

### III. VORTRÄGE UND DISKUSSIONEN

#### I. BERICHT ÜBER DIE ENTSTEHUNG DER INTERNATIONALEN STUDIENGESELLSCHAFT ZUR ERFORSCHUNG DER ARKTIS MIT DEM LUFTSCHIFFE UND IHRE BISHERIGE TÄTIGKEIT

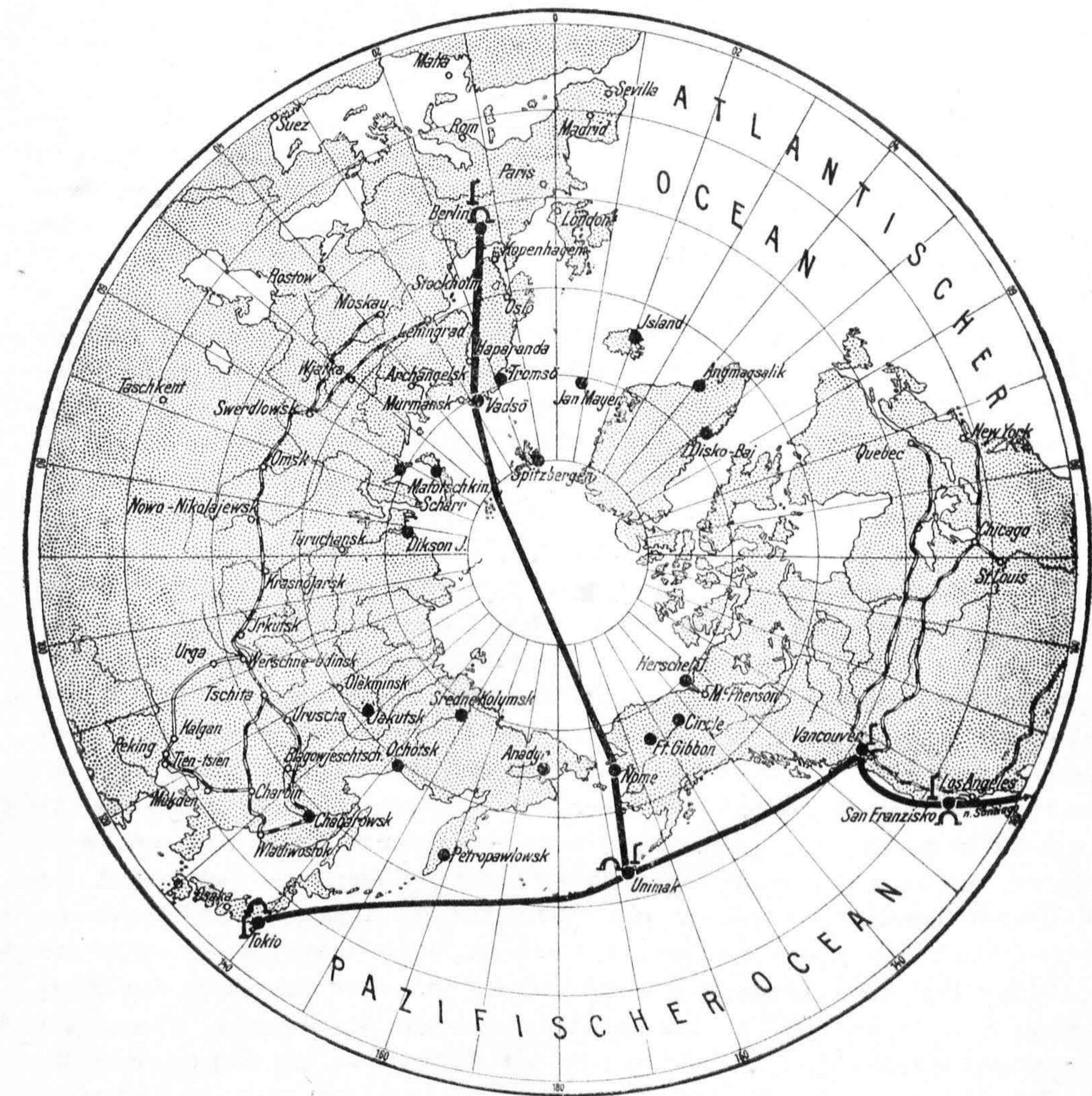
Von Prof. Dr. E. KOHLSCHÜTTER

Durch den Weltkrieg ist die Entwicklung des vom Grafen Zeppelin erfundenen Luftschiffes starren Systems als Verkehrsmittel jäh unterbrochen worden. Drei Gründe haben hierbei mitgewirkt: erstens die Unmöglichkeit eines internationalen Großverkehrs während des Krieges überhaupt, zweitens der Umstand, daß die Verwendungsmöglichkeit des Luftschiffes als Kriegsmittel immer mehr zurückging und drittens der Glaube, daß das Flugzeug alle Verkehrsaufgaben lösen könne. Diese letztere Ansicht ist wohl durch die außerordentlich schnelle Entwicklung des Flugzeuges während des Krieges und seine unbedingte Überlegenheit über das Luftschiff als Kampfmittel und im Schnelligkeitsrekord entstanden. Man hat dabei ganz übersehen, daß das Luftschiff in der Möglichkeit, aerostatisch aufzusteigen, zu landen und sich in der Luft zu halten, in der weitgehenden Unabhängigkeit von der Bodenorganisation und vor allem in der größeren Tragfähigkeit Vorteile besitzt, die für einen Großverkehr über weite Strecken von großer Bedeutung sind. Trotzdem machte der weit verbreitete Glaube an die Überlegenheit des Flugzeuges es schwierig, nach dem Kriege Luftschiff-Verkehrspläne wieder aufzunehmen. Wir müssen daher den Männern dankbar sein, die sich durch diese ungünstige Sachlage nicht abschrecken ließen, für das Luftschiff als Verkehrsmittel zu werben. Denn es würde einseitig sein, zu leugnen, daß das Luftschiff gewichtige Vorteile besitzt und deshalb gänzlich auf seinen Gebrauch zu verzichten. Und da sich bisher jede Einseitigkeit immer gerächt hat, ist es zweckmäßig, sie zu vermeiden. Die gänzliche Ablehnung des Luftschiffes würde in gewissem Sinne dasselbe sein, wie wenn man die Eisenbahn zum alten Eisen werfen wollte, weil es jetzt Automobile gibt.

Außerdem hatten schon während des Krieges Kapitänleutnant Bokholt und sein erster Offizier Krusendorf mit L. 59 ihre epochemachende 96stündige Fahrt von etwa 6200 km Länge über Meer und Wüste von Jamboli in Bulgarien nach Khartum und zurück ohne Zwischenlandung ausgeführt. Sie hatten damit bewiesen, daß das Luftschiff schon im damaligen Entwicklungsstande für Fernfahrten unter sehr schwierigen äußeren Verhältnissen durchaus geeignet war. Dann war auch die doppelte Überquerung des Atlantischen Ozeans durch das technisch noch wenig entwickelte Luftschiff R. 34 unter Commander Scott gelungen. Dieser hatte sogar ohne Halle und Ankermast sein Schiff in Amerika auf freiem Felde mit Gas und Betriebsstoffen versorgt und dann sofort die Rückfahrt glücklich durchgeführt, womit er eine großartige luftschifferische Leistung vollbracht hat.

Auf die englischen und amerikanischen Luftverkehrspläne weiter einzugehen, ist hier nicht der Ort, weil sie auf die Entwicklung der arktischen Studiengesellschaft keinen unmittelbaren Einfluß ausgeübt haben. In Deutschland wurden solche Verkehrspläne von der Zeppelingesellschaft, von dem Schütte-Lanz-Luftschiffbau, der Luftfahrzeug-Gesellschaft und, unabhängig von diesen, von dem Luftschiffführer Hauptmann a. D. Walther Bruns aufgenommen. Dieser letztere erkannte, daß Luftschiff-Verkehrslinien von Europa nach beiden Küsten des nördlichen pazifischen Beckens über die Arktis hinweg in luft-

schifferischer Beziehung besonders günstige Verhältnisse bieten würden<sup>1)</sup>. Er war sich aber auch darüber klar, daß ein solches Verkehrsunternehmen nur dann Aussicht auf Erfolg haben könne, wenn durch wirklich ausgeführte Luftschiffahrten in der Arktis der praktische Nachweis erbracht sein würde, daß sein Grundgedanke richtig sei. Daß die Verhältnisse der Arktis für die Forschung mittels Luftschiff besonders günstig sind, hatte



#### Zeichenerklärung:

- Route der von W. Bruns im Jahre 1919 ursprünglich vorgeschlagenen Weltverkehrslinie von Europa nach den beiden Küsten des Pazifikums. Reisedauer nach Tokio bzw. San Francisco von Berlin mit Aufenthalten 6 Tage. Reisedauer nach San Francisco über Vancouver von Tokio mit Aufenthalten 4 Tage.
- Eisenbahnlinien
- Ständige Radiowetterstationen
- ⌋ Hallen für die Luftschiffe
- ⌋ Ankermasten für die Luftschiffe

schon Geheimrat Hergesell im Jahre 1910 bei seiner Studienfahrt mit dem Grafen Zeppelin auf dem Dampfer „Mainz“ erkannt und veröffentlicht<sup>2)</sup>. Trotzdem erschien es erwünscht und nötig, daß die arktischen Probleme, die bei einer Überquerung im Luftschiff auftauchen, bei diesen ersten Fahrten genauer untersucht und studiert würden. Da somit etwaige Fahrten anfangs den Charakter von Forschungsfahrten tragen würden, war

<sup>1)</sup> Siehe beistehende Abbildung die den ursprünglichen Bruns'schen Plan zur Darstellung bringt.

<sup>2)</sup> A. Miethe und H. Hergesell: Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Berlin, Leipzig, Wien, Stuttgart 1911.

es nur natürlich, den **ganzen** Kreis arktischer Forschungen in den Arbeitsplan aufzunehmen, auch wenn sie teilweise mit dem späteren Verkehr nur in loser Beziehung stehen.

Es ist ein großes Verdienst des Reichsverkehrsministeriums, daß es als erstes diesen Brunnschen Gedanken Beachtung schenkte, indem es sie durch die Nachrichten für Luftfahrer vom 26. Februar 1922 in die Öffentlichkeit brachte. Es folgten Prof. Adolf Schmidt und Prof. Süring, die sich in einem Aufsatz in den Münchener Neuesten Nachrichten vom 28. März 1922 warm dafür einsetzten. Auch der bekannte russische Gelehrte Dr. Breitfuß, einer der besten Kenner arktischer Forschungen und der Polarliteratur<sup>1)</sup>, trat für den Gedanken ein. Bald darauf gelang es Bruns, einen kleinen Ausschuß von Berliner Gelehrten und Luftfahrtsachverständigen zusammen zu bringen, der seine Pläne einer eingehenden Durcharbeitung unterzog. Das war der Beginn unserer Gesellschaft. Der Ausschuß trug das erreichbare Material an Erfahrungstatsachen und Beobachtungen aus dem polaren Gebiete zusammen, das zur Beurteilung der Ausführbarkeit von Forschungsfahrten in die Arktis dienen konnte.

Für die luftfahrttechnische Beratung hatte Bruns bereits am 19. August 1920 und dann noch einmal am 19. April 1922 Unterstützung bei den Zeppelin-Werken gesucht, aber ohne Erfolg. Deshalb wandte er sich nunmehr an Geheimrat Schütte, den bekannten Konstrukteur, der neben dem Grafen Zeppelin so erfolgreich an der Weiterentwicklung des starren Luftschiffes gearbeitet hat. Dieser zögerte nicht, den Ausschuß in luftfahrttechnischer Beziehung wirksam zu beraten.

Die genannten Arbeiten gingen in aller Stille vor sich und zogen sich infolge verschiedener Störungen sehr in die Länge. Von Anfang an hatte der Ausschuß erkannt, daß es aus mehreren Gründen sehr viel zweckmäßiger ist, solche Forschungsfahrten nicht als rein deutsche Unternehmungen, sondern auf internationaler Grundlage durchzuführen. Sein Bestreben war daher darauf gerichtet, Gelehrte der an der Erforschung der Arktis interessierten Wissenschaften aus allen Kulturländern der nördlichen Halbkugel zu gewinnen. Trotz mancher Zweifel hat er sich in diesem Streben nicht irre machen lassen, und die heutige Versammlung zeigt, daß er darin Recht gehabt hat. Als erstes galt es damals, den Altmeister der polaren Forschung, Fridtjof Nansen, zu bestimmen, sich an die Spitze des Ausschusses zu stellen. Unser leider viel zu früh verstorbener Kollege Alfred Merz tat den ersten Schritt der Annäherung und Hauptmann Bruns erhielt dann in Genf von Fridtjof Nansen die Zusage, mitarbeiten zu wollen. Am 7. Oktober 1924 nahm Nansen in einer Sitzung des vorläufigen Vorstandes, den Staatssekretär Schulz und der Präsident der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft, Staatsminister Schmidt-Ott, dabei mit Rat und Tat wirksam unterstützten, endgültig die Präsidentenwürde an. Der Name „Ausschuß“ wurde in den einer „Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff“ umgewandelt. Die geleisteten Vorarbeiten wurden in einer Denkschrift zusammengefaßt und unter dem Titel „Das Luftschiff als Forschungsmittel in der Arktis“ veröffentlicht. Diese Ihnen allen bekannte Schrift trägt ebenfalls das Datum des 7. Oktober 1924, so daß dieser Tag als Geburtstag unserer Studiengesellschaft gelten muß.

Inzwischen hatte auch die das größte Aufsehen erregende Fahrt Dr. Eckeners mit dem L.Z. 126 nach Amerika stattgefunden. Es war keine Kriegs- und Rekordfahrt, sondern eine Fahrt, die Zeugnis für die Eignung des Luftschiffes als regelmäßiges Verkehrsmittel ablegen sollte. Den Beweis dafür hat Dr. Eckener auch voll erbracht und damit einen enormen Fortschritt für die ganze Menschheit erzielt.

<sup>1)</sup> L. Breitfuß: Die Erforschung des Polargebietes Russisch-Eurasiens. Erg.-H. 188 zu Peterm. Mitt. Gotha 1925.

Trotz mancher Hindernisse und Widerstände wuchs die Gesellschaft nunmehr schnell. Sie verdankte dies einerseits der umsichtigen Leitung Nansens, der mit dem ganzen Gewicht seiner polaren Erfahrung und seines großen Ansehens bei allen Völkern der Erde für sie eintrat, andererseits der eifrigen Werbearbeit der Mitglieder und dem zielbewußten und stets hoffnungsvollen Vorwärtsdrängen des Generalsekretärs Walther Bruns. Zuerst breitete sie sich naturgemäß über Deutschland und Skandinavien aus, dann folgten andere europäische Staaten, darunter Italien, Spanien, Rußland, sowie Japan und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Auch aus den meisten Staaten, die im großen Kriege Deutschlands Gegner waren, ich nenne als die größten nur England und Frankreich, hat sich eine große Zahl bedeutender Gelehrter und Luftschiffsachverständiger der Studiengesellschaft angeschlossen. Sie umfaßt heute rd. 190 Mitglieder aus neunzehn verschiedenen Ländern.

Von ganz besonderer Bedeutung für die Gesellschaft ist es aber, daß Dr. Eckener in einer behördlichen Sitzung, an der auch der Vorstand der Studiengesellschaft teilnahm, erklärt hat, daß die Zeppelingesellschaft das demnächst von ihr zu erbauende Luftschiff der Studiengesellschaft zu zwei Fahrten über die Arktis kostenlos zur Verfügung stellen werde.

So sehen wir, daß das Luftschiff, einst ein völkertrennendes Kriegsinstrument, jetzt als Verkehrs- und Forschungsfahrzeug den Zusammenschluß von Gelehrten aus den ehemals feindlichen Ländern zuwege gebracht hat und somit ein Schrittmacher für Völkerverständigung und Frieden geworden ist.

Unsere Gesellschaft ist eine Studiengesellschaft. Das schließt natürlich nicht aus, daß sie auch nach der Nutzbarmachung ihrer Studien und dem Zustandekommen arktischer Forschungsfahrten strebt. Wann dies gelingen wird, hängt von mehreren Umständen ab, auf die die Studiengesellschaft nur geringen Einfluß hat. Wir sind aber überzeugt, daß auch dies weitere Ziel erreicht werden wird, ebenso wie das erste, die Vereinigung von Gelehrten aller an polarer Forschung interessierten Länder in einer internationalen Gesellschaft bereits erreicht worden ist. In dieser Zuversicht bestärkt uns die kühne und bewundernswerte Fahrt über die Arktis, die Amundsen und sein Luftschiffführer General Nobile, der auch Mitglied unserer Gesellschaft ist, mit der „Norge“ vollbracht haben. Ferner bestärkt uns darin der britische Luftfahrtminister, der nach Zeitungsmeldungen auf der britischen Reichskonferenz geäußert hat, daß die britische Regierung für die Überwindung langer Strecken dem Luftschiff gegenüber dem Flugzeug den Vorzug gibt. Deshalb gilt es, den von Bruns angeregten und von der Internationalen Studiengesellschaft weiter verfolgten Gedanken intensiver arktischer Forschung und ständiger Überwachung der Arktis nicht fallen zu lassen und demgemäß die Vorarbeiten für polare Forschungsfahrten weiter auszubauen und auf dem Laufenden zu halten. Wenn dann der große Augenblick der Erfüllung kommt, wird die Studiengesellschaft sagen können, daß sie die Aufgabe der Vorbereitung, soweit sie ihr oblag, voll erfüllt hat.

## 2. DIE WISSENSCHAFTLICHE NOTWENDIGKEIT ARKTISCHER FORSCHUNG

Von FRIDTJOF NANSEN

Die Erforschung aller Gegenden der Erde ist für uns Menschen ein Bedürfnis; es läßt sich nicht ändern, wir wollen nun einmal alle Teile des Planeten kennen, der unsere Heimat in diesem Universum geworden ist.