

SMS Pola szállítóhajó

(Névelődje az SMS Pola bigg (1832-1873) egy viharban zátonyra futott és elsüllyedt. Az SMS Pola szerintem nem azonos az 1869-ben Európa legszebb és legnagyobb szállítóhajójának tartott hajóval, amit szintén Pola-nak neveztek.¹¹⁰⁸)

Vízkeszoritása: 910 tonna - 920 tonna – 930 tonna

Hossza: 51 - 53 m

Szélessége: 9 m

Merülése: 3,8 m – 4,3 m

Gözös-vitorlás szállítóhajó. A hajótestet fából építették, és azt páncélozták.

Meghajtása:

A fiumei gépészeti üzem szállítja a motorokat a jelenleg Polában építés alatt álló Pola szállítóhajóhoz. Ezek a motorok 160 lóerős névleges teljesítménnyel rendelkeznek, függőleges elrendezésűek, és az osztrák haditengerészetben általánosan használt felületi kondenzációs rendszer szerint készülnek. A komplex motorok és a vízzel töltött kazánok súlya a fennmaradó alkatrészekkel, szerszámokkal és gépi berendezésekkel együtt 150 tonnát tesz ki, és 655 forintért szállítják őket a haditengerészetnek, ami lóerőnként 104 800 forintnak felel meg.¹¹⁰⁹ Érdekes, hogy az SMS Pola az újságok szerint, páncélozva volt, épp úgy, mint egy hadihajó.¹¹¹⁰ A "Pola" kisméretű csavarszállító hajó motorjainak felszereléséhez Kaspar Zeller Mayer másodosztályú főmérnököt rendelték ki.¹¹¹¹

A hajó kazánját vagy kazánjait 1876-ban kicserélték. Ezek már 1897-re tönkrementek, de nem lettek kicserélve.

A hajó barque szerkezetű, dupla felsővitorlával rendelkezik.

Teljesítménye: 1871-ben 160 LE (Máshol 650 LE)¹¹¹²

1876-ban 950 LE

1882-ben 80 LE (máshol 160 LE)

(A korszakban a tényleges teljesítmény kiszámolása igen eltérő módokon történt.)

1 db 30 LE-rős gőzcsörlő

Sebessége: 10,3 csomó

1890-es években 8,4 csomó

Utazósebessége 5,5 csomó

Üzemanyaga: 100 tonna szén

A hajó fajlagos szénfogyasztása igen magas volt.

Személyzete: kb. 80 - 98 fő – 167 fő

¹¹⁰⁸ Neue Freie Presse, Juli 1869-07-24

¹¹⁰⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1869-08-25

¹¹¹⁰ Neue Freie Presse, April 1869-04-21

¹¹¹¹ Neues Fremden-Blatt, Juni 1870-06-24

¹¹¹² Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

Hasznos rakománya: 400 tonna¹¹¹³

Fegyverzete:

25 mm-es Palmkrantz-féle szórólövegek¹¹¹⁴

A Palmkrantz-féle 25 mm.-es golyószóró négy, egy vízszintes síkban szilárdan fektetett csővel rendelkezik, mely csövek egy tüzelő emeltyűnek működtetése folytán egyszerre lőnek, úgy hogy minden lövésnél négy lövedék hagyja el egyszerre a fegyvert. A töltények a závarzatra helyezett szekrénykéből hullanak időközönként a tölténykamarába és onnét a tüzelő emeltyűnek előre tolása folytán a csövekbe. Miután ezen golyószórók szerkezete még komplikáltabb, mint a Hochkiss-féle, fegyvereké, ezt a fegyvert ritkán alkalmazták.¹¹¹⁵



Az SMS Leitha folyami monitor

rekonstruált 25,4 mm-es Palmkrantz – Nordenfelt szórólövege és egy múzeumi példány.¹¹¹⁶

A löveg tömör acéllövedéket lőtt, aminek edzett hegye volt és sárgaréz köpenye. A lövész a fegyver jobb oldalán található kar előre és hátra mozgatásával töltötte meg és tüzelte a több csövet. A kar hátrahúzásával kivette a kilőtt töltényeket, előretolta, majd új töltényeket töltött az összes csőbe, és az előre irányuló mozgás utolsó részében az összes csövet egyenként, gyors egymásutánban tüzelte. A fegyver lényegében időről időre egyfajta sortüzet lőtt, nem úgy mint a folyamatosan tüzelő géppuskák. A fegyvert gyakran használták torpedók ellen.

A fegyver tömege 447 font (203 kg), a fegyver hossza 35,48 hüvelyk (901 mm), lövedék súlya 7,25 uncia (0,206 kg) tömör, lövedék kezdősebessége 1464 láb másodpercenként (446 m/s).¹¹¹⁷

Épült Polában 1869-1871 között.

Építés kezdete: 1869.03.17. ¹¹¹⁸

A hajó 1870 januárjában és szeptemberben is építés alatt állt.¹¹¹⁹

Vízrebocsátás: 1870.11.02.

Próbautak kezdete 1871 március.

1871 áprilisában Polában felszerelés alatt állt.¹¹²⁰

A nemrég 1871-ben vízre bocsátott és tengeri kísérleteit befejező "Pola" szállítóőzöst is felszereltetik.¹¹²¹

¹¹¹³ Die Presse, März 1882-03-29

¹¹¹⁴ Krámlí Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

¹¹¹⁵ <http://www.kislexikon.hu/loveg.html>

¹¹¹⁶ [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_\(1871\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_(1871))

¹¹¹⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/1-inch_Nordenfelt_gun#/media/File:Nordenfelt_gun_four_barreled.JPG

¹¹¹⁸ Neue Freie Presse, April 1869-04-07

Die Presse, April 1869-04-03

¹¹¹⁹ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

Die Presse, September 1870-09-17

¹¹²⁰ Die Presse, April 1871-04-02

¹¹²¹ Die Presse, Mai 1871-05-21

A "Pola" szállító gőzhajó állítólag Angliába megy, hogy páncélzatot és lövedékeket vegyen fel, mert azok szállítása angol magángőzösökön nagyon költséges lenne.¹¹²²

1871.

A „Pola” szállító gőzös 1871.09.17-én érkezett Pola kikötőjébe Triesztből, a „Friedrich” korvetttel együtt.¹¹²³

1871.12.22-én Triesztből Polába érkezett az SMS Pola szállítóhajó.¹¹²⁴

1872.

A helyi hajógyár számára lőszerrel megrakott „Pola” szállító gőzhajó 1872.01.18-án érkezett Triesztből Polába, és ma 1872.01.19-én indul, miután kirakodta a rakományát, maga után vontatva a „Pylades” brigget és a „Henlei” gőzhajót Triesztbe, hogy ezt a két hajót átadja a „Navale Adriatico”-nak.¹¹²⁵

A „Pola” szállító gőzhajó 1872.02.01-én este érkezett Polába, Triesztből. Rakománya hajóépítő fa volt a helyi fegyvereznál számára.¹¹²⁶

1872.03.11-én Triesztbe érkezett.¹¹²⁷

Peter Graucich korvettkapitány parancsnoksága alatt álló „Pola” szállító gőzhajó 1872.07.27-én délután érkezett Polából Fiuméba, és a Stabilimento tecnico partján horgonyzott le.¹¹²⁸

1872.08.20-án Triesztben részt vett az SMS Custoza vízrebocsátásának az ünnepségén.¹¹²⁹

Az „Artemisia” brigg zátonyra futott 1872. augusztus 24-én Lussinban, Polától 18 tengeri mérföldre. A fedélzetén több mint 100 fő, 12-14-éves tengerészcadét tartózkodik. Őfelsége szállító gőzhajóját, a "Pola"-t, teljes arzenáljával segédeszközökkel, uszályokkal, szivattyúkkal, kötelekkel és rudakkal, a jelentés vétele után azonnal a helyszínre riasztották. Bármennyire is kétségesnek tűnik magának a hajónak a megmentése, tekintettel a továbbra is fújó délkeleti szélre, a hírhedt sirokkóra az Adriai-tengeren, amely valószínűleg további károkat okoz a súlyosan megrongálódott hajóban, mégis nagy vigaszt nyújt az a bizonyosság, hogy a legénységet megmentették.¹¹³⁰

1872.09.06-án az SMS Pola az Artemisia brigg-et bevontatta Polába.¹¹³¹

1872.12.14-én Triesztből Polába érkezett.¹¹³²

1872 decemberében Polából kiemelték a tengerből, mivel a víz alatti részei sürgős tisztításra szorulnak.¹¹³³

¹¹²² Neue Freie Presse, Mai 1871-05-27

¹¹²³ Grazer Volksblatt, September 1871-09-22

¹¹²⁴ Die Presse, Dezember 1871-12-23

¹¹²⁵ Neues Fremden-Blatt, Januar 1872-01-19

¹¹²⁶ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-01

¹¹²⁷ Neue Freie Presse, März 1872-03-11

¹¹²⁸ Neue Freie Presse, Juli 1872-07-03

¹¹²⁹ Pester Lloyd - Abendblatt, August Jahrgang 19,)1872-08-22 / nr. 191

¹¹³⁰ Neue Freie Presse, August 1872-08-27

¹¹³¹ Deutsche Zeitung, September 1872-09-07

¹¹³² Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-18

¹¹³³ Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-16

1873.

1873.02.11-i hír szerint a Pola kikötőjébe beérkezve az osztrák „Istriano” bark zátonyra futott, és a továbbra is kedvezőtlen időjárás miatt a Polából kiküldött „Pola” szállítógőzös nem tudta újra vízre húzni. Ekkor több vitorlás is zátonyra futott a környező vizeken.¹¹³⁴

Polából, 1873.03.06-án jelentik: A „Pola” szállítógőzös ma kirakodta a fegyverraktárjából a „Custoza” kazamata hajónak szánt 10 hüvelykes Krupp hátultöltős ágyút. Ez az ágyú 21 tonnát, azaz 380 száznegyven fontot nyom, ára pedig 60 000 porosz tallér ezüstben, beleértve a hozzá tartozó ágyútalpat és egyéb tartozékokat is. A rakomány kirakodása után a „Pola” gőzös Lissába indul, hogy a szigeten elhagyott ütegekből és erődítményekből származó lőszert Dalmácia különböző pontjaira szállítsa.¹¹³⁵

1873 májusában a „Friedrich” és a „Fasana” korvetteket Polában újítják fel. Az előbbit a napokban új kazánokkal szerelik fel, amelyeket a „Pola” szállítógőzös hoz Fiuméből. A „Custoza” kazamatahajó néhány nappal ezelőttig a trieszti Lloyd Arsenalban volt, ahol beépítették a kazánjait, majd a „Pola” szállítógőzös vontatta korábbi kikötőhelyére, a Stabilimento tecnico hajógyárába.¹¹³⁶

1873 augusztusától az SMS Pola szállító gőzhajó parancsnokának, Trapp sorhajóhadnagyot nevezték ki.¹¹³⁷

1874 márciusától a parancsnoka Tröster sorhajóhadnagy.¹¹³⁸

1876-ban új kazánt/kazánokat kapott.¹¹³⁹

Őfelsége „Pola” nevű szállítógőzhajója, Polából megérkezett, és 1876.09.01-én reggel horgonyzott le Trieszt kikötőjében.¹¹⁴⁰

1876-ban az SMS Pola nevű, csavarhajtású szállítógőzös rendszeres teherfuvarozást biztosít a part mentén, de további utakra is alkalmas.¹¹⁴¹ Ebben az évben 26 szállítóutat tett meg.

1877 decemberében tartalékban volt, míg egy másik lap szerint szolgálatban volt.¹¹⁴² Ebben az évben 24 szállító utat teljesített.

1879.

Ebben az évben is több szállítmányt juttatott célba.

1879.12.22-én Pola külső kikötőjében összeütközött az olasz Elisa szkúnerrel.¹¹⁴³

1880 áprilisában tartalékban volt. A „Pola” szállítógőzöst a jachttartalékban lévő hajókhoz hasonlóan kell kezelni a szolgálaton kívüli időszakokban, és a legénységének létszáma a következő lesz: 1 sorhajó hadnagy, 1 másodosztályú gépész, 3 első osztályú matróz, 2 trieszti

¹¹³⁴ Deutsche Zeitung, Februar 1873-02-11

¹¹³⁵ Neues Fremden-Blatt, März 1873-03-10

¹¹³⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

¹¹³⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-08-17

¹¹³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-15

¹¹³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

¹¹⁴⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-09-05

¹¹⁴¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

¹¹⁴² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-12-15

Die Presse, Dezember 1877-12-19

¹¹⁴³ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

szolga, 1 vitorlamester, 1 szállásmester, 1 fedélzetmester, 3 másodosztályú matróz, 4 harmadosztályú matróz, 1 fiatalabb gépész, 2 első osztályú fűtő. Összesen: 21 fő.¹¹⁴⁴
Ebben az évben 8 utat teljesített.

1881.

Ebben az évben kazáncserén esett át.

1882.

Trieszt, 1882. február 8. A "Pola" szállító gőzhajó a helyreállítási munkálatok befejezése után az Északi-tengerre hajózik, ahol egy meteorológiai megfigyelőállomást építenek.¹¹⁴⁵

Az SMS Pola 400 tonna hasznos terhet tud magával vinni. Mivel az expedíció felszerelésének összömege 100 tonna, az SMS Pola további 300 tonna szenet tud szállítani, ami elegendő 4000 tengeri mérföld megtételéhez 8 csomó/órás sebességgel. A 100 tonnás expedíciós felszerelésből 73 tonnát Polában, 2 tonnát Gravesend-ben és 25 tonnát Bergenben rakodtak egymásra. A Polában összegyűjtött felszerelést 1882. márciusban rakodták fel a szállító gőzösre.¹¹⁴⁶

A hajó Polából 1882.04.01/02-án futott ki az északi tengeri expedícióra.

Van, olyan újság, ami a kifutást április 3-4-re teszi.¹¹⁴⁷

A hajó parancsnoka Franz Müller von Mayensee korvettkapitány.

Az útvonal a következőképpen van meghatározva: Pola - Gibraltár 1620 tengeri mérföld, Gibraltár - Gravesend 1640, Gravesend - Bergen 560, Bergen - San Mayen 750, összesen 4570 tengeri mérföld.¹¹⁴⁸

Az SMS Pola elhagyta az Adriai-tengert és a távoli északra hajózott, elhaladva Bergen mellett. 1882. május 30-án a „Pola” hatalmas jégmezőbe ütközött. Csak hetekig tartó kutatás után sikerült szabad átjárót találnia. Július 13-án végre megérkezett Jan Mayen-re. Az osztrák tengerészek 1882 júliusától 1883 augusztusáig ezen az elszigetelt, vulkáni hamuval és lávával borított szigeten töltötték az időt, ahol rengeteg érdekes tudományos anyagot gyűjtöttek. Azóta azonban számos új kérdés merült fel, és további kutatásokra van szükség.¹¹⁴⁹

Az északi régióból nyolc hónapos kihagyás után 1882 novemberében tért vissza a "Pola" szállítóhajó, amely az osztrák sarki expedíciót szállította Jan Mayen-re. A Jan Mayen-sziget Norvégiához tartozó, vulkanikus eredetű, sarkvidéki sziget. Területe 373 km². Két nagyobb részből áll, melyeket egy keskeny földszoros köt össze. A sziget egy részét gleccserek borítják. Izlandtól 560 km-re északkeletre, Norvégiától 950 km-re nyugatra, Grönlandtól 500 km-re keletre található, a 72. é. szélességi fok alatt.¹¹⁵⁰ A sziget legmagasabb pontja 1943 m. A szigeten sehol nincs kikötő, így partraszállás csak teljes szélcsendben lehetséges. A sziget növényvilága ritka, állatvilága hasonlóan korlátozott. Érdekes módon fennmaradt egy 1633-ból származó dokumentum, amely viszonylag jó információkat nyújt a sziget meteorológiai viszonyairól. Ez egy holland bálnavadászflotta hét tengerészének naplója, akik úgy tűnik, hogy ők voltak az egyetlenek, akik valaha is megpróbálták Jan Mayen szigetén telelni. Az SMS Pola expedíció építményeit Polában kísérletezték ki és gyártották le. A szigeten a legfőbb veszélyt a skorbut jelentheti.¹¹⁵¹

¹¹⁴⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-04-11

¹¹⁴⁵ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-09

¹¹⁴⁶ Die Presse, März 1882-03-29

¹¹⁴⁷ Neue Freie Presse, April 1882-04-01

¹¹⁴⁸ Neue Freie Presse, März 1882-03-29

¹¹⁴⁹ Grazer Volksblatt, März 1892-03-17

¹¹⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1882-11-26

¹¹⁵¹ Neue Freie Presse, März 1882-03-29

Nagy mennyiségű uszadékfa, bálnacsont és -csigolyák, roncsok és hínár borítja a partokat. A sziget teljes egészében a Kelet-grönlandi áramlatban fekszik. A növényvilág ritka; nyáron azonban mohaszőnyeg képződik, amely a sziget nagy területeit beborítja, és feltűnő, festői kontrasztot alkot a hegyi fajok fekete és vörös árnyalataival.¹¹⁵²

A "Pola" egy uszálykötézzel ellátott szállítóhajó, amely azonban nem kizárólag a vitorláira támaszkodik, hanem gőzgépe segítségével gőzzel is képes nyolc csomó/órás sebességgel haladni. A kutatóexpedíció 14 fős önkéntes csapata: Emil von Wohlgemuth (parancsnok), Richard Basso, Adolph Bobrik von Boldva, Adolph Sobieczky, August Graßl (Genius), Dr. Ferdinand Fischer, Stephan Rocco, Johann Samanich, Gustav Marterer, Joseph Baretincich, Engel Furlani, Natale Joseph Giordana, Anton Mikacih, Thomas Diminich.

Nyolc további embert alkalmaznak, akik vagy az expedíció tagjainak kiszolgálásáért voltak felelősek, vagy akiket magukkal vittek, hogy elvégezzék az utazás és a Van Mayen-i tartózkodásuk során szükségessé váló összes munkát. Így nemcsak a ruházaton dolgozó kézművesek voltak közöttük, hanem optikai eszközök szakképzett mesteremberei és más műszakilag képzett emberek is. A hajó parancsnokának navigációs tisztjei Bees, Demig, Woltmann és Dreschowitz urak. A hajó orvosán, Dr. Neugebauer-en és a gépház szerelőjén kívül és a főmérnökön, Neuhäuseren kívül a legénység 70 dalmát tengerészből állt.¹¹⁵³ Más forrás szerint a legénység 98 főből állt. A csapat tagja volt még August Josef Adolf Gratzl utazó, sarkkutató, író és tengerész, aki utóbb ellentengernagy lett.¹¹⁵⁴ Az úthoz kibővítették a hajó személyzetét 1 zászlóssal, 1 fregattorvossal, 1 gépházi legénységgel és 6 másodosztályú fűtővel. Az SMS Pola Császári és Királyi Szállítógőzösön új zászlósok: Leopold Balthasar, Adalbert von Tamasy, Wilhelm gróf Sztáray, Dr. Josef Quoika fregattorvos és Franz Albrecht 3. osztályú mérnök.¹¹⁵⁵ A nevek alapján magyarok is kerültek a hajóra.

Wohlgemuth Emil a szigeten csillagászati- meteorológiai észlelő állomást fog berendezni, s tizenkét-tizenöt hónapig fog kísérőivel az említett lakatlan szigeten tartózkodni, melyet csak néha látogatnak meg a cethalászok. Ez az expedíció összefügg a Weyprecht kapitány hátrahagyott terve értelmében a többi nyolc pontról elindított expedícióval, és pedig Svéd- és Norvégországból a Spitzbergákra és Bossekopra, Hollandból a Novaja Zemljára,, Oroszországból a Lena-torkolathoz, az Egyesült Államokból a Barrow-Pointre és a Lady-Franklin-Bailra, Dániából Grönlandba, Angliából a Simpson erődhöz, Franciaországból a Cap Hornhoz megy expedíció. Polában és Fiumében buzgón készülnek az expedícióra. Tíz matróz többnyire fiúmei s önkényt jelentkezett.¹¹⁵⁶

A Van Mayen-ben végzett megfigyelések elsősorban az északi fénynek az iránytű tűjére gyakorolt hatását, a Jeges-tenger áramlatait és így tovább vizsgálják majd.¹¹⁵⁷

Általános érdeklődésre tarthat számot, ha röviden kitérünk az expedíció történetére és céljaira. Weyprecht terve, hogy megfigyelőállomások gyűrűjét hozza létre az Északi-sark körül a szisztematikus sarkkutató céljából, amelyet a harmadik nemzetközi sarkkutató konferencia tárgyalásain fogadtak el Szentpéterváron augusztus 16-án, valósággá vált. Weyprecht már az újabb expedíción nem tudott részt venni, mert 1881 áprilisában elhunyt.¹¹⁵⁸

Őexcellenciája, Hans Wilczek gróf, titkos tanácsos, a tudományos kutatás fáradhatatlan előmozdítója a Sarkvidéki Konferencián kijelentette, hogy osztrák állomást hoz létre a

¹¹⁵² Die Furche, Januar-Juni 1953-06-13

¹¹⁵³ Pester Lloyd, August Jahrgang 30, 1883-08-23 / nr. 232

¹¹⁵⁴ https://cs.wikipedia.org/wiki/August_Gratzl

Klagenfurter Zeitung, April 1882-04-01

¹¹⁵⁵ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1882-03-31

¹¹⁵⁶ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-02-21 / 52. szám

¹¹⁵⁷ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-20

¹¹⁵⁸ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, Juli-Dezember 1898 Festschrift

grönlandi-tengeri Jan Mayen szigetén az 1882. augusztus 1. és 1883. szeptember 1. közötti megfigyelési időszakra, és hogy az állomást Emil von Wohlgemuth osztrák hadnagy fogja vezetni, aki 250 kg aszalt gyümölcsöt, 280 adag konzerv gulyást és 560 adag egyéb élelem adagot visz magával. Ez 470 kg sajt, 760 kg burgonya, 224 kg kávé, 700 adag zöldség, 3680 kg egyéb élelmiszer, valamint 300 kg sűrített tej, 280 kg savanyú káposzta, 280 kg sonka és 550 kg só-t jelent.

Hans Wilczek gróf azonnal megkezdte az expedíció előkészületeit, és megkezdte annak felszerelését. Berakodtak több mint 200 kilogramm disznósírt, 280 kg sertéshúst, 2500 kg közönséges és 2500 kg finom élelmiszert (lisztet), 300 liter rumot 3500 liter bort, 200 pohárnyi sherryvel és bordeaux-ival. A leltár, amelyet az expedíció a felszerelésével együtt a tudományos megfigyelőállomásra hoz, 132 tételre oszlik.

Az expedíció 2 revolvert, 7 Werndi puskát, 6 Kropatschek ismétlőpuskát és 6 egyéb fegyvert visz magával. A teljes kutatás költségeit Öfelsége viseli. Öexcellenciája Jeux gróf - puskák és 18 400 töltény, Hans Wilczek - 250 kg puskapor és különféle robbanó lőszer költségét fedezi. Mindent a legapróbb részletekig megterveztek, hogy kielégítsék az expedíció minden lehetséges igényét az expedíció személyzetének kiválasztásakor és a lőszer biztosításakor számos szempontot kellett figyelembe venni, és minden szükséges intézkedést megtettek az út sikere érdekében.

Az 1755 darab egymást követő leltár képe azt mutatja, hogy bárki, aki rendkívüli éghajlati viszonyok között, egy teljesen barátságtalan és lakhatatlan földre utazik, annak jól fel kell készülnie. Magukkal vittek, így például 7840 kg kenyeret, 546 kg vajot, 1600 kg sózott marhahúst.

Ahhoz, hogy valaki ilyen vállalkozásnak szentelje magát, legalább valami hasonlót kellett már korábban átélnie, szembe kellett már néznie a veszélyekkel, és személyesen meg kellett tapasztalnia, hogy mennyire alkalmas fizikailag és mentálisan egy hosszú távú monoton és veszélyes életre. Az expedícióra jelentkező mind a 14 kutató, akik a szigeten fognak majd állomásozni, mind átestek már számos nehézségen életük során.

Öfelsége "Pola" gőzhajója, fedélzetén az expedíció tagjaival, Gibraltáron, Gravesenden és Bergenen keresztül Jan Mayenbe hajózik, 4570 tengeri mérföld távolságra.

Jan Mayen szigetére érkezve a „Pola” az északi öbölben, más néven „Angol-öbölben” horgonyoz majd le, és azonnal megkezdődik az állomás helyének meghatározása. Amint ez befejeződik, az expedíció partra száll. A Jan Mayen szigetén zajló expedícióhoz összesen hat házat építenek, amelyeket fedett járdák kötnek össze. A házakhoz elfogadták a Völkner mérnök által Bécsben javasolt „Spießbogen” építési módszert, amely szerint az épületek nagyjából egy felborult hajóra hasonlítanak. A házakat úgy helyezik el, hogy hossz tengelyük párhuzamosan fusson az uralkodó széliránnyal. A házakhoz dupla falú rendszert alkalmaztak, a köztük lévő tereket pedig lucfenyőrostokkal töltik ki. A külső falakat sűrű tetőfedő lemez, a belső falakat parafa panelek borítják.

Az állomásépületeket az expedíció befejezése után nem bontják le, hanem Jan Mayen szigetén hagyják, hogy a bálnavadászok és a hajótörött tengerészek láthassák őket. Miután az állomásépületek teljesen elkészülnek, a "Pola" gőzhajó Wilczek gróffal hazatér, az expedíció pedig a szigeten marad. A Jan Mayen állomáson a szolgálat szigorúan a Császári és Királyi Haditengerészet előírásait követi, és az expedíció parancsnoka minden hadihajó-parancsnoki joggal rendelkezik. Az állomás tudományos megfigyelései és kiszolgáló létesítményei a következőképpen oszlanak meg: Az összes állomási szolgáltatás, mind a tudományos, mind az egyéb, irányítása az expedíció parancsnokának, Emil von Wohlgemuth sorhajó hadnagyának a kezében van. A parancsnok halála vagy betegsége esetén a legfelsőbb rangú tiszt veszi át a parancsnokságot. A csillagászati megfigyeléseket Richard Basso hadnagy végzi, aki egyben az expedíció fényképésze is. Az északi fény megfigyelései, a légköri elektromosság, a geológiai

áramlatok megfigyelései és a geodéziai munkák Adolph von Bobrik zászlós felelőssége, aki a fegyverek karbantartásáért is felelős. A mágneses megfigyeléseket August Graßl zászlós végzi, aki a geodéziai munkákban is segít. A természetrajzi vizsgálatok és gyűjtemények, valamint az orvosi ellátás az expedíció orvosának, Dr. Ferdinand Fischernek a felelőssége. Az öt tiszt felváltva teljesít őrszolgálatot az állomáson. A legénység feladatai pontosan meghatározottak. Mikacich matróz szakácsként, hentesként és pékként is szolgál, valamint felelős a szükséges olvadékvíz beszerzéséért. A legénység kivételes szolgálatát pénzbonuszokkal jutalmazzák, amelyeket a parancsnoknak az expedíció visszatérésekor kell kérnie. A szolgálati beosztás az utasítások azt is hangsúlyozzák, hogy senki sem hagyhatja el az állomásépületet jelentés nélkül és fegyvertelenül.

A sziget állatvilága csak sarki rókákból és tengeri madarakból áll. Ezzel szemben a sarkvidéki vadvilág virágzik a Jan Mayen körüli Bere régióban.¹¹⁵⁹

1882.04.29-én érkezett Angliába. A hajó 1882.05.07-én hagyta el a Temzét. 1882.05.10-én este Esersundnál feltűnt a norvég partvidék, és másnap a hajó Bergentől délre horgonyzott le. Május 22-én Wilczek gróf unokaöcsével, az oroszánvadászatairól ismert Joseph Pálffy gróffal érkezett Bergenbe, hogy elkísérje az expedíciót Jan Mayen-ig. 1882.05.25-én a gőzhajó útnak indult, és 28-án átlépték az Északi-sarkkört. Az expedíció tagjai feszültek voltak, mivel meg kellett találniuk a szigetet, és kikötőhelyet kellett találni hogy partra lehessen szállni. Ez gyakran még tavasz derekán is lehetetlen, és egy hajó hónapokig körözhet a sziget körül anélkül, hogy partraszállási helyet találna. A tengervíz-hőmérséklete riasztóan csökkent, és már május 30-án a gőzhajó az első jégtáblákra bukkant Jan Mayen-től 120 mérföldre délkeletre. További haladás során a hajó sűrű, összefüggő öböljéghez ért, amelynek táblái körülbelül 100 méter átmérőjűek és 9-10 méter vastagok voltak. Itt a további haladás lehetetlenné vált. Több napos kísérletezés után a hajó Norvégiába vonult vissza. Ott egy távirat hívta Wilczek gróft Bécsebe. Mélységesen lesújtotta a kedvezőtlen jégviszony, amely veszélyeztette az expedíció sikerét. 1882.06.21-én délben a hajó másodszor is elhagyta a norvég partokat, és június 27-én Jan Mayen látóterébe került a fenséges Beerenberge, amely 2545 méterrel emelkedik a tengerszint fölé. De a partraszállás szóba sem jöhetett. A külső, laza jégövön túl a szorosan tömörülő, tizenöt tengeri mérföld széles jégkorlátok ellehetetlenítettek minden megközelítést. A hajónak ismét a sziget megkerüléséhez kellett folyamodnia, és ez a navigáció, amelynek sikere kizárólag a többnyire köd által eltakart nap hatásától és a lassan mozgó áramlattól függött, Wohlgemuthnak és társainak igazi Tantalus-szerű gyötrelmeket okozott. De napról napra a jég állapota egyre ingatagabbá vált, és július 12-én, fél hónapnyi hajózás után a hajó végre lehorgonyozhatott az English Bightban, tizenhét méter mély vízben. A ködfátylak felszakadtak. Szomorú látvány volt. Törmelékes lejtők és sziklák keretezték ezt az öblöt. Wohlgemuth, aki két tiszttel és Pálffy gróffal szállt partra, hamarosan rájött, hogy ez nem a megfelelő hely a település számára. Ezért ismét felhúzza a hajó a horgonyt, és miután nehézkesen átkelt a ködön és a jégmezőkön, elérte a Vogelberg-hegy déli lábát. Ott, egy Wilczek-völgynek nevezett völgy elején úgy döntött Wohlgemuth, hogy megépíti a kunyhókat. Így hát ott voltak – egy nem túl barátságos helyen, amelyet a tenger felőli oldalon a szibériai folyókból származó komor uszadékfa gát zárt el. De nem volt vesztegetni való idő. Július 14-én, hajnali 4 órakor, ködös, de egyébként nem kedvezőtlen időben, minden lehetséges erőfeszítéssel megkezdődött a partraszállás. A partra vetődött jégtáblák és a jégtakaró kényelmes helyet kínáltak a ládák lerakásához. Ezeket aztán deszkákon húzták néhány méterrel a szárazföld belsejében, legalább egy méterrel a dagályszint fölé. A közeljövőben nem várhatók olyan viharos tengerek, amelyek veszélyeztethették volna a rakományt. Mivel azonban a tengert hatalmas jégtáblák borították, amelyek közeledése szükségessé tehetné volna a hajó gyors eltávolítását és rögzítését, úgy döntöttek, hogy a legénység fele a fedélzeten marad, hogy

¹¹⁵⁹ Prager Tagblatt, April 1882-04-01

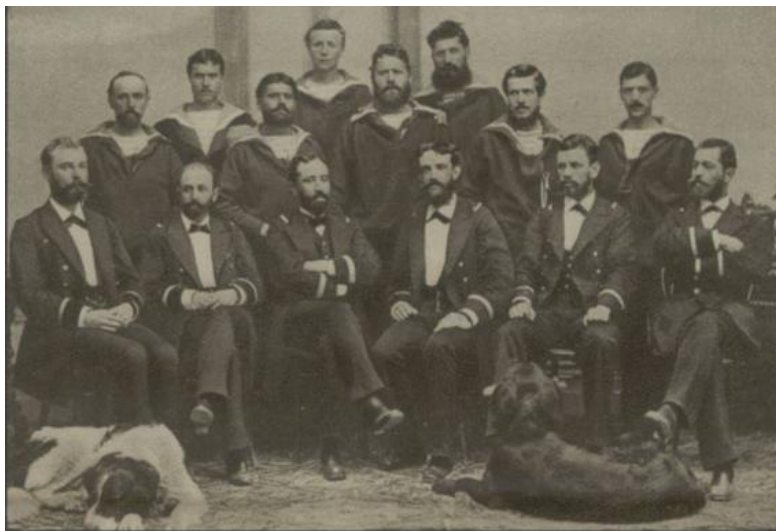
előkészítse a ládákat, míg a másik fele a parton intézi az át- és kirakodást. Este a kompot, egy 4000 kilogrammos teherbírású lapos fenekű csónakot elvontatták a hajóról. A gőzhajó időnként ingázott az expedíciós csónakokkal. A levegő hőmérséklete (július közepe) fagypont közelében vagy azon alatt maradt. A köd átitatta az összes ruházatot és szőrmét. Július 16-ra a műszerek, a kőtálpak és a lőszer kivételével az expedíció összes készletét partra hozták, és a fennsíkot, amelyre a lakóhelyet építették, elegyengették. Három nap bezártság után megérkezett az első felüdülés.

A legrosszabb esetben, nevezetesen erős jégtakaró esetén a gőzhajó a műszerek és a lőszer átadása után elhagyhatta volna a szigetet, sőt, ezt a szándékát már a 17-én jelezte is, de a jégviszonyok javultak. 1882.07.18-án, 11 órakor azonban az éjszakai nap fényében a „Pola” jégmezők tömegébe ütközött, felhúzta a horgonyt, és nyugat felé indult. Az expedíció tagjainak szállása továbbra is nagyon nyomorúságos volt. Egy teljesen átázott sátor tető alatt aludtak, és az alatta lévő talaj egy kis tóhoz hasonlított. A gyapjúruhák, amelyekbe burkolóztak, átáztak a víztől. Volt azonban néhány furcsa különbség is. Például egy ilyen nedvességben töltött éjszaka után tejjel töltött vaníliás csokoládét és kiváló kekszet ettek reggelire. A hamburgi Richers, egy mintaértékű beszállító, aki a Tegethoffokat is ellátta élelemmel, és akit Weyprecht nem tudott eléggé dicsérni, a legmeglepőbb finomságokat pakolta a Jan Mayen-nek szánt élelmiszerládákba, amelyek sok örömet okoztak honfitársainknak. Július 21-én a ház végre elkészült, és az expedíció tagjainak szállása kényelmesebbé vált. Tizennégyen voltak: Emil von Wohl gemuth hadnagy, Richard Basso hadnagy, Adolph Bobrik von Boldva zászlós, Adolph Sobieczky zászlós, August Grahl zászlós, Dr. Ferdinand Fischer korvetorvos, Stephan Rocco hajómester, Johann Samanich címzetes hajómester, Gustav Marterer tartalékos gépházmester és Joseph Baretinich tartalékos marsall. Engel Furlani tartalékos matróz, Anton Mikacich hadimatróz (szabadságon), Thomas Diminich kereskedelmi matróz. A legénységben volt két ács, egy vitorlakészítő, egy autószerelő, egy asztalos, egy szakács és egy cipész. A Jan Mayen szigetén uralkodó erős viharok miatt a ház és az összes megfigyelőház spirális ív alakú volt, így úgy néztek ki, mint egyenes végű, fordított hajók. A váz bordákból állt, amelyeket három réteg, egy hüvelyk vastag deszkából szegeztek össze. Belülről és kívülről egy deszkaborítást szegeztek a vázra. A két borítás közötti részt lucfenyő rostokkal (hosszú, finom faforgács) töltötték ki a melegítés érdekében. A házak külsejét tetőfedő lemezzel borították. A belső falakat parafa tapétával borították. Az ágyakat a jobb helykihasználás érdekében a mennyezet alá függesztették, az ágykereteket pedig a nappalik közepén helyezték el. Mivel az ágyak nem voltak egyformán jól elhelyezve, sorsolással osztották ki őket a lakóknak. A "Pola" gőzhajó időközben visszatért, és kirakodta a szénrakományt, így összesen ötven tonna szén volt a szárazföldön. A műszereket, a kronométereiket és a hordóorgonát is partra hozták, és még aznap este kipróbálták. Augusztus 10-én Joseph Pálffy gróf a "Pola" gőzhajóról érkező Beer hadnagy és három matróz kíséretében felment Beerenbergre, amelynek jégtömegeit kialudt vulkáni kúpok, beomlott kráterek és mindenféle fantasztikus vulkáni képződmények gyűrűje veszi körül. Jól haladtak a szilárd szerkezetű épített szemcsés jégen, és a szigeten alul fekvő sűrű ködből a legszebb napsütésbe emelkedtek. Előttük hatalmas jégtömegek terültek el, amelyek csillogva és világítva vették körül a Beerenberg-piramist minden oldalról. Felettük makulátlan kék ég, alattuk gomolygó ködtenger, amelyet egy szélökés mintha a mélybe söpört volna. Ahol álltak, fenséges csend volt, miközben – mint később megtudták – szörnyű vihar tombolt a szigeten és a tengeren, olyan hevesen, hogy a "Pola" gőzhajónak fel kellett húznia a horgonyt és a nyílt óceánra menekülnie. A gleccser magas, ívelt gerincén voltak, amely látszólag a Beerenberg legmagasabb csúcsáról eredt, és nagyjából a sziget hossz tengelye mentén futott le a völgybe. De hirtelen a hegygerinc véget ért, és más útvonalakat kellett találniuk. Gyakran előfordult, hogy a veszélyes jégtakaró beszakadt alattuk, és csak a kötélerőssége tette lehetővé, hogy társukat, aki egy hasadék kék félhomályában lógott, sértetlenül kihúzzák. Nehéz volt tovább haladni. A kemény fagy, amely a gleccser számos vízerét jéggel kezdte beborítani, a

tengerészek hegymászásban való tapasztalatlansága és a körülményekhez alkalmatlannak tűnő cipőjük elszakadt, más körülményekkel együtt arra kényszerítette őket, hogy feladják a további mászást. Leereszkedtek, és a lent tomboló jeges, csontokat átszűrő viharral megküzdve hajnali 3 órakor elérték az expedíció szállását. Ott, meleg takaróba burkolózva szállást és szíves vendégszeretetet találtak a mágneses megfigyelésekre kijelölt házban, egészen a gőzhajó augusztus 11-i visszatéréséig. Augusztus 15-én kipakolták a lőszert a hajóról, és a „Pola” vezérkar búcsúgyűlését tartották a településen. Másnap a gőzhajó utoljára felhúzta a horgonyt, és Pálffy gróffal visszatért haditengerészeti kikötőnkbe, ezzel elvágva a végső köteléket Wohlgemuth és társai, valamint hazájuk között. Egyedül voltak a sivár, hideg szigeten, ahol soha egyetlen hajó sem köt ki, és amelyet – az év néhány napját kivéve – mérföldeken át áthatolhatatlan jég vesz körül. Egyedül voltak, és teljesen önmagukra voltak utalva, de az európai tudós világ által rájuk bízott nagy munka és a kötelességtudat, amellyel azt végezték, elfeledtette velük helyzetük magányát, és így az öröm soha nem hagyta el szívüket. (Johannes Ziegler)¹¹⁶⁰

(Az osztrák-magyar északsarkai expedíció) Jan Mayen-ből, hol egy év előtt kiszállott, szerencsésen visszaérkezett Drontjem-be (Norvégiába). Gr. Wilcek egyenesen Drontjem-ből kapott értesítést, hogy a „Pola“ szállító gőzös 1882. augusztus 10-én érkezett meg. Az expedíció vezére Wohlgemuth tengerésztiszt a program pontos megtartását jelenti. Az expedíció tagjai a legjobb egészségben vannak és valószínűleg e hó 19-én érkeznek Hamburgba. A „Pola“ szállító gőzösnek az a feladata volt, hogy a Jan-Mayen északsarkai megfigyelő állomásról az expedíció osztrák-magyar tagjait, hazájukba visszaszállítsa. Az expedíció tagjai pontos megfigyeléseket tettek ez állomáson és minden, még a skorbutbetegségtől is meg voltak kímélve.¹¹⁶¹

Ez az út a Grönland és a Norvég tenger határáig egy évig tartott, és jelentősen hozzájárult a sziget térképészeti feldolgozásához, a térképi anyagokat a 20. század közepéig használták. Az út során geofizikai méréseket is végeztek.



Az 1882/1883-as Jan Mayen-expedíció résztvevői. Balról jobbra ülnek: Dr. Fischer korvettorvos, Bobrik von Boldva zászlós, von Wohlgemuth hadnagy parancsnok, Basso hadnagy, Graßl zászlós és Sobieczky zászlós.

¹¹⁶⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, April 1886-04-03

¹¹⁶¹ Koszoru. A Petőfi-Társaság heti közlönye 1. 1883 / 33. szám



A kutatóállomás, és a tengeren az SMS Pola.¹¹⁶²

1882.10.31-én befutott Orteguiera-ba (Spanyolország).¹¹⁶³

1882.11.08-án délután Gibraltárba futott be.¹¹⁶⁴

1882.12.18-a előtt visszaérkezett Polába.¹¹⁶⁵

1883.

1883.04.24-én a hajó újbóli felszerelése kezdődött meg. Az előírt legénységi létszámon felül a hajón a következőket kell alkalmazni: 1 korvett kapitány parancsnokként, 1 fregattorvos, 1 gépházőr, 6 másodosztályú fűtő.¹¹⁶⁶

1883.05.06-án futott ki Polából. Tervezett útvonal: Gibraltár és Galway majd Reykjavik és végül Jan Mayen.

1883.05.16-án Gibraltárba érkezett.¹¹⁶⁷

1883.05.31-én befutott Galway-ba.¹¹⁶⁸

1883. június második felében egy ír kikötőből indul az SMS Pola, majd indul Izlandra. Izlandon a hajó friss ellátmányt vesz fel, majd folytatja útját Jan Mayen felé, ahová várhatóan augusztus első napjaiban érkezik meg. Ott megpróbál egy kényelmesen helyen lehorgonyozni, majd felveszi az expedíció tagjait a fedélzetre, ezt követően pedig közvetlenül Hamburgba vagy Trondheimbe szállítja őket. A tagok várhatóan legkésőbb szeptember 10-ig biztonságban megérkeznek Hamburgba vagy Trondheimbe.¹¹⁶⁹

„(A haditengerésztől 1883.06.26.) Egy távirati jelentés szerint Öfelsége szállítóhajója, a „Pola” ma reggel Galway-ből (Írország) Izlandra hajózott.¹¹⁷⁰

1883. augusztus 1-jéig minden, a visszaútra szánt anyagot, gyűjteményt és felszerelést elő kell készíteni a berakodáshoz, hogy minden körülmények között augusztus 15-ig minden anyag a hajó fedélzetén legyen, készen a visszatérésre. A tervek szerint az SMS Pola 1883. augusztus elején érkezik Jan Mayen-re.¹¹⁷¹

¹¹⁶² Steirische Alpenpost, Januar-Juni 1932-04-24

¹¹⁶³ Die Presse, Oktober 1882-10-31

¹¹⁶⁴ Neue Freie Presse, November 1882-11-09

¹¹⁶⁵ Prager Abendblatt, Dezember 1882-12-18

¹¹⁶⁶ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-04-24

¹¹⁶⁷ Die Presse, Mai 1883-05-17

¹¹⁶⁸ Neue Freie Presse, Juni 1883-06-01

¹¹⁶⁹ Neue Freie Presse, Mai 1883-05-20

¹¹⁷⁰ Das Vaterland, Juni 1883-06-26

¹¹⁷¹ Neue Freie Presse, März 1882-03-29



Az osztrákok Jan Mayen szigetén. A hadihajó, amely Wohlgemuth-ot és társait Grönlandtól keletre fekvő lakatlan szigetre szállította, visszahajózott Európába, a telepeseket egy évre a tudomány szolgálatába állítva. Azonnal munkához láttak programjuk szerint, amely annyira rendszeres volt, hogy a hét egyik napja olyan volt, mint a másik. A tengeri élet miatt szűkös helyekhez szokva, meglehetősen jól el voltak helyezve lakóhelyükön. Bár a ház és a mágneses obszervatóriumok az északi szelek támadásának kitett helyen helyezkedtek el, ezeknek a laktanyáknak mégis olyan szilárdsági és ellenálló képességi próbákat kellett kiállniuk a sok, gyakran orkáni erőt is elérő vihar idején, amilyenre valószínűleg egyetlen más faépítmény sem volt képes Jan Mayen szigetén. Az októberi első viharok után valószínűleg senki sem maradt, aki tágasabb lakásra vágyott volna. A hideget is hatékonyan távol tartották. A körülbelül 10 Celsius-fokos nappali átlagos szobahőmérséklet elegendő volt ahhoz, hogy éjszaka, amikor nem volt fűtés, a hőmérséklet ne süllyedjen fagypont alá a függőágyak szintjén. A mágneses eszközöket két különálló megfigyelőhelyiségben helyezték el, távol a főépülettől, hogy megvédjék őket a lakó- és munkaterületeken elhelyezett vastárgyak okozta zavaró hatásoktól. Egy húsz méter hosszú fedett átjárót építettek, hogy kiküszöböljék a hólapátolás szükségességét, és megakadályozzák a nedvesség bejutását a megfigyelőhelyiségekbe. A ruházat tekintetében Payer és Weyprecht tapasztalatait használták fel. Egy dupla nerc szőrme bizonyult a legmegfelelőbbnek, amely bőséges védelmet nyújtott. Még a sarkvidéki telet is el lehet viselni hókunyhókban. A belső ruházat ebben az esetben fiatal állatok bőréből készül, és a szőrös oldalával a csupasz bőrhöz ér. A legjobb felsőruházat a rénszarvasok téli bőre, amely még a szélsőséges hidegben is rugalmas marad. Az osztrák expedíció során csak rénszarvasbőrből készült felsőruházatot használtak. Minden eshetőségre, és különösen az éjszakai kirándulásokra, öt szőrös hálókunyhó állt rendelkezésre. Három négyszemélyes, egy kétszemélyes és egy egyszemélyes. A hálókunyhók széleit vékony, lelógó szőrme rojtokkal varrták, hogy jobb illeszkedést és légmentesebb zárást biztosítsanak. A lábbeliknek is megvoltak a sajátos követelményeik. Még a széles orosz csizmák használata is, amelyeket három réteg lóden szövettel lehetett a lábra illeszteni, 10-15 fok mínuszban érte el a határát, mert ettől kezdve a bőr túl merevvé vált, és a jeges körülmények túlságosan igénybe vették. Ezzel szemben a puha, bélelt filccsizmák, amelyeket a combjánál pántoztak, vagy az alsó lábszáránál keresztező fűzőkkel rögzítettek, védtek a hidegérzettől. A filccsizmákra való folyamatos támaszkodás azonban jelentős eltávolodáshoz vezetett volna a masszív bőrsizmáktól, amelyek egyedül tették lehetővé a menetelést melegebb időben. Az ellátmány kiváló volt. Wohlgemuth intézkedett arról, hogy minden hagymát, kukoricát, cukrot, hüvelyeseket és lisztet tartalmazó konténert biztosítsanak, ami nagyon hasznosnak bizonyult a Jan Mayen-szigeten mindent beborító köd miatt. Óvatosnak kellett azonban lenni a raktárban megfagyott ládák kiürítésekor; a hó és a köd behatolt az összes repedésbe, és jéggé fagyott a ládák egyes rétegei közötti résekben. Néhány hét múlva a ládákat jég borította, jeges

konglomerátumot képezve. Ezért egy láda vésése rendkívüli óvatosságot igényelt, hogy a többieknek ne essen bántódásuk. A reggeli semmi rendkívülit nem kínált. Egyszerűen be kellett érni sűrített tejjel, amit csokoládéval, kakaóval és kávéval szolgáltak fel. Ebédre és vacsorára a konzervek játszották a főszerepet. Volt sózott és főtt marhahús, konzerv marhaszelet, borjúsült, marhahús konzervben, birkahús, sült marhahús, sült csirke, valamint sózott hús és mindenféle füstölt hús. Ezeket a fajtákat két héten keresztül rendszeresen felváltva szolgálták fel. Mindazonáltal, anélkül, hogy bárki be akarta volna vallani egymásnak, az év első fele után kialakult egyfajta ellenszenv ezzel a húsalapú étrenddel szemben, amit bárki megért, aki gyakrabban evett konzerv sózott marhahúst. „Összességében azonban osztrákjainkról egészen jól gondoskodtak, amennyire ez lehetséges egy barátságtalan szigeten a távoli északon, amelyet látszólag Isten és a világ elhagyott, és lelkesen láttak hozzá a munkához. Augusztus 26-án felállították a deklináriumot, és ezzel együtt megkezdődtek a mágneses megfigyelések. Wohlgemuth naplójának bejegyzései bemutatják a mindennapi élet körülményeit. Augusztus 29-én ez áll benne: »A szesz- és kőolajraktár elkészült. Egy aranyérméből súlyt készítettek a Lloyd-féle mérleghez (a Föld mágnesességének függőleges intenzitásának mérésére szolgáló eszköz).« Augusztus 31-én: »A mérés sikeres volt.« Szeptember 2-án: »Hajnali 3:44-kor egy körülbelül 100 méter magas ködoszlop emelkedett ki az Eierx-szigetről. A tenger felé néző törésvonal egyik hasadékból és az egyik észak felé néző hasadékból származott.«” A jelenség azt mutatta, hogy a sziget vulkáni tevékenysége korántsem szűnt meg. Szeptember 5-én hurrikánnak kellett történnie, mivel a földáramok mérésére használt kábelek elszakadtak, és a "Jan Mayen" nevű hajót (csónak) a partról a vízbe sodorta a szél, így azt csak a "Weyprecht" nevű hajó (csónak) gyors megérkezése tudta visszaszerezni. Különféle megfontolt cselekvés eredményét jól mutatja az üres konzervdobozok tárolására bevezetett szigorú ellenőrzés, hogy megakadályozzák azokat a szél vagy kézzel a mágneses házak közelében való elfújását és otthagytását, ami zavarhatta volna a műszereket. Tizenhét karót vertek a földbe a parthoz való tájékozódás érdekében, és egy vezetővel kötötték össze őket, hogy éjszaka megtalálják az utat a tengervíz hőmérsékletének megfigyeléseihez. Október 8-tól kezdve naponta citromlevet (skorbut ellen) osztottak. November közepére a nap már nem kelt fel, és a hónap vége felé az átlaghőmérséklet -13 Celsius-fok volt. Megfigyelhető volt a tenger befagyásának kezdete. A part mentén a víz köpült olajhoz hasonlított. Egy körülbelül száz méter széles latyakréteg zöldesfehér csíkot alkotott. A latyakos jégben laza jégdarabok úsztak, amelyeket a hullámozás lekerekített, és fokozatosan a partra szorítottak. Gyorsan növekvő számban nyomultak a part felé, tompítva a hullámokat és egyre közelebb érve egymáshoz, így néhány óra múlva az egész partvonalat egy viszkózus massa vette körül, amely egyre ellenállóbbá vált a hullámveréssel szemben, és hamarosan szilárd jéggé fagyott. A karácsony napja rosszul kezdődött; a szélmérő mutatóit, amelyek hajnali 5 és 6 óra között 15 000 fordulatot regisztráltak, a vihar eltörte. Még hágóvassal és hegymászóbottal sem lehetett talpon maradni. Hó, jég és megfagyott sirályok tetemei kavargtak a levegőben. A hőmérséklet mínusz 16 fok volt. Ilyen időben az ivóvizet egy lagúnából kellett jégtáblák formájában felhozni, ami mindig nagy feladat és veszélyes vállalkozás volt a legénység számára. Biztonságban azonban visszatértek. Mindeközben azok, akik a településen maradtak, nem tétlenkedtek, és feldíszítették a karácsonyfát. Ez egy darab borostyánból állt, vasdrótból készült ágakkal, mohacsíkokkal zölddé téve. A kevésbé sikeres szövési mintákat vattával takarták el, utalva a Jan Mayenre oly jellemző hótakaróra. Ezt a fát és talapzatát villanyfény világította meg. A családtagok és barátok által karácsonyi meglepetésként adományozott hat láda tartalmát asztalok és polcok között osztották szét. Wohlgemuth titokban levelet kért minden expedíciós tag családjától indulás előtt – megható, gondosan megtervezett gesztus. Az ünnepség mély benyomást tett mindenkire a családi emlékeken keresztül. Nem kevésbé szívhez szóló volt a szilveszteri ünnepség, amelyet tűzijáték és fáklyás felvonulás jelképezett az állomás körül. Több mint két és fél hónap után, január 25-én először ebédeltek újra nappal, és február 2-án újra látták a napot, amely hamarosan nyugaton

nyugodott le – a tengerészek elégedetten fogadták a csillag szabályosabb viselkedésének jelét, amelyre véleményük szerint a sarkvidékeken nem lehetett támaszkodni. Március 18-án a jég még teljesen szilárd volt, és Wohlgemuth egész nap egy kiemelkedő jégtáblát keresett anélkül, hogy a legkisebb mozgást is észlelte volna. Csak a sziget északi oldalán hozott létre a délkeleti szél némi part menti vizet, ahol mérték a mélytengeri hőmérsékletet és vontatási próbákat végeztek. Wohlgemuth jelzést készített arra az esetre, ha bálnavadáshajó közeledik, de csak június 14-én jelent meg egy. Az egyetlen hajó, amelyet tartózkodásuk alatt láttak, azonban tizenegy tengeri mérföld távolságból elhaladt mellettük gőzzel és vitorlával. Június 25-én különleges ünnepélyességgel mérték meg a tenger felszíni hőmérsékletét, 2 fokot mutatott nulla felett. A tél folyamán felmerült a kérdés, hogy mikor lesz megadva az úgynevezett "második utánpótlási út búcsúja", bizonyos jelek megjelenése miatt Wohlgemuth megígérte, hogy tekintettel a sziget biztonságos jégeltávolítási lehetőségeire, az ételek minősége javulni fog, amint a felszíni víz hőmérséklete tavasszal eléri a 2 fokot nulla felett. Kompótot szolgáltak fel az asztalon. A sült tüdő és főkamáj, valamint némi tengeri sügér változatosságot hozott a konzervhúsok egyhangúságába. Augusztus 4-én reggel ködös volt, mint szinte minden nap. De 11 óra körül a köd feloszlott, és néhány tengerész megpillantott egy hajót három mérföldnyire, amelyet azonnal felismertek a "Pola" szállító gőzhajóként. Általános izgalom uralkodott. A "Weyprecht" haláshajót azonnal vízre bocsátották, és a hajó felé eveztek, amely fél órával később az öbölben horgonyzott le. Parancsnoka, Albrecht korvettkapitány, jó hírt közölt a telepésekkel, mégpedig hogy parancsot kapott, hogy hozza őket haza. Másnap délután befejeződött az összes műszer és értékes felszerelés berakodása. Az állomásépületeket a lehető legjobb állapotban hagyták hátra, körülbelül húsz tonna szenet és körülbelül négy ember egy évre elegendő, tartósított ellátmányával. Este az expedíció tagjai saját csónakjaikkal a hajóra eveztek, ahol közel tizenhárom hónapos szigeten tartózkodás után végre kipihenhették magukat a hosszú, megerőltető munka után. (1883.08.06-án futott ki Hamburg felé.) A viharos időjárás miatt a Pola gőzhajó Trondheimbe hajózott, amelyet 1883. augusztus 10-én este ért el. 1883.08.14-én Hamburgba indultak, ahová Wilczek gróf is utazott, hogy találkozzon velük, és ahol mindannyian a legmelegebb fogadtatásban részesültek.

1883.08.18-án megérkeztek Bécsbe. Így ez a magas tudomány szolgálatában álló expedíció szerencsésen és sikeresen befejeződött, Ausztria dicsőségére, Wilczek gróf dicsőségére, aki felszerelte, és haditengerészetünk dicsőségére, amely ismét bebizonyította, hogy mire képesek tagjai. (Johannes Ziegler)¹¹⁷²

Trondheim (Drontheim, Norvégia), 1883. augusztus 10. A "Pola" szállító gőzhajó ma érkezett ide az Osztrák-Magyar Északi-sarkvidéki Expedíció tagjaival, miután biztonságos utat követően elindultak Jan Mayen szigetéről. Minden rendben van a fedélzeten. A "Pola", amely az utasítások szerint augusztus 1-jén kellett volna megérkeznie Jan Mayenre, az időjárási és jégviszonyok miatt csak július elején tudta elhagyni Reykjavík kikötőjét Izlandon, és július 4-én délelőtt 11 órakor érte el Jan Mayent. Az expedíció tagjai a szigeten tökéletes egészségnek örvendtek. Számos nehézség ellenére teljes mértékben teljesítették küldetésüket, és jelentős eredményeket értek el a tudomány számára. A tél enyhe volt, kevés jéggel, de sok hóval. A maximális hőmérséklet elérte a -32 Celsius-fokot. Az év januárjában szörnyű északi viharok voltak nyílt tengerrel. 126 (máshol 124) sarki fényt figyeltek meg 634 órán keresztül.

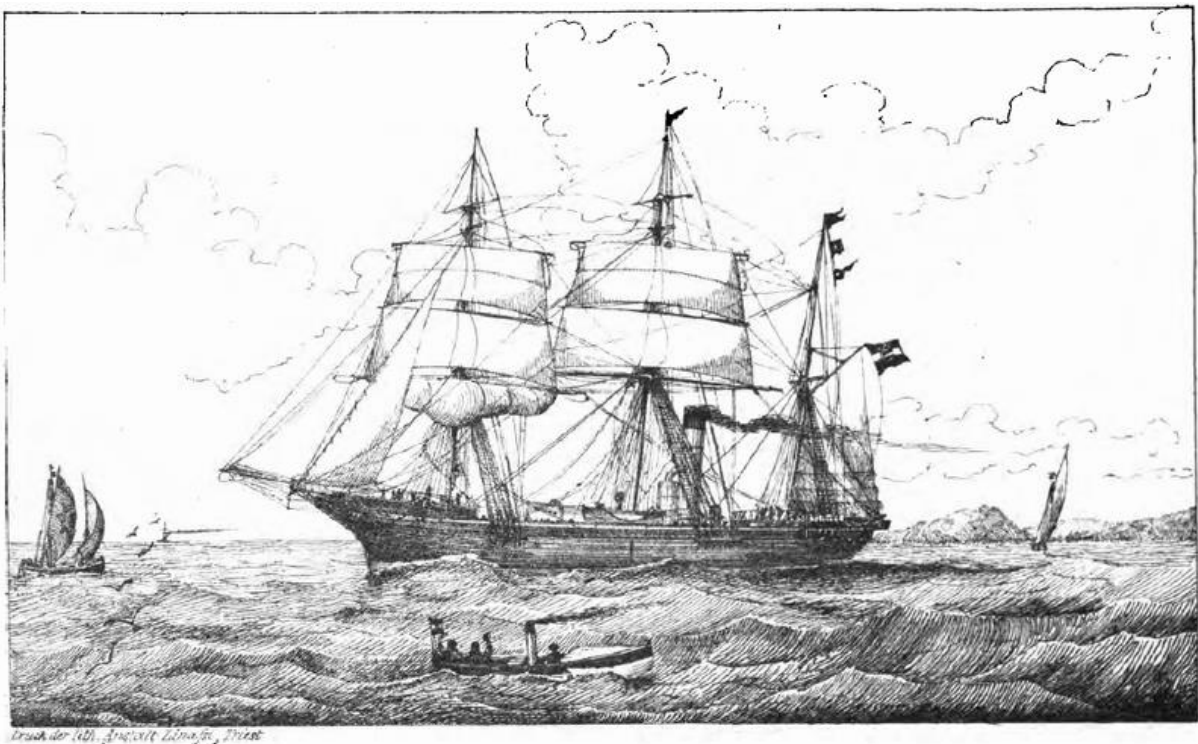
A sarki éjszaka november 12-én kezdődött; A sötétség nem volt különösebben lenyűgöző a hihetetlenül gyakori északi fény miatt. Azonban a tomboló szellőkészekkel járó hóviharok néha megakadályozták a kutatást. Csak decemberben képződött jég a partokon, amelyet az északi viharok gyakran latyakká zúztak. A hullámok akár kétszáz lépésnyire is behatoltak a szárazföld belsejébe, és a település közelében mindent sókristályokkal töltöttek meg, ezért az ivóvizet egy távoli lagúnából kellett beszerezni. Január volt a leghidegebb hónap, de a déli szelek néha +2

¹¹⁷² Wiener Allgemeine Zeitung, April 1886-04-28

Celsius-fokos hőmérsékletet hoztak. A sarki éjszaka január 30-án ért véget. Március átlagosan a leghidegebb hónap volt. Az állomást rövid ideig havazta. Áprilisban és májusban többnyire olvadás volt jellemző. Július elején egy bálnavadász gőzhajó haladt el a jég szélén, de nem vette észre az állomást. Június végére már nem volt jég. Az élelmiszerkészletek és a házak tökéletesen megfelelőek voltak. Télen kevés fűtésre volt szükség. A sziget feltárása során délen egy csontvázakat tartalmazó sírt fedeztek fel; valószínűleg a 250 évvel ezelőtt elpusztult holland tengerészek maradványait tartalmazza. A sziget felmérése, a fényképfelvételek, valamint a csillagászati, mágneses és meteorológiai megfigyelések kulcsfontosságúak.

A vadászat során 3 fókát, 5 élő sarki rókát, számos madarat és tengeri sünt fogtak, de jegesmedvét nem. Az expedíció tagjai sem skorbutban, sem a sarkvidéki átteelés következményeiben nem szenvedtek. Ezen a napon 6-án az expedíció elindult Jan Mayen szigetéről a "Pola" hajón. Hamburgba érkezésük várhatóan 1883.08.19-én.¹¹⁷³

A hajó parancsnoka Theodor Albrecht korvettkapitány.¹¹⁷⁴



SMS Pola 1882 körül¹¹⁷⁵

Gravesend érintése után, 1883.10.26-án érkezett meg Polába.

A „Póla“ szállító gőzös leszerelés alá kerül az év (1883) során.¹¹⁷⁶ Ez, minden valószínűség szerint, csak rövid időre történt meg.

Miután visszaérkezett a sarkvidéki expedícióról, 1883.11.11-én elindul a kisázsiai Jali-öbölbe, Karamania (Adalia-öböl) partjainál, hogy az Osztrák Régészeti Társaság által ott feltárt régiségeket Triesztbe szállítsa. Triesztből ezeket a gyűjteményeket Bécsbe viszik.¹¹⁷⁷

¹¹⁷³ Neue Freie Presse, August 1883-08-11

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1883-08-11

Grazer Volksblatt, August 1883-08-15

¹¹⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-13

¹¹⁷⁵ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Pola.png

¹¹⁷⁶ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-01-12 / 12. szám

¹¹⁷⁷ Neue Freie Presse, November 1883-11-13

1884.

A hajó a régészeti leletekkel 1884.02.27-én még nem érkezett meg Triesztbe.¹¹⁷⁸ A híradások szerint, még március elején is Kisázsiában volt.¹¹⁷⁹ A késedelmes visszaérkezés oka, hogy az ásatást rossz időjárás hátráltatta. Közben az SMS Pola-nak volt egy különleges küldetése is. A hajó egy kolosszális szarkofágot is szállított Konstantinápolyba, érdekes feliratokkal díszítve, a szultán régiségárának szánt ajándékként.¹¹⁸⁰

1884.05.16-án Triesztből Polába érkezett. A hajó kirakodása azonnal megkezdődött, majd tartalékba került.¹¹⁸¹

1885.

1885.05.05-én Polába érkezett Triesztből.¹¹⁸²

Ebben az évben kisebb szállításokat végzett.

1885.10.23-án a Panther, Gepárd, Adler és Falke leendő legénységét vitte Angliába.

1886.

1886.01.10-én kifutott az angliai North Shields-ből, hogy Cherbourgba menjen, ahol az osztrák haditengerészetnek szánt mitrailleuse-eket és gyorstüzelő ágyúkat rakodja be. Küldetésének teljesítése után a „Pola” visszatér Londonba, hogy az osztrák kormány megbízásából Angliában épített „Falke” és „Adler” első osztályú torpedónaszádokat hazafelé tartó útjuk alatt a központi haditengerészeti bázisra kísérje.¹¹⁸³ A hazai vizek felé vezető út során, kikötöttek Gibraltárban. Ez után Palermót keresték fel.

1886.02.19-én egy távirati jelentés szerint Ófelsége szállító gőzhajója, a „Pola” ma a kedvezőtlen időjárás miatt Messinában horgonyzott. Minden rendben van a fedélzeten.¹¹⁸⁴

Messinát 1886.02.20-án hagyta el.¹¹⁸⁵

1886.02.23-án futott be Polába.¹¹⁸⁶

1886.02.28-i hír szerint, az Angliából most érkezett „Pola” szállítógőzös parancsot kapott, hogy azonnal „készüljön fel a tengerre szállásra”, hogy élelmiszert és 200 tonna szenet szállíthasson Szudába a nemzetközi flotta számára.¹¹⁸⁷ Feltehetőleg teljesítette ezt az utat, bár erről a sajtó nem írt.

„A költségvetésben ez idénre (1886) kitűzött hajógyakorlatokra máris folynak a munkálatok, hogy a hajóraj a nyárra föl legyen szerelve. E hajóraj az idén kivételképen csak két páncélos fregattéból, a „Ferdinand Max“ és a „Habsburg“-ból, továbbá a „Lussin“ torpedó és a „Póla“ szállító hajóból fog állani, mely utóbbi nagy mennyiségben visz magával a torpedó támadás ellen használható védő eszközöket és egész raj torpedó-naszádot. E rajhoz tartozik a legújabb torpedó-hajó „Pather“ is, a vele mintegy 12 torpedó-naszád. Mindebből azt lehet következtetni, hogy az idei hajóhadgyakorlat leginkább a torpedó-fegyver használása s az ellene védekezés módjainak kipróbálására lesz irányozva.”¹¹⁸⁸

¹¹⁷⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-02-27

¹¹⁷⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-03-05

¹¹⁸⁰ Die Presse, Juni 1884-06-22

¹¹⁸¹ Die Presse, Mai 1884-05-23

¹¹⁸² Das Vaterland, Mai 1885-05-06

¹¹⁸³ Die Presse, Januar 1886-01-12

Neue Freie Presse, Januar 1886-01-12

¹¹⁸⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-19

¹¹⁸⁵ Die Presse, Februar 1886-02-22

¹¹⁸⁶ Die Presse, Februar 1886-02-24

¹¹⁸⁷ Morgen-Post, März 1886-03-01

¹¹⁸⁸ Székely Nemzet, 4. évfolyam, 1886-02-20 / 28. szám

Die Presse, Februar 1886-02-17

1886.03.04-én kifutott Polából és krátára vitt utánpótlást az ottani osztrák-magyar hajókötelének.

1886. augusztusában a leszerelt SMS Schwarzenberg fregattot Sebenicoba vontatta.

1887.

1887.04.12-én a Muggia-öbölbe érkezett.¹¹⁸⁹

1887.05.24-25-én Rogosniza-nál (Rogosnizza, ma Horvátország) volt hadgyakorlaton.¹¹⁹⁰

1887.07.05-én a Muggia öbölben horgonyzott a hajórajjal együtt.¹¹⁹¹

Ebben az évben öt jelentősebb szállító utat tett meg. Segédkezett a Greif mentésében Lussin közelében. Ez után a nyári flottakötelék lőszer utánpótló hajója volt.

1888-ban aktív szolgálatot teljesített.¹¹⁹² Ebben az évben 6 szállítóutat tett meg. A nyári flottakötelék tagja. 1888.04.03-án a Greif mentésére sietett. 1888.06.26-án az SMS Leopard cirkálóval hajózott együtt.

1889-ben tengeri szénszállításokat végzet.

1890.08.10. -1890.10.14 között oceanográfiai expedíció volt a Földközi-tengeren, parancsnoka Mörth kapitány.

1891. július közepéig a Póla szállító gőzös hadgyakorlaton vett részt.¹¹⁹³

A hajó hadgyakorlaton való részvétele igen érdekes, mivel 1890-1893 között, négy éven át a Földközi-tenger keleti részét kutatta. Az nem kizárt, hogy közben, rövidebb időre visszatért az Adriára. Az SMS Pola szállítóhajó és a többi kutatóhajó átfogó leltárt készítettek a topográfiai, fizikai, kémiai és biológiai viszonyokról. Ezeket a Földközi-tengeri és a későbbi Vörös-tengeri kutatóutakat 1890-1898 között, Osztrák-magyar mélytengeri expedícióknak nevezték.

Az expedíciók során, az SMS Pola négy nagyobb utat tett a Földközi-tenger keleti részére. Ezek az expedíciók szorosán összefonódtak a tudományos vezetőjükkel, a bécsi ichthyológus (halbiológus), Franz Steindachner nevével.¹¹⁹⁴

„A Földközi-tenger keleti medencéjének tudományos, oceanográfiai, a császári és királyi haditengerészet bevonásával megvalósítandó kutatásának ötlete a Bécsi Tudományos Akadémia Matematikai és Természettudományi osztályán fogalmazódott meg 1889 áprilisában. A tervezett expedíciókat természetesen erősen motiválta, hogy a Monarchia számára a hatalmi és gazdasági terjeszkedés egyetlen potenciális területe a Balkán, illetve a Földközi-tenger keleti medencéje volt. Mindezt erősítette az a tény, hogy a Földközi-tenger, elsősorban a keleti-medencéje tekintetében, az 1880-as évek végén oceanográfiai tekintetben még mindig szűz területnek számított. A Bécsi Tudományos Akadémia tudományos expedíciós terveivel, mint a legfontosabb potenciális támogatóhoz, a császári és királyi haditengerészethez fordult támogatásért. A tudósok közül többen úgy gondolták, a haditengerészetnek kötelessége a tengerkutatás elősegítése. Mindez persze szépen hangzik, de a valóságban a haditengerészet hozzáállása a kérdéshez nem mindig volt pozitív. Ekkor, 1889-ben azonban szerencsés pillanatban állt elő az Akadémia az expedíciók tervével.” A flotta élén pedig az a Max von Sterneck állt, aki már korábban az Északi-tengeri kutatásokat is támogatta. Az expedíciók előkészítésére 1889 tavaszán létrehozták a mélytengeri bizottságot (Tiefseekommission), melybe,

¹¹⁸⁹ Die Presse, April 1887-04-12

¹¹⁹⁰ Die Presse, Juni 1887-06-15

¹¹⁹¹ Die Presse, Juli 1888-07-06

¹¹⁹² Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

¹¹⁹³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-31 / 3083. szám

¹¹⁹⁴ https://hr.wikipedia.org/wiki/Austro-ugarska_abisalna_ekspedicija_1890_%E2%80%93_1898.

a haditengerészet is delegált egy tagot. „Eredetileg három, egyenként négy hetes kutatóutat terveztek, 1891 és 1893 között évente egyet. Az Akadémia utanként 5000 Ft-tal járult hozzá a költségekhez, míg a haditengerészet a hajót adta. A hajó négyheti használata a számítások szerint 6700 Ft-ba került, emellett a haditengerészet állta a hajó átalakításának 1000 Ft-os költségét. A műszereket az Akadémia vásárolta. Végül a tervezett háromból négy út lett 1890-1893 között, s az egyes utak időtartamát is jelentősen túllépték, az expedíciók négy helyett nyolc-tíz hétig tartottak.,”¹¹⁹⁵

Az első három kutatóutat 1890-1892 között tette meg.

1891.07.22-én futott ki Polábról és 1891.11.08-ig tartott az expedíció.

1891. július 28-án mérték a Földközi-tenger eddig ismert legnagyobb mélységét, 4404 métert.¹¹⁹⁶ A mélységi pontot Polának nevezték el, és 50 mérföldre délnyugatra található a Matapan-foktól, az északi szélesség 35°44'48" és a keleti hosszúság 21°45'48" között.¹¹⁹⁷

Az út során az Ilia osztrák bark kapitányának segédkezett a kitört lázadás leverésében.

Rosario (feltehetőleg a Kanári szigetek) közelében részt vett az osztrák Akropoli hajó mentésében.

1892.07.14-31 között a Nyári század tagja volt.

1892.08.15-1892.10.22 között kutatóhajóutat tett a Földközi-tenger keleti részén, Mörth kapitánysága alatt.

A negyedik útra 1893. július 16. és október 5. között került sor.

Ez az expedíció 109 fő és 29 másodlagos megállón keresztül az Égei-tengerig hajózott. Konkrétan a mélytengeri bizottság kutatócsoportja, amely a Császári Tudományos Akadémia és haditengerészeti intézmények tagjaiból állt, célul tűzte ki a nagyrészt feltáratlan keleti mediterrán régió jobb feltérképezését. Az 1880-as évekig ezen a területen mindössze 281-500 méteres mélységben végzett méréseket dokumentáltak a tengerészeti térképeken.

Az SMS Pola útjainak eredményei:

1/ a mélytengeri élővilág részletesebb feltárása Cerigo, Cerigotto és Milo környékén;

2/ az Égei-tenger pontosabb oceanográfiai feltárása;

3/ a Fekete-tenger és a Földközi-tenger közötti vízcsere vizsgálata;

4/ az 1892-ben Makriban (Rhodes) felfedezett 3591 méteres mélység pontosabb lehatárolása és feltárása.

A negyedik expedíció során az SMS Pola-nak 1893. szeptember 18-án kezdődően tíznapos karanténba kellett vonulnia Délosz szigetén a konstantinápolyi és galipoli kolerajárványok miatt. Ennek ellenére az út teljes sikerrel zárult. A tudományos csapat eredményei jelentősen hozzájárultak e korábban kevésbé tanulmányozott régiók feltáráshoz.¹¹⁹⁸

A kutatási eredményeket a Földrajzi közlemények 1897. XXV. évfolyama közölte. Ennek rövidített változatát teszem most közzé, nem törekedve a részletes kutatási eredmények bemutatására.

Ezen út során Délosz közelében segítséget nyújtott az osztrák Egira szkúnernek.

Az újkor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarországnak részvétele azokban

Az olasz és osztrák-magyar flotta 1867-1873 között feltérképezte az Adria mélységi viszonyait. Az Adrián nyolc meteorológiai állomást létesítettek és tanulmányozták a tengervíz fizikai és kémiai állapotát is. 1874 – 1877 között a Deli és a Nautilus királyi yachtok járták az Adriát tudományos mérések végett. 1880-ban a Hertha yacht csatlakozott hozzájuk. A műszereket a

¹¹⁹⁵ Krámlí Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

¹¹⁹⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichisch-Ungarische_Tiefsee-Expeditionen_1890%E2%80%931898

¹¹⁹⁷ https://hr.wikipedia.org/wiki/Austro-ugarska_abisalna_ekspedicija_1890._%E2%80%93_1898

¹¹⁹⁸ <https://www.oesta.gv.at/veroeffentlichungen/archivale-des-monats/Archivale-des-monats-Mai-2023.html>

királyi magyar tengeri hatóság, a császári és királyi haditengerészet és a bécsi. csász. Tudományos Akadémia biztosította.

A Nautilus legénysége 8 fő, gépereje pedig csak 8 LE volt. Így csak a parti vizeken volt alkalmazható. A Deli már 25 LE-s volt és már a nyílt vízre is kimerészkedett. A Hertha gőzös az Adria és a Földközi-tenger nyílt vizeit is kutatta már. Kimutatták például, hogy a Trieszti öböl sehol sem mélyebb 30 m-nél, a Quarneroi vizek csak néhol érik el a 100 m-t, de van ahol a mélység 250 m. A nyugati olasz part a sekély víz miatt, kikötőkben szegény. A déli medence legmélyebb pontja 1645 m. Az Adriát egy 800 m magas vízalatti hegység tagolja két medencére.

SMS Pola a Földközi (Közép) tengeren és Márvány-tengeren 1890-1894 volt öt egymást követő évben. A hajó műszerei és berendezései a kutatáshoz 20 000 forint-be kerültek.

1890.08.10-én futott ki az Adriára, majd tovább ment a Földközi-tengerre, fedélzetén a zoológia, kémia, tengerbiológia, óceográfia avatott szakembereivel. Ekkor a Nagy-Syrte (Líbia) melletti Benghasi-ig hajóztak. Az átkutatott terület legkeletibb határa cerigio (Kithyra a Jón-tengeren), a legnyugatibb pedig Cap Santa-Maria di Leuca (Salento-i félsziget, Olaszország) volt. A hajó éjjel haladt és nappal végezte a kutatómunkát. Az út során fenékhálóval halásztak az élővilág jobb megismerése végett. Egy 3000 m-re leengedett háló felhozatala 5 órát vett igénybe. A kutatási nap napkeltével indult és este 8-9 órákor ért véget. 1890. szeptemberében visszatért kiinduló kikötőjébe az SMS Pola.

1891-ben Candia (Kréta) és Észak-Afrika közötti vízterület átvizsgálására került sor. A térséget nyugatról cerigio, míg keletről Alexandria határolta.

1892-ben a Szíriai tengeren volt.

1893-ban fejeződött be a görög szigetvilág feltérképezése és a Földközi-tenger keleti részének a feltérképezése. Ez az út 84 napot vett igénybe.

1894-ben az Adrián és a Márvány-tengeren kémiai és zoológiai kutatásokat végzett.

Az öt út összesen 274 napot vett igénybe. A hajó 60 helyen kötött ki kikötőben és 521 helyen a tengeren. Több mint 12 000 tengeri mérföldet tett meg. Közben több száz kutatási műveletet végeztek el. A feltérképezett legmélyebb pont 4400 m volt. Az SMS Pola parancsnoka Mörth V. sorhajókapitány volt mind az öt út során.¹¹⁹⁹

A Monarchia kutatói 1892-ben is visszatértek a Jan-Mayen szigethez a francia Manche gőzös fedélzetén, Gratzl cs. és kir. tengerészkapitány vezénylete alatt.¹²⁰⁰ Gratzl a korábbi kutatóállomást sértetlenül találta. Még a zászlórúd is állt. Az otthagytott hőmérőkben a higany megfagyott. A 10 éve ottmaradt bor romlatlan volt, és a fényképek is épek voltak.

1894.06.01-én kifutott Polából és egy tízhetes adriai expedíción vett részt Mörth kapitánysága alatt.

A földközi-tengeri expedíciók lezárulta után, 1894 szeptemberében, a Német Természettudósok és Orvosok Társaságának bécsi kongresszusán merült fel "az egyik legforgalmasabb és legkevésbé ismert" tenger, a Vörös-tenger tudományos kutatásának az ötlete. A korábban jelentéktelennek elkönyvelt Vörös-tenger stratégiai fontosságra az 1869-ben megnyitott Szuezi-csatornával tett szert. Ausztria, már 1857 óta érdeklődött a térség után, mert már akkor egy esetleges csatorna gondolatán elmélkedtek. Ausztria szeretett volna a csatorna üzemeltetésének egyik fő részvényesévé válni, de a 400 000 részvényből az 1859-es és az 1866-

¹¹⁹⁹ Földrajzi közlemények 1897. Luksch J.: Az új-kor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarország részvétele azokban. A modern kor oceanográfiai kutatásai és Ausztria-Magyarország hozzájárulása ehhez. (Előadva a Magyar Földrajzi Társaság ülésén, 1897. április 26-án. Magyarul megjelent a Földrajzi Közlemények XXV. kötetében.)

¹²⁰⁰ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-09-03
Magyar Hírlap, 2. évfolyam, 1892-08-31 / 240. szám

os háború kiadásai és a birodalom katasztrofális gazdasági állapota miatt, a felajánlott 50 000 részvény helyett csak 1246 darab részvényt tudtak megvenni.

1894 szeptemberében maga Sterneck, a haditengerészlet parancsnoka kezdeményezte a Vörös-tenger kutatását. A haditengerészlet 1892 óta folytatott a Vörös-tenger partvidékén intenzív geofizikai és meteorológiai megfigyeléseket. Ezt a haditengerész tisztek által végzett munkát kívánták kiegészíteni zoológiai, kémiai és fizikai kutatásokkal és adatgyűjtéssel, a földközi-tengeri expedíciókban részt vevő tudósgárda segítségével. A tervezett expedíciók így jóval inkább katonai jellegűek voltak, mint a korábbiak, mivel fontos feladatukul szabták a Vörös-tenger parti vizeinek haditengerészeti célú feltérképezését. Az már az első perctől kezdve világos volt, hogy a terület nagysága miatt két expedíciót kell szervezni, mégpedig a téli hónapokban, amikor elviselhetőbb a klíma. Az első expedíció feladata a Vörös-tenger Dzsiddától északra fekvő részének kutatása, míg a másodiknak a Dzsidda és Bab el Mandeb szoros közötti tengerrésznek a vizsgálata volt. Az is világos volt, hogy a célterületek és a hazai bázis nagy távolsága miatt nem érdemes a kutatást kettőnél több expedícióra bontani. Így egy-egy expedíció tervezett ideje fél évre rúgott. Komoly problémát jelentett a Vörös-tengeren uralkodó rendkívüli hőség. Ekkoriban - bár hűtőkamrák léteztek - még nemigen volt légkondicionálás. Az expedíciók szempontjából szerencsés volt, hogy a vállalkozás kijelölt hajója, az SMS Pola még fatesttel épült, ezért nem forrósodott annyira át, mint egy vastestű hajó. A második úton azonban így is követelt egy halálos áldozatot a hőség.

A mélytengeri bizottság 1895. január 10-i ülésén összeállt az expedíciók tudományos stábjára: Franz Steindacher, Berthold Hatschek zoológusok, Konrad Natterer kémikus, és Josef Luksch, illetve Julius Wolff, akik fizikai oceanográfiával foglalkoztak. Utóbbi kettő haditengerész, és a fiumei Haditengerészeti Akadémia tanára volt. A tudományos vezető Steindacher lett. A szintén feladatként kitűzött gravitációs, földmágnesességi és meteorológiai megfigyelésekkel három haditengerészeti tiszttel volt megbízva, akik már korábban is jártak a Vörös-tengeren. Az expedíciók hajója, akárcsak korábban a Földközi-tengeren, az SMS Pola lett.

Az Akadémiának az első expedíció 8300 forintjába került. Ennek az összegnek a felét a régi eszközök javítása, illetve új műszerek beszerzése tette ki. A haditengerészlet költségei jóval magasabbra rúgtak: csak a Szuezi-csatornán való áthaladás díja 3000 forintot tett ki. Az SMS Pola vörös-tengeri útjának összes költségei meghaladták a 40 000 forintot.

A vörös-tengeri expedícióhoz természetesen meg kellett szerezni a Magas Porta hozzájárulását is. A hozzájárulást sikerült megkapni, de a törökök kikötötték, hogy az SMS Pola legénysége csak olyan helyen szállhat partra, ahol vannak török hatóságok. Az SMS Pola átalakításra 1889-90-ben került sor. A hajó nagy rakodónylásának helyére egy felépítmény került, ebben kapott helyet a közel 30 négyzetméteres kémiai-biológiai laboratórium. A hajón felszerelt mérőeszközöket és műszereket Ausztria mellett Franciaországból és Németországból szereztek be. A Le Blanc-féle mélységmérő például Párizsban készült, a hozzá való rendkívül erős, speciális drótkötél pedig Berlinben: a mélységmérő ugyanis 200 kg-os súllyal működött. Csak érdekességképp: 3000 méteres mélységnél a mélységmérés több mint egy óráig tartott. Felszerelték emellett a hajót egy nagyméretű daruval és különféle halászhalókkal a tengerbiológiai kutatásokhoz. A mélységmérő, illetve a halászhalók kezelését egy 30 lóerős gőzcsörlő segítette. A vörös-tengeri expedíciók előtt az SMS Pola az elhasználandó helyett új halászhalókat kapott, valamint felszerelését meteorológiai és csillagászati műszerekkel egészítették ki. A trópusi klíma miatt a hajón kialakítottak egy hűtőkamrát a romlandó élelmiszer tárolására. Az átalakítások során a hajó korábbi fegyverzetét leszerelték, a földközi-tengeri utakat fegyvertelenül tette meg. A vörös-tengeri expedíciók előtt, tekintettel a Vörös-tenger partvidékén uralkodó állapotokra, az SMS Pola-t két, 25 mm-es Palmkrantz-féle szórólöveggel látták el. Mint az később kiderült, szükség is volt rájuk.¹²⁰¹

¹²⁰¹ Krámlai Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

1895. októberétől 1896 májusáig (parancsnoka Wilhelm Mörth fregattkapitány) és 1897. szeptembertől 1898 márciusáig (parancsnoka Pott Pál) a Vörös tengeren volt.¹²⁰² Ezeket az utakat röviden Kráml Mihály foglalta össze. Magyaroknak annyiban tekinthetőek ezek az utak, hogy az expedíciókat kivitelező haditengerészet költségvetésének 1/3-át Magyarország állta. A vörös-tengeri utaknak nem volt magyar résztvevője, míg az egyik földközi-tengeri úton a tisztikar tagja volt Kászon és Jakabfalvi László Elemér sorhajóhadnagy.

Az első Vörös-tengeri expedíció 1895. október 6. - 1896. május 18-a között:

„Az SMS Pola 1895. október 6-án reggel indult az első vörös-tengeri útjára. Először Port Saidba hajózott, ahol fedélzetére szállt a két török tiszt. A Szezi-csatornán való átkelés után, november 2-án érkezett meg az út legdélibb pontjára, egyben az expedíció kiinduló bázisára, Dzsiddába. Dzsiddában az SMS Pola tisztjei felállítottak egy meteorológiai állomást. Az előzetes tervek alapján Dzsiddából kiindulva, öt, egyenként 15-30 napos kutatóutat hajtottak végre északi irányban a következő hónapokban.

Érdekességképp említhetjük a következő epizódot: az egyik ilyen út alkalmával két tengerparti oázis közt a török hatóságok egy beduin tevés csendőrt vezényeltek a hajóra. A beduint a hajón olyan halálfélelem fogta el, hogy először a vízbe ugrott, bár nem tudott úszni, s úgy kellett kihalászni. Ezután az arab révkalauz kabinjába zárták, ahol az ágy alatt remegte végig az út hátralévő részét.

Az SMS Pola 1896. május 7-én érkezett meg Port Szaid-ba, majd egy erős viharban folytatva útját, május 18-án a Monarchia fő hadikikötőjébe, Polába. Steindacher és Natterer nem tért vissza a hajóval, hanem Port Szaid-ban kiszálltak, és további utazást tettek Szíriába, majd Görögországba.

Az SMS Pola az expedíció során 7475 tengeri mérföldet tett meg, ebből 4780-at a Vörös-tengeren. Eközben 27 szárazföldi és 270 tengeri mérőhelyen végeztek méréseket. Elvégeztek 103 nyílt tengeri és számtalan partközeli mélységmérést. 1376 alkalommal mérték a víz hőmérsékletét, és 688 kémiai analízist végeztek. 97 alkalommal halásztak különféle hálókkal, melyek során 4000 halat fogtak, melyek 320 fajba tartoztak.”

Az expedíció hazatérte után az SMS Pola tisztikarát képletesen szólva bezárták a haditengerészet vízrajzi hivatalába, hogy dolgozzák fel az expedíció adatait, illetve készítsék elő a második expedíciót. A második expedíció tervezett programját 1897 márciusában terjesztették a tengerészeti osztály elé. A Vörös-tenger déli részén uralkodó időjárási viszonyokra tekintettel korábbi, szeptember eleji indulást javasoltak. A Bab el Mandeb-szoroson keresztül novembertől-áprilisig betörő, gyakran viharos erejű délkeleti szél ugyanis a nyílttengeri kutatásokat gyakorlatilag lehetetlenné teszi. Miután az SMS Pola-expedíció ezúttal Adent és Eritreát is érinteni kívánta, a Porta mellett London és Róma engedélyeire is szükség volt. A két európai állam heteken belül a maximális támogatásáról biztosította az osztrák-magyar haditengerészetet, míg a török engedély csak az utolsó pillanatban, augusztusban érkezett meg.¹²⁰³

Az utat a Földrajzi Közlemények így értékelte:

1895-1896-ban a Vörös-tengeren járt.

A hajót felszerelték villanyvilágítással, az élelem konzerválása való jégkamrával, kettős napvédő sátorral, szabad horgonnyal, stb. A korábbi utakhoz hasonlóan, a felszerelést az Akadémia és a flotta biztosította.

¹²⁰² Paul Edler von Pott: A Császári és Királyi Haditengerészet "Pola" hajójának expedíciója a Vörös-tengerre. Leíró rész . 2 kötet: I. kötet: Északi fele (1895. október – 1896. május) . II. kötet: Déli fele (1897. szeptember – 1898. március). Császári és Királyi Udvari és Állami Nyomda, Bécs 1898–1899.

¹²⁰³ Kráml Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

1895.10.06-án futott ki Polából, és Port Said felé vette az irányt, majd áthajózott Szuezebe a csatornán keresztül. Koseir és Brothers (Testvér) szigetén meteorológiai állomást létesítettek, majd elhajózott Dzsiddába. Dzsiddából az expedíció öt egymást követő felmérést végzett.

A különböző időtartamú utak, akár 33 napig tartó átkelések voltak, és a Vörös-tenger északi felét érintették, beleértve a Szuezi- és az Akabai-öblöket is. Az út a vártnál kedvezőbben haladt, bár a szél és az időjárás időnként akadályokat jelentett. A tervezett munkát teljes egészében elvégeztük, ezáltal bővítve ismereteinket egy korábban kevésbé feltárt tengeri régióról, és egyes részeken teljesen új területeket nyitva meg.

A Vörös-tenger partjain és kikötőiben való tartózkodások során – gyűjtött zoológiai anyag igen gazdag és a legnagyobb tudományos értékkel bír, és hogy a mélytengeri halászat, de mindenekelőtt a nyílt tengeri halászati expedíciók kedvező eredményeket hoztak. A gyűjtött anyag bőséget bizonyítja, hogy még az expedíció során 70 láda halat és tengeri állatot küldtek Dzsiddából Bécsbe, majd később egy további 1000 kg-os szállítmányt, végül pedig az út végén 50 ládányi összegyűjtött tárgy maradt a "Pola" fedélzetén.

Az expedíció vegyésze, Dr. K. Natterer által végzett vizsgálatok számos tengervíz minta vizsgálatát foglalták magukban a kutatási terület minden mélységéből és különböző földrajzi helyeiről. Miután gravitációs méréseket és mágneses megfigyeléseket végeztek az expedíciós hajó által az ázsiai és afrikai partokon meglátogatott 27 horgonyzóhelyen, idő- és sarki magasságmeghatározásra is szükség volt. Ez alkalommal a megfelelő megfigyelési pontok földrajzi hosszúságát is kellő pontossággal meg lehetett határozni a meglévő tengerészeti térképek további fejlesztése céljából.

Legfelsőbb Haditengerészeti Parancsnokság régóta beépítette a külföldi régiókba bevetésre szánt hadihajóinak tudományos programjába az ingamegfigyelésekkel végzett relatív gravitációs méréseket, így ezek a feladatok a "Pola" hajó munkaprogramjának is részét képezték.

A meglátogatott 27 horgonyzóhely közül csak néhány volt kiépített kikötő – például Dzsidda, Szueze és El Vedzsi. A többi horgonyzóhely túlnyomó többség vészhelyzeti horgonyzóhelynek bizonyult, némelyik pedig egyenesen veszélyes menedékhely volt a hajók számára, mint például Mudzsaván. Így mindössze 10 olyan helyszín maradt, amely bármilyen navigációs értékkel bírhatott, és érdemes volt geodéziai felmérésre. Ezek a következők: Mersa Hála-ib, Sherm Sejk, Merha Dhiba az afrikai parton, Sherm Habban, valamint Noman szigete és kikötője az arab parton. Továbbá Dahab, Nuwejba és Akaba az Akabai-öbölben, végül Sherm el-Sheikh és Sherm el-Moja a Sínai-félsziget déli csücskében. A térségről panorámafotókat is készítettek. A "Pola" hajónak csak néhány, a szó szoros értelmében vett súlyos időjárási eseményt kellett elviselnie. A hajóval vagy annak gépeivel nem történt baleset. Még akkor is, amikor a gerinc ismételten érintette a tenger fenéket teljesen ismeretlen kikötőkben, amelyekhez nem voltak térképészeti hivatkozások. A korallzátonyok tengerén keresztül szárazföldre igyekvő hajók időnként elakadtak; az ilyen kisebb, a felfedezés természetével együtt járó incidenseket szinte elkerülhetetlennek kell tekinteni.

Ahogy a tengeren, a helyi lakossággal való kommunikáció és az ott végzett tudományos munka nem volt kitéve jelentős zavaroknak. Az afrikai parton az egyiptomi, az arab parton pedig a török hatóságok készséges támogatásának köszönhetően közvetlen kapcsolatot létesítettünk a helyi lakossággal és vezetőikkel – a sejkekkel –, ahol ilyen hatóságok nem voltak jelen, és mindig számíthattunk készséges együttműködésükre.

A kutatás sikeres volt ebben az igen veszélyes térségben. Ezt a földet a muszlimok szent földnek tekintik, ezért a nem muszlimok számára szigorúan tiltanak. A feladatunk legnehezebb részét a szinte ismeretlen Akabai-öböl feltárása jelentette, amelyet még a helyi tengerészek is elkerültek a veszélyes hajózás és a vad lakosok jelenléte miatt, minden várakozással ellentétben sikerült teljesíteni, néhány kisebb ütközést leszámítva a természettel és az emberekkel. Ófelsége "Pola"

hajója azzal büszkélkedhet, hogy az 1833-as brit expedíció után az első kutatóhajó volt, amely sikeresen átkelt ezeken a vizeken.

Egészségügyi szempontból is a szerencsés volt az expedíció, egy járványok és fertőző betegségek sújtotta földön. Néhány trópusi láz esete, amelyek az expedíció alatti partraszállásból eredtek, a vérhas és gyomorbántalmak elszigetelt esetei, valamint néhány hőség, sivatagi por és sivatagi vakság okozta szemgyulladás esetétől eltekintve, komolyabb betegség nem volt. A betegek pedig mind felépültek. Az expedíciót teljesen megkímélte az Egyiptomban az expedíció alatt tomboló súlyos kolerajárvány.

Közel nyolchónapnyi tengeren töltött idő, 7490 tengeri mérföld megtétele és rengeteg tudományos anyag összegyűjtése után a "Pola" 1896. május 18-án sértetlenül térhetett vissza a Központi Kikötőbe Polába, felszerelés, legénység és személyzet tekintetében. (J. Luksch)

A hajó legénysége a következő volt: Pott Pál sorhajókapitány, Kosarek G. hajóhadnagy élmezési tiszt, a geodéziai felvételek vezetője, Koss C. hajóhadnagy, a hajózási és szárazföldi állomások csillagászati megfigyelője, v. Trinlzi A. a relatív földnehézségi mérések végzője, v. Arbesser C. a meteorológiai és geodéziai munkák vezetője, Rössler C. a mágneses megfigyelések vezetője. Ők mindannyian őrszolgálatot is teljesítettek. Dr. Matouschek fregattorvos – főorvos, Höhn H. gépész gépvezető.

A tudósok: Steindachner Ferencz dr. udvari tanácsos, zoológus, múzeumigazgató, Luksch J. kormánytanácsos, a tengerészeti akadémia physika - oceanographica tanára, Natterer K. dr. kémikus, Siebenrock F. segédőr, zoológus.¹²⁰⁴

1895 decemberében a La Manche csatornán hajózott és segítséget nyújtott a portugál "Vasco da Gama" páncélos hajónak, mert meghibásodott annak a hajócsavarja.

1896.

1896.05.20-ig állítólag a Vörös tengeren járt.

1896 decemberében haditengerészeti szállításokat végzett.

1897.

1897 áprilisáig szállítóutakat tett.

A «Póla» szállítóhajót szolgálatba helyezték és parancsnokává 1897 júliusában Pott Pál (Paul Edler Von Pott) sorhajó kapitányt nevezték ki.¹²⁰⁵

A második Vörös-tengeri expedíció 1897. szeptember 4. - 1898. március 24-e között:

„A szeptember elsejére tervezett indulást műszaki hiba miatt három nappal el kellett halasztani. Miután 1897. szeptember 17-én az SMS Pola átkelt a Szuezi-csatornán, 21-én érték el az első, Dzsiddától délre eső munkaállomást. A nyílt tengeri méréseket október 1-én kezdték meg. Október végén az olaszok birtokában lévő Massua-ban vetettek horgonyt, majd a következő kutatóút folyamán az angol kézen lévő Adent keresték fel. A rossz idő, a viharos délkeleti szél november közepén érkezett meg, ezért a további nyílt tengeri kutatásokkal fel kellett hagyniuk. Part közeli mérések után december 7-én tértek vissza Adenbe. Még aznap este táviratilag értesültek az expedíció fő támogatója, Sterneck tengernagy váratlan haláláról. Hogy mit jelentett Sterneck halála a tudományos expedíciókra nézve, az hamarosan kiderült a résztvevők számára is.

December 12-én visszaindult az SMS Pola a Vörös-tengerre. Még hátra volt az expedíció legveszélyesebb szakasza, a Ras Turfa környéki korallzátonyok vizsgálata. Eközben, 1898.

¹²⁰⁴ Földrajzi közlemények 1897. Luksch J.: Az új-kor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarország részvétele azokban. A modern kor oceanográfiai kutatásai és Ausztria-Magyarország hozzájárulása ehhez. (Előadva a Magyar Földrajzi Társaság ülésén, 1897. április 26-án. Magyarul megjelent a Földrajzi Közlemények XXV. kötetében.)

¹²⁰⁵ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám
Agrarmer Zeitung, Juli 1897-07-23

január 11-én, egy partraszállás és táborverés közben tűzharcba keveredtek a beduinokkal. A hajón lévő szórólövegek segítségével, saját veszteség nélkül sikerült visszaverniük a támadókat. A munkát befejezve 1898. februárjában elhagyták a Vörös-tenger déli részét, s miután Dzsidda környékén néhány napig vonóhálóval halásztak, március 11-én átkeltek a Szezi-csatornán. Az SMS Pola 1898. március 24-én délelőtt érkezett vissza Polába.

Az SMS Pola feladata volt a vörös tengeren meteorológiai, fizikai észleleteket, földsúlyméréseket, valamint tengermélységi kutatásokat végezni. Bas Turfa-foknál egy a partra küldött expedíciót, dacára annak, hogy egy a szultán által kirendelt biztos kísérte, a beduinok lesből támadták meg; szerencsére veszteség nem érte.”¹²⁰⁶

Az expedíció során az SMS Pola 9020 tengeri mérföldet tett meg, ebből 6284-et a Vörös-tengeren. Eközben 22 szárazföldi és 124 tengeri mérőhelyen végeztek méréseket. Elvégeztek 55 nyílttengeri és számtalan part menti mélységmérést. 538 alkalommal mérték a víz hőmérsékletét, és 307 kémiai analízist végeztek. 90 alkalommal halásztak különféle hálókkal. Az SMS Pola expedíciók tudományos eredményeinek publikálását rögtön megkezdték, s elindult az összegyűjtött anyag feldolgozása. Az anyag mennyiségére jellemző, hogy a zoológiai gyűjtemény feldolgozásával csak az 1960-as évek elején végeztek a bécsi Természettudományi Múzeumban. A vörös-tengeri expedíciók egyik első, kézzelfogható eredménye az angol vörös-tengeri kalauz (Red Sea Pilot) 1900-as, javított kiadásában testesült meg, mely jórészt a megküldött osztrák-magyar térképek és adatok felhasználásával készült.” Sterneck halálával gyökeresen megváltozott a haditengerészet hozzáállása a tudományos kutatásúthoz. Ennek köszönhetően az SMS Pola-expedíció lett a haditengerészet utolsó, nagy szabású tudományos vállalkozása. Sterneck utóda Spaun a haditengerészet megerősítését tűzte ki célul. Ehhez pedig új hajókat kellett építeni, így minden más kiadást igyekezett csökkenteni. Ilyen körülmények között Spaun a tudományos kutatás támogatását csak púpnak tekintette a hátán, és jellemzően azon lamentált, hogy az SMS Pola a második vörös-tengeri útja során 1300 tonna szenet fogyasztott el. Spaun nem csak az újabb expedíciók támogatásától zárkózott el, de leállította az 1892-óta folytatott geofizikai méréssorozatot is. Egyetlen gesztusként 2000 forintot adott az 1890-1898-as expedíciók eredményeinek publikálására. Spaun utóda, Anton Haus ugyan támogatta a tengeri kutatásokat, de az újabb utak elmaradtak az I. világháború kitörése miatt.

1899-ben a nyári század tagja, és szállító utakat tett.

1900 számos szállító utat tett meg. Az SMS Habsburgot Triesztbe vontatta Polából, majd vissza. A nyári századtagja. 1900.08.14-én egy görög szkúnert mentett meg.

1901-ben szállításokat végzett.

1902-ben szállításokat végzett és átesett egy kazáncserén, majd a nyári század tagja.

1903-ban szállításokat végzett és szén tengeri szállítására tett kísérleteket. Feltehetőleg a tengeri szénátrakodást próbálták ki.

1904-ben rövid ideig állt szolgálatba.

1905-ben két rövid bevetést teljesített Polába

1906-ban megkezdődtek a leszerelési munkálatok.

1907.01.21-én a hajón tárolt szén kigyulladt és a hajó ronccsá vált.¹²⁰⁷

A hajót az 1900-as évek elején leselejtezték. Pótlására 1914-1916 között épült meg az új SMS Pola és testvérhajója az SMS Teodo.¹²⁰⁸

¹²⁰⁶ Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 /

¹²⁰⁷ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

¹²⁰⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Teodo

Parancsnoka:

Peter Graucich (Graneich¹²⁰⁹) korvettkapitány 1872-1873 július

August Trapp sorhajóhadnagyot 1873. július – 1874. március

Tröster sorhajóhadnagy 1874. március – 1875. november

Heinrich Fayenz sorhajó hadnagy 1875¹²¹⁰ - 1876. október

Pozzo 1876. október - 1878

Gustav von Lemsey sorhajó hadnagy 1878¹²¹¹

Franz Müller von Mayensee korvettkapitány 1882-1883 (utóbb altengernagy)¹²¹²

Theodor Albrecht korvettkapitány 1883 májusól novemberig.

Salvini sorhajóhadnagy 1883 november-

Bermann 1886

K. Adamovic sorhajó hadnagy 1887

Sachs sorhajó hadnagy 1887-1888

Wilhelm Mörth fregattkapitány 1890-1894

Pott Pál fregatt, majd sorhajó kapitány 1895-1897-1898

(Krámli és Khuepach írásai szerint már 1895-ben átvette a hajó parancsnokságát.)

¹²⁰⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

¹²¹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1875-11-28

¹²¹¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-04-13

¹²¹² https://cs.wikipedia.org/wiki/Franz_M%C3%BCller_von_Mayensee