

Vandalismus durch Taucher bedroht Eisflugzeugträger

(Foto von cecilcountyhistory.com: Dr. Susan Langley, Skizze und Text von Heinz Kärsinger)

Querschnitt durch ein verrücktes Projekt: Der überdimensionierte Flugzeugträger sollte ursprünglich an die 1000 m lang, 135 m hoch und 300 m breit werden. Nach einer Machbarkeitsstudie reduzierten sich diese Maße auf knapp 700 m Länge, 100 m Breite und 70 m Höhe. In die 15 m dicken Wände aus einer Eis-Sägespan-Mischung (sogenanntes Pykrete) sollten Kahlrohre zur Khlung des Eises, Treppenhäuser und Fahrstuhlschächte eingebaut werden. Eine Holzkonstruktion würde im Schiffsinnen für die nötige Stabilität sorgen. Außerhalb des Schiffes angebrachte riesige Motoren sollten dem Schiff eine Geschwindigkeit von immerhin 10,5 Knoten (knapp 19 km/h) verleihen. Das Schiff sollte als schwimmende Plattform im Nordatlantik nahezu stationär positioniert werden, um deutsche U-Boote leichter zu erreichen und zu bekämpfen. Das Projekt wurde so nie umgesetzt, aber ein sehr kleiner Prototyp von rund 20 m Länge, 10 m Breite und 6 m Höhe wurde im Patricia Lake in Kanada (Provinz Alberta) verwirklicht. Vandalismus durch Taucher gefährdet die Überreste

Winston Churchill nannte sie „Funnies“: Ideen für seltsame Waffen, die den Versuch wert waren, gebaut zu werden, weil sie im Krieg einen Vorteil bringen könnten. Dazu gehörten Luftminen und der große Panjandrum, ein raketenbetriebenes Rad mit Sprengstoff. Das vielleicht ehrgeizigste Projekt war jedoch „Habbakuk“: ein Flugzeugträger aus Eis.

Taucher, die bereit sind, in das kalte Wasser des Patricia Lake in Alberta, Kanada, zu steigen, können die Überreste des Prototyps betauen, aber eine Expertin hat jetzt gewarnt, dass skrupellose Besucher die Zerstörung des Habbakuk-Wracks beschleunigen würden.

Dr. Susan Langley ist Unterwasserarchäologin und arbeitet für den Staat Maryland. Sie berichtet, dass das Wrack der „Habbakuk“, d. h. dessen Kahlrohre und Holzände, immer stärker beschädigt werden, seit sie 1984 damit begann, dort zu tauchen. Nicht zuletzt sind daran Taucher schuld, die an den hölzernen Elementen des Wracks Unmengen an Graffiti einschritzten: Während sich einzelne Holzstücke noch fest angehängt haben, scheinen Neigung und Verschleiß der generellen Struktur an der verbleibenden aufrechten Wand zugenommen zu haben. Hier hat wohl der Besuch von Tauchern ihren Tribut gefordert, sagte Langley der englischen Zeitung „The Times“.

Habbakuk, eine Fehlbuchstabierung des biblischen Propheten Habakkuk, wurde von Geoffrey Pyke initiiert, einem Erfinder im Combined Operations Headquarters, dessen weitere Ideen ein schraubengetriebenes Schneefahrzeug und eine Pipeline zum Transport von Menschen waren. Sein Vorschlag von 1942 zielte darauf ab, die Kontrolle über die U-Boot-Allee zu bekommen, den Abschnitt des Atlantiks, in dem deutsche U-Boote außerhalb der Reichweite von Luftangriffen operieren konnten. Herkömmliche Flugzeugträger waren anfällig für Torpedos. Pyke suchte diesen Mangel zu überwinden, indem er eine Betankungsplattform für Flugzeuge aus Eis baute, quasi einen riesigen, mehr oder weniger stationären, Flugzeugträger.

Sägespäne machen Eis widerstandsfähiger

Die Widerstandsfähigkeit von Eis gegen Sprengstoffe war gut dokumentiert, nachdem die Internationale Eiskommission, die nach dem Untergang der Titanic im Jahr 1912 gegründet wurde, darum kämpfte, Eisberge zu zerstören. Louis Mountbatten, Pykes Chef, nahm die Idee an und verfasste ein höchst geheimes Memo darüber, wie ein solches Schiff gebaut werden könnte. Dann erst gab er den Plan an Churchill weiter. Der war es, der die Admiralität informierte. Die aber war skeptisch. Ihre Berechnungen zeigten, dass jedwede Plattform auf dem Meer mindestens 15 Meter über dem Wasser liegen müsste, um Überschwemmungen durch den Wellengang zu vermeiden. Dazu liegen 90 Prozent der Eisberge unter dem Wasser – was bei einer Höhe von mindestens 15 Metern zu einem Tiefgang von rund 135 Metern geführt hätte. Für ein solches Schiff wäre es unmöglich sein, sich zu bewegen.

Aber Anfang 1943 räumte die Admiralität ein, dass es sich lohnen könnte, es zu versuchen, und überzeugte die kanadische Regierung, eine Machbarkeitsstudie anzunehmen. Dieser Job wurde Jack Mackenzie, dem Präsidenten des kanadischen National Research Council, übertragen, der sich später daran erinnerte, dass es kein weiterer dieser verrückten, wilden Pläne war, die sich ein paar verrückte Männer in England ausdachten.

Dennoch wurde er zuversichtlich, als er von Herman Mark, einem Chemiker in Brooklyn, hörte, der feststellte, dass die Herstellung von Eis aus einer Mischung aus Wasser und Holzschliff bzw. Sägespänen die Festigkeit, die Widerstandsfähigkeit gegen Beschuss, den Auftrieb und den Schmelzpunkt von Eis stark erhöht. Die Substanz wurde, zu Ehren von Pyke, als Pykrete bezeichnet.

Mackenzie gelang es, ein Modell zu bauen, das rund 20 Meter lang, zehn Meter breit und 6 Meter hoch war und durch in das Eis eingebaute Kabelleitungen gekühlt wurde. Das Modell, das im folgenden Winter auf der zugefrorenen Oberfläche des Patricia Lake gebaut wurde, wurde frei geschnitten und als schwimmtauglich befunden. Auch wenn das Kälteaggregat später ausgeschaltet wurde, dauerte es bis zur Hitze des Sommers, bevor das Schiff unter die Oberfläche sank. Was von ihm übrig blieb, waren ins Eis verbaute hölzerne Platten und Verstrebungen sowie die Kabelleitungen.

Trotz des Erfolgs der Studie wurde das Projekt abgebrochen, da neue Flugplätze und verbesserte Bomberreichweiten dazu führten, dass die U-Boot-Allee keine sichere Zone für U-Boote mehr war.

Das Modell im kanadischen See ist also das letzte Relikt dieser Idee von 'verrückten Engländern'. Um so schätzenswerter ist es. Dr. Langley, die ein Buch über das Projekt schreibt, sagt: „In Bezug auf die Schnitzereien kann ich nicht sehr tolerant sein. Vandalismus an jedem historischen Ort ist verwerflich.“