Polarforschungsschiff DISCOVERY

Walter A. Kozian, Wien

Am Ende des 19. Jahrhunderts war Großbritannien, bis dahin führende Nation in der Polarforschung, ins Hintertreffen geraten. Dies veranlaßte den Präsidenten der Royal Geographical Society und Motor der britischen Polarforschung Sir Clements R. Markham (1830-1916), eine neuerliche Expedition auf die Beine zu stellen. Für die geplante National Antarctic Expedition mußte Markham Geld, ein geeignetes Schiff, sowie einen fähigen Expeditionsleiter auftreiben. 1898 reiste Markham nach Norwegen und besprach sich mit Fridtjof Nansen der die Poltrift mit der FRAM durchgeführt hatte. Ein Schiff in Norwegen zu kaufen, oder bauen zu lassen, kam aus nationalen Gründen für Markham dann doch nicht in Frage. Vielmehr wandte er sich an die Britische Admiralität um sich nach dem Walfänger BLOODHOUND (II) der als HMS DISCOVERY 1875 bis 1876 Sir George Nares gedient hatte, zu erkundigen.

Admiral Sir Arthur Wilson antworte am 12. April 1899: *Im Wissen um das Alter und den Zustand des Schiffes würde die Admiralität unverantwortlich handeln, gäbe sie die Erlaubnis das Schiff den harten Bedingungen einer Antarktis Expedition auszusetzen. Die Besichtigung des letzten Jahres ergab, daß sie gerade noch in ihrem derzeitigen Fahrtgebiet eingesetzt werden kann, bis Ersatz beschafft ist. Das beste wird sein, ein neues Schiff zu bauen. Wir können Ihnen gerne die Pläne auf Anforderung zur Verfügung stellen.* (1)

Abb. 1: Robert Falcon Scott (6. Juni 1868 - 29. März 1912 in der Antarktis) aus: Scott, R. F. The Voyage of the DISCOVERY, Slg. W. A. Kozian.

Nach dieser Absage kontaktierte Markham den Director of Naval Construction, Sir William White (2), der ihm W. E. Smith, den Chief Constructor der Admiralität empfahl. Smith übernahm den Auftrag als Privatperson, da sich die Admiralität nicht an der Konstruktion des Schiffes beteiligen wollte. Sir Clements besprach sich am 17. April 1899 mit dem Polarforscher Sir Francis Leopold McClintock, zum damaligen Zeitpunkt Admiral Superintendent der Königlichen Werft in Portsmouth, um mit ihm die Grundzüge des Entwurfes festzulegen. Im selben Monat gründete Markham das „Ship Committee", bestehend aus Offizieren mit Polarerfahrung und Wissenschaftlern, darunter waren so berühmte Namen wie Sir Leopold McClintock, Sir George Nares, Sir Vesey Hamilton, Sir Anthony Hoskins und Captain E. W. Creak. Das „Ship Committee" trat erstmals am 26. April 1899 in den Räumen der Royal Geographical Society zusammen. Als Grundlage für den Neubau verwendete man die Pläne der alten DISCOVERY, die man in der Zwischenzeit von der Admiralität erhalten hatte. Der grundsätzliche Entwurf wurde am 30. Juni 1899 vom Ship Committee beschlossen.

Großer Wert wurde auf die mit dem Schiff durchzuführenden magnetischen Untersuchungen gelegt. So war ein hölzernes Schiff, das auch dem Eisdruck besser widerstehen würde, die Ausgangsbasis. *Es sollte gut in der Hochsee navigieren können und kraftvoll durch lockeres Packeis stoßen.* (3)

Natürlich war man in England über die Konstruktionsdetails der FRAM informiert, wollte aber der neuen DISCOVERY, im Gegensatz zu Colin Archers FRAM, einen *normalen* Spantquerschnitt verpassen, hatte sie doch bis zur Antarktis Tausende von Meilen zurückzulegen, wogegen die FRAM nach einer kurzen Reise in offenem Wasser für die darauffolgende Eistrift vorgesehen war. Ein Einfrieren der DISCOVERY in der Antarktis war nicht geplant. (4)

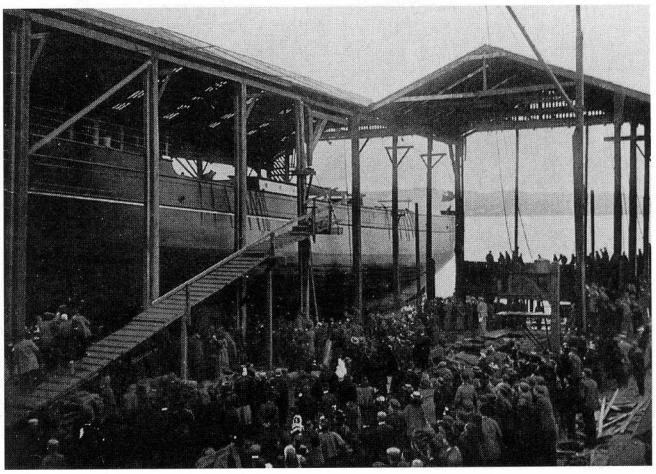

Abb. 2: Stapellauf der DISCOVERY. Quelle wie Abb. 1