

konnte man mitternachts längs der Bahnstrecke immer wieder gewöhnliche Wagen (Volkswagen und schwedische Volvo-Wagen) auf den Straßen vor Bahnschranken halten sehen. Wenn auch überall darauf hingewiesen wird, daß es jenseits des Polarkreises keine Straßen in unserem Sinne mehr gäbe, so scheinen da die Schweden doch etwas zu bescheiden zu sein. Wir fanden im Südwesten des Landes die als nicht besonders gut bezeichneten Straßen durchaus unseren Autobahnen vergleichbar.

Norwegen hat eine ganze Reihe von Straßen, die trotz der tief einschneidenden Fjorde und trotz des Gebirges untereinander jetzt fast überall verbunden sind (früher traf das nicht zu, als ich vor mehr als 20 Jahren das Land besucht hatte). Dabei gibt es einzelne Zentren, von denen aus sich die Verbindungswege strahlenförmig ausbreiten, wie etwa von Bodö aus, dann auch bei Malselv in der Nähe des Solbergfjordes (jenseits von 69°N.), ferner von Hammerfest her über Lakselv (Porsangerfjord) in die Gegend von Karasjok (Anschluß nach Rovaniemi) und schließlich von Vardö westwärts zum Tana-Fluß (über Vadsö) und ein Stückchen Straße um Kirkenes. Von dem schon genannten Alta aus besteht eine Abzweigung nach Kautokeino. In der Nähe von Alta liegt auch der den Geophysikern bekannte Ort Bossekop. Gelegentlich helfen Schiffsverbindungen mit, den Verkehr durchzuführen. Sie fanden hier keine besondere Erwähnung, da die Möglichkeit dazu schon immer besteht. Häufig ist der Postdienst Verkehrsträger, so von Hammerfest aus einmal täglich in Richtung Süden und umgekehrt. Eine Schifffahrtlinie führt von Hammerfest nach West-Spitzbergen.

Finnland hat sein Straßenverkehrsnetz gut ausgebaut. Als erstes ist hier die „Eismeerstraße“, die in Rovaniemi ihren Ausgang nimmt, zu nennen. Sie führte einst zum Ausgang des Varangerfjords, endet aber heute, nach Abtretung der Gebiete von Petsamo und Kuolajärvi schon in Virtaniemi (Entfernung Tornio/4000 E. — Virtanomi = 492 km). Sie berührt Ivalo am Südeinde des Inari-Sees und entsendet von da eine Abzweigung nach Nordwesten zur norwegischen Grenzlandschaft Finnmarken mit dem Ende in Karigasniemi. Ähnlich wie in Schweden zieht, von Tornio kommend, über Kauliranta eine Straße längs der Westgrenze Finnlands nach Muonio, von wo aus ein Zweig nach dem Naturschutzgebiet von Pallastunturi (500 qkm) führt, ein anderer eine Verbindung nach Sodankylä (Geophysikalisches Observatorium) aufnimmt.

„Nordkalotten“ ist vom deutschen Reiseverkehr noch kaum erschlossen. Die großen Preisvergünstigungen der schwedischen Staatsbahnen, die infolge eines gestaffelten Tarifs möglich sind (Fahrpreis Malmö—Narvik und zurück [allerdings teilweise auf Nebenstrecken] etwa 132 DM; Anreise mit Fähre Travemünde—Trelleborg für eine Fahrt 44,50 DM), würden hier vielleicht eine Wandlung schaffen, wenn sie mehr bekannt wären. Die imposant wirkende Umwelt im hohen Norden und die zahlreichen Naturschutzparks (Abisko, Stora Sjöfallet, Muddus, Peljekaise u. a.) würden das rechtfertigen.

Emil von Wohlgemuth - ein Pionier der Arktis

Von Oskar Regele, Wien

Unter den Arktisforschern aller Länder finden sich häufig Soldaten; denn diesen lag es im Blute, kühne Forschungsreisen zu unternehmen und sich großen Strapazen auszusetzen. Waren es u. a. Greely in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Franklin und Scott in England oder Cagni in Italien, so schlossen sich in Österreich dieser Reihe Julius von Payer, Carl Weyprecht, Richard von Barry, Alois von Becker und Emil von Wohlgemuth, an. Wohlgemuth ist bekannt als der Leiter der österreichischen Beobachtungs-Station auf Jan Mayen im 1. Internationalen Polarjahr 1882/83, worüber im 3. Band 1952 der „Polarforschung“ Näheres berichtet ist.

Der Vater Wohlgemuths, Georg von Wohl gem u t h, studierte an der Theresianischen Militär-Akademie zu Wiener Neustadt, kam in den Generalstab und rückte bis zum Obersten vor. Er machte die Feldzüge 1809, 1813—1815 und 1821 mit, durchquerte Europa von Galizien bis Sizilien und Südfrankreich und war hauptsächlich — durch 26 Jahre — als Militär-Kartograph in Böhmen-Mähren und in Italien tätig. Am 2. Mai 1843 wurde ihm in Lemberg der Sohn Emil geboren, der seine Ausbildung in der Marine-Akademie zu Fiume erhielt und im Kriegsjahre 1859 als Marinekadett in die österreichische Kriegsflotte eintrat. Auf 21 verschiedenen Schiffen verbrachte Emil von Wohl gem u t h fast 12 Jahre auf hoher See, der Dienst an Bord führte ihn in die Levante, 1866 nach den Donau-Mündungen (Sulina), mit den jungernannten Seeoffizieren 1887 nach Ostasien, wo er schon 1871/72 längere Zeit verbracht hatte, im Jahre 1887 noch nach dem Persischen Golf. Im Mittelpunkt seiner Seefahrten steht aber jene nach Jan Mayen, die ihm einen dauernden Ehrenplatz in der Polarforschung eingetragen hat; denn die Internationale Polarkommission bezeichnete den Erfolg der Wohl gem u t h - Station als den größten unter allen Stationen.

Kapitän Wohl gem u t h versah in der Marine, abgesehen von der Leitung der Operationskanzlei der Marinesektion im Reichskriegsministerium zu Wien in den Jahren 1890/91, vornehmlich technischen Dienst; er hatte auch verschiedene Fachkurse wie im Jahre 1863 an der Hydrographischen Anstalt in Triest und im Jahre 1880 auf dem Artillerie-Schulschiff für Lichtmaschinen, ferner Vorlesungen an der Wiener Technischen Hochschule besucht, war Mitglied der permanenten technischen Kommissionen der Kriegsmarine und betätigte sich auch als Erfinder. Im Jahre 1871 konstruierte er eine neue Lafette für 8-Pfünder und im Jahre 1878 die elektrischen Abfeuerungsapparate für die Kriegsschiffe. Sein zunehmend leidender Zustand brachte ihn im Jahre 1892 auf den zwar sehr verantwortungsvollen aber ruhigen Posten des Vorstandes des Marinekontroll-Amtes in Wien, und am 30. September 1894 schied der verdiente Seeoffizier nach 40jähriger Dienstzeit aus dem aktiven Stande der Kriegsmarine und trat in den Ruhestand. Er starb in Wien am 28. Januar 1896.

Kaiser Franz Joseph I. liebte es, hervorragende Offiziere dadurch besonders zu ehren, daß er sie als Flügeladjutanten an seine Seite berief, so war es beim späteren Admiral Ludwig Ritter von Hö h n e l, dem erfolgreichen Afrika-Forscher der Fall, so war es auch bei Wohl gem u t h, der als Belohnung für die Leitung der Jan Mayen-Expedition am 1. Mai 1884 vom Linienschiffs-Leutnant zum Korvettenkapitän befördert und zum Flügeladjutanten Seiner Majestät des Kaisers und Königs ernannt wurde. Zugleich erfolgte seine Berufung zur Dienstleistung beim Kronprinzen Rudolf; in dieser Verwendung verblieb er bis zum 26. April 1887. Diese Stellung wie auch seine sonstigen besonderen Verwendungen brachten es mit sich, daß Wohl gem u t h nicht weniger als 15 ausländische Orden verliehen erhielt, in Österreich war er auch Ritter des Ordens der Eisernen Krone.

Eine eigenartige Auszeichnung wurde Wohl gem u t h als Kommandanten S.M.S. „Fasana“ während einer Missionsfahrt nach Indien zuteil; der Komtur des Franz Joseph-Ordens Sourindro Mohun Tagore widmete dem österreichischen Seeoffizier die eigenhändig niedergeschriebene Haydn-Kaiser-Hymne mit unterlegtem bengalischen Text.

Die Mitglieder der Jan Mayen-Expedition wurden durch die Geographische Gesellschaft in Wien besonders geehrt. Bereits bei der Rückkehr der Expedition am 22. August 1882 richtete am Wiener Nordwestbahnhof der berühmte Afrika-Forschungsreisende Oskar L e n z, damals Sekretär der Geographischen Gesellschaft, folgende Ansprache an Wohl gem u t h:

„Der Ausschuß der Geographischen Gesellschaft hat es sich nicht versagen können, die Teilnehmer an einer so ruhm- und ehrenvollen Expedition persönlich zu begrüßen. Wir beglückwünschen Sie, daß es Ihnen gelungen ist, die klimatischen Gefahren zu überstehen, und wir beglückwünschen Sie zu Ihren großartigen wissenschaftlichen Resultaten. Sie kehren zurück mit dem erhebenden Gefühle, sich die geographische Wissenschaft zu Dank verpflichtet zu haben, daß es Ihnen gelungen

ist, den Plan des verewigten Schöpfers der Polarstationen, Weyprecht's, zu verwirklichen. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß es der Gesellschaft vergönnt sein wird, einen persönlichen Bericht über die Errungenschaften Ihrer Expedition zu empfangen."

Am 18. Dezember 1883 hielt dann der Expeditionsleiter in der Gesellschaft einen Vortrag und bei dieser Gelegenheit verkündete der Präsident, Graf Hans Wilczek, dem zu großen Teilen das Zustandekommen der österreichischen Expedition zu verdanken war, die Ernennung des um die Polarforschung sehr verdienten Marinekommandanten, des Vizeadmirals Freiherr von Sterneck, und des Linienschiffsleutnants von Wohlgemuth zu Ehrenmitgliedern, aller Offiziere der Jan-Mayen-Station aber zu korrespondierenden Mitgliedern.

Die wissenschaftliche Tätigkeit fand auch ihren schriftlichen und literarischen Niederschlag. Im Kriegsarchiv Wien ruht der erste Jan Mayen-Expeditionsbericht vom 18. April 1882, weitere Berichte erschienen in Wien 1882, in Pola 1883 und in Paris 1887. Die Kaiserliche Akademie der Wissenschaften in Wien gab nach einem Vorbericht im Jahre 1886 in 3 Bänden unter Mitarbeit Wohlgemuths den endgültigen Bericht heraus. Wohlgemuth publizierte außerdem verschiedene Aufsätze über Elektrizität, artilleristische Probleme, Minenwesen und Astronomie in den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ (Pola) und verfaßte mehrere Behelfe für den Unterricht an Bord der Schulschiffe. Im Jahre 1891 war er dem Küstenbeschreibungsbüro der Kriegsmarine zugeteilt.

Der im Jahre 1891 zum Linienschiffskapitän beförderte Wohlgemuth fand bei seinen Vorgesetzten stets vollste Anerkennung. Er wird von diesen immer als hervorragender Marineoffizier geschildert, so von seinem besonderen Gönner, dem Admiral von Sterneck: „Dieser Offizier ist nicht nur wegen seines Wissens und seiner Befähigung, sondern auch wegen seines unermüdllichen Fleißes und seiner vorzüglichen Leistungen als mit Vorzug der Beförderung würdig“ (1869), und im Jahre 1870 erklärte Sterneck: „... verdient besonders hervorgehoben zu werden.“ Die Jan Mayen-Expedition betreffend, finden wir die ebenfalls von Sterneck stammende Würdigung: „Hat die Vorbereitungen zur Expedition sowie die Ausrüstung derselben mit ausgezeichnetem Verständnis und mit Erfolg geleitet“ (1882), dann heißt es in der Dienstbeschreibung für das Jahr 1883: „Dieser ausgezeichnete Offizier kehrte von der Expedition nach Jan Mayen mit den ausgezeichnetsten Resultaten zurück. Seiner Energie, Umsicht und militärischen Begabung gelang es, die beste Disziplin zu erhalten, den besten Geist bei den Mitgliedern und der Mannschaft zu wecken, so daß unter den schwierigsten Verhältnissen die wissenschaftlichen Arbeiten mit Aufopferung und Liebe durchgeführt wurden, dabei ist auch hervorzuheben, daß durch sein Beispiel und seine richtigen Anordnungen keine Krankheiten vorgekommen sind. Zur Beförderung mit Vorzug geeignet.“ Der Generaladjutant des Kaisers, Feldzeugmeister Friedrich Freiherr von Mondel, kennzeichnete Wohlgemuth im Jahre 1884 nicht minder schmeichelhaft: „Entspricht auch als Flügeladjutant Seiner Majestät des Kaisers in jeder Beziehung vollkommen und bewährt sich als gebildeter, äußerst gediegener Offizier. Guter Reiter. Zur Beförderung mit Vorzug geeignet.“ Als allgemeine Charakterisierung wäre noch jene des Admirals von Eberan in Erinnerung zu bringen, die für das Jahr 1887 in die Worte gekleidet wurde: „Seine Tatkraft, Energie und Selbständigkeit in Denken und Handeln ohne Selbstüberschätzung sind besonders hervorzuheben. Mit Vorzug geeignet.“

In seinem ganzen Wesen war Wohlgemuth sehr in sich gekehrt und lebte immer zurückgezogen nur seinem Berufe und den Wissenschaften. Dies kam deutlich in seinen im ganz nüchternen Stil verfaßten Tagebüchern zum Ausdruck, von denen er jenes für die Jahre 1862—1864 mit Goethes Spruch „Schönheit und Geist muß man entfernen, wenn man nicht ihr Knecht werden will“ einleitete.

Die Erinnerung an den so vielseitig erprobten Marineoffizier ist in unseren Tagen um so angebrachter und zeitgemäßer, als das 3. Internationale Polarjahr z. Z. stattfindet, und so das Vorbild des 1. Polarjahres in aller Welt Nachahmung findet.