

Das Schiff hat die folgenden Hauptabmessungen:

Länge über alles . . . . .	65,— m
Größte Breite auf Spanten . . . . .	8,90 „
Tiefgang etwa . . . . .	4,50 „
Wasserverdrängung eingetaucht	1900 t

Die Breite des Schiffes ist darnach recht bedeutend und im Verhältnis zur Länge wesentlich größer als bei den entsprechenden Kriegsfahrzeugen. Das Gleiche gilt für den angegebenen Tiefgang. Die von den normalen Verhältnissen stark abweichenden Zahlenwerte finden natürlich ihre Begründung in der Zweckbestimmung des Bootes, bei dem es weniger auf hohe Geschwindigkeit bei möglichst kleinem Widerstande als auf die Schaffung einer guten Ladefähigkeit und günstiger Unterkunftsverhältnisse für die Besatzung, eine bei der langen Fahrtdauer notwendige Forderung, ankam. Bestimmte Angaben über die Geschwindigkeit des Bootes sind bisher nicht gemacht worden. Indessen ist aus den für die bisherigen Fahrten der Deutschland angegebenen Fahrzeiten eine mittlere Ueberwassergeschwindigkeit — das Boot soll bei einer Gesamtfahrstrecke von 4000 bis 5000 Seemeilen nur etwa 100 Seemeilen in untergetauchtem Zustande zurückgelegt haben — von etwa 8 bis 9 Kn zu erreichen. Die Geschwindigkeit kommt also der kleineren Frachtdampfer im Küstenverkehr gleich. Die Tragfähigkeit des Schiffes wird mit etwa 750 bis 800 t angegeben. Sie ist, bezogen auf das Schiffsgewicht bzw. die Wasserverdrängung in untergetauchtem Zustande, trotz der mäßigen Geschwindigkeit ganz erheblich kleiner als bei einem normalen Ueberwasser-Frachtschiff entsprechender Geschwindigkeit, bei dem vergleichsweise für 1 t Ladefähigkeit mit einem um 50 bis 60 v. H. kleineren Schiffsgewicht zu rechnen sein wird als bei den Unterwasser-Handelsfahrzeugen vom Deutschland-Typ. In diesem Zahlenverhältnis kommt im wesentlichen der Unterschied im Gewicht der Maschinenanlage zur Geltung, die beim Unterwasser-Handelsschiff mit getrennten Antriebs-einrichtungen für Ueber- und Unterwasserfahrt einen wesentlich größeren Anteil des gesamten Schiffsgewichtes, der so der Ladefähigkeit verloren geht, in Anspruch nimmt, als beim normalen Frachtdampfer. Diese wirtschaftlichen Verhältnisse, die beim Handelsverkehr mit U-Booten notgedrungen mit in Kauf genommen werden müssen, weisen deutlich darauf hin, daß das Unterwasser-Handelsschiff im internationalen Seeverkehr nur so lange einigermaßen wettbewerbsfähig bleiben kann, als die Frachtsätze durch die Kriegsverhältnisse auf ihrer schwindelnden Höhe gehalten werden. Dieser wirtschaftliche Wettbewerb wird dem Unterwasser-Handelsschiff noch dadurch wesentlich erschwert, daß, wie bereits angedeutet, bei der beschränkten Verwendungsdauer derartiger Fahrzeuge, ihren hohen Betriebskosten und dem verhältnismäßig großen Betriebsrisiko, das sie bieten, ihre Anlagekosten in kürzester Zeit abgeschrieben werden müssen. Sie können also lediglich für die Beförderung ganz besonders hochwertiger Ladegüter, für deren Austausch andere Verkehrsmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen, in Frage kommen. So soll die „Deutschland“ ausgehend

außer Wertpapieren namentlich größere Mengen von Farbstoffen und Medikamenten, also die kostbarsten und begehrtesten Erzeugnisse unserer chemischen Industrie befördert haben, während die Rückfracht im wesentlichen aus Nickel und Rohgummi vielleicht auch aus Gold bestand.

Es war natürlich, daß die Baudaten unseres ersten Unterwasser-Handelsschiffes das Interesse Englands in höchstem Maße in Anspruch nahmen. Da bestimmte Angaben über die Schiffsabmessungen zunächst nicht zur Verfügung standen, mußte man sich notgedrungen mit Schätzwerten begnügen. Auf Grund dieser Werte errechnete man eine lächerlich niedrige Tragfähigkeit, um damit die Bedeutung dieser Boote für den Frachtverkehr möglichst herabzusetzen. Die englische Fachzeitschrift Engineering geht bei einer derartigen Nachrechnung von einer Ueberwasserverdrängung von 2000 t aus, unter Annahme einer Schiffslänge von rund 90 m und etwa 9 m Breite, und setzt für 14 Kn Ueberwassergeschwindigkeit die Maschinenleistung mit  $2 \times 1300$  PS an. Damit würde sich, wenn die Unterwasserfahrstrecke mit 90 Seemeilen angenommen wird, das Gewicht der gesamten Maschinenanlage zu rund 260 t ergeben. Hierzu kommt das eigene Gewicht des Schiffskörpers, das einschließlich der Hilfsmaschinen und Einrichtungen zu 1110 t geschätzt wird, ferner der Brennstoffvorrat mit 190 t, das Gewicht der Mannschaft einschließlich ihrer Vorräte mit 60 t und schließlich ein Restbetrag von 30 t, der sich auf den Ballast und auf die möglicherweise mitgeführte Geschützbewaffnung verteilt. Der letztere Posten würde bei Wegfall der Bewaffnung teilweise der Erhöhung der Ladefähigkeit zugute kommen. Hiernach errechnet sich also eine Tragfähigkeit von etwas über 350 t. Wie man sieht, hat die Absicht des betreffenden Autors, zuviel beweisen zu wollen, ihm gründlich das nüchterne Urteil getrübt. Natürlich will man in England an Hand einer derartigen Beweisführung in der Inbetriebsetzung von Unterwasser-Handelsschiffen lediglich den Wunsch erkennen, auf das neutrale Ausland Eindruck zu machen. Aber selbst in England kann man sich offensichtlich diesem Eindruck nicht völlig entziehen, was man wohl am besten daraus ersehen kann, daß Engineering die erste Durchquerung des Atlantischen Ozeans durch die „Deutschland“ eine Tat von geschichtlicher Bedeutung nennt, die immerhin einiges Interesse verdient.

Sicher war es gerade auf Grund der vorerwähnten Konstruktionsgrundlagen ein nicht geringes wirtschaftliches Wagnis, das die Reederei mit der Inbaugabe der Unterwasser-Handelsschiffe unternahm. ein Wagnis, das durch eine eventuelle Gefahr der Wegnahme oder Zerstörung ihrer Fahrzeuge durch feindliche Kriegsschiffe noch erhöht wurde. Um so mehr verdient die tatkräftige Initiative der Ozean-Reederei, die trotz dieser Schwierigkeiten das Unternehmen in erstaunlich kurzer Zeit ins Werk zu setzen wußte, dankbare Anerkennung. Allerdings kamen ihr hierbei die weitreichenden Erfahrungen der Germania werft, die, was den Bau von U-Booten nach Zahl wie nach Größe anbelangt, heute wohl un-