

# → Wird Wilkins es schaffen?

Der „Nautilus“ ist unterwegs. Die Welt bangt um das Schicksal der tapferen Forscher, die sich mit unerschütterlichem Optimismus den in den Tiefen des Eismeerces lauerten Gefahren ausgesetzt haben. Wird Wilkins es schaffen? Wird er den Pol erreichen? Diese Fragen beschäftigen zur Zeit die Menschheit, und alle Herzen schlagen den mutigen Männern zu, die ihr Leben für die Wissenschaft aufs Spiel setzen. In diesem Augenblick erfordert es die Gerechtigkeit, des Mannes zu gedenken, der nun schon viele Jahre hindurch für die Einbeziehung der Arktis in den Weltverkehr und die Weltwirtschaft kämpft. Es ist **Vilhjalmur Stefansson**, der „Revolutionär der Polarforschung“. In seinen Büchern „Länder der Zukunft“, „Jäger des hohen Nordens“, „Das Geheimnis der Eskimos“ und vor allem „Neuland im Norden“, weist Stefansson der Forschung neue Wege. Auch das neue Projekt Hubert Wilkins fußt auf den Ideen Stefanssons, der als polarer Lehrmeister seines Schülers Wilkins angesehen werden muß. Wir entnehmen „Neuland im Norden“ (mit 31 Abbildungen und 1 Karte, F. A. Brockhaus, Leipzig), einige Zeilen:

Wer die polaren Verhältnisse nicht näher kennt, wird auch durch die Behauptung leicht beunruhigt, daß das gewöhnliche Meereis so weit unter den Wasserspiegel herabreicht, daß es für die Unterseeboote bedrohlich wird. Auch hier stimmen meine Erfahrungen ganz mit denen Pearys überein, wenn er sagt, er habe niemals eine Eiszusammenballung von mehr als 40 Meter Tiefe gesehen, mit anderen Worten, selbst die größte Lufttürmung von Eis, die durch Pressungen entstanden ist, wird niemals unter der Wasseroberfläche eine Dicke von 50 Meter erreichen. Vom physikalischen Standpunkt ist es richtig, daß eine Eismasse von gleichmäßiger Form etwa zu sechs Siebenteln in das Wasser eintaucht und treibt. Daraus hat man nun fälschlicherweise den Schluß gezogen, daß ein durch Pressungen aufgewölbter Eisrücken, dessen höchste Spitzen etwa 30 Meter über dem Wasser aufragen, eine Tiefenausdehnung bis zu 140 oder 150 Meter unter dem Meeresspiegel haben muß. Das ist nicht der Fall, weil diese Aufwölbungen Pyramidenform haben: die breite Basis der Pyramide befindet sich unter Wasser, die verhältnismäßig schlanke Spitze über dem Wasser. Die heutigen Unterseeboote fahren bequem in Tiefen von 65 bis 75 Meter, sind also durch eine Zwischenzone von 20 bis 30 Meter, die sich zwischen ihnen und dem Eis befindet, gesichert; schon die Hälfte würde genügen.

Die Unterseeboote laufen keine besondere Gefahr, unter Wasser mit Eis zusammenzustoßen. Auf Grund meines Studiums der polaren Natur war mir das längst bekannt, und aus Erörterungen mit mir befreundeten Unterseebootführern fand ich neuerdings bestätigt, daß sie so gut wie gar keine unterseeischen Zusammenstöße mit dem Eise befürchten. Sie erzählten mir, daß man auf den heute in Dienst befindlichen Unterseebooten der englischen Marine bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 4 Seemeilen in der Stunde keinerlei Angst vor Zusammenstößen mit den Wracks gesunkener Schiffe hat. Zweifellos würde die Gefahr bei unter Wasser befindlichem Eis nicht größer sein.

Die vollstümliche Ansicht sieht das Eismeer als in viel stärkerem Maße zugefroren an, als dies in Wirklichkeit der Fall ist. Die Beobachtungen Nansens und anderer Forscher haben erwiesen, daß das Meereis infolge des tatsächlichen Gefriervorganges in einem Winter keine größere Dicke als 2 Meter erreichen kann, während mehrere Winter die Dicke verdoppeln können, wenn aus irgendeinem Grunde die Eisoberfläche ohne Schneedecke bleibt. Das heißt also, daß die durchschnittliche Dicke im Winter weit unter 2 Meter bleibt und im Sommer noch weniger beträgt.

Wir sagten schon früher, daß die Eisschollen im Sommer vermutlich niemals 80 Kilometer Durchmesser haben. Ein Unterseeboot kann unter Wasser für eine beschränkte Zeitdauer eine Geschwindigkeit von etwa 10 Knoten einhalten, aber bei der viel sparsameren Geschwindigkeit von 5 Knoten können in der Regel unter Wasser 80 Kilometer zurückgelegt werden, ja, bei der heutigen Bauart sind sogar 150 bis 250 Kilometer nicht ausgeschlossen. Dies gibt genügend Abtritt, um zu tauchen, unter dem größten Eisfeld entlang zu fahren und auf der andern Seite wieder im offenen Wasser heraufzukommen.

Außerdem gibt es wenigstens drei Arten, um auch durch das Eis hindurch bis an die Oberfläche zu gelangen, doch ist es in diesem Zusammenhange, da es sich dabei um rein unterseeboottechnische Spezialfragen handelt, nicht notwendig, sie im einzelnen zu erörtern.

Ich bin mir vollkommen klar darüber, daß es viele Menschen geben wird, die über die Verwendung von Unterseebooten unter dem Eise ungläubig den Kopf schütteln werden. Den Vorwurf der Abenteuerlichkeit werde ich genau so ruhig hinnehmen wie Nansen, dessen später so berühmtes Projekt der Fram-Drift heftigsten Angriffen ausgesetzt war und von sehr kompetenter Seite als ein „unlogischer Selbstvernichtungssplan“ bezeichnet wurde.

**Dieses Buch ist hier zu haben! Preis 8 Mark**

Hier abtrennen und ins Fenster. Ich werbe gleichzeitig auch in der Presse. Günstiges Vorzugsangebot Z