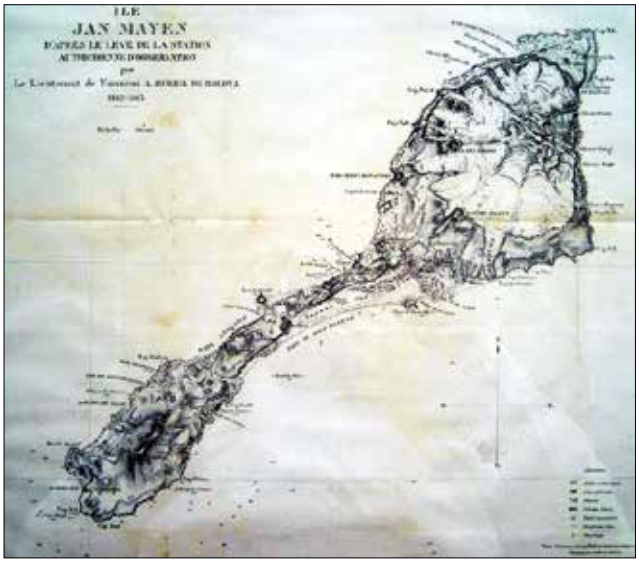


Abb. 1: Jan Mayen, wie von den Österreichern 1882/83 kartographiert, Karte: Autor

befindet sich eine holländische Originalkarte aus Amsterdam von 1610, die schon damals Jan Mayen aufwies.

1611 wurde die Insel Basis der holländischen Walfänger. Der Walfang war relativ einfach, da die Wale in die Bucht hineinschwammen. Die Schiffe gingen an den flachen Stränden vor Anker, die Fangboote wurden zur See gelassen, die Meeresriesen wurden in der Bucht harpuniert und an Land gezogen. Hier wurden sie geflenst und die Speckstücke zu Tran gekocht. Es waren nur Kupferkessel zum Sieden und Fässer für den Transport des Trans nach Holland erforderlich. Entlang der Küste entstanden Trankochereien. Bald kam man mit den Engländern in Konflikt, die ähnliche Wünsche hatten. Die Eigentumsrechte auf die Insel wechselten jeweils zu jenen, die ihre Walfangschiffe durch eine stärkere Kriegsflotte gesichert hatten. Schließlich beteiligten sich auch die Dänen und Basken an dieser Konkurrenz.

Im Winter von 1633/34 machten sieben holländische Walfänger den Versuch einer Überwinterung auf Jan Mayen, aber nach acht Monaten fielen sie dem Skorbut zum Opfer.

Abb. 2: Der 1970 zuletzt eruptierte Vulkan Beerenberg, 2277 m, mit dem Weyprecht Gletscher; Foto vom Autor

Sie hinterließen ein ergreifendes Tagebuch, das für die österreichischen Vorbereitungen der Expedition zu deren Überwinterung / Überleben wegweisend sein sollte, denn es wurde eingehend studiert.

1614 hielten sich auf Jan Mayen ca.1000 Menschen auf, danach ging der Walfang zu Ende.

1840 kamen Norweger auf Seehundjagd, sie jagten auch den Weiß- und Blaufuchs. Bei einer Abschussrate von ca. 260 Tieren pro Jahr bis 1926, gab es bald mehr Jäger als Füchse.

Zwischen 1873 und 1882 gab es eine norwegische Nordmeerexpedition, aber die erste größere wissenschaftliche Expedition war jene Österreich-Ungarns 1882/83.

Seit 1921 befindet sich eine meteorologische- und Rundfunk Station auf Jan Mayen. 1929 wurde die Insel von Norwegen annektiert und wurde 1931 Teil des Königreiches. 1941 kam eine norwegische Garnison, um für die arktischen Geleitzüge nach der Sowjetunion die Wetterverhältnisse zu melden.

1970 wurde eine Satelliten-Konsolstation errichtet. Außer den Meteorologen und gelegentlichen Besuchen von Wal- und Robbenfängern ist die Insel, deren Gewässer reich an Fisch und Robben sind, unbewohnt und ein Naturparadies der Arktis. (s. Abb. 2) Allerdings ist auch ein NATO Stützpunkt vorhanden.

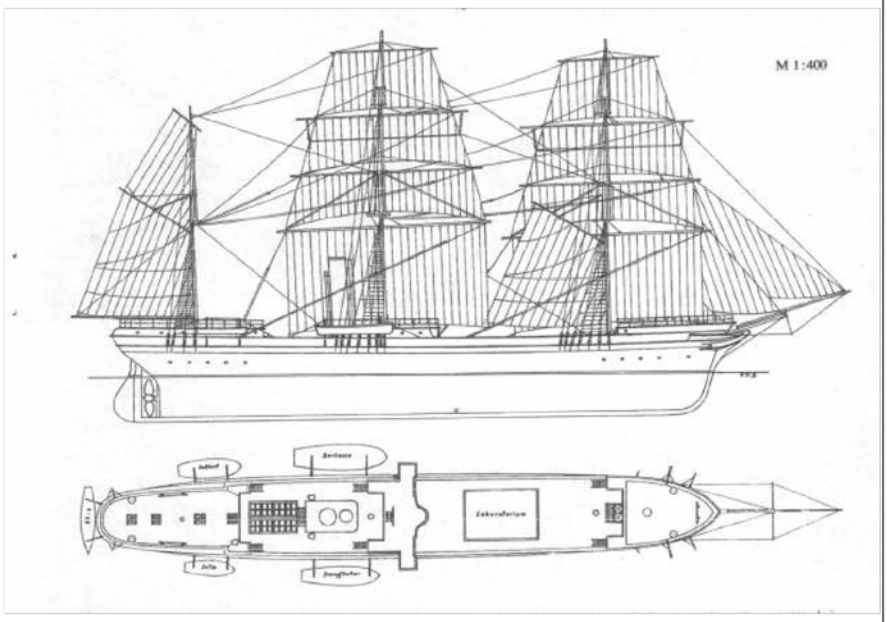
2. Die ersten Internationalen Polarkonferenzen

Lschlt. Karl Weyprecht, hatte mit der Entdeckung von Kaiser Franz Joseph Land 1872–1874 weltweit Schlagzeilen gemacht. Während sich die Presse in Wien über die „Kolonisationspläne bei den Eisbären“ mokierte, da doch die anderen Großmächte in Afrika und Asien profitabel expandierten, schlug er eine internationale Erforschung der Arktis vor, deren Vorrang wissenschaftliche Erkenntnisse vor geographischen Entdeckungen haben sollten. So kam im Oktober 1879 die erste Internationale Polarkonferenz in Hamburg zustande, die alle Seefahrtsnationen umfasste, darunter auch Österreich-Ungarn und Norwegen, das damals noch Teil Schwedens war.

Die zweite Polarkonferenz fand im August 1880 in Bern statt und brachte bereits konkretere Beschlüsse. Auf der dritten Polarkonferenz im August 1881 in St. Petersburg wurden die Beobachtungs- und Forschungsstationen für die Teilnehmer fest bestimmt.

Es sollten in der Arktis und Antarktis zwischen 1882–83 insgesamt 49 Forschungsstationen errichtet

SCHSIFFSTYPENBLATT zu S.M.S. ***POLA***
(Ref: „MARINE – Gestern, Heute“, 15. Jahrgang, Juni 1988, Schiffstypenblatt Nr. 52 von Franz F. Bilzer, S. 71 u. 73)



Typ:	Transportschiff
Schwesterschiff:	keines
Bauwerft:	Seearsenal Pola
Baulegung:	17. März 1869
Stapellauf:	12. November 1870
Fertigstellung:	März 1871
Verdrängung:	920t konstr. 1243t voll beladen
Länge:	53,36m pp 61,30m üa
Breite:	9,06m größte
Tiefgang mittl.: Tiefgang mittl.:	3,55m konstr. 4,35m voll beladen
Tiefertauchung:	1cm entspricht 4,00t Deplacementzunahme
Segelfläche: als Schoner mit Rahsegeln: als Bark:	 968m² 985m²
Maschinenanlage:	gebaut von Stabilimento tecnico Fiume, nominell 160 PS 2 Kofferkessel mit je drei Feuerungen, Betriebsdruck 2 atü, 1 Zweizyl. Niederdruckmaschine, 1 zweiflügelige Griffithschraube, ⌀ 3,505m
Maschinenleistung:	Probefahrt am 15. Juni 1871 993PSi mittl.
Geschwindigkeit:	Probefahrt am 15. Juni 1871 10,37kn mittl.
Bewaffnung: ursprünglich 1893 zusätzlich ab 1895	 2x9cm Stahlbronze-Geschütze L/24 2x47mm SFK L/33 auf Kastelldeck 4x25mm Mitrailleusen
Besatzung:	70 Mann (Stab + Mannschaft)

Abb. 3: S.M.S. „Pola“, Schiffstypenblatt

werden, die von ca. 700 Menschen bedient werden sollten. Norwegen sollte in Bossekop, Alta, auf Staatskosten eine meteorologische Station unter Assistent A. Steen einrichten.

Österreich-Ungarn sollte auf Jan Mayen Untersuchungen unter der Leitung von Lschlt. Emil Edler von Wohlgemuth durchführen. Die Kosten trug als Sponsor Graf Hans Wilczek. Die wissenschaftliche Forschung umfasste Meteorologie, Beobachtung des Erdmagnetismus, Polarlicht- und Spektralbeobachtungen, Botanik, Zoologie und Mineralogie.

Ursprünglich war der Initiator dieser Bewegung auch als Leiter des Österreichischen Forschungsteams vorgesehen. Aber Karl Weyprecht konnte diesen Triumph nicht mehr erleben, er war infolge seiner polaren Strapazen bereits am 29. März 1881 im Alter von nur 41 Jahren gestorben.

2.1 Ein kurzer Lebenslauf: *Emil Edler von Wohlgemuth* (s. Abb. 4)

Am 2.Mai 1843 als Sohn eines k.u.k. Obersten in Lemberg geboren

3. Mai 1859 Provisorischer Marinekadett in Fiume (Rijeka)

1859–1866 Dienst auf S.M. Schiffe Bellona, Elisabeth und Fantasie

1866 2. Offizier auf S.M.S. Möwe, Artillerieoffiziers-Kurs

1870 Linienschiffsleutnant 2. Klasse

1873 Linienschiffsleutnant 1.Klasse

1871–1873 Teilnahme an der 1. Ostasienreise S.M. Korvette Fasana

1876–1881 eingeschifft auf S.M.S. Adria, Custozza, Greif und Andreas Hofer

Abb. 4: Linienschiffsleutnant Emil Edler von Wohlgemuth

Abb. 4a: Das Ehrengrab von Lsch. Kpt. Edler von Wohlgemuth am Wiener Zentralfriedhof. Foto vom Autor

16. Oktober 1881 beurlaubt und mit Leitung der österreichischen Beobachtungsstation Jan Mayen beauftragt.
1884 Korvettenkapitän
1886 Fregattenkapitän
1885–1887 Flügeladjutant bei Kronprinz Rudolph
1887–1889 2. Ostasienreise auf S.M.S. Fasana über 21400 sm weit
1891 Linienschiffskapitän
1894 im Ruhestand
28. Jänner 1896 in Wien gestorben, in einem Ehrengrab am Zentralfriedhof bestattet (s. Abb. 4a).

2.2 Die Vorbereitung der Expedition

Unter der Führung von Lschlt. Emil von Wohlgemuth nahmen14 Offiziere und Mannschaften (s. Abb. 5) aus der Monarchie, zum Großteil an der Adria ansässig, darunter auch ein Arzt, freiwillig an der Expedition teil. Im k.u.k. Seearsenal in Pola wurde eine komplette Wohnanlage (s. Abb. 6) in Spitzbogenkonstruktion – wie sie acht Jahrzehnte später der Architekt des Aga Khan Ernst May im arabischen Raum für Siedlungen verwendete – aus Holz gefertigt, die Teile markiert, zerlegt und verpackt.

Der Proviant wurde für 2 Jahre bemessen. Gegen Skorbut hatte man 200 liter Limonensaft, Fruchtkonserven und 200 Dosen **Moltebeeren** gefasst.

Bei der Polarkleidung wurden bereits die Erfahrungen der Österreichisch-Ungarischen Polarexpedition 1872– 74 berücksichtigte So war die Pelzkleidung aus Rentierfell, da diese auch bei großer Kälte geschmeidig blieb.

Man hatte viele Waffen zur Jagd und zum Selbstschutz, davon drei aus Uchatius-Bronze für die Offiziere, die an magnetischen Instrumenten den Dienst versahen. Die Instrumente stammten zum Teil vom Hydrographischem Amt der k.u.k. Kriegsmarine. Unter den drei Booten war noch eines aus Tromsø (s. Abb. 9), das an der Nordpolexpedition teilgenommen hatte. Die anderen beiden wurden speziell in Bergen gebaut. Es waren ein Walboot und ein Fischerboot für vier Ruderer von 100 kg Eigengewicht. Sie konnten aber die 6–8 fache Last tragen und erwiesen sich als unerlässliche Ausrüstungsgegenstände.

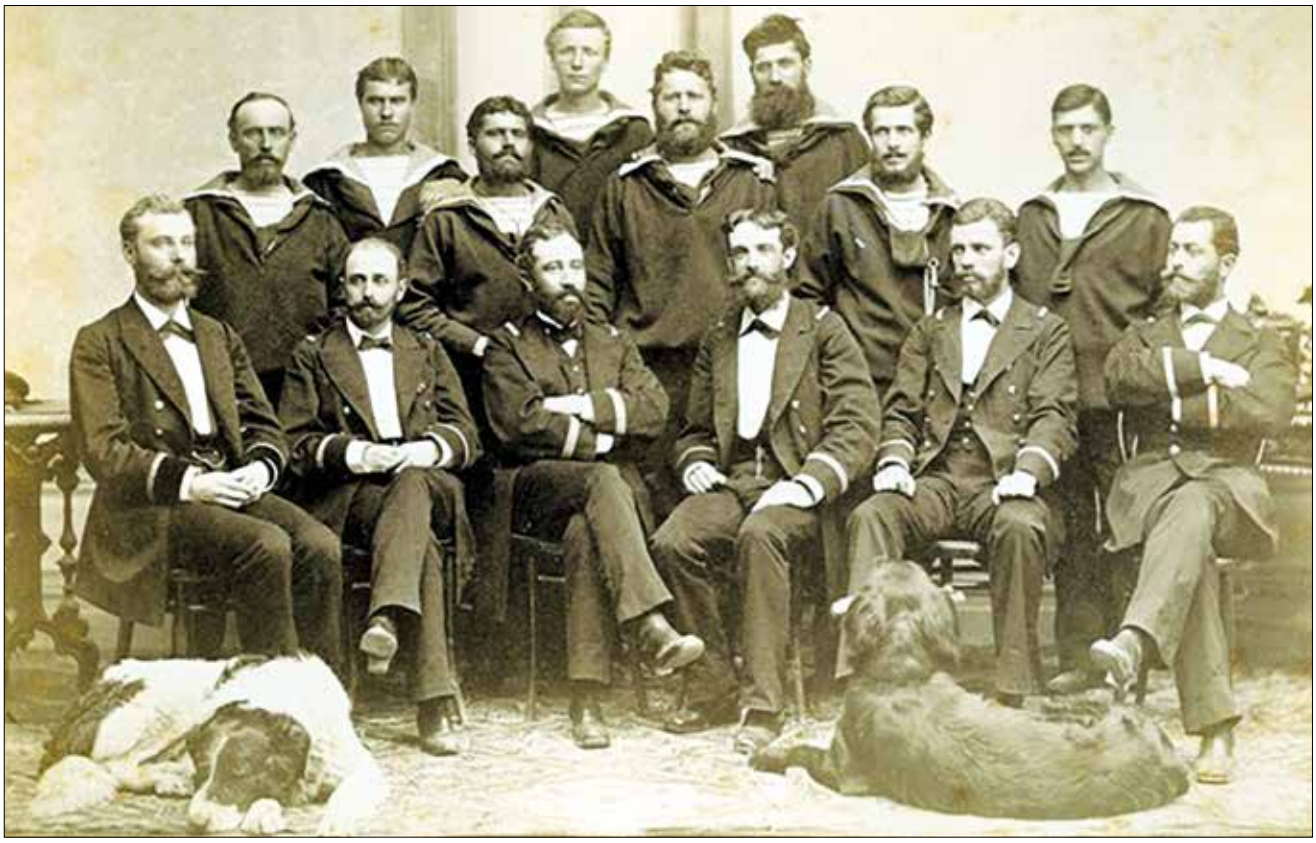


Abb. 5: Die Expeditionsteilnehmer und ihr Förderer, v.l.n.r.: Lsf. Adolf Sobiesky, Lsf. August Gratzl, Lslt. Emil Edler von Wohlgemut, Hans Graf von Wilczek, Lslt. Richard Basso, Lsf. Adolf Borbik von Boldva, Korv. Arzt Dr. Ferdinand Fischer mit der Mannschaft im Hintergrund.

2.3 Die Seereisen der S.M.S. „Pola“

Die Einschiffung wurde am 2. April 1882 in Pola beendet und die „*Pola*“ (s. Abb. 3) stach unter der Schiffsleitung von Kkpt. Müller in See. Durch die Meerenge von Gibraltar ging es nach Gravesend, das man nach einem Zwischenstop auf Grund stürmischer See bei Lissabon am 29. April erreichte. Hier schiffte sich der Expeditionsleiter ein. Die Weiterfahrt wurde am 7. Mai aufgenommen und am 11. Mai langte man in Bergen an, wo Proviant und Kohle ergänzt wurden. Hier stiegen Graf Wilcek und andere Expeditionsmitglieder zu und am 25.Mai wurde Kurs auf Jan Mayen genommen.

Treib- und Packeis auf 69°10’ N erzwangen das Anlaufen von Tromsø, wo sich Graf Wilczek ausschiffte. Erneut wurde am 22. Juni die Ausreise unternommen, aber eine dichte Eisbarriere verhinderte eine Annäherung an Jan Mayen (s. Abb. 16). Erst am 13. Juli konnte S.M.S. *Pola* in der Marie-Muss Bucht Anker werfen.

3. Die Arktis

3.1 Die Überwinterung in der Arktis

Die Ausschiffung von Mannschaft und Material – davon 200 t wissenschaftlich – sowie der Aufbau der vorfabrizierten Holzbauten dauerte unter Mitwirkung der Schiffsbesatzung bis 16. August. Danach trat das Schiff mit 120 t Sandballast die Heimreise an, die es am 25. November nach einigen Zwischenstops im Zentralhafen beendete.

Zur Überwinterung waren vor allem die Unterkünfte wichtig (s. Abb. 6). Die Steinpfeiler wurden in Asphalt und Schamotte Ziegel eingemauert. Die Doppelwände des Wohnhauses waren mit Holzfasern vollgestampft und der Fußboden mit einer Asphalt Zwischenlage wasserdicht gehalten. Die Tapezierung der Schlafräume bestand aus Kork, der Außenschutz der Holzbauten aus Asphaltplatten und Dachpappe. Bei einer (s. Abb. 7) durchschnittlichen Innentemperatur von 9.7° C brauchte man pro Ofen 6–8 kg Holz pro Tag. Obwohl nachts nie

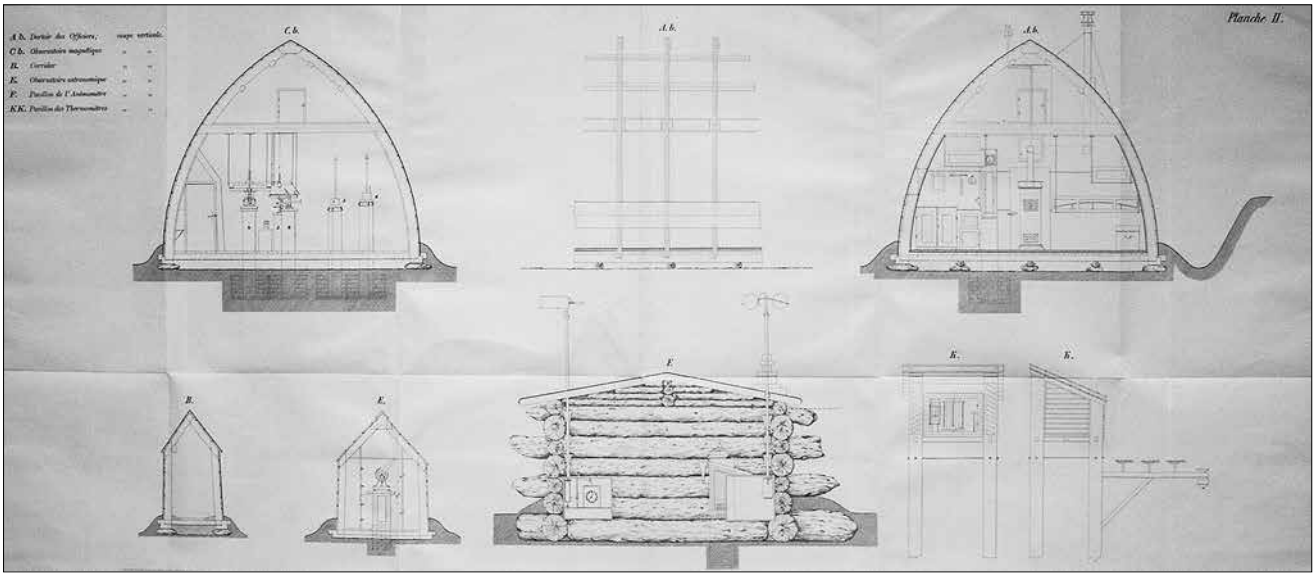


Abb. 6: Die in Pola vorgefertigten Holz-Unterkünfte: Magnetisches Observatorium, Anemometer-Blockhaus und Temperatur-Messhütte

geheizt wurde, sank die Temperatur bei den Bettstellen nie unter den Gefrierpunkt. Auch das Wohnhaus das als Küche Verwendung fand, verbrauchte bei 14 Stunden Feuerung nur 24–30 kg Steinkohle. Ein Luftumzug, der die Dachböden verband, sorgte gleichzeitig für das Vorwärmen der Mannschaftsquartiere.

Die Arbeitsstätten, die sehr zahlreich wirken (s. Abb. 8) und die von den Wohnräumen, 16 x 5.5 m, begehbar waren, lagen auf einer Anhöhe parallel zur Küste mit Blick nach S. Hier waren auch die Temperaturmessstellen aufgereiht. Im Osten befanden sich Lagerhäuser, im NW ein kleines Astronomisches Observatorium und darüber ein Blockhaus für Windmessung. Etwa 100 m im W vom Wohnblock befand sich das Bootshaus und auf halber Weglänge dorthin die Schreinerei.

Eissegeln, die Jagd und das Sammeln biologischer, botanischer und mineralogischer Präparate bedeutete sowohl Arbeit als auch Freizeitbeschäftigung. Die Mannschaft war mit der Beschaffung von Trinkwasser, Treibholz zum Heizen und mit Instandsetzungsarbeiten voll beschäftigt. Wir erfahren auch über die Schwierigkeit, genießbares Trinkwasser aus Schnee und Eis zu gewinnen wegen des ständigen Windes, der die Salzkristalle überall hinwehte (siehe Abbildung 10).

Die drei hochseetüchtigen Fangboote dienten nicht nur der Erforschung der Ufer der Insel, sondern stellten auch für alle eine gewisse Überlebens Sicherheit dar. Auf den Expeditionen (siehe Abbildung 11) wurden auch mögliche Orte für Unterkunft und Forschung untersucht.

Abb. 7: Die österreichische Polarstation im Winter 1882/83

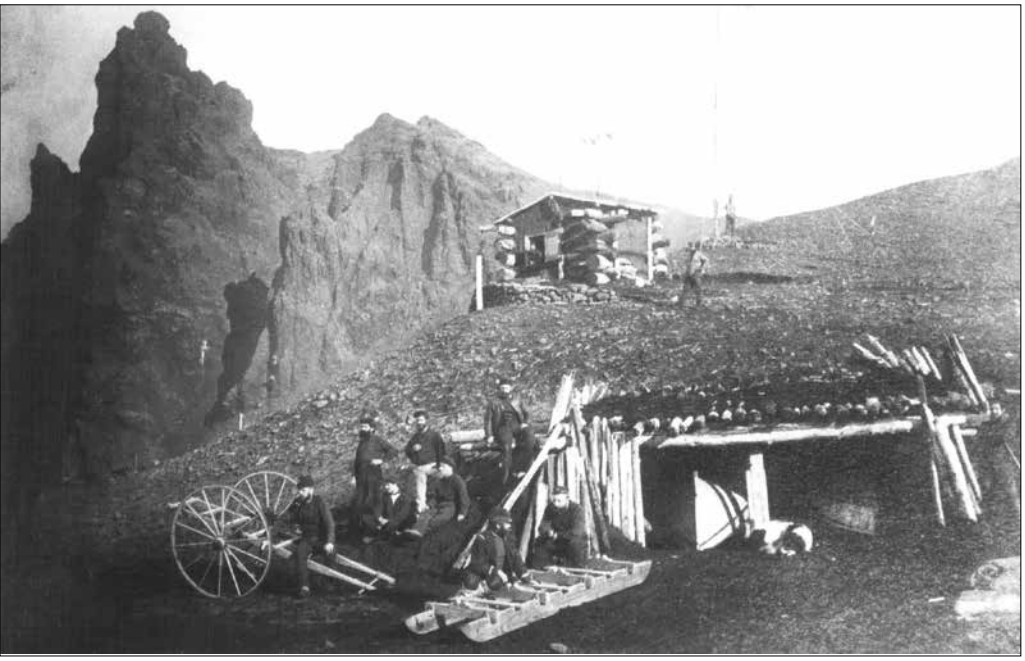


Abb. 8: Das Blockhaus für die Messgeräte und der Bootsschuppen

Die gut gegen Kälte und Feuchtigkeit isolierten Unterkünfte, die abwechslungsreiche Nahrung, die verordnete Bewegung sowie die militärische Disziplin sorgten für ein reibungsloses Zusammenleben und Arbeiten und damit für ein Gelingen der Expedition.

Edler von Wohlgemuth (s. Abb. 12) schreibt:„ Ja, der erste Theil der Polarnacht gehörte zu den angenehmsten Zeitepochen des Aufenthaltes auf Jan Mayen; er brachte kaltes, trockenes Wetter und Belustigungen wie das Segeln mit Eisbooten auf der glatt gefrorenen Lagune, das Schnee- und Schlittschuhlaufen, das Eisschießen und dgl. ...“.

Es sollte die erste gelungene Überwinterung auf Jan Mayen werden!

Die Rückführung der Mannschaft begann mit deren Einschiffung am 6. Mai 1883. Am 30. Juni erreichte man Reykjavik und am 4. August warf man in der Marie-Muss Bucht wieder Anker. Nach zwei Tagen nahm man Abschied von der Insel. Die Wohnstätten wurden intakt zurückgelassen sowie Vorräte an Lebensmitteln und Kohle für eventuelle spätere Besuche von Walfängern.

Am 19. August erreichte man Hamburg, wo die Expeditionsteilnehmer von Graf Wilczek begrüßt wurden und mit der Bahn nach Hause weiterreisten. S.M.S. „*Pola*“ lichtete am 9. September Anker und lief am 26. Oktober 1883 wieder im Heimathafen Pola ein.

Alle Teilnehmer kehrten heil und gesund zurück, beladen mit wertvollen Proben und wissenschaftlichen Daten.

3.2 Die wissenschaftliche Tätigkeit der Expedition

Lschlt. Emil Edler von Wohlgemuth zeichnete die stündlich getätigten Beobachtungen meteorologischer Verhältnisse, des Eises, des Polarlichtes und der magnetischen Messungen auf. Als Referenz diente die geographische und topographische Lage von Pola.

Nach seiner Rückkunft verfasste er einen präzisen Vorbericht, dem eine dreibändige Dokumentation und Ausarbeitung der Funde durch Wissenschaftler folgte.

Band I:
1) Astronomische Beobachtungen
2) Topographische Aufnahme und Beschreibung von Jan Mayen und Beobachtung der Gletscherbewegung
3) Meteorologische Beobachtungen, Temperaturen und Salinität des Nordmeeres, chemische Untersuchung der Salzwasserproben, Ebbe- und Flutbeobachtung

Band II:
1) Polarlicht-* und Spektral-Beobachtungen
2) Beobachtung des Erdmagnetismus. Wie aus der Größe der Labors zu schließen, wurde diese Disziplin besonders gepflegt

Band III**: Zoologie, Botanik und Mineralogie

* Das Polarlicht (aurora borealis) wurde zeitlich erfasst, beschrieben und skizziert, später lithographisch dokumentiert. (s. Abb. 13 und 14)

** Die Vegetation erwies sich als sehr dürftig, wie wir an Hand der Beschreibungen feststellen. Zugvögel hielten nur kurzzeitig auf der Insel. Die Seefauna wurde bis 250–300 m Tiefe durch Schleppnetze erforscht. Fünf Polarfüchse wurden erbeutet.

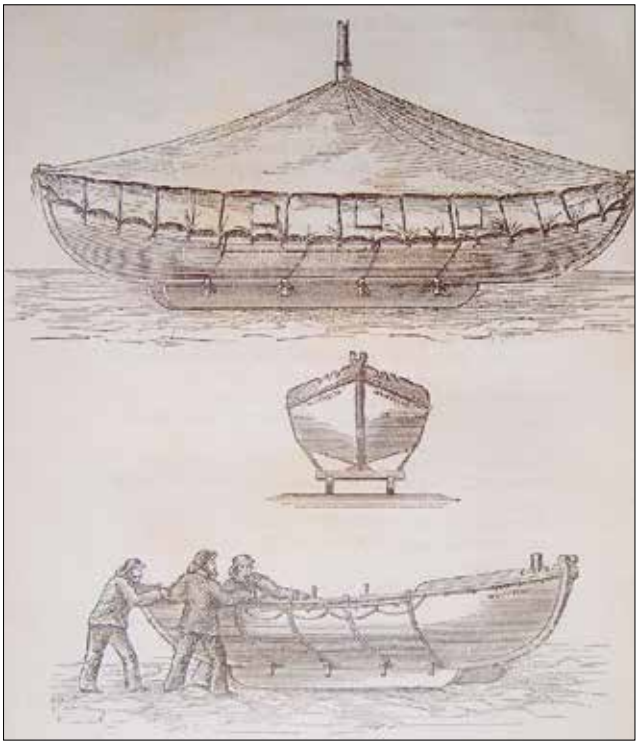


Abb. 9: Das von der Weyprecht Expedition stammende Walboot „Weyprecht“

Ein Beispiel: Meteorologische Messungen:

Mittelwerte von 1882/1883

Zwischen Juli 1882 bis Ende Juni 1883 wurden 1869 h Nebel, 2382 h Regen und Schneefall, 951 h Schneetreiben und 438 h Windstille gemessen, der Rest war von Stürmen erfüllt.

Max Lufttemperatur Oktober 1882: 8.6°C

Min Lufttemperatur Dezember 1882 -30.6°C

Meerestemperaturen: -1.71°C März 1883, -2.97°C Juli 83

Boden in 1.56 m Tiefe: -2.07°C April 1883, 0°C September 1882

Luftdruck: 755 mm/J., Feuchtigkeit: 89.3 %/J.,

Niederschlag: 2347 h gesamt Windstärke: max 34 m/s, mittel 7.9 m/s

Sonnenschein: 488.2 h gesamt, Polarlicht: 561 h gesamt

4. Das Zweite Internationale Poljahr 1932/33

Das 2. Internationale Polarjahr fand zum 50 jährigen Jubiläum des Ersten IPY statt und wurde 1928 bei einer internationalen Konferenz meteorologischer Direktoren beschlossen.

Das zum kleinen Binnenland degradierte Österreich sandte auch damals eine, wenn auch nur kleine Expedition nach Jan Mayen. Die Expedition ging von Tromsø aus und erreichte in 5 Tagen das Eiland, das bereits seit 1921 eine norwegische Radiostation beherbergte.

Drei Wissenschaftler unter der Leitung von Ing. Fritz Kopf, Dr. Kanitscheider und Dr. Hanns Töllner verbrachten 14 Monate auf der Insel und kehrten mit einer reichen wissenschaftlichen und photographischen Ausbeute nach Österreich zurück. Es zeigte sich, dass trotz arktischer Witterung und Orkanen von mehr als 150 km /h die Gebäude der ehemaligen k.u.k. Polarstation nach 50 Jahren noch standen und auch die Küche noch funktionsfähig war. So gut war alles gebaut! Auf Grund der weltweiten Depression wurde dem Zweiten Internationalen Polarjahr nicht der große, erwartete Erfolg beschieden.

Heute erinnern noch einige Reste der Hütten, wie Grundbalken und Bretter, und Bau- und Ausrüstungsgegenstände in dem kleinen Museum von Alonkinbyen, Jan Mayen, an damals.

Auf guten Landkarten finden wir noch Bezeichnungen wie: Weyprechtbreen (...Gletscher), Kapp Wien und Rudolfs Fjelltoppen (... Bergspitze) und Stationsbucht. Das ist alles, was geblieben (s. Abb. 17 und 18)!

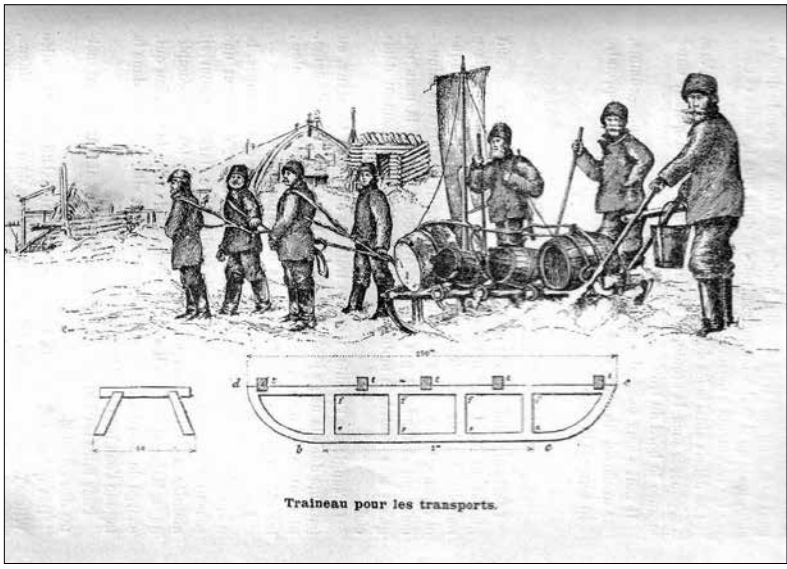


Abb. 10: Mannschaft mit Transportschlitten unterwegs

Abb. 11: Bei der topographischen Erforschung der Insel mit dem Boot

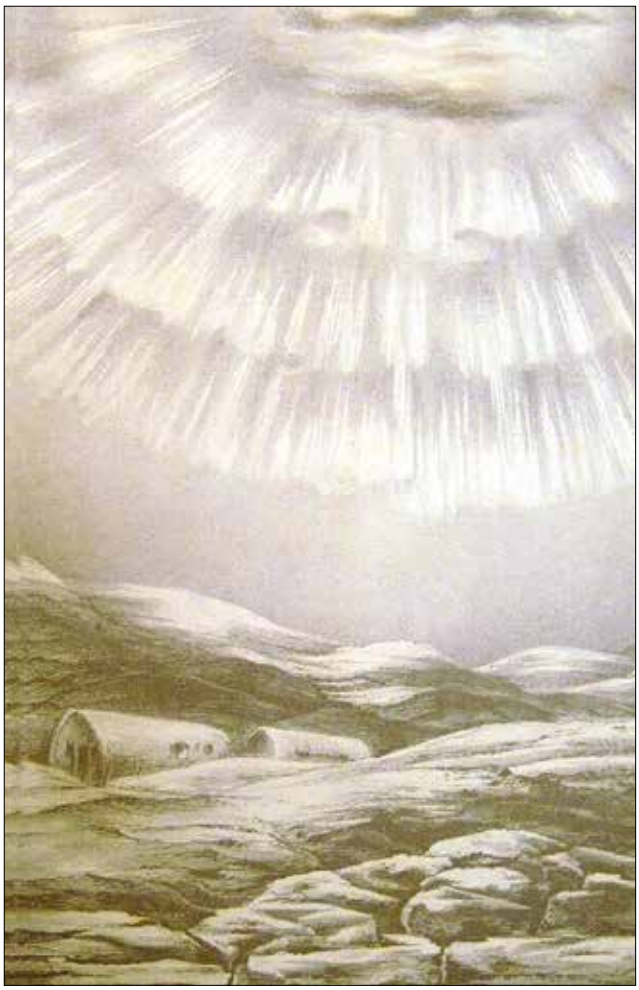


Abb. 12: Die Faszination und der Schauer des Nordlichtes, wie Wohlgemuth es darstellte

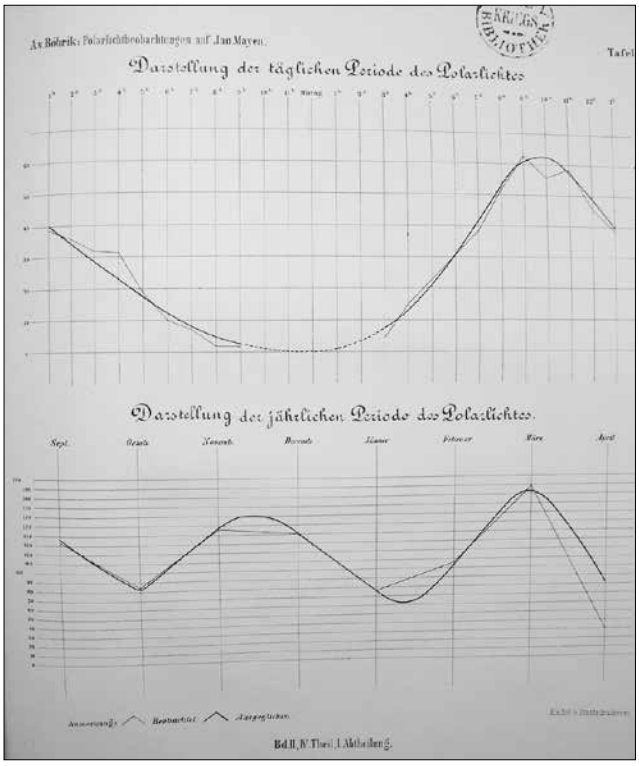


Abb. 13: Die Beobachtungen des scheinbaren Zyklus der aurora borealis

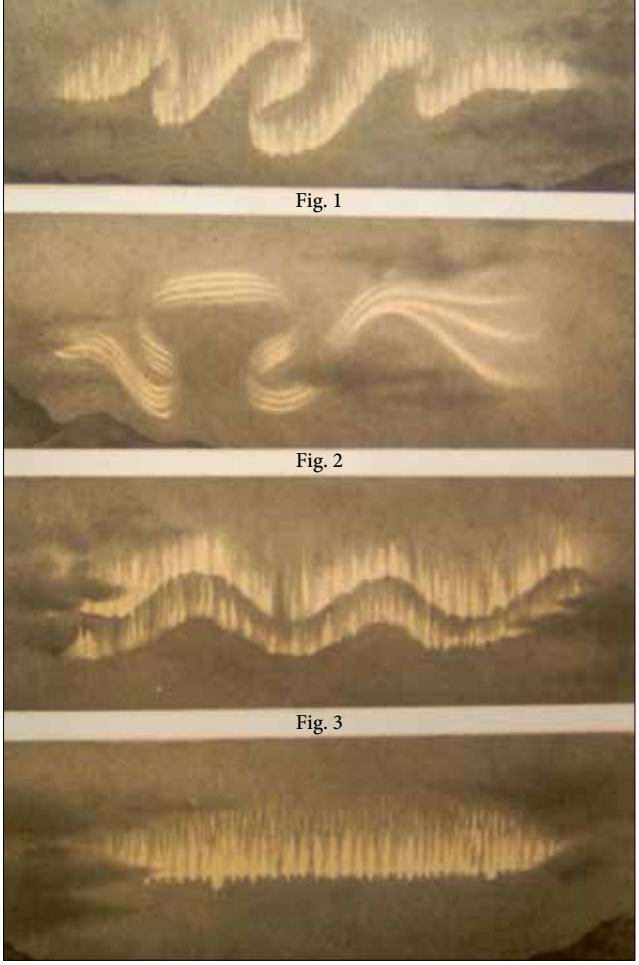


Abb. 14: Die Arten des Polarlichtes laut Wohlgemuth

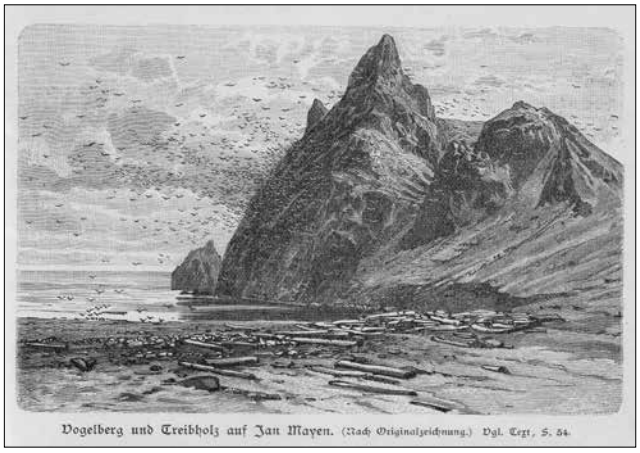


Abb. 15: Der Vogelberg aus alter Darstellung (vor 1880)

5. Aus heutiger Sicht

Man darf nicht vergessen, vor 120 Jahren waren weder die höchsten Berge der Erde bestiegen, noch hatte man die Pole erreicht. Es gab auf den Landkarten noch viele weiße Flecken. Und wenn man auf einer Expedition war, dann hatte man jeglichen Kontakt zur Heimat und zivilisierter Welt verloren. Umso mehr sind die Taten eines Weyprecht und Wohlgemuth, sowie deren Männer aus damaliger Sicht zu schätzen. Ihr Pionier- und Forscherdrang haben jedenfalls die Kenntnis der Geophysik der Arktis weiter gebracht.

Was hatte aber Österreich-Ungarn, das so weit entfernt lag, von diesen arktischen Forschungsreisen? Die Erreichung der Pole war ein damaliger Trend und da Österreich-Ungarn nicht nur europäische Großmacht, sondern auch Seemacht war, konnte es aus Prestigegründen kaum zurückstehen, insbesondere nach dem fast unerwarteten Erfolg der Entdeckung von Kaiser Franz Joseph Land, wobei man sicher den Nordpol im Visier hatte.

Als Seemacht musste man Flagge zeigen. Eine Besitznahme von Jan Mayen kam wegen Entfernung und Unwirtschaftlichkeit sowieso nicht in Frage. Die Erfahrung der ersten erfolgreichen Überwinterung und die wissenschaftliche Erforschung und gesammelten Erkenntnisse waren demnach ein großer Erfolg für Österreich-Ungarn. Während unsere Schiffe aus Taten- und Forschungsdrang die Weltmeere durchkreuzten und den Erdball umrun-

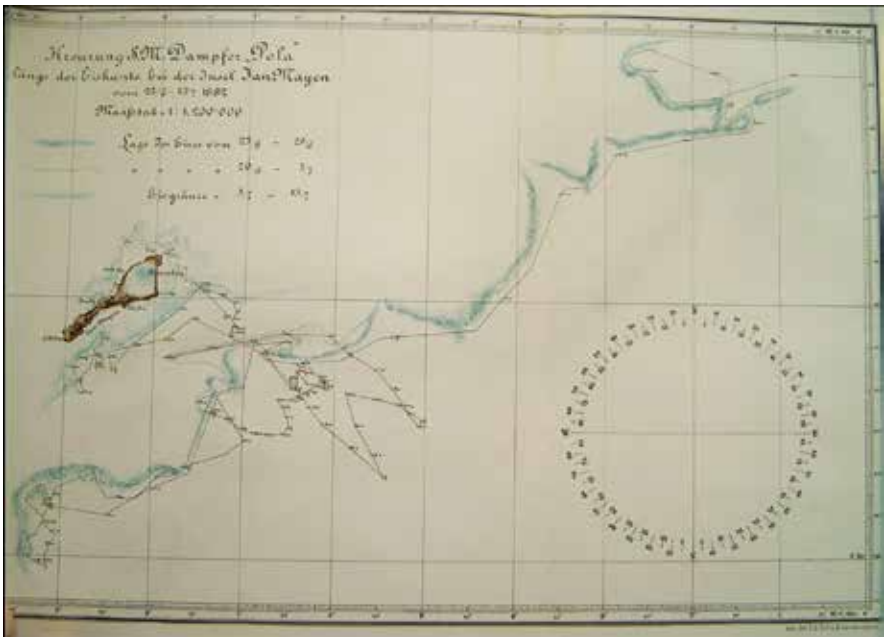


Abb. 16: Das Kreuzen des Dampfers S.M.S. Pola an der Packeisgrenze, Expeditionskarte

Abb. 17: Das Jan Mayen Museum (2007) mit Relikten der österreichisch-ungarischen Besatzung, Foto vom Autor

Abb. 18: Das Modell eines Bootes mit Transportschlitten, Ski-Ausrüstung im HGM, Foto vom Autor

deten, befassten sich andere Mächte mit der Eroberung und Konsolidierung von Kolonien, sodass sie mit ihren Interessensphären in weitere Konflikte gerieten. Österreich-Ungarn konstatierte damals, dass sich außereuropäische Besitzungen wegen der notwendigen Basen und der Logistik einfach nicht lohnten. Außerdem hielt uns der Balkan mit seinen Wirrnissen fest gefangen. Man hatte nicht – wie so oft üblich – verschlafen, sondern man wollte einfach nicht!

6. Literaturhinweise:

Kaiserliche Akademie der Wissenschaften: Die Österreichische Polarstation Jan Mayen, Karl Gerold's Sohn, Wien 1886/87, im Österreichischen Staatsarchiv: Ma 8

Horst Mayer und Dieter Winkler: Als Österreich die Welt entdeckte, Edition S, Österreichische Staatsdruckerei, Wien 1991

Helmut w. Malnig: … mit Kurs Nord!, NWV, Wien 2012

S.M.S. Pola: Schiffstypenblatt Nr. 52 ; Fr. Bilzer, Marine – Gestern, Heute 1988, S 71

Georg Pawlik: Emil Edler von Wohlgemuth; Marine – Gestern, Heute 1988, S 41

Bildnachweise:

– Armand Schweiger von Lerchenfeld: Von Ocean zu Ocean, Hartleben ,Wien 1895
– Ferdinand Silas: Expédition Autrichienne á l'ile Jan-Mayen, Libr. Mil., Paris 1887
– Die Privatarchive der Hr. Georg Pawlik und Prof. Dieter Winkler
– Österreichisches Staatsarchiv Ma 8;
– Vidar´s Jan Mayen homepage – Thorbjørn Braset

Abstract

The Austrian Jan Mayen Expedition 1882/83

Historical commonalities between Austria and Norway have never existed due to the great geographical distance separating both countries. Nevertheless there have been contacts between both nations, one of which has been the Austro-Hungarian observation station on Jan Mayen, when Austria-Hungary was a seapower and Norway was still striving ahead. Even that indirect contact was not political but purely of scientific value in the course of the First International Polar-Year 1882. By landfall the Austro-Hungarian Navy occupied, explored, and documented the island's topography and its natural habitat. The influence of the polar ice cap on world climate was the scope of IPY 1, which we comprehend today fully.