

U-Boot und Polarforschung. Paul Tesch.

Der Verlauf der unseren Mitgliedern aus Zeitungsberichten wohl bekannten Wilkins-Expedition läßt leicht die Meinung aufkommen, daß schon die Grundgedanken des Wilkinschen Unternehmens falsch waren. Es muß aber betont werden, daß ein modernes und eigens zu diesem Zwecke gebautes U-Boot sehr wohl in der Lage sein kann, als Forschungsmittel in der Arktis verwendet zu werden. Schon 1902 hatte Prof. Anschütz-Kaempfe diesen Plan ausgearbeitet und der Geographischen Gesellschaft in Wien vorgebracht. Wenn auch seine Vorschläge damals verfrüht waren, liegen doch heute so reiche Erfahrungen im U-Bootbau vor, daß man wohl ein geeignetes Boot für Eismeerfahrten bauen könnte. Grundsätzlich müßte ein solches Spezialtauchboot auch eine genügend starke, geschützte Außenhülle haben, falls ein größeres seetüchtiges „Zweihüllenboot“ in Frage käme. Beim kleineren „Einhüllenboot“ bietet der starke, außenliegende Druckkörper selbst genügend Schutz bei Kollision und Eisdruck. Die Tiefen- und Seitensteuer, sowie die Propeller des Nautilus waren in der üblichen Weise angeordnet, wie wir sie von unsern Booten der Kriegsmarine her kennen. Diese Anordnung ist für Eismeerfahrten ungeeignet. Besser wäre es, die Tiefenruder für die Überwasserfahrt „einfahrbar“ zu gestalten. Diese Ruder werden dann zur Tauchfahrt maschinell oder durch Handbetrieb ausgefahren. Derartige Konstruktionen waren schon bei einigen unserer Kriegs-U-Boote durchgeführt. Ferner müßten Seitenruder und Propeller durch geeignete Heckform, z. B. tunnelartigen Ausbau, geschützt werden. Nur auf solche Weise lassen sich Steuer und Fortbewegungsorgane, die lebenswichtigsten Glieder eines Tauchbootes, genügend gegen Treibeissschäden schützen. Ferner müßten bei einem Zweihüllenboot, das wegen seiner bedeutend höheren Seefähigkeit allein dazu geeignet ist, die Außentanks (Flut- und Betriebsstofftanks) besonders stark konstruiert werden, um bei etwaigen Eispressungen und Kollisionen steif genug zu sein. Bei dem Umbau des Nautilus wurde das alles nicht genügend berücksichtigt, wohl aus mangelnder Erfahrung. Somit war das Unternehmen von vornherein zur Fruchtlosigkeit verurteilt. Auch die Brauchbarkeit der Eisbohrer mußte von Beginn an stark angezweifelt werden, wenigstens in der vorliegenden Konstruktion. Wer als Fachmann das empfindliche Verhalten eines getauchten Bootes in seiner Ruhelage beobachten konnte, kann sich schlecht vorstellen, daß einem durch Strömung und Eisgang sehr leicht beeinflussten Schwimmkörper die nötige Ruhelage gegeben werden kann, um Bohrarbeiten unter der Eisdecke überhaupt ausführen zu können. Zu der Personalfrage wäre noch zu bemerken, daß auf Grund der vielen Störungsvorkommnisse wohl anzunehmen ist, daß die Besatzung nicht die nötige Zeit hatte, um sich mit allen Einrichtungen absolut vertraut zu machen. Es scheinen dem Unternehmen die wirklich gründlichen Vorversuche gefehlt zu haben, die allein einer derartigen Expedition auch den erhofften wissenschaftlichen Erfolg versprechen konnten.

Unser Dank.

Wir danken noch einmal an dieser Stelle den Instituten und Privatleuten, die uns im wirtschaftlichen Kampf um den Aufbau unseres Institutes unterstützt haben:

Deutsche Seewarte, Hamburg	Russ. Arktisches Institut, Leningrad
Dänisches meteorolog. Institut	Deutsche Verleger
Norges Svalbard- og Ishavs- Undersøkelses	Faltboot-Werft Klepper, Rosenheim/Inn
National Geographical Society, Washington	Prof. Wordie, Cambridge
Scotts Research Institute, Cambridge	Miss Isobel Hutchison, Cambridge
	Herr und Frau Petzold, Kiel
	Zeiss-Ikon, Leipzig.

Sz.

Neuerwerbungen.

- a) Demonstrationsstücke: Eisbär, Papageientaucher, Moschusochsenschädel, Schneehase, geologische Stücke aus Grönland.
- b) Kartensammlung: Die Kartensammlung, eine unserer wichtigsten Abteilungen, wurde um folgende Stücke vermehrt:

Russische Karte über sibirischen Sektor mit vorh. und geplant. Polarstat. (15.10⁰), Karte der Sedow-Exp. 1930 (3.10⁰), Ostgrönl. n. Aufn. v. Wordie (2.10⁰; 10.10⁰; 25.10⁰), Zepp. Exp. 10.10⁰), Bäreninsel (4.10⁰; 25.10⁰; 10.10⁰ in 6 Blättern).