

IN HET POOLGEBIED.

Per Noordpool naar de Onderzeeër

door
Capt. Hub. Wilkins

Capt. Wilkins vertelt van zijn plannen om per onderzeeër de Noordpool te bereiken.



Sinds de eerste poging om het poolgebied te onderzoeken zijn meer dan tweehonderdschepen omgekomen in den strijd tegen het ijs, en menige dappere bemanning ging met het schip ten gronde, terwijl slechts enkelen, gelukkiger of voorzichtiger dan de anderen, naar de bewoonde wereld terugkeerden om het vreeselijke verhaal van koude en lijden te vertellen. Geen schip is in staat de ijsmassa's van de Pool te doorboren of is bestand tegen den geweldigen druk van het pakij. Zelfs niet de Russische ijsbreker *Krassin* die zich door het randgebied van het pakij een weg baande naar de overlevenden van de Italia-expeditie, zou niet door het ijs de Pool kunnen bereiken.



Het is van het hoogste belang om een weg over de Pool te vinden. Natuurkundigen en ontdekkingsreizigers, maar ook staatslieden en economen zoeken reeds lang een kortere verbinding over zee van Europa naar Azië, van Alaska naar Florida; de verbinding tusschen deze streken over de Pool zou veel korter en goedkooper zijn. De reis van Seattle naar New York b.v. via de Beringstraat zou de helft korter zijn dan via het Panamakanaal. Hetzelfde geldt in het bijzonder voor de Oost-Aziatische voornaamste routes; vooral dit gedeelte van het internationale verkeer zou zeer veel voordeelen hebben bij een reis via het Poolgebied. De verbinding van Engeland en Duitschland naar de havens van Japan zou b.v. via de Pool de helft korter zijn dan via het Suezkanaal.

Tot dusver hebben echter alle pogingen om een bevaarbare Noordwest- of Noordoost-passage te vinden, geen resultaat gehad. Men moet een ander transportmiddel gebruiken: de onderzee-boot. Sedert Simon Lake in 1883 zijn eerste handels-onderzeeër bouwde, is het principe van de constructie weinig veranderd. De bestuurbaarheid en de middelen tot voortbeweging werden echter zeer verbeterd. De electro-techniek heeft het mogelijk gemaakt, dat een oorlogs-onderzeeër tegenwoordig een actie-gebied van 17000 K.M. kan bestrijken. Handels-onderzeeërs zouden belangrijke routes tusschen de landen van het Noordelijk Halfrond kunnen bevaren. De afstand tusschen Liverpool naar Yokohama via de Noordpool bedraagt 11.200 K.M., via Panama 20.500 K.M. en via het Suezkanaal 18.500 K.M. Op de heen- en terugreis zou men tot 60 dagen tijd kunnen besparen; de rendabiliteit van een Poolschip zou 100 pCt. grooter zijn dan die van schepen, welke de tegenwoordige route volgen.

Laadruimte, snelheid, enz. van onderzeeërs kunnen door de tegenwoordige techniek opgevoerd worden; momenteel zijn b.v. de plannen voor een onderzeeër van 13.000 ton gereed, en nog grotere kunnen gebouwd worden. Natuurlijk zou een dergelijke onderzeeër niet de directe route over de Pool nemen, doch zooveel mogelijk de ijsvrije kustwateren volgen en alleen duiken, wanneer het ijs hiertoe dwong. Intusschen is de vaart dwars door de Pool voor een ontdekkingsreis niet onmogelijk. De moeilijkheden van temperatuur en vochtigheid kunnen gemakkelijk overwonnen worden. Een moderne onderzeeër kan duiken tot een diepte van 100 M., en Nansen schrijft in zijn boek *In Nacht en Ijs* dat hij nooit ijs van grotere dikte dan 4 of 5 M. heeft gevonden. Pearys en Stefanson spreken van 40 M., doch ook dit zou dan geen bezwaar zijn, terwijl men in het Poolgebied geen ijsbergen aantreft; deze gevreesde bergen, die men in den Atlantischen Oceaan ontmoet, komen van de gletschers van Groenland.

Ook midden in den winter is de Poolzee geen ononderbroken ijsvlakte. In 1925 landde Amundsen met zijn vliegboot in open water op slechts 150 K.M. afstand van de Pool. Gedurende onze

CAPT. HUBERT WILKINS aan een lunch, zooals hij er tijdens zijn voorgenomen onderzeeboot-expeditie naar de Noordpool waarschijnlijk niet gebruiken zal.