

Schließlich scheint es mir auch notwendig, Hunde und Schlitten für die ganze Schiffsbesatzung mitzuführen, weil von vornherein mit allen Zwischenfällen, mit einer Havarie oder sogar mit dem Verlust des Luftschiffes zu rechnen ist.

Wer aber übernimmt die Kosten einer solchen Expedition? Wir Deutsche jedenfalls nicht; denn unser ausgesaugtes Land braucht das geringe verfügbare Kapital für wichtigere Dinge. Es ist daher zu hoffen, daß die Mittel von anderen Staaten aufgebracht werden. Gelänge dies, so würde es für Deutschland, das die theoretischen Vorarbeiten übernehmen könnte, eine Genugtuung sein, das Luftschiff im Auftrag der internationalen Gruppe herzustellen und dessen Führer, Herrn Bruns, sowie das technische Personal zur Verfügung zu halten. Aus dem Luftschiffbau würde unsere Industrie Nutzen ziehen. Auf diese Weise wäre Deutschland in hohem Maße am Gesamterfolg beteiligt. Im übrigen ist es nicht zweckmäßig, wenn wir überall, wie es früher häufig geschah, unsere Tüchtigkeit gar zu laut betonen. Sie spricht für sich selbst! Es dürfte wesentlich wirkungsvoller sein, wenn wir in solchen international eingestellten Dingen vorläufig zurückstehen und den Zeitpunkt abwarten, der uns in die erste Reihe ruft.

Und wenn dieses Polar-Flugproblem von uns Deutschen in diesem Sinne aufgefaßt und gefördert wird, dann besteht auch die größte Wahrscheinlichkeit für das Zustandekommen des Unternehmens, das aber — und das betone ich nochmals ausdrücklich — von kundiger, vorsichtig abwägender Hand, von einem der skandinavischen Polar-Altmeister geleitet werden muß.

Je mehr Nationen sich für die Verwirklichung des kühnen Planes einsetzen, um so wahrscheinlicher wird Nansens Ausspruch werden: „Das Brunssche Unternehmen ist eine sehr große Aufgabe von internationaler Bedeutung und besonders geeignet, die sich bisher noch feindlich gegenüberstehenden Nationen zu einmütiger Friedensarbeit zu sammeln. In diesem Sinne ist das Projekt von unschätzbbarer Tragweite.“

Schließlich scheint es zweckmäßig, die Frage zu erörtern, inwieweit die Erforschung anderer Gebiete der Erdoberfläche durch Großluftschiffe möglich ist. Mit Rücksicht auf den heutigen Stand der Großluftschiff-Technik scheiden als Arbeitsfeld von vornherein alle jene Gebiete aus, die Hochgebirgscharakter haben oder den tropischen Zonen angehören, weil durch Gebirgsüberquerungen bedingte Aufstiege, die sehr viel Gas kosten, den Aktionsradius des Flugzeuges wesentlich verringern. Mit einem ähnlichen Nachteil ist ein Tropenflug verbunden. Die enormen Temperaturschwankungen zwischen Tag und Nacht haben erhebliche Gasverluste im Gefolge. Es würden also vorläufig Zentralafrika, große Teile Zentralasiens und Amerikas von der Erforschung durch Großluftschiffe ausgeschlossen bleiben. Ebenso dürfte wohl auch die Antarktis, der vom ewigen Eise blockierte sechste Erdteil mit seinen gewaltigen Gebirgen, die Mont-Blanc-Höhe weit übersteigen, für diese Art der Erforschung ausfallen.

In allen Gebieten, in denen das Großluftschiff für die wissenschaftliche Arbeit nicht geeignet erscheint, muß als neuzeitliches Hilfsmittel auf das Flugzeug zurückgegriffen werden, das unabhängig von Gebirgen und Temperaturen überall da eingesetzt werden kann, wo es sich darum handelt, unbekannte Gebiete der Erde schnell und ohne hohe Unkosten in großen Zügen aufzunehmen.

Im Gegensatz zu den für das Großluftschiff nicht geeigneten Gebieten scheinen die nördlichen Polarzonen und die Zirkumpolarländer, insbesondere das flache Sibirien mit seinen gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten, ein gutes Arbeitsfeld darzustellen. Rußland mit seiner mächtigen, nach Norden gerichteten Front dürfte an erster Stelle an der praktischen Forschungsarbeit der Großluftschiffe interessiert sein. Wir Deutschen — dessen bin ich gewiß — würden auf den Dank unserer russischen Brüder rechnen dürfen, wenn es später einmal gelänge, mit Hilfe von Großluftschiffen die Hebung der unermeßlichen Schätze Sibiriens indirekt praktisch zu fördern.