Das Fern-Handelsschiff der Zukunft : das U-Boot?

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **29 (1939)**

Heft 21

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-645672

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

gen sie durchs Krankenzimmer, das Wohnzimmer, die Treppe hinauf durch das ganze Haus. Als der Marsch zu Ende war, drehte Lotte einen schmachtenden Wiener Walzer an, und nun tanzte alles los. Peterle und Eva hatten sich an den Händen gefaßt und torkelten im Kreise unter den andern. Uli machte manierliche Schritte, und Adeli hatte Rhythmus in sich. Seppel sprang wie ein Geißböckchen; das Urchen hatte sich atemlos in seinen Sessel gesetzt, und plötzlich hatte Lotte die Else und Karin die Hanni gefaßt und die zwei Paare tanzten nach allen Regeln der Kunst und wurden von den Kindern sehr bestaunt. Dem Enne wurde es schwindelig auf seinem Lager. Wer müde getanzt war, warf sich auf das niedrige Ruhebett und meist gerade auf das Ischiasbein, damit das doch auch etwas vom Fest hatte.

Nachdem alle genug getanzt hatten, gab es eine süße Stille. Eine herrliche Rahmtorte, weiß und verziert wie der Mailänder Dom, wurde hereingebracht, und alt und jung schrie „Ah!", und das Urchen kam ganz in Ekstase, denn die Torte war ein Geheimnis gewesen, von dem nur Lotte wußte, die sie bestellt hatte. Dann gab es Spiele mit Gewinsten, und zuletzt durfte jedes sich beim Enne ein kleines Geschenk holen. Da gab es Beutel mit Perlen, Schachteln mit Häuschen, Legspiele, lauter Unterhaltung für Regentage. Ennes Bein autschte, sie merkte es nicht; sie sah nur die strahlenden süßen Gesichter, die wie eine Blumenkette ihr Schmerzenslager umgaben.

Und dann verließen die Kinder, sanft von den Müttern geschoben, das Krankenzimmer. Das Enne schien ihnen erschöpft und hatte tiefe Ringe um die Augen. Leise wurde die Türe geschlossen.

„Gott sei Dank, das Krankheitsfest ist zu Ende!" Sie knipste das Heizkissen wieder an, schloß die Augen, und durch das offene Fenster hörte man das Rauschen des milden Regens auf den Blättern.

Das Fern-Handelsschiff der Zukunft — das U-Boot?

Der amerikanische Ingenieur und technische Schriftsteller Herbert Corey veröffentlicht die von ihm nacherzählte Auto-Biographie des U-Boot-Konstrukteurs und Erfinders Simon Lake, der einst mit seinen U-Boot-Träumen und U-Boot-Hoffnungen viel von sich reden machte. Hier wird zum ersten Mal an Hand der Corey-Notizen erzählt, wie die Idee in Lake überhaupt entstand und welche Wirklichkeiten in seinen Träumen stecken.

Nansen traf keine geschlossenen Eisflächen an.

Im Frühjahr des Jahres 1898 wurde der Nansen-Bericht von der sich über 18 Monate hinziehenden Nordpolfahrt des Wissenschaftlers und Forschers veröffentlicht. Als Simon Lake den Bericht studierte, stutzte er an der Stelle, die davon sprach, daß man kaum auf geschlossenes Eis gestoßen sei. Nirgendwo aber wäre das Eis dicker als fünf Meter gewesen. Ueberall hätte man offene Wasserstellen getroffen. Also von einer geschlossenen Eisfläche könne keine Rede sein.

In der Folgezeit unterhielt sich Simon Lake mit anderen damals schon bekannten Forschern — mit Sverdup, mit Amundsen, mit Stefansson u. a. Immer wieder wurde ihm bestätigt, daß eine Nordpolfahrt an der Oberfläche des Eises infolge der vielen offenen Stellen mit größten Schwierigkeiten verbunden sei. Als Simon Lake im gleichen Jahr in einem Hörsaal der John Hopkins-Universität zum ersten Mal den Vorschlag machte, mit U-Booten unter dem Eis hindurch zum Nordpol zu gelangen, erregte er natürlich nur mitleidiges Lächeln.

Es muß auch anders möglich sein.

Natürlich waren damals die U-Boote noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung. Man wußte noch nicht, ob eine ernsthafte Verwendung dieses Seefahrzeuges überhaupt möglich sei. Doch die Idee war nun einmal in Simon Lake wach geworden. Er wurde sich im Laufe der dann folgenden 20 Jahre darüber klar, daß es nicht leicht sei, einen neuen Gedanken in der Welt durchzusetzen. Auch die Brüder Wright, ein Thomas Edison, ein Marconi wurden anfangs genau so verlacht wie der Graf Zeppelin, wie Professor Junkers mit ihren Luftfahrt-Plänen. Ganz langsam faßte Simon Lake Fuß mit seinen interessanten Behauptungen. Im Jahre 1904 machte er in der Narragansett-Bucht zusammen mit dem Major Murray und den Hauptleuten Bailey und Parker ein paar Probefahrten unter der Eisdecke. Er hatte zu diesem Zweck ein ganz kleines einfaches Marine-U-Boot zur Verfügung.

In den dann folgenden Monaten verhandelte er mit den Russen, die sofort die Idee aufgriffen, um eine Schiffahrtsverbindung zwischen den Häfen des Baltischen Meeres und des Weißen Meeres auf der einen Seite und den russischen Häfen an der Pazifik-Küste auf der anderen Seite herzustellen. Doch dann kam der russisch-japanische Krieg dazwischen. Das Projekt mußte wieder einmal begraben werden. Aber die Idee war nicht tot.

Durch den Weltkrieg bewiesen.

Im Jahre 1908 fand in Bremerhaven ein Diner statt, das vom Norddeutschen Lloyd gegeben wurde. Bei dieser Gelegenheit hielt Simon Lake vor dem Präsidenten und den Direktoren des Norddeutschen Lloyd einen Vortrag über die U-Boot-Möglichkeiten — vor allem über die Aussichten eines U-Boot-Verkehrs für die Handelsschiffahrt. Er legte damals zum ersten Mal dar, daß man auf diese Weise den Stürmen der Wasseroberfläche entgehen könne, zu einem großen Teil mit anderen Belastungsmomenten zu rechnen in der Lage sei und was sonstige Vorteile mehr waren.

Doch die Welt hatte damals noch andere Sorgen. Simon Lake war nicht erstaunt, als im Weltkrieg auf einmal das U-Boot „Deutschland" unter der Leitung von Kapitän König an der amerikanischen Küste auftauchte. Schließlich war diese U-Boot-Fahrt über den Atlantik nur ein Beweis für die Richtigkeit der Theorien des Simon Lake. Selbst in einer so gefährlichen Fahrzone wie während des Krieges brauchte das U-Boot „Deutschland" nur 80 Meilen unter dem Wasser auf der ganzen Strecke zurückzulegen.

Wilkins wagte es.

Inzwischen waren von Lake eine Anzahl Gesellschaften gegründet worden, die dann aber wieder einschliefen. Eines Tages jedoch äußerte der Nordpolfahrer, Sir Hubert Wilkins, in einem Interview, daß er am Nordpol keinen vernünftigen Landeplatz gefunden habe. Er nehme an, mit einem U-Boot gehe es leichter. Sofort setzte sich Lake mit Wilkins in Verbindung. Die amerikanische Marine stellte ein altes U-Boot 0—12 zur Verfügung. Mit diesem U-Boot wurde der erste Vorstoß nach Norden unternommen, nur irrtümlich als Fehlschlag bezeichnet, wenn man in Betracht zieht, daß schließlich ein U-Boot ältester Konstruktion verwendet wurde.

Heute ist eine neue Wilkins-Konstruktion in Bau. Er will in Kürze den Gedanken Lakes zum Sieg führen und gleichzeitig beweisen, daß eine Handelsverbindung mit dem U-Boot über den Nordpol möglich ist.