

# Die „Eisenbahn“ der Arktis.

Die Aufgaben des Luftverkehrs. — Luftschiffe, Flugzeuge und Unterseeboote in der arktischen Zone. — Keine Eisberge im Nordlichen Eismeer.

Warum immer wieder Polarexpeditionen, sei es zu Schiff, zu Schlitten oder im Flugzeug? Warum immer wieder der Wettlauf zum Pol? Wenigen Erfolg folgt eine lange Totenliste gegenüber. Franklin und de Long, Scott, Amundsen, Nalmgreen und viele andere sind geblieben im Kampf um — einen Punkt, um eine mathematische Abstraktion. War das Ziel dieser Männer die Hissung einer Flagge, die Befriedigung sportlichen Ehrgeizes? Dafür allein hätten sie wohl die Unterstützung durch die Allgemeinheit kaum gefunden.

Um nur etwas herauszugreifen: Die Meteorologie hat reiche Anregung aus den mitgebrachten Aufzeichnungen der Forscher geschöpft. Noch wichtiger ist jedoch die Kenntnis der „Länder der Zukunft“, des „Neulands im Norden“, der Randländer der Arktis, Alaskas, der kanadischen Inseln, Nordkanadas, Spitzbergens und Sibiriens.

Biljalmar Stefansson, der Reformator der Polarforschung, der jahrelang im angeblich unfruchtbaren Norden nur vom Lande gelebt hat, erklärt in seinem Buch „Neuland im Norden“, daß Mensch und Tier in diesen Gegenden unter erstaunlicherweise günstigeren Bedingungen existieren können, als in den Tropen. Tierzucht, Bergbau und Luftverkehr haben dort noch eine sehr große und in ihrem voranschreitenden Ausmaß nur von den wenigsten geahnte Zukunft. Wie viele denken daran, daß der kürzeste Weg von Berlin nach Tokio nördlich von Urdangelsk vorbeiliegt oder der nach San Francisco über das mittlere Grönland führt?

„Die meisten Inseln, die wir auf der heutigen Polarreise getreut finden, können“, so schreibt Stefansson, „leiblich gut durch gewöhnliche Schiffe erreicht werden, die Betriebsstoff und andere Vorräte befördern, wie sie für die Ausstattung der einzelnen Stützpunkte des Luftverkehrs benötigt werden. Das neuentdeckte Nordland, nördlich der Nordspitze Sibiriens — zuerst Kaiser-Nikolaus-II.-Land benannt — und die von der unter meiner Führung stehenden kanadischen Expedition (1913—1918) entdeckten Inseln — Brod-, Norden-, Doughed- und Weighens-Insel — sind für gewöhnliche Schiffe schwieriger zu erreichen. Ich halte die Annahme für richtig, die allerdings von anderer Seite als zu optimistisch bezweifelt wird, daß Nordland durchschnittlich nur ein um das andere Jahr von Seetransportschiffen angelaufen werden kann, und ich zweifle, ob die von uns entdeckten Inseln öfter als einmal in zehn Jahren durch gewöhnliche Schiffe zu erreichen sind.“

Es wird auch außergewöhnliche Jahre geben, in denen Inseln wie die Wrangellinsel überhaupt nicht von Frachtdampfern angelaufen werden können und viele der arktischen Inseln wenigstens während des Winters und der Frühjahrsmonate auf dem gewöhnlichen Wasserwege unzugänglich sind. In solchen Fällen wird die künftige Entwicklung des Luftverkehrs in dem Unterseeboot einen wichtigen Helfer finden.

Alles, was je von mir über Stützpunkte des transarktischen Luftverkehrs gesagt wurde, gilt in der Praxis fast ausschließlich für Flugzeuge. Für leistungsfähige Luftschiffe kommt vermutlich die Errichtung besonderer Zwischenstationen nur in sehr begrenztem Umfang in Frage, und zwar hauptsächlich nur in den allerersten Zeiten des Verkehrs. Denn in wenigen Jahren — oder in Jahrzehnten, falls die Entwicklung des Luftverkehrs sehr langsam vorankommt — wird man es als töricht ansehen, die Frage von Zwischenstationen für Luftschiffe, welche die Arktis überqueren, überhaupt zu erörtern, genau so, als wenn man an Feuerungsstationen für Passagierdampfer mitten auf dem Atlantischen Ozean denken wollte. In der Tat wird gerade jetzt über schwimmende Anlagen für Flugzeuge auf dem Atlantischen Ozean viel geredet, aber keinesfalls über ähnliche Einrichtungen für Luftschiffe.

Soweit wir heute bereits das beurteilen können, bedarf es deren auch gar nicht. Und das Bedürfnis dafür ist in der Arktis geringer als auf dem Atlantischen Ozean, denn dort sind die Entfernungen geringer und die anderen Schwierigkeiten sind ebenfalls geringfügiger. Es wird gewöhnlich gesagt, daß das Unterseeboot nur in Kriegszeiten für den Handel Bedeutung haben wird, da der unterseeische Frachtverkehr sehr viel kostspieliger ist als der gewöhnliche Frachtverkehr und zu Friedenszeiten auf den alltäglichen Wasserverkehrswegen mit diesem gar nicht in Wettbewerb treten kann. Sobald aber das Eis die normale Schifffahrt unsicher, schwierig oder unmöglich macht, wird sich das Unterseeboot als nützlich erweisen.

Alle die, welche den Fragen des Unterseeverkehrs als Laien gegenüberstehen, und selbst die Unterseebootsfachverständigen, die jedoch mit den Eisverhältnissen nicht vertraut sind, nehmen meist an, daß das Eis an der Oberfläche des Meeres für die unterseeische Schifffahrt ein Hindernis bedeutet. Aber die Ansicht, daß die Unterseeboote in den nordpolaren Gewässern unüberwindlichen Hindernissen begegnen werden, beruht auf falschen Vorstellungen über die dortigen tatsächlichen Verhältnisse.

So wird z. B. meist angenommen, daß es im Nordpolarmeer Eisberge gibt. Das ist nicht der Fall. Es ist auf Grund der Beobachtungen aller Expeditionen, die nördlich von Grönland, Spitzbergen und Franz-Josephs-Land gearbeitet haben, so gut wie sicher, daß es nirgends in dem ganzen nordpolaren Mittelmeer zwischen Franz-Josephs-Land und Spitzbergen auf der europäischen Seite und den gegenüberliegenden Festlandsküsten Sibiriens und Alaskas Eisberge gibt. Lediglich im Nordatlantischen Ozean, wohin die Eisberge von Grönland und Spitzbergen auf ihrer Südwanderung gelangen, können sie gefahrrohnd auftreten, das heißt also nur auf dem Teil der Transpolarfahrt, auf dem das Unterseeboot genau so wie jeder andere Ozeandampfer an der Oberfläche des Meeres fährt.

Dies handelt es sich um die gleichen Gefahren, denen die schottischen und norwegischen Walfänger seit

jahrhunderten erfolgreich und ohne jede Furcht entgegengetreten sind und welche heute die Touristenbomber in jedem Sommer auf ihrer Spitzbergenfahrt zu gewärtigen haben. Gerade dort, wo das Polarmeer als besonders schwierig angesehen wird, beruht diese Schwierigkeit hinsichtlich der Eisberge auf reiner Einbildung.

Vom physikalischen Standpunkt ist es zutreffend, daß eine Eismasse von gleicher Form zu sechs Ecken in das Wasser eintaucht und treibt. Daraus hat man nun fälschlicherweise den Schluß gezogen, daß ein durch Pressungen aufgewölbter Eisrücken, dessen höchste Spitzen etwa 30 Meter über dem Wasser aufragen, eine Tiefenausdehnung bis zu 140 oder 150 Meter unter dem Meeresspiegel haben muß. Das ist nicht der Fall, weil diese Auswölbungen Pyramidenform haben, die breite Basis der Pyramide befindet sich unter Wasser, die verhältnismäßig schlanke Spitze aber dem Wasser.

Die heutigen Unterseeboote fahren bequem in Tiefen von 65 bis 75 Metern, sind also durch eine Zwischenschicht von 20 bis 30 Metern, die sich zwischen ihnen und dem Eis befindet, gesichert; schon die Hälfte würde genügen. Die Unterseeboote laufen keine besondere Gefahr, unter Wasser mit Eis zusammenzustoßen. Auf Grund meines Studiums der polaren Natur war mir das längst bekannt, und aus Erörterungen mit mir befreundeten Unterseebootsfahrern fand ich neuerdings bestätigt, daß sie so gut wie gar keine unterseeischen Zusammenstöße mit dem Eis befürchten.“

## Rund um die Woche

Jedes Tierchen hat sein Pfliesterchen. — Hauswäscherei. — Man an die Arbeit! — Einigkeit! — Wütien bei Parteistimmung. — Dem gehört die Luft? — Transparent- und Balkensteuer.

Jeder muß nach seiner Fassung selig werden. Also dachte auch ein Teil der Berliner Stadtväter in der Stunde, da das Stadtparlament sich für immer verabschiedete, und setzte, weil ihn das eine Seligkeit dünkte, die aufgelagene Sitzung von vor acht Tagen fort mit einer wütigen Wadausführung in verschlimmelter Auflage, um sie — wieder aufzulegen zu lassen. Gut so! Bei dieser Hauswäscherei, die da von zwei Parteien vor einem brüllenden, rasenden, tobenden Jahnhogel bestellter Tribünenbesucher veranstaltet wurde, slog wieder soviel Red in den Saal und zum Fenster hinaus in die Weltstadt, in Deutschland, in die ganze Welt hinein, daß man glauben sollte, er habe diese dunklen, nebeligen Novembertage herausgeschworen.

Jedes Tierchen hat eben sein Pfliesterchen. Wenn also diese Wäschfrauen, die sich Stadtväter nennen, sich so zu verabschieden, für richtig halten, dann muß man ihnen schon das Vergnügen lassen; sie müssen es ja wissen, wofür das gut ist. Die Mehrzahl der Berliner aber, die meisten Deutschen und — die ganze übrige Welt, sagt sich: Gott sei Dank, daß dieses Stadtparlament verschwindet, denn man hofft doch bescheiden, daß das neue, ganz gleich, wie es sich politisch zusammensetzt, eine andere Atmosphäre ins rote Haus hineinbringen wird. Tun die neugewählten Stadtväter das nicht, dann ist Berlins Ruf für alle Zeit dahin.

Denn um diesen Ruf dreht sich alles. Die Welt will nicht sehen, wie sich Parteien coram publico die Schärpe verbolzen, sie will sehen, daß praktische Arbeit geleistet wird. Und die gibt es, leider, in Berlin in Hülle und Fülle. Und die gibt es überall, auch im kleinsten „Dorp Parlament“. Darum ergeht an all die jetzt gewählten neuen Männer in Städten und Dörfern der Ruf: Paßt, nachdem jetzt der Wahlkampf vorüber ist, alle kleinsten Parteinteressen beiseite und arbeitet gemeinsam zum Wohle der Allgemeinheit, damit Deutschland nach und nach wieder werde ein Land, in dem es sich lohnt zu leben, auf das die Welt wieder mit Hochachtung und Bewunderung, und wenn sie will, mit Neid schauen muß, wie das früher einmal der Fall war!

Also Einigkeit in gemeinsamer Arbeit, meine Damen und Herren! Gerade das hat uns gefehlt. Jeder hat bisher danach gestrebt, daß ihm eine Extrawurst gebraten werde. Beweis: die vielen Parteien bei diesen Kommunalwahlen. Was für tolle Wütien der Parteistimmung auch diesmal wieder getrieben hat, weiß jeder. Immerhin dürfte hier aber zur Illustration dieser Tatsache doch die Mitteilung überraschen, daß in einer Stadt des Ostens die Hausbesitzer gleich zwei verschiedene Listen aufstellen, weil die Hausbesitzer mit Zentralheizung andere Interessen haben als die Hausbesitzer ohne Zentralheizung.

Alle diese Interessen haben als Mittelpunkt den Geldbeutel, der schwindlich ist. So erging es und erging es nicht nur diesen zweierlei Hausbesitzern, so erging es und erging es der Gesamtheit. Zum Beispiel den Kommunen. Um diesen schwindlichen Geldbeutel wieder zu kurieren, ist eine dieser Kommunen, die Stadt Dessau, an die Idee gekommen, eine Transparentsteuer einzuführen. Reklametransparente vor Gasthäusern und Läden wurden mit einer Steuer belegt, weil, wie die findige Stadtverwaltung erklärte, der Luftstrom vor der Hausfront der Stadt gehöre. Die Geschäftsleute protestierten, das Reichsgericht erklärte die Steuer dann auch für unredtmäßig und Dessau mußte die Transparentsteuer zurückerkennen.

Wie wäre es mit einer Balkensteuer, liebe Stadtverwaltungen? Auch der Balken schwebt im städtischen Luftstrom, und wenn jemand zum Fenster hinausstreckt, dann steht er den Kopf ebenfalls in städtisches Eigentum.

Es gibt also immer noch neue Steuermöglichkeiten, man muß nur wollen. Ehe das Reichsgericht die Steuer für unredt erklärt, vergeht ja immer einige Zeit. Die Transparentsteuer in Dessau ist auch zwei Jahre lang erhoben worden. . . .

## Kalte Füße.

Kalte Füße sind ein sehr lästiges Uebel; und wenn der Herbst ins Land gezogen ist, dem der Winter bald folgt, wird jeder, der an kalten Füßen leidet, ein gewisses Unbehagen empfinden. Kann man nun auch nicht versprechen, mit diesem oder jenem Hausmittel wirklich Abhilfe zu schaffen, so haben diese doch in vielen Fällen gute Dienste geleistet. Wir wollen darum die bewährtesten hier folgen lassen.

Besonders wichtig ist es, recht oft, möglichst nach jedem Ausgang, die Strümpfe zu wechseln. Ebenso nötig ist es, nicht zu enges Schuhwerk zu tragen, da eingezwängte Füße immer am leichtesten frieren. Auch enge runde Strümpfbänder sind, da sie den Blutumlauf beeinträchtigen, von Nachteil. Man trage daher statt der runden Bänder lange Strümpfhälften.

Gefütterte Stiefel sind, so angenehm sie auch im Augenblick wirken, doch zu vermeiden, denn sie verweilichen; dagegen empfiehlt es sich, eine Sohle in die Stiefel einzulegen, und zwar entweder eine selbstgeschchnittene aus Papier, oder eine Stroheinlage; auch eine Korksohle ist dienlich. Diese muß aber auf der Oberseite mit Flanell und auf der Unterseite mit verdem Stoff besetzt werden; dadurch wird sie haltbarer; ohne Besetzung bricht sie auch leicht.

Abhärtung der Füße ist eine vorzügliche Wirkung; um sie zu erzielen, steckt man jeden Morgen vor dem Ankleiden die Füße einen Augenblick in kaltes Wasser.

Neben die Abhärtung gehört die Bewegung. Erlaubt die Zeit nicht einen täglichen Spaziergang, so mache man doch wenigstens eine Weile im Zimmer auf und ab und zwar auf den Fußspitzen. Friert man beim Sitzen in der Stube an den Füßen, d. h. ist der Boden kahl, so legt man Zeitungspapier unter die Teppiche, was die von unten heraufsteigende Kälte abhält. Ein letztes Mittel gegen Fußkälte sind Wärmekruken und heiße Fußbäder, nicht wegen der augenblicklichen Erwärmmung, sondern um das Blut vom Kopfe abzugeben.

Eine lebende Fackel. Ein grauenhafter Vorfall spielte sich in der Kachener Straße in Köln ab. Eine Passantin hörte einen Mann, der an ihr vorbeigegangen war, laut aufschreien. Im gleichen Augenblick stand der Mann in hellen Flammen. Die Insassen eines vorbeifahrenden Kraftwagens, die die Feuerfäule bemerkten, eilten hinzu, doch war der Mann schon verbrannt. Die sofort alarmierte Feuerwehr fand noch die verkohlte Leiche vor. Wie verlautet, soll der Mann sich mit Benzin übergossen und dann selbst angezündet haben.

Wieder ein Jugenidiot in Polen. Auf der Eisenbahnlinie Lemberg—Kraja ist wieder ein Unschick auf einen Güterzug verübt worden. Unbekannte Täter hatten eine Sprengladung auf die Schienen gelegt, die unter den Rädern der Lokomotive explodierte. Zum Glück war die Ladung nicht stark genug, um den Zug zur Entgleisung zu bringen. Die Warschauer Presse schreibt den Unschick gänzlich unbegründet auf das Konto einer unkräftigen Geheimverbindung.

Neuer Versuch „R 101“. Das Luftschiff „R 101“ führte am Donnerstag einen weiteren Versuchsfahrt durch, dessen Dauer jedoch nur wenige Stunden betrug. Der Flug stellte nur eine kurze Vorbereitung für den auf Sonnabend festgesetzten großen Flug mit achtzig Mitgliedern des Unter- und managlich Angehörigen des Oberhauses dar. Insgesamt wird das Luftschiff am Sonnabend zwischen 170 und 180 Personen an Bord haben.

Zwei Todesfälle in der deutschen Gesellschaft Rigas. Die deutsche Gesellschaft Rigas hat zwei Todesfälle zu beklagen. Am Donnerstag lief die Nachricht ein, daß der Direktor der ersten Rigauer Versicherungsgesellschaft, Rauert, geboren in Schleswig-Holstein, in Berlin verstorben ist. Durch den Tod Rauerts, der Inhaber einer Schiffsahrtsgesellschaft, Leiter der Niederlage der Hamburg-Amerika-Linie in Rigas und Mitglied der Aufsichtsräte verschiedener Unternehmungen war, ist eine schwere Lücke in die Reihen der deutschen Rigasgesellschaft entstanden.



Jagdritzen unseres Reichspräsidenten.

Der Reichspräsident, der alljährlich seinen Urlaub zur Jagdausflügen benutzt, erhält die Geweihe der von ihm gestreckten Hirsche zugestellt.