Copernicus Gymnasium Philippsburg
Schuljahr 2015/2016

Seminararbeit

Entdeckungsreisen

Welche Faktoren waren von Bedeutung für die Schaffung von Motivation und deren Erhaltung während der österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition?

Esma Mansuroglu
Kursstufe 1

Betreuende Lehrer: Herr Huber und Herr Kirstätter
Abgabetermin: 13.05.2016

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 1

1.1. Verlauf der Nordpolexpedition 2

2. Ziele der Nordpolexpedition 2

3. Faktoren der Motivationsschaffung 3

3.1. Beweggründe der Investoren 3
3.2. Beweggründe der Besatzung 4

4. Faktoren der Motivationserhaltung 5

4.1. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch Natureinflüsse 5
4.2. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation unter Führung Weyprechts 6
4.3. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch Mitgebrachtes 7
4.4. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch die Entdeckungen 8

5. Fazit 8

6. Reflexion 9

7. Anhang 11

7.1. Grafiken 11
7.2. Quellen- und Literaturverzeichnis 14

Erklärung

Hiermit erkläre ich, Esma Mansuroglu, dass ich die vorliegende Hausarbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe.
Die Stellen der Hausarbeit, die anderen Quellen im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen wurden, sind durch Angaben der Herkunft kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Zeichnungen, Skizzen, bildliche Darstellungen sowie für Quellen aus dem Internet.

E. Mansuroglu

Waghäusel, den 13. Mai 2016

Esma Mansuroglu

1. Einleitung

,,Ich hielt Hirten und Jägern, […], abends beim Feuer einen Vortrag über den Nordpol, von Staunen erfüllt, wie es Menschen geben könne, die weit mehr als andere befähigt seinen, die Schrecken der Kälte und Finsternis zu ertragen.“[1]

Doch wie kann man dazu befähigt sein, arktische Kälte und Dunkelheit mitten im Nichts zu ertragen? Welchen Ansporn hatten Menschen, die versuchten diesen schrecklichen Ort aufzusuchen?
Heutzutage bohrt man dort nach Erdöl, doch Ende des 19. Jahrhunderts war der Nordpol ein noch nicht erreichtes Ziel auf den Landkarten der Menschen.

Ende 19. Jahrhundert glaubte man auch noch an ein offenes Polarmeer, durch welches man ungehindert auf die andere Seite der Welt gelangen könne. Genau dies veranlasste 24 Männer sich in ein waghalsiges Abenteuer zu stürzen, die jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht ahnen konnten dabei zwei Jahre im Eismeer eingeschlossen zu werden.
Zwei Jahre Mitten im Nichts, isoliert von jeglicher Zivilisation, mit Eisbären und Vögel als einzigen Begleitern in einer schneeweißen Landschaft. Fast 260 Tage Dunkelheit in zwei Jahren Gefangenschaft mussten sie aushalten. Inmitten dieses Nichts ist der Mensch ungeschützt den Natureinflüssen ausgesetzt. Der Mensch, welcher ansonsten den Tag bevorzugt. Der Mensch, welcher die Freiheit genießt. Eingesperrt im Dunkeln.

Beachtlicherweise überlebten diese 24 Männer zwei Jahre im Eismeer, ohne dass einer aufgrund eines nicht natürlichen Todes starb. Wie standfest mussten diese Männer sein? Was gab ihnen den Antrieb immer weiter nach vorne zu schauen und den Lebensmut nicht zu verlieren?

Kurz gefasst, frage ich mich, welche Faktoren von Bedeutung waren für die Schaffung und Erhaltung von Motivation während der österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition.
Um aber die Frage beantworten zu können, muss man zunächst den Begriff der Motivation definieren.
Hierzu verwende ich folgende Definition:
,,Unter Motivation oder Motiviertheit versteht man die Bereitschaft einer Person, sich intensiv und anhaltend mit einem Gegenstand auseinander zu setzen. Motivation kann als Prozess aufgefasst werden, in dessen Verlauf zwischen Handlungsalternativen ausgewählt wird. Das Handeln wird dabei auf ausgewählte Ziele ausrichtet und auf dem Weg dorthin in Gang gehalten, also mit psychischer Energie versorgt.“[2]
Des Weiteren sind Motivationsfaktoren individuell, weswegen mehrere Wahrnehmungsperspektiven zur Beantwortung der Frage nötig sind. Hierbei greife ich auf einige Tagebücher der Expeditionsteilnehmer zurück. Verschiedene Tagebücher bedeuten verschiedene Meinungen und Ansichten. Diese muss man in einer objektiven Konzeption betrachten, doch mehr dazu in der Reflexion.
Um die Leitfrage zu beantworten, werde ich die Zeit vor der Reise und während der Reise beleuchten, doch zunächst erfolgt ein allgemeiner Überblick über den Verlauf der Expedition.

---

[1] Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.58.
[2] Werner Stangl: ,,Motivation‘‘, http://lexikon.stangl.eu/337/motivation/, Sonntag, 24. April 2016 9:09.47.

1.1. Verlauf der Nordpolexpedition[3] [4] [5]

Nach einer erfolgreichen Vorexpedition gelang es Julius von Payer und Carl Weyprecht schnell, unter Hilfe von Freunden und Gönnern, eine 23-köpfiges Mannschaft aufzustellen, den Bau des Schiffs ,,Tegetthoff" zu finanzieren, nötige Messgeräte zu organisieren und über 200.000 Gulden zu sichern.
Folglich stach die erste österreichisch-ungarische Nordpolexpedition in Bremerhaven am 2.03.1872 in See. Während Weyprecht das Kommando auf dem Schiff übernahm, bekam Payer die Autorität für mögliche Entdeckungsreisen auf Land zugeschrieben.
Vier Monate später erfolgte ein Zwischenstopp in Tromsö, um letzte Besorgungen zu machen. Dort wurde ein norwegischer Harpunier in die Mannschaft aufgenommen. Nun war die hauptsächlich italienisch sprechende 24-köpfige Mannschaft mit ihren acht Hunden und zwei Katzen komplett und startbereit.
Am zwölften August 1872 trafen sie auf das Schiff ,,Isbjörn", welches unter Kommando des Grafen Hans von Wilczek stand. Hans von Wilczek hatte die Aufgabe, mehrere Notfalldepots für die Rückkehr der Tegetthoff anzulegen. Einige Seemeilen bestritten beide Schiffe gemeinsam. Doch kurz nach der Trennung fror das Dampfschiff Tegetthoff im 77. Breitengrad für die nächsten zwei Jahre fest. Eine 130-tägige Polarnacht folgte kurz darauf. Von den Bewegungen des Eises wurden sie bis zum 79. Breitengrad gedriftet. Ein Hoffnungsstrahl ergab sich am 30. August 1973, da sie an diesem Tag einen unbekannten Archipel sichteten, welchen sie ,,Kaiser Franz-Josef-Land" nannten. Doch erst einige Monate später konnten die österreichisch-ungarische Nordpolfahrer das Land zum ersten Mal betreten, da zuvor die zweite Polarnacht hereinbrach. Man beschloss im kommenden Mai 1874 zurück Richtung Europa zu marschieren, da die Lage aussichtslos schien und das Proviant kein weiteres Jahr halten würde. Vor dem Verlassen des Schiffes fanden drei Schlittenexpeditionen mit geringer Besatzung, geführt von Payer, statt. Dabei machten sie weitere Entdeckungen. Payer und seine Besatzung gelangen schließlich bis zum 81' 5. Breitengrad. Während dieser Zeit verstarb am 16. März 1874 der Maschinist Otto Krisch an einer Lungentuberkulose.
Mitte Mai bestritten die Männer den Heimmarsch und ließen ihr Schiff zurück. Von da an schleppten sie ihre Boote von offener Meeresstelle zu Meeresstelle, bis sie ans offene Polarmeer gelangen. Danach ruderten sie mehr als ein Monat bis sie von dem russischen Fischfangschiff, der ,,Nikolaj", per Zufall gerettet wurden. Dieses brachte sie gegen Bezahlung nach Norwegen, wo sie weiter per Postschiff Richtung Hamburg gefahren wurden. Nach weiteren Zwischenstopps kamen sie in Wien an, wo die außer planmäßig verlaufene Entdeckungsreise 1874 endete.

2. Ziele der Nordpolexpedition

Der offiziell bedeutendste ökonomische Grund der Expedition war die Erforschung der unbekannten Gebiete im Norden von Sibirien. Falls die Witterungsverhältnisse es erlauben sollten, wollte man die Bering Straße über die Nordostpassage erreichen.[6] Damit würde man sich ein Handelsweg, der nur halb so weit wäre, wie der bekannte und genutzte Suezkanal, nach Fernost sichern.[7] Bei perfekten Eisumständen bestände die Möglichkeit

[3] Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.308 ff.
[4] Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973.
[5] Anm.: siehe 7.1. Grafiken, Grafik 1.
[6] Anm.: siehe 7.1. Grafiken, Grafik 2.
[7] Anm.: siehe 7.1. Grafiken, Grafik 3.

höhere Breiten und sogar den Nordpol zu erreichen. Insgeheim war Letzteres auch das eigentliche Ziel Payers.[8]
Neben den wirtschaftlichen Zielen spielten auch wissenschaftliche Faktoren eine Rolle. Außerdem sollte man über die Nautik, die Astronomie, die Meteorologie und weitere geophysische Wissenschaften Beobachtungen und Versuche durchführen. Auch stand die Navigation durch Meeresströmungen und deren Einfluss auf das Klima im Mittelpunkt. Die Polarregion war für solche Untersuchungen besonders gut geeignet und bot viel Raum für neue Entdeckungen und Erkenntnisse.[9]
Eines von Kommandant Weyprecht Zielen war es zu beweisen, dass seine Mannschaftsauswahl mit vorwiegend Matrosen aus dem Adria Raum, entgegen aller Erwartungen, eine bessere Wahl gewesen war. Für gewöhnlich nahm man nämlich für Polarexpeditionen Männer aus dem Norden, welche an das kalte Klima gewöhnt waren.[10]
Inoffiziell spielte sicherlich auch der Prestigeerhalt der beteiligten Nationen eine wichtige Rolle. Durch die heroische Fahrt und die möglichen Entdeckungen erhofften sich alle Beteiligten ihr Ansehen zu steigern.

3. Faktoren der Motivationsschaffung

1872 schrieb Weyprecht an seinen Freund Littrow, dass er nie gedacht hätte, ,,*dass man sich für ein so kaltes Projekt so warm begeistern [könne]*"[11]. Demnach war Weyprecht selbst überrascht von der Motivation der Investoren und der Besatzung vor Start der Entdeckungsreise.

3.1. Beweggründe der Investoren

Um mögliche Investoren zu begeistern, hielt Payer mehrere Vorträge in und außerhalb des Kaiserreichs.
Der größte und bedeutendste Förderer war Graf Hans von Wilczek. Der ehemalige Bekannte von Payer unterstützte die Reise wo er nur konnte. Er bürgte im Voraus, steuerte mehr als 35.000 Gulden bei und meldete sich freiwillig zum Anlegen eines Notfalldepots für die Tegetthoff. Außerdem half er Payer weitere Gönner zu finden und gründete sogar ein Komitee für die habsburgische Nordpolexpedition. Dadurch wurde eine Ausstellung im Wiener Stadtpark geöffnet und lockte weitere Interessenten an. Entgegen aller Erwartung waren Wilczeks Hauptbeweggründe keine ökonomischen oder wissenschaftlichen Faktoren. Stattdessen wurde er angetrieben von seiner großen Begeisterung für jegliche Entdeckungen, besonders in Polargegenden. Er erfuhr von der Nordpolreise von Payer selbst und war von Anfang an vernarrt in diese. Der polarbegeisterte Graf wollte sofort an der Spitze eines so wichtigen Ereignisses stehen.[12]
Payer und Weyprecht erkannten die Wichtigkeit des Adligen schnell, so dass sie ihn in allmöglichen Dingen miteinbezogen und informierten. Payer fragte oft Wilczek um Hilfe bei

---

[8] Abschnitt: Frank Berger: Julius Payer- die unerforschte Welt der Berge und des Eises- Bergpionier- Polarfahrer- Historienmaler. Tyrolia-Verlag, 2015. S. 88 f.
[9] Abschnitt: Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010. S.26.
[10] Abschnitt: Ebd., S.28f.
[11] Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S. 347.
[12] Abschnitt: Vgl. Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.16f.

seinen Vorträgen und nannte ihn während diesen als Vorbildfunktion. Weyprecht wiederum zog ihn bei der Mannschaftsauswahl mit ein. Dabei wurde ihm ein Vetorecht eingeräumt. Weiterhin gewährte Weyprecht ihm die Auswahl der zwei Offiziere und nahm den von Wilczek ausgesuchten ungarischen Arzt sofort auf. Dadurch hatte Wilczek nicht nur das Gefühl finanziell an der Spitze der Polarexpedition zu stehen, sondern wirklich eine Entdeckerautorität zu sein.[13]
Finanziell wurde die Reise auch vom Geographischen Verein aus Frankfurt unterstützt. Der Grund hierfür waren die geophysischen Messungen, welche Payer in seinen Vorträgen erwähnte. Weitere wissenschaftliche Verbände finanzierten die Reise aus demselben Grund.[14]
Großhändler, welche im Fernost handelten, umwarb man mit den Aussichten auf einen kürzeren Handelsweg. Payer umfasste geschickt alle Vorteile, die damit verbunden waren: Finanzielle Vorteile, deutliche Zeitersparnis und die geringere Gefahr durch Piraterie.[15]
Weyprecht und Payer bekamen nicht nur finanzielle Unterstützung durch polarbegeisterte Adlige, wissenschaftlichen Instituten und interessierten Großhändlern, sondern ebenso von einfachen Bürgern. So sendete eine Köchin aus dem Bürgertum 70 Kreuzern für ein Bündel Holz.[16] Dieses stellvertretende Beispiel soll die Polarbegeisterung Ende des 19. Jahrhunderts verdeutlichen. Wobei Bürger nicht nur Geld aus bloßer Begeisterung spendeten, sondern sicherlich auch um bei erfolgreichem Ausgang der Expedition einen Teil Anerkennung zu erhaschen. Demnach konnte jeder, der nur einen winzigen Teil zum erhofften Erfolg beigetragen hatte, sich damit rühmen, geholfen zu haben.
Der *„Bettlerverein“*[17], wie die Expedition von Weyprecht genannt wurde erhielt auch materielle Unterstützung. Besonders von den monarchischen Instituten, wie der kaiserlich und königlichen Marine oder der Kaiserlichen Akademie für Wissenschaft in Wien, bekam dieser Karten und wichtige Instrumente zum Erfassen von geophysischen Beobachtungen. Für beide Institutionen waren Landerschließung, ein neuer Handelsweg, wissenschaftliche Messungen und das Prestige von Bedeutung. Insbesondere die Marine verfolgte mit der Polarfahrt hegemoniale Interessen. Man erhoffte sich beispielsweise durch die Erschließung von neuen Fischgründen und Rohstoffquellen wirtschaftlichen Gewinn. Des Weiteren verfolgte man das Ziel den Handelsweg nach Indien für sich zu beanspruchen.[18]

3.2. Beweggründe der Besatzung

Die nötige Besatzung zu finden, fiel Weyprecht nicht schwer, da sich an verschiedenen Häfen genug Männer freiwillig meldeten. Diese wurden unter anderem durch den ersehnten Ruhm angetrieben. Doch auch der Geldbetrag von circa 1000 bis 1200 Gulden in Silber war attraktiv. Zumal Weyprecht damit warb, dass sich der Betrag bei einer Entdeckung noch

[13] Abschnitt: Vgl. Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.343.
[14] Abschnitt: Ebd. S.344ff.
[15]Abschnitt: Vgl. Ebd., S.13.
[16] Julius Payer, Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.33.
[17] Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.347.
[18] Abschnitt: Vgl. Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010. S.27f.

erhöhen könnte. Das Schiff, die Tegetthoff, wurde ebenfalls als Werbezweck genutzt. Seine Größe und Funktion erweckten ein Gefühl von Sicherheit.[19]
Von den insgesamt 22 Mann Besatzung waren bloß vier Mann verheiratet.[20] Das Bestehen eines solchen Projekts hätten nicht nur beruflich große Vorteile gebracht, auch der Gedanke an die Verehrung der Frauenwelt war Motivation für die jungen Männer.
Jedoch gab es unter der Besatzung auch Männer, wie den Arzt Kepes, welcher Bezahlung ablehnte, und die Prestigereise aus purer Abenteuerlust und Neugierde antrat. [21]
Payers einzige Aufgabe bei der Auswahl der Mannschaft, war es zwei geeignete Jäger und Bergsteiger für mögliche Landexpeditionen zu finden. Hierzu schrieb er seinen ehemaligen Begleiter bei einer Alpenexpedition per Brief an. Obwohl sie mehr als zwei Jahre keinen Kontakt mehr hatten und auch zuvor keine besondere Beziehung geführt hatten, schrieb Payer dem Jäger wie einem Freund. Payer, welcher gesellschaftlich einen viel höheren Rang bekleidet als der Tiroler Bergsteiger, flehte und drängte ihn zu der Expedition, weil er ihn als unersetzbar ansah. Diese Strategie Payers zahlte sich schließlich aus. Der Bergsteiger und ein befreundeter Jäger ließen sich zur Teilnahme an der Expedition bewegen.[22]
Gewiss war diese psychologisch angewandte Taktik Payers wichtig zur Schaffung von Motivation des Bergsteigers. Der Kommandant war nämlich ansonsten sehr klassenorientiert und würde im Normalfall einen einfachen Bürger nicht mit sich vergleichen, wie er es im Brief getan hatte, oder ihn als seinen Freund bezeichnen.

4. Faktoren der Motivationserhaltung

4.1. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch Natureinflüsse

Die Lebensumgebung für die Tegetthoffbesatzung war sicherlich lebensfeindlich, doch bot sie beispielweise durch Eisbären ausreichend Nahrung, was in einer solchen Situation nicht nur für das physische Überleben sehr wichtig war, sondern auch für die psychologische Verfassung.
Im Laufe der Expedition wurden nämlich über 67 Eisbären erlegt, sprich jeder Mann aß mehr als vier Eisbären in beinahe zwei Jahren Gefangenschaft.[23] Zusätzlich war das Erscheinen eines Eisbären, oder eines anderen Polartiers, für die Allgemeinheit immer eine Besonderheit, da dadurch Abwechslung und Abenteuer, in den ansonsten eher regelmäßig und tristen Tagesablauf, gebracht wurde. Es kam soweit, dass insbesondere die Offiziere und die Kommandanten irgendwann jagdgierig auf die Bären wurden, und trotz ausreichender Vorräte sich bei eisiger Kälte auf die Suche nach ihnen machten.[24]

---

[19] Abschnitt: Vgl. Christoph Ransmayr: Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Fischer Taschenbuch Verlag, 2012. S.14; S.27.
[20] Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.343.
[21] Abschnitt: Vgl. Ebd., S.345.
[22] Abschnitt: Vgl. Frank Berger: Julius Payer- die unerforschte Welt der Berge und des Eises- Bergpionier- Polarfahrer- Historienmaler. Tyrolia-Verlag, 2015. S.91ff.
[23] Vgl. Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010. S.38.
[24] Abschnitt: Vgl. Johann Haller, Hrsg. R. Klebelsberg: Johann Haller (aus St. Leonhard in Passeier) - Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius von Payers Nordpol-Expedition 1872/1874. Universitätsverlag Wagner, 1959. S.46.

Vögel, wie Möwen und Schneezeisige, waren für manche durch ihre schnellen und flinken Bewegungen ein beliebtes Jagd Ziel und spornten die Männer an. [25]
Doch beiläufig stellten sie auch einen immer wiederkehrenden Hoffnungsschimmer für den Großteil der christlichen Seefahrer dar. In der biblischen Geschichte der Arche Noah war die Taube das Friedenssymbol zwischen der Menschheit und Gott. Bekanntlich fanden sie außerdem erst durch die Taube wieder Land, welches sie von ihrer missglückten Lage befreite. Dementsprechend waren Vögel zu einem Symbol der Land Nähe, des wiederkehrenden Sommers, und durch ihr heiteres Gezwitscher zum Symbol der Unbeschwertheit geworden.
In den langen Polarnächten, in welchen die Kälte und Einsamkeit immer weiterwuchs, stellten der Mond und die bunten Polarlichter die einzigen natürlichen Lichtquellen dar. Während die Polarlichter für anfängliche Faszination sorgten und bewundert wurden, war der Mond ihr durchgehender Begleiter.[26] Letzteres symbolisiert im Normalfall Einsamkeit, doch man muss beachten, dass der Himmelskörper trotzdem weiter hell am Nachthimmel leuchtet und nie verschwindet. Wahrscheinlich war dies der Grund, weswegen er mit einer solch Häufigkeit in den Tagebüchern der Männer erwähnt wurde. [27] [28] Sie waren auch einsam und weit entfernt von der Zivilisation, wollten aber trotzdem weiterleben oder, metaphorisch ausgedrückt, hell leuchten, wie der Mond es tat. Dementsprechend könnte man von einer Identifikation der Männer mit dem natürlichen Satelliten der Erde sprechen, wobei es ihnen Kraft und Ansporn gab, etwas so Beständiges vor sich zu haben.

4.2. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation unter Führung Weyprechts

Bekanntlich hatte Weyprecht die gesamte Autorität auf dem Schiff. Dementsprechend von Bedeutung war er auch für die Stimmung und damit Motivation an Bord.
Weyprecht war ein strenger und respektierter Anführer. Er achtete immer penibel auf gerechte Verteilung von Genussmitteln, da er die salomonische Weisheit, allen gerecht zu werden, umsetzen wollte. Bei größeren Vergehen kam es zu Strafen, wie Essensentzug oder der Androhung weniger Lohn in der Heimat zu bekommen. Solche Strafen musste er aber nur selten einsetzen, da die Matrosen immer versuchten sich an die Regeln zu halten. Einer dieser Regeln war, dass keine Unordnung herrschen durfte. Darum kam es mehrmals zu unerwarteten Inspektionen der Kajüten. Ordnung und Pflege und die damit verbundene Struktur sind durchaus wichtig für das Leben auf so begrenztem Raum inmitten einer chaotischen und menschenfeindlichen Umgebung. Ohne diese Maßnahmen von Weyprecht wäre es öfter zu Streit um Platz, wegen vermeintlicher Unordnung gekommen und hätte die Laune auf dem Schiff verschlechtert.[29]
Genauso wie der Großteil der Besatzung war Carl Weyprecht gläubiger Katholik. Folglich gab es jeden Sonntag um elf Uhr eine kleine Messe, in welcher aus der Bibel vorgelesen wurde. Sonntage waren des Weiteren arbeitsfreie Tage, ebenso wie alle anderen christlichen Feiertage. Die Gebete an etwas Übermächtiges, was lenken und beschützen kann, war wichtig für die gesamte Besatzung. Denn keiner von ihnen konnte bestimmen, wann und ob sie wieder in ihre Heimat zurückkehrten. Dies war nach ihrer Überzeugung nur

[25] Vgl. Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973. S.27.
[26] Vgl. Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973. S.33.
[27] Vgl. Ebd. S.18; S.35.
[28] Vgl. Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.97.
[29] Abschnitt: Vgl. Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.371; S.377.

Gott vorbehalten. Die Hoffnung, dass er eines ihrer Gebete erhören würde, stärkte sie in ihrer Standfestigkeit.[30]
Neben dem Beten hat man in zwei Jahren Gefangenschaft genügend Zeit um sein gesamtes Dasein zu reflektieren. Dies wiederum wollte der Schiffskommandant seinen Untergestellten nicht zumuten, da er wusste, dass die meisten Gedanken sehr pessimistisch wären. Deswegen ließ er seine Mannschaft auch arbeiten, wenn es keine Arbeit gab. Sie mussten beispielsweise ein Schneehaus für das Weihnachtsfest 1873 bauen, das Schiff frei schaufeln, obwohl er wusste, dass sie nicht freikommen würden, und sonstige ähnliche Aufgaben erfüllen. Andererseits veranstaltete er auch Wettschießen, Eislaufen, Gymnastik und Boccia Spiele, damit sie physisch fit blieben. Auch für das geistige Wohl sorgte er, indem er Unterricht über verschiedene Schriften und Sprachen halten ließ. Dadurch lernten erst viele das Lesen und das Schreiben und waren fähig die Bücher auf Bord in ihrer Freizeit zu lesen. Durch die körperlichen und geistigen Aufgaben blieb die Mannschaft ausgeglichen.[31]

4.3. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch Mitgebrachtes

Schon vor dem 19. Jahrhundert wurden Katzen auf langwierigen Seefahrten mitgenommen, da der Mensch Liebe und Nähe brauchte.
Die Männer benötigten diese natürlich auch. Die auf Bord befindlichen Schlittenhunde waren jedoch zu wild. Katzen wiederum jagten Ungeziefer und man konnte sie streicheln. Dieser Faktor scheint zwar nur einen geringen Anteil an Motivationserhaltung auszumachen, doch die Matrosen waren wirklich traurig über den Tod der Tiere. Sie hatten sie liebgewonnen und gaben ihnen teilweise sogar etwas von ihrem eigenen Fleisch ab, da sie dadurch zutraulicher wurden. Dies zeigt, dass der Anteil der Motivationserhaltung durch die Katzen, doch nicht so gering und unbedeutend war, wie gedacht.[32]
Des Weiteren waren Genussmittel wie Tabak oder Alkohol sehr begehrt auf dem Schiff. Alkohol hatte zum einen die Eigenschaft, dass man nicht zu sentimental wurde, aber auch bei kleinen Operationen wurde es zum Betäuben verabreicht. Die Matrosen bekamen rationsweise Alkohol, da Weyprecht auch nicht wollte, dass sie täglich betrunken waren. So tranken sie ihn, wenn nicht grad ein Fest gefeiert wurde, in Maßen und heiterten sich somit etwas auf. Da beinahe die gesamte Mannschaft abhängig von Tabak war, rauchten diese auch täglich. Sobald man durch ein Wettschießen Tabak gewann, war die Freude groß. Besonders auf dem Rückweg war die Tabaksucht von Bedeutung. Während den Stunden, in welchen sie nicht marschierten, rauchten sie zur Beruhigung. Da jedoch schnell die Ration zur Neige ging, stellte Weyprecht verschiedene Ziele auf. Beim Erreichen eines gewissen Breitengrads, würden sie weiteren Tabak bekommen. Das spornte die Männer so sehr an, dass sie teilweise sogar länger liefen als geplant war.[33]
Des Weiteren bestanden die meisten Preise und Geschenke, welche die Besatzung an Feiertagen von den Kommandanten bekamen, meist aus Kartenspielen und Büchern, damit sie sich in ihrer freien Zeit nicht langweilten und nicht pessimistisch oder sentimental wurden.[34]

---

[30] Abschnitt: Vgl. Johann Haller, Hrsg. R. Klebelsberg: Johann Haller (aus St. Leonhard in Passeier) - Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius von Payers Nordpol-Expedition 1872/1874. Universitätsverlag Wagner, 1959. S.19ff.
[31] Abschnitt: Vgl. Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973. S.27ff.; S.47ff.
[32] Abschnitt: Ebd. Vgl. S.29.
[33] Abschnitt: Vgl. Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.410.
[34] Abschnitt: Vgl. Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973. S.41.

4.4. Einfluss auf die Erhaltung der Motivation durch die Entdeckungen

Als Ende August Land gesichtet wurde, waren alle Teilnehmer außer sich vor Freude. Die Expedition hatte doch einen seiner Zwecke erfüllt. Selbst in Hallers und Krischs Tagebücher, welche ansonsten sehr sachlich und nüchtern verfasst wurden, konnte man die Euphorie und die Glückseligkeit spüren.[35] [36]
Aufgrund der Entdeckung des Kaiser Franz-Josef-Lands kam es zu den drei Schlittenreisen Payers. Der Kommandant, welcher nach diesem Ereignis erpicht darauf war weitere Entdeckungen zu machen, trieb seine Hunde und Männer unentwegt an. Jede weitere Entdeckung war ein Augenblick des Glücks für die Männer. Zwar sanken die Temperaturen bis zu -40°C, jedoch war der Wille der Männer größer und es war, als ob die Glückseligkeit der Entdeckungen sie wärmte und ihre Abenteuerlust frisch entfacht wurde.[37]
Payers weiteres Ziel, so nah an den Pol zu kommen wie möglich, verfolgten auch die anderen Männer. Daher wäre es wahrscheinlich gar nicht vom Kommandanten nötig gewesen Prämien als Belohnung auszusetzten, falls man höhere Breitengrade erreiche. [38]

Das Gefühl dieser Ekstase war von großer Bedeutung für den Rückweg nach Europa. Denn ohne die Entdeckungen wäre die Reise, aus Sicht der Matrosen, umsonst gewesen. Den Ruhm, welchen sie sich so sehr erhofft hatten, würde ausfallen und das brachte schlechte Laune. Dementsprechend hätten einige höchstwahrscheinlich nicht die Kraft gefunden durch das ewige Eis zu marschieren mit dem ständigen Hintergedanken versagt zu haben.

5. Fazit

Die anfängliche Nordpol-Begeisterung breitete sich damals wie ein Lauffeuer aus und entfachte schlussendlich das Erste Internationale Polarjahr, wobei sich die USA und europäische Staaten vereinten, um am Nordpol zu forschen.[39]

Faszinierend ist die Begeisterung des Menschen für Entdeckungen. Der Mensch begibt sich in lebensfeindliche Gebiete wie dem Nordpol, um zu erreichen, was noch niemand erreicht hat. Dabei wird er gestützt von den minimalsten Einflüssen wie Nahrung, die Wetterverhältnisse oder Symbole.
Besonders anhand der hier beschriebenen Nordpolexpedition kann man deutlich sehen, welche Faktoren uns Menschen unbewusst beeinflussen und uns zu kühnen Expeditionen veranlassen. Diese Einflüsse motivieren uns unseren Horizont zu erweitern und unsere eigenen Grenzen zu überschreiten. Während am Anfang der zwei Jahre im Eismeer noch das Freikommen im Zentrum unserer Seefahrer lag, hatte sich irgendwann das Ziel geändert und beinhaltete die Entdeckungen der Außenwelt preiszugeben und nicht zu sterben.

---

[35] Vgl. Ebd. S.86.
[36] Vgl. Johann Haller, Hrsg. R. Klebelsberg: Johann Haller (aus St. Leonhard in Passeier) - Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius von Payers Nordpol-Expedition 1872/1874. Universitätsverlag Wagner, 1959. S.48.
[37] Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.142 bis 156
[38] Vgl. Johann Haller, Hrsg. R. Klebelsberg: Johann Haller (aus St. Leonhard in Passeier) - Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius von Payers Nordpol-Expedition 1872/1874. Universitätsverlag Wagner, 1959. S.65ff.
[39] Vgl. Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008. S.421.

Der Überlebenswille der Mannschaft ist ebenso faszinierend. Der Mensch klammert sich auch am letzten bisschen Hoffnung. Der Mensch beginnt sich an einfachen Dingen zu erfreuen wie beispielsweise dem Mondschein. Doch diese Einfachheit zeigt doch, dass der Mensch ein Überlebenskünstler ist und seine Motivation um jeden Preis aufrechterhalten will. Denn ohne diese würde er zugrunde gehen und nicht seinen Weg weiter bestreiten können.

Damit ein Mensch beinahe zwei Jahre im quasi Nichts verbringen kann, muss die Motivation stark vorhanden sein und aufrechterhalten werden können. Denn wie Payer schon sagte, gibt es Menschen, *,,die weit mehr als andere befähigt [sind], die Schrecken der Kälte und Finsternis zu ertragen"*[40]. Die Teilnehmer der habsburgischen Nordpolexpedition waren dessen ohne Zweifel befähigt.

6. Reflexion

Den Seminarkurs wählte ich am Ende des zehnten Schuljahres nicht nur aufgrund fehlender Stunden oder da ich mir dadurch erhoffte nicht in die mündliche Abiturprüfung in meinem letzten Schuljahr zu müssen, sondern auch aus folgenden Gründen: es faszinierte mich in Erfahrung zu bringen, wie man eine solche Ausarbeitung verfasst, da dieses auch im Studium notwendig ist. Außerdem fand ich das Thema ,,Entdeckungsreisen" interessant, da den Menschen dabei eine Begeisterung fesselt, welche man selten zu Gesicht bekommt.

Diese Begeisterung findet sich auch bei der Entdeckung des Südpols wieder. Darum bearbeitete ich zu Anfang des Seminarkurses den Wettkampf um diese Entdeckung zwischen Roald Amundsen und Robert Scott aus Scotts Sicht, da mich die Vernarrtheit der Männer faszinierte. Zu diesem Thema hielt ich Ende Dezember meinen Kurzvortrag im Seminarkurs.
Meine erste Fragestellung zur Bearbeitung der Seminararbeit, sollte das Scheitern Scotts hinterfragen. Dies stellte sich aber als eine nicht qualifizierte Leitfrage aus, da sie zu wenig Analyse und Interpretation mit sich brachte.
Folglich überlegte ich mir, ob die Expedition denn überhaupt Sinn gemacht hatte, da der Südpol weder ökonomisch noch politisch von großer Bedeutung war. Jedoch hätte man hierbei stark unter verschiedenen Beteiligten, wie den Investoren, den Reisenden oder anderen Gruppierungen, unterscheiden müssen. Doch nicht nur die personale Frage, sondern auch die zeitlichen und örtlichen Begebenheiten in dem Leitthema, hätte man eingrenzen müssen. Denn überall, zu verschiedenen Zeiten dachten individuelle Personen anders über solche Prestigeprojekte. Zum Beispiel hielt es Roald Scott sicherlich für sinnvoll zum Südpol zu reisen, während einem britischen Industriearbeiter die Reise weniger sinnvoll vorkam. Die Fragestellung genauer zu definieren, scheiterte, da ich mir nur schwer vorstellen konnte, einen genügend informativen Text, darüber zu verfassen. Da Lisa M. Schäfer ebenfalls den Südpol für ihre Leitfrage ausgewählt hatte.
Wegen dieser Eingrenzung fing ich an nach einem anderen Hauptthema zu suchen, welches möglichst von niemand anderem bearbeitet wurde. Als Herrn Huber davon erfuhr, schlug er mir den Roman ,,Die Schrecken des Eises und der Finsternis"[41],von Christoph Ransmayr, vor.

---

[40] Vgl. Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004. S.58.
[41] Anm. Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010.

Dieser Roman besteht aus einer fiktiven Geschichte und tatsächlich stattgefundenen Ereignissen über die habsburgische Nordpolexpedition von 1872 bis 1874. Dadurch erhielt ich einen groben Einblick in die Geschehnisse von damals. Im Literaturverzeichnis jenes Buchs waren hauptsächlich Tagebücher aufgelistet. Durch diese und der Tatsache, dass die Mannschaft der Tegetthoff beinahe zwei Jahre im Eis eingeschlossen war und trotzdem keiner der Männer Suizid begangen hatte, stellte ich mir die Frage wie die Psyche und Motivation der Männer ausgesehen haben musste.
So gelang ich von meinem ersten kalten Thema zu meinem zweiten noch kälteren, welches jedoch örtlich am anderen Ende der Erde lag, und doch genauso interessant war, wie mein erstes Thema.
Dennoch ergaben sich weitere Probleme, da ich hauptsächlich mit Tagebüchern arbeitete.
In diesen Tagebüchern waren Ausdrücke und Abkürzungen verwendet, welche mir nicht geläufig waren. Im Nachhinein stellte sich das nicht als ein größeres Problem heraus, da man solche Begriffe nachschlagen konnte.
Dennoch war mir an manchen Stellen der Tagebücher nicht klar, ob der Verfasser eventuell Sarkasmus oder Ironie benutzte. Ich stellte dann meistens Überlegungen zu dem sonstigen Schreibstil der Person, ihrem vermittelten Charakter und Charakterisierungen durch anderen Verfasser an. Erst danach konnte ich Vermutungen über das geschriebene ansetzen.
Ferner konnte man auch nie wissen, ob der Verfasser des Tagebuchs nicht doch übertrieb oder Dinge leugnete, da einige Entdecker ihre Tagebücher nach ihren Reisen zum Ruhmerhalt veröffentlichen. Um hier zu bestimmen, welcher Erzähler zuverlässiger war, betrachtete ich die Erstveröffentlichung. Während die meisten ihre Werke wirklich nur als eigenes Erinnerungsstück aufbewahrten wurden, veröffentlichte Payer, sein Tagebuch erst nachdem es überarbeitet wurde. Dieses wurde sogar ein Beststeller und es konnte über 40.000-mal verkauft werden.[42] Daraus konnte ich schlussfolgern wie zuverlässig der Erzähler war.
Die Zuverlässigkeit ist auch von Bedeutung für die objektive Betrachtung der Tagebücher. Im Tagebuch reflektiert ein Mensch, im Normalfall, die Eindrücke und Wahrnehmungen des vorliegenden Tages. Logischerweise sind diese subjektiv wahrgenommen. Um an ein Ergebnis zu kommen, verglich ich die Texte untereinander und suchte nach Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Nachdem diese herausgearbeitet wurden, konnte ich Grundeinflüsse der Erhaltung von Motivation von Nebeneinflüssen unterscheiden.
Zusätzlich musste ich den Begriff der Motivation definieren, da ansonsten kein genaues Ergebnis entstanden wäre. Es gibt unterschiedliche Definitionen aber schließlich hatte ich eine passende und verständliche Definition gefunden, welche ein Teil der Basis meiner Seminararbeit wurde.
Beim Schreiben entstanden keine neuen Probleme, wahrscheinlich da ich mein Grundkonzept schon mit Stichpunkten durchdacht hatte und nicht noch nach Informationen suchen musste.

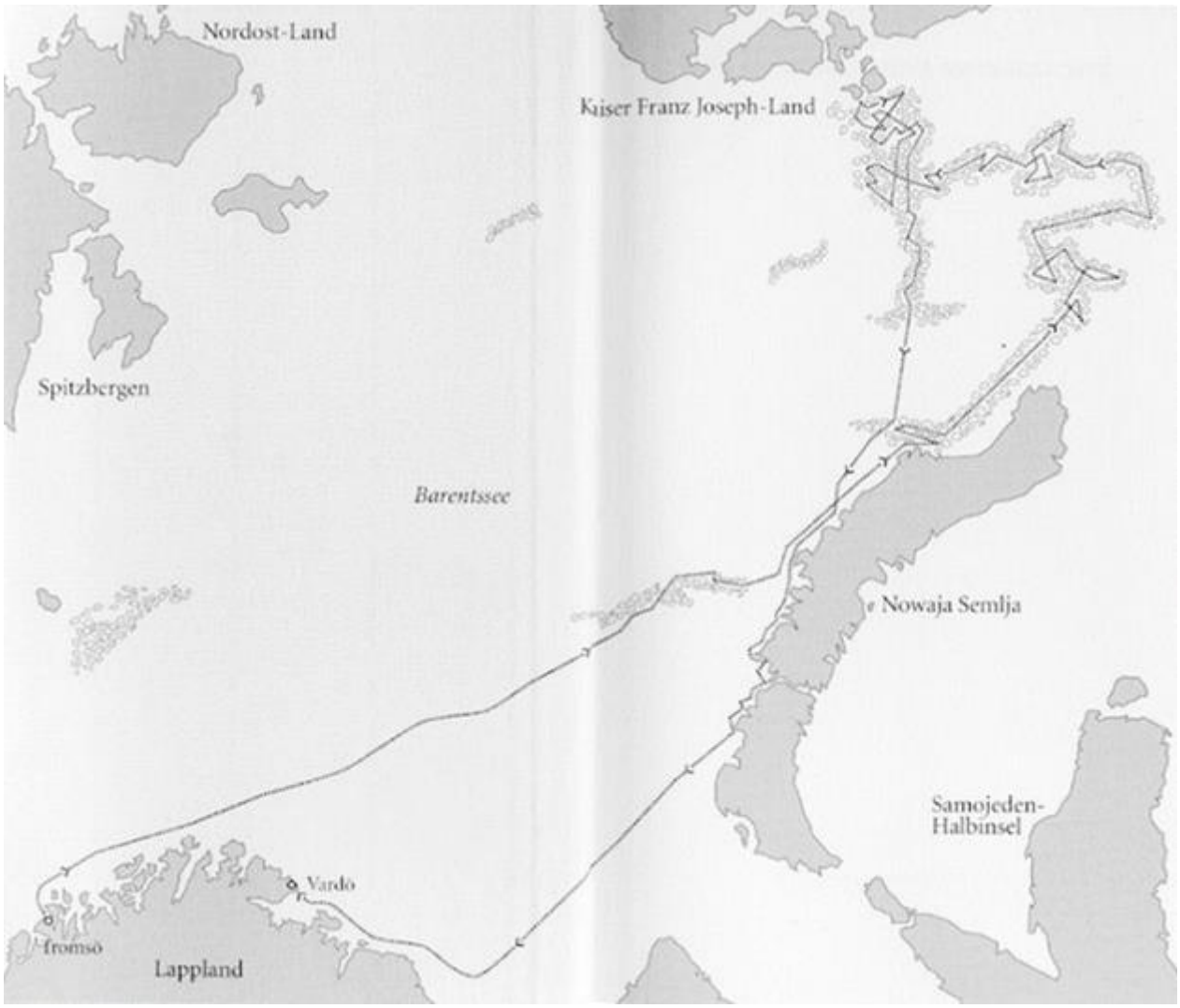
Das Verfassen der Seminararbeit beanspruchte mehr Zeit als anfänglich erwartet. Doch da man aus Erfahrungen lernt und wächst, sehe ich diese Zeit nicht als vergeudete an, sondern als neu erworbenes Wissen.

[42] Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010. S.65

7. Anhang

7.1. Grafiken

➢ Grafik 1: Route der Tegetthoff

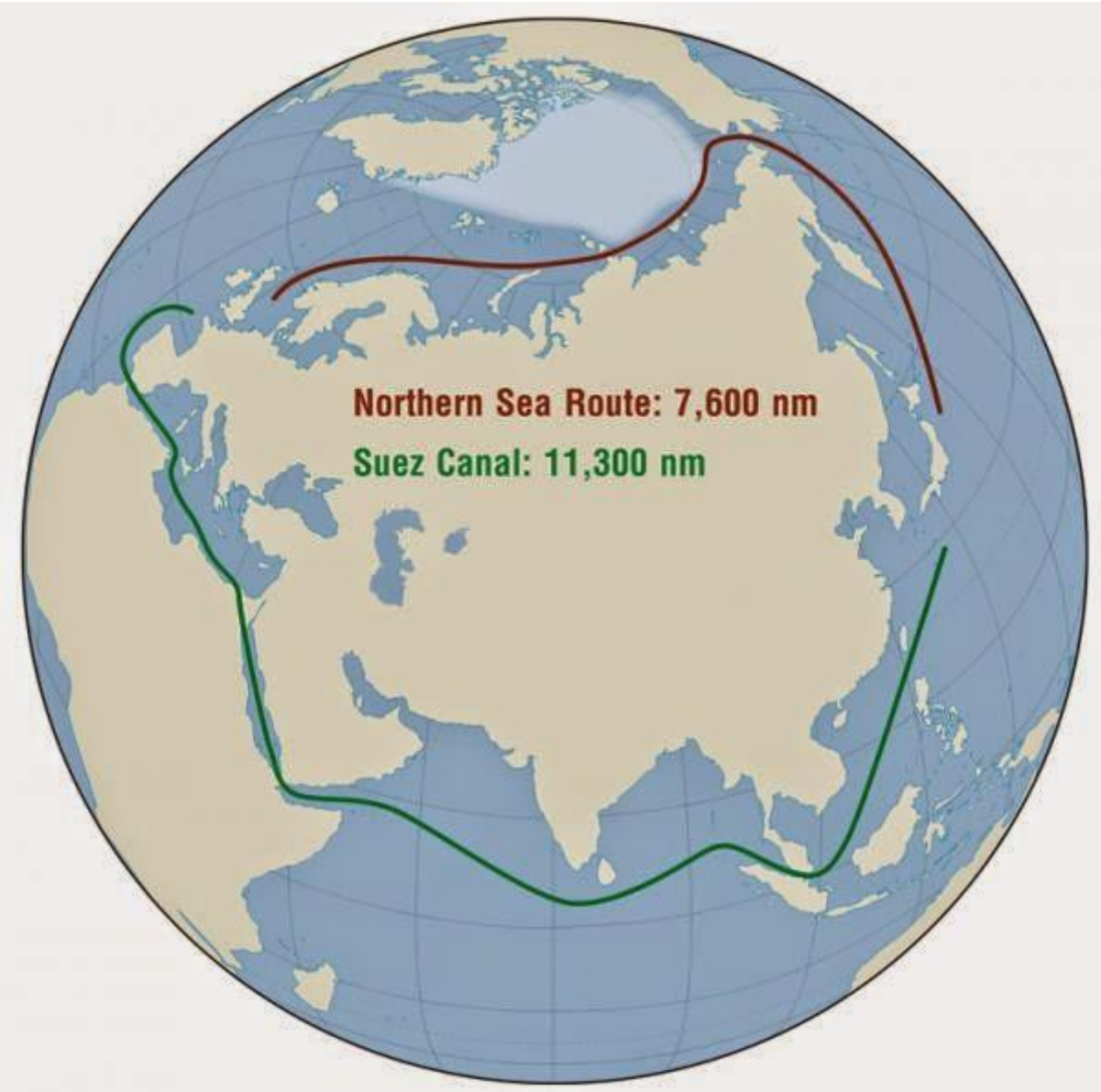


,,Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land: 1872-1874“, http://www.amazon.de/Die-Entdeckung-von-Kaiser-Franz-Joseph-Land-1872-1874/dp/3865030092, 22. April 2016 17:08:33

- Grafik 2: Nordostpassage

,,Tanker fährt erstmals durch Nordostpassage‘‘, http://www.welt.de/wissenschaft/article111853981/Tanker-faehrt-erstmals-durch-Nordostpassage.html, 22. April 2016 16:01:49

- Grafik 3: Nordostkanal und Suezkanal im Vergleich



,,Ri[gh]t(es) of Passage – Russlands nördlicher Seeweg‘‘, http://maritimesicherheit.blogspot.de/2015/01/rightes-of-passage-russlands-nordlicher.html, 22. April 2016 15:29:12

Anmerkung:
Hier steht die ,,Nothern Sea Route‘‘ für die Nordostpassage und ,,Suez Canal‘‘ bedeutet Suezkanal.
7,600 nautische Meilen betragen umgerechnet circa 14 072 Kilometer. Während 11,300 nautische Meilen circa 20 927 Kilometer betragen.

7.2. Quellen- und Literaturverzeichnis

Christoph Ransmayr: Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Fischer Taschenbuch Verlag, 2012.

,,Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land: 1872-1874", http://www.amazon.de/Die-Entdeckung-von-Kaiser-Franz-Joseph-Land-1872-1874/dp/3865030092, 22. April 2016 17:08:33

Enrico Mazzoli, Frank Berger: Eduard Ritter von Orel (1841-1892) und die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition mit seinem Rückzugstagebuch von 1874. Luglio Editore, 2010.

Frank Berger, Bruno P. Besser, Reinhard A. Krause, Petra Kämpf, Enrico Mazzoli: Carl Weyprecht (1838-1881) - Seeheld, Polarforscher, Geophysiker. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaft, 2008.

Frank Berger: Julius Payer- die unerforschte Welt der Berge und des Eises- Bergpionier- Polarfahrer- Historienmaler. Tyrolia-Verlag, 2015.

Johann Haller, Hrsg. R. Klebelsberg: Johann Haller (aus St. Leonhard in Passeier) - Erinnerungen eines Tiroler Teilnehmers an Julius von Payers Nordpol-Expedition 1872/1874. Universitätsverlag Wagner, 1959.

Julius Payer, Hrsg. Detlef Brennecke: Die Entdeckung von Kaiser-Franz-Joseph-Land 1872-1874. Edition Erdmann, 2004.

Otto Krisch, Hrsg. Egon Reichhardt: Das Tagebuch des Maschinisten Otto Krisch. Leykam-Verlag, 1973.

,,Tanker fährt erstmals durch Nordostpassage", http://www.welt.de/wissenschaft/article111853981/Tanker-faehrt-erstmals-durch-Nordostpassage.html, 22. April 2016 16:01:49

,,Ri[gh]t(es) of Passage – Russlands nördlicher Seeweg", http://maritimesicherheit.blogspot.de/2015/01/rightes-of-passage-russlands-nordlicher.html, 22. April 2016 15:29:12

Werner Stangl: ,,Motivation", http://lexikon.stangl.eu/337/motivation/, Sonntag, 24. April 2016 9:09.47.