

von der zu vervollkommnenden Konstruktion des Luftschiffes abhängig gemacht.

Einer der wenigen Gewinne des Krieges besteht darin, daß er die technische Vervollendung des Luftschiffes unter dem Zwange der Not so beschleunigte, daß es sich zu einem Verkehrsmittel hohen Ranges entwickeln konnte. Schon während des Krieges hatten diese Lenkschiffe oder „Dirigeables“ bemerkenswerte Erfolge zu verzeichnen; ich erinnere hier an den Z. R. 59, der im Herbst 1917 von Jamboli in Bulgarien bis Khartum am Nil vorstieß und in 96 Stunden ununterbrochener Fahrt 7000 Kilometer zurückgelegt hatte. In diesem Zusammenhang ist auch der englische Zeppelin R. 34 zu nennen, der im Juli 1919 von der schottischen Küste aus in einem Dauerflug von 103 Stunden bis dicht an New York herangekommen war und später nach Schottland zurückflog. Diese Leistung der Engländer stellt die ersten Ozeanüberquerungen mit einem Luftschiff dar. In lebendiger Erinnerung ist außerdem die in der ganzen Welt gefeierte Fahrt Dr. Eckeners mit dem Z. R. III von Friedrichshafen nach New York.

Das vervollkommnete Luftschiff hat den Deutschen Walter Bruns im Jahre 1919 auf die Idee gebracht, mit diesem modernen Fahrzeug nicht nur Polarforschungen zu wagen, sondern auch über den Nordpol hinweg eine Verbindung zwischen Europa und den Ländern südlich der Beringstraße, also Japan und Nordamerika, aufzunehmen. Ein Blick auf den Globus zeigt, daß die Entfernung zwischen Hamburg und Nome in Alaska über den Pol hinweg längs des 10. und 170. Meridians nur etwa 7300 Kilometer beträgt. Diese Strecke könnte von einem modernen Großluftschiff in 60—70 Stunden durchfahren werden. Für die Überwindung der Strecke Hamburg—Nome auf dem üblichen Wege würde ein Dampfer ungefähr 30 Tage brauchen. Bruns denkt dabei an ein Großluftschiff von 150 000 cbm Gasinhalt bei 120 km Stundengeschwindigkeit.

Wieviele erdkundlichen Probleme harren im Nordpolgebiet ihrer Lösung? Im Polarbassin zwischen Nordpol und dem Kanada-Ufer zeigt uns die Karte einen großen

weißen Fleck — unerforschte Flächen. Derjenige Teil dieser „terra incognita“, den die „Fram“ in den Jahren 1893/96 auf ihrer Drift, bei der sie Tiefen bis zu 3800 Metern feststellte, durchquert hatte, ist seit 1896 nicht mehr besucht worden, weder von den Eisbrechern „Taimyr“ und „Woigatsch“ der russischen Vermessungs-Expedition, noch von der „Maud“, dem Schiff Amundsens, die sich alle nicht weit von der Kontinentalschwelle entfernt und meist nur Tiefen von etwa 100 Metern gelotet hatten.

Wie die Amerikaner meinen, soll auf Grund von Gezeiten-Beobachtungen durch Harris der große weiße Fleck im Nordpolargebiet aus Festland oder Flachsee bestehen. Nansen jedoch lehnt diese Hypothese kategorisch ab. Er vertritt die Ansicht, daß das nördliche Polargebiet an dieser Stelle tiefes Meer aufweist.

Um diese Streitfragen zu lösen, wären 4 bis 5 Tiefenlotungen innerhalb des weißen Flecks erforderlich.

Die Land- und Wasserverteilung in der Arktis ist bei der Aufstellung des Expeditions-Programms von ausschlaggebender Wichtigkeit. Das gilt besonders in dem erwähnten großen weißen Fleck und gleichfalls für die Gegend des Nikolai-II.-Landes, von dem nur Süd- und Ostküste bekannt sind.

In engster Verbindung mit der Lösung dieser Frage steht die aërogeodätische Vermessung neuentdeckter Landgebiete.

Inwieweit eine solche Tätigkeit vom Luftschiff aus möglich sein kann, wird die Praxis zeigen. Daß auch hier teilweise mit Überraschungen zu rechnen ist, scheint mir auf Grund folgender persönlicher Beobachtung nicht ausgeschlossen: Im Frühjahr dieses Jahres wollte ich von Reval aus auf dem Seewege Helsingfors erreichen. Da der finnische Meerbusen eine starke Eisdecke trug, mußte der Dampferverkehr eingestellt werden. Um keine Zeit zu verlieren, ließ mich die Finnische Regierung damals in entgegenkommendster Weise durch ein Militärflugzeug in Reval abholen. Wir überflogen mit dem Ziel Helsingfors den breiten Meeresarm in einer Höhe von 2000 Metern. Dabei

Fortsetzung auf Seite 104