UNSER

OZEANFLUG

Lebenserinnerungen

Hermann Köhl

James C. Fitzmaurice

E. G. Freiherr v. Hünefeld

Der erste Ost-Westflug über den Atlantik in der „Bremen"

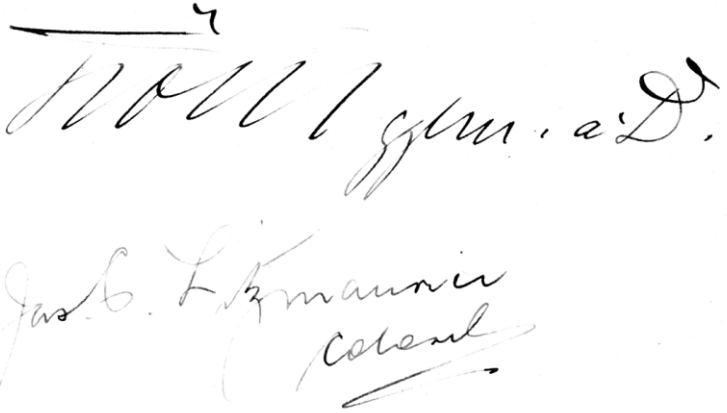
Mit 33 Abbildungen



Von diesem Werk wurde eine numerierte Vorzugsausgabe von 100 Exemplaren in Halbleder gebunden und von den Ozeanfliegern mit Namenszug versehen.

Dieses Exemplar trägt die

Nr. 71



Dem Andenken

FLOYD BENNETTS

und all der unverzagten Pioniere gewidmet, die ihr Leben auf unserem Wege ließen

Bei dem Versuche, in direktem Fluge Amerika zu erreichen, verschwanden im Unbekannten:

Nungesser und Coli

Hamilton, Minchin und

Prinzessin Löwenstein-Wertheim

Hinchliffe und Eleonore Mackay



Die drei Ozeanflieger

GELEITWORT

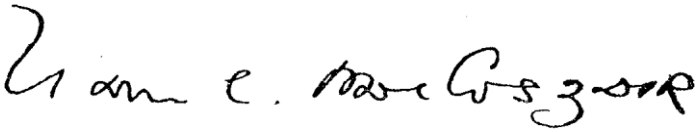
Dieses Buch enthält die Geschichte einer großen Tat, die im Interesse des Fortschrittes der Menschheit unternommen wurde. Die erfolgreiche Überquerung des Atlantischen Ozeans in ost-westlicher Richtung bedeutet einen neuen und bedeutsamen Markstein in der Entwicklung des Luftverkehrs, welche selbst für die Begriffe unserer Generation erstaunlich schnell vor sich gegangen ist. Luftschiff und Flugzeug haben sich in Schnelligkeit, Betriebssicherheit und Aktionsradius so entwickelt, daß ihr Einfluß auf den internationalen Handel und Verkehr von höchster Bedeutung geworden ist. Dieser Fortschritt wurde mit bemerkenswertem Eifer und Fleiß, allerdings auch unter größten Opfern erreicht. Viele tapfere Pioniere haben ihr Leben lassen müssen bei ihrem Riegen um Kenntnis und Erfahrung in den Kräften, welche verstanden und gemeistert werden müssen, bevor von einer wirklichen Betriebssicherheit des Luftverkehrs gesprochen werden kann.

Die drei Flieger, die dieses Jahr beim Morgengrauen eines Frühlingstages Baldonnel verließen, um nach einem Tag und einer Nacht furchtbarster Kämpfe mit den entfesselten Elementen über dem einsamen Atlantik schließlich auf Greenly Island zu landen, hatten sich nicht abschrecken lassen, weder von den Gefahren, noch von den Warnungen derer, die das Wagnis für zu groß hielten. Der Erfolg dieser tapferen Männer war mit Gottes Hilfe ihrem Mut, ihrer Geschicklichkeit und Ausdauer, ihren sorgfältigen Vorbereitungen und dann vor allem der Erfindung und Konstruktion ihrer zuverlässigen Maschine zu danken, in der sie den Flug ausführten. Die Geschichte dieser Ereignisse, die hier von den Fliegern selbst erzählt wird, ist äußerst fesselnd.

Ihre Erfahrungen, ihre Hoffnungen und Befürchtungen bei ihrem Westflug über die erregten Wogen, ihre aufregende Landung, all dies wird von jedem mit Interesse und Erschütterung gelesen werden.

Die Geschichte des Fluges übt eine ganz besondere Anziehungskraft auf diejenigen Länder aus, die unmittelbar da. mit verknüpft sind. Wir Irländer freuen uns, daß der Führer unserer Luftstreitkräfte mit den zwei unerschrockenen deutschen Fliegern, die den Plan ins Werk gesetzt haben, die ganze Besatzung bei diesem Unternehmen ausmachte, das menschliche Geschicklichkeit und Ausdauer in so hellem Lichte erscheinen ließ.

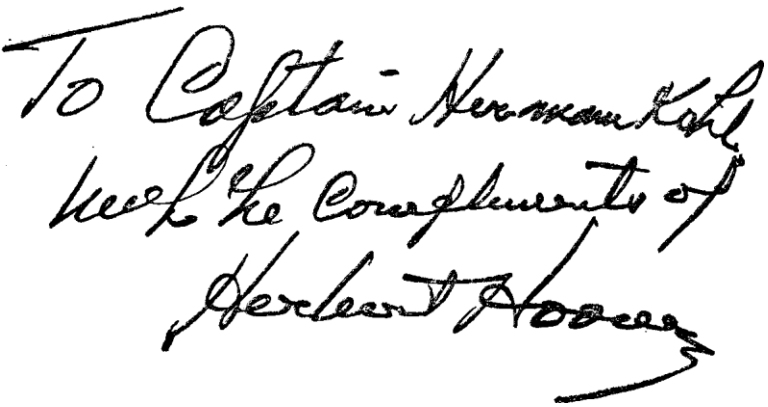
Es ist nicht ohne Bedeutung, daß die Urheber dieses großen Sieges auf friedlichem Gebiete Männer waren, die in der Ausübung des Waffenhandwerkes geschult waren, und es ist ein tröstlicher Gedanke, daß der Soldat, wenn sein Sinn von Kriegsgedanken abgelenkt ist, die Fähigkeit hat, ein gut Teil zu der Sache des Weltfriedens und stetigen Fortschrittes beizutragen.

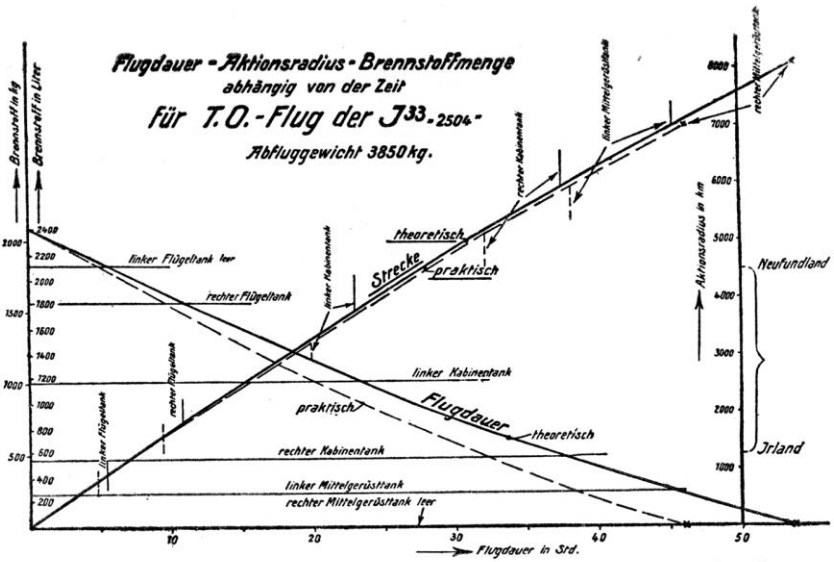


Präsident des irischen Freistaates

.... Wir stehen in der Schuld der Männer, die wir heute feiern. Sie haben eine große Tat vollbracht; sie haben beigetragen zum Fortschritt in der Flugkunst und das Vertrauen in die Zukunft erhöht. Aber noch mehr, sie haben uns in Amerika die Gelegenheit gegeben, unsere Bewunderung für das Volk auszusprechen, das solche Männer hervorgebracht hat.

We owe a debt to the gentlemen whom we honor today. The have done a brave thing; they have contributed to the advance of the art of aviation and confidence in the future; but more than that, they have given to us in America an occasion to express our admiration for the people who produce such men.





Tabellarische Übersicht über Flugdauer, Aktionsradius und Brennstoffverbrauch der „Bremen“

Dr. h. c. Hermann Köhl

Hauptmann a. D.

Jugendjahre – Hinaus ins Leben – Im Felde – Bombenflieger – Abgeschossen

In Greenly Island feierte ich meinen 40. Geburtstag. Das hatte sich mein Vater nicht träumen lassen, als ich am 15. April 1888 zu Neu-Ulm im bayerischen Schwaben als zweites Kind von insgesamt acht Geschwistern geboren wurde.

In diesem kleinen bayerischen Städtchen, dem südlichen Teil meiner weiteren Vaterstadt Ulm auf württembergischem Boden, verlebte ich meine erste Kindheit, dort wuchs ich auf unter dem gewaltigen Eindruck des Ulmer Münsters, dessen Größe und Schönheit sich meinem Kindergemüt unauslöschlich einprägte.

Meine ersten Schuljahre, die ich auf der Volksschule zu Neu-Ulm verbrachte, waren weder für mich noch für meinen Vater eine reine Freude. Dieser Zustand verbesserte sich keineswegs, als ich mich auf dem Gymnasium zu Ulm mit dem ersten Latein abzuquälen begann. Meiner freiheitsdurstigen Seele sagten wilde Räuber- und Soldatenspiele zum großen Mißfallen meiner Lehrer weit mehr zu, als stundenlang auf der Schulbank stille zu sitzen.

Als mein Vater, der damals Hauptmann und Batteriechef im I. bayerischen Fußartillerie-Regiment war, dann im Jahre 1897 nach München versetzt wurde, waren meine in Ulm erworbenen Kenntnisse leider nicht so, daß die Herren Professoren des Ludwigs-Gymnasiums in München gebührende

Anerkennung dafür fanden, um mich in die nächsthöhere Klasse zu versetzen. Es gelang nur, zur Probe in die niedrigere Klasse aufgenommen zu werden.

In diesem rasenden Tempo machte ich noch einige Jahre weiter, bis mir das richtige Verständnis für die Notwendigkeit einer gründlichen Schulbildung allmählich aufging, und ich meine vielen Jugendstreiche etwas in den Hintergrund treten ließ.

Es erwachte in mir zu dieser Zeit die Sehnsucht, wie mein älterer Bruder auch die schöne bayerische Kadetten-Uniform tragen zu dürfen. Dies allein war wohl der Grund, weshalb ich mich einige Wochen vor der gefürchteten Aufnahmeprüfung ins Kadettenkorps zum ersten Mal in meinem Leben auf die Hosen setzte, um mir die erforderlichen Kenntnisse anzueignen.

Mein im Kriege gefallener Bruder Ludwig war mit mir damals in derselben Klasse im Luitpold-Gymnasium zu München. Mir selbst drohte in jenem Jahre das nicht ganz erfreuliche Los, die Kenntnisse des letzten Jahres erneut auffrischen zu müssen, während mein jüngerer Bruder recht gute Aussichten hatte, mich diesmal zu überholen. Die Tage vor und nach der Aufnahmeprüfung waren für mich Tage wirklichen ehrgeizigen Strebens. Ich wurde belohnt. Nachdem die ersten Wochen der schönen Ferienzeit mit Hangen und Bangen verstrichen waren, sickerte langsam die Nachricht durch, daß mein Bruder und ich die Aufnahmeprüfung für das Kadettenkorps zu München bestanden hatten. Ungeheuer stolz war ich jedoch, als ich erfuhr, daß ich unter den vielen Prüflingen als Neunter bestanden hatte, während mein so viel eifrigerer jüngerer Bruder der Einundzwanzigste und Vorletzte war.

Ich war recht stolz auf meine schöne blaue Kadetten-Uniform, wenn ich auch wenig Gelegenheit bekam, dieselbe sonntäglich meinen neidischen Freunden vorführen zu können; ich mußte recht viele Sonntagnachmittage im Kadettenkorps zubringen, da entweder meine silbernen Knöpfe nicht blank geputzt waren oder ich kein genügendes Verständnis für die große Unregelmäßigkeit der lateinischen Verben aufbringen konnte.

Mathematik und Turnen, das waren so meine Lieblingsfächer, zu denen sich im Laufe der Jahre dann auch noch das Zeichnen gesellte. In den Fremdsprachen wechselte ich alljährlich mit schlechten Zensuren ab, immer so, daß wenigstens noch das stark gefährdete Klassenziel erreicht wurde.

Ich muß schon eingestehen, daß ich gerade nicht einer von den bravsten und besten Schülern war. Trotzdem ist mir heute noch nicht die Zweckmäßigkeit einer von vielen Strafen klar geworden. Ich stand in der Saison für unregelmäßige lateinische Verben. Allwöchentlich mußte ich die vielen Worte der Reihe nach aufzählen. Seit vier Wochen bemühte ich mich vergebens, durch eifriges Lernen einen freien Sonntagnachmittag zu erhalten. In der fünften Woche wollte ich am kommenden Sonntag unbedingt ausgehen, da meine Eltern, die inzwischen nach Ingolstadt versetzt worden waren, den letzten Sonntag in München verbrachten. Es gelang mir tatsächlich, in dieser Woche dadurch, daß ich meine lateinischen unregelmäßigen Verben mit ins Bett nahm und nachts immer wieder hersagte, den Spitzfindigkeiten meines Latein-Professors zu entgehen.

Am Sonnabend wurden bei uns im Kadettenkorps mittags, wenn wir aus dem Hörsaal kamen, die Ausgangslisten ausgehängt, und im stolzen Gefühl meiner Tüchtigkeit wollte ich mich von der amtlichen Bestätigung überzeugen. Niederschmetternd war für mich, was ich dort las. Dort war nicht nur kein Ausgang für mich notiert, sondern ich stand auch noch unten auf der Liste derjenigen, die am Sonntag Kostbeschränkung hatten! Beim Appell wurde dann verlesen: „Bestraft wird Kadett Hermann Köhl mit vierzehn Tagen Ausgangsentzug und Kostbeschränkung wegen fortgesetzter schlechter Führung, zurückzuführen auf die Strafen der letzten vier Wochen." — Ich brauche hier wohl nicht besonders zu sagen, daß diese Art der Pädagogik sich für mein ganzes Leben eingemeißelt hat. Wenn mich Kameraden und Vorgesetzte später vielleicht als zu gut in der Behandlung meiner Untergebenen befunden haben, so ist dieser Mangel auf diese mir bis ins tiefste Innere als ungerecht empfundene Behandlung zurückzuführen.

Meine letzten Jugendjahre verbrachte ich in den Real-Gymnasien der schönen Städte Nürnberg und Augsburg. An diese Zeiten denke ich immer

mit großer Freude zurück. Die ungleich größere Freiheit, welche ich außerhalb des Kadettenkorps genoß, bildete den schönsten Teil meiner Schuljahre. In all diesen Jahren war es natürlich mein sehnlichster Wunsch, ebenso wie mein Vater, Soldat zu werden. Als ich dann endlich nach vielen, vielen Schuljahren dies Ziel in greifbarer Nähe sah, setzte ich meine ganze Energie daran, um endlich die Pforten der Schule hinter mir schließen zu können. Im Juni 1909 machte ich meine Abschlußprüfung. Von der Schule weg trat ich bei den Ulmer Pionieren als Fahnenjunker ein.

In dem damaligen württembergischen Pionier-Bataillon Nr. 13 wurde ich der 1. Kompanie zugeteilt. Die ersten Ausbildungsmonate, die ich mit noch zwei anderen Fahnenjunkern durchmachte, waren kein reiner Genuß. Ich kam die ganze Zeit über nicht zur Besinnung. Früh morgens ging es zum Ausbildungsdienst, und spät abends fielen wir erschöpft auf unserem harten Soldatenlager in tödlichen Schlaf, aus dem wir morgens durch die Klänge des Wecksignals aufgescheucht wurden. Was ich in dieser Zeit alles an Strapazen durchmachen mußte, läßt sich kaum beschreiben. Wir mußten so angestrengt exerzieren und turnen, daß wir regelmäßig zwei bis dreimal am Tage, besonders während der großen Hitze, wie aus dem Wasser gezogen aussahen. — Aber diese harte Zeit dauerte nur, bis wir in die Kompanie eingereiht wurden, was kurz vor den Manövern erfolgte. Hier waren wir der strengen Aufsicht unseres ausbildenden Sergeanten entzogen und bekamen wieder mehr Freude für den Soldatenberuf.

Nach dem Manöver wurde ich Gefreiter und Unteroffizier und kam dann zur Kriegsschule nach Hannover.

Im Herbst 1910 kam ich von der Kriegsschule aus Hannover zurück und wurde bald darauf Leutnant. Die ersten Leutnantsjahre waren fast so anstrengend, wie die ersten Monate als Fahnenjunker. Um den Kompanie-Dienst richtig durchführen zu können, waren wir gezwungen, ungeheuer viel zu lernen. Die kurze Ausbildungszeit als Fahnenjunker und auch in der Kriegsschule war nicht dazu angetan, uns zu alten erfahrenen Soldaten zu machen. Indem wir uns auf unseren Dienst vorbereiteten, lernten wir selbst am allermeisten. Dazu kamen dann noch die vielen technischen und

taktischen Offiziersaufgaben, welche uns das Leben sauer machten. Aber trotzdem lebten wir froh und vergnügt in den Tag hinein, und die vielen Feste, die wir in unserem Ulmer Kasino, auf unseren Sportplätzen, in der Kaserne und auf dem Wasserübungsplatze an der Donau verlebten, gehören mit zu den schönsten Erinnerungen meines Lebens.

Nach zwei Jahren Frontdienst wurde ich zur Militär-Technischen Hochschule in Berlin kommandiert. Hier sollte für zwei Jahre die Frontdiensttätigkeit mit einer Hörsaaltätigkeit abwechseln. Zum erstenmal sah ich die größte Stadt Deutschlands. Beides, Berlin und die Hörsaaltätigkeit, erweckten mein höchstes Interesse. In diesen Jahren hörte ich zum erstenmal Genaueres von der Fliegerei. Mein Wunsch, Flieger zu werden, war sehr groß, jedoch konnte es mir als Pionier niemals gelingen, dorthin zu kommen, da ich zuerst mindestens vier Jahre Dienstzeit hinter mich bringen mußte, bevor mein Bataillons-Kommandeur ein entsprechendes Gesuch meinerseits weitergeleitet hätte.

Zwei Jahre Ausbildungszeit waren für die Militär-Technische Hochschule in Berlin vorgesehen. Am Ende des ersten Jahres kehrten wir zu kurzer Frontdienstleistung zu unserem Bataillon zurück, und zwar fuhren wir von dort aus direkt zu einer Pontonierübung nach Straßburg. Von dieser Übung gerieten wir unmittelbar in den großen Weltkrieg hinein. Unter brausenden Kriegsliedern kehrten wir von Straßburg nach Ulm zurück. Dort wurde mobil gemacht.

Den ersten Gegner sah ich in den Vogesen. Dort erhielt ich auch meine Feuertaufe. Mit meinem Pionierzug marschierte ich meist an der Spitze der Division, um alle Hindernisse, die den Vormarsch aufhielten, aus dem Wege zu räumen. Dabei passierte es mir oft, daß ich mit einer kleinen Truppe meiner Getreuesten mich plötzlich mitten zwischen der Infanterie befand und alle Sturmangriffe begeistert an der Spitze der Infanterie mitfocht. Bei einem solchen Sturmangriff erhielt ich meine erste Verwundung. — Wir waren weit vorausgeeilt und sahen uns plötzlich ganz allein dem Feind gegenüber. Nach der Überquerung eines Baches, beim „Sprung auf marsch-marsch", erhielt ich einen Schuß in das linke Schienbein. Zu meiner größten

Betrübnis war ich gezwungen, in die Heimat zurückzukehren. Aber das war mein Glück, denn mein heißester Wunsch konnte nun in Erfüllung gehen. Da ich momentan für die Fußtruppe untauglich war, meldete ich mich, um sofort wieder an die Front zu kommen, zu der damals im Aufschwung begriffenen Fliegertruppe. — Ganz einfach war es nicht, dahin zu kommen, da mein damaliger Ersatz-Bataillons-Kommandeur meine Kommandierung wohl befürworten wollte, aber etwas zu ängstlich war, die dazu notwendigen Telegramme mit dem General-Kommando zu wechseln. Ich griff hier zum ersten Mal selbständig in den Gang meines Geschickes ein, indem ich das Urteil für meine besondere Eignung und meine technischen Vorkenntnisse, das für eine schnelle Erledigung meines Gesuches notwendig war, selbst entwarf und an das General-Kommando telegraphieren ließ. Acht Tage vergingen, bis meine Einberufung zur Fliegertruppe eintraf. Die Zwischenzeit wurde durch die Vorwürfe meines Kommandeurs ausgefüllt, der über meine Selbständigkeit im Verkehr mit so hohen Behörden äußerst aufgebracht war und mir darüber sein tiefstes Mißfallen aussprach. Nur dem Umstand, daß dieser Kommandeur ein guter Freund meines Vaters war, verdanke ich es, daß ich damals einem Verweis entgangen bin.

Meine erste Fliegertätigkeit begann damit, daß ich mich auf dem Flugplatz Johannisthal bei der Flieger-Ersatz-Abteilung Adlershof meldete. Ich wurde als Flugzeug-Beobachter für die Flieger-Abteilung 41 vorgesehen. Eine Ausbildung als Beobachter gab es in der damaligen Zeit noch nicht. Ich setzte mich eben in jedes startende Flugzeug hinein, es war mir gleichgültig, wer flog, ob der Pilot seinen ersten Alleinflug machte, oder seine Prüfungs-Landungen. Mir kam es hauptsächlich darauf an, mal in die Luft zu kommen und von oben zu sehen, wie sich die Erde unter mir ausnahm und an Hand der Karten alle die vielen Wege, Häuser, Flüsse usw. auseinander zu halten und dementsprechend das Sehen aus der Luft zu lernen. Ganz besonders interessierte mich natürlich gleich der Verkehr auf den Eisenbahnen und auf den Straßen aus kleinerer und größerer Höhe.

Meinen ersten größeren Flug machte ich mit dem damaligen Leutnant Flascha nach Leipzig. Ich hatte mir Karten für diesen Flug besorgt und auf

diesen Karten alles Notwendige eingezeichnet. Es war eine Albatros-Schulmaschine, mit der wir starteten. Damals war es uns noch nicht bekannt, daß es zweckmäßig sei, für solche Flüge Wettermeldungen einzuholen. Auf halbem Wege zwischen Berlin und Leipzig, bei Wittenberg, zog eine dicke Wolkendecke auf. Wir flogen nun nach der Uhr über den Wolken weiter. Als wir annahmen, daß wir nun in der Nähe des Flugplatzes Leipzig-Mockau wären, gab ich meinem Piloten das Zeichen zum Niedergehen. Er ging auch sehr tapfer durch die Wolken nach unten. Wir kamen ausgerechnet bei der Zeppelin-halle in Leipzig heraus. Es regnete in Strömen, so daß eine Orientierung fast unmöglich war. Da wir den Platz selbst nicht kannten und bei dem schlechten Wetter nicht finden konnten, landeten wir auf einem sehr günstigen Stoppelacker. Es stellte sich heraus, daß wir in allernächster Nähe des Flugplatzes gelandet waren. Als wir uns für den Weiterflug Benzin besorgt hatten, startete Flascha wieder. Am Ende des Flugplatzes war eine hohe Baumreihe. Eine starke Gewitterböe erfaßte uns kurz nach dem Start und wir rutschten über den Flügel ab. Der erste Bruch, den ich in meiner Fliegertätigkeit überstanden hatte. Außer dem Flugzeug war wenig kaputt. Wir packten unsere photographische Kamera usw. zusammen und zogen betrübt nach dem Bahnhof Leipzig ab.

Bald darauf machte ich mit Flascha nochmals einen Flug nach Leipzig, der uns auf dem Hinflug auch gut glückte, während wir auf dem Rückflug mehrmals wegen Motordefektes notlanden mußten, bis schließlich nach einigen Tagen Notlandung bei Windisch-Wilmersdorf das Flugzeug abmontiert werden mußte.

Dies war meine Ausbildung als Beobachter, die noch gekrönt wurde durch einen kurzen Aufenthalt in Schwerin bei den damaligen Fokkerwerken, wo wir in dem Anwerfen der Oberursel-Rotations-Motoren geschult wurden. Mit diesen Kenntnissen ausgerüstet kamen wir dann mit unseren Fokker-Eindeckern in Gent an. Dort wurde aufmontiert. Bei dem Überführungsflug nach dem Flughafen landete ich mit meinem Flugzeugführer als einziger auf dem vorgesehenen Flugplatz. Den anderen Flugzeugen gelang es zum Teil erst nach Tagen, sich am Bestimmungsort einzufinden. Zwei Flugzeuge

mußten sogar mit Lastwagen herangezogen werden. Dadurch, daß es mir gelungen war, den Flugplatz sofort zu finden, erwarb ich mir schon in den ersten Stunden den Ruf einer Beobachter-Kanone, den ich dann auch im Verlauf der nächsten Jahre beibehielt.

Ich hatte Gelegenheit, auf allen Gebieten des Flugzeug-Beobachters Spezialerfahrungen zu sammeln, und die verschiedenartigen Zweige erfüllten mich mit allergrößtem Interesse. Dadurch gelang es mir auch, überall recht schöne Erfolge zu erzielen und mir die Zufriedenheit meiner Vorgesetzten zu erwerben. Ich kann ganz offen sagen, daß mir die ersten Aufklärungsflüge und die ersten Artillerie-Einschießen ziemliche Schwierigkeiten gemacht haben. Es war mir bei den allerersten Flügen nicht möglich, die vielen Straßen und Eisenbahnen, die sich vor Ypern kreuzten, auseinander zu finden. Es war mir fast nicht möglich, die unten feuernden Batterien räumlich festzulegen und gar noch unsere Batterie auf diese Ziele richtig einzuschießen. Im Anfang kam es oft vor, daß wir von unserem Artillerie-Einschießen mit recht negativem Erfolge zurückkehrten, vielfach lag es aber auch an der Artillerie, die zeitweise nicht geschossen hatte. Aber mit zunehmender Flugtätigkeit wuchs auch die Erfahrung. Am meisten hat mir zu der schnellen Ausbildung als guter Beobachter meine Tätigkeit als Bild-Offizier bei der Abteilung geholfen. Dort hatte ich reichlich Gelegenheit, mir auf der Photographie das anzusehen, was unten und drüben hinter der Front vom Flugzeug aus zu erkennen war. Ich arbeitete sozusagen Tag und Nacht an meiner Vervollkommnung als Flugzeug-Beobachter und mein größter Kummer war, wenn ich manchmal tagelang nicht eingesetzt wurde und zusehen mußte, wie mancher andere die Aufgabe, die uns durch das General-Kommando gestellt wurde, nicht erfüllen konnte, weil ihm dazu die nötige Erfahrung mangelte. Mein Wunsch, mich selbst als Flugzeugführer ausbilden zu lassen, scheiterte daran, daß ich als Beobachter unentbehrlich war.

Meine fliegerische Tätigkeit spielte sich zunächst hauptsächlich in Flandern ab. Die Somme-Schlacht brachte mich zum ersten Mal in eine andere Tätigkeitsart in die Gegend der Somme. Ich war inzwischen Oberleutnant geworden und wurde an der Somme zum Kampfgeschwader 4 als

Staffelführer versetzt. Hier war ich zum erstenmal als Flieger in einer selbständigen Stellung und konnte nach bestem Ermessen meine Staffel einsetzen. Das Feld meiner Tätigkeit war eigentlich auf den Artillerie-Schutz unserer Artillerie-Flugzeuge beschränkt. Da mir das jedoch gar nicht zusagte und ich am liebsten selbst eingeschossen hätte, statt mit beobachten zu müssen, wie jüngere Artillerie-Beobachter günstige Wetterlagen zum Einschießen vorübergehen ließen, so wandte ich mich mit meiner Staffel einem anderen Aufgabenkreise zu, dem Nachtflug. Wir benutzten die schönen hellen Mondnächte und begannen hier systematisch die Entwicklung des Nacht-Bomben-Fluges. Durch die schönen Erfolge, die wir bei unseren gelegentlichen Nachtflügen hatten, wurden bald darauf die Kampfgeschwader in Nacht-Bomben-Geschwader umorganisiert.

Ich muß hier noch einflechten, wie ich trotz aller Widerstände meiner Abteilungsführer doch selbst Flugzeugführer wurde.

Mein erster Abteilungsführer hatte die Flieger-ErsatzAbteilung in Böblingen. Er lud mich ein, ihn bei meinem nächsten Urlaub zu besuchen. Ich sagte den Besuch unter der Bedingung zu, daß er mich während dieser Zeit bei der ihm unterstehenden Flieger-Abteilung schulen ließe. Auf die zusagende Antwort hin nahm ich sofort meinen schon längst fälligen Urlaub und fuhr nach Böblingen. Innerhalb von drei Tagen hatte ich in den Morgen- und Abendstunden ca. 40 Schulflüge hinter mir und machte anschließend daran meinen ersten Alleinflug, dessen Erfolg mich allerdings nicht sehr befriedigte. In den vorhergehenden Tagen hatte mein etwas ängstlicher und nervöser Fluglehrer mir eigentlich nie recht das Steuer überlassen. Nun war es doch ein recht bescheidenes Gefühl, so allein im Flugzeug zu sitzen und für alles, was nun geschah, selbst verantwortlich zu sein. Die Rettung sah ich darin, das Flugzeug auf starke Fahrt zu drücken, hatte dabei aber nicht gewußt, daß dadurch das Flugzeug schwer in die Kurve zu bekommen war. Meine erste Runde um den Flugplatz Böblingen bis zur ersten Landung ging deshalb in ziemlich scharfer Fahrt und scharfer Kurve vor sich. Bei der Landung kam ich auch nicht an den Punkt, an den ich kommen wollte. Ich fing zu hoch ab und da ich wußte, daß es in solchen Fällen notwendig ist, noch

etwas Gas zu geben, gab ich nochmals Gas, allerdings etwa zwei bis drei Sekunden zu spät, so daß der Propeller nach Einknicken des Fahrgestells die Grasnarbe ordentlich beschädigte. Damit hatte ich meinen ersten Alleinflug hinter mir; wenn auch nicht gerade ganz glatt gelandet, so war doch die Beschädigung unerheblich. Am nächsten Morgen um fünf Uhr ging es dann wesentlich besser. Ich erledigte an diesem Tage noch meine Pilotenprüfung, die darin bestand, daß in einer Höhe von 500 Metern drei Achten geflogen werden mußten. Die Landungen waren von da ab alle recht gut.

Mit meinen enormen Flugkenntnissen kehrte ich von meinem Urlaub zurück. Es war mir aber nicht möglich, meine Flugkenntnisse aus dem schon oben erwähnten Grunde weiter zu vervollkommnen, so daß mir mein sehnlichster Wunsch, Jagdflieger zu werden, leider immer verschlossen blieb.

Erst jetzt, da ich Staffelführer war, bot sich mir Gelegenheit, meine unterbrochenen Flugstudien wieder aufzunehmen. Ich richtete mir bei meiner Staffel ein Schulflugzeug ein, machte wiederum einige Schulflüge und ging dann dazu über, alle Typen, die ich bei meiner Staffel hatte, selbst zu fliegen.

Ende des Jahres 1916 geriet ich über den Wolken mit zwei feindlichen Newport-Jagdflugzeugen in den Kampf. Dabei gelang es einem Flugzeug, mich in seine Maschinengewehrgarbe zu bringen.. Unser Flugzeug wurde so schwer getroffen, daß wir mit zerschossenem Motor sofort in die Wolken hineinfielen. Ich selbst bekam einen schweren Oberschenkelschuß. Es gelang uns, im Gleitflug gerade noch über die erste feindliche Linie hinwegzukommen hinter unseren ersten Graben, wo wir im Trichterfeld uns überschlugen. Nach zweistündigem heftigen Trommelfeuer auf unsere Maschine, bei dem ich durch den Druck der explodierenden Granaten hin- und hergeworfen wurde, schleppte ich mich in Deckung und wurde dann durch meinen unverwundeten Flugzeugführer und mit Hilfe der Grabenbesatzung zurückgebracht. Ein Vierteljahr lang lag ich im Lazarett. Mit zwei Stöcken meldete ich mich wieder bei meinem alten Geschwader zurück und bekam eine andere Staffel.

Wir hatten eben die ersten zweimotorigen Großflugzeuge bekommen. Die ersten davon waren nicht sehr brauchbar, aber die nachfolgenden waren doch schon recht gut, und mit ihnen marschierten wir weiter an der Spitze der Entwicklung dieser Flugzeugart und des Nachtfluges.

Anfang März 1918 war mein Jahrgang zur Hauptmanns-Beförderung an der Reihe, und auch ich wurde zum Hauptmann befördert und wurde am gleichen Tage zum Kommandeur eines Bomben-Geschwaders ernannt. Meine Tätigkeit als solcher dauerte nicht lange, da ich in der Nacht vom 20. zum 21. Mai auf einem Nachterkundungsflug infolge eines feindlichen Artillerieschusses zur Notlandung hinter den feindlichen Linien gezwungen wurde. Damit war für mich meine eigentliche Kriegstätigkeit abgeschlossen.

Gefangennahme – In Kriegsgefangenschaft – Mißglückte Fluchtversuche – Die Flucht

So viele Kugeln waren in den Kriegsjahren bis zu diesem Zeitpunkt an mir vorbeigeflogen. Es gehörte schon eine ganz starke Dickfelligkeit dazu, um von all diesen Gefahren unbeeinflußt Tag für Tag, Monat für Monat und Jahr für Jahr immer wieder sich in derselben Art schwersten Gefahren auszusetzen und in den Gefahren selbst die Ruhe und Überlegung zu behalten. Nur dadurch war es möglich, ungerupft durchzukommen Um das alles durchzuhalten, war es notwendig, sich ganz bestimmte Grundsätze anzueignen und nach diesen Grundsätzen zu handeln. Zunächst machte ich mir alle die verschiedenen Möglichkeiten klar, die eventuell eintreten konnten. Da war die Möglichkeit, verwundet zu werden. Ich hatte schon zwei Verwundungen hinter mir und kannte diese Art des Ausgeschaltetwerdens recht gut. Es bestand natürlich die Möglichkeit, so verwundet zu werden, daß dadurch eine dauernde Beeinträchtigung fürs ganze fernere Leben gegeben wurde. Aber mochte da kommen was wollte, das Leben war für mich in jeder Form lebenswert.

Eine zweite Möglichkeit bestand darin, daß uns das Schicksal der Gefangennahme drohte. Hier hatte ich weniger Erfahrung, aber ich glaubte, daß auch im Gefängnis das Leben lebenswert sein könnte, gab es dann doch immer die Möglichkeit, auf eine Flucht zu sinnen.

Auch dieses Los schien mir im Hinblick auf die Möglichkeit, hier an der Wiedergewinnung der Freiheit arbeiten zu können, wesentlich besser als das dritte Los, das so viele jeden Tag ereilte: Im Kampf zu fallen. — Aber auch hiergegen half nur das eine: Ohne Furcht und Scheu allen Gefahren ruhig und fest ins Auge zu blicken und, falls die Kugel, die für mich bestimmt war, kam, mit einem Lächeln dem Ende entgegenzusehen.

Als auf meinem nächtlichen Erkundungsflug unter meinem Flugzeug in unmittelbarer Nähe eine Granate explodierte, da war mir das zweite der eben beschriebenen Lebensschicksale beschieden: die Gefangenschaft. Ein Sprengstück mußte die Benzinleitung getroffen haben; denn plötzlich sank der Benzinstand und der eine Motor blieb infolgedessen stehen. Mit dem anderen Motor und dem Rest des Benzins versuchten wir noch die Front zu erreichen, aber es war zu weit, und noch hatten wir nicht die Hälfte zurückgelegt, da stand in 500 Meter Höhe auch der andere Motor. Unter uns lag in stiller Ruhe im Mondenschein ein französisches Städtchen, über das wir im Gleitflug hinweg einer schönen Waldwiese zustrebten. Wir landeten still, ohne bei der Landung auch nur das geringste am Flugzeug zu beschädigen. Niemand war auf uns aufmerksam geworden, da uns lediglich das Pfeifen des Windes in den Spanndrähten des Flugzeuges hätte verraten können. Mein Flugzeugführer war nicht recht im Bilde, wo wir uns befanden und fragte mich, ob wir auf deutscher Seite gelandet wären. Ich mußte ihm leider sagen, daß wir noch etwa 50 bis 60 km bis zu unseren ersten Linien hätten. Er war hiervon ebenso wenig angenehm berührt wie ich, aber es half nun nichts, es hieß handeln. Auf 60 km hinter den feindlichen Linien, ohne Kenntnis der Gepflogenheiten des Gegners, ohne Kenntnis und Übung der Sprache des Landes! Das erste war, unser Flugzeug durfte nicht unversehrt in Feindeshand fallen. Dem war leicht abzuhelfen. Wir hatten zwei Flugzeugzerstörer dabei. Alles, was wir in der nächsten Zeit gebrauchen konnten, brachten wir vom

Flugzeug weg und alles, was dem Feind nicht in die Hände fallen durfte, brachten wir so an, daß es bei der Explosion der Zerstörer mit vernichtet wurde. Unsere Zerstörer legten wir zwischen die Öltanks und die Zylinder der beiden Motoren und zogen die Abreißzünder zu gleicher Zeit ab. Dann machten wir uns so schnell wie möglich aus dem Staube.

Wir entschlossen uns, zum allermindesten zu versuchen, uns nach unseren Linien durchzuschlagen. Aus unseren Fliegeranzügen machten wir uns einen entsprechenden Marschanzug und begaben uns noch in derselben Nacht in nordöstlicher Richtung auf den Weg. Wir kreuzten einige Bahnkörper, und bald hatten wir die genaue Orientierung aufgenommen. Wir kamen nicht allzu schnell vorwärts, da wir uns ängstlich vor jedem Lebewesen in acht nehmen mußten und manchmal halbe Stunden im Straßengraben lagen, bis Geräusche, die wir vernommen hatten, wieder verstummten. Am Morgen legten wir uns in ein Kornfeld zur Ruhe nieder. Als wir von dem ersten Schlaf erwachten, quälte uns fürchterlicher Hunger, den wir mit allen möglichen Mitteln zu stillen versuchten, jedoch ziemlich vergeblich; denn um diese Jahreszeit war noch nichts gewachsen. Es war ein herrlicher Maitag. Die Sonne stieg empor, und ihre heißen Strahlen ließen uns unendlichen Durst verspüren, aber aus unserem Versteck konnten wir nicht hinaus. Wir beobachteten in unserer nächsten Umgebung die Rekrutenausbildung und sahen viele Autos auf den Straßen nach der Front ziehen und unsere Gedanken begleiteten sie. Wir mußten in unserem Versteck warten, bis die Nacht hereinbrach. Dann begaben wir uns wieder auf den Vormarsch und kamen schon um Mitternacht durch Compiegne.

Wir waren glücklich, daß wir schon zwei Posten passiert hatten, und wurden allmählich immer unvorsichtiger. Wir leuchteten mit einer Taschenlampe einen Wegweiser ab und marschierten dann weiter. Dies Ableuchten mit der Taschenlampe hatte ein französischer Wachtposten gesehen, der uns daraufhin ein Halt zurief. Wir konnten den im Schatten stehenden Posten nicht erkennen. Ich versuchte, mich als englischen Captain auszugeben und rief ihm zu: Captain Cook. Dem Posten schienen wir aber wenig Vertrauen einzuflößen. Er trat aus seinem Mondschatten auf uns zu

und nahm uns gefangen. Er bedeutete uns, daß wir auf die Wache mitgehen müßten, und gebot uns, durch ein Tor in einer Mauer in einen Vorhof einzutreten. Ich sah den Posten und sah hinter dem Tor die unabwendbare Gefangenschaft lauern. Wenige Sekunden trennten mich davon, und in diesen Sekunden bäumte sich mein Wille dagegen auf.

Ich bedeutete dem Posten mit höflicher Handbewegung, uns voranzugehen. Der Posten nahm sein Bajonett herab und in dem Moment, in dein er durch das Tor gehen wollte, gab ich ihm einen kräftigen Stoß und rannte davon. Mein Flugzeugführer, der neben mir stand, rannte nach der anderen Seite. Der Posten muß ziemlich betroffen von der wenig freundlichen Behandlung gewesen sein, denn die nächsten zehn Sekunden hörte ich nichts hinter mir; dann aber wurde es lebendig und ich ahnte, daß die Verfolgung von uns zwei Schwerverbrechern in vollen Gang kam. Trotzdem ich die größte Eile hatte, aus den letzten Straßen von Compi4ne herauszukommen, mußte ich mich vorher doch noch mal zu einem ziemlich langsamen Tempo bequemen. Von der anderen Seite kam mir ein Soldat entgegen, der mich anrief und mich nach dem nächsten Weg zum Bahnhof fragte. Den Sinn seiner Frage verstand ich wohl, eine Antwort geben konnte ich nicht. Ich tat zunächst, als verstände ich ihn nicht und blieb auf der anderen Straßenseite. Auf seine wiederholte Frage drehte ich mich um, zeigte in eine andere Richtung als die, aus der ich kam, mit den Worten: „Direktemang". Das war alles, was mir an Französisch in diesem Moment einfiel. Der Soldat begab sich recht unbefriedigt auf den Weg, und ich selbst machte mich aus dem Staube, bog in einen Garten ein und gelangte aus diesem Garten ins freie Feld. Ich war der ersten Gefangennahme glücklich entronnen.

Wo mein Flugzeugführer geblieben war, wußte ich nicht. Ich war jetzt allein. Das Alleinsein in solchen schwierigen Lebenslagen halte ich nicht gerade für schlecht, denn ein einzelner Mensch kämpft sich leichter durch und kann mehr plötzlichen Eingebungen folgen, als zwei. Hier ist immer erst eine gewisse Verständigung notwendig und diese wenigen Sekunden, die dazu

erforderlich sind, genügen dann meistens, um sonst glückliche Einfälle zum Mißerfolg zu führen.

Noch einmal in dieser Nacht, als ich eben die große Landstraße überquerte, stieß ich auf eine Patrouille. Ein französischer Polizeibeamter fuhr mir in dem Moment, als ich die Straße überqueren wollte, direkt gegen den Bauch. Bis er selbst sich von seiner Verblüffung erholen konnte, vom Rad herunterkam und die ganze Situation richtig begriff, war ich bereits einige 50 Meter im Kornfeld verschwunden. Von da ab vermied ich ängstlich jede Straße, und das Überqueren der Straßen im Mondlicht machte ich nur auf dem Bauche kriechend.

Vier Tage lang kämpfte ich mich noch durch. In der fünften Nacht war ich dann glücklich in der vordersten Linie angekommen und brachte einen vollen Tag in Granattrichtern liegend zu. Da von deutscher Seite ziemlich heftig geschossen wurde und meist sehr unerwartet Streufeuer auf der ganzen Gegend lag, so konnte ich nur wenig von der Grabenbesatzung bemerken. Es herrschte außer dem Krachen und Pfeifen der Granaten Totenstille. Als der Abend kam, wurde es überall lebendig. Ich war kurz vorher auf einen Baum gestiegen, und unter mir zogen lange Kolonnen auf, die unmittelbar in nächster Nähe einen Schützengraben auszuheben begannen. Alles ging in verhältnismäßig großer Stille vor sich. Nun war der Moment gekommen, die letzten Hindernisse zu überwinden, um so in unsere Gräben zu gelangen. Einen als Verteidigungsstellung ausgebauten Hohlweg mußte ich dazu überqueren. Wie ich eben in diesen Hohlweg hineinsteige, höre ich plötzlich neben mir Schritte. Das "bleu horizon" der französischen Uniform war für diese Nächte so gut, daß ich die Leute, die neben mir gingen, nur hören konnte. Im Schatten des Grabens, überspült vom silbernen Mondlicht, waren die Leute tatsächlich nur in allernächster Nähe zu sehen. Eine Kolonne von 15 Mann war schon an mir vorübergegangen, da hörte ich plötzlich von vorne den Truppenführer etwas nach rückwärts sagen. Die Leute neben mir gaben in hier nicht wiederzugebenden Ausdrücken Antwort. Der Truppenführer kam daraufhin wieder zurück. Die Leute neben mir konnten mich nicht sehen. Ich hoffte dadurch, daß ich mich vollkommen ruhig verhielt, der Gefahr der

Entdeckung zu entgehen. Aber der Gefreite tippte mich an und da fielen alle über mich her — ich war gefangen.

Von dem Moment meiner Gefangennahme bis zur geglückten Flucht vergingen sechzehn Monate. überall, wo ich unter guter Bewachung hingebracht wurde, war mein ganzes Sinnen und Trachten darauf gerichtet, wieder zu entkommen. Viele, viele vergebliche Fluchtpläne wurden geplant und geschmiedet. Über die Dächer, durch Drahthindernisse und unter der Erde. Alle waren sie zum Fehlschlagen verdammt, viele Kleinigkeiten waren übersehen worden, die dann den ganzen großen Plan in sich zusammenbrechen ließen.

Das Unangenehmste an der Gefangenschaft waren die ersten Monate. In dieser Zeit machte ich meist mit kleinen engen Gefängniszellen Bekanntschaft, in denen ich allein meinem Gedanken und Empfindungen überlassen war. Ich lernte dabei die ganze ungeheure Trostlosigkeit solcher Gefangenenzellen kennen, und auch wieder nur der Gedanke, daß Millionen anderer Menschen solche Zeiten überstanden haben und daß die Zeit meiner Gefangenschaft wohl nicht ewig dauern würde, half mir über das Niederdrückende hinweg. Die Ohnmacht und die Unmöglichkeit, von hier aus in dem großen Völkerringen der bedrängten Heimat helfen zu können, war der zweite bittere Tropfen in diesem Leidensbecher. Aber es half alles nichts. Mit den Tatsachen mußte ich rechnen und mußte sehen, wie ich, ohne wahnsinnig zu werden oder zu verblöden, diese Zeit überstehen konnte. Ich machte mir deshalb eine gewisse Zeiteinteilung zurecht, beobachtete den Gang der Sonnenstrahlen, die durch das hohe Fenster in meine Zelle fielen, und machte mir dabei eine Sonnenuhr zurecht. Damit gingen Stunden hin. Dann wiederum stellte ich meine Tische und Stühle aufeinander und kletterte oben ans Fenster, um die frische Luft zu genießen und meine Blicke in die blaue Himmelsferne schweifen zu lassen. Des Nachts beobachtete ich oft stundenlang den Gang der Sterne am Firmament.

Auf meinem Marsch nach der Front waren meine Kleider vielfach zerrissen worden. Ich bekam durch meinen Gefängniswärter Nadel und Faden und

besserte dann stundenlang meine defekten Kleidungsstücke aus, worin ich es sogar zu einer gewissen Fertigkeit brachte.

In den ersten Wochen meiner Gefangenschaft erlebte ich viele Verhöre und alle möglichen Versuche seitens meiner Aufsichtsorgane, von mir auf alle mögliche Weise Nachrichten über unsere Truppen, über die Organisation auf unserer Seite usw., Näheres zu erfahren. Meinen Ausfragern war es aber bald klar, daß sie im offenen Verhör aus mir nichts herausbekommen würden. Sie haben es dann unter Anwendung aller möglichen Mittel versucht. Ob unter den vielen deutschen Gefangenen, mit denen ich in einem engen Hof täglich die frische Luft genießen konnte, mehr als einer oder zwei Spione waren, kann ich natürlich nicht beurteilen. Erkannt habe ich jedenfalls zweimal, daß die mit mir im selben Hof zusammengesperrten scheinbar deutschen Offiziere nur französische Spione in deutscher Uniform waren. Daß ich diese ebenso gründlich zu täuschen versucht und belogen habe, wie bei meinen ersten Verhören, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung.

Erträglich wurde die Gefangenschaft erst an dem Tage, an dem ich in das Offiziers-Gefangenlager Montoire kam. Dort waren 250 deutsche Offiziere und 80 Ordonnanzen auf recht engem Raum zusammengesperrt. Da ich selbst Hauptmann war, hatte ich verhältnismäßig noch recht viel Platz und war mit meinem Schicksal zufrieden. Die ersten vierzehn Tage brachte ich damit zu, mich von den verschiedenen Gefängnissen, durch die ich geschleppt worden war, zu erholen. In der schönen Julisonne im Lehnstuhl im Freien liegend, war ich dessen nach vierzehn Tagen der Ruhe so überdrüssig, daß ich von da ab ernstlich an den verschiedenen Möglichkeiten einer Flucht zu arbeiten begann. Die verschiedensten Pläne wurden erwogen und wieder verworfen.

Ein Plan ging dahin, durch ein großes Loch, das wir in das Dach des Unterbringungshauses gemacht hatten, in einen der umliegenden Höfe zu kommen Durch einen herabfallenden Dachziegel wurde aber der Posten unterhalb zu früh aufmerksam, und so mußte vor Morgengrauen zum Rückzug geblasen werden.

Ein anderes Mal sollte es durch das Stacheldrahthindernis und den Drahtzaun gehen. Nach vieler List und Tücke war nach tagelanger vorsichtiger Arbeit eine Durchschlüpfmöglichkeit geschaffen. Wir waren zu dritt. Im Abend-dämmern, während die übrigen Gefangenen sich noch im Hof befanden, begann das Durchschlüpfen. Leutnant Sand mit der Drahtschere mußte noch einige Stacheldrähte beiseiteschaffen und war eben damit fertig geworden. Er hatte bereits den jenseitigen Rand des Stacheldrahtverhaues erreicht, bei dem ein Rondengang überschritten werden mußte. Als zweiter folgte ein anderer und als dritter ich. Wir sahen den ersten schon ans, Rande eines kleinen Flusses, durch welchen das Lager außer dem Stacheldraht noch von der Außenwelt abgeschnitten war. Diesen Fluß wollten wir später durchschwimmen. In diesem Moment nahte der Wachthabende auf dem Rondegang und entdeckte uns beide im Drahtverhau. Er machte natürlich sofort einen Höllenlärm und nahm uns, die wir im Drahthindernis steckten, gefangen. Da wir zu zweit waren, konnte er nur einen festhalten. Ich selbst entkam nach rückwärts wieder ins Lager. Da es dunkel war, hatte ich Hoffnung, von dem Posten, der mich nicht näher kennen konnte und noch nicht oft gesehen hatte, nicht wiedererkannt zu werden. Meine Kleidungsstücke waren im Drahthindernis natürlich stark zerrissen worden. Ich brachte die ganze Nacht damit zu, diese wieder so instand zu setzen, daß ich am nächsten Morgen beim Appell dadurch nicht verraten wurde. Der Wachthabende fand am nächsten Morgen mich selbst nicht heraus und glaubte in einem anderen den Ausreißer zu erkennen. Dieser bekam dann auch prompt einen Monat Gefängnisstrafe für meinen Ausbruchsversuch. Als ich später mich dem Kommandanten des Lagers als der Gesuchte meldete, kam ich zunächst auch für den anderen ins Gefängnis. Nach zwölf Tagen wurde aber die Tür geöffnet und mir bedeutet, ich sei frei und könnte wieder gehen.

Wie ich später erfuhr, hatte der Vorgesetzte des Lagerkommandanten meine Aussagen, die den dienstlichen Aussagen eines französischen Soldaten gegenüberstanden, nicht als wahrheitsgetreu anerkannt. Ich mußte deshalb froh sein, nun nicht neben dem unschuldig Eingelochten auch noch wegen Belügens ins Gefängnis gesperrt zu werden.

Ein anderes Mal hatten wir in wochenlanger Arbeit von einer der Baracken aus einen langen, langen Tunnel gegraben. Als der Tunnel so weit fertig war, daß in der Nacht nach oben durchgebrochen werden konnte, und die Aussicht bestand, von dort aus dem Lager zu entkommen, wurde die Ausbruchs-Abteilung zusammengestellt. Am Abend des Tages vor dem Ausbruch entdeckten aber die Aufsichtsorgane, die überraschend einen Appell abhielten, den ganzen Plan, beschlagnahmten alle die schönen Vorräte und sperrten alle diejenigen, die verdächtig waren oder irgendwie unvorsichtig ihre Teilnahme verraten hatten, einen Monat ins Gefängnis. Ich selbst wer wieder glücklich entschlüpft und bekam von den aufgesparten Fluchtvorräten die Schokolade zu essen.

Ein anderer Fluchtversuch zu zweien sollte auf dem nächsten Wege über die Mauer hinweg mit einer Leiter, die der Lampenzünder tagtäglich benutzte, ausgeführt werden. Ich war der zweite; mein Partner war bereits über die Mauer geklettert, und ich war eben im Begriff, auch an die Leiter heranzutreten, um über die Mauer zu steigen und dann die Leiter nachzuziehen, da fiel jenseits der Mauer ein Schuß. Mein Partner war einem uns nicht bekannten Posten hinter der Mauer in die Hände gelaufen. Es war für mich nicht besonders schwer, kehrt zu machen und unerkannt ins Lager zurückzukommen. Auch hier bekam ich die Schokolade zu essen, während mein Kamerad die vorgesehene Rate Gefängnis absitzen mußte.

Von da ab kristallisierte sich bei mir die Erkenntnis, daß ein Fluchtversuch nur Aussicht auf Erfolg haben könnte, wenn er allein unternommen würde und niemand im Lager davon Kenntnis erhielt.

Bei all den vergeblichen Fluchtversuchen war eine ganze Menge Zeit verstrichen. Zwischendurch war der 9. November 1918 gekommen. Die Hoffnung, bald in die Heimat zurückkehren zu dürfen, schwand von Tag zu Tag, und die Zustände wurden in den traurigen Wintertagen schlimmer denn vorher.

So tauchten mit dem kommenden Frühling wieder neue Pläne auf, diesmal allein die Flucht zu wagen. Es wurden von mir nur diejenigen Leute

eingeweiht, von denen ich für meinen Plan Unterstützung haben mußte. Nicht einmal meine Stubenkameraden erfuhren davon.

Es war an einem schönen Abend mit Vollmond im September 1919, als die Stunde der Flucht gekommen war. Die Vorbereitungen waren bis ins kleinste getroffen.

Kurz nachdem der Wachoffizier, welcher allabendlich die einzelnen Unterbringungsräume mit dem Dolmetscher abzugehen hatte, bei mir durchgekommen war, ging ich ans Werk. Mein Zimmer lag im ersten Stock. Daneben waren andere kleine Räumlichkeiten, in denen auch nur je zwei Mann untergebracht waren. Ich hatte vorher schon zwei Decken in dem einen Zimmer vorbereitet und begab mich, unmittelbar nachdem der Offizier unseren Lagerteil -verlassen hatte, in den nächsten Raum, band dort schnell zwei Decken zusammen und bat die Insassen dieses Zimmers, mir die Decken zu halten. Ich selbst schwang mich über die Fensterbrüstung hinaus und ließ mich an den Decken in den offenen Hof hinab. Dort wartete ich hinter einem Gebüsch, bis der Offizier quer über den Hof nach den anderen Wohnräumen ging. Hinter ihm ging ich so frech wie möglich in der Richtung nach der Hauptwache zu. Von dort waren in diesem Moment alle Posten außerhalb aufgezogen, so daß jetzt am wenigsten Posten zu finden waren. Angesichts aller Posten ging ich dann in einen Stall, der an das Gebäude der Hauptwache grenzte, holte dort einen Besen mit langem, langem Stiel heraus und kletterte nun an der Ecke an der Dachrinne hoch, um über das Dach des Stalles in den nächsten Hof zu kommen. Das Hochklettern war gar nicht so einfach, wie ich es mir vorgestellt hatte. Ich stützte mich auf den Besenstiel und erreichte mit Mühe einen der letzten Haken, an dem ich mich ganz hochzog. Während ich dort oben auf dem Dach war, marschierte unten Posten auf Posten an mir vorbei. Alle Posten schauten aber, wie ich dies schon vorher beobachtet hatte, nicht in diese Ecke, sondern nach dem Lager-Innern. Schließlich kam auch der letzte Posten mit dem revidierenden Offizier, dem Dolmetscher und dem Schließposten unter mir vorbei. Daß sie mich nicht sahen, war für mich ein unbeschreibliches Glück.

Nachdem ich auf dem Dach abgewartet hatte, ob sich in dem Lager irgend Etwas Verdächtiges rührte, das auf die Entdeckung meiner Flucht schließen ließ, begab ich mich auf 'dieselbe Art, wie ich hinaufgestiegen war, in den angrenzenden Garten. Mit aller nur möglichen Vorsicht ging ich zu Werke. Zunächst stellte ich fest, daß das Haus, in dessen Garten ich mich befand, nicht bewohnt war. Der Eigentümer war anscheinend noch zur Erholung an der See. Ein Tor nach dem offenen Marktplatz war verschlossen. Ich sah mich um und suchte nach einer Möglichkeit, um vielleicht über die Dächer der angrenzenden Häuser weg ins Freie zu kommen. Aber hier war es gefährlicher als nach dem Marktplatz zu. Den Besen versteckte ich in einer Wagen-Remise, in der ich einige Kisten fand. In eine dieser Kisten mit dünnwandigen Brettern packte ich meine Uniform und zog sozusagen Zivil an. Ich hatte zweierlei Hosen, einen Lüsterrock, eine Zivilweste und ein Kakihemd, meinen Uniformrock und eine Sportmütze, die ich mir selbst gemacht hatte. Was ich nicht brauchte, packte ich deshalb in die Kiste.

Die einzige Möglichkeit, gut und ohne großes Aufsehen aus meinem Versteck hinauszukommen, war durch das Tor in der Durchfahrt. Dazu mußte ich es aber aufreißen. Auf dem Marktplatz selbst war gerade das halbe Städtchen Montoire versammelt. Schräg gegenüber der Durchfahrt war ein kleines Kasperl-Theater, vor dem eine Unmenge Leute saßen und in dem eben ein scheinbar sehr lustiges Stück gegeben wurde. Ich wartete einige Minuten an dem Tor und hatte bald festgestellt, daß es möglich sein würde, dieses gewaltsam aufzureißen. Da erklang plötzlich das Rattern von zwei Wagen auf dem holprigen Pflaster. Ein Wagen war schon vorbei, und der zweite kam gerade. Dieses Geräusch erschien mir sehr geeignet, den Lärm, der durch das Aufreißen des Tores verursacht werden müsse, zu übertönen. Ich riß daher das Tor auf und ging seitlich der fahrenden Wagen auf den Marktplatz hinaus. Mit meiner Kiste auf dem Rücken marschierte ich nun mitten auf der Straße weiter aus Montoire hinaus. Ich hatte die Möglichkeit, mich im Schatten zu bewegen, aber dort wäre ich sicher mehr aufgefallen und den Leuten verdächtiger vorgekommen, als mitten auf der Straße. Ich wich den Leuten auch gar nicht aus, sondern brummte etwas vor mich hin. Auf den Gedanken, daß ich ein deutscher kriegsgefangener Offizier aus dem

Lager sei, sind sie jedenfalls nicht gekommen, sonst hätten sie ja Lärm hinter mir geschlagen. So kam ich aus dem kleinen Städtchen, in dem unser Gefangenenlager lag. Mit meiner Kiste marschierte ich nun eine halbe Stunde weiter bis zum nächsten Dorf, wo eine Brücke über die Loire führte. Ich machte mir aus meinem Waffenrock ein Bündel. Meine Infanterie-Mütze warf ich in den Fluß und sah sie davonschwimmen.

Nachdem ich auch dieses Dörfchen hinter mir hatte und nichts sich rührte und kein Lärm zu hören war, setzte ich mich zunächst einmal hinter eine Hecke am Weg und ruhte mich aus. Ich muß sagen, daß ich doch ziemlich erregt war und daß mir von all den letzten Ereignissen noch das Herz klopfte. Der Mond stand am Himmel und ich hatte wirklich vergessen, wo nun meine Richtung war. Im Flugzeug hätte ich diesen Zustand als „verfranzt" bezeichnet. Hier hatte ich aber ja Zeit, so lange sitzen zu bleiben, bis ich wieder genau wußte, in welcher Richtung ich zu gehen hatte. Nach zehn Minuten wurde mir auch wieder alles klar. Ich sah den Polarstern, sah, wie der Mond nach Westen vorschob, und hatte dann auch die Richtung, in der ich meine Heimat wußte, die Ostrichtung, und in dieser Richtung lief ich nun die ganze Nacht weiter. Es war eine herrliche Mondnacht, so schön, wie die schönsten Nächte, die ich als Nachtflieger je erlebt habe. Einsame Ruhe lag über dem Land. Ich kam durch Dörfer und Gehöfte, Hunde schlugen an und ihr Bellen verklang im Weitermarsch. So kam ich dann an die Straße, die quer zu meiner Fluchtrichtung von Verdome nach Tour führte. Hier legte ich mich zunächst einmal hinter ein dichtes Gebüsch am Wege nieder, um den Morgen abzuwarten. Trotz der starken Ermüdung fand ich aber nur kurzen Schlaf. Ich hatte Angst, durch Schnarchen Vorübergehende auf mich aufmerksam zu machen. Der Morgen kam, und selten habe ich in meinem Leben einen so wundervollen Sonnenaufgang gesehen. Der ganze östliche Himmel von Nord nach Süd war eine rosa Kugel, die die blaue Silbernacht vor sich her nach Westen trieb.

Bevor noch die Sonne selbst wie ein leuchtendes Glutmeer auftauchte, kamen die ersten Bewohner die Straße entlang gepilgert. Ich hatte meinen Plan, direkt über die zerstörten Gebiete hinweg nach Holland zu marschieren,

aufgegeben. Froh und glücklich über meine neue Freiheit wählte ich mir einen schönen Weg für meine Reise. Den Süden Frankreichs und die Schweiz hatte ich ja noch nie gesehen, und dahin lenkte ich meine Schritte. Ich lief zunächst einmal in entgegengesetzter Richtung, als die, in der ich die Heimat wußte, um mich dann später an einem Kanal zurechtzufinden. Am ersten Tage wäre ich auf den Flöhen, die ich zu überqueren hatte, in der gräßlichen Sonnenhitze ohne Wasser beinahe verdurstet. Ich getraute mich nicht, in die Häuser zu gehen und um Wasser zu bitten, und dieses war nur aus tiefen Ziehbrunnen zu bekommen. Vier Tage marschierte ich so. Bei Nacht schlief ich in den Wäldern und auf Feldern, bei Tag ging ich weiter. Oftmals geriet ich in die größte Gefahr, entdeckt zu werden, häufig dadurch, daß ich der Landessprache nicht mächtig war, teils auch dadurch, daß ich mir in den Städten Kleinigkeiten zu kaufen versuchte.

Ich hatte auf meinem Vormarsch auf den verschiedenen Bahnhöfen die Gebräuche des Lösens einer Fahrkarte studiert und mich über das Nachsehen der Züge orientiert, so daß ich am Nachmittag des vierten Tages versuchen konnte, meine Reise mit dem schnelleren Beförderungsmittel, der Eisenbahn, fortzusetzen. In Blois kaufte ich mir zum erstenmal eine Fahrkarte nach Bourges. Ich schloß mich im Abteil einer Familie an und kam so ganz gut an mein Ziel. Von dort aus löste ich mir am nächsten Morgen, nachdem ich eine Nacht voll Angst in Bourges zugebracht hatte und dabei bald von einem Posten entdeckt worden wäre, eine Fahrkarte bis Lyon. Noch am Abend desselben Tages hatte ich alle weiteren Fahrtmöglichkeiten nach der Schweizer Grenze studiert und mir auch wiederum unerkannt eine Fahrkarte bis Annemass gelöst. Ich konnte natürlich nur Fahrkarten nach solchen Orten lösen, deren Namen ich auch einigermaßen aussprechen konnte. Die Fahrt von Lyon nach der Schweizer Grenze zu war für mich etwas gefährlich. Ich wurde verschiedentlich angesprochen, ohne den Fragern antworten zu können. Jedesmal drückte ich mich dann in ein anderes Abteil des Zuges. Während der Fahrt bis Belgard mußte ich mit einer Paßkontrolle rechnen. Aus den Gesprächen der Leute entnahm ich, daß hier bei Belgard eine Paßkontrolle sein müßte. Eigentlich hatte ich die Absicht, schon vor Belgard auszusteigen, aber als ich aus dem Fenster sah, bemerkte ich, daß der Weg

zwischen engen Felsen durchführte und ein Verlassen des Zuges ohne Vorzeigen der Fahrkarte, oder ohne mit Menschen in Berührung zu kommen, wohl nicht möglich war. So kam ich schließlich in Belgard an. Es blieb mir nicht viel Zeit zu überlegen, ob ich mich in dem Zug, unter oder auf ihm verstecken konnte. Der Zug war von Zollbeamten und Polizisten mit Hunden umstellt und es war wohl nicht möglich, sich im Zug länger aufzuhalten. Ich wußte auch nicht, ob der Zug über die Schweizer Grenze nach der Schweiz fuhr. Beinahe war ich der letzte, der den Zug verließ, und es blieb mir weiter nichts übrig, als dem Menschenstrom nachzugehen. Durch eine Unterführung kamen wir in eine große Wartehalle, in der ein Holzzaun so angebracht war, daß alle Leute hintereinandergehen mußten, und am Ende dieses Durchgangs stand die Paßkontrolle. Es waren dort drei Polizisten, die die Pässe aller Durchgehenden ansahen. Ich hatte keinen Paß. Vor mir gingen einige Bauersfrauen, die umständlich ihre Pässe zurecht richteten und in der Hand hielten. Ich sah diese Pässe und wünschte mir auch einen. Wenn ich bis zu den Polizisten keinen hatte, war meine Reise zu Ende.

Am Tage vorher hatte ich mir eine Zeitung für zehn Centimes gekauft, indem ich dem Zeitungsverkäufer das Geld hinhielt und die Zeitung nahm, ohne dabei zu sprechen. In dieser Zeitung war hinten eine Annonce, und diese Annonce hatte etwas Ähnlichkeit mit dem Text und dem Format des Passes, den die Bauersfrauen in der Hand hielten. Ich legte die Zeitung nun so zusammen, daß nur diese Annonce zu sehen war, und hielt meine Fahrkarte an die Stelle, wo sich in dem Paß das Bild befand. Für den oberflächlichen Beschauer sah es wirklich wie ein Paß aus. Ich drängte mich nun zwischen die Bauersfrauen. Mein Anzug war so, daß ich wohl zu ihnen gehören konnte. Die Polizisten kamen. Auf der einen Seite stand einer und auf der anderen Seite die beiden anderen hintereinander. Alle Pässe wurden nachgesehen. Die Frauen zeigten eben die Pässe vor. Ich hatte meinen Paß in der rechten Hand, schaute den einen Polizisten an und hielt den Paß dem nächsten hin. Als ich am ersten Polizisten vorbei war, hielt ich den Paß dem ersten hin und schaute den zweiten an — und ich war durch die Kontrolle. Ich selbst war über diesen Ausgang eigentlich etwas verblüfft; denn ich hatte schon überlegt, wie ich mich jetzt taub und stumm stellen wollte, um allenfalls Gelegenheit zu

haben, während des Transportes zur Polizeiwache oder nach dem Gefängnis wieder zu entkommen. Nach diesem Erfolg war ich allerdings recht zuversichtlich geworden. Ebenso gut kam ich dann mit meiner Fahrkarte durch die Bahnsperre.

In Belgard selbst führte mein Weg über eine Brücke, die durch einen Militärposten bewacht war. Ob es da notwendig war, einen Paß vorzuzeigen oder nicht, weiß ich nicht. Ich kam jedenfalls auch über diese Brücke, indem ich so auf den Posten zuging, daß er mir fast ausweichen mußte. Da es völlig dunkel war und auch regnete, wußte ich natürlich nicht, wo jetzt der Weg weiterging. Eine Orientierungsmöglichkeit nach der Himmelsrichtung war vorläufig nicht vorhanden. Ich wartete deshalb den Tag ab. Dann marschierte ich nach einigen ähnlichen Zwischenfällen, wie bei der Paßkontrolle, nach der Grenze. Die ca. 20 Kilometer, die ich noch zu laufen hatte, nahmen so ziemlich den ganzen Tag in Anspruch. Als es Abend wurde, kam ich in die Nähe der Grenze, welche an dieser einen Stelle durch die Rhöne gebildet wurde. Ein starkes Gewitter war aufgezogen, dicker Regen fiel und finstere Nacht brach herein. So konnte ich mich unbemerkt der Grenze nähern und hatte dabei noch den Vorteil und das ungeheure Glück, daß bei diesem Sturm kein Wachtposten sich im Freien aufhielt. Ich kam durch Ortschaften, die ich nur im Licht der zuckenden Blitze erkennen konnte. An der Rhöne legte ich mein bißchen Proviant und alles, was nicht unbedingt notwendig war, ab und wollte zunächst einmal den Versuch machen, die Rhöne zu durchschwimmen Bei diesem Versuch wurde ich von den reißenden Fluten in den Strom gerissen. Es war das beste, nun zu versuchen, das andere Ufer zu erreichen. Es war mir fast unmöglich zu schwimmen. In den Fluten wäre ich bald umgekommen, da mein kleines Bündel, das ich mir auf den Kopf gebunden hatte, meinen Kopf ins Wasser drückte. Erst als ich das Bündel vom Kopf gerissen hatte und nebenher zog, konnte ich schwimmend das andere Ufer erreichen. Dort stellte ich mich auf der Gendarmerie-Station, von wo ich dann am nächsten Tage dem deutschen Generalkonsulat zugeführt wurde. Die Freude, die ich nach der geglückten Flucht empfand, konnte nicht größer sein als die Freude, die uns beseelte, als wir in Greenly Island am Morgen nach der Landung nach tiefem Schlummer erwachten.

Friedensarbeit — Organisation der Nachtflüge — Der Nordatlantik lockt — Zusammentreffen mit Hünefeld — Vorbereitungen

Nach meiner geglückten Flucht aus der Gefangenschaft beschäftigte ich mich zunächst einmal in Böblingen wieder mit der Fliegerei. Dort bekam ich alle möglichen Typen von Flugzeugen in die Hand. Von diesen gefiel mir am besten der Fokker D 7, mit dem ich am liebsten halbe Stunden lang in Loopings in der Luft mich bewegte. In dieser Zeit hatte ich einmal einen kleinen Flugunfall.

Ich flog mit meiner damaligen Polizei-Flieger-Staffel, die eben zusammengestellt war, zum ersten Propagandaflug über unserer schwäbischen Hauptstadt Stuttgart. Schon beim Start war mit der Benzinzufuhr irgendetwas nicht ganz in Ordnung gewesen. Als wir über Stuttgart in Spiralen niedergingen, versagte plötzlich in 200 m Höhe der Motor, der Propeller stand. Lange Zeit zur Überlegung war nicht mehr. In den Anlagen und Straßen der Stadt wollte ich nicht landen, da dadurch das Publikum zu sehr gefährdet war. über Stuttgart hinaus konnte ich jedoch auch nicht kommen, da Stuttgart in einem Talkessel liegt und die umliegenden Höhen dicht bewaldet sind. Ich entschloß mich daher zu einer Waldlandung, gab Tiefensteuer und ging in voller Fahrt auf den unteren Waldrand zu, zog dann mein Flugzeug hoch und ließ es nach der Höhe zu ausschweben, bis es sich in dem Moment, wo es rechts und links abrutschen wollte, auf die Bäume setzte. Langsam drehte es sich dann nach der Seite und rutschte noch ein Stück mit mir abwärts. So hing ich in meinem Flugzeug zwischen Himmel und Erde. Ich kletterte aus dem Flugzeug heraus, an der einen Tragfläche herunter und sprang die letzten Meter auf den Waldboden. Der Bruchschaden des Flugzeuges war nicht so bedauerlich, weil wir in Böblingen noch so viele Flugzeuge hatten, die doch in den nächsten Tagen zerschlagen werden mußten.

Da bei uns infolge des Friedensvertrages zunächst jede Fliegerei aufgelöst werden mußte, so zog ich es in den Tagen des Mai 1920 vor, aus dem Dienst

der Polizei-Flieger in den Dienst der Reichswehr überzutreten. Von Böblingen aus kam ich nach Ludwigsburg, wo ich lange Zeit die 7. Kompanie des dortigen Infanterie - Regiments als Kompanie-Chef führen durfte. Diese Zeit war im Vergleich zu den vorhergegangenen Jahren eine gewisse Ruhezeit.

Neben meiner Kompanie beschäftigte ich mich auch recht intensiv mit anderen Dingen, wie der Malerei und dem Tanzen. Beide Dinge waren in der damaligen Inflationszeit mit geringen Mitteln erreichbar. Deshalb warf ich mich in dieser Zeit mit der größten Begeisterung auf die Wiederherstellung der altgewohnten gesellschaftlichen Veranstaltungen aus früherer Zeit, die während des Krieges und infolge der mißlichen Verhältnisse der Inflationszeit unendlich gelitten hatten und fast ausgestorben waren. Eine Tanzstunde in Ludwigsburg, veranstaltet von unserem dortigen Bataillon, brachte dann alles wieder in die altgewohnte fröhliche Form. Meine starke Beteiligung an diesem Wiederaufbau hatte egoistische Hintergründe. Ich beabsichtigte, mich nach den langen Kriegsjahren in den Hafen der Ehe einzuschiffen und glaubte in diesem Fahrwasser am schnellsten zum Ziele zu kommen. Auf Grund der angebahnten Beziehungen fand ich denn auch bald ein Wesen, das mir anfänglich mehr gefiel als ich ihm. Aber nach einundeinhalbjähriger Belagerung fiel auch diese Festung, und ich feierte mein Hochzeitsfest in Ludwigsburg.

Die Inflationszeit erreichte in den Tagen nach unserer Hochzeit den Höhepunkt, so daß wir unsere nicht allzu ausgedehnte Hochzeitsreise nach Österreich schleunigst abbrechen mußten, um mit den für sechs Wochen reichlich vorgesehenen Reisemitteln und den Ersparnissen von 1 1/2 Jahren wenigstens bis München zurück zu kommen, von wo aus die Finanzierung des weiteren Aufenthaltes und der Heimreise besser vor sich gehen konnte.

Die Stabilisierung der Mark erfolgte erst 11/2 Jahre später. Bis dahin hatten wir die Freuden und Leiden dieser Zeit nach allen Richtungen hin auskosten können.

Unseren Reichswehrurlaub verbrachten wir alljährlich in unseren bayerischen Bergen beim Ski-Lauf, wo außerdem auch noch militärische

Ausbildungskurse eingerichtet wurden. Den schönen Ski-Sport haben wir in diesen Jahren so liebgewonnen, daß wir uns ihm für immer ergeben haben. Mein Weiterkommen in der Reichswehr schien mir dadurch, daß ich während der Kriegsjahre nur an der Front gestanden hatte und niemals hinter der Front in Generalstabstätigkeit verwandt wurde, sehr aussichtslos. So faßte ich auch meine Versetzung von Ludwigsburg nach Neu-Ulm zu den Pionieren auf. Eine Verwendung meiner Person in irgendeiner fliegerischen Beschäftigung schien mir von meinen Vorgesetzten nicht ernstlich in Erwägung gezogen zu werden.

Schon im Frühjahr 1922 anläßlich eines vierteljährigen Kommandos zum Wacht-Regiment in Berlin hatte ich mit den damals eben im Werden begriffenen Zivil-Flugunternehmungen Verbindung aufgenommen. Unter diesen Verbindungen war für mich eine der wertvollsten die Verbindung mit einem der tatkräftigsten und bedeutendsten Schöpfer des deutschen Luftverkehrs, Direktor Sachsenberg. Dank dieser Verbindung gelang es mir im Jahre 1924, an der Einrichtung der ersten deutschen Nachtflug-Strecke Berlin—Warnemünde durch die damalige Junkers-Luftverkehrs A. G. mitzuarbeiten. Ich hatte dazu meinen mir zustehenden Urlaub in dieser Zeit genommen. Die Organisation der Nachtstrecke Berlin—Warnemünde nahm allerdings mehr Zeit in Anspruch, als vorgesehen war, so daß ich nur die ersten vierzehn Tage im eigentlichen Luftverkehr mitwirken konnte. Aber diese Tage waren doch ausschlaggebend genug, um bei meinen Gönnern den Wunsch wach werden zu lassen, mich weiter in dieser Beschäftigung festzuhalten. Als im nächsten Jahre die Nachtflug-Versuche durch die Junkers-Luftverkehrs A. G. auf der Strecke Berlin—Warnemünde-Stockholm fortgeführt wurden, trat ich zur Junkers-Luftverkehrs A. G. über und zog meinen Soldatenrock aus.

Das Jahr 1925 ist in der Geschichte der Entwicklung des deutschen Luftverkehrs das Entwicklungsjahr des Nachtfluges geworden. Ich hatte die gesamte Leitung und Organisation der Versuche auf der Landstrecke Berlin—Warnemünde. In unmittelbarem Anschluß daran erfolgte die Fortführung der Nachtstrecke mit Wasserflugzeugen von Warnemünde nach Stockholm. Hier

hatte ich ziemlich gute Gelegenheit, mir auch einige Seeflugerfahrungen bei Tag und Nacht anzueignen.

Wenn ich an die Arbeit dieses Jahres zurückdenke, so gruselt mir heute noch davor. Neben meiner Nachtflug-Tätigkeit auf dem Flugplatz Tempelhof hatte ich kaum fünf Minuten Zeit für irgend etwas anderes. Ich war das ganze Jahr weder in einem Theater noch in einer Gesellschaft. Hatte ich einmal Gelegenheit, abends um 11 Uhr einen kurzen Besuch bei vergnügten Freunden zu machen, so konnten sie sicher sein, daß mein Beitrag zur Geselligkeit darin bestand, mich auf irgendeine feste Unterlage zu legen und ihnen tüchtig etwas vorzuschlafen.

Aber diese Zeit der rastlosen Tag- und Nachtarbeit war für mich voll Befriedigung. Ich konnte frei und selbständig arbeiten. Die schnellen Fortschritte von Monat zu Monat waren für mich die größte Genugtuung. Sie bildeten für mich immer wieder einen Ansporn zu neuer rastloser Tätigkeit.

Am Ende des Jahres 1925 hatten wir den Nachtflug im Rohbau fertig. In unentwegter aufopfernder Liebe zur Sache hatten wir die wertvollsten Erfahrungen unter vielfacher Gefährdung des eigenen Lebens gesammelt. Da wollte es das Schicksal, daß die Junker-Luftverkehrs A. G. nicht länger am Leben bleiben sollte. Niemand von den mächtigen Geldgebern war da, der sie am Leben erhalten wollte. Auch von den Subventions-Millionen sollte ihr nichts mehr zufließen, um sie am Leben erhalten zu können.

Aus den damals bestehenden beiden größten deutschen Luftverkehrs-Unternehmen wurde zwangsläufig eine Gesellschaft, die Deutsche Luft Hansa, gegründet. Die Leitung der Nachtflug-Abteilung wurde mir übergeben. Die Arbeit gedieh nicht mehr so wie im Vorjahre. Ich hatte weniger Schwierigkeiten mit dem Nacht- und Nebel-Flug, als mit ewigen Zuständigkeitsfragen. Jede freie Betätigung war mir beschnitten. Für meine wohlgemeinten Vorschläge in Bezug auf Nebellandungen und weitere Ausgestaltung des Nachtluft-Verkehrs fand ich weniger Verständnis als früher. Befriedigend konnte diese Arbeit für mich auf die Dauer nicht mehr sein, ich fing an, mich nach neuen Arbeitsmöglichkeiten umzusehen.

Mein Streben galt nur der ungehemmten Entwicklung der Fliegerei, deren Zukunft ich in der Weiterentwicklung des Nacht- und Nebelfluges sah.

Während ich im Jahre 1925 wohl den größten Teil der Nachtflüge selbst mitgemacht hatte, wurde mir die Lust dazu bei der Luft Hansa mehr und mehr genommen.

Ich war nahe daran, mir anderwärts ein befriedigendes Arbeitsfeld zu suchen. In Deutschland selbst erschien mir dies sehr schwierig infolge der Monopolstellung der Luft Hansa. Ich habe mich in diesen traurigen Tagen schon mit dem Gedanken getragen, mir bei Gelegenheit in Amerika, im Land nicht so begrenzter Möglichkeiten, eine neue Existenz zu schaffen.

Da begann im vorigen Jahre die Saison der Ozean-Flüge. Nungesser und Coli verschwanden, Lindberghs weltgeschichtlicher Flug in seiner mit Worten nicht auszudrückenden Großartigkeit gelang, Chamberlin kam nach Deutschland, Byrd landete an der französischen Küste, die Amerikaner flogen nach Honolulu, Brock und Schlee umkreisten die Erde, Miß Elder und ihr treuer Begleiter Haldemann erwischten einen Dampfer nach den Azoren. Viele verschwanden leider Gottes in den Wellen oder in den eisigen Regionen des Nordens.

Alle Flüge verfolgte ich mit höchster Spannung. Ich studierte die technischen Grundlagen und die tatsächlichen Möglichkeiten. Immer wieder erkannte ich als schwierigstes Moment die Nacht, die allen Fliegern entgegentrat: diese dunklen schwarzen Sturmnächte, sie werden wohl das Schicksal jener auf ewig verstummten Pioniere der Luft entschieden haben.

Chamberlins Ankunft erwartete ich mit fieberhafter Spannung auf dem Flugplatz Tempelhof. Dort waren alle, die etwas in der Fliegerei zu sagen hatten, zusammengekommen, und in diesen Stunden erwog ich mit einigen guten Freunden vom früheren Junkers-Luftverkehr die Möglichkeit eines Ost-West-Fluges. In dieser Nacht sind die ersten ausschlaggebenden Besprechungen in dieser Richtung erfolgt. Wieder war es mein hochgeschätzter Freund, Direktor Sachsenberg, der mir die Hand zur

Verwirklichung bot; er bekundete mir großes Interesse der Junkerswerke für solche Flüge. Ich hatte alle vorhandenen Flugzeug-Typen daraufhin eingehend geprüft, welche wohl am besten den Anforderungen eines solchen Fluges gewachsen wäre. Die Junkers W 33 hatte in dieser Beziehung die besten Weltrekorde zu verzeichnen. Daß Flugzeug und Motor ein deutsches Erzeugnis in jeder Form sein mußte, war für mich Ehrensache. Hier in der W 33 sah ich allein die Möglichkeiten der Erfüllung dieser Grundbedingung.

Sie mußte allerdings nach meinen Angaben noch einige Veränderungen und Verfeinerungen erfahren. Von da ab riß die Verbindung mit Dessau nicht mehr ab. Dort wurde ich, wiederum durch Direktor Sachsenberg, mit meinem Freund Hünefeld bekannt gemacht. Seine Bekanntschaft war für mich von großer Bedeutung, denn er ist einer von den Unentwegten, die auch lieber alles hingeben für ihre Idee, als darauf zu verzichten. Er paßte glänzend zu mir. Unser erster Ozeanflug im Jahre 1927 mißglückte durch die Ungunst der Witterung und wurde aus demselben Grunde für das nächste Jahr zurückgestellt.

Im letzten Winter, der unserem Fluge voranging, habe ich eingehend alle bisherigen Flugerfahrungen durchgearbeitet und in treuer Verbundenheit dieselben mit Hünefeld besprochen.

Meine persönlichen Bestrebungen waren ausschließlich auf die Durchführung des Fluges im kommenden Jahre eingestellt, soweit meine Beschäftigung bei der Luft Hansa mir dazu Zeit ließ. Ich hatte dort außer meiner Nachtflugtätigkeit nebenher noch andere ziemlich umfangreiche Gebiete zu bearbeiten, wie das Gebiet der Streckensicherung und der Flugfunksicherung. Die Arbeit auf diesen Gebieten ist mir für meinen Ozeanflug recht gut zustatten gekommen.Von meinem Winterurlaub bei der Luft Hansa verwendete ich zunächst vierzehn Tage zum Training beim Wintersport in den bayerischen Alpen. Den Rest meines Urlaubs benutzte ich mit meinem Freund Hünefeld zu einer ersten Seereise nach Irland zwecks Besichtigung der irischen Flugplätze. Diese Reise ist ebenso wie die meisten anderen Vorbereitungen ziemlich geheim geblieben, allerdings nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem ich mit dem Einfliegen unseres Flugzeuges begann.

Wenn ich meine Lebensgeschichte nochmals an mir vorüberziehen lasse, so muß ich sagen, daß ich nicht viel erstrebt habe, daß ich aber die Ziele, die ich mir bisher gesetzt, mit Gottes Hilfe, wenn auch erst nach Jahren harten Kampfes, erreicht habe.

In Irland — Die Nacht vor dem Start — Aufstieg im Morgengrauen — Das letzte Lebewohl — Wasser ohne Ende — Ein kritischer Augenblick — Gott ist mit uns

Das Wetter nach unserem Eintreffen in Irland war so denkbar schlecht, daß auch unsere mutigen Entschlüsse sich nicht dazu herbeilassen konnten, den Flug anzutreten. Auf dem Flugplatz Baldonnel war infolge der langen Regentage der Boden so aufgeweicht, daß an einen Start mit einer schweren Maschine ohne eine künstliche Zement- oder Holzbahn gar nicht zu denken war. Die Herrichtung einer solchen Bahn hätte sicher Wochen in Anspruch genommen; deshalb war es besser, auf die liebe Sonne zu warten, die in zwei bis drei Tagen die ganze Arbeit mit ihrer Wärme leisten konnte.

Am 9. April schien es so, als würde eine Besserung des Wetters eintreten. Die Meldungen vom britischen Luftministerium waren aber vom Ozean selbst noch nicht so, daß wir auf einigermaßen günstige Witterungsverhältnisse rechnen konnten. Erst am 11. April meldete uns das britische Air Ministry, daß nun auch das Wetter auf dem Ozean sich zu bessern scheine. Als am 11. April abends sich diese Aussichten mehr und mehr verdichteten, entschlossen wir uns für den Start am 12. April. Die Wetterlage in Baldonnel selbst war eigentlich für den Start am bedenklichsten. Sonst aber herrschte über dem größten Teil des Ozeans eine Wetterlage, bei der in der östlichen Hälfte ein Hoch in Bildung begriffen war. Die starken Winde der letzten Tage hatten nachgelassen, sie betrugen an der Wasseroberfläche nur mehr 20 bis 25 Meilen die Stunde. Es war wohl möglich, daß der Wind weiter abflaute. Etwas ungünstiger war die Wetterlage auf dem Westteil des Ozeans und zwar östlich und nördlich von Neufundland. Von dorther war uns starke niedrige Bewölkung gemeldet worden, die nach Süden bis New York reichte. Ausgedehnte Regenzonen waren zwischen Labrador und New York. Zwischen

Grönland und Kanada war ein Tiefdruckgebiet, das sich scheinbar nach Süden schob. Dieses konnte uns gefährlich werden, da es zu dem Zeitpunkt, an dem wir in die Nähe der Neufundlandküste kamen, am Abend des 12. April, wahrscheinlich weiter nach Süden vorgeschritten war. Ich war mir bewußt, daß dieser Umstand ein heikler Punkt für die Durchführung des Fluges war, und es wäre zu erwägen gewesen, ob auf Grund dieser Nachricht der Flug nicht doch noch etwas verschoben werden mußte. Da ich aber nach all meinen bisherigen Beobachtungen festgestellt hatte, daß ein Ost-West-Flug wohl niemals, ohne ein größeres oder kleineres Tief zu durchfliegen, stattfinden könnte, so ließen wir dieses Moment nicht ausschlaggebend sein für die Entscheidung, ob geflogen werden sollte oder nicht.



Die „Bremen"

Für den vorliegenden Fall rechnete ich allerdings bei Neufundland mit schlechtem Wetter und legte mir noch am Vorabend den Kurs fest, der gegebenenfalls dort zu fliegen war. Am Abend des 11. April herrschte in Baldonnel ein frischer Südwind, der für den Start in der von uns

vorgesehenen Richtung recht günstig war. Wir hofften, daß dieser Wind noch bis zu den Stunden des Starts anhalten würde.

Nachdem wir in der Messe des Baldonnel-Fliegerkorps einen kurzen Abendimbiß eingenommen hatten, verweilten wir im ruhigen Gespräch noch eine Stunde am gemütlichen Kaminfeuer. Gegen 9 Uhr abends gingen wir zu Bett. Den Schlaf zu finden war nicht ganz einfach. Ich hatte vorher schon versucht, durch ein Glas Stout mehr als sonst mirleichter in den Schlaf zu helfen. Aber der ruhige Schlaf stellte sich doch nicht so leicht ein wie sonst. Im selben Raum mit mir schlief mein hochgeschätzter Freund, der Ingenieur der Junkers-Werke in Dessau, Herr Schünzinger. Sein ruhiges Gewissen ließ ihn lange vor mir entschlummern. Ich mußte seine ruhigen Atemzüge noch lange hören, bis auch bei mir sich ein leichter, aber unruhiger Schlaf einstellte. Ich hatte vor dem Flug, vor dem Start, und all den tausend Möglichkeiten, die auftraten, doch etwas Herzklopfen. Ich glaubte im unruhigen Schlaf dieses deutlich zu hören. Ob es Angst oder Erregung war, will ich selbst nicht entscheiden. Begreiflich ist vor solchem Start etwas Angst sicherlich. Es steht ja so unendlich viel auf dein Spiel, und wie schon vorher erwähnt, waren so manche Momente noch vorhanden, die Angst aufkommen lassen konnten, so manches gänzlich Ungeklärte, wie die Eisnebel von Neufundland, die Weststürme und Zyklone des Ozeans, die im Ost-West-Flug so sehr verlängerte Aprilnacht ohne Mondschein und dann letzten Endes die Frage, oh der Motor durchhalten würde. Wird die „Bremen" allen Wetterlagen gewachsen sein? Wird sie in Schnee und Eis bestehen können? Es brauchte ja nur irgendeine Kleinigkeit zu passieren, eine Stelle der Wasser-, Öl- oder I3enzinleitung defekt zu werden und der Tod war unvermeidlich. Eine Rettung, auf weitem Ozean treibend, war wohl kaum zu erwarten, wenn das Flugzeug niedergehen mußte, da wir ja die nördliche Route wählten, auf der jahraus, jahrein kaum ein Dampfer fährt, ganz besonders nicht in dieser frühen Jahreszeit.

Diese Gedanken alle entschlummerten mit mir und ließen auch im Schlaf mich auf meinem Feldbett noch herumwälzen. Immer wieder kamen mir die vielen Totenreden, die mir von meinen ehemaligen Berliner Vorgesetzten

gehalten wurden, die vielen Warnungen, die mir von meinen Freunden gegeben wurden, in den Sinn und zeigten sich im Traume als schwarze Schreckensgespenster. So brachte mir denn die letzte Nacht nicht den Schlaf, der eigentlich für die lange Reise und für die Kämpfe, die mir bevorstanden, notwendig gewesen wäre. Am meisten Angst hatte ich eigentlich vor dem Start. Und wenn die Gespenster des Ozeans verschwanden, so gingen mir der Reihe nach alle die Punkte durch den Kopf, die ich beim Start beobachten wollte und das, was am meisten dazugehörte, die Ruhe, die fand ich dadurch nicht. Ich hatte ja eigentlich bisher mit einer so schweren Maschine noch nicht gestartet und was mir alles über den Start mit der schweren überlasteten Maschine gesagt worden war, das war nicht gerade dazu angetan, meinen Optimismus zu heben. Und Optimismus war für ein solches Unternehmen Vorbedingung.

Trotz allem Wagemut, der mir zugeschrieben wird, bin ich, solange die Möglichkeit dazu besteht, sehr bedacht und vorsichtig. Ich ließ mir immer wieder und wieder durch den Kopf gehen, ob nicht doch irgendein Irrtum meinerseits vorläge, wenn ich nach meinem Empfinden beim Start keine so großen Schwierigkeiten sah.

Aus unruhigen Träumen weckte mich der wachthabende Kapitän des Lagers, der die Nacht überhaupt nicht ins Bett gegangen war. Meine erste Frage an ihn war: „Was für Wind?" „Kein Wind!" war die Antwort. Davon war ich nun gerade nicht besonders entzückt. Denn diese Tatsache brachte natürlich auch bei mir die größten Bedenken für das Gelingen des Startes mit sich. Ich hatte doch immer mit etwas Südost-Wind gerechnet, der ja auch die letzten Tage über so unverdrossen blies.

Die theoretische Möglichkeitsgrenze war durch diese unangenehme Tatsache an die äußerste Grenze gerückt. Meine Augen suchten selbst durchs Fenster nach dem Wind, aber im nächtlichen Dunkel konnte ich noch nichts feststellen. Stattdessen sah ich unseren Freund, den Berichterstatter Jenkewitsch, der mit ernsten Augen das Erwachen der Helden des kommenden Tages beobachtete, um später darüber der lauschenden Welt berichten zu können. Es war noch sehr früh, und nicht der leiseste Schimmer

des kommenden Tages zeigte sich am Horizont. Um 3.45 sprang ich aus dem Bett. Im frischen Wasser verjagte ich die dunklen Träume der Nacht. Der unruhige kurze Schlaf hatte mich doch so erfrischt, daß auch mein alter Mut zum Durchbruch kam. Mein Herz, das im unruhigen Schlummer ängstlich gepocht hatte, war wieder ruhig. Die frische Morgenluft und der nun leise dämmernde erste Morgenschimmer machten mich so frei und froh wie noch nie. Jetzt waren all die schlimmen Winke und freundlichen Warnungen wie weggefegt. Unbegreiflich erschien es mir, was mich die ganze Nacht an trüben Gedanken und schlimmen Ahnungen im Halbschlummer quälen konnte. Es war mir so tatendurstig und hoffnungsfroh zumute. Meine Gedanken flogen zurück zur Heimat. Dir, liebes Deutschland, will ich dienen und helfen und dich, du schöne Welt, will ich mir erringen! Nun können sie alle kommen, die gewaltigen Mächte, Sturm, Wellen, Nacht und Nebel, ich will mich vermessen, mit euch zu ringen, oder sterben im Kampf mit den Elementen.

Ich brauchte nicht lange zum Anziehen und beeilte mich, zum Frühstück in die Offiziersmesse zu kommen. Dort waren schon alle die lieben und tapferen irischen Kameraden beim Frühstück versammelt, die zum Teil in der Nacht überhaupt nicht zu Bett gegangen waren. Das kräftige Frühstück bestand aus drei Eiern, Tee und Butterbrot. Die Ergänzung des Frühstücks durch Obst war erst nach dem Abflug vorgesehen und in der Maschine verstaut.

Mein Tagebuch, in das ich alle die Wetterbeobachtungen bisher eingetragen hatte, schloß ich ab und schrieb auf die letzte Seite eine Million Grüße und Küsse an mein Heldenfrauchen zu Hause. Ich übergab es dann im Briefumschlag meinem Freund Schünzinger zur Weiterbeförderung an meine Frau.

Nun ging's zum Flugzeug. Einige Unbekannte nahmen mich in ihrem Auto mit zum Flugplatz, wo sie mir beim Verlassen des Wagens noch kräftig die Hand schüttelten. Die Tatsache, daß ich der Captain Köhl war und dies dem Posten in vollster Überzeugung sagen konnte, ließ mich schnell durch die Postenkette hindurchkommen.

Vor mir stand, silbergrau glänzend, im ersten Morgenzwielicht zwischen den großen Flugzeughallen aufgebaut, die „Bremen". Ich ging zu ihr und lieb wie ein Kind streichelte ich den schlanken Propeller. In Gedanken sagte ihm: „Du und ich, wenn wir beide nicht versagen, dann wird es glücken." Mutig blitzte mich des Propellers helles Funkeln an.

Nun kam noch vor dem Unternehmen Begrüßung und Abschiednehmen. Dem irischen Staatspräsidenten und seinen Damen durfte ich die Hand schütteln. Unser deutscher Generalkonsul und viele andere liebe Bekannte drückten mir noch schnell die Hand und sagten mir „Auf Wiedersehen".

Fünf Minuten vor fünf war es, als ich in die „Bremen" kletterte. Dort richtete ich mich in aller Ruhe häuslich ein und brachte die vielen Kissen, Thermosflaschen und Paketchen, die alle auf dem zweiten Sitz aufgetürmt waren, fein säuberlich so an Ort und Stelle, daß sie während des Fluges von meinem Sitz aus zu erreichen waren.

Der Start war auf fünf Uhr angesetzt, aber es war doch noch nicht ganz so hell, daß ich die Fähnchen, welche entlang der Startbahn aufgebaut standen, sehen konnte. Deshalb warteten wir noch etwas mit dem Start. Ich hoffte auch immer noch auf aufkommenden Südwind; denn der Windwimpel hing hoffnungslos schlapp herunter. Deshalb machte ich mich auch auf einen langen, langen Start gefaßt, Es war ein richtiges Pech. Alle die vielen Tage hatte ein Wind geblasen, der uns fast die Kleider vom Leibe riß und nun: Windstille, Windstille. — Um 5.10 drehten Weller und Lengrich mit sehnigen Händen den Propeller an. Auf das dritte „Frei" sprang er an und sollte nun nimmer ruhen, bis er nach trotzigem Ringen mit den Elementen auf Greenly Island die dünne Eisdecke zerhieb.

Hünefeld war inzwischen auch eingestiegen. Er verstaute den mitgenommenen Proviant in der Kabine. Meinem Freunde Fitzmaurice hatte ich noch fünf Minuten Urlaub gegeben, damit er nochmals von Weib und Kind Abschied nehmen konnte. Als er damit fertig war, stieg auch er mit ein. — Wir waren reisefertig.

Zuerst wurde der Motor abgebremst. Er lief regelmäßig und machte seine normalen Touren, die von ihm gefordert wurden, 1375 in der Minute. Beide Magnete wurden geprüft, sie waren gut. Ich nahm nochmals den Gashebel zurück. Fitzmaurice und ich zählten an unseren fünf Fingern ab, ob alle Hähne richtig gestellt waren, ob der Benzintank voll war und ähnliches mehr. Wir sahen uns an und nickten, und nun kam der Augenblick, in dem wir den Gashebel vorschoben.

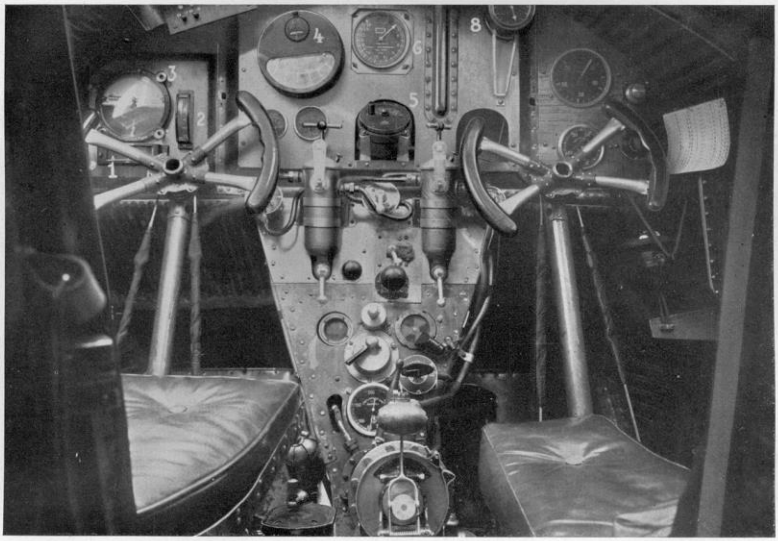
Von draußen her blickten mich voll ernsten Glaubens die übernächtigten Augen unseres lieben Weller an. Ernst waren sie und alle die vielen Augen der Anwesenden, die gespannt den Ereignissen folgten.

Jetzt hatte ich keine Furcht mehr, mir hüpfte das Herz vor Freude, denn endlich war es wieder einmal so weit: Auf zum Kampf und Sieg, für der Luftfahrt schnelleres Werden, für der Menschheit Friedenswerke!

„Lieber Gott, nun hilf du mir". — Ich fragte nochmal; „Klötze weg?" „Frei!" schallte es von draußen, und langsam schoben wir den Gashebel vorwärts. Erst langsam, dann aber immer schneller setzte sich die „Bremen" in Bewegung. Sie will schon gleich zu Anfang links ausbrechen. Die gefährliche Bahn zwischen den großen Hallen ist zurückgelegt, nun geht es hinaus in die weite Welt. Nochmals will die „Bremen" ausbrechen, vor dem in schmaler Breite ausgefüllten Graben will sie links weggehen. Ich drehe stark dagegen, sie gehorcht und kommt langsam, langsam auf die richtige Bahn. Sie hat nun mehr Fahrt und nun gehorcht sie immer. Geradeaus den Fähnchen entlang geht es, hinweg über die vielen Stellen, die ich so oft abgegangen bin und die ich so genau kenne wie meine Hosentasche. Aber bei 400 Meter, wenn auch wenig, so doch aufwärts. Ich sehe, auf Fahrt. Die „Bremen" rollte so langsam. Wenn ich bedenke, daß sie 130 Kilometer Stundengeschwindigkeit braucht, um sie vom Boden wegzuheben! Es geht die ersten 400 Meter, wenn auch wenig, so doch aufwärts. Ich sehe. mit einer solch schweren Maschine ist ein Start bergauf sehr schwer. Nach den ersten 400 Metern, weiß ich, ist der Platz eben und dann fällt er, und nach den ersten 400 Metern, da geht's dann auch schneller und schneller. Der zitternde Geschwindigkeitsmesser, der zuerst nicht über 80 kam, er steigt nun langsam und zittert sich über 100.

Aber noch immer ist nicht die Geschwindigkeit erreicht, die mir Schünzinger vorrechnete, die Geschwindigkeit von 130 Stundenkilometern. Es geht schon abwärts und dem Platzrande zu. Ich sehe den weißen Strich inmitten der grünen Grasnarbe, dort, wo wir für 70 gute englische Pfund die Mauer haben niederreißen lassen, näher und näher kommen, und immer noch kann ich die „Bremen" nicht abheben. Der Geschwindigkeitsmesser zittert erst um 110 Stundenkilometer herum. Aber ich weiß: nach der Mauer, nach dem weißen Strich sind es nochmals 700 Meter und da hoffe ich bestimmt das Flugzeug vom Boden wegzubringen. Es wird schon gehen! Da — mitten in diesen Überlegungen — was war das? Fitzmaurice, der rechts neben mir sitzt und rechts aufpassen muß, reißt das Höhensteuer an, die Maschine hebt sich 1 bis 2 Meter hoch und senkt sich, weil noch nicht genügend Fahrt darauf ist, zu Boden, sie kommt ins Springen. Warum dies? Weshalb? Es ist keine Zeit für mich, diese Fragen jetzt zu klären. Jetzt hilft nur kalte Ruhe und Halten, Halten, ruhiges Halten des Steuers. Nach mehreren Sprüngen, deren ungeheurer Gefahr ich mir voll bewußt war, kommt die Maschine wieder in ruhiges Abrollen und holt die verlorene Fahrt auf. Wird die Wiese ausreichen, die hinter der niedergerissenen Mauer sich dehnt? Werden wir rüberkommen über den sechs Meter hohen Wall am Ende dieser Wiese, oder ist dort schon das Ende des Ozean-Fluges? Oder soll ich vielleicht vorher doch noch das Gas wegziehen und, wenn auch nicht die Maschine, so doch unser Leben dadurch retten? In den kurzen Sekunden geht dies alles durch den Kopf, und bei dieser angestrengten Gehirnarbeit halte ich den schweren Vogel so ruhig ich kann. Nur noch ganz kurze Entfernung bis zum Wall da schwebt die „Bremen". Sie schwebt wirklich, und im gleichen Moment müssen wir, beide Piloten, langsam das Steuer anziehen, um, die Hecke fast streifend, das erste Hindernis im Finge zu überwinden. — Der Start geglückt? Nein, noch nicht, da steigt vor uns ein Berg hinan. Die „Bremen" steigt zwar auch, aber der Berg, auf den wir zusteuern, steigt schneller. Die „Bremen" kann ihn so nicht überflügeln. Sie muß erst ihre freien Flügel im Luftmeer dehnen, sie muß auf Fahrt kommen, und in dieser Zeit kommt der Berg heran. Wieder kommen Sekunden des Zweifels, ob und wie wir diesem neuen Hindernis ausweichen. Wir kommen nicht hinüber, wir müssen abbiegen. Die „Bremen" neigt sich und dreht rechts ab vor dem nicht weichenden Berg,

hinaus ins tiefe Tal. Bei der Kurve ist der Boden vom rechten Flügel kaum mehr einen halben Meter entfernt. Wir streifen damit die grünen Büsche, aber es geht schon abwärts und dies ist unsere Rettung. Nun kann die „Bremen" auf Fahrt kommen. Der Propeller wühlt in der frischen irischen Morgenluft und die Flügel tragen uns hinaus in die irische Landschaft, dem nahen Ozean entgegen.



Führerstand der „Bremen"
1. Kursanzeiger, 2. Längsneigungsmesser, 3. Kreiselneigungsmesser, 4. Höhenmesser, 500 m, 5. Kursgeber, 6. Drehzahlmesser, 8. Höhenmesser, 8 000 m

Nun ist der erste, für mich schwerste Teil geglückt. Gott im Himmel sei Dank. Jauchzen und Jubeln erfüllt mich.

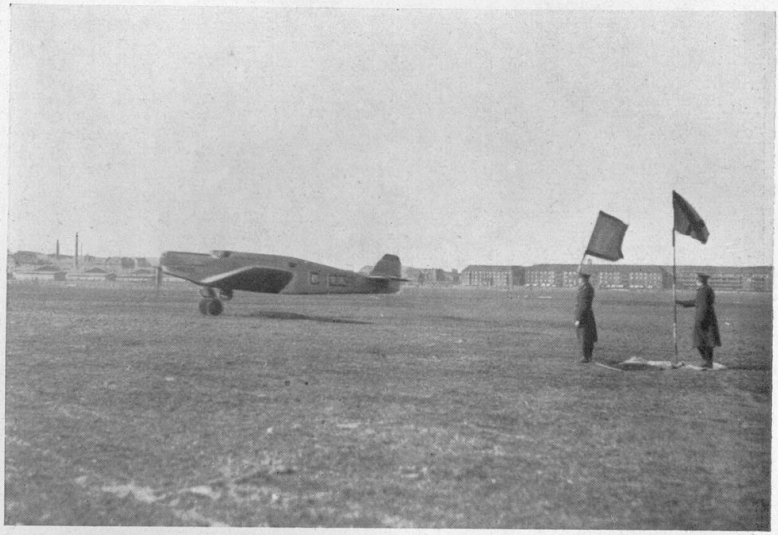
Ich stoße, wie immer nach solchen Momenten der Gefahr, einen Freudenjodler aus, einen Jauchzer wie in meinen bayerischen Heimatbergen, wenn ich dort die Höhen erklimme. Meine Augen suchen die meiner lieben Kampfgenossen, Fitzmaurice und Hünefeld. Ich drücke dem neben mir sitzenden Fitzmaurice fest, fest die Hand, und die Freude leuchtet aus unseren Augen. Wir streicheln zart und anerkennend die treue brave „Bremen", den Tourenzähler als Repräsentanten des Motors in unserem Sitz, die sich beide im schwierigsten Teil der Reise schon so tapfer gehalten haben.

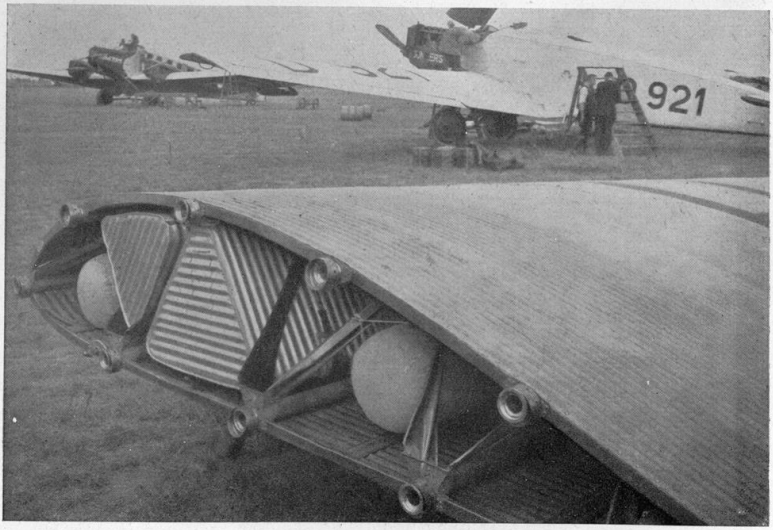
Mein Freund Hünefeld muß noch zwischen den großen Benzintanks ganz vorne nahe bei uns liegen. Unsere Augen verstehen sich besonders und unsere Gedanken sind wohl dieselben. Wir lesen sie uns gegenseitig ab: „Es ist doch gegangen; der Start, vor dem wir am meisten gebangt und der vielleicht der unsicherste Faktor im ganzen Unternehmen gewesen ist, ist gelungen", und ein befreiendes „Gott sei Dank" löst sich lautlos von unseren Lippen. Etwas später schreibe ich meinem Freund Hünefeld nachfolgende Zeilen: „Fünfzig Meter mehr, und es wäre schief gegangen. Wir drosseln schon feste, haben zweihundert Kilometer drauf. Werfen Sie eine Meldung über Galway ab mit diesen Mitteilungen. K." Der Freiherr nickt auf diese Mitteilung verständnisvoll mir zu; sprechen können wir nicht miteinander, das Brummen des Motors und das Donnern der Wellblechwände verhindern dies. Jetzt geht es frei über Irlands grüne Hecken und Wiesen und die Welt sieht für uns ganz anders aus. Wie schrecklich wäre es gewesen und welche Schande für uns, wenn jetzt die „Bremen" mit gebrochenen Flügeln und Fahrgestell am Platzende oder am Berge liegen würde. Wie recht hätten dann alle die Zweifler gehabt. Aber die Zweifel und den Erdenstaub lassen wir nun hinter uns. Das Land und die Menschen unter uns werden kleiner und kleiner. Mit 220 Stunden-Kilometern brausen wir dahin, unter uns ziehen Irlands Mauern, Wiesen und Hecken vorüber und wechseln ab mit Flüssen, Städten und Dörfern, aus denen Ruinen zu uns heraufragen und glitzernde Burgen. Was denkt sich da alles unser Fitzmaurice, der tapfere Irländer, wenn er dies alles nun so sieht und nochmals überblicken kann, bevor sein Lebensschicksal hinaus auf den ungewissen Ozean steuert. Er ist so froh und munter und träumt vielleicht schon von den Ehren, die ihm, wenn der Flug glückt, dortunten in seiner Heimat winken. So kann er noch Stunden träumen, bis die Sonne hinter den Wolken versinkt und die Stürme beginnen, die Nebelschwaden ziehen und die Nacht hereinbricht. Und wenn dann über den Wolken die Sterne gleich Irrlichtern die müden gequälten Augen täuschen und foppen, dann kommt der Kampf des schwachen Menschen mit den Elementen, mit den menschenleeren, winterkalten, trostlosen Waldstrecken, aus denen Hungertod und Erfrieren heraufgrinsen und denen wir nur mit dem letzten Benzin im Sparflug entrinnen werden.

Es ist ein herrlicher Morgenflug vor der Sonne her, die sich golden in unserem Rücken ankündet und deren Licht uns frohe Zuversicht gibt. Fitzmaurice übernimmt jetzt zum ersten Mal für zwei Stunden das Steuer. Ich beschäftige mich mit der Navigation, stelle die Windrichtung fest, lese auf dem Wind - Dreieck den Kurs ab und berechne unsere Geschwindigkeit. Wir haben unseren Motor schon lange etwas abgedrosselt, und trotzdem sind wir schneller als die irischen Flugzeuge, die uns begleiten sollen und unserem Fluge nicht zu folgen vermögen. Wir müssen sie hinter uns lassen, denn unser Ziel ist fern und Einsamkeit ist doch unser Begleiter über die weite Wasserwüste. Wir sind zwischen Baldonnel und Galway, da verschwinden vor uns die grünen Wiesen und weißliche niedrige Nebelschwaden heben sich wie ein Morgenkleid aus den Niederungen ab und steigen langsam empor. Galway, dem wir unseren ersten und letzten Gruß zuwerfen wollten, hat sich unter den Nebeln versteckt, und nur eine Kirchenturmspitze ragt aus den Dunstschleiern hervor. Dafür ragen aber rechts und links von uns grau-blaue Berge empor, denen wir uns schnell nähern und die aus nächster Nähe zu uns heraufgrüßen, um bald hinter uns zu bleiben. Die Küste des Atlantischen Ozeans taucht auf. Niedere starre, graue Felsen, denen man den ewigen Kampf mit den stürmenden Winden und Wellen des Ozeans an ihren abgewaschenen staublosen Häuptern ansieht, ziehen unter uns vorüber. Sie sind die letzten Grüße von Europas Küste, die wir um 7.05 für lange, lange Zeit verlassen. Ein stiller Wärter und Warner der Schiffahrt liegt seitab von uns, einsam von weißen Schaumwellenkämmen bespült. Wir fliegen jetzt wieder tief und so nahe an diesem Leuchtturm vorüber, daß wir dem Leuchtturmwärter noch einen letzten Gruß zuwinken können. Ob er noch wacht oder der Ruhe pflegt, wissen wir nicht, aber wir haben hinterher erfahren, daß er unser Vorüberkommen der bange wartenden Welt gemeldet hat. Nach diesem letzten Gruß Europas begegnen wir noch einem Dampfer, der fernab von Südosten herannaht und dessen Rauchfahne mit ihm zieht. Wir können daran sehen, daß wir südliche Winde haben, die eine geschlossene Wolkendecke vor uns zwischen Himmel und Wasser schieben.

Bei unserer rasenden Geschwindigkeit haben wir aber auch dieses letzte, Leben verratende Zeichen bald hinter uns gelassen.

Vor uns dehnt sich weit der unendliche Wasserspiegel, der im leichten





Oben: Start in Tempelhof am 26. März 1928, 8^{08} morgens
Unten: Tragfläche mit Luftschläuchen

Südwind zu erzittern scheint, Und wir freuen uns dieses leisen, lauen Südwindes; denn er hindert nicht unsere brausende Fahrt dem fernen Ziele zu. Das Meer ist so ruhig, wie ich es von meiner ersten Dampferfahrt nach Irland kennengelernt habe. Ich finde nicht die haushohen Wogen, von denen mir erzählt wurde, die von eisigen peitschenden Winden zu unermüdlichem Steigen und Fallen getrieben werden. Es gibt also doch Wetterlagen, bei denen wir mit unseren heutigen Flugzeugen uns hinauswagen dürfen. Aber eine vorsichtige Stimme in mir sagt: „Nicht zu früh frohlocken, das Meer ist so weit und in den verschiedenen Zonen so gänzlich verschieden. Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, und die ungewisse Nacht steht uns auch noch bevor." Ich freue mich der Gegenwart und sehe mich vor der dunklen Zukunft vor.

Das gute Wetter scheint uns begleiten zu wollen. Die ersten zehn Stunden wechseln wir alle zwei Stunden das Steuer, dann alle Stunden. Der Kompaß-Strich, den wir fliegen wollen und den wir auf einer Tafel mit großen Zahlen vor uns aufgeschrieben haben, und die fernen Wolkenlichter, auf die wir zufliegen, sind das, was wir am meisten beobachten. Wir wenden den Blick nicht davon ab. Ich selbst beschäftigte mich wieder und wieder mit den navigatorischen Aufgaben, ich rechne und schreibe auf, beobachte den Wind ebenso wie den Benzinverbrauch aus den verschiedenen Tanks. Die ersten Stunden geht alles so normal wie nur möglich. Da wir etwas Gegenwind haben und wissen, daß dieser Gegenwind an der Wasseroberfläche am geringsten ist, so fliegen wir in zehn bis zwanzig Meter Höhe über den ruhigen dunkelblauen Wellen.

Bald nach Verlassen der Küste sieht die Wetterlage etwas schwieriger aus. Tiefe Wolken hängen hernieder, und leise rieselnder Regen kräuselt die Wasseroberfläche. Zwischen uns und der Sonne hängen tiefe Wolken, und sofort ist es in der Maschine kälter, so kalt, daß wir zu frösteln beginnen. Ein Südwestwind, stärker als vorher, drückt uns entgegen und wirft die Wellen von West nach Ost. In dieser Richtung ziehen schaumige Windadern in langgestreckten Bahnen daher. Sie zeigen uns ganz genau die Richtung des Windes an. Doch dies Wetter dauert nicht allzulange an, es wird bald wieder

besser und helle sonnige Fernen tauchen hinter den dunklen Wolken auf und lassen uns froh den nächsten Stunden entgegensehen.



Kabinentanks der „Bremen“

Da rumst der Motor, der Tourenzähler schnellt zurück, wir sind aus unseren kühnsten Träumen warnend herausgerissen. Das Geräusch war nur ein momentanes. Wir drosselten sofort den Motor und es ward nicht mehr gehört. Aber es erfüllte uns doch mit großer Sorge, denn weit draußen auf dem unendlichen Ozean, noch dreißig bis vierzig Stunden voraus, durfte mit solchen Geräuschen nicht gespaßt werden. Was war es? War dem Motor das Gasgemisch zu mager, oder war irgendein Zahnrad gebrochen oder ähnliches? Wir nahmen außer dem Drosseln auch noch die Zusatzluft weg und hörten angstvoll lange Zeit noch dem Klang des Motors nach, doch das aufmerksamste Ohr konnte auf die Dauer nichts mehr entdecken.So vergingen uns die Stunden. Des Steuernden Blick war auf die fernen Wolken gerichtet. Wir faßten das Steuer selbst kaum mehr an, die „Bremen" zog ganz allein über die weite Wasserwüste dahin. Der Mittag kam. Die Sonne, die hinter uns herzukriechen schien, sie kam nur langsam auf ihre Mittagshöhe, und lange Zeit verging, bis sie anfing, uns ins Gesicht zu scheinen. So war es nach Sonnenzeit Mittag geworden, aber unsere Uhren waren dieser Zeit schon um 1% Stunden vorausgeeilt. Nach allgemeiner Schätzung hatten wir also um diese Zeit etwa den 30. Längengrad überschritten. Da wir keinen Sextanten mitgenommen hatten, konnten wir die Sonnenhöhe selbst nicht messen. Die eine Feststellung genügte jedoch, uns über das Fortschreiten und die zurückgelegte Entfernung einigermaßen zu orientieren. Wir waren froh über die Feststellung; denn unsere Geschwindigkeit war noch über 170 Kilometer die Stunde. Der Motor arbeitete nun, immer mehr gedrosselt, wie ein Uhrwerk. Nach dem ersten Schrecken, den er uns eingejagt hatte, lief er ohne das geringste Nebengeräusch weiter, so daß er bald wieder unser vollstes Vertrauen errungen hatte.

Der L.-V.-Motor ist ja in seiner Konstruktion mit seinen sechs Zylindern so einfach und übersichtlich und so gut durchkonstruiert, daß nach einem regelmäßigen Lauf von zehn Stunden nicht anzunehmen ist, daß er bei genügender Benzinzufuhr nicht auch fünfzig Stunden weiterliefe.

Bis zum Mittag hatten wir etwa 1500 Kilometer hinter uns gebracht und hatten noch etwas mehr als 2000 Kilometer vor uns bis zur rettenden Küste;

wir hatten also noch lange nicht die Hälfte der Strecke von Land zu Land überflogen. Um diese Zeit war es, daß wir uns am Steuer allstündlich abwechselten. So gegen neun Uhr morgens hatten wir das erste Frühstück im Flugzeug eingenommen, das aus starker Bouillon und feinen belegten Brötchen bestand. Jetzt war es Zeit zum Mittagessen. Das Mittagessen bestand aus denselben Gängen wie das Frühstück. Als Zusatz kamen lediglich noch einige Bananen und etwas Schokolade dazu. Die Bananen und die Schokolade steckte ich Fitz, der in dieser Zeit am Steuer saß, stückweise von Zeit zu Zeit in den Mund. Ich machte dann einen kleinen Mittagsschlaf, um mich für die kommende Nacht vorzubereiten. Auch im Schlafen wechselten wir uns ab. — Mein Schlaf war nicht besonders lang. Ich habe immer höchstens zehn Minuten geschlafen, dann gingen meine Augen wie von selbst wieder auf und überflogen den Kompaß und die anderen Instrumente. Da unser Flug scheinbar auch weiterhin so frisch vorwärts ging, ließ die freudige Erregung einen tiefen Schlaf bei mir nicht aufkommen. Ich hatte mir zwar schon beim letzten Flug vorgenommen, tüchtig zu schlafen, aber was ist begreiflicher, wenn das Interesse an all dein Neuen, was da vor uns ist, uns die Augen nicht schließen läßt. Ich wollte die Reise über den Ozean genießen und all das Interessante, was ich hier erleben konnte. Ich hoffte, nach der Reise mich genügend ausschlafen zu können. Bei meinem nächsten Flug werde ich aber doch ein Schlafmittel mitnehmen, falls der rechte Schlaf nicht kommt, denn nur so ist es möglich, vollkommen frisch und gut ausgeruht den Gefahren der Nacht begegnen zu können. Fitzmaurice hatte in der letzten Nacht in Irland auch einen großen Fehler dadurch begangen, daß er kaum zu Bett gegangen war und kaum geschlafen hatte. Infolgedessen schlief er jetzt noch halbe Stunden recht gut und dessen freute ich mich ganz besonders, weil ich wußte, wir brauchten es für die Nacht. Als unsere irische Uhr gegen 4 Uhr zeigte, frischte der Wind auf. Nach den Wellenkämmen, die wir unter uns sahen, schien es, daß der Wind von rückwärts kam. Um dies genau festzustellen, flog Fitzmaurice eine Kurve und ich warf zwei Rauchbomben der Firma Deichmann ab. Die eine schien nicht zu funktionieren, die zweite fiel wie ein gelbes Band nieder zu den Wellen, und als sie auf dem Wasser aufschlug, siehe da, da trieb dies gelbe Band in nordwestlicher Richtung weiter, und zwar ziemlich schnell. Meiner Schätzung nach hatten wir also

Südostwind von mindestens zehn Meilen in der Stunde. Auf Grund dieser



Oben: Start in Tempelhof am 26. März 1928, 8^{08} morgens
Unten: Tragfläche mit Luftschläuchen

Feststellung gingen wir für die nächsten Stunden in größere Höhe. Wir flogen, die örtliche Westströmung voll ausnutzend, in 500 bis 600 Meter Höhe

weiter. Jede Möglichkeit, vorwärts zu kommen, mußte ausgenutzt werden; denn weit, recht weit war der Weg vor uns noch. Ich hoffte mehr und mehr, möglichst schon bei Einbruch der Nacht die Lichter von Neufundland zu sichten. Ich wußte nicht, was uns bis dahin noch alles drohte.

Mochte es bisher noch so gut gegangen sein, das unglückliche Schicksal all der Flieger, die vor uns versucht hatten, den Ozean von Ost nach West zu kreuzen, ließ mich immer vorsichtig sein. Es war für mich eine dauernde Warnung, nicht zu früh zu frohlocken. In den Witterungsverhältnissen, wie wir sie bisher angetroffen hatten, sah ich keinen Anhalt dafür, wo die tapferen ersten Pioniere geblieben waren.

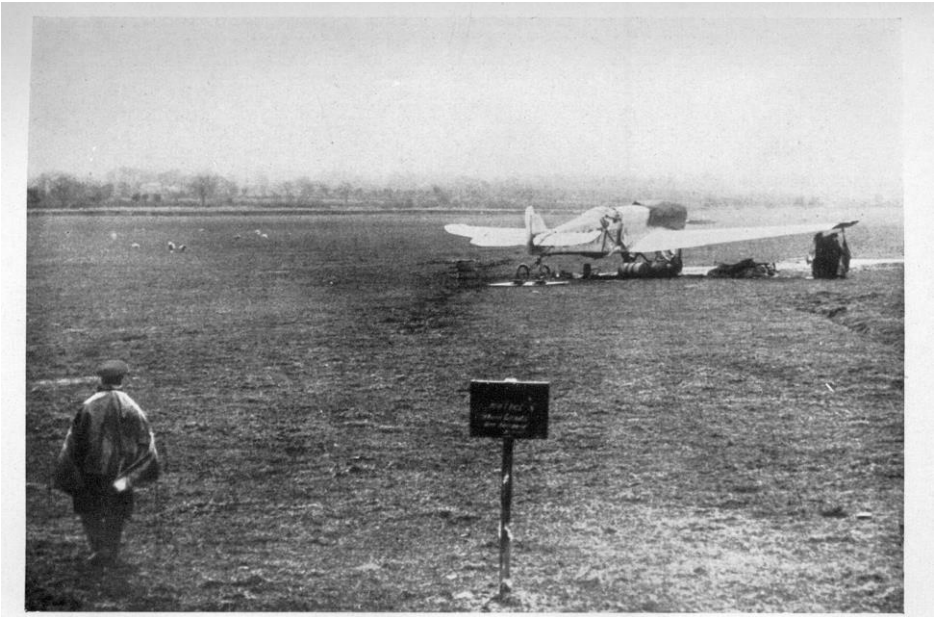
Zu dieser Zeit schrieb mir Fitzmaurice, der ebenso wie ich den guten Fortgang des Fluges verfolgt hatte, auf ein Stückchen Papier: „Wir werden die Leuchttürme auf Neufundland anscheinend noch bei Beginn der Nacht sehen." Ich hatte dieselbe Hoffnung und wünschte nur, daß er recht hätte. Ich schrieb ihm auf demselben Zettel zurück: "Gott ist mit uns und mit unserem Werk." Und so war es auch.

Um Eisschauer herum – Wind und Wolkenberge – Das Inferno des Meeres – Kämpfen im Dunkeln

Die Wetterlage in den Mittagsstunden wurde sogar immer noch sonniger. Die schönsten Cumuli-Wolken hingen in frischer sonniger Luft. Der endlose Wasserspiegel breitete sich glatt wie ein kleiner Binnensee vor uns aus. Die durch Schaumblasen bezeichnete Windbahn hatte sich in der Zwischenzeit von Südost völlig gedreht und kam nun von Nordwest uns schlangenartig entgegen. Aus den dicken, im Sonnenlicht hängenden Cumuli-Wolken hingen weißliche Regenstreifen aufs Meer hernieder, die wir nicht durchsehen konnten. Aber wir konnten diese örtlich begrenzten Regenschauer gut umfliegen. Während manchmal auf meiner Seite die Sonne in die Maschine hereinbrannte, brachen auf der anderen Seite die kalten Luftströme von den Regen- und Schneeschauern herein, die an dieser Seite unfreundlich grau sich aufs Wasser niedersenkten. Wir streiften sozusagen immer nur die Ränder

dieser wolkenbruchartigen Gebilde, in denen Schnee- und Eismassen die Wogen peitschten, Wehe dem Piloten, der bei Nacht, ohne es zu ahnen, in diese eisigen, Gefahr bringenden Schnee-und Hagelstürme hineingerät. Ob er da verloren ist, oder ob es Mittel gibt, sich siegreich durch diese Barrikaden durchzukämpfen, wußte ich bis dahin noch nicht. Aber im Bewußtsein der kommenden drohenden mondlosen Nacht fiel mir diese Erwägung schwer aufs Herz. Es begannen jetzt um diese Zeit die ersten unangenehmen Einwirkungen des langen Fluges sich zu zeigen. Die Augen, die dauernd auf der spiegelnden Wasserfläche, in der Ferne am Horizont und in den lichten Wolken einen Halt suchten und dann wieder hineintauchen mußten in das Dunkel der Maschine, um am Kompaß immer wieder und wieder den Kurs festhalten zu können und zu verbessern, sie fingen an zu brennen. Je später es wurde und je mehr sich die Sonne uns entgegenneigte, um so greller waren die gleißend glühenden Strahlen, die aus dem Meere uns entgegengeschleudert wurden. Ich habe auf der linken Seite ganz besonders darunter zu leiden, und oft mußte ich meine Augen schließen, um sie auszuruhen. Ich hatte zwar eine dunkle Brille zum Schutz gegen die Sonnenstrahlen, aber auf die Dauer war auch dies nicht genug.

So war es allmählich fünf Uhr geworden, und ich lud Fitzmaurice zum Tee ein. Es war nicht so fein gedeckt wie sonst, aber der Tee aus unseren Original-Thermosflaschen war so heiß, wie er am Morgen hineingetan war, er erfrischte und schmeckte uns besser als sonst. Als Zugabe kam dasselbe, was wir mittags schon zu uns genommen hatten: belegte Brötchen, Bananen und Schokolade.



Baldonnel (Irland): Die „Bremen“ wartet auf günstiges Wetter

Nach dem Tee sahen wir erfrischt und froh dem kommenden Abend entgegen. Wir hatten Grund, glücklich zu sein, denn der Motor brummte emsig sein Lied, und es war nicht das geringste Zwischengeräusch zu vernehmen. Er schien wirklich jubelnd nach Westen zu streben, und glitzernd durchschnitt der metallene Junkers-Propeller die sonnigen Luftfluten. Unserer Freude und Anerkennung für den tapferen Motor gaben wir dadurch Ausdruck, daß wir Tourenzähler und Flugzeug liebevoll streichelten.

Wir machten um die fünfte Stunde auch eine neue Windmessung und konnten hier plötzlich recht starken Nordwestwind feststellen.

Demnach mußten wir unseren Kurs um 15° nördlicher verbessern und gingen auf niedrigste Höhe über den nunmehr dunkel gerunzelten blaugrauen Meeresspiegel.

Beim Flug in zehn Meter Höhe konnten wir dann an den Spritzern der schaumgekrönten Wellen das Anhalten dieser Westströmung immer wieder feststellen.

Die Beobachtung unseres Benzinverbrauchs war eine der wichtigsten Aufgaben unserer Navigation. Unsere Benzinuhren sind alle nicht gut, weil sie durchweg schlecht anzeigen. Es ist nach den Uhren wohl festzustellen, daß eine normale, regelmäßige Abnahme des Benzins stattfindet, aber das, was für solche Flüge besonders notwendig ist, die genaue Kontrolle möglichst durch direkten Augenschein der Benzinmengen, wird durch die Benzinuhren leider nicht ermöglicht. Auch ist niemals eine volle Gewähr dafür vorhanden, daß die Tanks auch wirklich leer geflogen sind. Unsere wesentlichste Benzinkontrolle bestand eigentlich darin, daß wir die Zeit feststellten, in der die verschiedenen Tanks leer geflogen wurden und dies in Vergleich brachten mit der durchschnittlichen Umdrehungszahl des Propellers. Aber genau waren auch diese Zahlen nicht, weil einmal in den vielen zusammengesetzten Tanks eine ganze Menge Benzin zurückbleiben konnte, so daß dies zu falschen Schlüssen führen konnte, und zweitens es ein recht erheblicher Unterschied im Benzinverbrauch war, ob wir mit mehr oder weniger Zusatzluft flogen.

Wir hatten in unserem Flugzeug in Flächen, Mittelgerüst und Kabine verteilt ein System von 14 Tanks, von denen wir immer aus zwei bis drei Tanks gleichzeitig fliegen konnten. Dadurch war eine verhältnismäßig gute Brennstoffverbrauchs-Kontrolle möglich.

Von 5.30 bis 9.35 vormittags hatten wir aus den beiden rechten Kabinentanks, die, wie aus dem Namen hervorgeht, in die Kabinen eingebaut waren, geflogen. Die in dieser Zeit geflogene durchschnittliche Tourenzahl betrug 1440 Touren. Aus diesen Tanks flogen wir hauptsächlich deshalb zuerst, weil wir dadurch die Gewichtsverteilung in unserem Flugzeug

ausglichen. Wieviel aus den Tanks herausgeflogen wurde, konnten wir deshalb leider nicht feststellen und mußten uns mit den bisher gemachten Erfahrungen zufrieden geben. Es war hier schon eine erste Unklarheit eingetreten, die dann natürlich später, als aus dem Tank weitergeflogen wurde, sich entsprechend vergrößerte.

Um 9.35 hatten wir also diese beiden Kabinentanks ausgeschaltet, da nunmehr eine günstige Gewichtsverteilung im Flugzeug erreicht war. Wir schalteten um diese Zeit die vier Flügeltanks ein, die ein derartiges Fassungsvermögen hatten, daß sie nach unseren bisherigen Versuchen und Berechnungen etwa für 101/2 Stunden Flugzeit reichen konnten. Wir hatten also kurz nach unserer Teestunde noch zwei Stunden aus diesen Tanks zu fliegen. Da jedoch mit der Möglichkeit gerechnet werden mußte, daß die Tanks schon wesentlich früher zu Ende gingen, so mußten wir diesen Termin eben recht scharf im Auge behalten und unsere Aufmerksamkeit auf das Leerwerden der Tanks richten. Eine halbe Stunde vor der errechneten Zeit, um 7.20 irischer Zeit, fiel dann auch im Benzinkontrollglas plötzlich das Benzin, das Benzinkontrollrad, welches durch das Überlaufen des Benzins angetrieben wurde, hörte auf, sich zu drehen. Wir mußten die Flügeltanks nun abstellen und erneut drei Kabinentanks einschalten. Um den Falltank wieder voll zu bekommen, pumpten wir mit unseren Handpumpen das fehlende Benzin nach. Nach drei Minuten Arbeit war auch hier wieder der regelmäßige Lauf der Benzinversorgung eingetreten. Die Kabinentanks mußten nach meiner annähernden Berechnung nun etwa für 14 Stunden ausreichen. Mit rotem Tintenstift zeichnete ich auf meiner zweiten Borduhr die Stunde an, in der nunmehr mit einem Leerwerden der Tanks gerechnet werden mußte. Um ganz sicher zu gehen, zeichnete ich allerdings die 4 Stunden vorher auch schon mit einer roten Erinnerungsmarke an, damit wir in den Nachtstunden rechtzeitig auf das mögliche Ausfliegen der Tanks und das notwendige Umschalten aufmerksam gemacht wurden. Es war dieses nämlich notwendig, da wir sehr stark mit der Müdigkeit rechnen mußten. Auch konnte es leicht vorkommen, daß im nächtlichen Kampf mit den Elementen durch Unachtsamkeit plötzlich dem guten Motor der Betriebsstoff ausging und er dadurch zum Stehen gebracht wurde.

Nach meinen bisherigen Berechnungen hatten wir nun statt in 101A Stunden schon in 9 Stunden 45 Minuten die Flügeltanks leer geflogen. Diese kleine Differenz machte mir vorläufig noch keine Sorgen, da wir ja nach gutem Fliegerausdruck die ganze Zeit über eine „Affenfahrt" mit unserer Maschine hatten.

Die Sonne stand nun schon in den späten Nachmittag-stunden. Ich war am Tage vorher in Baldonnel mit Schünzinger auf den höchsten Punkt des Flugplatzes gegangen und sah die Sonne im Westen verschwinden. Dies war 7.45 am gestrigen Tage, und um 9.30 war dann in Baldonnel völlige Dunkelheit eingetreten. Heute um 7.20 stand sie aber noch recht schön hoch am Himmel. Wir waren so froh darüber, daß sie uns nicht so gut nachgekommen war. Von 7.15 ab rechneten wir nun von vier zu vier Minuten, die wir weiter im Sonnenlicht dahinflogen, die Grade, die wir nun westlicher gekommen waren. Wir hofften, daß wir eine recht ansehnliche Zahl davon zusammen bekämen, bis die Sonne dann unter den Horizont tauchte. Dadurch hätten wir dann eine schöne Ortsfeststellung gehabt für unseren Weiterflug in der Nacht.

Aber es sollte leider Gottes anders kommen! Nach 11/2 Stunden wurde plötzlich unsere Aufmerksamkeit von diesem Gradzählen von vier zu vier Minuten recht erheblich abgezogen. Was da vor uns auftauchte, war uns nicht so recht angenehm, wir hatten das noch nie gesehen!

Der glühende Streifen, der weit bis an den Horizont von der Sonne auf dem Wasserspiegel gemalt war, war wie abgeschnitten. Ein weißlicher Streifen, der sich am Horizont verlor, schien ihn unterbrochen zu haben. Dort war Schluß.

Hinter diesem weißlichen Milchstreifen türmten sich gigantische Wolkenberge auf, die nördlichen wirklichen Bergen glichen, dunkel und dräuend, soweit das Auge von Nord nach Süd reichte. Ich sah durch das Fernglas und konnte dabei erkennen, daß es sich nicht um Land und Berge handelte, sondern um schlimme, schlimme Wolkengebilde, die am Horizont

in -vielen 1000 Metern Höhe aufstiegen, so hoch, daß sie wohl kaum zu überfliegen waren.

Nach meinen in Tempelhof in großen Höhen gemachten Wolkenflügen war es mir klar, daß wir dort, wenn wir über diese hohen 'Wolken nicht hinwegkamen, in eisig kalte Nebel hineinstoßen mußten, in denen unser Flugzeug bestimmt so vereisen würde, daß wir zum Niedergehen gezwungen sein würden.

Der ganzen Wolkenart nach handelte es sich um die Begegnung mit einem ausgedehnten Tief, das schneller als die Tiefs sonst hier in Erscheinung trat. Meine bisherigen Annahmen befestigten sich nun doch, daß bei einem Ost-West-Flug ein Flugzeug es wohl in den seltensten Fällen vermeiden kann, durch ein Tief hindurchzumüssen. Glücklich der, dem dieses Tief am Tage begegnet. Wehe dem, der nicht über ein glänzendes Flugzeug und die besten Instrumente verfügt, dem so ein Tief bei Nacht sich in den Weg drängt. Und uns schien letztere Gefahr zu blühen.

Meine Gedanken befaßten sich deshalb mit unserer braven „Bremen", ob sie hier wohl durchhalten würde, ob sie diese gewaltige Probe bestehen könnte. Denn meiner Ansicht nach war dieses Tief nach Westen hin auf Hunderte von Meilen ausgedehnt. Sicher war es nicht, daß wir hier durchkamen. In solche Wetterlagen war ich bisher weder bei Tag noch bei Nacht hineingeraten. Nach unserer Handhabung hatte ich auf unseren Nachtstrecken in solchen Fällen kehrtgemacht oder vorsichtigerweise zwischengelandet. Hier war Kehrtmachen nicht mehr möglich. Wir waren zu weit von der rettenden Küste Europas entfernt und wahrscheinlich schon nahe der Küste Neufundlands. Und diese letzte Tatsache verstärkte sogar noch die Gefährlichkeit der vor uns sich auftürmenden Schlechtwetterwolken. Denn wir konnten vielleicht bald mit dem Auftauchen des Landes unter uns rechnen und mußten so hoch gehen, daß wir auf keinen Fall gegen eine Anhöhe bei Nacht und Nebel stießen. Ich hatte wohl schon manchen Sturm bei Nacht und ohne Mondlicht durchgekämpft, aber das war doch im Vergleich zu dem, was uns hier nach 20stündigem Flug drohte, ein Kinderspiel. Meine Hoffnung, daß wir ungeschoren durchkämen und hinter

den dicken dunklen Wolkenbergen wieder eine klare Sternennacht finden würden, war sehr, sehr schwach.

Nun hieß es alles fertig machen zum Gefecht. Unsere einzige Waffe für diesen Kampf waren unsere zwei Askania Wendezeiger. Der eine hatte während des 20stündigen Fluges bisher gearbeitet. Von dem zweiten hatten wir, um Luftwiderstand zu sparen, die Luftdüse noch nicht aufmontiert. Wir hatten dadurch, wenn auch nicht viel, so doch etwas mehr Geschwindigkeit mit unserem Flugzeug erreicht. Fitzmaurice montierte nun diese zweite Luftdüse auf, eine Arbeit, die in vier Minuten erledigt war. Dies war für uns beide das Zeichen zum Kampf. Ebenso, wie wir uns vorher über die bisherige frohe Fahrt oft in jubelnder Freude die Hand geschüttelt hatten, so taten wir dieses jetzt in eisernem Ernst„ Beim Schütteln der Hände trafen sich unsere Augen, und wortlos gelobten wir uns in diesem Augenblick, tapfer durchzuhalten, komme was kommen wolle, und treue Kameradschaft bis zum letzten Augenblick. Ich dachte auch schon daran, jetzt mehr nach Süden auszuweichen, aber wir hatten noch immer starken Nordwind. Ich fürchtete, dadurch zu weit südlich in die Wasserwüste zu geraten und dann allenfalls nicht mehr das Land zu erreichen. Meiner Schätzung nach mußten wir 200 bis 300 Meilen vor den Neufundlandbänken sein. Es begann nun ein Kampf mit den entfesselten Elementen, mit Nacht und Nebel, wie ich ihn mir in meinem Übermut eigentlich oft gewünscht hatte. Gar oft hatte ich bei den Vorbesprechungen zu unserem Fluge dies mit den Worten ausgedrückt, daß bei Mondschein und Sternenhimmel jeder fliegen könnte, und daß mich nur Nacht und Nebel noch reizten. Nun, nach ermüdendem Tagfluge, war es so weit und mir war doch etwas bänglich zumute. Da aber Angst das letzte war, was mir helfen konnte, so gab ich mir die größte Mühe, ein Lächeln auf meinem Gesicht erscheinen zu lassen.Die liebe gute Sonne, die uns so lange angeleuchtet hatte, konnten wir nicht weiter in ihr tägliches Sonnengrab verfolgen. Sie verschwand noch hoch am Himmel hinter grauem Dunst, und eisige Wolkenschatten umkrallten unsere tapfere „Bremen". Der zunächst ganz auf dem Wasser liegende unabsehbare Nebelstreifen kam näher und näher. Als er unter uns war, schien er sich zu uns zu erheben. 'Wir gaben deshalb unserer braven „Bremen" etwas mehr Brennstoff und versuchten

zunächst nach oben auszuweichen. Nach einer halben Stunde Fliegens, als wir uns zwischen den Wolkenbergen durchschlängelten, traten plötzlich Wolkenlöcher auf, die uns einen Durchblick auf die Wassermassen unter den Wolken gaben. Wie verändert waren jetzt die tänzelnden Wogen des Weltmeeres. Weiße Striche von Gischt auf hohen Wellenkämmen rollten vom Winde getrieben dahin, in unaufhörlicher Folge, als wollte das Meer ein Meer gebären. Da drunten schien die Hölle los zu sein. Wir flogen schon in 2000 Meter Höhe, und immer noch war es nicht möglich, über die aufsteigenden Wolkentürme hinwegzukommen. So schlängelten wir uns hindurch. Nicht lange mehr war dies möglich; denn hoch über uns war eine zweite geschlossene Wolkendecke, die sich mit unseren Wolken in nicht allzuweiter Ferne zu vermählen schien.

Es war nun der Moment gekommen, wo wir in all dieses Unsichere und Ungewisse hinein tauchen mußten, hinein in die Nebelwolken unter uns. Da wir vorher durch die Wolkenlöcher das stürmende Meer beobachtet hatten, nahmen wir an, daß der untere Wolkenrand mindestens 30 bis 40 Meter hoch über den Wellenbergen sich befand. Die Wolkenlöcher aufzusuchen und durch diese nach unten durchzustoßen, erschien mir nicht ratsam, da sich dieselben inzwischen längst geschlossen haben würden und wir dadurch nur in unserem Vorwärtskommen aufgehalten worden wären. Es ging also hinein in die Wolken. Mein Herz klopfte zwar, aber ich war doch voller Vertrauen. Noch hatten wir nicht ganz die Hälfte unserer Benzinmenge ausgeflogen, so daß die Nebelfahrt mit der schweren Maschine für mich doch etwas ganz Neues war. Aber es ging gut. Ganz vorsichtig verloren wir Höhe. Wir waren in 2000 Meter Höhe in die Wolken hineingeflogen. Allmählich sank der Höhenmesser, und er war schon auf Null angekommen, als plötzlich aus ‚dem dunklen Nebel graue und schwarze Zacken und weiße Striche auftauchten. Wir waren 70 Meter über dem wogenden Meer.

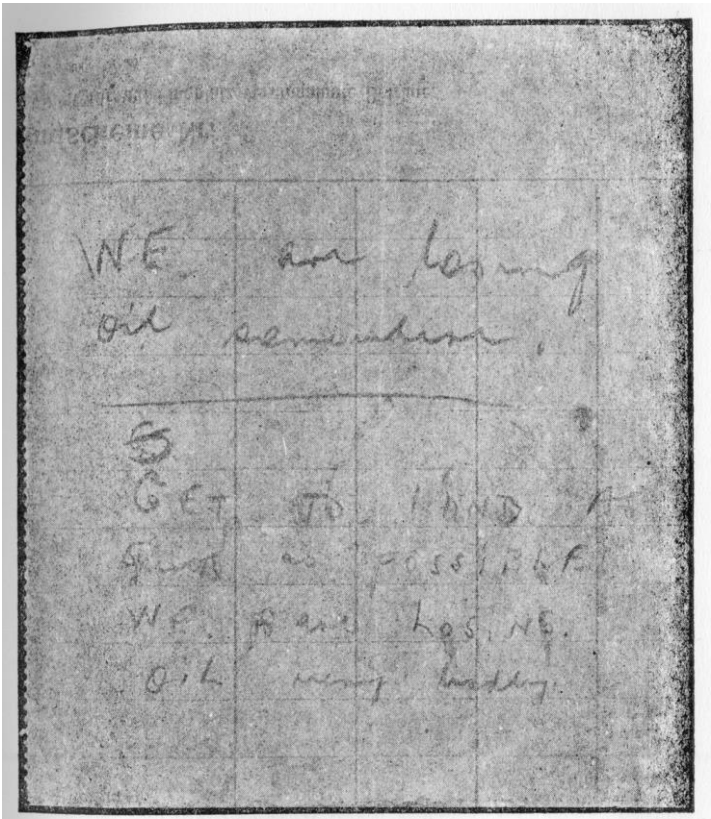
Der Höhenmesser zeigte 150 Meter minus an, wir waren also in ein richtiges Tief hineingeraten. Dicker Regen peitschte an die geschlossenen Fenster. Das Meer war so vom Sturm zerwühlt, wie ich es mir in meinen wildesten Phantasien nicht hätte vorstellen können. Aufgewühlt in seinen

tiefsten Tiefen streckte es gischtspritzend seine dunklen Zungen nach uns, lechzend nach neuen Opfern, nach uns, die wir zwischen zwei Elementen als winzige Lebewesen um unser Leben kämpften. Unser Flugzeug zitterte buchstäblich in allen Fugen, die Flügel schwangen und bogen sich und das Steuer erhielt Stöße von ungeahnter Heftigkeit. Tiefe Wellentäler wechselten mit heranrollenden Bergen von Wasser, deren Spitzen in weißem Strudel in sich zusammenbrachen. Ich muß hier schon eingestehen, daß mir bei diesem Anblick nicht ganz wohl war. Als kleiner schwacher Mensch gegen diese Naturgewalten anzukämpfen, erschien mir vermessen. Wie sollte das enden? Nun ging's um Leben und Tod. Aber solange noch Leben in uns war, wollten wir schon kämpfen.

Wie einst draußen im Felde im unerbittlichen Kampfe, so fühlte ich auch jetzt und überwand völlig jedes Gefühl der Angst. Wenn es schon sein mußte, dann wollte ich bis zum letzten Moment dieses gewaltige Erleben in mich aufnehmen. Herumgeworfen und geschüttelt vom Sturm konnte ich meinem Freunde Fitzmaurice kaum noch die Hand reichen. In dieser Not betete ich und die Ruhe kam völlig wieder. Es schien mir allmählich, als ob die „Bremen" diesem Kampfe doch gewachsen war, und wiederum schüttelte ich hoffnungsvoll meinem Kampfgenossen die Hand und wieder schworen wir uns, durchzuhalten bis zum Untergang.

Stundenlang tobte so der Sturm um uns, und wie man sich an alles gewöhnt, so gewöhnte ich mich auch an diese Art des Fluges. Die Hauptsache bestand nunmehr nur noch im Kompaßhalten. Der Kompaß schwankte und stieß unter den Böen, aber er zeigte an, und noch war es so hell, daß ich Richtung halten konnte in den dunklen Wolken, die vorbeiflogen, und den Wellenkämmen. Immer wieder verglich ich mit dieser Richtung den Kompaß und verbesserte dementsprechend. Es war jetzt nicht leicht, die Richtung zu halten, und oftmals wurden wir bis zu 30° aus dem Kurs geworfen. Solange es noch hell war, ging es. Die anfänglich recht schwache Hoffnung, Sieger im Kampf mit den Elementen zu sein, wuchs in mir, und durch Händedruck leitete ich dieses Gefühl weiter an Fitzmaurice und winkte Hünefeld einen frohen Handgruß in die Kabine.

Da trat etwas Unerwartetes ein, das geeignet schien, uns die letzte Hoffnung zu nehmen. Es war immer noch so hell, daß wir die Kontrollgläser sehen konnten. Wir hatten vor Stunden den Reserveöltank geöffnet und neues Öl in den Motortank laufen lassen. Das Schauglas war vor einer halben Stunde voll geworden, und wir hatten den Reservetank wieder abgestellt, damit nicht zu viel Öl in den Haupttank am Motor liefe. Und nun! Nach einer



Auf fleckigem, fast unleserlichem Zettel die erschreckende Mitteilung von Fitzmaurice an Köhl, daß, mitten über dem Atlantik, das Öl sehr schnell abnimmt.

Original-Text: We are losing oil somewhere.

Get to land as quick as possible, we are losing oil very badly.

halben Stunde war das Niveau im Ölschauglas schon wieder so weit gesunken, daß es fast wieder dort stand, wo es vor dem Nachfüllen

gestanden hatte. Es schien kein Zweifel zu sein, daß wir Öl verloren. Mit Rotstift schrieb mir Fitz die folgenden Worte auf einen Zettel: „Wir scheinen Öl zu verlieren." An der Tourenzählerwelle war den ganzen Tag schon etwas Öl herausgetreten, an dem Instrumentenbrett heruntergelaufen und hatte sich unten im Führersitz angesammelt. Fitzmaurice stieg im schüttelnden Sturm in die Kabine, legte sich auf den Boden und suchte mit der elektrischen Taschenlampe unter dem Führersitz herum. Er glaubte, da dort alles verölt war, seine Meinung bestätigt zu finden, daß wir irgendwo ein Leck in der Ölleitung oder im Öltank hätten und das unentbehrliche Öl zu schnell verloren. Da wir auf unserem Fluge von Berlin nach Baldonnel-Field am Hauptöltank ein leichtes Leck bekommen hatten, so mußte ich mich dieser Meinung anschließen. Als Fitz mit ziemlich hoffnungslosem Gesichtsausdruck wieder auf seinem Sitz war, schrieb er mir unter die Bemerkung von vorher: „Versuche so schnell wie möglich zu landen, wir verlieren schrecklich viel Öl."

Ein fades, ekliges Gefühl kroch in mir hoch. Wie schade, bisher war alles so glänzend verlaufen, der Motor hatte so treu und bieder durchgehalten, im Nebel und im Sturm hatte sich die „Bremen" bewährt, und wir waren

Herr geblieben über die Elemente, und nun sollte ein kleiner Fehler in der Ölleitung uns den Sieg entreißen und den Flug zum Scheitern bringen?

In dieser Zeit kam die Nacht heran. Ich hatte eigentlich die Absicht gehabt, beim Einbruch der völligen Dunkelheit meinen Kurs mehr südlich zu verlegen und auch die ganze Nacht über dem Ozean zu bleiben, um dann bei Anbruch des nächsten Tages wiederum nordwestlicher vorzustoßen, bis ich die Küste erreicht hätte. Diese Absicht war nun durchkreuzt. Wir hatten zwar im Reserveöltank hoffentlich noch viele Kilo Öl, aber bei dem eben beobachteten schnellen Ölverbrauch im Schauglas konnte es höchstens noch für wenige Stunden reichen. Allzuweit ab vom Land glaubte ich auch nicht mehr zu sein. Das einzige Mittel war also, einen Kurs zu fliegen, der uns auf alle Fälle so bald wie möglich an Land brachte. Ich muß sagen, daß ich eine derartige Eventualität bereits in Baldonnel erwogen und mir dafür den bestmöglichen Kurs bereits auskalkuliert hatte. So flogen wir denn diesen Kurs weiter. Es schien aber trotzdem hoffnungslos zu sein. Doch dort, wo die

Not am größten ist, ist Gott am nächsten. Und wiederum betete ich und schüttelte, wie schon einmal, Fitzmaurice die Hand, mutig auszuhalten. Ich muß sagen, es tat mir der Gedanke an sein Weib und Kind recht weh; denn ich hatte damals in Baldonnel zuerst das Wort zu Hünefeld gesprochen: „Wir nehmen ihn mit." Nun war es dunkel geworden. Windfeststellungen waren nicht mehr möglich. Ich hoffte nur, daß wir früher oder später an die Rückseite des Tiefs, in dem wir uns immer noch befanden, kämen, in dem Nord- und nordöstliche Winde vorherrschten, und wir wären dann durch diese Winde an Land getrieben worden, über Neufundland weg nach Labrador hinein. Aber da wir an Land wollten, so war ich mit mit dieser Möglichkeit vollkommen zufrieden. Wir nahmen deshalb den Kurs noch etwas nördlicher. Das Fliegen ohne jede Sicht im Sturm konnten wir nun. Aber noch etwas Unangenehmes trat hier ein: Die elektrische Lichtleitung zum Kompaß fing an so schwach zu werden, daß der Kompaß nicht mehr genügend beleuchtet war, und deshalb wurde das Kompaß-Kurs-Fliegen unendlich schwierig. Wir mußten die Taschenlampe, die wir bei uns führten, zu Hilfe nehmen. Von Zeit zu Zeit leuchtete ich den Kompaß an, und leider Gottes mußte ich dabei immer wieder feststellen, daß wir durch den Sturm aus der Kompaßrichtung geworfen waren. Es war nicht so einfach, dann immer wieder den richtigen Kurs zu bekommen, und ein dauerndes Aufleuchten der Taschenlampe begann nun die Nacht über.

Wie weit wir durch den Sturm nach Süden oder Norden verschlagen waren, konnte ich jetzt nicht feststellen; ich hoffte, durch Einhalten des genau westlichen Kurses trotzdem vorwärts zu kommen und mit der Zeit Land zu erreichen. Vielleicht stießen wir auch auf unserem Westflug auf die Leuchttürme und konnten dann die Küste entlang nach Süden weiterfliegen. Bei dem herrschenden Wetter mußten wir uns aber vorsichtshalber in größerer Höhe halten und konnten dann, im Nebel fliegend, die Leuchttürme verfehlen. Wahrscheinlich war, daß wir uns bei Tagesgrauen, nach meiner Seekarte zu urteilen, über Labrador befinden konnten, da ich mit nördlichen Winden, wie vorher schon bemerkt, rechnete.

Durch das Öffnen des Reserveöltanks war inzwischen der Ölstand im Schauglas wieder etwas gestiegen und damit die Hoffnung, daß wir doch noch längere Stunden mit unserem Ölbestande auskommen würden. Zwölf Uhr nachts irische Zeit hatten wir, als es völlige Dunkelheit um uns war; danach waren wir doch schon recht stark nach Westen gekommen. Aber diese Feststellung war durch die dicken Wolken und den Nebel, in dem wir schwebten, doch recht ungenau geworden.

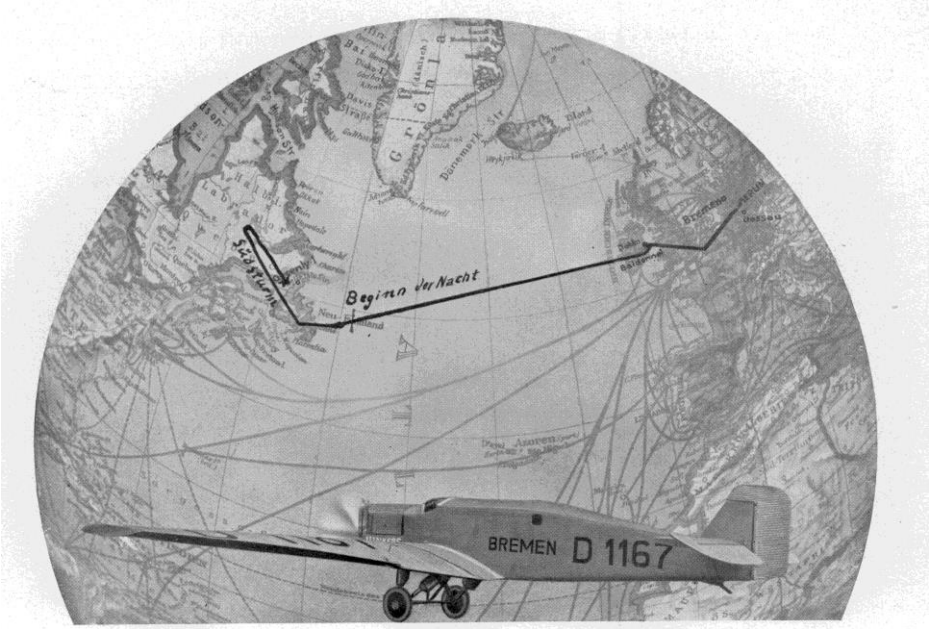
Mit unserer Absicht, bis Mitchelfield zu kommen, war es, meiner Ansicht nach, vorbei; wir würden wohl die Leuchttürme von Amerikas Ostküste nicht zu sehen bekommen. Und wenn wir diesen Punkt nicht sahen, dann mußten wir in den Wolken in Nacht und Nebel weiterfliegen, bis der Tag graute, dann erst konnten wir aus dem Nebel herabtasten und den Erdboden suchen. Offen blieb bis dahin die Frage, wohin wir trieben, woher der Wind kam und wie stark der Wind war.

„Kaffee" rief ich Fitz zu, und er gab es an Hünefeld weiter. Der wußte, was es bedeutete. Es war das letzte Mittel zum Durchhalten. Nun ging's hart auf hart. Der Kaffee belebte mich, ich kämpfte weiter im Nebel.

Der Kompaß war nicht beleuchtet. Immer wieder kontrollierte ich ihn mit der Taschenlampe. Der vertraute Askania arbeitete wunderbar. Im Anfang drehte die „Bremen" langsam rundum. Aber die langen Stunden Nebelflugübung machten sich bezahlt. Es ging doch immer wieder geradeaus, ich wußte nur nicht, wohin. Jetzt wäre Funkentelegraphie gut, sehr gut gewesen. Das wußte ich vorher, aber die Ausrüstung war so schwer, und ich hatte meine Sicherheit auf viel Benzin gestellt; damit hoffte ich auf alle Fälle zum guten Ende zu kommen. Die praktische Probe des Nebelfluges war schon nach der ersten Stunde erfüllt, mein Zutrauen wuchs. Wir hatten immer noch Öl - aus dem Reservetank kam viel! Die Ölgefahr schien mir vorüber, Zeit zu einer Aufklärung blieb mir nicht. Fitz kontrollierte immer die Instrumente und gab mir Kaffee, er trank selbst auch welchen. Ich war schon wieder froher und hoffnungsvoller, wenn ich auch noch nicht wußte, wie dies ausgehen sollte. Ich suchte öfter Fitzmaurices Hand und drückte sie — so waren wir doch zu zweien im Kampfe.

Nacht, die kein Ende nimmt — Die Sterne als Wegweiser - Land oder Wasser? — Der „Dampfer" im Eis — Landung auf Greenly Island

Fünf Stunden nichts als Nacht — noch nicht einmal den Nebel sah ich. Meine Taschenlampe blitzte immer wieder auf und beleuchtete den Kompaß. Die Augen waren müde und schmerzten. Aber frohe Hoffnung erfüllte mich: wir hatten ja noch für viele Stunden Benzin und konnten ein Verfliegen am Morgen wieder ausgleichen. Ich schloß manchmal die brennenden Augen und kämpfte gegen jedes Müdigkeitsgefühl an. Es gelang auch.



Flugstrecke der „Bremen" 6 570 km (Berlin—New York 6 400 km)
Kürzeste Entfernung Irland—Amerika 3 200 km, Luftlinie Baldonnel—Greenly Island 3 700 km

Wir stiegen langsam. Ich wollte nicht zuviel Gas geben und beobachtete sorgsam mein Thermometer. Es war gefallen, wir hatten 2° Wärme. Also würde ein Vereisen nicht eintreten. Wir mußten jetzt über Land sein, aber im Wolkenmeer war kein Licht zu sehen. Die müden Augen sahen Irrlichter. Ich vermeinte bald hier, bald dort was aufblitzen zu sehen. Aber aus Erfahrung wußte ich, daß hier äußerste Vorsicht geboten war; es durfte keiner

Täuschung nachgegangen werden, sonst waren wir verloren Das Kompaßfliegen war jetzt recht schwer. Immer wieder die blendende Taschenlampe aufblitzen lassen zu müssen und dann im grellen Lichtschimmer den augenblicklichen Flugkurs zu kontrollieren, war schwer. Die Uhr wollte auch gar nicht vorwärts gehen — wenn nur die Sterne kamen, oder der Tag. Aber bis zum Tag war es noch lange. Die Nacht hatte hier zum mindesten acht Stunden, und wenn wir weit nach Westen kamen, sogar neun. Endlos lang schlichen die Minuten vorüber in der dunklen, stürmischen Nacht.

Es war jetzt gleich wieder so weit, daß der Kabinen-Benzintank leer sein konnte. Wir waren mehrmals hochgegangen und dann wieder runtergekommen in dichtem Nebel. Um 7.30 irischer Zeit fiel der Benzinstand im Schauglas wieder. Es wurde umgeschaltet und mit den Handpumpen gepumpt. Der Benzinverbrauch war diesmal zu groß gewesen. Dreieinhalb Stunden zu früh waren die Tanks leer. Ich hatte allerdings im Nebel die Zusatzluft weniger aufgedreht und mußte immer mit viel Gas fliegen. Als wir fertig waren mit dem Umschalten, da lag die „Bremen" mal wieder in der Kurve und der Kompaß rotierte. Mit dem Askania ließ sich aber langsam wieder auf den Kurs kommen. Ich bediente das Seitensteuer nach meiner besonderen Art, trat links, trat rechts, und so fort, und schon schlug der Kompaß in der gewünschten Richtung aus. Es ging eigentlich gut, recht gut für den ersten langen regelrechten Nebelflug, den ich gezwungenermaßen machte. Der Höhenmesser von Askania half mir auch recht gut. Die Höhe halten war nicht einfach, aber auch dies ging. Die Uhr schritt tapfer vorwärts, in einigen Stunden würde es tagen. Meine Hoffnung hatte sich sehr belebt, wir würden unser Ziel, den amerikanischen Kontinent, sicherlich erreichen.

Plötzlich wurde es etwas lichter im Wolkennebel, ich sah Lichter — Sterne waren es — und schon waren sie wieder weg und wir in neuen Nebeln. Ich wußte aber jetzt, daß wir, wenn wir hochgingen, über die Wolken kommen konnten, daß die Wolken nicht unerschwinglich hoch waren und daß wir, was mir die Hauptsache war, aus dem Tief herauskamen. Ich gab vorsichtig Gas: Die „Bremen" kletterte, und auf einmal glaubten wir beide, voraus Lichter zu

sehen. Wir riefen es uns erfreut zu — aber es war ein Irrtum, Sterne, viele Sterne waren es, und sie flimmerten wie Leuchturmlichter. Immer wieder verschwanden sie oder wir im Wolkenmeer. Die Lichtblicke wurden aber immer länger und um 5.30 irische Zeit hatten wir über uns den Sternenhimmel. Unter uns wogte weiße Milch und dunkles Gewölk. Wir waren 2000 Meter hoch. Nun konnte ich das Steuer an Fitz geben und mich uni die Navigation kümmern. Wo mochten wir sein? Unten war nichts zu sehen, so suchte ich den Polarstern. Er war leicht zu finden, und dann verglich ich den Kompaß mit ihm. Der Kompaß schien mir verrückt geworden zu sein, er zeigte so ganz anders an. Wir mußten sehr weit nach Norden abgekommen sein, wie weit, konnte ich nicht feststellen. Wir suchten uns Sterne aus für unsere Richtung. Fitzmaurice flog und ich mußte meine Augen schließen — ich konnte nicht mehr. Ich wollte einen Stern festhalten, ich konnte nicht, er ging mir verloren. Ich schlief fünf Minuten. Im Schlafe noch sah ich .die Sterne blitzen und kreisen. Der kurze Schlaf und der Rest des Kaffees hatten mich wieder frisch gemacht, es ging wieder, und nun sollte Fitz ein wenig schlafen, er hatte während der Nacht auch kaum die Augen geschlossen.

Es wurde jetzt klar und die Wolken unter uns verschwanden plötzlich. Eigenartige Gebilde tauchten da unten auf. Weiß, viel Weiß, und dazwischen langgestreckte schwarze Stellen. Eisberge glaubte ich zu sehen. War es Land oder Wasser, ich konnte es nicht erkennen. Ich glaubte fälschlicherweise an Eisberge auf dem Meer. Es war aber Land, da unter uns. Nach dem Polarstern hielten wir nun Südwestkurs. Fitz sagte mir „Labrador", und ich glaubte es auch, war aber erst sicher, als Fitz einige Leuchtkugeln abgeschossen hatte, in deren Lichtschimmer er Wald und Schnee erkannte. Unsere Freude war groß. Nach Südwest ging unser Flug weiter. Endlich kam Licht an den Horizont, der Mond ging linker Hand auf und im Osten dämmerte es. Wir sahen jetzt hohe Berge um uns, denen wir ausweichen mußten und bei denen wir Böen von ungeheurer Heftigkeit erhielten. Einmal, vor einem hohen Berge, flogen wir mit dem Kopf ordentlich gegen die Decke des Flugzeuges. Wie mag das Freiherrn von Hünefeld in der Kabine bekommen sein?

Wir waren der Meinung, daß wir uns nun auf dem amerikanischen Kontinent befanden, wo, war uns allerdings nicht klar. Sehr weit nördlich mußte es sein, denn unter uns war immer nur Schnee und dunkler Wald.

Unser Öltank war wieder voll; diese Sorge war uns genommen. Es hatte sich eine Unterlassung gerächt. Das Überlassen des Öls aus dem Reservetank in den Haupttank hatten wir nicht geübt. Beim Überlassen lief Öl direkt ins Schauglas. Wir glaubten nun einen vollen Tank zu haben und stellten ab — und das Öl im Schauglas verteilte sich im Tank. Deshalb das rasche Sinken, das uns so bittere Stunden bereitet hatte.

Die Sonne kam mit ihrer Helligkeit und fand mich wieder frisch und munter. Unter uns Land. Schneeige Höhen wechselten mit waldigen Hängen bunt ab. Täler durchzogen das Land. In unserer Höhe kamen wir aber nicht weiter. Wir hatten starken Südwestwind, das Vorwärtskommen war schwer. Wir gingen tiefer und flogen einem offenen Flußlauf nach, der uns an langgestreckte Seen brachte. In zehn Meter Höhe ging's nun im Tal dahin. Die Berge überragten uns. Bei den Windungen mußte ich manches Mal die Gasdrossel öffnen, damit wir über die Tannen am Hang hinwegkamen. Der Schnee schien tief zu sein. Wer hat euch Tannen gepflanzt, so forschten wir im Vorüberbrausen. Ich jubelte in den neuen Morgen hinein.

Weit unten im Südosten kam ein großer See. Dort unten mußten Menschen wohnen. Wir kamen hin, aber kein Haus, kein Weg, nichts verriet die Anwesenheit von Menschen. Diese Weite, dieses menschenlose Land wurde uns unheimlich. Aus unseren Mittelgerüsttanks flogen wir schon lange Stunden. Wir holten unsere Karten hervor und suchten. Wir hatten nur Seekarten von Labrador, und dort waren nur Flüsse und Seen eingezeichnet, aber so viele, daß wir nicht wußten, welcher Fluß es war. Wir nahmen wohl an, daß wir da und dort waren, aber wer garantierte uns, daß dem so war? Wir flogen weiter. Hohe Berge, plateauartig, mußten wir erklimmen und wurden von Böen geschüttelt. Hinter den Bergen würde wohl das Meer kommen, der St. Lawrence Golf oder so. Wir flogen darauf los, von Hügel zu Hügel, aber wir hatten uns getäuscht, unsere Sinne gaukelten uns langgestreckte Meeresküsten und Inseln im Meere vor. Fitz sah die Insel

Anticosti im Meer. Wir flogen darauf los, aber es war Wald, Wald und wieder Wald, Schnee und kein Weg, keine Bahn, kein Haus. Mir wurde unheimlich zumute. Wo waren wir, wohin flogen wir? Die Sonne war hinter Strichwolken verschwunden, ich sah sie nicht, mein Kompaß zeigte Süd-West. Aber er tanzte viel, weil die „Bremen" von Böen geschüttelt wurde.

Unheimlich, diese Menschenleere. Fitz hatte beim Überfliegen des großen Sees geglaubt, eine Ansiedlung zu sehen. Ich machte kehrt und überzeugte mich, daß es Irrtum war. Auf unserer Uhr war es inzwischen 11 Uhr geworden. Wir stiegen hoch, 2200 Meter, keine Küste zu sehen. Das Fernglas wanderte von Hand zu Hand. Nichts als Wald, Schnee, Berge und Täler. Ein eisiger Schrecken überkam uns; wenn wir hier landen mußten, dann waren wir verloren, und womöglich reichte unser Benzin nicht mehr allzu lange. Ich bekam keinen gelinden Schrecken, wenn ich an die letzte Benzinkontrolle dachte, bei der wir die Tanks schon vier Stunden vorher leer hatten, als wir annahmen. Sollte vielleicht etwas defekt geworden sein, das einen höheren Betriebsstoffverbrauch hervorrief? All das überdachte ich in Eile und schrieb v. Hünefeld: „Wir haben vielleicht nur noch für einige Stunden Benzin, sind in unbekanntem Lande und müssen vielleicht notlanden." Was uns dann geschah, das sagten wir uns nicht, wir dachten aber alle das gleiche.

Was war zu machen? Fliegen bis zum letzten Tropfen Benzin, drosseln und so fliegen, daß wir noch möglichst weit kamen. Immer Richtung halten und Kurs, diesen Kurs in südöstlicher Richtung, denn wir konnten ebensogut in Labrador sein wie auch im hohen Norden Kanadas.

Verloren waren wir, wenn wir nicht an die Küste kamen. Ich machte nun einen genauen überschlag über unsere Benzinvorräte. Die Mitteltanks zeigten in jedem Tank noch etwa 200 Liter an. Wir schalteten diese Tanks aus und pumpten zunächst die anderen Tanks völlig aus. Dabei holten wir doch schon für eine Stunde und zwanzig Minuten heraus. Die angezeigten zweimal 200 Liter konnten ja noch lange reichen, aber da es dem Ende zuging, war es nicht sicher genug, ob nicht doch ein Fehler aufgetreten war.

Fast schlimmer wie ein Mißgeschick über den Wellen erschien uns diese unheimliche Möglichkeit.

Und nun begann ein Fliegen in Meterhöhe über die Tannen weg, die Hänge und Täler ausnutzend in rasender Fahrt. Wir zogen immer mehr die Zusatzluft auf und zogen die Gasdrossel zu. Der liebe gute Motor brummte und wollte sich's nicht gefallen lassen, es mußte aber sein. Gott sei Dank, das Benzin nahm nur wenig ab, und wenn die Uhr richtig anzeigte, dann reichte es noch manche Stunde.

Es war ein Rennen und Jagen auf Leben und Tod. Wir waren alle sehr ernst. Mit dem Fernglas und unseren wunden Augen suchten wir nach Wegen, nach Hütten, nach Rauch. Stundenlang nichts wie Wald und Schnee. Es wurde immer kälter und oben blies ein Südwind und packte auch uns noch, die wir am Boden dahinschlichen. Das Landschaftsbild nahm, je südlicher wir kamen, ein immer winterlicheres Gepräge an. Sollte unser Kompaß falsch anzeigen, sollten Störungsgebiete ihn ablenken? Auf der Seekarte stand eine ganz unheimliche Bemerkung: „Das Küstengebiet im nördlichen Teile des St. Lawrence Golfs ist reich an magnetischen Lokalstörungen." Die Sonne war nicht zu sehen. Vielleicht flogen wir gar nicht nach Südosten. Die Meßweisung von 35 bis 30° stimmte vielleicht gar nicht. Es blieb uns aber nur übrig, Richtung zu halten und ja nicht zu kreuzen. Im Süden lag nur die Rettung, lag unser Leben und Heil. Es wurde auf unserer Uhr 5 Uhr. Das Gelände stieg wieder an, ein felsiges Hochplateau kam heran. Die Luft wurde stürmischer und wieder so unglaublich böig.

Aber hinter dem Plateau änderte sich das Wetter. Es zogen eisige Nebel herauf und wurden in den Höhen zerrissen oder bedeckten den steinreichen Boden. In mir erwachte neue Hoffnung; wir gingen höher, um Übersicht zu bekommen, wo wir am besten durch den Nebel nach Süden durchdrücken konnten. Da sahen wir weite gefrorene Flächen. Fitzmaurice wollte rüber, er glaubte in der Ferne Land zu sehen. Mein Glas gab Aufklärung — offenes Wasser war es! Da flog ich nimmer hinüber, das Benzin konnte jetzt bald zu Ende sein! Dem Ufer entlang flogen wir nach Osten. Es war ein großer See oder der St. Lawrence Golf. Während wir uns dies noch überlegten, sah

Fitzmaurice mitten im Eis einen scheinbar eingeeisten Dampfer. Durch mein Glas erkannte ich einen Leuchtturm — ein Haus stand daneben und viele Hütten waren in der Nähe.

Gerettet — gerettet! Wir stießen durch die ziehenden Nebelwolken hindurch und umkreisten die Insel. Das Haus war bewohnt, die Tür stand offen. Wir suchten einen Landungsplatz. Ein kleines vereistes Schneefeld vor einer elektrischen Leitung schien geeignet. Ich warf eine Rauchpatrone ab und stellte zu meinem Erstaunen fest, daß unten der umgekehrte Wind herrschte wie oben. Ich vergaß dabei daran zu denken, wie stark der Wind sein konnte. Wir landeten, ich gab noch zweimal Gas, um über eine Mauerbrüstung und einen Weg hinwegzukommen, und fing dann auf dem Eis ab. Die „Bremen" setzte sich sanft hin, sie rollte aber nicht, das Eis brach ein — die „Bremen" neigte sich nach vorne über und stand auf dem Kopf. Erst beim Öffnen des Verdeckes sahen wir, welch Sturm hier herrschte. Ich stieg als erster aus. Der Wind blies mich auf dem glatten Eise einfach weg. Fitzmaurice folgte und Freiherr v. Hünefeld. Leute kamen herbeigeeilt. Sie erzählten uns, daß wir tatsächlich in Kanada waren, und zwar in Greenly Island, an der Straße von Belle Isle.

Im Wind wurde die „Bremen" wieder aufgerichtet. Wir wollten sie, die mit den Rädern halb im Wasser stand, bergen. Unmöglich. Der Sturm riß uns selbst immer wieder auf das Eis und über die Felsblöcke zu Boden. Beim wiederholten vergeblichen Versuch, mit Tauen, welche von der hilfsbereiten Bevölkerung herbeigebracht worden waren, unsere liebe brave „Bremen" auf Land zu bringen, riß auch noch der rechte Achsschenkel heraus. Wir stellten unsere vergeblichen Versuche ein. Ich stieg selbst noch bis an die Knie ins kalte Eiswasser und ließ das Kühlwasser ab.

Mit dicken Tauen über die Flächen weg wurde die „Bremen" fest an den amerikanischen Boden gefesselt.

Der erste Transozean-Ost-West-Flug war hinter uns. Großes Erleben folgt heißem Kämpfen. Ein wunderbares Schicksal hatte es gefügt, daß wir dort den amerikanischen Boden berührten, wo eine kanadische Luftlinie endet,

die ins Herz Kanadas führt und ihr Ende hat, wo die Eisenbahnen beginnen. 1200 Kilometer waren es bis Murray- Bay.

Es würde noch einige Tage dauern, bis die „Bremen" auf Schneekufen ihren Flug in die neue Welt hinein antreten konnte. Die 'Tage des Wartens auf Propeller und Schneekufen und Achse waren nicht verloren.

Hier formte sich schon Neues. Pläne für die Zukunft tauchten auf und mußten zur Wirklichkeit werden. Ich blickte beim Schreiben meines Berichtes hinaus durchs Doppelfenster. Blumen wie bei uns zu Hause grünten am Fensterbrett. Durchs Fenster sah ich in sonnendurchglänzte Fernen, über gewaltige Felsblöcke auf zackiges Packeis, das sich nach Süden dehnte und dort im offenen blauen Meere endete. Dahinter als dunkelblauer Streifen Neufundland, das Land der Eisnebel und die Sturmecke Nordamerikas. Meine Gedanken wanderten zurück zu den Fliegern, die als erste das Ziel zu erreichen versucht hatten. Nun wußte ich, wo überall der Tod lauerte, wo sie wohl geblieben waren.

Ihnen sei mein erster Gruß geweiht, den toten Helden. Volare necesse, vivere non est.

Mit Balchen nach Murray Bay — Die Zivilisation grüßt - Über Quebec und Montreal — Der Flug den Hudson hinunter — New York

Am 26. April klärte das Wetter nach dem Südoststurm des vorherigen Tages, der nicht allzufern vom Küstenstrich das Eis zum Brechen gebracht hatte, auf. Wir hatten am Morgen zunächst recht dicken Bodennebel, der aber nicht besonders hoch war und sich allem Anschein nach sehr bald verziehen konnte. Unser Start um 5 Uhr mußte deshalb verschoben werden. Aber gegen 7 Uhr morgens hob sich der Nebel völlig. Es war Flugwetter geworden. Wir wollten eben schon die Motoren anlaufen lassen, da kam Balchen, der nochmals auf die Anhöhe gestiegen war und von dort aus die

Wetterlage beobachtet hatte, zurück und teilte uns mit, daß aus der Flugrichtung her doch so schlechtes Wetter mit Schneetreiben im Anzuge sei, daß der Start verschoben werden müsse. Tatsächlich begann es auch gleich darauf tüchtig zu schneien, und wir waren froh, daß wir noch nicht gestartet waren. Wir stiegen selbst noch mal alle auf die Anhöhe von Long Point und konnten dort feststellen, daß die Wetterlage sich wieder besserte. Der Schneesturm hatte aufgehört, und am östlichen Horizont leuchtete heller Sonnenschimmer durch. Dieses untrügliche Zeichen der Wetterbesserung erleichterte uns nun den Entschluß zum Start. Wir hatten vorgesehen, an diesem Tage mit der Fordmaschine wenigstens bis Murray Bay zu kommen. Die Entfernung von Greenly Island bis dorthin beträgt etwa 700 Meilen. Es war inzwischen 1/29 Uhr geworden. Bei dem nicht allzu starken Gegenwind hofften wir noch am selben Tage Murray Bay zu erreichen. Wir starteten um 8.30. In der Maschine, deren eigentlicher Führer Balchen war, befand sich zunächst mein Freund Fitzmaurice am Steuer. Ich selbst und Hünefeld sowie unser Freund Murphy saßen in der engen Kabine, der Monteur befand sich hinten in dem Packraum, in dem die großen Benzintanks hintereinander lagen. Der Start ging mit Skiern auf der Eisfläche recht gut vonstatten. Wir hatten allerdings einen recht langen Anlauf.

Der Weg von Greenly Island bis Murray Bay führt dauernd entlang der



Greenly Island: Der erste Versuch, die „Bremen“ zu heben

Küste. Jetzt konnten wir uns erst die Gegend nach Norden ansehen, in der wir Tage vorher mit wütendem Sturm gekämpft hatten. Auf der langen Strecke befindet sich aber auch kaum ein einziger Platz, auf dem wir hätten landen können mit unserem mit Rädern versehenen Flugzeug. Hier können Flugzeuge nur mit Skiern niedergehen. Der Sturm vier Tage vorher hatte in die weiße Eisdecke ungeheure Spalten gerissen, die schwarz und drohend zu uns heraufblickten. Nur wenige, vereinzelte, meist an den zugefrorenen Flußmündungen errichtete Siedlungen grüßten zu uns herauf. Armselig und dürftig sahen diese Holzhütten aus. Dann kamen wieder 100 Meilen nur felsige Höhen, Eis und Schnee, nur ganz selten unterbrochen von kleinen bewaldeten Niederungen. Nirgends eine Spur menschlichen Lebens. Die Flugzeuge der Canadian Airways, welche während der Wintermonate mit Skiern ausgerüstet allwöchentlich zweimal diese Strecke bis Long Point fliegen, müssen für diese Tour immer einen eisernen Proviant für 8 Tage mitnehmen. Denn, wird ein Flugzeug hier zur Notlandung gezwungen, so kann es Wochen dauern, bis den Insassen menschliche Hilfe gebracht werden kann. Die Verbindung zwischen Long Point und Quebec, außer mit dieser einen Luftlinie der Canadian Airways, ist nur mit guten Schlitten möglich. Dazu benötigen die Fischer und Pelzjäger, deren Ansiedlungen fast nur an der Küste zu finden sind, die sogenannten Hundeschlitten. Diese brauchen dann zu der einfachen Reise nach Quebec einen vollen Monat. Der Weg selbst ist nur gekennzeichnet durch Telegraphenlinien und endet in Long Point.

Vom Flugzeug aus kann ich zeitweise ganz deutlich die Telegraphenleitung verfolgen. Ab und zu laufen mit dieser Telegraphenleitung in der Nähe der Ansiedlung Schlittenspuren parallel.

Stundenlang geht so der Weg entlang der Küste zwischen steinigen Bergen und den das Meer überdeckenden Eisschollen; ein unendlich großes Land, in dem immer noch winterliche Kälte herrscht. Inzwischen haben sich die letzten Wolken verzogen, und wir haben Sonnenschein. Im Sonnenschein malt sich die Landschaft unter uns viel schöner ab und es sieht aus, als zögen wir über unsere heimatlichen verschneiten Berge im Winter dahin.

Wir überqueren mehrere große Flüsse, so als ersten den River Matash-Qwan. Die Eisschollen auf dem Meer zeigen sich nicht mehr in den dicken aufeinander getürmten Massen, es treiben nur noch große Eisfelder in dem dunklen Wasser dahin, die sichtbar unter den Strahlen der glühenden Sonne in Auflösung begriffen sind. Bei dem guten Wetter sehen wir nun auch südlich weit draußen auf dem Meer die Umrisse der Insel Anticosti, deren Ufer immer näher zu uns heranstreben, bis wir sie in einer Entfernung von 50 Kilometer passiert haben. Dann ragen aus einer großen Meeresbucht sieben Inseln zu uns empor, die SevenIsland-Bucht. Es ist dieses ein Zwischenlandeplatz für die Flugzeuge, die nicht so viel Betriebsstoff mitführen können und mit Skiern ausgerüstet sind. Aber die Sonne hat hier im Laufe der Mittagsstunden schon so gearbeitet, daß es kaum mehr möglich sein wird, in einer Woche noch mit Skiern zu landen. Ein bis zwei Tage noch, und die Canadian Airways wird ihre Streckenflüge deshalb einstellen müssen. Zwei kleine Wohnhäuser sind alles, was wir an menschlichen Ansiedlungen



Greenly Island vom Flugzeug aus gesehen, links oben: Der Leuchtturm

dort erblicken können.

Jetzt geht unser Kurs nach Südwest. Die Berge werden wieder höher, schroff und steil ragen sie aus dem Meer empor. Große, fjordartige

Einschnitte ziehen sich in nördlicher Richtung ins Land hinein. Soweit das Auge nach Norden und Westen reicht: hohe Berge, Eis und Schnee. Die einzelnen noch im Wasser treibenden Eisschollen haben jetzt aufgehört, aber das Land selbst ist noch von einer weißen Schneedecke verhüllt. Nur dort, wo der Wind die Felsmassen bestreichen kann, ragen die kahlen, dunkelgrauen Felsenzacken zu uns herauf und reichen oft bis 1000 Meter Höhe empor.

Wieder schiebt sich südlich der Wasserfläche ein dunkler Streifen am Horizont heran, die Südküste des Rivers Saint Lawrence, die näher und näher herankommt und uns nun auf unserem Wege nach Murray Bay begleitet. Mehrmals noch überqueren wir tiefe, eingeschneite Täler, in denen reißende Flüsse sich zu Tal wälzen. Und immer wieder nach Norden zu diese unendliche Häufung von Bergspitzen, die im Scheine der Sonne leuchten und glitzern. Die Ansiedlungen werden jetzt plötzlich häufiger. Kleinere Dörfer mit Kirchen grüßen zu uns herauf und zeigen uns, daß dort die Zivilisation kommt. Nun gehen die menschlichen Ansiedlungen auch weiter hinein ins Land. Dann taucht, an die Berge angeschmiegt, ein entzückendes Städtchen auf, reizende kleine und große Villen und unten im Tale Straßen, in engen Windungen sich um die Flußmündung schlängelnd. Es ist Murray Bay! Unser Landeplatz ist etwas über Murray Bay hinaus, der Lake St. Agnes. Dort steht ein Flughallengebäude und viele Flugzeuge. Wir umkreisen den Platz und landen, und zum Ersten Male überfällt uns der Sturm der Begeisterung, wie wir ihn von da ab tagtäglich erleben durften und mußten.

Nach all den herzlichen Begrüßungen geht es zuerst im Schlitten, später im Auto hinein nach Murray Bay. Dort werden wir in einer entzückenden kleinen Villa untergebracht, und zum ersten Mal seit Dublin können wir uns wieder nach erfrischendem Bad der Kultur in die Arme werfen. Ein kleiner, festlicher Empfang, Überreichung von Geschenken usw., füllt den Abend aus. Es geht viel zu spät ins Bett.

Am nächsten Morgen gegen drei Uhr ist großes Wecken in unserer Villa. In lieber Gesellschaft wird dann das Frühstück eingenommen. Die Dame des Hauses ist auch schon auf den Beinen und macht die Honneurs und schmückt

durch ihre Anwesenheit mit Fräulein Hertha Junkers zusammen den Frühstückstisch.

Gleich darauf geht's im Auto und im Schlitten wieder zwei Stunden lang zum Flugplatz. Die Schlittenfahrt ist anstrengender als mancher Flug. Manchmal sind tiefe Furchen in die Schneedecke des Weges gegraben. Auf dem Flugplatz wiederum herzliche Begrüßung. Der tüchtige dreimotorige Ford ist kampfbereit. Balchen, blond, frisch und munter, ist bereits zur Stelle. Der Ozeanflieger Chamberlin, der gestern zur Begrüßung da war, hat sein Flugzeug auch bereits startfertig. Viel Hin und Her, viel Unordnung im Flugzeuggebäude. Man sieht noch so recht den Trubel vom letzten Tage. In allen Zimmern liegt alles Mögliche durcheinander. Erregung ist auf allen Gesichtern zu sehen, alles ist herausgerissen aus dem täglichen Einerlei und freudige Aufregung ist bei allen zu spüren. Man sieht es, daß alle fühlen, daß ein Markstein in der Geschichte der Eroberung der Luft gesetzt ist. Wir stehen herzklopfend im Mittelpunkt davon. Schon liegen die Stunden im Kampfe mit den Elementen weit hinter uns und vor uns tauchen nun die reifenden Früchte des Sieges auf.

Es ist inzwischen 7 Uhr geworden. Wir gehen zum Flugzeug, herzlicher Abschied wird genommen. Die Kurbelmänner arbeiten wieder fieberhaft. Wir winken und ziehen zum Startplatz über den hartgefrorenen eisigen Schnee. Wir brauchen zum Start den ganzen See, doch zuletzt ziehen uns die emsig arbeitenden Whirl-Wind-Motoren eben noch heraus aus dem engen Tal über die Höhen mit Tannen und Birken. Chamberlin, der zähe Luftkämpfer und Ozeanheld, folgt uns. Nach Osten geht die Fahrt. Das Ziel ist zunächst New York und dann Washington, wo heute ein Luftheld in die Erde gebettet wird, der uns Hilfe bringen wollte, und der nach uns verlangte im fiebernden Todeskampf, und der starb in dem Moment, als wir seinen Sitz, den er am selben Flugzeug auf seinem letzten Himmelsflug eingenommen hatte, in Greenly Island bestiegen.

Glück und Leid so dicht beisammen! Zu dir, dem toten Luftpionier und Bezwinger des eisigen Nordpols! Der Flug geht westwärts dem Saint Lawrence River entlang. Was gestern nur spärlich zu sehen war, heute wird

es Ereignis. Seine Ufer sind voll menschlicher Wohnstätten. Vom einsamen Leuchtturm auf ferner Warte ziehen wir hinein in das Herz der Welt und hinweg über New York, dem Regierungssitz der Vereinigten Staaten zu. Um 8 Uhr haben wir Quebec erreicht, die erste große Stadt. Wir fühlen den Pulsschlag des Morgens über ihr und Brücken spannen sich jetzt von Ufer zu Ufer, Bahnen sind schnurgerade eingebettet in die Erdrinde und begleiten unseren Weg. In unserer Kabine sieht es aus wie nach einer durchwachten Nacht. In Mäntel und Decken gehüllt schlummern sie, denen nach den Ereignissen des letzten Tages die Erregung keinen nächtlichen Schlummer gönnte. Hertha Junkers schläft ermattet in meinen Mantel gehüllt. Mein lieber, guter Hünefeld liegt auf den großen Benzintanks auf einem weichen Lager aus nicht benötigten Fliegeranzügen. Mr. Murphy, der Berichterstatter, liegt auf dem Boden der Kabine. Er scheint wirklich gut und tief zu schlafen. Seiner flüssigen Feder entsprangen in nächtlicher Arbeit so viele Zeilen, die heute schon der Welt von uns erzählen. Am Steuer sitzt Fitzmaurice froh und frisch, trotzdem er nur eine Stunde geschlafen hat. Ihm ist auch nur wohl, wenn er mit sicherer Hand das Flugzeug dem fernen Ziel entgegenführen darf. Balchen sitzt neben ihm und paßt auf seinen lieben Vogel auf und seine Gedanken eilen voraus, seinem tapfern, toten Kameraden entgegen. Der Himmel scheint unser Beginnen zu fördern. Verschleiert leuchtet die Sonne in dunstigen, weißen Fernen. Ein reiner Wind bringt uns rasch zu unserem Ziele. Seit Quebec sind die blauen, schneeglitzernden Bergkuppen verschwunden. Weites, ebenes Land und riesige Waldstrecken dehnen sich vor uns aus, und Dörfer, langgestreckt, und rauchende Städte ziehen unter uns durch. Bebaute Äcker, die wie mit Linealen abgemessen sind, zeugen vom Fleiß der Bewohner. Schlangengleich windet sich Bach auf Bach der großen Wasserader des St.-Lawrence Stromes zu. Um 8,45 Uhr taucht westlich von uns rauchend und qualmend Montreal auf, Kanadas Millionenstadt. Südlich dieses grauen Rauchstreifens von Montreal dehnen sich, soweit das Auge reicht, die United States of America, mit ihrem Reichtum, ihrer Macht, und ihrem harten Willen dazu.

Südlich geht nun unser Flug, dem Herzen des Landes der unbegrenzten Möglichkeiten entgegen. Punkt 9 Uhr passieren wir die amerikanisch-

kanadische Grenze und im raschen Fluge geht es nun weiter. Es wechselt Hügelland mit fruchtbaren Ebenen, durch die immer mehr Verkehrsadern sich sternförmig auf einen Punkt zuschieben. Rechts und links von uns erheben sich hohe Gebirge, deren Spitzen noch mit Schnee bedeckt sind. Wir fliegen jetzt, ohne uns sehr um Orientierung kümmern zu müssen, die Schlagader dieses bewaldeten Landstriches, den Hudson entlang. Als erste große Stadt grüßt uns Albany, der Regierungssitz des Staates New York. Staunend sehen wir die ersten Hochhäuser in den Himmel ragen und Fabrik reiht sich an Fabrik, an deren qualmenden Schornsteinen der Fleiß der Bewohner zu erkennen ist. Nur noch eine Stunde Flug. Es tritt ein neues Bild zu uns herauf. Vielgleisige Bahnen winden sich den Fluß entlang. Berge schieben sich zusammen, durch die sich der Hudson schlänget und dahinter dehnt sich der ungeheuere Lebensnerv Amerikas: New York.

Zuerst üppige Villen mit grünen Golfplätzen und Parkanlagen, dann niedrige Häuser, die sich aneinanderreihen und zuletzt die Wolkenkratzer New Yorks. Ein überwältigender Anblick für uns, die wir zum ersten Mal dieses Schauspiel sehen. Es ist dunstig geworden. Südlich von New York ist schlechtes Wetter. Es regnet auch etwas. Wir entschließen uns, auf dem Curtiss Field zu landen. Der Vogel neigt sich in sanftem Gleitflug. Wir landen. Polizisten auf Motorrädern umkreisen das Flugzeug, Sirenen heulen, Auto brausen heran, dahinter stürmende Menge, die uns zu sehen verlangt, — wir sind in New York.

James C. Fitzmaurice

Oberst des Irischen Freistaates

Schuljahre — Bei den irischen Nationalfreiwilligen Kriegswolken im Westen — Kriegsfreiwilliger — Die erste Beförderung — Auf nach Frankreich

Es ist eine eigene Sache um eine Selbstbiographie. Während ich hier sitze und in Ruhe kaleidoskopartig mein bisheriges Leben — kurze dreißig Jahre - vorüberziehen lasse, da frage ich mich, ob es möglich sein wird, die Gesamtbilder meines Tuns getreu wiederzugeben.

Mein Leben, ein ruheloses Teilchen in der stürmischen See eines aufgewühlten Europas, stand ganz im Zeichen der Zeiten. Ich war noch nicht 21 Jahre alt, da hatte ich schon in die glasigen Augen gefallener Soldaten gestarrt, war über blutgetränkte Felder geschritten und immer noch schaudert mich, denke ich an die ungeheuren Streiche, unter denen die Welt zitterte. Noch ehe der Flaum an meinen Wangen dem sprossenden Bart des Mannes Platz gemacht, mußte ich lernen, daß über das Grauenvolle des Krieges in den kurzen Pausen zwischen den schrecklichen Kämpfen nur hinwegzukommen ist, wenn man mit Gewalt Zerstreuung sucht. — Ist es sonach möglich, in einfache Worte zu fassen die Selbstbeschreibung eines Lebens, das erst begonnen hat, und das doch, schaue ich zurück auf die vorübergleitenden Geschehnisse, mir so wirr vorkommt, daß ich nur schwer einen Anfang finden kann?

Geboren bin ich in der Stadt Dublin um die Mittagszeit des 6. Januar 1898. Mein Vater, Michael Fitzmaurice, der Sohn eines Landmannes in Limerick, war Beamter, und meine Mutter — eine geborene Mary O'Riordan — die Tochter eines Bauern in Limerick County.

Der Familiengeschichte zufolge verbrachte ich die ersten drei Jahre meines Lebens in der Stadt Dublin, worauf wir nach dem Queens County zogen und uns in Maryborough niederließen. Hier empfing ich das bißchen Erziehung, deren ich mich brüsten kann, in der Schule der Christlichen Brüder und brachte die Zeit bis zu meinem 16. Lebensjahr dort zu. Friedvolle Tage, weite kühle Flächen grünen Grases im Schulgarten, Wälder, in denen wir Vogelnester aushoben, und freundliche Schulmeister, die immer mit der Mahnung, fest zu lernen, zur Hand waren all das sind vage Bruchstücke aus der Erinnerung an meine Knabenzeit. Verbotene Besuche des Süßigkeitenladens und die Vollführung mancher anderer Lausbubenstreiche brachten die unvermeidlichen Schulstrafen. Aber diese Schläge waren lediglich vorüberziehende Sommergewitter und weit entfernt davon, meinen Weg von dem eines jeden anderen Schuljungen. meiner Zeit zu unterscheiden. Ich muß zugeben, ich war keine sehr hervorragende Persönlichkeit. Soweit ich mich erinnern kann, war ich stets der Letzte in der letzten Bank einer jeden Klasse, durch die ich ging und schlug mich durch die verschiedenen Prüfungen gerade immer so durch. Das Ende eines jeden Quartals mit dem unumgänglichen Führungszeugnis erfüllte mich stets mit dunklen Vorahnungen; denn meine Eltern glaubten augenscheinlich nicht, daß ich genügend persönlichen Stolz besäße, um über die Noten bekümmert zu sein, die ich da erhielt, und trugen zur Entwicklung des Gefühles für meine Schande gewöhnlich mit einer Lektion hintenauf bei.

Zu Beginn des Jahres 1913 schickte man mich nach der Stadt Waterford, um einen allgemeinen Handelskursus mitzumachen. Die Vorstellung, daß ich mich dem Geschäftsleben zuwenden sollte, hatte damals etwas Abschreckendes für mich, und ich kam in dieser Anstalt aus beständigen Schwierigkeiten aller Art nicht heraus. Den Höhepunkt erreichten diese nach Ablauf etwa eines Jahres, als ich mit Schimpf und Schande als unverbesserlich zu meinen Eltern nach Hause geschickt wurde.

Der Verlauf dieser Handelsschulzeit glich sehr stark meiner früheren Schulerziehung. Ich schlief in einem großen Schlafsaal mit einer Anzahl anderer Jungen meines Alters und jeden Abend um 9 Uhr hieß es: „Lichter

aus". Gewöhnlich hatten wir während des Tages bereits irgendeinen teuflischen Streich ausgeheckt und unverzüglich nach dem Signal „Lichter aus" schritten wir zur Ausführung unseres Planes. Jener besonders schlimme Streich, welcher meinem Studium des Handelswesens ein frühzeitiges Ende setzen sollte, entsprang einem Komplott, das den Angriff auf einen benachbarten Schlafsaal zum Ziele hatte. Mein napoleonisches Strategentalent machte, daß sich die Insassen meines Schlafsaales unter meinem Oberbefehl zusammenfanden; der Angriff war für Mitternacht festgesetzt. Ein Fehler aber unterlief uns: wir übersahen nämlich, daß die gute alte Haushälterin in einem Zimmer unmittelbar unter dem Schlafsaal, auf den sich unser Angriff richtete, schlief. Als die Geisterstunde herankam, schlichen wir lautlos den langen dunklen Gang entlang. Gespenstisch fiel das bleiche Mondlicht durch die Fenster auf die Nachthemden unseres nicht durchwegs so mutigen Überfallkommandos. Verstohlen öffneten wir die Tür, sammelten uns und warfen uns dann auf die Betten unserer ahnungslosen Opfer. Die Schlacht war im höchsten Gange, da meldeten unsere Kundschafter plötzlich, daß die Anstaltsleitung die Treppe herauf käme um nachzusehen, was los sei. Eine schnelle Warnung ging von Mund zu Mund, und ein allgemeines Rennen nach unserem Saal hub an. So strategisch unser Vormarsch war, unser Rückzug, wie ich zugeben muß, war jämmerlich vorbereitet. In einem Knäuel von Bettüchern kugelte ich grotesk auf dem Fußboden herum, und als ich eben merkte, daß meine Kameraden der höheren Macht bereits gewichen waren, da schnellte ich wie ein Pfeil geradewegs gegen den Magen eines wohlbeleibten Hausbeamten. Am folgenden Morgen teilte mir ein sehr düster blickender Direktor mit, daß die Zimmerdecke auf die in ihrem Bette schlummernde Haushälterin heruntergekommen, und die gute Frau darüber vor Schrecken fast um den Verstand gekommen sei. Er teilte mir ferner mit, daß meine weitere Anwesenheit im Hause für die Aufrechterhaltung der bestmöglichen Disziplin unter den anderen Studenten nicht förderlich sei. Ich erhielt eine Fahrkarte in die Hand gedrückt, mein Bündel ward geschnürt, und ich trat die elendeste Eisenbahnfahrt an, die ich je in meinem Leben mitmachte.

Zu gleicher Zeit, als ich zu Hause ankam, erhielten meine Eltern einen langen Brief von der Schule, in dem Einzelheiten über meine schmachvolle Aufführung standen. Eine sehr ernsthafte Lektion war die Folge, aber nach mehrere Tage dauernden Verhandlungen zwischen meinen Eltern und der Leitung der Handelsschule durfte ich wieder zurückkehren, um meine Studien fortzusetzen.

In jenen Tagen wurde die irische Selbstverwaltungs-Gesetzesvorlage im britischen Parlament ernsthaft erwogen und die irische Nationalpartei unter der tüchtigen Führung des nun verstorbenen Mr. John Redmond sah den Traum von Jahrhunderten, ein freies Irland, sich bereits verwirklichen. Die Unionistenpartei im Norden unter dem nicht minder tüchtigen damaligen Sir Edward, jetzigen Lord Carson, wurde unruhig und entschied sich in unsinniger Weise für eine Politik des bewaffneten Widerstandes. Es bildeten sich im Norden Freischaren zu dem Zwecke, das Durchgehen des Selbstverwaltungsgesetzes zu verhindern. Der Fehdehandschuh war hingeworfen. Mehr um sich selbst zu sichern, appellierte Redmond an die Jugend Irlands und forderte sie auf, sich zu bewaffnen, und falls es notwendig sein sollte, zu kämpfen für die Freiheit unseres Volkes. Mir gefiel der Ruf zu den Waffen, und als einer der ersten meldete ich mich zum Waterford Bataillon der irischen Nationalfreiwilligen. Inzwischen machte die britische Militärbehörde alle Anstrengung, diese Organisation zu unterdrücken. Je mehr man aber versuchte, uns niederzuhalten, desto begeisterter und stärker wurden wir. Paraden fanden statt, es wurde instruiert und exerziert, und alles im geheimen. Meine Verbindung mit dieser freiwilligen Militär-Organisation schrieb das Wort „Finis" unter meine Handelsstudien. Nahezu jeder Junge unserer Zeit hat ein oder das andere Mal in seinem Leben sich danach gesehnt, im Geheimdienst für sein Vaterland eine Rolle zu spielen. So wird man es verstehen können, wie die Teilnahme an diesen geheimen Zusammenkünften meinen Sinn entzündete, wie wir glühend hofften, „handeln oder sterben" zu dürfen für Irland.

Ich war in meinem kindlichen Ehrgeiz eben dabei, ein großer Held zu werden, da brach im August 1914 der europäische Krieg aus, und der große

Lord Kitchener stellte seine Armee zusammen. Ein Aufruf für freiwillige Truppen wurde erlassen und der nun verstorbene John Redmond — immer zur Hand, wenn es galt, Bedrängten Hilfe zu bringen, seien es auch seine Widersacher — appellierte an die Jugend Irlands, sich Englands Armeen anzuschließen. Dies war für mich die Gelegenheit; ich ließ mich hineinziehen in den Strudel eines modernen Krieges.



Greenly Island: Die Ozeanflieger mit Duke Schiller ×, dem Piloten des ersten kanadischen Hilfsflugzeuges

Finstere Wolken zogen sich rapid an der Westfront zusammen. Wilde Gerüchte über den unaufhaltsamen Vormarsch der deutschen Armeen entflammten meine Phantasie, und in den ersten Kriegstagen meldete ich mich zur Kadettenkompagnie des 7. Leinster Regiments. Meine Dienstzeit in diesem berühmten Regiment war äußerst kurz; denn meine Eltern wandten sich an den kommandierenden Offizier, wiesen mein Geburtszeugnis vor, und da ich beträchtlich unter militärdiensttauglichem Alter war, behielt man mich nicht.

Drei Monate später aber erfüllte sich mein heißer Wunsch, den großen Krieg mitzumachen, doch; ich schlich mich in aller Stille davon und trat als Reiter bei den 17.Lanzenreitern ein, die damals unter dem Namen „Tod-oder-

Sieg-Jungens" bekannt waren und als eines der besten Regimenter der britischen Kavallerie galten. Meine Eltern schienen sich nunmehr mit meinem Wunsche, die militärische Laufbahn einzuschlagen, abgefunden zu haben. Sie beschlossen deshalb, mich in dem Regiment zu belassen, schickten aber doch mein Geburtszeugnis zu dem kommandierenden Offizier und fügten bei, daß ich nicht ins Feld geschickt werden dürfte, ehe ich nicht das 19. Jahr erreicht hätte, das Mindestalter für den Frontdienst. Die Guten — sie nährten eine Hoffnung gegen die meine, nämlich, daß der Krieg enden würde, bevor ich so alt geworden wäre — während ich wiederum stets fürchtete, es möchte mir nicht mehr gelingen, am Kampfe teilzunehmen.

Jugendliche Begeisterung, verbunden mit einer natürlichen Liebe für das Soldatenleben, brachte mich schnell durch die Rekrutenzeit. Das Reiten, eines meiner Steckenpferde von Kindheit an, machte mir keine Schwierigkeiten, und bald wurde ich eine führende Nummer meines Berittes in der Reitschule. Natürlich fiel es nicht immer ganz leicht, und arbeitsreiche Stunden mußte ich auf dem Übungsfeld und in der Reitbahn zubringen, bis ich soweit war und die Kunst des Lanzenschwingens, den Umgang mit Säbel und Gewehr beherrschte. Meine Mühe ward belohnt; denn kurz nachdem ich ausgebildet war, wurde meine Beförderung zu der schwindelerregenden Höhe eines überzähligen Unteroffiziers im Regiments-Tagesbefehl bekanntgegeben. Ich war wirklich stolz und glücklich. Es schien mir, als ob der Streifen an meinem Ärmel heller strahlte als die liebe Sonne. Meine Probezeit in diesem Range dauerte drei Monate. Dann wurde ich augenscheinlich als würdig erachtet, zu bleiben was ich war, und mein Rang bestätigt. Dies war außerordentlich wichtig, denn meine tägliche Löhnung bestand bisher in einem Schilling und zwei Pence, sicherlich ein großartiges Einkommen für eine harte Tagesarbeit. Die Bestätigung meines Ranges aber bedeutete eine Lohnerhöhung von 3 Pence pro Tag.

Kurz darauf erlitt ich beim Zureiten junger Pferde im Remontendepot einen ernsten Unfall. Aus dem Lazarett entlassen, wurde mir vom Militärarzt leichte Arbeit verschrieben, und ich sah mich auf einmal zum außerordentlichen Aufsichtsbeamten über die Kellner im Unteroffizierskasino bestellt, mit

anderen Worten: ich war Oberkellner. Diese Art Beschäftigung kam mir ganz abscheulich vor, aber Befehl war Befehl und mußte ausgeführt werden. Ziemlich rasch wurde ich wieder für diensttauglich erklärt, und obwohl ich immer noch unter 18 Jahre alt war, stand plötzlich mein Name auf der Überseeliste für Dienst in Frankreich. Es war daran ohne Zweifel irgendein Irrtum im Ordonnanzzimmer schuld, aber ich wäre der letzte gewesen, diesen Irrtum richtigzustellen. Nicht lange dauerte es, dann marschierte ich mit den anderen hinaus aus dem Lager mit der Bestimmung „Frankreich" und dem Lied „Come back to Erin" auf den Lippen.

Feuertaufe — Vorstöße ins „Niemandsland" — Menschliche Scheiben — Ein Blutbad — Prüfungen und Beförderung zum Offizier

In Frankreich angekommen, machten wir recht enttäuscht die Entdeckung, daß der Krieg sich festgefahren und sich zum Schützengrabenkrieg ausgebildet hatte. Kavallerie konnte man nicht gebrauchen, und so teilte man uns Infanterie-Regimentern zu. Unser 40 kamen zum 7. Bataillon des Queens Royal West Surry Regiments, einer Einheit der 55. Brigade in der 18. Division. Das Bataillon war das berühmteste der besten Kampfdivision, die den großen Krieg mitmachte.

Es ist mir nicht möglich, die Gefühle zu beschreiben, die mich überliefen, als ich das erstemal in Granatfeuer kam. Es möge genügen, wenn ich sage, daß meine Begeisterung und mein Eifer, gleich mitten in den Krieg hineinzukommen, einen beträchtlichen Dämpfer erhielten. Unsere erste Handlung war der Transport von Lebensmitteln und Pioniergerät aus dem Hintergelände zur vorderen Linie. Das Gelände, über das wir gehen mußten, war wenige Tage vorher der Schauplatz einer heißen Schlacht gewesen und übersät mit Granattrichtern. Tote deutsche, britische und französische Soldaten lagen in jeder Stellung herum — hier und dort ein totes Pferd — eine zusammengebrochene Feldkanone. Niemals zuvor hatte ich einen Toten

gesehen; meine ganze Seele füllte sich mit Grausen — mir war schlecht bis in die Eingeweide.



Das kanadische Hilfsflugzeug bringt Fitzmaurice nach St. Agnes

Ich versuchte, mir alles eindringlichst vorzustellen, schaute wieder auf diese toten Soldaten, auf die armen, stummen Tiere, die da lagen mit glasigen, nach oben gedrehten Augen, und war unfähig, zu denken. Da ging mir auf, daß hier eine verdammt ernsthafte Arbeit geleistet werden mußte, daß ich mich zusammenreißen und sehen sollte, mit dem mir zufallenden Teil an dieser Arbeit fertig zu werden. — C'est la guerre.

Man sagt, daß der Mensch sich an fast alles gewöhnen könne. Meine Erfahrung aber während dieser schrecklichen Tage in den Schützengräben läßt mich anderer Meinung sein. Ich habe das Unglück, mit einem außerordentlichen Vorstellungsvermögen bedacht worden zu sein, und so sind meine Gefühle während Granatfeuers einfach unbeschreibbar. Ich war immer sehr verschreckt und mußte mich mit Gewalt zusammennehmen, wenn ich nicht den Verstand verlieren und sogar ausreißen wollte. Nachts

war es stets am schlimmsten, und es war schwer, diese öden, sich dahinschleppenden Stunden auszufüllen. Die Lösung dieses Problems kam in Gestalt eines Befehls, an einer Patrouille in das „Niemandsland" teilzunehmen. Als Spezialist im Handgranatenwerfen war gerade dieses etwas für mich. Ich strich deshalb jeden Abend, bevor die Dunkelheit kam, um den Kompaniebefehls-Unterstand herum, immer mit der Absicht, mich sofort zu melden, sollte eine Patrouille oder ein Überfallskommando gebraucht werden. Ziemlich berühmt wurde ich durch meine Teilnahme an solchen Unternehmungen, und manche hielten mich sogar für einen tapferen jungen Burschen. Ich hatte aber niemals den Mut, zuzugeben, daß ich diese besonders an die Nerven gehende Beschäftigung geradezu suchte, nur weil es mir schrecklich war, im Graben zu bleiben.

Zur Zeit des deutschen Rückzuges an der Somme im Januar 1917 wurde ich 18 Jahre alt und war bereits mehr oder weniger ein alter erfahrener Veteran mit dem Range eines Sergeanten; ich kommandierte die Gruppe Nr. 13 der D-Kompanie meines Bataillons. In diesen Tagen hielten wir eine Granaltrichterstellung vor Grandcourt in Bereitschaft für eine große Offensive. Da stellte es sich plötzlich heraus, daß die Deutschen ihre Stellungen aufgegeben und nur eine kleine Nachhut zur Deckung des Rückzuges hinter sich gelassen hatten. Hier fiel mir plötzlich ein, daß heute mein 19. Geburtstag war, und ich mußte lachen über den Gedanken an mein Geburtszeugnis, welches sicher im Ordonnanzzimmer der Ponsomby-Baracken des Curragh Camp in England lag. Ich konnte mir den angehefteten Brief meiner Eltern vorstellen, mit dem sie die Regierung baten, mich nicht an die Front zu senden, bevor ich das entsprechende Alter erreicht hätte. — Ernsthaftere Gedanken aber lösten diese ab.

Die Deutschen waren im Rückzug, wir im Vormarsch und es gingen Gerüchte, daß der Krieg zu Ende sei. — Nach vielen Tagen ermüdenden Marsches bekamen wir wieder Fühlung mit den zurückgehenden deutschen Truppen und es bildete sich eine Linie vor den Dörfern Irles, Pis und Serres. Hier ging ich hart an Tod oder Gefangenschaft vorbei.

Meine Gruppe war einem Vortrupp zugeteilt, der feststellen sollte, ob Irles besetzt sei. Wir mußten im vollen Tageslicht über offenes Gelände vorgehen, ohne ein einziges gnädiges Granatloch, in dem wir im Falle einer Beschießung Deckung finden konnten. Wir waren die reinsten menschlichen Scheiben. Alles ging gut, bis wir die Ausläufer des Dorfes erreichten. Nun tauchten plötzlich feindliche Truppen, die uns jeden Augenblick von Anfang an beobachtet hatten, in großer Zahl aus dem Nichts auf und schossen aus nächster Entfernung auf uns. Es erfolgte der Befehl, das Feuer zu erwidern, was aber zwecklos war, denn wir befanden uns hoffnungslos in der Minderzahl, und so erging der Befehl zum Zurückgehen. Die meisten meiner Kameraden fielen entweder oder wurden gefangen. Unser dreien gelang es, ungefähr WO Meter zurückzurennen, während ein Hagel von Blei uns um die Ohren pfiff. Z-Z-Zing — schlugen die stahlbemantelten Boten des Todes um uns in die Erde! — Es war eine Symphonie des Todes! Wie wir jemals den Schutz des unbenutzten großen Wassertanks, der in der Mitte des Feldes lag, erreichten, ist mir unklar. Alles verschwamm mir vor den Augen vor rasendem Herzklopfen. Es war wie ein Alpdrücken — es kam uns vor, als ob wir unsere Füße nicht mehr vom Boden wegbrächten. In jedem Augenblick erwartete ich den brennenden Schlag zu bekommen, wie ihn eine Kugel macht, wenn sie ihren Weg ins Fleisch sucht. Im Nu gruben wir uns in die Erde, wie die Wahnsinnigen scharrend und arbeitend, daß uns die Nägel brachen und die Finger bluteten. Ein betäubender Lärm war um uns. Ich beobachtete mit fiebrigen Augen die kleinen Stahlsplitter, die von dem Tank absprangen, wenn wieder ein Geschoß das Metall durchschlagen hatte und knapp über unseren Köpfen herauskam. Bis zum Eintritt der Nacht blieben wir im Schutze des Wassertanks, und unter dem Mantel der Dunkelheit schlüpften und krochen wir dann von einer dürftigen Deckung zur anderen, bis wir unsere eigenen Stellungen erreicht hatten. Buchstäblich Hunderte von Löchern wies der Tank auf, hinter dem wir Zuflucht gesucht hatten, und meine letzte Vorstellung davon, wie er hinter uns in der Dunkelheit verschwand, war die eines ungeheuren umgestülpten Siebes.

In einem modernen Krieg ist wenig Zeit zum Träumen ... bei Tagesanbruch warfen wir uns wieder auf die deutschen Linien. Kurz darauf erhielt ich eine

Schußwunde in das rechte Bein und wurde zur australischen Verbandstation Nr. 1 in der Nähe von Albert gebracht. Albert ist die Stadt mit der berühmten lehnenden Statue der Jungfrau Maria in der zerstörten Kathedrale. Ich hatte einen schweren Anfall von Schützengrabenfieber und lag tagelang in Delirien auf einer Bahre. Rasch aber genas ich wieder, und bald konnte ich mich auf den Weg machen, mein Bataillon zu suchen, welches eben mit Überresten der Division an einen neuen Frontabschnitt befördert worden war. Eine ganze Woche lang fuhr ich kreuz und quer durch Frankreich in Viehwagen, Motorzugmaschinen usw., bis ich das Bataillon in einem Dorfe in der Nähe von Bethune fand. Wir kamen nach Bethune und wurden in Arbeiterhäusern untergebracht, mußten aber immer auf dem Sprunge sein, uns innerhalb sechs Stunden in die Linie einzureihen, da wir als Verstärkung für eine neue Division, die ihre Feuertaufe erhielt, gedacht waren.

Es blieb nicht lange dabei. Nach einer Woche ungefähr wurden wir in aller Eile nach Arras geworfen, zogen in die erste Linie zwischen Cherisey und Fontaine les Croixelles am 2. Mai 1917 um Mitternacht ein und griffen die deutschen Linien am nächsten Morgen um 3.45 Uhr an. Dies war mein schrecklichstes Erlebnis im ganzen Kriege, hauptsächlich deswegen, weil der ganze Angriff ein großer Fehlschlag war, ein ungeheurer Wirrwarr herrschte und entsetzliche Verluste erlitten wurden. Bataillone, die am Morgen siebenhundert Mann stark waren, hielten am Abend Musterung über zwanzig bis dreißig Mann, einschließlich aller Dienstgrade. Ich war einer von denen, die so glücklich waren, mit heiler Haut durchgekommen zu sein. Auf Grund meiner Tätigkeit in dieser Kampfhandlung wurde ich mit anderen Mitgliedern meines Bataillons zur Militärmedaille vorgeschlagen. Diese Auszeichnung habe ich jedoch nie bekommen, hauptsächlich deswegen, weil mein Kompanieführer, der für die Weitergabe meines Namens zwecks Verleihung verantwortlich war, kurz darauf im Kampfe gefallen ist.

Bald nach diesen Vorgängen wurde ich zum Offiziersstand vorgeschlagen, vom Brigadekommandeur empfangen und zu einem Instruktionskursus an der Kadettenschule nach England beordert. In England angekommen, meldete ich mich beim 20. Offiziers-Übungsbataillon in Church Crookham in

der Nähe von Aldershot, wo ich mich dem vier Monate dauernden Instruktionskursus unterzog, der mich für meinen neuen Stand vorbereiten sollte. Nach Abschluß des Kursus bestand ich die Prüfungen des britischen



St. Agnes: Fitzmaurice begrüßt die aus Detroit in dem dreimotorigen Ford-Eindecker eingetroffenen Flieger Floyd Bennett, Duke Schiller und Bernt Balchen

Kriegsamtes und wurde als Unterleutnant dem 8. irischen Königs(Liverpool-)Regiment zugeteilt. Ich war ziemlich enttäuscht, nicht zu einem ganz irischen Regiment gekommen zu sein, aber noch bevor es ernst wurde mit den 8. Iren, war ich völlig zufrieden; denn ich fand, daß es eines der feinsten Regimenter war, in dem zu dienen je einer die Ehre haben kann.

Im Königlichen Fliegerkorps — Mein erster Flug — Allein zwischen Himmel und Erde — Kleinholz — Kunststücke in der Luft — Enttäuschung — Eine Kriegsromanze - Abrüstung

Ungefähr um jene Zeit wuchs sich der Luftkrieg an der Westfront zu einer sehr bedenklichen Angelegenheit aus; empfindliche Verluste gab es auf allen Seiten, und das Kriegsamt erließ einen Aufruf an die jungen Subalternoffiziere, sich im Fliegen ausbilden zu lassen und im Königlichen Fliegerkorps Dienst zu tun. Schon zuvor hatte ich einige erfolglose Anstrengungen gemacht, in das Königliche Fliegerkorps aufgenommen zu werden; ich packte deshalb hocherfreut die Gelegenheit beim Schopf und war einer der ersten Freiwilligen in dem genannten Korps. Die ärztliche Untersuchung wurde bestanden, auch sonst wurde ich vom Auswahl-Komitee als geeignet zum Flieger erachtet und sogleich zur Militär-Fliegerschule in Reading kommandiert. Nach zwei Monaten eingehenden Studiums der theoretischen Flugtechnik bestand ich meine Prüfung in Flugtheorie und wurde zu einem praktischen Flugkursus nach dem Eastborne-Flugplatz kommandiert, welcher damals die 206. Übungsstation war, später aber zur Übungsstation Nr. 50 umnumeriert worden ist.

Niemals werde ich meinen ersten Flug vergessen! Unser erster Unterricht wurde an Gnome-Avro-Trainingmaschinen erteilt, und ich muß zugeben, diese ölbespritzten, schwächlichen Dinger sahen nicht sehr vertrauenerweckend aus.



Lindbergh × überbringt im Flugzeug das Serum für den schwerkranken Floyd Bennett von New York nach Quebec

„Alles in Ordnung, mein Junge?" Es war Kapitän Freddy Mills, mein Lehrer. „Werde Ihnen jetzt einen kleinen Schwung geben, um Ihr Luftgefühl auszuprobieren!" Angetan mit Fliegerhelm und Brille und den Sicherheitsgürtel um meinen Leib geschnallt nickte ich Kapitän Mills zu. Mit plötzlichem Dröhnen sprang der Motor an, die Maschine zitterte und begann über den Flugplatz zu rollen. Ich hielt mich an der Seite des Sitzes fest und warf vorsichtig einen Blick auf die Erde. Sie schien fortzugleiten und die Gebäude zusammenzuschrumpfen. Wir waren in der Luft — endlich flog ich! Wie frisch und sauber kam mir das vor nach dem zäh haftenden Schmutz der französischen Schlachtfelder! Kämpfen in der Luft — welch ein aufregendes Gefühl der Überlegenheit! Meine Gedanken überstürzten sich. — Plötzlich bemerkte ich, wie sich die Erde unter uns verschob. Wo ich einen Augenblick zuvor beim Herunterschauen noch winzige Häuser und sich krümmende

Straßen gesehen hatte, da tauchte jetzt der Horizont und der Himmel auf. Ich klammerte mich fester an den Apparat, hatte aber keine Vorstellung davon, was geschehen war. Als ich jetzt hinunter blickte, sah ich den Himmel unter uns, und aufschauend über meinem Kopf erkannte ich den Flugplatz und die Gebäude.

Kapitän Mills überschlug sich, rollte und trudelte mit dem kleinen Avro, bis ich nicht nur betäubt, sondern so hoffnungslos durcheinandergerüttelt und verängstigt war, daß ich alles Gefühl dafür, wo wir waren, verloren hatte. Ich konnte nichts, als mich anklammern, war kaum mehr bei Verstand und dachte nur, was für eine Art von Übermensch man sein müßte, um ein Flugzeug zu steuern. Der gräßliche Gedanke, daß es mir nie gelingen würde, das Fliegen zu erlernen, überschlich mich. Mit einem dumpfen Schmerz des Bedauerns stieg ich aus der Maschine. Sogar meine Bewunderung für Kapitän Freddy Mills wurde gedämpft durch den schrecklichen Gedanken, daß sich mein Kämpfen schließlich doch in den Schützengräben würde abspielen müssen.

Die folgenden Flüge, die ich im Doppelsteuerflugzeug unternahm, wurden mehr und mehr Selbstverständlichkeiten und nach ungefähr fünf Flugstunden am Doppelsteuer vollführte ich meinen ersten Alleinflug mit Erfolg. Da saß ich allein im Avro und hörte den Mechaniker rufen „Kontakt aus — Betriebsstoff an — Ansaugen", während er den Propeller herumdrehte und den Motor anwarf. — „Kontakt!" Mit einem Knall setzte der Motor ein und der Propeller fing an, sich zu drehen. Die Maschine war vorher schon „aufgewärmt" worden und mein Fluglehrer gab das Zeichen zum Abflug. Während ich mich in den Wind einstellte und gegen die Mitte des Feldes zu richtete, gab ich Vollgas und schob den Knüppel sanft nach vorwärts, und als ich fühlte, daß die Steuerung reagierte, zog ich gemächlich zurück. Die Nase begann sich aufzurichten, nun ging's in die Luft! Dunkel schoß mir die oft wiederholte Instruktion „Laß die Nase drunten" durch den Sinn und ich schob den Knüppel wieder behutsam nach vorne. Jetzt flog ich in einer Geraden stracks gegen den Himmel. Von Stufe zu Stufe brachte ich die Maschine auf ungefähr 400 Meter, bevor mir zum Bewußtsein kam, daß ich ja allein im Flugzeug war

und nun diese verwickelten Luftmanöver ohne die beruhigende Anwesenheit Kapitän Mills ausführen mußte. Es ist ein gräßliches Gefühl beim ersten Flug, allein zwischen Himmel und Erde zu hängen. Wie sehnsüchtig wünschte ich, könnte ich nur wieder drunten sein auf dem Flugplatz! Ich preßte meine Zähne zusammen, drosselte den Motor leicht ab und setzte zu meiner ersten Landung an. Die Nase immer weiter ganz langsam herunterdrückend, ging ich in einen sanften Gleitflug über, und nach einigen Augenblicken sehr kitzliger und sehr anfängerhafter Reaktionen gelang es mir, die Maschine sicher zu Boden zu bringen.

Meinem ersten Alleinflug folgten noch etwa zwanzig Stunden des Alleinfliegens und zum Schlusse wurde ich in der Beherrschung der Maschine durch meinen Flugkommandeur, Geschwaderführer Grange, D.S.C., geprüft. Ich bestand alle meine Prüfungen und durfte nun die im Grade nächsthöhere Übungsmaschine, den Einzelsitzer Sopwith Pup, fliegen.

Meine Erfahrungen während der Zeit, in der ich die Übungsmaschine flog, waren nicht sehr aufregend. Mein erster und bis heute einziger Bruch ereignete sich an meinem ersten Überlandflug, den ich nach etwa siebenstündiger Erfahrung im Alleinfliegen ausführte. Ich hatte die Aufgabe, drei Flugplätze anzufliegen, Landungen zu vollführen und mir die Unterschriften des Flugplatz-Befehlshabers zu besorgen mit dessen Bemerkung, ob meine Landungen gut, schlecht oder mittelmäßig waren. Etwa 20 Meilen von meinem Flugplatz entfernt begann mein Motor sehr unregelmäßig zu arbeiten und setzte manchmal aus. Ich flog gerade in etwa 900 Meter Höhe über stark bewaldetes Land mit gar keinem geeigneten Landungsplatz in Sicht. Schnell suchte ich mir das einzige Fleckchen heraus, das möglicherweise zur Landung taugte, und ging in Spiralen herunter. Ich hatte ziemlich gut abgeschätzt, aber eine Leitung von Telegraphendrähten, die an dem Feld entlang lief, machte mir zu schaffen. Ich brachte es fertig, darüber hinwegzuhüpfen und wollte mich schon selbst zu einer glatten Landung beglückwünschen, da stellte ich fest, daß ich nicht nur einen sehr steilen Hügel hinunter landete, sondern auch mit dem Winde flog. Dies bedeutete eine erschreckliche Bodengeschwindigkeit, und dazu sah ich einen

breiten Holzzaun und eine Tannenschonung im Hintergrunde auf mich warten. Ich war etwa noch drei bis vier Meter von dem Zaun entfernt, da ließ ich die ganze Steuerung fahren und bedeckte das Gesicht mit meinen Armen, um mich vor ernsthaften Verletzungen zu schützen, im Falle ich nach vorne gegen das Instrumentenbrett geschleudert werden sollte. Der Holzzaun rasierte artig mein Fahrgestell und zugleich die beiden unteren Flügel weg. Das Flugzeug und ich aber sausten weiter, bis sich die Nase der Maschine zwischen zwei Tannenbäumen fing, die beiden oberen Flügel sich über meinem Kopf zurückschoben und wir zu einem plötzlichen Stillstand kamen. Als ich aus den Trümmern hervorkroch, sah ich zwei Leute vom kanadischen Roten Kreuz neben dem Flugzeug (ich würde besser sagen, neben dem, was früher ein Flugzeug war) stehen; sie hatten eine hübsche, behaglich aussehende Tragbahre bei sich. Außer zwei garstigen Quetschungen an meinen Schultern hatte ich aber keine Verletzungen erlitten, und so ist es wohl nicht nötig, erst zu sagen, daß ich von ihrer sehr liebenswürdigen Einladung, einen Ausflug nach dem Lazarett zu unternehmen, keinen Gebrauch machte. Es stellte sich heraus, daß ich unmittelbar neben einem kanadischen Erholungslager gelandet war.

Ich verständigte meine Vorgesetzten telephonisch von meinem Pech und wartete dann geduldig auf die Ankunft des Abräumungskommandos auf dem Schauplatze des Unfalls. Am selben Nachmittag kam ein Fluglehrer meiner Übungsschule per Flugzeug an. Er machte Anstalten zu landen und — obwohl ich es ja eigentlich nicht sagen sollte — es machte mir ziemlich Spaß zu sehen, wie er gleichfalls seine Maschine bei der Landung zusammenkrachte; ich wußte nun, daß sein Unfall mich von aller Schuld freisprechen würde. Fünfzehn Stunden Alleinflug in dem Sopwith Pup hatte ich hinter mir und sollte nun mein Dienstflugzeug, ein Sopwith Camel, bekommen Es tat mir eigentlich leid, daß ich von dem Sopwith Pup Abschied nehmen mußte, denn man konnte dieses feine kleine Flugzeug so famos in der Luft handhaben, — aber dieser Typ hatte als Kampfmaschine leider keinen praktischen Wert mehr. Schließlich kam der gefürchtete Tag, an dem ich meinen ersten Flug in meinem Dienstflugzeug, dem Camel, auszuführen hatte. Ich hatte Frühdienst an diesem Tage, und das hieß, daß das Fliegen um vier Uhr morgens begann.

So um diese unirdische Stunde also mußte ich mehr schlafend als wachend in meinen Apparat klettern und geduldig sitzen, indes mein Lehrer, Kapitän Knight, besser bekannt als „der geräuschvolle Ritter", mir die Steuerung, die Instrumente und Besonderheiten der Maschine erklärte, was, nebenbei gesagt, mir nichts Neues war; denn schon früher hatte ich mich in Vorbereitung auf den jetzigen Augenblick stundenlang in diesen Flugzeugtyp gesetzt und mich mit allem vertraut gemacht. Die Camel war außerordentlich schwierig zu fliegen, sie war entsetzlich empfindlich an den Steuerungsorganen und hatte die garstige Angewohnheit, ganz plötzlich ins Trudeln zu kommen, wenn man nicht genau aufpaßte. Viele traurige Unglücksfälle waren hei diesen Maschinen auf den verschiedensten Übungsplätzen schon vorgekommen. Ich war deshalb ziemlich aufgeregt, meine Knie zitterten sichtlich, und doch war ich sehr froh, als mir „Bahn frei" gegeben wurde und ich starten konnte. Nachdem ich eine Zeitlang geradewegs nach oben geflogen war, hatte ich schließlich eine Höhe von annähernd 1200 Meter erreicht. In dieser sicheren Höhe führte ich einige gewandte Schleifen aus und fühlte die enorme Schnelligkeit der Maschine mit Motor an und Motor aus. Weil ich meiner Sache nun ganz sicher zu sein glaubte und meine früheren Befürchtungen für unbegründet hielt, beschloß ich, einige Kunststücke zu versuchen. Ein Überschlag ist das einfachste, und so ging ich zuerst an diesen. Da ich jedoch an die außerordentlich feinfühlige Steuerung nicht gewöhnt war, brachte ich etwas zustande, was mir wie einundeinhalber Überschlag vorkam, und fand mich wieder auf meinem Rücken im Gürtel hängend, angeklammert am Steuerungsmechanismus, — ein entsetzlicher Augenblick. Sofort kam mir zum Bewußtsein, daß ich mich in einer Rückenspirale befand. Nun dachte ich, ist alles aus und ich müßte denselben Weg gehen, den so viele andere vor mir gegangen sind. Die Hoffnung aber gab ich nicht auf, ich versuchte alles mögliche mit der Steuerung, und auf einmal war ich in einer gewöhnlichen Spirale, hatte jedoch über 900 Meter Höhe verloren. Die Maschine war rasch wieder in eine Gerade gebracht, und ich beglückwünschte mich schon, da ging ich in eine Spirale nach der anderen Richtung. Jetzt aber konnte ich den Apparat schnell wieder aufrichten, ging äußerst vorsichtig zu Werke und vollführte nach einem Gleitflug eine ziemlich gute Landung auf dem Flugplatz. Ich rollte die

Maschine hinüber zum Schuppen, stieg aus und fühlte mich sehr stolz darüber, mein Dienstflugzeug erfolgreich geflogen zu haben. Mein Fluglehrer beglückwünschte mich dazu, daß ich bereits an meinem ersten Alleinflug Kunststücke ausgeführt hatte. Ich hatte freilich nicht das Herz, ihm zu erzählen, daß das alles ganz ungewollt gekommen war und mir einen nicht geringen Schrecken eingejagt hatte. Mit zunehmender Erfahrung lernte ich die Maschine sehr schätzen, und nachdem ich alle meine Prüfungen in der Übungsschule hinter mir hatte, wurde ich zur Luftkampf-und Maschinengewehr-Schule Nr. 1 in Marske, Yorkshire, kommandiert. Von dort erfolgte mein Kommando zum Einsatz als Flugzeugführer in Frankreich, und ich sollte am 11. November 1918, der sich dann als Waffenstillstandstag erwies, abfahren. Es war eine bittere Enttäuschung für mich, als meine Kommandierung widerrufen wurde; denn ich brannte darauf, am Luftkrieg in Frankreich teilzunehmen. Ich wurde nun zu meiner ursprünglichen Formation in Eastborne versetzt und von hier kam ich zu einem Spezialkursus in Luftnavigation an dem Admirality Compass Observatorium in Datchet bei Windsor.

Infolge der schweren Verluste im Kriege und weil die grausame Notwendigkeit die Verwendung jedes irgendwie entbehrlichen Mannes im Frontdienst gebot, hatte England eine Anzahl Mädchen eingezogen und eine Formation, die W.R.A.F. (Women's Royal Air Force) gebildet. Während meiner Eastborne-Zeit geschah es, daß ich eine dieser hübschen kleinen Hilfsdiensttuerinnen kennenlernte und mich sofort in sie verliebte. Wie anziehend sahen sie doch aus in ihren schmucken Uniformen und mit welchem Ernst trug jede von ihnen dazu bei, denen zu helfen, die in erster Linie standen! — Unsere bald folgende Verlobung und schließliche Heirat war voll Romantik. Wir mußten uns heimlich treffen, denn die Vorschriften der königlichen Luftstreitkräfte untersagten den Offizieren den Umgang mit Hilfsdiensttuern, sowie, sich in der Öffentlichkeit mit ihnen sehen zu lassen. Es ist buchstäblich wahr, daß die Liebe mit den Hindernissen wächst, und unsere vielen Zusammenkünfte waren gerade deswegen interessant, weil wir uns allen Bestimmungen und Regeln zum Trotz liebten. Eine Schwierigkeit lag gerade auch darin, daß wir am selben Flugplatz stationiert waren.

An meinem 21. Geburtstage feierten wir im geheimen Hochzeit. Viele Monate später erst getrauten wir uns, dies öffentlich bekanntzumachen. Bill, wie alle ihre Freunde sie mit Vorliebe nennen, war meine beste Gefährtin vom ersten Tage unseres Zusammenseins an. Ihre Kriegserfahrung hat in ihr den tapferen Sinn entwickelt, den die Frau eines Soldaten haben muß. Immer hatte sie das größte Zutrauen zu mir oder meinem Glück, selbst im Angesicht äußerster Schwierigkeiten und Gefahren. Sie war es, die mich stets angefeuert hat, und ihr ist es zu einem großen Teil zuzuschreiben, daß meine vielen Abenteuer, die ich unternommen habe, glückten.

Nach Abschluß des Spezialnavigationskurses in Datchet und nach erfolgreichem Bestehen meiner Prüfungen wurde ich zum Geschwader Nr. 110 der königlichen Luftstreitkräfte als Geschwader-Navigationsoffizier kommandiert. Dieses Geschwader, unter dem Kommando von Major Stanley Clarke, M.G., hatte zu jener Zeit Versuche in Luftpostflügen zwischen Folkstone, Kent und Köln a. Rh. durchzuführen. Neben meiner Eigenschaft als Navigationsoffizier wurde ich auch als Postflieger verwendet.

Mein erster Flug nach Köln glückte mir nicht ganz. Ober Brüssel waren die Karten, an denen ich arbeitete, zu Ende und während ich versuchte, die Anschlußblätter aus der Kartentasche zu nehmen, gerieten diese in den Luftzug des Propellers und verschwanden über Bord. Ich war deshalb ohne Karte der Gegend von Brüssel bis Köln und kannte auch die Strecke nicht, die ich niemals zuvor beflogen hatte. Ich war der Führer einer Einheit von drei Flugzeugen und kreiste nun verschiedene Male, in dem Versuch, eine der anderen Maschinen zu veranlassen, die Führung zu übernehmen; aber diese verstanden meine Zeichen nicht und flogen brav immer hinter mir drein. Unter diesen Umständen blieb nur eins übrig, und zwar Richtung nach Osten zu behalten, bis wir auf den Rhein treffen mußten, der in Südnordrichtung läuft, und dann zu versuchen, uns zu orientieren. Unglücklicherweise gerieten wir nach etwa einer halben Stunde Fliegens in starken Regen, niedere Wolken und heftigen Wind. Im ganzen waren wir annähernd vier Stunden in der Luft; der Rhein hätte inzwischen bereits unter uns sein müssen. Da eine schwarze Wolkenwand in unserem Gesichtsfeld auftauchte, beschloß ich, so

gut wie möglich auf einem Feld zu landen und unsere Lage festzustellen. Nur eine der anderen Maschinen war mir die ganze Zeit gefolgt, die andere hatte irgend woanders eine Notlandung vollführen müssen. Ich befand mich über stark bewaldetem Gelände und suchte mir einen kleinen Platz heraus, der mir eine Wiese zu sein schien, drosselte den Motor und schritt zur Landung. Dabei machte ich die Entdeckung, daß die Wiese ein schnittreifes Kornfeld war. Einige Bauern kamen herbeigelaufen, und sie konnten uns unter großen Schwierigkeiten schließlich erklären, daß wir die neutrale Zone überschritten und uns in der Nähe eines kleinen Dörfchens namens War-stein befanden. Es war dies ziemlich brenzlig, da wir Uniform trugen und unsere Maschinen Militärflugzeuge waren, und wir beschlossen deshalb, so schnell wie möglich hier wegzukommen, bevor uns die Behörden zu fassen kriegten. Mein Begleiter hatte das Glück, seine Maschine sicher in die Luft bringen zu können, während mir dieses nicht gelang, obwohl ich alles versuchte und sogar die ganze Länge des Kornfeldes hinuntersauste. Aber ich hatte eine zu schwere Last, und schließlich fing auch noch das Wasser im Kühler zu kochen an, und der Propeller wurde bös durch das Korn beschädigt. Ich mußte deshalb den Motor abstellen und die Entwicklung der Dinge abwarten.

Einige Augenblicke später war ich umringt von den sehr empörten Besitzern des Feldes und ich war froh, als die Dorfpolizei eintraf. Die Feldbesitzer wurden für den Flurschaden entschädigt, eine Polizeiwache an das Flugzeug gestellt und ich und meine Postsäcke zu der örtlichen Polizeistation befördert. Man kam mir hier außerordentlich freundlich entgegen; es wurde mir sogar erlaubt, die Nacht in dem Hotel des Ortes zu schlafen, allerdings unter polizeilicher Bewachung. Am folgenden Tage erschien ein Offizier und zwei Mann von der Garnisonstadt Soest. Ich wurde nach den dortigen Militärbaracken vor den Garnisonskommandeur gebracht, der mir sein Bedauern aussprach, mich festhalten zu müssen, bis er vom Kriegsministerium in Berlin Anweisung bekommen habe. Nach einer dreiwöchigen Haft durfte ich auf dem Luftwege nach Köln zurückkehren, von wo ich, ausgerüstet mit einem Paß, dann das Flugfeld aufsuchte, in dem ich mein Flugzeug zurückgelassen hatte. Inzwischen war durch ein eigens von Köln gekommenes Reparaturkommando ein neuer Propeller montiert

worden. Mit Hilfe meiner militärischen Begleitung aus Soest brachte ich den Motor in Gang und war dann bald auf meinem Wege nach Köln. So hatte ich das wohl einzig dastehende Erlebnis, ein „Friedensgefangener" gewesen zu sein. — Ich habe dadurch das deutsche Volk besser verstehen und schätzen gelernt; denn was man mir während des Krieges von ihm erzählt hatte, widersprach gänzlich meiner jetzigen Erfahrung. Mit der größten Höflichkeit, Liebenswürdigkeit und Rücksicht bin ich behandelt worden.

Meine Beschäftigung im Postflugdienst beim 110. Geschwader dauerte bis gegen Ende des Jahres 1919. Die Erfahrung, welche ich mir bei diesem besonderen Zweig der Fliegerei aneignete, war von sehr großem Wert; denn wir mußten unter den unmöglichsten Wetterbedingungen verschiedene Flugzeugarten fliegen, um — dies war der ganze Sinn unserer Arbeit — eine genaue Unterhaltungskostenziffer zu bekommen und herauszufinden, ob es möglich wäre, einen regelmäßigen Luftpostdienst im Interesse der Wirtschaft durchzuführen. Während meiner Dienstzeit in diesem Geschwader vollbrachte ich als zweiter Pilot und Navigator den ersten Versuch eines Nachtpostfluges, den ersten in Europa. Wir benutzten eine De H. 10 Maschine Nr. 5541, ausgestattet mit zwei 400pferdigen Liberty-Motoren. Kapitän Barett AFG war der Chefpilot und Unterleutnant Oliver Beobachter. Wir flogen in Folkstone in der Nacht des 14. Mai 1919 um 10.15 ab und landeten nach einem ganz famosen Flug am 15. Mai um 1.20 früh auf dem Bickendorfflugplatz in einer Vorstadt von Köln. Wir waren von Luft-Vizemarschall Sir John Salmond, der damals die aktiven Luftstreitkräfte befehligte, für diesen Flug besonders ausgewählt. Man sagte uns auch, daß wir bestimmt seien, den Flug von London nach Kapstadt über Kairo, der damals geplant war, auszuführen. Leider ist daraus nie etwas geworden.

Nach Abschluß des Versuchsluftdienstes wurde ich zum Kommandanten der 6. Wing Working Party am Lympeflugplatz in Kent ernannt und während der drei Monate, welche ich in dieser Eigenschaft tätig war, hatte ich die Materiallager von sechs Flugplätzen aufzulösen, beziehungsweise wegzuschaffen. Ich gewann dabei eine beträchtliche Erfahrung in Lagerorganisation, Einrichtung und Verwaltung. — Im Dezember 1919

erfolgte mein Ausscheiden aus dem aktiven Dienst und Überführung zur Reserve.

Bürgerkrieg — Im Flugdienst für Irland — Hart am Tode vorbei — Auf neue Abenteuer aus — Mein erster Ozeanüberquerungsversuch — Das Zusammentreffen mit Köhl und Hünefeld.

Ich kehrte ins Zivilleben zurück und trat in London bei der Nordbritischen und Handelsversicherungsgesellschaft ein. Es folgten 18 Monate des Erfolges und der Fehlschläge, bis ich im Juni 1921 beschloß, mich wieder der Fliegerei zuzuwenden. Ich nahm eine kurze Indienststellung auf vier Jahre aktiven Dienstes und vier Jahre in der Reserve bei den britischen königlichen Luftstreitkräften an und wurde dem Einsitzer Kampfgeschwader Nr. 25, welches auf meinem alten Flugplatz in Folkstone stationiert war, zugeteilt und mit dem Einsitzer Sopwith Snipe ausgerüstet. Im August desselben Jahres kam plötzlich der Befehl meiner sofortigen Versetzung nach Indien. Die damalige Lage in Irland und die Tatsache, daß unsere kleine Tochter Pat kaum drei Monate alt war, zwangen mich, gegen meinen Willen von dem Dienstverhältnis zurückzutreten. Ich verließ deshalb die königlichen Luftstreitkräfte und kehrte wieder einmal zum Geschäftsleben zurück.

Bei Ausbruch des Bürgerkrieges in Irland 1922, kurz nach der Unterzeichnung des Anglo-Irischen Friedens, bot ich unverzüglich der Regierung meines Landes meine Dienste an und erhielt meine Bestellung zum Leutnant im Luftkorps der neuen irischen Freistaatsarmee. Im September 1922 wurde ich zum Fermoy-Flugplatz im Cork County kommandiert, von wo unsere Unternehmungen gegen die irregulären Streitkräfte im Süden Irlands ausgingen. Unsere Aufgabe bestand hauptsächlich in Erkundung, Beobachtung, Zugsicherung und Zusammenarbeit mit der Infanterie. Es geschah während dieser Zeit oft, daß ich bei Notlandungen im Gelände, das von Truppen nicht besetzt war, in Lebensgefahr geriet. Ich lernte auch mehr

als einmal gelegentlich von Streifen durch das Land die Freuden und Leiden eines aus dem Hinterhalt Angegriffenen kennen.

Das aufregendste dieser Vorkommnisse trug sich im Oktober 1922 zu. Die Regierung hatte für die irregulären Truppen eine Generalamnestie erklärt und Straflosigkeit denen zugesichert, die bis zu einem bestimmten Tage ihre Waffen abliefern würden. Meine Formation hatte die Aufgabe, die Flugschriften mit der Amnestieerklärung über den Bergen Westcorks und County Kerrys abzuwerfen, um auch solchen davon Kenntnis zu bringen, die in den Zeitungen nicht davon gelesen hatten. Eines Sonnabend morgens flog ich von meinem Flugplatz in Fermoy in einem Einsitzer Martinsyde-Scout-Flugzeug (mit einem 300pferdigen Hispano-Suiza-Motor) und einer großen Ladung dieser Flugblätter, gebündelt in je 50, los, um diese über den KerryBergen zu verteilen. über den Bergen, außerhalb Killarney, Irlands schönstem Fleckchen Erde, setzte plötzlich mein Motor aus, und ich war zu einer Notlandung auf einem kleinen Feld außerhalb der Killarney-Irrenanstalt gezwungen. Den ganzen Sonnabend arbeitete ich an meinem Motor, und spät am Sonntagnachmittag war alles fertig zum Aufstieg. Killarney war zu dieser Zeit vollkommen abgeschlossen von der Außenwelt, da die Telephonleitungen zerstört waren und es damals in der Stadt noch kein Radio gab. Außerdem hatten starke irreguläre Streitkräfte die Stadt völlig eingeschlossen. Meinen Flugplatz von meiner Notlandung zu verständigen, war deshalb unmöglich. Man war dort um meine Sicherheit sehr beunruhigt und hatte von jeder Garnison Abteilungen ausgeschickt, die die Berge nach mir absuchten.

Ungefähr um fünf Uhr am Sonntagabend brachte ich mit Hilfe der am Platze befindlichen Soldaten meinen Motor in Gang und nach kurzem Anlauf gelang es mir, über einige große Kiefern am Ende des Feldes hinwegzukommen. Schon hielt ich mich für einen außergewöhnlichen Glücksvogel, weil ich nun wieder sicher in der Luft war, da begrüßte mich eine starke Garbe Maschinengewehrfeuers, das von einer Anzahl Irregulärer kam, die nur auf meinen Abflug gewartet hatten. Die Flügel und das Gestell meines Apparates waren durchsiebt von Kugeln, aber glücklicherweise bin

weder ich noch irgendein lebenswichtiger Teil des Motors oder des Flugzeuges getroffen worden.

Bei Eintritt der Nacht gelang es mir, die Stadt Mallow, ungefähr 18 Meilen von meinem Flugplatz entfernt, zu erreichen, aber hier zwang mich wieder ein Motorschaden zu einer Notlandung etwa 2 Meilen außerhalb der Stadt. Als ich mir am nächsten Tage den Motor anschaute, mußte ich feststellen, daß ich das Flugzeug nur mit einem neuen Motor wegbringen konnte. Die Straßen waren jedoch, da an vielen Stellen Bäume darüber gefällt und alle Brücken zerstört worden waren, in einem unpassierbaren Zustand. Ich beschloß deshalb, die ganze Maschine auseinanderzunehmen und sie für die nächste Zeit in den nahen Militärbaracken aufzubewahren.

Nach Ausführung dieser Arbeit machte ich mich mit einem Wagen auf den Weg zu meinem Flugplatz in Fermoy. In Castletownroache, ungefähr halbwegs zwischen Fermoy und Mallow, mußte ich aussteigen, um Bretter über eine zerstörte Brücke zu legen, weil ich mit dem Wagen darüber fahren wollte. Es war schon dunkel, als ich in Gesellschaft eines Kuriers die Dorfstraße gegen die Brücke zu hinunterging. Da eröffnete auf eine Entfernung von ca. 20 Meter ein Mann, bewaffnet mit dem berüchtigten tragbaren amerikanischen Thompson-Maschinengewehr, Feuer auf uns. Wir kamen wunderbarerweise ungetroffen davon, wurden aber jetzt ein und eine halbe Stunde lang in einen Kampf mit etwa 200 Irregulären verwickelt. Glücklicherweise konnten wir uns davon machen und in derselben Nacht sicher nach Mallow zurückkehren. Am nächsten Tage traf ein Flugzeug von meinem Flugplatz ein, und ich flog heim nach Fermoy.

Nicht sehr lange danach hatte ich ein anderes aufregendes Erlebnis, wobei ich knapp am Erschossenwerden vorbei kam. Ich war auf dem Rückflug zu meinem Flugfeld, nachdem ich die Wesicork-Berge nach einem Rolls-RoyceWhippet-Panzerauto, welches verräterischerweise von einem in der Nationalarmee dienenden Schotten den irregulären Truppen in die Hand gespielt worden war, abgesucht hatte. Mein Befehl lautete, das Panzerauto durch Bombenabwürfe gebrauchsunfähig zu machen, sollte ich es in den Bergen entdecken. Meine Suche war zwar genau, aber vergebens. Ich flog so

in der Richtung auf die Stadt Cork, da setzte plötzlich mein Motor aus und zwar über einem stark gebirgigen Gelände, das in lauter kleine, von dichten Hecken eingeschlossene Felder aufgeteilt war. Ich brachte es fertig, glatt zu landen, worauf ich die Entdeckung machen mußte, daß ich erst am Anfang der Schwierigkeiten stand; denn ich befand mich im Gebiete des Hauptquartiers sehr starker irregulärer Kolonnen. Ich machte mein Dienstgewehr, welches ich immer an der Seite meines Apparates für Notfälle wie eben diesen mitführte, los und erreichte das Dorf, wo ich in Erfahrung brachte, daß der nächste Militärposten vier Meilen entfernt am Halfway-Haus in der Nähe der Kinsale-Kreuzung stand.

Inzwischen hatte sich eine ganze Anzahl Leute um mein Flugzeug angesammelt, und fünf Minuten nach meiner Rückkehr war ich nicht mehr im Zweifel, daß diese Leute ihre Hauptaufgabe darin sahen, das irische Freistaats-Luftroß zu vernichten und mir das Leben nach Kräften sauer zu machen. Da ich allein stand, war es mir zunächst unklar, wie ich mein Flugzeug schützen sollte, bis ich die Militärbaracken erreichen und für einen richtigen Posten sorgen konnte. Einige der mehr draufgängerischen Kerle schwenkten bereits ihre Schaufeln und Harken. Der Augenblick zum Handeln war gekommen. Ich nahm mein bestes Irisch zusammen — es hatte während der vielen Jahre im englischen Dienst etwas gelitten — und warnte sie, daß das Flugzeug jeden Augenblick explodieren könne. Ich bemerkte sofort ein Nachlassen des Interesses an weiterer Untersuchung der Maschine von Seiten der Zuschauer, nahm dies als ein gutes Zeichen und lief zurück zum Dorf, in der Absicht, mir ein Fahrrad oder ein anderes Fortbewegungsmittel anzueignen, mit dem ich die vier Meilen, die mich von dem Militärposten trennten, zurücklegen konnte. Sobald meine Absichten bekannt geworden waren, wurde jeder Schubkarren versteckt. Ich wollte nicht mehr Zeit verschwenden, und so betrat ich den nächsten Bauernhof und suchte die Ställe nach einem gebrauchsfähigen Pferd ab. Ich hatte nicht sehr großen Erfolg; denn alles was zur Verfügung stand, war ein schwerer junger Ackergaul mit einem außerordentlich scharfen Rücken. Einen Sattel fand ich nicht, und so ritt ich auf dem blanken Pferderücken zum Halfway-Haus. Die Dämmerung war eben eingefallen, und ich kann nicht umhin, auszumalen,

daß es ein außerordentliches Schauspiel gewesen sein muß, wie ich auf diesem edlen Renner die Straße einhergaloppierte, angetan mit Fliegerhelm und Brille und das Gewehr an meiner rechten Hüfte. Alles ging gut, bis ich die Vorhut der Militärstellung erreichte. über die Straße hatten die Truppen als Sicherheitsmaßnahme eine Barrikade errichtet. Der Wachtposten war ohne Zweifel zu Tode erschrocken, als er solch eine Erscheinung gegen seinen Stand zu galoppieren sah, und tat, was jeder andere unter diesen Umständen vermutlich auch getan haben würde, er feuerte dreimal auf mich und verfehlte mich zum guten Glück in seiner Angst.

Die liebe gute Nellie, oder wie dieser Ackergaul heißen mochte, prallte nicht schlecht erschrocken über den Empfang durch den Wachtposten zurück, während ich eine herrliche Scheibe für weitere Schüsse abgab. Mitglieder der Garnison, die den Vorgang mit großem Entzücken beobachtet hatten, sagten mir später, daß ich einen königlichen „Prince of Wales" über den Pferdehals geschlagen hätte, während ich behauptete, daß meine Lage unmittelbares Handeln erforderte, und ich mich von selbst auf die Straße warf, um einer Fortsetzung dieses wundervollen Willkommens, das mir zuteil wurde, vorzubeugen. Während mein vollblütiger irischer Ackergaul wild durch die Geographie galoppierte, brachte ich es fertig, den Wachtposten zu überzeugen, daß ich die ernste Absicht hätte, sein Lager zu betreten, um mit dem Kommandeur zu sprechen.

Schneller, als es erzählt ist, traf eine Abteilung Soldaten auf Fahrrädern am Schauplatz meiner Notlandung ein. Flammen züngelten aus dem Führersitz und auch unter der Motorhaube heraus. Es ergab sich, daß ein feindlicher irischer Landedelmann einen Haufen trockener Ginsterbüschel in den Führersitz und unter die Motorhaube gesteckt und angezündet hatte. Glücklicherweise fing der Betriebsstoff nicht Feuer; wir konnten den Brand löschen und somit die Maschine retten. Später wurde das Flugzeug abmontiert und auf dem Landwege nach meinem Flugplatz in Fermoy zurückgebracht.

Im Anfang des Jahres 1923 erfolgte meine Beförderung zum Kapitän und Kommandanten der Abteilung, die am Fermoy-Flugplatz untergebracht war.

Der Bürgerkrieg ging zu Ende; denn nahezu jede Stadt und jedes Dorf im Süden Irlands war von Militär besetzt und den Irregulären es somit unmöglich gemacht, ihre Kampfhandlungen fortzusetzen. Aktive Kampfformationen waren nicht mehr länger nötig, und deshalb um in der Richtung auf die irische Küste. Sogleich war es uns klar, daß wir unter Umständen sofort, nachdem wir die Küste erreichen würden, notlanden müßten und uns deshalb besser soviel Betriebsstoffes wie möglich entledigen sollten, um einen Bruch bei der Landung infolge zu schwerer Belastung vorzubeugen. Wir ließen deshalb einen der in der Kabine untergebrachten Behälter, welcher etwa 1000 Liter Betriebsstoff enthielt, mittels eines Gummischlauches durch ein Loch im Boden der Kabine auslaufen. — Wegen des sehr unsichtigen Wetters entgingen wir knapp noch der Gefahr, in die Klippen zu rennen, als wir auf die Küste von County Clare stießen. Aber die Schwierigkeiten begannen jetzt erst; denn die Westküste Irlands ist außerordentlich gebirgig und rauh und bietet nur sehr spärliche Landungsgelegenheiten. Außerdem war es unmöglich, über die Berge in das Inland zu gelangen, da die Wolken auf den Bergspitzen saßen und schwerer schottischer Nebel vorherrschte. Ich überlegte, daß unsere einzige Landungsmöglichkeit darin bestand, in der Mündung des Flusses Shannon niederzugehen. Wir richteten deshalb den Kurs nach Süden und hielten uns so nahe wie möglich an der Küste. Mit großer Anstrengung fanden wir schließlich unseren Bestimmungsort und konnten zu unserem Glücke feststellen, daß eben Ebbe herrschte. Wir bewerkstelligten eine glatte Landung am Strande in Bealestrand, ungefähr fünf Meilen von dem Seebadeplatz Ballybunion entfernt. Nach der Landung aber merkten wir, daß die Flut eingesetzt hatte, und die Räder unserer schweren Maschine in dem weichen Sand zu versinken drohten. Drei Stunden harter Arbeit, unterstützt von etwa fünfzig Bauern der Umgebung folgten, bis es uns gelang, das Flugzeug auf das Festland zu ziehen und es sicher für die Nacht festzupflocken. Wir erreichten das Hotel am Orte naß bis auf die Knochen, aber guter Dinge, in dem Gedanken, daß unser Flugzeug sicher und gebrauchsfähig geblieben war für einen weiteren Versuch, der, sollte das Wetter uns günstig sein, noch für denselben Monat geplant war. Unglücklicherweise aber blieben die Witterungsbedingungen schlecht, und die Maschine kehrte nach England zurück. Ich aber ging wieder an die

Vorbereitung eines Fluges, wobei mir die Erfahrung bei unserem mißglückten Versuch zustatten kommen sollte.

Ich war sicher, daß der Frühling oder Sommeranfang dieses Jahres einen ganz-irischen Fluggast sehen würde, wurde aber in meinen Bemühungen schwer zurückgehalten; denn ich mußte während der Monate Oktober, November und Dezember einen Instruktionskursus für Offiziere an der Militärakademie im Curragh-Übungslager mitmachen. Die intensive Arbeit bei diesem Kursus nahm mich völlig in Anspruch, -und es blieb wenig Zeit für die Vorbereitung meines geplanten Flugs. Jeden freien Augenblick und jeden Wochenendurlaub widmete ich diesem Werk, aber nach meiner Rückkehr zum Baldonnel-Flugplatz Ende Dezember wußte ich, daß es einfach unmöglich sein würde, rechtzeitig mit allem fertig zu werden, um mit den vielen Unternehmungen, welche zu dieser Zeit nahezu in ganz Europa vorbereitet wurden, Schritt halten zu können.

Am 26. März gelangten Hauptmann Köhl und Freiherr von Hünefeld in ihrem Junkers-Eindecker „Bremen" auf meinem Flugplatz an, bereit, den Ost-West-Atlantikflug aufzunehmen, sobald die Witterungsbedingungen es gestatteten. Sie waren erst einige Tage da, als sie mich durch unseren gemeinsamen Freund, Herrn Klose vom Norddeutschen Lloyd, einluden, an ihrem Vorhaben teilzunehmen. Ich natürlich nahm hocherfreut die Gelegenheit wahr, und im Bewußtsein, daß ihr Flugzeug so gut, wenn nicht besser war als jedes andere, das man für einen solchen Flug nur herstellen konnte, und in der Überzeugung, daß Hauptmann Köhl in hohem Maße die Eigenschaften besaß, die zum Erfolg eines derartigen Unternehmens so notwendig sind, nahm ich ohne Bedenken an.

Die Unsterblichen — Die „Bremen" Versuchsflüge — Es wird Ernst — Lebe wohl, Irland — Ein Augenblick des Schreckens — Der Weg in die Zukunft

Vier Jahre lang brannte der heiße Ehrgeiz, den Ost-West-Transatlantikflug zu vollbringen, in mir. Enttäuschung folgte auf Enttäuschung, aber als sich wie

der Blitz über ganz Irland die Kunde verbreitete, daß Amerikas großer Sohn, Oberst Lindbergh, in seinem „Spirit of St. Louis" über unsere grünen Hügel glitt, da wurde die Glut meiner schwelenden Hoffnungen zur hellen Flamme entfacht. Es kamen Chamberlin und Levine in dem Bellanca Eindecker mit Wright-Motor, es kamen Kommandant Byrd und seine brave Mannschaft, Acosta, Balchen und Noville, es folgten Brock und Schlee, die kühnen Um-die-Welt-Flieger, die von Neufundland aus London erreichten, — da beschloß ich, alles, was in meinen Kräften stand, zu tun, um die Ehre des Ost-West-Fluges an Irland zu bringen. Viermal in ebenso vielen Monaten hatten amerikanische Piloten den rasenden Stürmen des Nordatlantik getrotzt und die Gestade der alten Welt erreicht; viermal haben sie so die Flieger Europas herausgefordert.

Flugzeug auf Flugzeug schwang sich in den grauen Himmel Europas, um hinter dem Vorhang eines unbekannten Schicksals zu verschwinden. Das tragische Ende dieser tapferen europäischen Flieger wird für immer von Geheimnis umgeben bleiben wie ihr Kampf mit trügerischen Stürmen, mit gefährlichem Nebel und unbarmherzigen Eisschauern, bis ihre Flugzeuge wohl nichts mehr anderes waren, als schwankende, eisbedeckte Kammern des Todes. Für immer sind die Namen derer, die den Schleier der Ewigkeit gelüftet haben, auf den Seiten der Geschichte des Flugwesens aufgezeichnet: Nungesser und Coli, Hamillon, Michin und Prinzessin Löwenstein-Wertheim, Hinchcliffe und Eleanor Mackay. Für die Gemeinde der Flieger in Europa bedeuten diese Namen eine Schuld der Toten, die von den Lebenden beglichen werden muß. Es mußte die Überquerung des Atlantik von Osten nach Westen durch Piloten Europas kommen.

Der Flug der „Bremen" war kein Unternehmen, das einem plötzlichen Antrieb entsprang. Er ist viele Monate, bevor Hauptmann Hermann Köhl und Freiherr E. G. von Hünefeld am 26. März vom Dessauer Flugplatz, 120 Kilometer südlich von Berlin kommend, auf dem irischen Freistaat-Flugfeld in Baldonnel landeten, sorgfältig vorbereitet worden. Als der starke Ganzmetall Junkers-Eindecker gelandet war, da stieg aus dem Führersitz lächelnd der rundliche, kleine Pilot Köhl, unmittelbar gefolgt von Freiherrn von Hünefeld, einem typischen deutschen Aristokraten. Es war nicht das erstemal, daß ich

das Vergnügen hatte, mit den beiden unerschrockenen Männern der Luft zusammenzutreffen. Schon einmal landeten sie in Baldonnel, als sie bei ihrem ersten Versuch, den Ozean zu überqueren, genau wie Kapitän Macintosh und ich auf unmögliches Flugwetter gestoßen und nach Irland zurückgekehrt waren. Als Kommandeur konnte ich ihnen damals die ganze Unterstützung, die mir meine Stellung erlaubte, angedeihen lassen und ihnen in jeder Weise durch Sammlung von Wettermeldungen usw. behilflich sein. Weil es aber schon spät im Jahr war und das schlechte Wetter anhielt, mußten sie ihren Versuch für 1928 zurückstellen.

Wie es so oft im Leben derer, die der Gemeinde der Flieger angehören, vorkommt, führt ein zufälliges Zusammentreffen, wie dieses, häufig zu einem Band unverbrüchlicher Freundschaft.

Auf die Kunde vor dem Eintreffen des deutschen Flugzeuges hatte sich eine ziemliche Anzahl interessierter Zuschauer eingefunden. Die Mannschaften und Mechaniker des Luftkorps schoben die „Bremen" in einen unserer Schuppen, der für diesen Zweck leer gemacht worden war. Wir standen noch herum und unterhielten uns über die verschiedenen Einzelheiten, die im Flugzeug für die besonders schwierige Aufgabe, die vor ihm lag, angebracht worden waren. Ein eigenes Schwimmgerät war in die Flügelkonstruktion eingebaut worden, so daß, sollte die „Bremen" zum Niedergehen auf das Wasser gezwungen werden, die ziemliche "Wahrscheinlichkeit bestand, daß sie schwimmen würde, bis Hilfe kam. Das ganze Wissen und Können der deutschen Konstrukteure und Mechaniker steckte in diesem Ganzmetall - Junkers, das Betriebsstoff für vierundzwanzig Flugstunden, etwa 2400 Liter, im Gewichte von nahezu zweieinhalb Tonnen, mit sich führte. Nachdem ich den Führersitz mit all seinen Anordnungen genau untersucht hatte, war ich überzeugt, daß die „Bremen" wirklich jede Aussicht auf den Erfolg habe.

Später am Abend, als sie einen Bissen gegessen und eine Tasse Tee getrunken hatten, übermittelte mir der Freiherr die Einladung, sie an ihrem Ost-West-Flug zu begleiten. Ich möchte an dieser Stelle nochmals im Namen Irlands meinen tapferen deutschen Kameraden dafür danken, daß sie es mir ermöglichten, mich an diesem epochemachenden Unternehmen zu

beteiligen. Die Tatsache, daß ich zusammen mit Freiherrn von Hünefeld und Hauptmann Köhl diesen Flug ausführen konnte, spricht genügend für den großen Fortschritt, der in der Umwandlung der Fliegerei von einer Waffe des Krieges in einen Boten des Friedens liegt. Ist es nicht ein schlagendes Beispiel für das Verstehen der Menschen untereinander durch engere Verbindung, wenn man bedenkt, daß nur wenige kurze Jahre zuvor wir uns in mörderischem Kampf zerfleischten? Jahrelang haben wir uns als Feinde gegenübergestanden, und doch war es nur eine Angelegenheit welliger Tage, daß wir uns fanden und den Grund zu einer unvergänglichen Freundschaft legten. Seite an Seite haben wir während dieses Fluges gekämpft in der Hoffnung, daß unser Unterfangen mehr guten Willen und besseres Verstehen unter die Völker der Erde bringen möge.

Die Geschichte der Zivilisation und des Fortschrittes gründet sich zum größten Teil auf die Entwicklung der Verbindungen und des Verkehrs. Je näher uns unsere Nachbarn durch die rasche Mitteilung der Ideen, Gedanken und Bewegungen, die ihre Gebräuche bestimmen, gebracht werden, desto leichter sollten Mißverständnisse vermieden werden. Das Flugzeug dürfte uns dem Weltfrieden gewaltig näher bringen. Man kann sich ganz leicht vorstellen, daß viele Jahre zurück, als hundert Meilen noch eine schreckliche Entfernung bedeuteten, Verdächtigung, Gier und Haß blühen konnten. Wie der Feudalismus der alten Welt dem Nationalismus Platz gemacht, so wird auch dieser dem Universalismus weichen müssen, wenn unser Verbindungssystem den Grad der Vollkommenheit erreicht hat, der uns alle in gemeinsamem Verstehen verbindet. Radio und Telegraph, das Fernsehen und Fernhören, Dampfschiffe, Eisenbahnen, Automobile und Flugzeuge schmieden die Verbindungsglieder zwischen den Nationen, die auch durch politische Streitigkeiten und persönliche Eifersüchteleien von Staatsmännern nicht zerbrochen werden können.

In den Tagen, welche dem 26. März folgten, führten Hauptmann Köhl und ich in der „Bremen" verschiedene Versuchsflüge aus, um mich völlig mit der Betriebsstoffversorgung und dem Verhalten der Maschine, die uns bald weit hinaus über die See tragen sollte, vertraut zu machen. Diese Aufstiege waren

famose kleine Angelegenheiten voll prickelnden Vorgefühls und der Gespanntheit auf die neuen Eigenheiten einer neuen Flugmaschine. Die „Bremen" ist einer der besten Apparate, die mich je mein gutes Schicksal fliegen ließ. Ich fand sie nicht nur im Geradeausflug, sondern auch in Kurven außerordentlich stabil, und der Steuerapparat war so leicht, daß man mit der leisen Berührung eines Fingers das Flugzeug in der Luft herumdrehen konnte. Während der Überlandflüge, die wir vornahmen, um die Navigationsinstrumente auszuprobieren, stellte ich fest, daß es möglich war, beide Hände und Füße von der Steuerung wegzunehmen und daß die „Bremen" dabei für geraume Zeit ohne eine Abweichung geradeaus weiterflog. Ich brauche nicht weiter zu sagen, daß mich diese Eigenschaften des Flugzeuges mit großer Befriedigung erfüllten; denn ein Apparat, der in der Luft seine Mucken hat, wird leicht besonders gefährlich, wenn nach vielen Stunden die ermüdeten Nerven durch den Mangel an Ausruhen nahezu stumpf geworden sind.

Diese Vorbereitungen aber waren bald vorüber und nun ging es an die unwillkommene Aufgabe, auf günstige Wetternachrichten zu warten. Während dieser ruhelosen Tage, in denen wir hin und her rannten wie die Löwen in einem Käfig, tat meine Frau alles für unsere Bequemlichkeit und Seelenruhe. Nicht ein einziges Mal ließ sie nur den leisesten Ton der Angst in ihre Stimme schleichen, ja, sie nahm meine Ankündigung, daß ich mit Hauptmann Köhl und Freiherrn v. Hünefeld über den Atlantischen Ozean fliegen würde, mit einer Ruhe auf, als ob ich so zufällig erwähnt hätte, ich flöge von Baldonnel nach London. Ihre Seelenstärke und Tapferkeit trugen während dieser Tage sehr viel zu meiner Gemütsruhe bei.

Am späten Abend des 11. April erhielten wir vom britischen Luftministerium eine Wettermeldung, worin eine allgemeine Besserung der Verhältnisse über dem Ozean angekündigt war. Um neun Uhr abends beschlossen wir darauf, am folgenden Morgen mit der Dämmerung aufzusteigen. Ich war wie elektrisiert und übermütig wie ein Junge, der eben erfahren hat, daß das kleine alte Schulhaus niedergebrannt ist. Ich platzte in die Offiziersmesse und rief laut den Kameraden zu: „Die Peitsche knallt, die

Pferde ziehen an, die Räder drehen sich! Um fünf Uhr morgen früh geht's Richtung gegen die guten alten U. S. A." — Mit Jubel wurde meine Ankündigung begrüßt und ein Schluck auf den Erfolg unseres Unternehmens getrunken. Im Nu hatte sich die Kunde im Lager verbreitet und von jeder Seite strömten die Freunde zusammen, um am Becher der Begeisterung zu nippen und ein Abschiedsliedchen anzustimmen, das uns Glück wünschen sollte. Sie drängten: „Komm, Fitz, geh zu Bett!" „Nicht die Spur," erwiderte ich, „erstens ist es lächerlich, so früh schlafen zu gehen, und zweitens weiß ich, daß ich doch nicht schlafen kann. Was soll ich mich heute abend kümmern, bloß weil ich morgen eine Kleinigkeit vorhabe? Wir wollen weitermachen, gerade wie immer!" Es wurde zehneinhalb, elf und zwölfeinhalb. Dann hatte es keinen Zweck mehr, zu widersprechen; die Jungens bestanden schließlich darauf, daß ich ins Bett müßte, und ohne viel Lärm schlüpfte ich in das Zimmer neben Patrizia. Die kleine Pat schlief den Schlaf des Gerechten, aber ich bin sicher, hätte sie gewußt, daß ich um fünf Uhr morgens daran war, den Ozean zu überqueren, würde sie unverzüglich darauf bestanden haben, mich zu begleiten. Alles war für den Morgen fertiggemacht worden, die Tanks mit Betriebsstoff gefüllt, der Ölvorrat aufbewahrt und die letzten Handgriffe getan. Wie die „Bremen" während der Nacht so in dem schweigenden Schuppen stand, muß sie die Luft, die über dem Flugplatz lag, mit gespannter Erwartung geschwängert haben.

Als ich um dreieinhalb Uhr am folgenden Morgen — es war der 12. April — aufstand, wurde mir der nachstehende Wetterbericht übergeben:

Wind bis 15 Grad westlicher Länge hauptsächlich zwischen Süd und Ost mit einem Durchschnitt von 15 bis 20 Meilen die Stunde an der Oberfläche und 30 zu 35 in einer Höhe von 600 Meter.

Westlich des 30. Längengrades abnehmende Winde gegen New York zu. Die ganze Strecke entlang ist der Himmel zu dreiviertel bis voll bedeckt mit einer Wolkenschicht hauptsächlich 300 bis 600 Meter über der Oberfläche des Meeres.

Vermutlich leichter oder mäßiger Regen ungefähr auf Länge 20. Allgemeine Sichtigkeit fünf zu zehn Meilen, abgesehen vom Niederschlagsgebiet. Keine Gefahr für Nebel, Eisbildung oder Hagel.



St. Agnes: Herta Junkers und Fitzmaurice lesen die aus Detroit eingetroffene Nachricht über die geplante Hilfsexpedition

Barometerschwankungen sind derart, daß ein Irrtum in der Höhenmessung zugunsten der „Bremen"-Piloten sein wird.

Die Dunkelheit auf dem Flugplatz wich den ersten grauen Streifen der Dämmerung, als wir den Proviant im Führersitz verstauten. Köhl ging schweigend um das Flugzeug herum, immer mit seinen Seekarten beschäftigt. Der Freiherr schaute nervös in den Himmel, als ob er es nicht erwarten könnte, bis es hell genug sei, abzufahren. Kurz nach vier Uhr rollten 50 unserer Freistaat-Soldaten die „Bremen" aus dem Schuppen.

Präsident Cosgrave, eine Anzahl Regierungsbeamter, der deutsche Generalkonsul und eine ziemlich große Menschenmenge war nach Mitternacht mit Auto oder Fahrrad von Dublin herausgekommen, um Zeuge des Abfluges zu sein. Wie greifbar stehen die Gesichter meiner lieben Freunde vor mir, die, ich weiß es, ihr Bestes taten, um ihre Bewegung zu unterdrücken. Es war schon schlimm genug, zu einer so unirdischen Stunde aufstehen zu müssen, noch ohne das Gefühl, das die meisten bewegte. Ich persönlich war ziemlich aufgekratzt und wir alle waren begierig, das Lebewohl abzukürzen und uns auf den Weg zu machen. überall erschienen freundliche Gesichter mit einem „Glückauf und Erfolg, Jungens! Grüßt uns die Yankees!" Ein Zeitungsberichterstatter drängte sich durch die Menge und bat mich um Abgabe einer Erklärung. Irgendwie fiel mir die jetzt im Flugwesen berühmte Bemerkung ein, die Wilbur Wright gemacht hatte, als er von einem Mitglied der Presse nach Einzelheiten der von ihm und seinem Bruder erreichten Erfolge mit ihrem ersten Flugzeug in Orville gefragt worden war. Er sagte: „Der Papagei ist ein Vogel, der am meisten spricht und am wenigsten fliegt." Es war dies eine ideale Bemerkung für diesen Augenblick; denn wir alle hatten den Wunsch, an die Arbeit zu gehen zur Bezwingung des Nordatlantik und so die nächste Stufe des Fortschrittes zu transozeanischen Handelsluftlinien zu erreichen. Denn nur auf diese Weise läßt sich Fortschritt erzwingen, und das möchte ich insbesondere denen sagen, die über den Gedanken, den Ozean .zu befliegen, lachen. Wir lächeln heute über Bleriots Überkreuzung des englischen Kanals im Jahre 1909. Wer weiß — unsere Kinder werden sicher einst genauso auf das heutige Transatlantikfliegen

zurückblicken. Man hält die Überquerung des Ozeans für ein waghalsiges Beginnen. Zu seiner Zeit war die Fahrt des Kolumbus ein ebensolches, wenn nicht noch wagemutigeres Unternehmen, und der Unterschied liegt hauptsächlich in den Fortbewegungsmitteln, die den Menschen heute zur Verfügung stehen. In unseren Tagen ist der transatlantische Schiffahrtsdienst so sicher und bequem, daß solche Fahrten als Vergnügungsreisen gelten; die Zeit ist nicht ferne, in der man den Luftverkehr zwischen der Alten und der Neuen Welt auch so ansehen wird.

Der mächtige silbergraue Eindecker stand auf der Ablaufbahn vor dem Schuppen. Freiherr von Hünefeld saß in der Kabine hinter den Tanks, umgeben von Nahrungsmittelpaketen und anderen Utensilien. Auf der linken Seite des Führersitzes wartete Hauptmann Köhl, bis der Mechaniker den Propeller andrehen würde, auf der rechten Seite lugte ich über die Kante des Flugzeugrumpfes, um noch schnell einen Blick von einem spät angekommenen Freund zu erhaschen. Es ist schwer, zu erklären, was jeder von uns in diesem Augenblick dachte. Während unser Motor aufwärmte, hielten Klötze vor den Rädern den Apparat zurück. Ein kalter Wind blies uns in die Gesichter, während die Sonne die ersten Strahlen eines neuen Tages auf die Ablaufbahn warf. Alles war bereit; wir prüften unsere Hebel und schauten nochmal herum, um sicher zu sein, daß auch jedes notwendige Ausrüstungsstück da war.

Köhl und ich hatten gehofft, daß uns etwas Wind von vorne den Abflug erleichtern würde, aber kein Lüftchen regte sich. Die schwer beladene „Bremen" wäre bei helfendem Wind viel leichter vom Boden frei gekommen, und wir sahen uns nun der Notwendigkeit gegenüber, mit der bloßen Kraft unseres Motors uns von Mutter Erde ablösen zu müssen. „Alles klar" riefen die Mechaniker und die Klötze vor den Rädern wurden weggestoßen. Köhl nickte mir zu, ich erwiderte mit einer Bewegung meiner Hand. Noch ein Blick auf die Abflugbahn, ein Blick nach hinten, wo Freiherr v. Hünefeld saß — und Köhl gab Vollgas.

Auf den plötzlichen Zustrom von Betriebsstoff durch den Vergaser in die Zylinder schien der Motor gierig zu schlucken. Dröhnend peitschte der

Propeller die Luft und riß einen scharfen Luftstrom über die Flügel nach hinten. Die Räder begannen sich zu drehen, und wir beide griffen in die Steuerung. Schneller und schneller gewannen wir Triebkraft. Der Schwanz hob sich vom Boden, als der Apparat, der wegen Mangel an Geschwindigkeit sich immer noch an der Erde hielt, Flugstellung einnahm. Nachdem wir mehr als 1200 Meter die besonders für den Flug hergerichtete Bahn abgefahren hatten, rasten wir mit ungefähr fünfzig Meilen Stundengeschwindigkeit dahin und hatten immer noch nicht genügend Fluggeschwindigkeit, obwohl die Beschleunigung jeden Augenblick zunahm.

Bei einem gelegentlichen Blick über die Seite meines Sitzes bot sich mir ein gräßlicher Anblick — ein Hindernis in Gestalt einer dahinziehenden Schafherde erschien gerade in der Richtung des Flugzeuges. Jetzt auf die Tiere treffen, bedeutete Zertrümmerung der Maschine — es war ein entsetzlicher Augenblick. Mit aller Kraft meiner Lungen überschrie ich das Motorengebrüll: „Schafe!" Glücklicherweise hatten wir inzwischen soviel Geschwindigkeit, daß Köhl und ich die Maschine vom Boden lüften konnten. Wir kamen von den Schafen frei und erhoben uns in die Luft, gerade recht, um zu verhindern, daß wir in einen großen Baum am Ende der Ablaufbahn rannten.

Bald befanden wir uns über den nebelbedeckten Hügeln Irlands und glitten über Kildare, die Kings und Galway Counties dahin, bevor es über die Bucht von Galway hinausging auf den offenen Ozean. Das mit einer dicken Bodennebelschicht bedeckte Land, aus dem die kegelförmigen Bergspitzen hervortraten, war ein wundervoller Anblick. Da und dort zog ein schläfriger Weiler unter uns vorbei. Rauchwölkchen zeigten an, daß die Bewohner bald an ein neues Tagewerk gehen würden. Gewundene Straßen und Flüsse flochten sich in das grüne Laubwerk der Hügel und das liebe alte Irland schien in friedlichem Schlafe befangen, während wir, ein großes Wagestück vor uns, durch die Luft donnerten.

Von Dublin nach Galway ist nicht weit; in der Tat nahm der Flug weniger als eineinhalb Stunden in Anspruch. Ich konnte mir meine lieben alten Freunde in Baldonnel vorstellen, wie sie jetzt langsam zu ihren Wagen gingen und

nach der Stadt fuhren. Und Bill — ich hätte wissen mögen, was sie dachte, als sie allein zu Patsy zurückging. Meine letzte Erinnerung war ein Kuß und ein Lächeln mit einem: „Viel Glück, Fitz, ich weiß, daß du's machen wirst." Es schien mir etwas leicht die Kehle zusammenzuschnüren. — War es nicht eine Schande, meine alten Kameraden der Luft zurückzulassen ohne ein gutes Wort, das ihnen sagte, wie viel mir ihre Freundschaft gewesen ist? Für einen Augenblick wünschte ich fast, ich könnte ihnen noch einmal winken, aber der Nebel hinter uns schloß alles ein, und weit voraus konnte ich schwach die Linie der Küste erkennen.

Was wohl Hauptmann Köhl und der Freiherr, die schweigsamen Gefährten meiner Luftreise, dachten? Sprechen war unmöglich, und der einzige Weg, uns zu verständigen, war Schreiben. Ein weiteres Hindernis für unseren Meinungsaustausch war, daß Hauptmann Köhl wenig oder gar nicht Englisch sprach. Es war wirklich ein sonderbares Gefühl, neben einem Gefährten zu sitzen, der mit mir dem Unbekannten entgegenging und nicht einmal meine Sprache verstand.

Bald waren wir über dem Meer und sausten über dem Bande der gebirgigen Küste entlang gegen den Slyne IIead Leuchtturm zu, auf den wir beim überfliegen einen langen Blick warfen und ein zärtliches Lebewohl winkten. Vor uns dehnte sich der unermeßliche Ozean, getaucht in glitzerndes Sonnenlicht. Eine lange Ozeandünung wogte unaufhörlich auf und nieder gegen die klare steile Klippenküste von Irland. Als die letzten Zeichen von Land im Nebel hinter uns verschwanden, da kam es uns vor, als hingen wir über einer ungeheuren grauen Fläche. Unsere Fortbewegung mußte nun an Hand der Zeit gemessen werden. Unaufhörlich hämmerte der Motor in unser Bewußtsein.

Wir gingen tiefer auf die Oberfläche des Meeres hinunter, um unsere Abtrift durch Richtung und ungefähre Geschwindigkeit des Windes festzustellen. Es geschah dies durch Abwerfen von Rauchbomben auf das Wasser. Stimmten unsere Seekarten und Instrumente mit unserem Kurse überein, dann pflegte ich dem unbeweglichen kleinen deutschen Piloten zuzunicken. War es nötig, eine Korrektur vorzunehmen, dann deutete ich auf

die Anzahl der Grade der Windabweichung und merkte es an unserer Ozeankarte an.

Da und dort konnten wir am Horizont die sich zu einem örtlichen Sturm zusammenballenden Wolken sehen und waren manchmal am Rande solcher Stürme. Ein wundervolles Schauspiel bildeten einige dieser Schnee- und Eisstürme dadurch, daß es schien, als ob ein gewaltiger Sprühregen mit scharf umrissenen Rändern aus dem Ozean aufstiege. Wir hielten uns am Rande dieser Schneestürme, um ihre Dichtigkeit festzustellen und womöglich die Bildung des Eises und der Schneewolken zu beobachten. Wir fanden jedesmal, daß der Schnee und die Eisschlossen durch Niederschläge in einer kalten Zone, gewöhnlich an den Rändern von Eisbergformationen, zustandegekommen waren. Manchmal glaubten wir, in der Entfernung Eisberge zu sehen, aber nach Gebrauch unserer Ferngläser stellten sie sich nur als Wolkenschatten auf dem Wasser heraus. Den ganzen Tag hindurch wechselten Köhl und ich im Fliegen ab, drei Stunden er und drei Stunden ich, und orientierten uns fast gänzlich nach der Sonne. Von Irland bis zur mittelatlantischen Linie trafen wir auf Ost- und Südost-Winde; denn wir gingen über ein Gebiet, das einige Tage früher ein Tiefdruckgebiet war und am Abend vor unserem Abflug begonnen hatte, sich aufzufüllen. Diese leichten veränderlichen Winde hatten wenig Einfluß auf die Navigation der „Bremen". über dem Mittelatlantik gerieten wir in einen leicht stürmischen nordwestlichen Wind. Sobald wir die neuen unruhigen atmosphärischen Bedingungen bemerkten, warfen wir mehr von den „weißen Pferden" ab und stellten durch die Richtung des Rauches fest, daß der Wind eine ungefähre Geschwindigkeit von 15 bis 20 Meilen die Stunde an der Oberfläche hatte. Ein solcher Wind bedeutete für uns lediglich die Notwendigkeit, unseren Kurs weiter zu kontrollieren, und zeigte uns an, daß eine leichte Störung örtlicher Natur herrschte. Nach eineinhalb bis zwei Flugstunden ließen wir dann wirklich unseren Freund, den kleinen Sturmwind, weit zurück. Die lange Dünung des Ozeans schien ruhiger zu werden, und während des Abends sah das Meer wie eine Glasfläche aus; kaum bemerkbarer Wind wehte.

Mitten in unser Träumen und in unsere ruhigen Beobachtungen hinein hörte ich auf einmal, wie der Motor anfing, zu spucken. Die Tachometernadel, welche die Anzahl der Propellerumdrehungen pro Minute anzeigt, begann nach rückwärts und vorwärts auszuschlagen. Mein Herz krampfte sich zusammen, ich schaute auf Köhl und konnte sehen, daß er scharf auf den Motor hörte. Hinten saß der Freiherr bolzen-gerade aufgerichtet und mit einem fragenden Blick nach vorwärts starrend. Frei heraus, mir war einen Augenblick schrecklich zumute. Sechs oder siebenhundert Meilen draußen über dem offenen Ozean und der Motor auslassen — das ist ein ziemlich unerfreuliches Gefühl. Blitzartig sah ich die „Bremen", wie sie vollgesogen mit Wasser in der langen Dünung des Atlantiks rollte, während wir, am Ende unserer Kräfte, auf einen vorüberziehenden Dampfer hofften. In diesem Augenblick standen die Leben der anderen, die uns vorangegangen waren, vor mir. Tapfere Bahnbrecher! Ein kalter Schauer überlief mich.

Es ist schwer zu sagen, wie lange der Motor spuckte, vielleicht waren es nur einige Sekunden. Mir schienen sie allerdings eine Ewigkeit zu sein. Als der Pulsschlag unseres kräftigen Motors wieder rhythmisch geworden war, lächelte Köhl zuversichtlich; es bedurfte keines Gedankenlesens, um mir zu sagen, daß sich auch er der außerordentlichen Gefahr, in der wir uns befunden hatten, bewußt war.

Die Minuten verrannen, und ich geriet mit meinen Gedanken wieder ins Träumen. Ich malte mir den Abflug eines riesigen mehrmotorigen transatlantischen Flugschiffes von Irland aus. In der Kabine saßen Männer und Frauen, Reisende der Zukunft, für die der Ozean lediglich eine Grenzlinie zwischen den Völkern bedeutete und für die das Flugzeug das schnellste Mittel zur Beseitigung der Entfernung war. Ein geräumiges Frachtabteil enthielt wertvolle Bündel mit Handelswerten, Hartgeld und Banknoten. Die Zinsen an diesen Vermögensanlagen verringerten sich von vier Tagen und Nächten der Untätigkeit zwischen Europa und Amerika auf kurze vierzig Stunden, und diese Ersparnis allein bedeutet viel. Unter dem Führerstand befand sich wohl ein Radioraum, in dem einer der beiden Radiooperateure

dauernd die Verbindung mit der Erde und Schiffsradiostationen aufrecht erhielt und somit zu jeder Tages- und Nachtzeit die Lage des Flugzeuges feststellen und den Kurs kontrollieren konnte. Diese Meldungen wurden dann wohl dem Navigator übergeben und auch vom diensttuenden Piloten zur Kontrolle seiner Instrumente benutzt. Wenn dann die Dunkelheit kam, suchten die Passagiere, ähnlich wie es in der Eisenbahn ist, ihre Schlafabteile auf. Während der langen Stunden des Tages würden die Passagiere wohl auch lesen und leichte Gerichte genießen, die eine elektrisch betriebene Küche hinter dem Gesellschaftszimmer lieferte. Ließ eine oder sogar zwei der Kraftquellen dieses Transatlantikriesen aus, so war vermutlich nur eine Angleichung der anderen Motoren zur Übernahme der zuzüglichen Arbeit nötig. Ich konnte die Motoren in einer Weise angebracht sehen, daß sie dem Mechaniker, der versuchen würde, Reparaturen während des Fluges auszuführen, leicht zugänglich waren.

Der Flug der „Bremen" war nicht bloß ein leichtsinniges Wagestück. Es war ein sorgfältig vorbereitetes wissenschaftliches Unternehmen, bei dem jede Gefahrmöglichkeit oder Ursache für ein Versagen vorher niedergeschrieben und von allen erdenklichen Seiten betrachtet war. Man hatte alle Vorsichtsmaßregeln getroffen, um diese Gefahrmomente auszuschalten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ernsthaft ist die Frage der Mitnahme eines Apparates für drahtlose Nachrichtensendung und Empfang erwogen worden, aber da ein wirklich ausreichender und brauchbarer Apparat ein Gewicht von etwa 180 Pfund bedeutete, hielten wir es für besser, dieses Gewicht in Betriebsstoff einzusetzen. Darin lag der einzige schwache Punkt in der ganzen Organisation des Fluges; denn, wie wir jetzt sehen, hätten wir mit einem solchen Apparat an Bord nach unserer schätzungsweisen Ankunft über der Gegend von Neufundland unsere genaue Lage geben können. Da es auch möglich gewesen wäre, von den Küstenstationen die Richtung und Windgeschwindigkeiten zu erfahren, wären wir leicht in der Lage gewesen, unser Ziel, New York, zu erreichen. Für die Transatlantikflüge der Zukunft ist eine drahtlose Einrichtung unbedingt erforderlich. Da man sich immer mehr mit Ozeanflügen beschäftigt, sollte auch meiner Meinung nach ein kleiner Gyrokompaß hergestellt werden, bei dem die Gefahren, die dem

gewöhnlichen magnetischen Kompaß anhaften, ausgeschaltet sind. So oft wird die Magnetnadel durch große Erzlager beeinflußt, daß ein solcher Kompaß praktisch jeden Wert verliert.

Sterne unter uns — In den Fängen des Sturmes — Das Öllleck - Quälende Momente — Land ohne Leben — Endlich Menschen — Die Zufluchtstätte

Meine Gedanken kehrten in die Wirklichkeit zurück und ich erinnerte mich, daß wir ungefähr ein Dutzend Fleischbrote, einige geschälte Orangen und Bananen hartgekochte Eier und Thermosflaschen voll Kaffee, Tee und Fleischbrühe mit uns führten. Unsere erste Mahlzeit bestand in einem belegten Brot und einem hartgekochten Ei für jeden, dazu etwas Tee, und wurde am Donnerstag morgens elf Uhr (12. April) eingenommen. Freiherr v. Hünefeld richtete zu und servierte durch die Öffnung in den Führerraum.

Selbst wenn man zufällig im Flugzeug über dem Ozean kreuzt, ist es schwer, mit alten Gewohnheiten zu brechen. Der Freiherr hielt den Fünf-Uhr-Tee ein, aber nach einer Stunde, als das Wetter ziemlich schlecht zu werden begann, beschlossen wir, bevor wir an die ernste Angelegenheit des Nachtfluges gingen, noch ein kräftiges Mahl zu uns zu nehmen und hatten Butterbrote, Bananen mit Tee und Kaffee. Für zukünftige Ozeanflieger möchte ich hier bemerken, daß es nicht klug ist, die Auspuffrohre des Motors zu nahe am Führerraum anzubringen. Die Benzingase vom Motor mit meinem Essen gemischt bekamen mir nicht, ja, ich wurde zum erstenmal in meinem Leben so etwas wie luftkrank.

Seit wir die irische Küste verlassen hatten, bis wir an die Nebelbänke kamen, war tagsüber die „Bremen" nie höher als etwa 15 Meter über der Oberfläche des Wassers, außer wenn wir auf Ostwind trafen und dann bis zu etwa 300 Meter hoch gingen, um die Windgeschwindigkeit in dieser größeren Höhe nach Kräften auszunutzen. Immer, wenn wir auf Gegenwind trafen, hielten wir uns so tief wie möglich. Während der Nacht jedoch stiegen wir auf ungefähr 1800 Meter, um uns vor der Gefahr des Anrennens gegen einen

Berg zu schützen, sollten wir in dickem Wetter, ohne daß wir es wußten, die Küste erreichen. Wir hielten diese Höhe die ganze Nacht hindurch. Köhl hatte, als es dunkel geworden war, die Innenlichter in der Kabine angedreht, aber aus irgendeinem Grund versagten sie, und wir waren gezwungen, die Taschenlampen, mit denen wir uns in Baldonnel versehen hatten, zu benutzen. Bedauerlicherweise konnten wir diese nur immer ganz kurz aufleuchten lassen; denn der Reflex von den eingeglasten Instrumenten blendete uns sehr stark. Einmal, als Köhl flog und ich kurz einschlief, entglitt die Lampe meiner Hand und fiel auf den Boden des Führerraums. Als ich aufwachte und auf die Instrumente, besonders auf den Kompaß sehen wollte, merkte ich es natürlich gleich, und ich mußte in der Enge unter den Führersitzen lange suchen, bis ich sie wiederfand.

Während eines Teiles des Fluges konnten wir eine höchst sonderbare Erscheinung beobachten. Tagsüber hatten wir nach der Sonne navigiert und als nun die Sterne herauskamen, richteten wir uns nach diesen. Nach einiger Zeit fiel mir zu meiner Überraschung plötzlich auf, daß Sterne unter uns waren, und ich hatte das eigenartige Gefühl, wir flögen auf dem Rücken. Auch Köhl hatte (Eis augenscheinlich bemerkt. Auf den ersten Blick dachte ich dann, ich sähe ein Schiff unter uns, dann vielleicht einen Leuchtturm und wiederum schien es mir, als zöge eine ganze Flotte unter uns dahin. Der Horizont war völlig verschwunden und es kam uns vor, als seien wir in der Mitte einer Kugel, umgeben von glitzernden Sternen, aufgehängt. Erst als wir ein Sternbild am Himmel beobachteten und dies dann unter uns wiedererkannten, wurde uns offenbar, daß die Erscheinung von der Wiederspiegelung der Sterne auf der glasglatten Oberfläche des Ozeans verursacht wurde.

Sicher, daß wir, je näher es auf die Küste von Nordamerika zuging, auf schlechtes Wetter stoßen würden, wechselten uns Köhl und ich in halbstündigen Zwischenräumen in der Führung der „Bremen" ab. Einsam saß hinten der Freiherr, allein mit seinen Gedanken.

Wir befanden uns in einer Entfernung von etwa 400 Meilen vom Land, das wir für die Küste von Neufundland hielten, als unmittelbar vor uns in einer

Ausdehnung, soweit das Auge reichte, von Norden nach Süden eine undurchdringliche graue Nebelwand auf tauchte. Der Ozean unter uns begann in wildem Aufruhr zu toben. Rasende Wogen, die ihre zornigen Schaumfinger nach dem Fahrgestell zu strecken schienen, wurden sichtbar. Beide waren wir nun völlig wach und versuchten, über die Nebelbank zu klettern. Da ein scharfer Südoststurm uns umheulte, bestand unsere einzige Hoffnung, steten Kurs beibehalten zu können, darin, daß wir in Sicht der Sterne blieben; denn auf den Kompaß würde infolge der großen Schwankungen magnetischer Einflüsse über dieser schwierigen Flugstrecke wenig Verlaß sein. Wir näherten uns rasch dieser Neufundland-Nebelbank und konnten sehen, daß sie bis in den Himmel reichte und sich mit den niederen Wolken, die über uns verschwanden, verband. Jetzt blieb nur noch übrig, so tief wie möglich zu bleiben und uns ganz auf unsere Instrumente zu verlassen. Pechschwarze Dunkelheit umgab uns. Wie wir so nah über den hochgehenden Wellen dahinflogen, erhielten wir eine Anzahl Stöße, die unseren Metall-Eindecker bald in die erbarmungslose See gestürzt hätten. Eine durchdringende Kälte herrschte und der Nebel und das Eis hüllten uns ein wie eine Umklammerung von der Hand des Todes. Wie dankbar war ich doch, daß die Mechaniker in Baldonnel die Flügel und den Rumpf mit Paraffin und Öl eingerieben hatten, um eine Eisbildung zu vermeiden. Köhls Gesicht zeigte eine grimmige Entschlossenheit. Es war ein Kampf der Menschenkraft gegen die Elemente. Die tödliche Eintönigkeit dieses Kampfes! Mein ganzer Körper schmerzte. Ich hatte das Gefühl, als ob jemand Sand in meine Augen gestreut hätte. Auch Köhl nahm von Zeit zu Zeit die Brille ab, um seine blutunterlaufenen Augen zu reiben, und sein Strecken zeigte mir, daß auch ihn die ermüdeten Muskeln schmerzten.

Der unheimliche Nebel wollte nicht weichen, da kam ein anderer Schlag, und es hing daran bis zu einem gewissen Grade das ganze Schicksal der „Bremen". Als meine Taschenlampe hinunterfiel, bemerkte ich eine große Menge Öl auf dem Boden und über meinen Schuhen. Ein Ölleck! War die Lage schon gespannt, in diesem Augenblick strafften sich unsere Nerven plötzlich bis zum Zerspringen. Durch die lange und beständige Vibration des Motors mußte eine Ölleitung gebrochen sein und die wertvolle Flüssigkeit lief

auf den Boden des Flugzeuges aus. Vergebens versuchte ich, die Bruchstelle zu finden. Hauptmann Köhl schloß das Reserveöl an, und zu meiner größten Genugtuung zeigte das Ölstandsglas „voll". Als ich aber 5 Minuten später wieder hinblickte, war es statt voll dreiviertel leer. Wir sahen uns einer unausdenkbaren Lage gegenüber. Die „Bremen" hielt südwestlichen Kurs auf die Küste von Neufundland zu, aber wenn wir überlegten, daß unser Ölvorrat jeden Augenblick ausgehen konnte, und wir ja nicht wußten, wieviel Öl wir schon verloren hatten, bevor es uns aufgefallen war, dann war es das Vernünftigste, stracks nach Nordwesten zu fliegen, um sobald wie möglich auf Land zu stoßen. Es blieb nichts übrig, als die Zähne zusammenzubeißen, eisern nach Westen zu halten und zu hoffen, daß das Festland bald vor uns auftauchen würde. Wir strengten beide unsere Augen an in dem Bestreben, die Strahlen eines Leuchtturmes ausfindig zu machen, der uns die ersehnte Gewißheit, daß wir uns wenigstens über Land befänden, geben würde; aber nichts zeigte sich in der tintenschwarzen Finsternis. Sogar die Instrumente schienen uns anzugrinsen und Gesichter zu schneiden über unsere vergeblichen Bemühungen.

Langsam schleppten sich die quälenden Augenblicke dahin, während die „Bremen" ständig nach Westen zuhielt. Vor übergroßer Ermüdung verfiel ich manchmal in kurzen Schlummer, um gleich mit rasendem Herzklopfen wieder aufzuschrecken, und mit brennenden Augen und wirren Gedanken rief ich mir dann unsere Lage ins betäubte Bewußtsein zurück. Mir kam es vor, als ob unendliche Stunden endlosen Fliegens vergangen waren, da plötzlich verschwand die dicke Nebelwand hinter uns und der dunkelblaue Himmel über unseren Köpfen war besät mit höchst willkommenen Sternen. Sofort stellten wir fast direkt über uns und wenig rechts den Großen Bären und den Polarstern, die getreuen Führer der Seefahrer so vieler Jahrhunderte, fest. Mit einem großen Seufzer der Erleichterung überprüften wir unseren Kurs nach den Sternen und fuhren fort, zwei lange ermüdende Stunden gegen Westen zu fliegen.

Auf einmal sah ich beim Hinunterschauen breite Flecken, die mir wie auf dem Wasser liegender Nebel vorkamen. Nach eingehender Prüfung mit dem

Fernglas stellten sie sich als weite Flächen schneebedeckter Wälder heraus. Ich machte Köhl aufmerksam und bemerkte, wie ein breites Lächeln über sein Gesicht zog, als er sich vergegenwärtigte, daß wir die Küste von Nordamerika erreicht hatten. Unsere Augen waren zu ermüdet, um von der Höhe aus, in der wir flogen, die genaue Ausdehnung unter uns ausmachen zu können. Immer Kurs haltend, brachten wir die „Bremen" näher zur Erde, behielten zur Sicherheit aber immer noch genügend Höhe. Eine weiße Leuchtrakete wurde abgeschossen, während das Flugzeug langsam kreiste, um uns eine Beobachtung zu ermöglichen. Die Dunkelheit jedoch verschluckte das Licht, bevor wir irgend etwas unter uns erkennen konnten. Erst nach Abschießen von zwei oder drei weiteren Leuchtraketen stellten wir einen großen bewaldeten Hügel gerade unter uns fest. Auf dem Boden lag eine weiße Schneedecke, und die Äste der Bäume schienen reifbedeckt. Nun mußten wir in der alten Richtung weiter fliegen und auf die Dämmerung warten. Bei den ersten grauen Streifen Tageslichtes konnten wir in ungeheurer Ausdehnung schneebedeckte Wälder und gebirgiges Land unterscheiden. Kein Zeichen von Leben war sichtbar.

Wo blieben die langgewundenen dichten Straßen, die breit angelegten Flugfelder, wo waren die fabelhaften Fabrikanlagen von Nordamerikas Industrien? Es schien, als ob wir in eine unwirtliche Einöde geraten wären. Kein Bauchwölkchen, kein betretener Pfad auf dieser endlosen Schneewüste, kein Lebewesen, nicht einmal ein Vogel war zu sehen. Die Stunden des Herumgeworfenwerdens im sturmgepeitschten Nebel und der Kurswechsel, den wir wegen des Ölleckes und Versagen des Lichtes im Führerraum hatten vornehmen müssen, machten Köhl und mir nun schweren Kummer wegen der Feststellung unserer Lage. Ich riß hastig ein Stück eines Umschlages, den ich in der Tasche hatte, ab, und kritzelte darauf das Wort „Labrador" und reichte es Köhl. Der schüttelte sichtlich bekümmert über die schlimme Lage den Kopf. Wir prüften und prüften unseren Kurs, nahmen zu unseren Instrumenten die Sonne zu Hilfe und stellten schließlich fest, daß wir uns viele Meilen über dem Inland von Labrador befinden müßten. Nunmehr nach der Sonne navigierend, drehten wir nach Südosten und flogen so in der beißenden Kälte einer ausgestorbenen Landschaft dahin. Trotz unserer

Müdigkeit spähten wir scharf nach etwaigen Landmarken aus, die uns die Orientierung ermöglichen konnten. Quälende Minuten wurden zu Stunden. Hände und Füße und sogar das Hirn schien zu erstarren in der bitteren Kälte. Endlich fanden wir einen breiten, an beiden Seiten von Bergen eingeschlossenen Fluß, der fest gefroren und mit Schnee bedeckt war. Nicht die Spur eines Lebewesens auf der jungfräulichen Weiße, die wie ein Leichentuch über dem Fließen des Wasser lag. Wir gingen bis etwa 3 Meter über die Oberfläche herunter und versuchten zwei Stunden lang vergebens, irgendwelche Orientierungspunkte zu finden. Unser Betriebsstoffvorrat machte uns große Sorgen; denn nachdem wir alle Behälter durchgeprüft hatten, stellte es sich heraus, daß wir nur noch für ungefähr drei Stunden Gasolin hatten. Wir hielten weiter nach Südosten zu, dauernd auf der Ausschau nach einem Zeichen von Leben.

Die Strapazen des Ozeanfluges waren außerordentlich gewesen, und einem sicheren Tode in der rauhen, unbewohnten Wildnis dieses arktischen Landes entgegenzugehen, schien doch eine zu grausame Belohnung. Nach allem, was wir mitgemacht hatten, mußte ich unwillkürlich denken, daß jene anderen, die den Ozean in westlicher Richtung überkreuzt hatten, in solch entlegenen Gegenden zugrunde gegangen sein mögen. — Ich versuchte, mir alles ins Gedächtnis zurückzurufen, was ich über Labrador und die Arktis gelesen hatte, die Bücher von Dr. Greenfell und Hudson Stuck und jene prächtigen Erzählungen von Cooper über die Indianer des Nordens. Auch selbst bin ich schon einmal verloren gewesen. Das war im Moore von Allen, als ich mit zwei Gefährten drei Tage lang marschierte und wir von Vogeleiern lebten, die wir uns gesucht hatten, bis wir schließlich auf Torfstecher getroffen waren, welche uns die Richtung nach Hause wiesen. Nebenbei — ich bekam eine glänzende Tracht Prügel dafür.

Ich dachte mir aus, daß wir, sollten wir an einer verlassenen Stelle herunterkommen, zuerst eine Besprechung abhalten müßten, um Mittel und Wege ausfindig zu machen, wie zur Zivilisation zurückzukommen sei. Zunächst müßten wir uns gut ausruhen, und das konnte in der Maschine geschehen. Eine allgemeine Vorstellung des Aufenthaltsortes würde uns der

Stand der Gestirne geben und so wäre es auch möglich, die ungefähre Richtung, in der wir am ehesten auf menschliche Ansiedelungen stoßen würden, zu schätzen. Da wir über Schnee marschieren müßten, würde eine Art von Schneeschuhen erforderlich sein und mit der kleinen Axt, die wir in der „Bremen" hatten, konnten wir uns Ski behelfsmäßig anfertigen. Auch zum Holzmachen würde die Axt zu gebrauchen sein. Wie aber Feuer machen? Wir brauchten es der Wärme wegen und zum Kochen. Zündhölzer hatten wir wegen der Feuersgefahr nicht mitgenommen; Freiherr v. Hünefeld führte aber einen Zigarettenanzünder bei sich. Sollte der aber nicht gehen, dann mußten wir sicher alle umkommen. Ich zermarterte mein Gehirn nach einer Lösung und fand sie schließlich im Anlassermagneten. Wir konnten ihn aus dem Flugzeug ausbauen, er hatte einen Handgriff und gab gute starke Funken. Nahmen wir dann zur Vorsicht etwas von unserem Betriebsstoff mit, dann konnten wir ziemlich sicher unter allen Umständen Feuer machen. Hier würde dann wieder die Axt gelegen kommen, um einen der Betriebsstoffbehälter vom Inneren des Flugzeuges zu entfernen. Ich versuchte mir vorzustellen, wie wir leben würden. Von unseren belegten Broten, hartgekochten Eiern und Thermosflaschen voll Kaffee und Tee hatten wir bis jetzt nur wenig genossen und könnten dies mit uns nehmen. Aber was, wenn die Nahrungsmittel zu Ende waren? Vielleicht würden wir auf einen Fluß stoßen, an dem entlang wir hinunter ziehen konnten. Schlügen wir Löcher ins Eis, dann konnten wir fischen; freilich hatten wir keine Ruten, Angelschnüre oder Haken, aber eine gewöhnliche Schnur, eine gebogene Nadel und rotes Papier als Köder würden gehen. Ich wußte, daß dieses möglich war; denn oft hatte ich Fischer auf diese Weise die Fische anlocken sehen.

Einen schauderhaften Schrecken aber hatte ich vor Wölfen und zwar von der Lektüre der Blut- und Donnerbücher her. Geschichten fielen mir ein von Leuten, die von Rudeln von Wölfen gejagt worden waren. Ein Wolf aber frißt den anderen, wenn er tot ist, wie ich wohl gehört hatte. Wie sollten wir die Wölfe jedoch töten, ohne zuerst von ihnen zerrissen zu werden? Nun, meine Leuchtpistole und 15 Patronen konnten hier vielleicht von 'Wert sein. — Dann überlegte ich, daß wir mit dem Magneten, mit dem Betriebsstofftank

und den Fischen, die wir fangen würden, nicht gut vorwärts kommen konnten ohne ein Transportmittel. Mit der Axt würde es gegebenenfalls gelingen, einen Schlitten herzustellen, den wir dann, wählten wir unseren Weg einen Fluß entlang, ohne große Schwierigkeiten ziehen konnten, wobei wir uns abwechseln würden, wie Köhl und ich es in der Führung der „Bremen" getan hatten. — Wie würden wir schlafen? Tagsüber hielt uns beim Marschieren unsere schwere Fliegerkleidung warm, aber nachts bestand die Gefahr des Erfrierens, und da müßte immer einer am Feuer wachen. In besonders kaltem Wetter müßte noch irgendein anderer Schutz beschafft werden. Mir viel ein, gelesen zu haben, daß die Eskimos ihre Hütten aus einem Geflecht von Zweigen herstellen, die sie mit Schnee bedecken. In Unterschlupfen solcher Art würden wir die schlimmste Kälte bestehen können. Die Entfernungen, wußte ich, waren enorm. Es könnte sein, daß wir 6 Monate brauchten auf unserem Weg zurück zur Zivilisation. Wenn sich das Eis löste, konnten wir wohl ein Floß bauen, den Strom hinunterschwimmen und nur anhalten, um es über Wasserfälle hinwegzuziehen oder wenn wir schlafen wollten. — Es war natürlich auch möglich, das wir das alles nicht aushalten würden und ich überlegte, in welcher Reihenfolge wir wohl dahin gehen müßten, sollten wir an Erschöpfung sterben. — Wer würde der erste sein, und wer der letzte, und was für ein Gefühl wäre das? Ich dachte an Kapitän Scotts Schicksal in der Antarktis und an den Heldenmut seines Gefährten, der in den Schnee hinausging, als er einsah, daß er die Rettungsmöglichkeiten für die anderen in Gefahr brachte.

Bald aber gewann Optimismus die Oberhand über all diese trüben Gedanken — natürlich hatte ich immer das Gefühl, wir würden durchkommen. Irgendwie wußte ich, würden wir uns durch die schwierigste Lage durchwinden. Piloten müssen das, glaube ich. Und so hatte ich keine große Angst, als ich diese Pläne zimmerte, die ich meinen Gefährten in der ersten Besprechung unterbreiten wollte, sollten wir zu Boden gezwungen werden.

Sonderbare Dinge ereignen sich über diesen grenzenlosen Flächen. Ermüdete Augen spielen gern dem bleiernen Gehirn einen Streich. — Als ich

scharf nach vorwärts starrte, konnte ich eine große Stadt mit Kirchturmspitzen, Domen, Straßen und sogar sich bewegenden Automobilen sehen. Auf der einen Seite erkannte ich einen richtiggehenden Flugplatz mit Schuppen und Baracken und Flugzeugen davor. Ich holte das Fernglas und jedes Mal, wenn ich mit Köhl diese willkommenen Anblicke überprüfte, stellten sie sich als Fata Morgana heraus. Vielleicht liegt es in der Macht des Unterbewußtseins, daß es die Augen sehen macht, was es sich wünscht. Sieht doch auch in der Wüste der vor Durst verschmachtende Wanderer wenige Meter vor sich üppig sprudelnde Bäche und Quellen, die ihn narren, während brennender Sand ihm die Kehle würgt. Es schien mir, als sah ich die glatte weiße Anlaufbahn eines tadellosen Flugplatzes. Ich konnte mir tatsächlich die „Bremen" vorstellen, wie sie ein paar Sekunden später landete und zur Linie aufrollte. Winkte uns das Schicksal mit grausamer Täuschung, auf den trügerischen, schneebedeckten Felsen zu landen, um anstatt offenen Armen des Willkommens schaurigen Kämpfen entgegen zu gehen? Ich kann mir denken, daß auch Köhl und der Freiherr unter der großen Anstrengung litten.

Zwei lange Stunden schleppten sich hin, wir suchten nach einem geeigneten Landungsplatz und gerieten so über den Rand eines anscheinend gewaltigen Sees, der zugefroren war. Wir wollten der Küstenlinie entlang nach einer Ansiedlung oder einem Zeichen menschlichen Lebens suchen, aber es schien wenig Hoffnung zu bestehen. Plötzlich zog gerade vor uns ein mächtiger Schneesturm auf. Die treue alte „Bremen" begann in der aufgewühlten Atmosphäre zu stoßen. Ein rasender Sturm heulte. Das Schicksal schien sich um seine Menschenopfer betrogen zu sehen, die es auch durch Vorgaukeln von Bildern auf dem trügerischen Grund unter uns nicht zum Landen hatte bringen können, und kam uns nun mit diesem tollen Schneesturm in den Weg, um uns auf die gefrorene Erde zu zwingen.

Auf einmal hob sich der Schneevorhang und wir sichteten in der Ferne die Umrisse eines scheinbar im Eise eingefrorenen Schiffes. Dieses Mal zeigte das Fernglas, daß es sich nicht um eine Halluzination handelte; wir waren überzeugt, dieses war ein Schiff. Mein Freudenschrei ging im Motorgebrüll unter.

Köhls Gesicht zeigte „Ein Viertel vor drei Uhr", und ein Blick zurück auf den Freiherrn zeigte mir auch sein Gesicht auf „Ein Viertel nach neun". (Für diejenigen meiner geneigten Leser, welche diesen Ausdruck nicht verstehen, möchte ich anführen, daß in der Fliegersprache ein Grinsen „das Gesicht auf ein Viertel vor drei haben" heißt.) Welch eine Erleichterung! Die ersten Zeichen menschlichen Lebens, seit wir dem Leuchtturm „Slyne Head" in Irland ein langes Lebewohl zugewinkt hatten! Mit abgestelltem Motor gingen wir zur Erkundung hinunter, geschüttelt vom arktischen Sturm und erkannten zu unserer Überraschung die Umrisse eines stattlichen, auf einer kleinen Insel gelegenen Leuchtturmes. Nachdem wir zweimal um den Leuchtturm gekreist waren, bemerkten wir, daß das Motorgeräusch ein Rudel Hunde aufgestöbert hatte, deren Bewegungen im Schnee wir klar unterscheiden konnten. Im ersten Augenblick glaubte ich, daß es vielleicht Wölfe waren, die auf der Suche nach Nahrung an den Leuchtturm gekommen seien, und dieser nicht bewohnt sein könnte. Ein Schrecken durchzuckte mich. Der andauernde Lärm unseres Motors aber erregte schließlich die Aufmerksamkeit der Einwohner, und es traten vier Leute aus dem Gebäude. Hier endlich war ein Platz, wo die „Bremen" ausruhen konnte, wo wir die Möglichkeit hatten, unseren Betriebsstoffvorrat zu ergänzen, unsere genaue Lage festzustellen, um dann weiter nach Süden, nach New York den Flug fortzusetzen. Die Insel war schneebedeckt und von Eis umschlossen. Da und dort konnten wir in der Bucht Strecken klaren Eises erkennen, die zur Landung günstig schienen. Da wir jedoch mit den Verhältnissen hier nicht vertraut waren, wählten wir die Oberfläche einer eingefrorenen Lagune. Nach Abschießen einer Rauchpatrone, um die genaue Windrichtung herauszufinden, brachten wir das Flugzeug in die entsprechende Lage und flogen nun geradewegs gegen einen mit 50 Meilen die Stunde dahinbrausenden Wind an, wobei Köhl die „Bremen" immer mehr auf das Eis herunterbrachte. Wir wußten da noch nicht, daß erst wenige Tage vorher der Frühling die Oberfläche des Eises geschmolzen hatte und auf dem stärkeren Eis darunter einige Fuß tief das Wasser stand. Die Oberfläche war jedoch wieder leicht zugefroren und täuschte so Sicherheit vor. Auf dieser dünnen Eisschicht bewerkstelligte Köhl eine tadellose Dreipunkt-Landung. Zu unserem Glück hatte der Gegenwind unsere Geschwindigkeit sehr heruntergedrückt, so daß die

Vorwärtsbewegung beträchtlich vermindert war, als das Gewicht der „Bremen" schließlich auf das Eis auftraf. Dieses brach ein, und das Flugzeug stieß heftig nach vorwärts auf die Nase. Köhl und ich wurden vorne an das Instrumentenbrett geschleudert, während der Freiherr, der in der Kabine aufgestanden und nach vorwärts gekommen war, auf den Boden fiel. Köhl erhielt ein ziemlich tiefen Schnitt an der Stirn, der Freiherr und ich blieben unverletzt.

Unsere Landung auf — wie wir nachher feststellten — Greenly Island war eine bittere Enttäuschung. Wir wußten, dass viele Leute sich auf dem Mitchel Field bei New York eingefunden hatten und daß wir sie nun enttäuschen mußten. Außerdem lag das Flugzeug, das uns sicher über die ungeheure Wasserfläche getragen, wunderlich auf seiner Nase und war beschädigt.

Die beschädigte „Bremen" — In Verbindung mit der Welt - Nach Murray Bay und zurück — Ein Wort über Floyd Bennett - Ausblick in die Zukunft

Nachdem wir aus der Maschine geklettert waren, bemühten wir uns zunächst, uns so genau wie möglich ein Bild von dem ganzen Umfange der Beschädigung zu machen. Wir untersuchten das Flugzeug eingehend und fanden, daß die Propellerspitzen verbogen und das Untergestell geknickt war; aber dies war alles.

Unsere erste Arbeit bestand darin, den Schwanz der Maschine auf den Boden herunter zu lassen. Dies stellte sich als äußerst schwierig heraus; denn sogar mit Hilfe von dreien der Inselbewohner konnten wir es zuerst nicht vollbringen. Außerdem aber besaßen wir nicht das zu einer solchen Arbeit notwendige Gerät oder Werkzeug. Zu unserem Glücke preßte der scharfe Wind immer mehr auf den Schwanz der Maschine und zwang die Nase des Flugzeuges aus dem Eis, so daß wir fürchteten, der Schwanz möchte plötzlich auf den Boden aufschlagen und dabei einen nicht wieder gutzumachenden Schaden an unserem treuen Apparat verursachen. Drei Mann faßten an der

Nase der Maschine an, um den Druck auszugleichen, ein Tau wurde um den Gleitsporn geschlungen, und schließlich war es uns geglückt, den Schwanz sanft zu Boden zu bringen.

Dies alles hatte etwa eine halbe Stunde gedauert, während der wir bitterer Kälte und einem schneidenden Windausgesetzt waren. Es wurde dann vorgeschlagen, daß wir uns in die bequeme Unterkunft des Leuchtturms begeben sollten, wohin Freiherr v. Hünefeld wegen eines kleinen Mißgeschickes bereits gegangen war. Als er nämlich aus dem Flugzeug stieg, war er zweimal ins Wasser gefallen und dadurch gezwungen gewesen, uns zu verlassen, um sich, bevor er zu Tode fror, zu trocknen. Hauptmann Köhl aber wollte, wie es einem guten Flieger geziemt, bei seiner beschädigten Maschine bleiben, und wir setzten daher unsere Arbeit fort. Schnee fiel und der Wind heulte, während wir das Flugzeug genau untersuchten und Anstrengungen machten, die Räder aus dem Wasser zu bringen, in der Absicht, den Apparat auf festen Grund zurück zu rollen. Wir holten einige Planken und nahmen zum Anlüften Eisenstangen zu Hilfe. Als es uns eben gelungen war, das rechte Rad auf festes Eis zu ziehen, erfolgte ein lauter Schlag — als wir nachschauten, ergab es sich, daß die Achse in der Mitte gesprungen war. Es wollte uns fast das Herz brechen; denn mit den zur Verfügung stehenden Mitteln in Verbindung mit einer kleinen Schmiede im Leuchtturm hätten wir den Propeller geradebiegen und unseren Flug nach New York fortsetzen können. Nach dem Zusammenbrechen des Untergestelles geriet die Maschine wieder in das Wasser zurück, und die Arbeit von nahezu zwei Stunden erwies sich als umsonst.

Da nichts weiter getan werden konnte, besorgten wir uns Taue, um die Maschine vor zerstörendem Wind während der Nacht zu sichern. Neue Schwierigkeiten tauchten auf. Das Einschlagen von Pflöcken war unmöglich, da der Boden infolge der in dieser Gegend herrschenden Kälte hart wie Felsen war. Schließlich sicherten wir das Flugzeug dadurch, daß wir die Taue an großen Felsblöcken befestigten, die am Rande der Lagune herumlagen. Das Kühlwasser wurde abgelassen, da der Kühler sonst durch das Gefrieren

desselben stark beschädigt worden wäre, und der Motor für die Nacht mit



Ruhige Tage auf Greenly Island

einer Anzahl von Säcken zugedeckt und eingewickelt.

Ein Mann wurde angestellt, die Maschine während der Nacht zu bewachen, nicht, weil wir fürchteten, jemand würde sie stehlen, sondern um uns zu warnen, sollte der Sturm zunehmen. Als wir sicher waren, daß unser wackerer Apparat so gut wie möglich für die Nacht versorgt war, begaben wir uns zum Leuchtturm, wo uns unsere Gastgeberin, Madame Le Templier, mit jener reizenden Gastfreundschaft aufnahm, die den Franzosen, besonders den französischen Kanadiern eigen ist.

Unsere schafpelzgefütterten Fliegerstiefel und Strümpfe, die während des Arbeitens naß geworden und gefroren waren, so daß sie buchstäblich zwei Eisblöcken glichen, zogen wir nun aus und frische Strümpfe und Moccasins an. Jetzt war unser erster Gedanke, Telegramme und Kabel aufzusetzen und nach Hause zu schicken, um die daheim von unserer glücklichen Ankunft auf dem amerikanischen Festlande in Kenntnis zu setzen. Man hatte uns gesagt, daß sich ein Telegraphenamt in Blanc Sablon, etwa zwei Meilen entfernt, befinde, das aber wegen des Schnees und Eises unzugängig wäre. Freundlicherweise erbot sich der Leuchtturmwärter-Gehilfe, den Auftrag für uns auszuführen, und der Gedanke, daß die wartende Welt bald im Besitze der Nachricht von unserer Sicherheit sein würde, machte uns froh; denn wir wußten, daß wir lange überfällig waren und man sich um uns sorgen mußte.

Jetzt kam Mme. Le Templier mit der Mitteilung, daß der Tee fertig sei, und wir setzten uns zu unserer ersten richtigen Mahlzeit seit dem Tage vorher, wo wir um 434 Uhr morgens Frühstück und nur dazwischen belegte Brote genossen hatten. Zufällig war es auch unsere erste Mahlzeit in Kanada. Es wäre vergebliche Mühe, zu beschreiben, wie wundervoll uns dieses Essen mundete. — Äußerste Müdigkeit hatte uns nun übermannt und so führte man uns in das Schlafzimmer, worin zwei Betten standen. Freiherr v. Hünefeld und Köhl nahmen das eine, ich das andere. Wir zogen uns aus, fielen ins Bett und waren im Nu eingeschlummert.

Um 12 Uhr mittags des folgenden Tages wachte ich auf und wurde von dem Freiherrn verständigt, daß Kühl nach drei oder vier Stunden Schlaf praktisch die ganze Nacht hindurch am Zusammenstellen von Aufzeichnungen für wissenschaftliche Daten etc., die er während des Fluges gesammelt hatte und

die ihm noch frisch im Gedächtnis waren, arbeitete. Hauptmann Köhl verdient für seine starke Willenskraft, den Eifer für sein Werk und die Hingabe an das Unternehmen alles Lob.

Nach der langen Ruhe fühlten wir uns gut in Form mit Ausnahme von unseren Augen, die blutunterlaufen und vereitert waren. Dies kam daher, daß wir zusammen nur eine Brille zur Verfügung gehabt hatten, weil Köhl die seinige aus der Maschine verloren hatte. Aber nach einem Wasserbad ging es bedeutend besser, und sofort nach dem Frühstück begannen wir wieder mit der Arbeit. Das Flugzeug stand genau, wie wir es verlassen hatten, nur das Wasser um das Fahrgestell war gefroren und unter dem Druck des Eises war der linke Reifen geplatzt. Wir besorgten uns große Petroleumfässer und Planken, auch einen beträchtlichen Vorrat von Stämmen, und bei Eintritt der Nacht war es uns geglückt, das Gewicht der Maschine durch Bildung von Stützen unter den Flügelansätzen vom Fahrgestell abzuheben. Dies war alles, was wir tun konnten, wir gingen zum Leuchtturm zurück und fertigten Kabel ab, worin wir um Beistand baten und die Junkers Corporation in New York von dem Umfang der Beschädigung an der Maschine verständigten und das Material und die Reserveteile anforderten, womit wir die Maschine für die Weiterführung des Fluges nach New York in Stand zu setzen gedachten.

Am Sonntag kam die Nachricht von der Point Armour Radio Station, daß „Duke" Schiller, der bekannte kanadische Pilot, Dr. Louis Cuisinier, technischer Direktor der Canadian Transcontinental Airways Company, und Eugen Thibault, ein Mechaniker in einem Fairchild-Flugzeug zu unserem Beistand unterwegs waren. Die Maschine sollte vor 5 Uhr ankommen, und wir brachten die dazwischenliegende Zeit damit zu, Niederschriften über unsere Erfahrungen und Bedürfnisse vorzubereiten. Um 5 Uhr saßen wir im Leuchtturm, als wir das Knattern eines Flugzeuges vernahmen. Wir zogen unsere Sachen an und rannten hinaus. Die Maschine kreiste über der Insel. Eine Leuchtrakete wurde von ihr abgeschossen, und dann ging sie herunter, um auf der zugefrorenen Bucht, etwa eine Meile weit weg, zu landen. Auf Hundeschlitten fuhren wir hinüber, um die Männer zu begrüßen, die zu unserer Hilfe herbeigeeilt waren.

In der Besprechung, die wir in dieser Nacht abhielten, erfuhren wir, daß eine große Reihe von Falschmeldungen erschienen war und als Ergebnis der schlechten Telegraphenverbindung und der gewaltigen Beanspruchung der Leitung infolge unserer Landung unsere Bedürfnisse nicht klar bekannt geworden waren. Das Flugzeug sollte daher am folgenden Morgen nach Murray Bay abgehen, und einer von uns sollte Herrn Schiller begleiten und dort Fräulein Hertha Junkers treffen, die, wie wir hörten, dann da sein wollte, und ihr unsere genaue Lage erklären, um die Fortsetzung des Fluges so bald wie möglich durchführen zu können. Ich wurde mit diesem Auftrage betraut. Am nächsten Tage verließen wir um die Mittagszeit unter Zurücklassung Cuisiniers und des Mechanikers Greenly Island. Cuisinier war um 5 Uhr morgens schon aufgestanden und hatte sich weitere Unterstützung besorgt, der er infolge seiner Kenntnis der Sprache und der Leute viel besser Anweisungen geben konnte, und hatte sich jedes Hundegespann und jeden Schlitten in der ganzen Umgegend zusammengeholt, um Material nach dem Schauplatze unserer Landung zu fahren. Er wollte das Wasser in dem Weiher durch Abgraben ablassen, so daß eine hölzerne Plattform unter der Maschine angebracht werden konnte, um dem Mechaniker das Abmontieren des beschädigten Untergestelles und das Anbringen des neuen nach dessen Ankunft leichter möglich zu machen. Zuversichtlich meinte er, daß er mit dieser Arbeit innerhalb zehn Stunden fertig sein würde. Es war mir nicht klar, wie er es in der angegebenen Zeit schaffen wollte, aber seitdem habe ich gelernt, daß er ausführt, was er sich vornimmt. Es war ein glänzendes Stück Ingenieurarbeit.

Kurz nachdem wir Greenly Island verlassen hatten, trafen wir auf Nebel und starken Schnee. Dazu wechselte der Ostwind, der zur Zeit unseres Abfluges geherrscht hatte, nach einer Flugstunde in Westwind. Dies hielt uns beträchtlich zurück und zwang uns, in Natashquan, wo wir die beste Gastfreundschaft genossen und die Nacht über blieben, zu landen. Am nächsten Mittag flogen wir wieder in heulendem Sturm und starkem Schneefall ab und erreichten Clarke City glücklich um 5 Uhr nachmittags. Wieder mußten wir landen, und hier wurden wir von Herrn Collier, Direktor der Papiermühlen, aufs glänzendste aufgenommen.

Am folgenden Tage stiegen wir nach Murray Bay auf, wo ich Fräulein Junkers traf, der ich unsere ganze Situation erklärte. Mein Rückflug nach Greenly Island zu meinen Kameraden war nicht ganz ereignislos. Die Ersatzteile, mit denen, wie wir glaubten, die „Bremen" wieder hergestellt werden konnte, nahm ich in dem dreimotorigen Ford-Flugzeug, das uns zu Hilfe geschickt worden war, mit. Dieses Flugzeug war von der New York World und der North American Newspaper Alliance gechartert worden und in ihm hatte sich auf dem Wege zu uns Floyd Gennett die Lungenentzündung geholt, die seinen Tod verursachte. Wir verließen Lake St. Agnes, wollten in Seven Islands, Quebec haltmachen, Betriebsstoff aufnehmen und sofort nach Greenly aufsteigen, wo wir am Nachmittage einzutreffen

gedachten. Wir hatten Pech, denn der Betriebsstoff, den wir in Seven Islands antreffen sollten, war nicht da. Zeitunis-Flugzeuge hatten ihn aufgebraucht, und um den nächsten vom Dorfe herbeizuschaffen, benötigten wir zwei Stunden. In der Zwischenzeit hatte die Sonne den Schnee geschmolzen und es war zweifelhaft, ob wir würden aufsteigen können. Nichtsdestoweniger machten wir den Versuch. Zweimal sausten wir zwei Meilen weit über den Schnee, konnten aber nicht in die Luft kommen. So gaben wir auf und beschlossen, die Nacht da zu bleiben, in der Hoffnung, daß Frost einsetzen und die Oberfläche dann hart genug würde. An diesem Abend waren wir vom Bürgermeister und den Ortsansässigen eingeladen, die uns mit jeder Rücksicht behandelten. Am nächsten Morgen um 6 Uhr warfen wir den Motor an, kamen glücklich ab und erreichten Greenly ohne weitere Zwischenfälle.

Ich war überrascht, nach meiner Rückkehr zu sehen, daß die „Bremen" nicht mehr da stand, wo sie bei unserer Landung von unserem Irland-Flug durchs Eis gebrochen war. Dr. Louis Cuisinier und höhl hatten ein beachtliches Stück Arbeit vollbracht und sie auf die Eindämmung gezogen. Auch das Wasser vom Reservoir hatten sie abgelassen. Die Maschine stand fein säuberlich da, der beschädigte Propeller war abgenommen und das Untergestell ebenfalls entfernt worden. Alles war für die Reparaturarbeit bereit.

Der Junkers-Mechaniker Ernst Köppen verlor keine Zeit. Ohne einen Bissen zu essen, ging er an das Ausbiegen des Propellers und hämmerte in der kleinen Schmiede im Leuchtturm auf Greenly darauf los. Dann schraubte er ihn an die Welle wieder an und begann, das neue Untergestell, das wir mitgebracht hatten, anzumontieren. Die ursprüngliche Absicht, vom Reservoir aus aufzusteigen, wurde aufgegeben. In der Bucht war das Eis besser, und wir wußten, daß wir ohne Schneekufen eine lange Anlaufbahn brauchen würden. Aber die „Bremen" stand auf der Spitze einer sehr steilen Neigung, und nun mußten wir sie wieder herunterbringen. Es war offenbar unmöglich, sie auf ihren Rädern herunterzulassen, — wir benutzten Hundeschlitten, wovon wir einen unter jedes Rad setzten, und begannen sie vorsichtig auf das Eis in der Bucht zu ziehen. Es war dieses nicht leicht und beanspruchte drei Stunden. Als sich nun die Maschine sicher auf dem Eise befand, beschlossen wir für diese Nacht mit der Arbeit aufzuhören. Als Ergebnis einer Beratung kam man zu dem Beschluß, daß der beste Platz für einen Aufstieg vom Eise abseits von Long Point auf dem Festlande, ungefähr eine Meile entfernt, sein würde. Ein Eingeborener war zum Schutze des Flugzeuges während der Nacht aufgestellt worden.

Die Verhältnisse am nächsten Morgen schienen außerordentlich gut. Um 5 Uhr wurde geweckt und dann fingen wir an, die „Bremen" über das Eis zu ziehen. Dreimal brach sie an weichen Stellen im Eise ein, und wir mußten sie wieder hoch ziehen und auf Hundeschlitten setzen. Wieder begannen wir zu schieben, dieses Mal erfolgreich, und schließlich gelangten wir auf glattes Eis, das mit der Strandlinie parallel lief. Wir machten Feuer an, um das Öl und den Motor anzuwärmen. Ein großes Gefäß zum Wasserkochen wurde beschafft. Dann nahmen wir die Zündkerzen heraus, die sehr verschmutzt waren, und reinigten sie gründlich. Auch den Magneten putzten wir, nahmen den Verteiler ab und den Vergaser und reinigten sie ebenfalls. Dann wurde Betriebsstoff eingefüllt. Um 8 Uhr früh war alles fertig zum Anwerfen des Motors. Wir versuchten es ... ohne Erfolg. Er puffte ein paarmal, wollte aber nicht durchziehen. Das kam daher, daß der Motor eine sehr hohe Kompression hatte, ein Verhältnis von 1 : 7, und wir konnten außer auf zwei Zylindern keine Kompression hervorbringen. Wir meinten, daß das Fett,

welches wir nach dem Bruche durch das Eis an die Ventile geschmiert hatten, in den warmen Tagen geschmolzen, die Ventilstangen heruntergetropft und in die Steuerung gelaufen sein könnte. Später dann wieder verdickt, mochte es die Ventile am richtigen Arbeiten — außer bei zwei Zylindern — gehindert haben. Einen ganzen Tag lang arbeiteten wir daran und benutzten sogar Lötlampen, um die Ventile frei zu bekommen, aber ohne Erfolg.

Dieser Abend brachte alle Anzeichen eines kommenden Sturmes. Wir beschlossen, die „Bremen" vom Eise weg in den Schutz des Hafens von Long Point zu ziehen. Dort sicherten wir sie vor dem Sturm, der, wie wir wußten, kommen würde, und wir hatten uns nicht getäuscht. Bevor wir noch mit unserem Werke fertig waren, setzte Schneefall ein, dann kam ein Wind auf, der weitere Betätigung in dieser Nacht unmöglich machte. Viel von unserem Optimismus war dahin. Wir hatten gemeint, nach Anbringen der Ersatzteile ohne weitere Verzögerung aufsteigen zu können, und nun mußten wir erst wieder eine Konferenz halten. Wir befanden uns nicht länger in unserer Unterkunft in Greenly Island, sondern waren auf dem Festlande einquartiert. Der Freiherr und Köhl wohnten im Hause des Telegraphenbeamten und ich in dem des Gemeindepfarrers, aber wir aßen im Hause des Telegraphenbeamten alle zusammen, so auch an diesem Abend.

Hier möchte ich ein Wort über Floyd Bennett sagen. Bevor er mit dem Hilfsflugzeug nach Lake St. Agnes kam, hatte ich ihn nie gesehen. Als ich wegflog, hatte ich keine Ahnung, daß er so krank war. Sein Tod überfiel mich wie ein Schlag. Die Fliegerei wird ihn schwer vermissen — er hat so viel für sie getan. Sein Verlust ist unersetzbar; die Nachricht von seinem Tode hat auch die anderen stark erschüttert.

Wir waren überglücklich über unsere Wiedervereinigung gewesen; denn als ich Greenly Island verlassen hatte, war es in der Meinung, nach zwei Tagen zurück zu sein. Es dauerte länger, und meine Kameraden zeigten mir deutlich ihre Freude über meine Rückkehr. Viele nützliche Sachen hatte ich mitgebracht; sie entbehrten so viel und hatten nicht einmal die notwendige Kleidung. Ich brachte Zigarren und Delikatessen, reine Unterwäsche und Hemden. Die erste Nacht zusammen im Leuchtturm feierten wir ein Fest. Wir

glaubten sicher, am Morgen in der „Bremen" wieder aufsteigen zu können. So fühlten wir uns völlig glücklich und feierten mit Essen, Bier und Wein, Zigarren und Zigaretten. Es war eine durchaus vergnügliche Sache.

Wir planten bei Dämmerung des nächsten Tages aufzustehen, und die Wettervoraussagen waren gut. Als wir aber aufwachten, fanden wir die Bedingungen schlecht; wir zögerten aber nicht mehr und stiegen am 26. April um 8.45 Uhr atlantischer Zeit oder 7.45 Uhr Eastern Standard Time auf. Auf unserem Rückfluge gerieten wir in Schneetreiben. Hundert Meilen lang ging es schlecht, es war außerordentlich böig, und wir hatten Gegenwind, der uns aufhielt. Während der ersten drei Stunden führten Balchen und ich, dann flogen Balchen und Köhl die nächsten drei Stunden. Nach den ersten zwei Stunden klarte das Wetter auf, dann kam heller Sonnenschein und ausgezeichnete Sicht und wir machten größere Geschwindigkeit. Um zwei Uhr überflogen wir Godbout, Quebec, um drei Uhr Vaches und Murray Bay. Kurz darauf befanden wir uns über Lake St. Agnes und sahen eine große Menschenmenge auf uns am Eise warten; um 3.52 Uhr landeten wir.

Herr Couture und Herr Cannon von der Airways Company und Frau Cuisinier, deren Gast ich zuvor gewesen war, und Fräulein Junkers kamen, uns zu begrüßen. Die Szene war mir vertraut, aber meine Kameraden fanden sie seltsam und die Gesichter waren ihnen neu. Bald aber fühlten wir uns wie zu Hause. Den Abend verbrachten wir in Murray Bay. Da die Unterbringungsmöglichkeiten bei der Airways Company beschränkt waren, hatte man uns ein Haus im Dorfe zur Verfügung gestellt. Ich konnte mich auf ein feines heißes Bad freuen.

Am nächsten Morgen begann unsere Fahrt nach Washington und New York. Der Rest meiner kleinen Erzählung ist von Hauptmann Köhl und Freiherrn v. Hünefeld niedergeschrieben worden. Ich aber möchte noch ein paar Meinungen und Eindrücke aufzeichnen, die ich von dieser ersten Ost-West-Überkreuzung des Ozeans gewonnen habe.

Ohne Zweifel wird der transatlantische Luftdienst die bedeutendste Luftstrecke der Zukunft sein, da sie die amerikanischen und europäischen

Länder verbindet. Viel Pionierarbeit bleibt zu leisten, auch mit den heutigen Luftfahrzeugen und Motoren. Solche Flüge sind keine törichten Unternehmungen, wenn sie richtig vorbereitet, alle Gefahren durchdacht und Maßnahmen dagegen getroffen sind. Und diejenigen, die glauben, daß die Ozeanfliegerei niemals als regelmäßiger Dienst der Allgemeinheit nutzbar gemacht werden könnte, sollten versuchen, sich frei zu machen von der Vorstellung der heutigen Flugzeuge, Motoren und Streckenorganisation, einen Blick werfen auf den Fortschritt, der in der Entwicklung des Flugwesens in solch kurzer Zeit stattgefunden hat, und den Versuch machen, sich die Flugmaschinen und Bodenorganisation, die in fünfzehn oder zwanzig Jahren von heute an bestehen werden, zu vergegenwärtigen. Es werden Flugzeuge gebaut werden, die den rauhesten Stürmen, die je vorkommen können, trotzen, verlässigere und wirtschaftlicher arbeitende Motoren werden konstruiert werden, bessere und zuverlässigere Kompasse zur Verfügung stehen. Wirksame richtungfindende drahtlose Apparate von leichtem Gewicht und hoher Reichweite werden kommen, eine meteorologische Organisation über den Atlantik wird sich entwickeln. All das ist in Betracht zu ziehen.

Kommt zuerst die Strecke! Die kürzeste ist augenfällig die beste: New York—Neufundland—Irland—London. Die Wetterbedingungen sind hier jedoch um ein geringes schlechter, als normalerweise auf der südlichen Strecke. Wie schon erklärt, werden diese Aufgaben aber mit der Zeit bewältigt. Es wird eine Angelegenheit internationaler Besprechungen und Abmachungen sein. Amerika einerseits und England, Frankreich, Deutschland und Irland andererseits müssen mit mittelatlantischen Stationen arbeiten. Dazu würden natürlich besondere Schiffe nötig sein, die im Ozean verankert liegen zu dem alleinigen Zweck, meteorologische Angaben zu liefern. Diese Schiffe hätten mit den meteorologischen Abteilungen der betreffenden Länder zusammenzuarbeiten, und die gesammelten Berichte würden jederzeit genaue Nachrichten über die Verhältnisse über dem ganzen Ozean liefern. Ist ein Flugzeug zur Abfahrt bereit, werden dann die Piloten und Navigatoren wissen, welches Wetter sie antreffen, und ihren Kurs entsprechend bestimmen können. Sollten aber heftige Stürme nach der Abfahrt

aufkommen, könnten sie drahtlos verständigt ihren Kurs ändern, um das Unwetter zu umgehen. Auf diese Weise könnte auch der Vorteil helfender Winde ausgenutzt werden. Die Lage der Maschinen wäre zu jeder Zeit durch Anschneiden von Bodenstationen festzustellen. Dies ist von größter Wichtigkeit; denn bei den bisher vollbrachten Flügen war es nur möglich, die ungefähre Lage und Geschwindigkeit zu bestimmen.

Viel bleibt auch zu tun an der Vervollkommnung der Instrumente und des Kompasses; aber Wissenschaft und Geisteskraft werden diese Probleme bewältigen und immer zuverlässigere und bessere Instrumente schaffen. Seit Alcock und Whitten Brown im Jahre 1919 in ihrer Vickers-Vinny Maschine von Neufundland nach Irland geflogen sind, ist schon viel geschehen, was das Ozeanfliegen einfacher und weniger gefahrvoll macht wie damals, als sie ihre großartige Leistung vollbrachten. Auf ihrem Flug durch Nebel und Wolken hatten sie oft keine Ahnung von der Lage ihres Flugzeuges in der Luft im Verhältnis zur Erde. Jetzt aber sind viele nützliche Instrumente eingeführt, die beim Fliegen durch Nacht und Nebel oder Wolken dem Piloten auf einen Blick zeigen, ob das Flugzeug gerade liegt, in einer Schiefen hängt oder kurvt.

Dann, welche Art von Maschinen wird auf den Strecken der Zukunft benutzt werden? Wenn ich meiner Meinung Ausdruck geben darf, dann möchte ich sagen, daß mehrmotorige Flugboote allein die schwerste See aushalten. Es mag spaßig klingen, aber ich glaube, daß das Ozeanflugboot der Zukunft in Wirklichkeit ein fliegendes Unterseeboot sein wird, eine tödliche Waffe im Kriege, aber auch von unschätzbarem wirtschaftlichem Nutzen. Es würde die Flügel zurückfalten und nicht nur fliegen, sondern über und auf den Wogen dahinfahren können.

Ist heute ein Flugboot für einen Langstrecken- oder Ozeanflug schwer beladen, so ist es eine äußerst schwierige Sache, es infolge der enormen Reibung mit dem Wasser in die Luft zu bringen. Dem kann, wie ich glaube, leicht abgeholfen werden. Es können besonders leichte Eisenbahnstrecken einige Meilen lang in der Richtung gegen den vorherrschenden Wind gelegt und das Boot auf ein eigens konstruiertes Gestell hinter der elektrischen Lokomotive angebracht werden. Wenn dann die Lokomotive mit einer

Schnelligkeit von etwa 50 Meilen die Stunde dahinfährt, können die Motoren des Flugbootes angestellt werden und es dürfte sich leicht über die Lokomotive hinweg in die Luft schwingen.

Die Frage der Navigation erfordert gleichfalls ernsthafteste Beachtung. Die Anwendung der Schiffahrts-Navigation auf die Flug-Navigation ist unbefriedigend. Die letztere ist eine Technik für sich selbst und sollte vom Standpunkt des Fliegens aus betrachtet und entsprechende Instrumente und Ausrüstung ausgearbeitet werden, um den Erfordernissen in der Luft zu genügen.

Ein anderer nützlicher Punkt, der für sich selbst spricht, kann ziemlich leicht sofort zur Ausführung kommen. Es ist die Auslegung großer, von der Luft aus leicht unterscheidbarer Zeichen neben den Küstenleuchtstationen mit einer klaren Angabe der Längen- und Breitengrade. Leuchttürme sind in der Schiffahrts - Navigation die hauptsächlichsten Anhaltspunkte, aber ihr Wert für den Flieger ist gleich Null. Oben sind die Lichtzeichen nicht zu sehen, aber die Zeichen, die ich vorschlage, wären bei Tage und, beleuchtet, bei Nacht sichtbar. Sie würden dem Piloten genau sagen, wo er sich befindet.

Alles in allem: der Atlantik ist von Osten nach Westen und von Westen nach Osten überflogen worden. Die Pionierarbeit ist zum großen Teile getan und ein Handelsflugdienst wird sicher kommen Bessere und verschiedenartige Flugzeuge werden benutzt, verbesserte Instrumente an ihnen angebracht, ein genauer Nachrichtendienst wird zur Verfügung stehen und ohne ungewöhnliche Gefahr oder Verzögerung wird der Ozean in beiden Richtungen überquert werden.

Die erste regelmäßige Einrichtung wird nicht dem Passagier-Verkehr, sondern der Postbeförderung dienen. Der Wochenendbrief wird den Nachtbrief von heute ergänzen und dies und Banktransaktionen, wie andere wichtige Handelsangelegenheiten würden einen Anfang vom Kostenstandpunkt aus zweifellos sicherstellten.

E. G. Freiherr v. Hünefeld

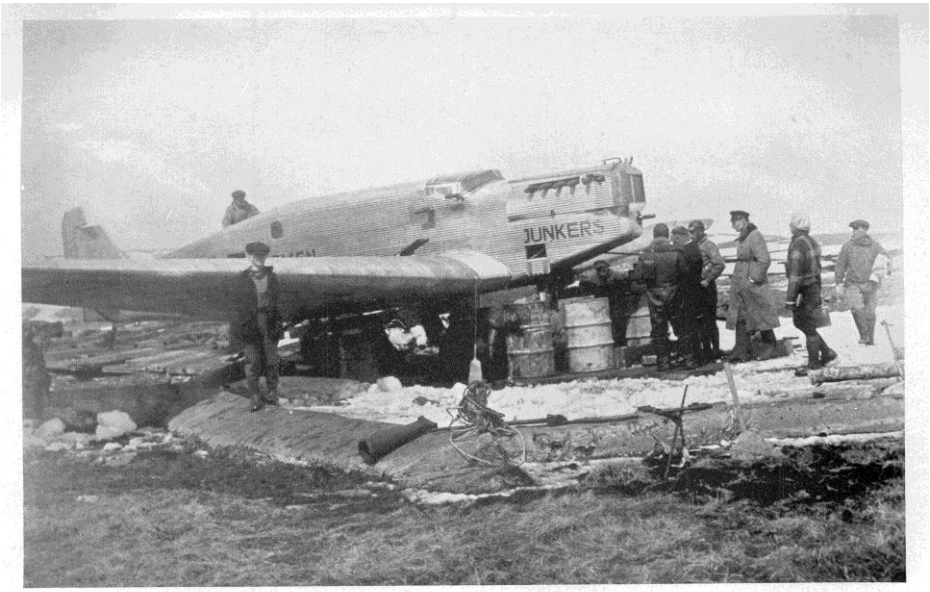
Direktor des Nordd. Lloyd

Stimmen aus der Vergangenheit

Über vergebliche Arbeit geht nichts! Meine Lebensgeschichte, die wie alle derartigen Dinge schwer zu schreiben war, lag fertig vor. Leicht und unbeschwert lebte ich in den Tag hinein, im Bewußtsein getaner Arbeit. Das ist indessen nur bildlich zu verstehen. In Wirklichkeit war ich mit meinen beiden Freunden und Kameraden auf der Fahrt durch die großen amerikanischen Städte, die uns eingeladen hatten, sie nach unserem Fluge zu besuchen. In Detroit ereilte mich das Schicksal. Eigentlich sollte es anders sein, aber ich las den Brief selber. Man bat meinen Freund Schroeder vom Norddeutschen Lloyd in New York, mich schonend darauf vorzubereiten, daß der Artikel über mein Leben mehr einer Predigt als einem Buchanfang entspräche. Verleger sind hinterhältig. So auch der meine. Ich las den Brief und bin nicht zusammengebrochen. Weder seelisch noch körperlich. Dieses Zeichen von Charakterstärke bitte ich zu beachten, zumal das Schreiben in meine Hände fiel, als ich bereits die sechste Rede in meinem berühmt schlechten Englisch an diesem Tage hinter mir hatte. Fehler und Schwächen können unter bestimmten Umständen zu Stärken werden. Also noch einmal, und wenn möglich einen pikanten Salat!

Das Datum der Geburt bleibt unverändert. Es war und ist der 1. Mai 1892. Ein denkwürdiger Tag — für die Geschichte der Menschheit weniger als für mich selbst —. Man mag urteilen wie man will, aber der Tag der Geburt bleibt nun einmal das Entscheidende im Leben eines jeden Menschen. Das sieht wie

Philosophie aus, ist aber nicht einmal eine Satire, sondern eine nüchterne Wahrheit. 36 Jahre liegen zwischen jenem 1. Mai und heute. Was soll ich herausgreifen, was soll ich verschweigen?



Greenly Island: Die „Bremen“ wird repariert

Jene verzehrenden zehn Jahre nach 1916 tauchen auf, irgendwo blitzen Moschee-Türme auf, Minaretts, blauendes Meer und malerische Treppenstufen. Genua? Konstantinopel? Ein Abschnitt in meinem Leben, diese Reise nach Konstantinopel im Auftrage des Auswärtigen Amtes. Ein Beginn, wofür! Für den Dienst in der Welt; herausgerissen zum ersten Mal aus inländischen Kreisen, im amtlichen Auftrag im Ausland tätig. Im Schatten des Krieges. Der Schwerinvalide Hünefeld kriegt die Anfrage, ob er diplomatische Missionen erfüllen will. Bejahende Antwort eine Selbstverständlichkeit. Wenige Stunden zum Packen und zwei Tage später Audienzen bei König Ferdinand von Bulgarien, Audienzen beim Sultan. Über dem Schreibtisch gebeugt das wundervoll schauende Auge des Grafen Metternich. Botschafter in London vor dem Kriege, vorübergehend auch hier als Botschafter des Reiches tätig. Ein weiser aller Fürst. — Wo sah ich ihn wieder? Genau zehn Jahre seit jenem Tage. April, 1926, Frühling, Sommer von Locarno. Auf weiter Terrasse des Grand Hotel eine weiß gekleidete

Gestalt im bequemen Korbstuhl. Das weiße Haar dieses wundervollen Künstlerkopfes paßt so gut in die flimmernde Sonne. Der Botschafter a. D. — Vorüber die Konferenzen, hier herrscht nunmehr die Ruhe nach dem Sturm. Wenige Meilen entfernt hat der deutsche Kronprinz eine kleine Villa gemietet. Mittags siedelte ich zu ihm über. Seltsame Wege des Schicksals. Acht Jahre zuvor? Wieringen — Kälte und Nebel — drei bis vier Leute im kleinen Pastorenhausl Der Kronprinz, Major Müldner von Mülnheim und ich. Sonne und Regen wechseln nach altem Brauch.

Propeller-Geräusch. Schon vor 15 Jahren? Immer dasselbe! Benzin und rotierende Motoren. Wer denkt an die alte Farman-Kiste? Wunderbarer Fortschritt! Nicht jede Landung enthält mehr die brennende Frage, ob dieses Mal Motor und Propeller einem ins Kreuz schlagen. So gehen wir weiter. Die Automobilunfälle mehren sich. Warum nicht fliegen? Bleriot flog auch. Über den Kanal! Es gibt viele Kanäle, aber nur den einen, den man d e n Kanal nennt. Die Zeiten ändern sich. Der Kanal dehnte sich aus, er ist nicht mehr derselbe. Er reicht von West nach Ost und von Ost nach West. Man nennt ihn heute „Atlantischen Ozean". Ist Bleriots Mut geringer, seine Tat tiefer einzuschätzen als die Flüge unserer Zeit? Keineswegs! Ich kenne die Maschine, mit der er flog, habe im selben Typ geschult. Propeller und Motor haben mir nicht das Kreuz zerschlagen. Und dennoch ist es ein Wunder, daß nichts geschah. Und mit diesem Flugzeug von der britannischen Insel zum Kontinent. Was werden unsere Enkel sagen? Will das Propellergeräusch nicht verstummen? In der Halle surrt der Staubsauger. Ein Irrtum? Nein, eine Anregung.

Wer zählte 1913 zur Fliegerei? Waren wir nicht Freimaurer, die fest geschweißt zusammenhalten? Auch der Einäugige wurde für voll genommen, obwohl ihm das Pilotenpatent nie erteilt wurde, nie erteilt werden wird. Er hieß Hünefeld und sieht seit Geburt nur auf dem kurzsichtigen rechten Auge. Daher die Ehe mit dem Monokel. Schwächen mögen zu Stärken werden! Hünefeld ohne Monokel wirkt banal und alltäglich. Mehr zu sagen wäre unbescheiden.

Man schreibt, man fliegt und wird geflogen. Boheme bleibt Boheme. Wer kennt noch in Berlin das Cafe „Größenwahn"? Prunkvoller Anstrich versucht seine Vergangenheit zu verleugnen. Zweckloses Bemühen! Vergangenheit bleibt vergangen. Maximilian Bern, der Herausgeber der „Zehnten Muse"! Klein, zierlich, mit zurückgestrichenem Künstlerhaar, gepflegtem weißem Spitzbart. Mittelpunkt des Stammtisches, der durch mich neue Impulse erhält. War damals der Flug nichts Künstlerisches? Er war es und bleibt es. Man schrieb schlechte Gedichte, bessere Feuilletons, zuviel sogar, ein wirklich gutes Poem. Die Schützengrabenausgabe der „Zehnten Muse" enthält den ersten öffentlich anerkannten Beitrag aus meiner Feder. Frohe Nachrichten für den schwer Zusammengeschossenen.

Die Jahre gehen durcheinander, 1914, 1915? Nein, noch 1913, noch Frühling des Jahres 1914! Und der Sommer! Johannisthal! Die Geburtsstätte der deutschen Fliegerei. Rumpler-Taube, L. V. G., Melli Beese! Namen der Vergangenheit. Erst der Zwang des Krieges drückte Professor Junkers den Stift zur Konstruktion derjenigen Flugzeuge in die Hand, die letzten Endes den friedlichsten Zwecken, die je die Welt gesehen hat, dienen sollten: der Verbindung von Volk zu Volk, von Kontinent zu Kontinent.

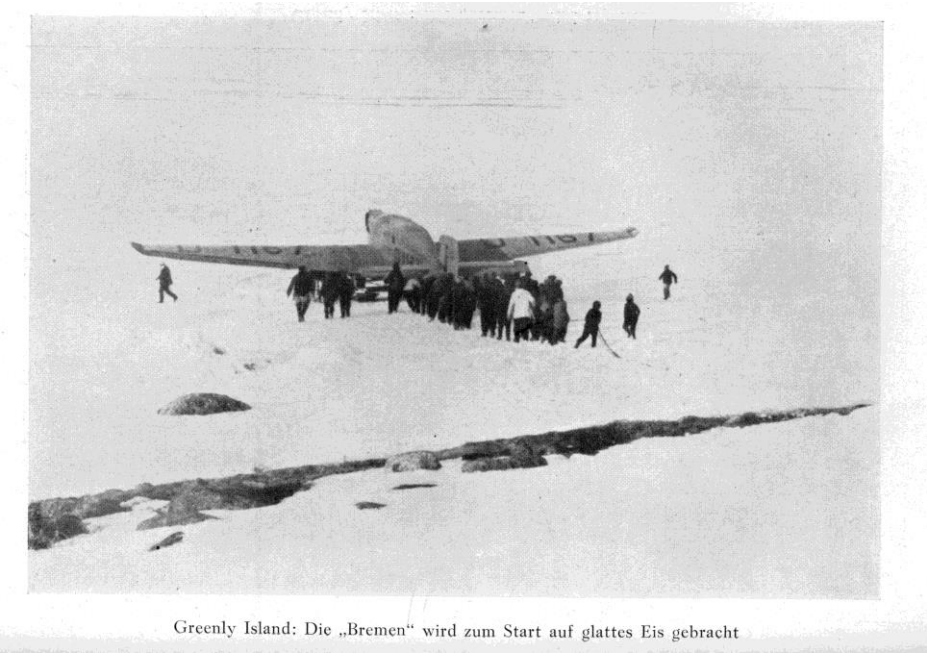
Zur Ordnung! Noch immer Vorkriegszeit. Irgendwo wartet die Stellung als Hoftheater-Intendant. Man macht Studien, spielt Dramaturg und Bühnenverleger. Praktische Erfahrungen? Man statiert. Der Name: Regievolontär. Eine flüchtige Episode: Gerhart Hauptmann inszeniert Schillers „Tell". Die Namen großer Toten steigen auf. Mein alter Freund, einer der intimsten des künstlerisch bewegten elterlichen Hauses: Emanuel Reicher. Nach Wanderfahrten aus Amerika zurückgekehrt, vor wenigen Jahren zur letzten Ruhe gegangen. Er spielt den Geßler. Irgendwo wehende Standarten, Pappwälder, künstlich aufgeschichtete Hügel. Die Rütli-Szene und der Apfelschuß. Der Dichter führt Regie, der darstellende Künstler folgt widerstrebend. Der Beobachter notiert im Hirn: „Neues Wollen bleibt gefährlich." Melchthal stürzt bei der Generalprobe in höchster Ekstase vom Berge. Vierundzwanzig Stunden später wäre es ein ungewollter Lacherfolg. Das Schicksal ist gnädig, die Probe wird um drei Uhr nachts abgebrochen.

Hauptmann erklärt, „es müßte alles anders gebracht werden, mehr ..." Der Dichter ist sprachlos, er ringt nach Worten. Der Chor weiß, was er in solchen Fällen zu sagen pflegt, und brüllt ihm einstimmig entgegen: „Elementar". Brausender Applaus der spärlichen zu dieser Probe zugelassenen Zuschauer. 15 Jahre! Und dazwischen wieder das Propellergeräusch.

Flugtag in Johannisthal. Von uns veranstaltet. Drei bis vier Leute, angehende Ärzte und junge Seeoffiziere und ich selbst. Schlecht gebügelte Zylinder, wehende schwarze Röcke, riesenhafte Ferngläser. Hallo auf der ganzen Linie! „Seid ihr irrsinnig geworden?" Wir markieren Flug-Meeting. Gab es das damals? Kaum, wir kreierten neue Moden, übertrugen Rennplatzmanieren auf das junge Flugfeld. Wurden von erzürnten und lachenden Kameraden und Freunden beinahe verhauen und sollten Alkohol bezahlen. Wer hatte damals Geld? Wir nicht. Der alte Major v. Hünefeld mußte am 1. August 1914 seinem Sohn dreihundert Mark geben, damit die Uhrkette, dazugehörige Taschenuhr, Krawattennadeln und Wappenring aus dem Pfandhaus geholt werden konnten. Auch war Herr Hahn, der Oberkellner des Cafe Größenwahn, zu befriedigen. Wer wußte, ob wir die nächsten Tage lebten. Klare Bahn zuvor!

Meister Schöne und Giovanni, kanntet Ihr schon die Propeller? Kaum. Die leidenschaftliche Liebe zum Sportskampf habt Ihr in dem Dreizehnjährigen zuerst in geregelte Bahnen geführt. Die beiden nur durch zwei Jahre im Alter getrennten Brüder kreuzten die Florettklingen. War unser Vater nicht einer der Miterwecker neuen sportlichen Lebens als Vorstandsmitglied des Deutschen Reichsausschusses für olympische Spiele? Athen 1906, ein verheißungsvoller Auftakt. Das nächste olympische Ringen soll uns selbst als Florettfechter willkommen sein. Training und Arbeit. Tückisch schleicht die Krankheit heran. Wochen und Monate vergehen: Der Fünfzehnjährige scheidet mit angegriffener Niere und kaputtem Herzen zwangsläufig aus dem Sportsleben aus. Wer kann der Liebe gebieten? Die Sehnsucht bleibt. Praxis! Die Luft ist frei und die Zeit, da ärztliche Warnung beachtet wird, vorüber. Nächtliche Stunden in den überfüllten Kaffeehäusern — schäumende Gläser besiegeln den Bund: Wir fliegen! Morgen für Morgen in Johannisthal. Der

Schlaf der Nächte? Wer jung ist, braucht keinen Schlaf, und die Arbeit des Tages — wozu gibt es Zigaretten. Sie halten wach.



Greenly Island: Die „Bremen" wird zum Start auf glattes Eis gebracht

Gedanken an frühere Jugendtage kommen. Da ist der gute Pfarrer Höhne! Du, einer der besten und werktätigsten Christen, der du 31/2 Jahre als Hauslehrer die Studien der Brüder Hünefeld nicht ohne Mühe leitetest, was ist aus deinem alten Schützling geworden? Sei unbesorgt! Der Geist Goethes, den du als einen der größten deutschen Menschen leidenschaftlich verehrtest, dessen Bedeutung du den Kindern schon klar zu machen wußtest, bleibt auch dem Sports-Bohemiar verehrungswürdig. Sprach Goethe nicht den Leitspruch auch meines Lebens: „Denn ich bin ein Mensch gewesen, und das heißt ein Kämpfer sein!" Wir lieben den Kampf. Und des Kampfes willen? Vielleicht! Nur der reife Mensch sieht klar das Ziel seines Streites. Die Jugend will fechten. Unklare Ideale, aber doch Ideale! Wer sind sie im verrufenen Zimmer des Cafes Senflieben, Johannisthals Fliegertreffpunkt in den Nächten, die großen Namen, die Brüder Jeanin, Leitsch, Hans, Reiterer, wie sie auch alle heißen; hier wurde um ein sportliches Ziel gekämpft. Beim Klange der

Gläser? Dann am meisten. Dann fielen die Schranken der Nationalität. Wir hatten e i n Ziel: Die Eroberung der Luft!

Zurück zum Tage! Das großelterliche Gut im fernen Masuren verkauft, das Gut des Vaters denselben Weg gegangen. Die eigene Scholle im beschränkten Umfang erst 1903 in der Nähe Berlins wieder erworben. Ein Villengrundstück, nun das Heim meiner Mutter, seitdem mein Vater drei Tage vor dem ersten Versuch der Ozean-Überquerung jäh einem Herzschlag erlag. Dieses bleibt der Schatten auch in den Tagen des Erfolges. Er, der als alter Soldat so stolz in den Augusttagen des Jahres 1927 in die Zukunft sah und sich über das bevorstehende Wagnis von Herzen freute, weil er fest an den Erfolg glaubte, hat die vollbrachte Tat nicht mehr erleben dürfen. Frohe Tage der Kindheit tauchen auf. Die zarte, stets mit der Krankheit kämpfende Mutter — dies Erbteil blieb dem jüngsten Sohn — und das elterliche Haus ein Sammelplatz geistiger Kreise. Die Bewirtung einfach, die künstlerischen und geistigen Genüsse auf hoher Stufe. So wuchsen die beiden einzigen Söhne, mein älterer Bruder und ich, auf. Als Studenten saßen wir später im vierten Rang des Königlichen Opernhauses, sooft der Geldbeutel und die Zeit es erlaubten.

Ich denke an die ersten militärischen Übungen in früher Jugend. Dem ehemaligen Gendarmerie-Oberwachtmeister und Magistratssekretär der Stadt Berlin, Paul Eigner, ging das Herz auf, als wir vor wenigen Jahren über den ersten Drill sprachen, den er uns Brüdern auf Wunsch meines Vaters beibrachte. Langsamer Schritt, Präsentieren, Marschieren wechselte mit Turnen ab, das Schießen nicht zu vergessen. Irgend etwas blieb für das ganze Leben haften. „Körperliche Disziplin schafft geistige Disziplin." Diesen Satz als Leitspruch eines Lebens halte ich für richtig. Andere mögen anderer Ansicht sein.

Kinderland, Wunderland. — Leise klingt in diese Erinnerung die Stimme meiner Mutter, die uns abends biblische Geschichte vorliest, mit Andersens und Grimmschen Märchen wechselnd. Später: Die deutschen Heldensagen. Aus der Dämmerung steigt Parsivals Schloß Montsalvat auf, Elsa von Brabanis Hilferuf klingt zum Abendhimmel, und das Kreuz Christi wird zum überragenden Wahrzeichen des gläubigen Martyriums. Hagen und Siegfried

sind lebendig geworden und ein seltsames Ding: Hagen ist mir von der Kindheit an eine der liebenswertesten Persönlichkeiten der Heldensage und Geschichte geblieben. Verwandte Züge? Es mag sein. Die Lichtgestalt Siegfrieds umfließt zuviel Sonne. Hagen war Kämpfer. Der andere ging mühelos von Sieg zu Sieg. Und Hagen, der Häßliche, Mil3gestaltete, war treu. Siegfried verläßt Brunhild und vergißt ihrer in den Armen Kriemhilds. Hagen, der Gefolgsmann seines Königs, erschlägt den Gott des Lichtes. Warum? Später, sehr viel später erst, habe ich in meinem Einakter „Hagen" die Lösung zu finden geglaubt:

„Zuviel des Lichtes trübt den klaren Blick, Und ein geblendet Auge sieht nicht klar. Ich hab' der Welt den klaren Blick geschenkt, Den sie verloren; das war meine Tat!"

Hagen, am Vorabend seines Unterganges, schleudert diese Erklärung Kriemhild ins Gesicht.

Bunt reiht sich Jahr an Jahr. Die erste Kriegszeit macht mich zum Krüppel. Jahrelang an Stöcken gehend, Operation über Operation des großen Chirurgen Lexer. Die letzte vor zwei Jahren, die mir die gleiche Länge beider Beine, die ich verloren hatte, und völlige Bewegungsfreiheit zurückschenkt. Der Privat-Assistent Geheimrat Biers, Dr. Krieger, trotz seiner jungen Jahre einer der ältesten und treuesten Freunde schon meines Elternhauses, entfernt aus dem linken Bein zwei Zentimeter Knochen, gibt ihm die natürliche Lage zurück, und kein Mensch sieht mir die Schrapnellkugeln mehr an, die beide Beine zerschmettert und verstümmelt haben. Irgendwo wittert eine Wolke von Chloroform und Äther. Die elfte Operation meines Lebens versucht die letzte Kriegsfolge zu beseitigen. Professor Groß in Bremen entfernt im Herbst 1926 den dritten Teil meines Magens.

Wie blieb mir Zeit zur Heirat, und ich bin trotzdem verheiratet! Ich lebe sogar in einer Doppelehe, ja, wenn ich es richtig betrachte, habe ich drei Frauen, und ich bin trotzdem nicht Türke oder Mormone. Meine erste Liebe war meine Feder. Ich bin ihr treu geblieben. Die Zahl meiner "unsterblichen Werke" aufzuführen, würde zu weit gehen. Gedichte, Dramen sind in

Deutschland erschienen. Der willige Leser kann sie käuflich erwerben. Gute Freunde, wie Köhl, behaupten, sie hätten niemals bessere Schlafmittel finden können. Meine politischen Artikel und Hefte gehören schon meiner zweiten Ehe, der Politik, an. Ein gefährliches Thema, und doch muß es erwähnt werden. Wenn ich in den begeisterten Tagen der amerikanischen Rundreise wieder und wieder betont habe, daß nur der Patriot den Patrioten verstehen kann, und daß nur derjenige, der mit ganzer Seele und mit ganzem Herzen die eigene Heimat liebt, Respekt und Achtung anderen Nationen und Ländern entgegenbringen und so zu einem die Völker verbindenden guten Willen kommen kann, so entspricht diese These meiner Lebensauffassung. Ich habe lang und hart im politischen Kampfe gestanden und würde niemals die Feigheit besitzen, das zu verleugnen.

Meine dritte Frau, die unglücklichste Liebe meines Lebens, ist die Fliegerei! Ich erwähne dies kurz: Meine Augen, die kaum stereoskopisch zu sehen vermögen, überschätzen oder unterschätzen Distanzen. Der Kronprinz, mit dem ich zwei Jahre in Wieringen verbrachte, beschwerte sich neulich, ich habe bei meinem letzten Besuch in Öls kein Glas zerbrochen und keinen Wein verschüttet. Er behauptet, ein Besuch, den ich machte, ohne derartige Ungeschicklichkeiten zu begehen, wäre überhaupt kein Besuch. Er mag recht haben, aber ich glaube, ich bin in diesen Tagen nicht dazu gekommen, mir selber etwas einzuschenken. Man muß seine eigenen Schwächen kennen. Eine von mir ausgeführte Landung könnte nur durch Zufall glücken. — Doch liebe ich diese dritte Frau, vielleicht gerade, weil sie sich so schwer erringen läßt, mit derselben Inbrunst, wenn nicht mehr, wie die beiden anderen.

Zersplitterung? Welches Leben wäre nicht zersplittert! Die einfache und gerade Linie enthält mehr Kurven im Spiegel des Mikroskops als der Fernstehende ahnt. Ich werde philosophisch. Vielleicht würden meine Professoren in Berlin, bei denen ich vor Jahr und Tag philosophische Kollegs hörte, erfreut sein, daß ihre rastlosen Bemühungen doch nicht ganz vergeblich waren. Zum Promovieren fehlte mir Zeit und Lust! Aber das gehört kaum hierher.

Die Eindrücke des Krieges fangen an zu verblassen. Für uns, die wir damals den ersten Reiz der Jugend gekostet hatten, bleiben die Jahre von 1914-1918 unerhörte Stunden des Erlebens. Die Welt ging weiter. Mir bleibt die ungeheure Sorge, daß auch die letzten Haupthaare langsam verschwinden. Kurz: Die Schwelle des Greisenalters liegt vor mir. Kein Wunder, daß der Blick zurückschweift und nur in die Ferne geht, wenn neue Kämpfe und Abenteuer lockend bevorstehen. So will ich denn diesen Absatz unseres gemeinsamen Buches mit wenigen Erinnerungen beschließen.

Verhältnismäßig früh bin ich in Berührung mit vielen Persönlichkeiten gekommen, deren Name geschichtlich geworden ist, oder es schon damals war.

Wer kannte 1914 den „Seeteufel"? Seine Taten lagen noch in der Verborgenheit der Zukunft. Er war schlicht und einfach der Oberleutnant z. S. Graf Luckner. Aber schon damals als Original berühmt. Entsinnst du dich noch der gemeinsamen Tage im Hamburger Marinelazarett? Der Wunsch zum aktiven Handeln trieb dich zur fast überflüssigen Operation. War Geheimrat Lexer nicht unser menschlich verstehender Vater, der auch diesem Wunsche willig folgte? Morgens um 8 Uhr die Blinddarmoperation. Nachmittags um 4 Uhr die Shagpfeife rauchend an meinem Bett sitzend. Die Haltung noch leicht gekrümmt, die frische Operationswunde mußte geschont werden! Kein Schelten half. Eisern blieb er an meinem Bett sitzen, bis es abends spät der Schwester gelang, den Widerstrebenden ins Bett zu schicken. Sonnige Tage voll Frohsinns trotz aller Schmerzen im kleinen Offiziershaus des Marinelazaretts, dessen ursprünglicher Zweck die Beherbergung der Auswanderer der Hamburg-Amerika-Linie war. Haben Schwester Elise und ich dir nicht später den in Spiritus wohlkonservierten Blinddarm nachgesandt? Wenn du diese Zeilen lesen solltest, erinnere dich des alten Kriegskameraden!

Unvergeßlich die Jahre auf der Insel der Verbannung in Wieringen. Das Gewitter hatte eingeschlagen, der Blitz gezündet. Mit dem Mann, der früher berufen zu sein schien, die deutsche Kaiserkrone zu tragen, habe ich die ersten Jahre zusammen leben dürfen, die ihn von der Heimat fern hielten.

Kein Wort der Politik! Aber menschlich betrachtet: Jahre unvergeßlichen Erlebens. Das Beste aus dem zu machen, was das Schicksal beschied, wurde ihm auch in diesen Jahren Leitgedanke. Nie eine Klage oder Anklage, trotz primitivster Verhältnisse. Man stelle sich zwei bis drei kleine Zimmer in einem Häuschen vor, das des einfachsten Komforts entbehrt. Dicker Nebel Tag und Nacht vor den Fenstern. Durch die Türspalten und schlecht schließenden Fenster dringt dieser ungebetene Gast in die Räume. Die ersten Wochen werden zum größten Teil, um Schutz vor der Kälte zu suchen, in feuchten Betten verbracht. Holland hat keine Kohle, hat kein Petroleum mehr, um Lampen und Öl zu unterhalten. Nachkriegszeit! Schreiben und Lesen unsere Beschäftigung. Und abendliche Gespräche. Es ist später bekannt geworden, wie sich diese fünf Jahre abgespielt haben. Kein Wort mehr davon! Geblieben ist die Erinnerung und die hingebende Freundschaft.

Stunden in Amerongen und Doorn haben hier keinen Platz. Sie im Herzen zu übergehen, ist unmöglich.

Der erste Besuch in Sofia. Man schrieb 1916. Das Auswärtige Amt unterstützt deutsche Kunst. Mein Freund, der Kammersänger und Professor Carl Clewing, in Gemeinschaft mit dem Ministerialdirektor Geh.-Rat Schüler, sind die Ansager. Hünefeld, der schwer zusammengeschossen für seine Prolektorin, die verstorbene Herzogin von Meiningen, Schwester des Kaisers, bei der Fürsorge für augenleidende Krieger tätig ist, wird mitgesandt, um die amtlichen Dinge abzutasten und zu regeln. Schwierigkeiten lokaler Natur müssen überwunden werden und werden überwunden. Schwieriger das Zusammensein mit den Künstlern. Die Nerven dominieren, jeder einzelne Musiker fühlt sich irgendwie verletzt. Warum, weiß kein Mensch. Der Betreffende selbst eine halbe Stunde darauf am wenigsten. Also schreit man sich gegenseitig an, damit die Nerven entlastet werden und die Musik am Abend gut geht. Professor Karl Straube, Thomas-Kantor in Leipzig, sitzt am Klavier und begleitet Emmy Leisner. In der Hofloge höre ich die Worte: „Sieh nur, wie er den Flügel küßt." Nie war ein Ausdruck für künstlerische Leistung prägnanter als dieser. Und König Ferdinand I.! Privat-Audienz; Carl Clewing singt alte Volkslieder. Einer der größten Gelehrten und Kunstkenner, der

seinen Thron in Mühe und Arbeit selbst gezimmert hat, lauscht, fragt, gibt Anregungen und beschämt, ohne daß er es will, jeden Einzelnen von uns durch sein überragendes Wissen und Können. Nie habe ich ein menschliches Gehirn gleich diesem gesehen, und hinter diesem Gehirn steht das Herz! Die Geschichte wird urteilen.

Die letzten Jahre des türkischen Sultanats! Noch lebt Abdul Hamid. Irgendwo in fernen Schlössern führt er ein angstgehetztes Leben; der Verfolgungswahn seiner letzten Regierungsjahre hat sich nach dem Sturz ins Unermeßliche gesteigert. Sein Bruder Mehmed V. sitzt auf dem Thron der Kalifen. Sieben Jahre sind vergangen, seit er aus der Verbannung geholt ist, der jetzt sein Bruder anheimgefallen ist. Systematische Abschnürung vom Leben hat ihn abgestumpft für das Dasein selbst. Gutmütigkeit in seinem Blick, wesensfremd seine Sprache und Gebaren. Der Oberzeremonienmeister teilt in charmantem Französisch mit bezauberndem Lächeln mit: „Seine Majestät haben geruht zu äußern . . ." Was Seine Majestät angeblich geäußert haben, ist meistens etwas sehr Lobendes und Liebenswürdiges. Ich kann mich des Verdachtes nicht erwehren, daß diese Liebenswürdigkeit mehr dem gewandten Hofmann zuzuschreiben ist, als dem Herrscher selbst. Marmorsäle und herrliche Teppiche, der Yildiz-Kiosk der alten Residenz dienen jetzt profaneren Zwecken. Vergangene Pracht am Bosporus! Der Orient begann schon in den Zeiten meines ersten und letzten Besuches dem Okzident gefährlich ähnlich zu werden. Die Moscheen der tanzenden Derwische sind nicht mehr Tempel, sondern gleichen modernen Kinos. Die Leute tun ihre Pflicht, nicht aus religiösen Gründen, sondern um des Geldes willen. Der Orient ist versunken, Konstantinopel nicht mehr Hauptstadt der Türkei.

Das alte Europa hat sich gewandelt. Bewegte Jahre in Deutschland zwingen zu neuer Arbeit. Wer gedenkt noch der Inflation? Waren wurden gekauft und verkauft, ohne daß man sie zu sehen bekam. Die Grenzen waren bewacht, aber Waren und Geld flog heraus. Die Not der Zeit erzog zur Unehrlichkeit. Organisationen versuchten die Ordnung des Wirtschaftslebens aufrecht zu erhalten. Sie brachen wie alle widernatürlichen Dinge zusammen. Ich selbst

bin zwei Jahre lang tätig und versuche widerrechtlich ausgeführte oder eingeschmuggelte Waren im Interesse des Reiches zu erfassen und zu verwerten. Nicht mehr Beamter und doch im öffentlichen Dienst tätig, komme ich als Leiter der „Verwertungsstelle der Reichs-Finanz-Verwaltung" nach Bremen. Meine alte Freundschaft mit dem König der Kaffee-H. A. G., Ludwig Roselius, gibt mir privat schöne Stunden. Ich entdecke Möbelwagen, die als Umzugsgut über die Grenze gehen sollen, und Marmorkreuze, die Milliarden von Werten in Papiermark enthalten. Wie gesagt, die Not zwingt zur Unehrlichkeit und läßt schlechte Elemente an die Oherfläche kommen.

Langsam tritt eine Besserung ein, die Mark wird stabilisiert und die deutsche Schiffahrt beginnt sich wieder zu regen. Im Jahre 1923 trete ich als Syndikus zum Norddeutschen Lloyd über und kann von dieser Stelle aus den Aufbau der Wirtschaft besser beobachten als zuvor. Die drei Frauen gehen mit mir, sie bleiben mir treu, wie ich ihnen. Meine freie Zeit wird von ihnen beschlagnahmt und eines Tages ist das Ozean-Flug-Projekt spruchreif. Mein Leben schließt damit nicht ab. Oder vielleicht doch? In die Zukunft kann niemand schauen. Mein bisheriges Leben hatte Inhalt. Was werden die nächsten Jahre bringen?

Es besteht die nicht unwahrscheinliche Möglichkeit, daß sich Leser, die meinen Gedanken nicht zu folgen vermögen, im Unklaren sind, wie sich mein Leben abgespielt hat. Ich gebe für die wenigen Interessenten nachstehend eine kurze Tabelle:

Geboren 1. Mai 1892 zu Königsberg i. Pr.

Schule: Gymnasium Steglitz b. Berlin.

Ab 1911 Studium an der Universität Berlin (Philosophie und Literatur).

Schriftstellerisch tätig vom gleichen Zeitpunkt ab.

1914: schwer verwundet vor Antwerpen.

1916: Frühling, amtliche Aufträge in Sofia und Konstantinopel.

1916: Herbst, Kaiserlich Deutscher Vizekonsul in Maastricht (Holland).

1918: November, Abschied aus dem Reichsdienst.

Bis 1920 in Wieringen.

Ab 1921 Leiter der Verwertungsstelle der Finanz-Verwaltung in Bremen.

Ab Frühling 1923 Syndikus des Norddeutschen Lloyd in Bremen. Daneben Fliegerei. Schriftstellerische und politische Tätigkeiten.

Zukunft: Besorgniserregend, da zu extravaganten Sachen jederzeit geneigt.

Heirat und Todesjahr noch unbestimmt.

Eine neue Ära — Der Traum vom Ost-West-Flug — Die Auswahl des Flugzeuges — Lindberghs wertvolle Erfahrungen –Prophezeiung

Die Geschichte des Verkehrs ist ein seltsames Ding: Es werden immer dieselben Erwägungen angestellt und es werden immer dieselben Erfahrungen gemacht, wenn ein neues Verkehrsmittel in Kraft tritt, die man bei der Erprobung der bisherigen an Sportmitteln bereits überwunden glaubte. Als die erste Eisenbahn zu fahren begann, wurden Stimmen laut, die auf das Gesundheitsgefährliche dieses neuen Transportmittels hinwiesen, ja, man glaubte, daß die schnelle Beförderungsart Personen, die von ihr Gebrauch machten, unrettbar in die Arme des Wahnsinns treiben würde. Unsere Generation lächelt über diese Besorgnisse unserer Urgroßeltern und vergißt dabei, daß ähnliche Erwägungen, wenn auch in veränderter Form, bei dem Auftauchen des Automobils angestellt worden sind. Wie hat man früher diese „Wagen ohne Pferde" verspottet. Man hat sie mit Hunden ohne Schwanz verglichen, und die alten Jahrgänge der humoristisch-satirischen Blätter aller Nationen um die Jahrhundertwende bieten eine köstliche Auslage für den Sammler derartiger Kuriositäten.

Montgolfier, Graf Zeppelin, die Brüder Wright, sind Namen, die ihren Platz in der Geschichte der technischen Entwicklung der Menschheit behalten werden, aber es sind auch gleichzeitig Namen von Persönlichkeiten, die verspottet und verlacht jahrelang als Narren von der Welt betrachtet wurden, bis der Erfolg ihrer Arbeit den Sieg errang und damit die Anerkennung erzwang. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf dem Gebiete eines spezifizierten Sportzweiges, wie dem des Ozeanfluges. Die Bezwingung dieses Weltmeeres, das zwei Kontinente voneinander trennt, die in kultureller, kommerzieller und industrieller Beziehung auf den wechselseitigen Austausch aufeinander angewiesen sind, war die Lebensaufgabe und das Ziel unserer jüngsten Generation.

Zeitweise schien es, als wenn diejenigen Recht behalten sollten, die glaubten, daß man an derartige Aufgaben nur mit Hilfe des Luftschiffes herangehen konnte. Der Flug des „Z. R. III", der heutigen „Los Angeles", unter Dr. Eckeners Führung schien eine neue Epoche einzuleiten. Die Anhänger des Flugzeuges sahen bewundernd, aber doch nicht ohne Beimischung von Skepsis, auf diesen Erfolg des Luftschiffes. Für die Dauer glaubten sie, würde das Flugzeug auch auf diesem Gebiet die Führung an sich zu reißen haben, wie, um ein Beispiel zu gebrauchen — das, wie alle Beispiele, naturgemäß hinkt — das elektrische Licht auf die Dauer die Oberhand im Kampf mit der Gasbeleuchtung errungen hat. — Zu groß sind die Angriffsflächen von Wind und Wetter für ein derartig gewaltiges Schiff, zu ungeheuer die Unkosten, die seine Herstellung und seine Bedienung erfordern, als daß die weniger Platz beanspruchende und leichter zu bedienende Flugmaschine ihm nicht auf die Dauer den Rang streitig machen könnte.

Jahre vergingen, als erste kamen 1919 Alcock und Brown in verschiedenen Etappen von West nach Ost über den nordatlantischen Ozean. Eine achtjährige Pause setzte ein, in der das Problem ziemlich schlummerte, da die Welt, zerrissen durch das Geschehen der Jahre 1914-1918 scheinbar schwierigere Aufgaben zu lösen hatte, als diese im Grunde doch so unendlich wichtige. Dem genialen und heldenhaften mit Er-

folg geglückten Versuch Lindberghs blieb es vorbehalten, Wandel zu schaffen. Eine Diskussion über die Möglichkeiten des West-Ost- und des Ost-West-Fluges setzte ein, die nicht mehr theoretisch blieb.

Menschenleben über Menschenleben fielen dem Ost-West-Flug zum Opfer. Erbittert entbrannte der Kampf über die Vorzüge von Land- und Seeflugzeuge, zu denen sich als dritter Typ aus neuester Zeit das Flugboot gesellte. Anhänger der einmotorigen Maschine kämpften mit denen der dreimotorigen. Die Praxis zeitigte keinen Erfolg.

Sonderbar sind die Wege, auf denen die einzelnen Mitglieder der „Bremen"-Besatzung ihrem Ziel näher kamen. Unabhängig voneinander haben Fitzmaurice in Irland, Köhl und ich gearbeitet. Jeder von uns ging an die Bezwingung des Problems von dem Gedanken ausgehend, daß die einmotorige Landmaschine die meisten Chancen für den Ost-West-Flug böte, an unsere gemeinsame Aufgabe heran. Fitzmaurice arbeitete im Jahre 1927 mit dem einmotorigen Fokker. Köhl und ich strebten nun, ohne uns zu kennen, danach, mit Typ „W 33" der Junkerswerke in Dessau, zu dem die „Bremen" gehört, die Ozean-Überquerung in Angriff zu nehmen. Eine glückliche Fügung führte erst mich mit Köhl und dann uns alle drei zusammen. Aus diesen Tatsachen geht hervor, daß wir alle drei dieselben Grundsätze für maßgebend hielten.

Aus Katastrophen haben wir alle zu lernen gehabt. Auch die Geschichte der Schiffahrt ist eng mit Katastrophen und Unglücksfällen aller Art verknüpft gewesen. Was aber durch die auf Jahrhunderte zurückgreifende Tradition des Seefahrers wenig verwunderlich, ja sogar selbstverständlich erscheint, das muß letzten Endes auch für die Fliegerei Geltung haben. Es ist nicht angängig, daß man den Konstrukteuren und Fabriken allein die Verantwortlichkeit überläßt. Die praktische Probe ist unerläßlich. Ohne sie bleiben die technischen Probleme der Konstrukteure Theorie, die niemals Praxis wird. Diese Praxis allein aber schafft Verbesserungen, die in der Zukunft Katastrophen unmöglich machen. Erst die „Titanic"-Katastrophe zeitigte Konferenzen, die zu internationalen Abmachungen über die Erhaltung des menschlichen Lebens auf See führten, so daß ähnliche Unglücksfälle in

Zukunft nahezu unmöglich sind. Ein ähnlicher Fall auf anderem Gebiet: Die zahlreichen Brandkatastrophen des 19. Jahrhunderts, in denen bei Theaterbränden Menschenleben über Menschenleben zugrunde gingen, schufen die feuerpolizeilichen Vorschriften unserer Tage. Auf sie ist die Einrichtung des eisernen Vorhanges zurückzuführen, der unendlich viele Unglücksfälle verhindert hat.

über die Windverhältnisse auf dem Ozean war man sich klar. Diese Windverhältnisse stellen höhere Anforderungen an eine von Ost nach West fliegende Maschine, als an einen Aeroplan, der von Westen nach Osten den Ozean überquert. Bei den Diskussionen über Wassermaschinen oder Landmaschinen trat ein Punkt sehr bald in den Vordergrund aller Besprechungen, der vom Laien bisher allzuwenig beachtet worden ist. Man glaubt, daß eine Wassermaschine im Falle des Fluges über den Ozean den Vorteil der sicheren Landung bieten würde, falls der oder die Motoren versagen. Das ist nicht ohne weiteres der Fall. Abgesehen von den erschwerten Startmöglichkeiten, die den Sicherhei ts-Koeffizienten des genügend großen Benzinvorrates erheblich vermindern, abgesehen ferner von dem erhöhten Luftwiderstand, der ebenfalls durch die verlangsamte Maschine die Sicherheit vermindert, bieten Wasserflugzeuge nur bei günstiger Witterung einen Schutz für den Flieger und das Flugzeug selbst. Bei stark bewegter See sind Unglücksfälle dadurch an der Tagesordnung, daß die hochgehenden Wellen die Schwimmer einfach wegschlagen. Der versuchte Flug eines Wasserflugzeuges im Herbst 1927 war der praktische Beweis für diese Theorie.

Mit Recht ist bei allen diesen Diskussionen betont worden, daß Störungen bei einem vorher ausprobierten Motor meistens durch ungünstige Witterungsverhältnisse hervorgerufen werden würden. Dann aber traten die vorerwähnten Zufälle allzuleicht in die Erscheinung. Der größte Sicherheits-Koeffizient für Ozeanflüge liegt nun einmal in der Mitführung der genügend großen Menge Benzin. Dieser Maßnahme gegenüber haben alle übrigen Sicherheitsmaßnahmen zurückzutreten. Man vergißt, daß auch bei allen Überquerungen in den ersten Jahren des Flugverkehrs

Notlandungsmöglichkeiten nicht vorhanden waren. Man ist trotzdem nicht davor zurückgeschreckt, derartige überquerungen vorzunehmen, und das war gut. Nur die Praxis schafft Erfahrung und bringt Erfolg.



New York: Einzug durch die 5th. Avenue

Der Flug von Ost nach West ist bei den vorherrschenden Schwierigkeiten in erster Linie als Rekordflugzeichen betrachtet worden. Das mag stimmen. über Sport und Rekordflugversuche allein geht der Weg zum gerechten Verkehr. Die Geschichte des Kraftwagens spricht eine laute und beredte Sprache.

Wenn wir die „Bremen" bezw. ihren Typ für die geeignetste Maschine hielten, diesen ersten Versuch zu unternehmen, so sind wir dabei nicht leichtsinnig vorgegangen. Wir haben auf alle Maßnahmen verzichtet, die den Benzinvorrat verringern konnten und nur in Grenzfällen Berechtigung haben würden. Ich denke dabei in erster Linie an die Mitnahme von Gummibooten, die bei bewegter See inmitten des Ozeans keine Hilfe bringen, wohl aber, wie der denkwürdige, in seiner praktischen Auswirkung nicht zu unterschätzende Flug des Commander Byrd und seiner Begleiter beweist, im Falle eines

Niedergehens auf dem Wasser in der Nähe des Landes unschätzbare Hilfe leisten können.

Wir haben ferner darauf verzichtet, uns eines Flugzeuges zu bedienen, das mehrere Motoren besaß. Nach dem heutigen Stand der Technik bieten bei langen Distanzen drei Motoren unseres Wissens nicht mehr Sicherheit als ein Motor. Setzt einer der drei Motoren aus, so kann man auf lange Distanzen mit zwei Motoren kaum noch weite Strecken zurücklegen, da die Maschine, die für den Gebrauch von drei Motoren gebaut ist, durch Aussetzen auch nur eines Motors zu unstabil wird. Ganz abgesehen davon aber ist bei einer dreimotorigen Maschine die Gefahrenquelle eine dreifache. Der dreifache Brennstoffvorrat muß mitgenommen werden. Was an erhöhter Schnelligkeit erreicht wird, wird in Eigengewicht wieder erschwert. Das heißt, der Aktionsradius der Maschine wird nicht größer, da die Startgeschwindigkeiten vorläufig immer die gleichen bleiben. Die Zuführungsleitungen für drei Motoren sind erheblich komplizierter, als die für einen Motor. Auch hier sind also erhöhte Gefahrenquellen vorhanden. Wir sind alle überzeugt, daß diese Gefahrenquellen in Kürze überwunden werden können, wir sind ferner davon überzeugt, daß in Zukunft die dreimotorigen Maschinen auch bei dem Aussetzen des einen oder des anderen Motors noch längere Strecken werden zurücklegen können. Im Moment unseres Startes waren diese Voraussetzungen aber nicht gegeben.

Die Schwierigkeiten des Startes wären ebenso groß bei einem Flugboot. Während der Vorbereitungen zu unserem Finge und während wir diese Zeilen schreiben, sind praktisch wirklich hochseefähige Flugboote noch nicht erprobt worden. Wir wissen aber von den Erfahrungen des Sommers 1927, daß selbst die besten Konstruktionen nicht mit der genügend großen Menge Benzin starten konnten, und wir hatten ferner gesehen, daß bei der Landung in bewegtem Wasser auch die Flugboote erheblich beschädigt und schwimmunfähig gemacht wurden. Einen Ausgleich hatte die Firma Junkers in gewisser Beziehung dadurch zu schaffen gewußt, daß sie an den Flügeln der „Bremen" Kissen und Schwimmkörper einbaute, die bei einer Zwangslandung auf dem Wasser die Maschine wie ein Floß nach Entfernung der Benzintanks,

die besonders leicht zu bewerkstelligen war, etwa 20 Stunden tragen würden.

Die Rekordversuche des Jahres 1927 unter günstigen Bedingungen hatten ergeben, daß die Maschine selbst bei starken Gegenwinden die für die Überquerung des Ozeans von Ost nach West nötige Stundenzahl würde in der Luft bleiben können. Als Räder hatten wir am Fahrgestell wohlweislich nicht Ballonreifen benutzt. Dadurch waren wir zwar auf eine bessere Startbahn angewiesen, aber wir hatten den Luftwiderstand erheblich verringert. Dieser Vorteil unserer Maschine war nicht zu unterschätzen.

Abgesehen von Wind und Wetter lauern auf denjenigen, der den Ost-West-Flug unternimmt, noch Gefahren anderer Art, als auf den, der in umgekehrter Richtung fliegt. Man breite die Landkarte der Welt vor sich aus. Während Europa sich in ziemlich gerader Linie von Nord nach Süd erstreckt, weicht der amerikanische Kontinent im Süden erheblich zurück. Die Gefahr bei falscher Navigation ist für denjenigen, der nach Süden abgetrieben wird, nicht zu unterschätzen. Theoretisch ist es möglich, daß eine Maschine mit 60 Stunden Aktionsradius abgetrieben wird und in der Gegend von Mexiko im Meere versinkt. Aber noch ein anderer Umstand der Erschwerung tritt hinzu. In Europa reiht sich ein dicht bevölkertes Land an das andere. Nirgends sind in der Nähe der Küste weite Einöden, die selbst eine geglückte Landung noch verderbenbringend werden lassen. Bei unserem Flug haben wir die Erfahrung gemacht, daß man den amerikanischen Kontinent erreichen und trotz eines Überschusses von 10 bis 16 Flugstunden unter Umständen rettungslos in den weiten Wüsten Labradors, die einen unglaublich kurzen Sommer besitzen, verloren sein kann. Es ist eigentlich keiner unter uns dabei, der nicht die feste Überzeugung hegt, daß wir aus der Luft die Grabkammern unserer unglücklichen Vorgänger gesehen haben. Wir glauben, daß die meisten oder alle den amerikanischen Kontinent erreicht haben, dann infolge Benzinmangels niedergegangen und spurlos in den Wüsten Labradors verschwunden sind. Kein Mensch, kein lebendes Wesen bringt Hilfe oder Rettung in diesen gewaltigen Wäldern, die von ragenden Bergen überschattet werden. Starre und kalte Winterzeit tötet jedes menschliche

Wesen, das sich vorwitzig diesen Einöden naht. Die in der Nähe Neufundlands und der Neufundlandbänke vorherrschenden Nebel begünstigen naturgemäß für denjenigen, der die Verhältnisse nicht aus eigener Anschauung oder aus genauen Beschreibungen kennt, den Flug in der Richtung Labradors. Die magnetischen Felder dieses Erdteils verursachen zu allem übrigen Ablenkungen der Magnetnadel und des Kompasses, die unter Umständen verhängnisvoll werden können, da jede verlorene Stunde Brennstoff die Aussicht auf das Erreichen bewohnter Gegenden vermindert. Die Haupterfolge, die wir durch diesen unseren ersten Flug von Ost nach West gewonnen haben, beziehen sich wohl auf diese Tatsachen, die ohne persönliche Erkundung und detaillierte Angabe drohende Gefahren darstellen, denen später Flieger werden aus dem Wege gehen können.

Einer uns aus Lindberghs Aufzeichnungen zuerst bekannt gewordenen Gefahr, nämlich der der Vereisung der Tragflächen in den Nebelzonen Neufundlands, haben wir dadurch zu begegnen versucht, indem wir auf Anregung Köhls die Maschine mit einer leichten Talgschicht anstreichen ließen, die das Festsetzen von Wasser verhindern und damit die Eisbildung vermeiden sollte. Die Erfahrungen, die wir mit diesem Anstrich gemacht haben, sind durchaus gute gewesen.

Will man einmal ganz kurz die Vorbedingungen für einen Flug von Ost nach West zusammenfassen, so muß man sagen, daß folgende Dinge dringende Erfordernisse sind:

1. Stabilität der Maschine, so daß sie selbst heftigen Stürmen gewachsen ist, ohne Beschädigung der Tragflächen zu erleiden.

mitten im Ozean verankerte Inseln vorsehen, auf denen ein Flugzeug bequem landen und starten kann. Die Einnahme neuen Brennstoffes würde damit ermöglicht werden, und die Gefahr des Fluges wäre erheblich verringert. Wie wir schon mehrfach betonten, kann aber nur die Praxis in allen diesen Dingen reife Erfahrungen bringen. Auch auf diesem Gebiet wird daher die praktische Erprobung das letzte Wort zu sprechen haben. Bevor sie nicht Tatsache geworden ist, kann man über den Wert oder Unwert derartiger Dinge nicht

urteilen, so lockend die theoretischen Möglichkeiten auch erscheinen mögen.



New York: Ausschmückung der Laternenpfähle in den Straßen, durch die die Flieger einzogen

Ein weites Feld der Arbeit bleibt in jedem Falle der nächsten Zukunft vorbehalten. Ost-West-Flüge können mit der Zeit zu regelmäßigen Dingen gehören, genau so gut, wie West-Ost-Flüge. Derartige Flüge werden unserer Ansicht nach zunächst Postflüge sein und bleiben müssen. Die Beförderung größerer Passagiermengen im Flugzeug über den Ozean wird doch wohl noch jahrelang auf sich warten lassen müssen, da für die nächste Zeit die Massenbeförderung durch Schiffe bequemer und billiger bleiben wird. Anders steht es mit dem Transport von Post und hochwertigen Gütern, die leicht dem Verderben ausgesetzt sind. Bei einem verhältnismäßig geringen Portozuschlag auf die einzelnen Briefe wird man eine große Menge von Briefen in einem einzelnen Flugzeug mit sich führen und dadurch den Verkehr sehr schnell rentabel gestalten können. Ebenso wird im Einzelfalle natürlich auch der Passagierflug schon in den nächsten Jahren eine gewisse Rolle spielen können. Wann und wie die Entwicklung weitergeht, bleibt natürlich abzuwarten. Die Aufgaben, den Weg nach beiden Richtungen hin dauernd zu beobachten und ihn für den kommenden Weltverkehr

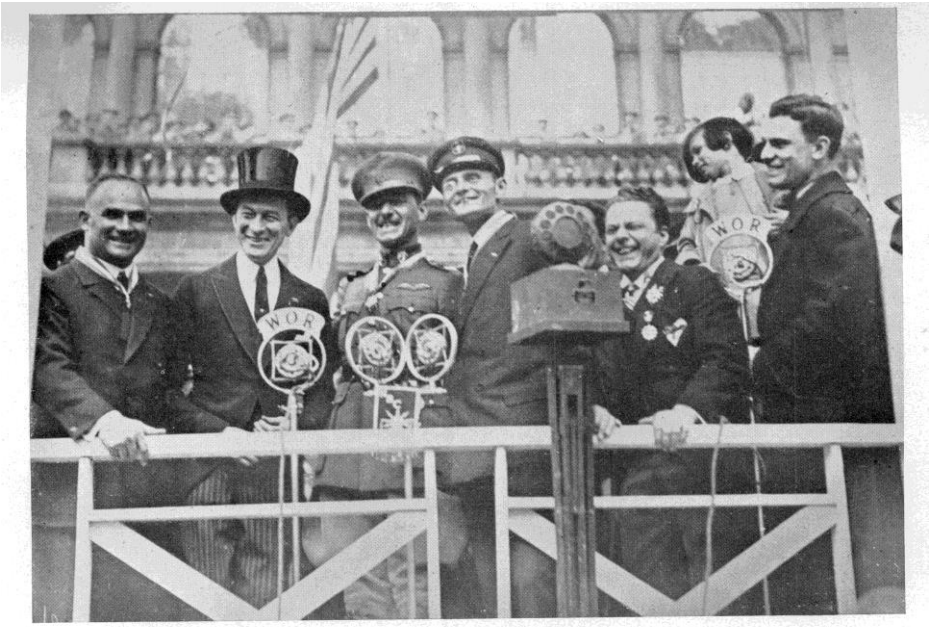
auszugestalten, liegen aber auf der Hand und dürfen im Interesse der Weltwirtschaft keinen Augenblick aus dem Auge gelassen werden.

Der erste Versuch mit zwei Flugzeugen — Durch Blitz und Donner — Zurück — Ein neuer Versuch — Warten

Mit dem Fluge Colonel Lindberghs von New York nach Paris hat die Geschichte des Verkehrs eine neue Seite begonnen. Was erträumt und von unendlich viel Leuten ersehnt war, ist damit zum erstenmal Wirklichkeit geworden: die erfolgreiche Überquerung des Ozeans. Waren Nungesser und Coli, die unvergeßlichen beiden Pioniere des Ozeanfluges, in ihrem letzten Erfolge auch nicht glücklich gewesen, so werden ihre Namen doch als diejenigen der Männer ewig fortleben, die an die Möglichkeit des Ost-West-Fluges zuerst glaubten und diesen Glauben mit ihrem Leben bezahlten. Seit Colonel Lindberghs wundervollem, exaktem Flug, der um so höher zu bewerten ist, als es sich hier um die Tat eines einzelnen Mannes handelte, der mit sich und seinem Glauben allein war, ist aber dennoch eine geraume Zeit vergangen, ehe neue Kräfte sich regten, um seinem Beispiel zu folgen.

Nachdem wir in Deutschland den Besuch der „Miß Columbia" mit Chamberlin und Levine erlebt hatten, trat das Problem, das schon nach dem geglückten Finge Eckeners im Jahre 1924 akut geworden war, wieder scharf in den Vordergrund des Interesses. Die Schwierigkeiten des Fluges von Osten nach Westen waren bekannt. Man war sich darüber klar, daß der Aktionsradius der für diesen Flug zu benutzenden Maschine erheblich größer sein mußte, als der eines Flugzeuges, das in entgegengesetzter Richtung seinen Weg machte. Die Erdumdrehung in östlicher Richtung scheint — diese Ansicht wird von vielen Gelehrten vertreten — die westlichen Winde auf dem Ozean zu der vorherrschenden Luftströmung zu machen. Die Brennstoffe für eine in der Ost-West-Richtung fliegende Maschine müssen, wenn diesen Tatsachen Rechnung getragen werden soll, erheblich größer sein, als die eines in umgekehrter Richtung startenden Flugzeuges. Nicht auf die Zahl der Kilometer, sondern auf die Zahl der Stunden kommt es an, die ein solches

Flugzeug in der Luft bleiben muß, da durch die Gegenwinde mit einer



New York: Vor dem Mikrophon bei den Feierlichkeiten im Rathaus (rechts von Köhl der Bürgermeister von New York, Jimmy Walker)

Verzögerung bis zu 100 Prozent und darüber hinaus gerechnet werden muß.

Im Frühling des Jahres 1927 schien es für einige eingeweihte Kreise festzustehen, daß eine solche Maschine in der ursprünglich für Frachtzwecke gebauten Junkersmaschine W 33 vorhanden sei. Dieses Flugzeug, das als Wassermaschine gedacht war, konnte auf Räder gesetzt werden und dann, sofern eine geeignete Startbahn vorhanden war, erheblich mehr Brennstoff und Last schleppen, wie als Wassermaschine. Die starke Saugwirkung des Wassers und die umfangreichen Schwimmer hätten den Start einer in gleicher Weise beschwerten Maschine unmöglich gemacht. Ganz abgesehen davon vermindern durch den verstärkten Luftwiderstand die Schwimmer die Geschwindigkeit der Maschine nicht unerheblich. Die Aussichten für das Landflugzeug waren deswegen die bedeutend günstigeren. Hinzu kam, daß Professor Junkers soeben einen Motor konstruiert hatte, der zu den besten Hoffnungen berechtigte. Die Type L 5 seiner bisherigen Motoren war statt

des üblichen Verdichtungsverhältnisses von 1 : 5% in 1 : 7 umgeändert worden. Die für einen Ost-West-Flug erforderlichen Voraussetzungen schienen damit gegeben. In aller Stille wurden in Dessau die Vorbereitungen getroffen. Die Auswahl der Piloten spielte naturgemäß eine große Rolle. Erfahrungen im Nachtflug und Beherrschung der Navigation waren Voraussetzungen, die unbedingt erforderlich waren. Der älteste Pilot im Nachtflugbetrieb war Köhl. Nach seinen Erfahrungen und Intensionen war der Nachtflugbetrieb der Junkers-Flugverkehr G.m.b.H. aufgezogen worden und nach der Verschmelzung dieser Gesellschaft mit der Luft Hansa war er als Leiter der Nachtflugabteilung der Deutschen Luft Hansa tätig. So erschien er als der gegebene Mann für diesen Flug.

Ich hatte mich mit dem Problem des Ozeanfluges schon jahrelang beschäftigt und hörte durch meinen Freund, Dr. von Hodenberg, von den Dessauer Vorbereitungen. Persönliche Rücksprachen in Dessau führten dazu, daß ich unter Garantie des Norddeutschen Lloyd und der Darmstädter Nationalbank in Gemeinschaft mit dem Bremer Flieger Conrad Edzard ein Flugzeug dieses Typs charterte.

Als Mann der Wissenschaft und der Praxis zugleich, hatte Professor Junkers die Bedingung gestellt, daß vor dem Antritt des Ozeanfluges ein Dauerrekord -Versuchsflug mit einer Maschine des für den Amerikaflug besonders eingerichteten Flugzeuges ausgeführt werden mußte. Inzwischen hatte die Hearstpresse ein weiteres Exemplar dieses Flugzeugtyps gechartert und sich mit mir über einen gleichzeitigen Start geeinigt. Die Namen dieser beiden Flugzeuge waren „Bremen" und „Europa". Im Juli des Jahres 1927 starteten beide Maschinen zu dem in Aussicht genommenen Dauerrekord. Die Besetzung des Flugzeuges war dieselbe, wie sie für den bevorstehenden Ozeanflug sein sollte. In der „Bremen" saßen Köhl und der Pilot der Dessauer Junkers-werke Lohse, während Edzard mit dem Junkerspiloten Risticz die andere Maschine teilte. Knickerbocker, der als Vertreter Hearsts in der „Europa" mitfliegen sollte, und ich, der den Flug in der „Bremen" antreten sollte, machten diesen Rekordversuch nicht mit, um jede unnötige Belastung zu vermeiden. Die „Bremen" mußte wegen Motordefektes nach

dreistündigem Flug landen, wobei Köhl, der die Maschine vor der Landung von dem überflüssigen Benzin entlasten wollte, durch die ausströmenden Gase betäubt, sich schwere Verbrennungswunden zuzog, da er beim Ohnmächtigwerden auf den mit Benzol gefüllten Boden der Maschine fiel. Die „Europa" erreichte den Rekord mit 52 Stunden und damals glaubte man, daß die Überquerung des Ozeans von Ost nach West gesichert sei.

Am 14. August starteten beide Maschinen. Die „Europa" geriet schon über der Nordsee in schweres Wetter, machte eine Notlandung in Bremen und wurde schwer beschädigt, während die Insassen der Maschine unverletzt davonkamen. Die „Bremen" mit Lohse, Köhl und mir an Bord setzte ihren Flug bis hinter Irland fort. Von dem damaligen ersten Flugversuch der „Bremen" zeigt mein nachfolgender Bericht, der unmittelbar nach der Rückkehr nach Dessau geschrieben worden ist.

Eine kurze Abschiedsfeier im Verwaltungsgebäude der Junkers-Flugzeugwerke fand statt. Ministerialrat Brandenburg, Professor Junkers, Geheimrat Stimming reden kurze, schlichte und doch zu Herzen gehende Worte. Das Auto wartet. Mit Direktor Sachsenberg fahren wir weg zur Startbahn. Die Besatzungen der beiden Flugzeuge tauschen gegenseitig noch einen kurzen und herzlichen Händedruck. und wir nehmen unsere Plätze in der „Bremen" ein. Der Motor läuft mit Vollgas, und schon geht es über die Startbahn dahin und wenige Sekunden später sind wir mehrere Meter über dem Boden. Der Start war geglückt, trotz der großen Belastung, die die „Bremen" bisher geschleppt hat, und durch die schützende Kappe und die Oropaxschutzhülle der Ohren hindurch höre ich Köhl einen naturgetreuen Jodler in die Lüfte senden. Der Flug in die Weite hatte begonnen.

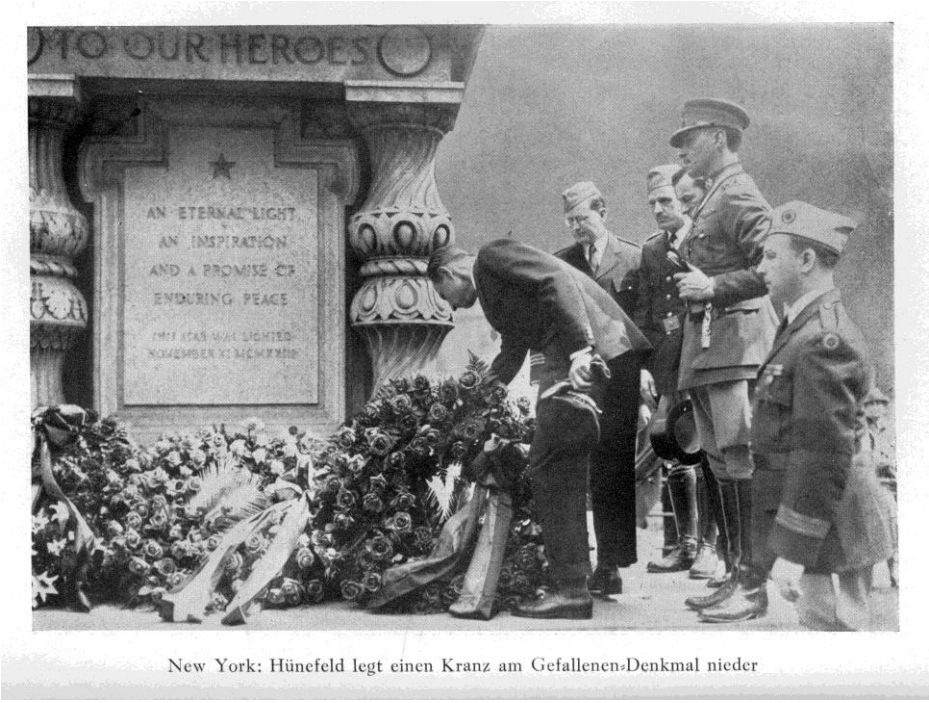
Nur ganz langsam schraubte sich die Maschine in eine größere Höhe hinauf. Aber selbst diese war nicht so bedeutend, daß man nicht das sonntäglich schlummernde Deutschland unter sich mit Klarheit erkennen konnte. Die Nachricht von dem Abflug unserer Maschine muß sich ziemlich schnell verbreitet haben; denn bei Magdeburg z. B. sah ich zahlreiche Ausflügler auf einem kleinen Hügel zusammengedrängt, die eifrig nach uns ausspähten und uns mit lebhaftem Winken begrüßten. Wir nahmen ja mit uns ihre

Hoffnungen, und wir fühlten uns mehr denn je als ein Teil des deutschen Volkes und waren entschlossen, nach besten Kräften zu tun, was in unserer Macht stand, um den deutschen Namen mit Ehren zu tragen.

In der Tasche meines Rockes, der vor mir hing, knisterte ein Papier. Ich ziehe es heraus und sehe die guten Wünsche Paul Königs, des Führers des U „Deutschland". Wenige Minuten vor dem Start war dieses Telegramm in meine Hände gelangt, das uns allen das beste Gelingen wünschte. Von Bord der „Bremen" wandern aber meine Gedanken nach der alten Hansestadt mit ihren wundervollen alten Türmen, mit ihren märchenhaft schönen Giebeln zurück. Hanseatengeist vermählt sich mit dem Junkersgeist, um hilfreich unsere Pläne zu unterstützen und zu fördern.

Einsam sinkt der Abend auf Deutschland herab. Noch einmal grüßen uns die schönen grünen Wälder. Leise verschwinden sie im Zwielicht und schon beschatten Wolken den Horizont vor uns. Der von Wolken verhüllte Himmel, durch den nur hier und da der stille weiße Vollmond sein Licht werfen kann, wird jetzt von lodernden Blitzen erhellt. Köhl und Lohse sind nicht gerade erbaut über das Gewitter, das mir vom künstlerischen Standpunkt aus einen besonderen Genuß gewährt. Vielleicht denkt Bressler, der mit Schnäbele zusammen die Begleitmaschine „G 31" führt, in diesem Augenblick an einen der aufregenden Flüge, die ich mit ihm zusammen gemacht habe. Ich war Anfang September 1925 nach einer Magenoperation aus der Klinik in Bremen entlassen worden und wollte mich bei meinen Eltern etwas erholen. Man hielt mich für verrückt, daß ich vom Krankenhause unmittelbar auf den Flugplatz fuhr. Aber des Menschen Wille ist nun einmal sein Himmelreich, und wem es das Fliegen angetan hat, kommt in keiner Stunde des Lebens von seiner Passion ab. Die nach Berlin verkehrende „F 13" war voll besetzt, aber mein Lieblingsplatz neben dem Piloten noch frei. Eine halbe Stunde nach dem Start kamen wir in zwei aufeinanderstoßende Gewitter hinein. Regen prasselte herab und verwandelte den Tag in tiefschwarze Nacht. Um uns zuckten Blitze und während ich meine alte Lieblingsbeschäftigung als „Franz" übernehmen durfte und die Karte übersah, steuerte Bressler mit sicherer Hand durch das Gewitter hindurch die wackere Junkersmaschine. Als wir uns

wieder hier auf dem Platz trafen, galt das erste Wort, das Bressler mir sagte, den Erinnerungen an diesen Flug, der uns unwillkürlich beide einander näher gebracht hatte.



New York: Hünefeld legt einen Kranz am Gefallenen-Denkmal nieder

Vielleicht war diese Begegnung, die nun fast zwei Jahre zurückliegt, der Auftakt zu dem, was ich in diesen Tagen wieder durchleben sollte. Böe über Böe erschien und brauste um uns. Prasselnd schlug der Regen an die Maschine und Blitz um Blitz zuckte vom Himmel auf das Meer herab. Lohse und Köhl ließen sich nicht beirren. Ihr Wille ging als selbstverständliche Ausstrahlung auf mich über. Wir werden es schon schaffen!

Englands Lichter leuchteten auf. Der mustergültig erhellte Militärflugplatz blieb dicht unter uns. Der Sturm, der schon auf der Nordsee begonnen hatte, wächst von Minute zu Minute. Unsere „Bremen" führt einen wahren Höllentanz auf. Aber der Wille ihres Erbauers vermählt sich mit dem ihrer Piloten. So schreitet die Nacht vorwärts. Wird ihr ein besserer Morgen folgen? Die Voraussagen erfüllen sich nicht. Statt abzuflauen, steigt der Sturm auf Windstärke elf bis zwölf. Englands und Irlands Küste, an der ich oft

genug auf einem unserer Lloyddampfer vorübergefahren bin, habe ich niemals derartig umtost gesehen, wie in diesen frühesten Morgenstunden.

Nun habe ich noch Zeit, einen Blick auf die schimmernde Insel zu werfen, über die Nebel und Wolken prasselnd hin-jagen. Vom Himmel herab sieht man erst, wie grün dieses Land ist. Man bekommt, ohne daß man sich selbst im Augenblick darüber Rechenschaft geben kann, das Gefühl dafür, daß dort eine Bevölkerung lebt, die mit zäher Inbrunst an ihrem Mutterlande hängt, eine Bevölkerung, die mit Wind und Wetter täglich und stündlich zu kämpfen hat und die deswegen so fest mit ihrer Eigenscholle, mit ihrem Boden verbunden ist, wie unsere Grenz- und Inselvölker mit der ihren.

Wir müssen umkehren!

Noch haben wir die Hoffnung nicht aufgegeben. Wir versuchen den Sturm zu umgehen, nehmen südlicheren Kurs, um allen Wettern zum Trotz nach dem Ziel durchzustoßen. Vergeblich! Am frühen Morgen, da wir den Atlantischen Ozean erreicht haben, da die Maschine ihren wildesten Tanz begonnen hat und die Elemente toben, wie ich es in meinem Leben noch nicht erfahren habe, reicht mir Köhl einen Zettel, auf dem die lakonischen Worte stehen: „Wir können bei diesem Gegenwind nicht damit rechnen, Neufundland zu erreichen. Wir kehren nach Dessau zurück."

Ein einziges Wort kam unwillkürlich von meinen Lippen, als ich diese Nachricht, die mir nicht einmal überraschend kam, las. Ich kann es nicht wiedergeben, denn es steht in keinem Lexikon der deutschen Sprache, aber es kennzeichnet, glaube ich, das Gefühl, das Lohse, Köhl und mich beseelte. Und trotzdem: keinen Augenblick war einer von uns im Zweifel, daß hier das Richtige geschah. Wir waren nicht aufgestiegen, um Abenteuer zu erleben, die vielleicht zu einem guten Ende führen konnten, wir wollten siegen. Dazu gehört, daß man sich erst selber in die Zucht nimmt und daß man kein törichtes Wagnis eingeht, das einem die Möglichkeit zum Siege für immer aus der Hand nimmt. Also den Kurs heimwärts gerichtet, für heute! In diesem Augenblick, da der Entschluß gefaßt war, lieber die unversehrte Maschine zurückzuführen und abzuwarten, in diesem Augenblick waren wir alle drei

uns darüber klar, daß dieser erste Anlauf nicht der letzte gewesen sein dürfte.

Der Rückflug hatte begonnen. Auch er war ein einziger großer Kampf mit den Elementen, ein Kampf, der vielleicht die Nervenkraft der Führer mehr belastete als der Hinflug. Aber kein Schwanken hat sie überfallen. Der alte Junkers-geist, von dem ich wiederholt gesprochen habe, blieb auch diesmal siegreich; denn er half, der Pflicht gehorchen und das Menschenmöglichste tun, ohne durch das Wagen des Unmöglichen eine pflichtmäßig gestellte Aufgabe aufs Spiel zu setzen.

Die niederländische Küste tauchte auf. über Noordwyk und Scheveningen, die mir wohlvertrauten Badeplätze, geht der Weg. Wie oft habe ich bei lieben Bremer Freunden im Sommer 1919 schöne Stunden der Erholung gerade in Noordwyk erlebt. — Wir sind allmählich in das Gebiet des Rückenwindes gekommen. In schnellem Fluge jagen wir über die Länder und wieder schimmert unter uns der deutsche Wald. Weiß man da unten wohl schon, was aus uns geworden ist? Und vor allem: Wie mag es den Kameraden in der „Europa" ergangen sein? Diese Frage quält uns vielleicht am meisten; denn wir haben das andere Flugzeug bei Beginn des Gewitters aus den Augen verloren. Dort wie hier ist derselbe Geist, der keine wahnsinnigen Spekulationen zuläßt. Und trotzdem steigt die innere Unruhe, die erst später durch die Gewißheit gebannt wurde. Plötzlich dreht sich Lohse zu mir und zeigt mir seine fünf gespreizten Finger. Noch fünf Minuten und wir sind unversehrt gelandet. Man drückt uns die Hand. Die erste Frage galt der „Europa" und wir erfahren zu unserer aller Erleichterung, daß auch sie in Bremen gelandet ist, daß die Besatzung heil in einer Sondermaschine auf dem Wege nach Dessau ist.

Man wird auch in Amerika drüben uns das vergebliche Warten nicht verübeln; jenen Pionieren, die zuerst den Flug von Kontinent zu Kontinent mit der Maschine angetreten haben, hoffen wir in ihrem Vaterlande dennoch in kurzer Zeit die Hände drücken zu können. Wann das sein wird, läßt sich im Augenblick nicht ersehen. Aber der Wille in uns allen lebt und ist wach; stärker vielleicht, denn zuvor haben wir gesehen, daß wir uns auf unsere

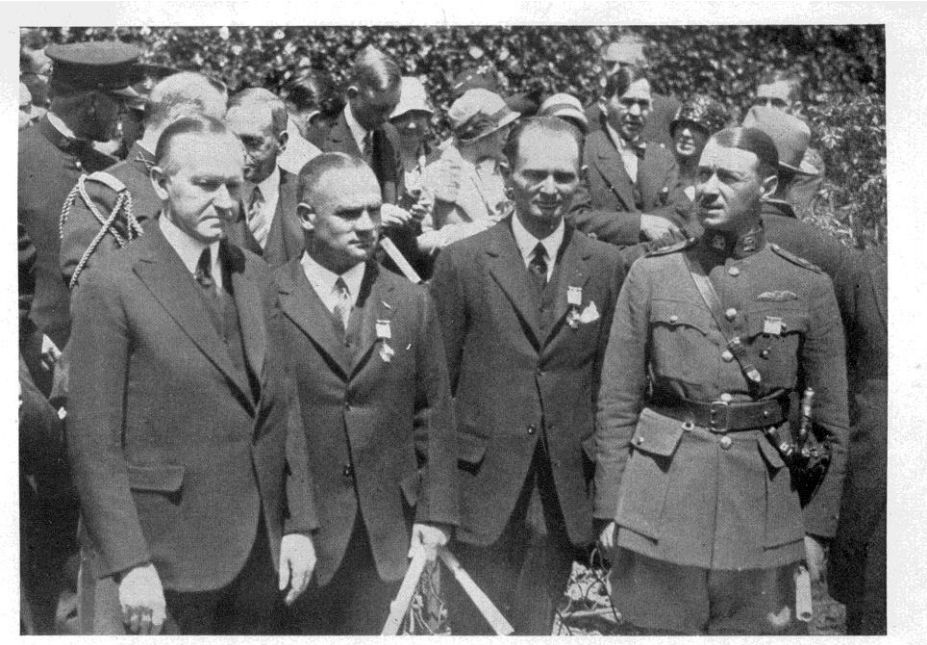
Maschinen verlassen können und wir haben das Bewußtsein, daß auch dieser 23-StundenFlug durch Nebel, Nacht und Sturm wieder ein Stück weiter gewesen ist in der Erfahrung, die uns dem endgültigen Gelingen nur näherbringen kann.

Über den Ozeanflugversuchen des Spätsommers 1927 schien ein Unstern zu walten. Ein neuer Startversuch der „Bremen" wurde durch die ungünstige Witterung immer wieder verhindert, und zahllose Todesopfer kennzeichnen den ergebnislosen Weg, den die Pioniere dieser Zeit unter Hintansetzung ihres eigenen Lebens gegangen sind. Mit diesen Todesopfern zugleich trat aber in der gesamten Welt ein Umschwung gegenüber der bisherigen Meinung ein. War noch im Hochsommer die Begeisterung für den Flug allgemein und nachhaltig gewesen, so wurden jetzt erst schüchtern, dann aber durch den Widerhall, den sie fanden, gestärkt, immer lauter werdend die Stimmen derer wach, die von neuen Versuchen dringend abrieten. Allmählich ging man sogar dazu über, direkte Verbote derartiger Flugversuche zu fordern, um neue unnütze Opfer an Menschenleben zu vermeiden. Auch diese Frage wurde ernsthaft diskutiert, und so menschlich begreiflich diese Stimmung auch sein mag, sachlich berechtigt war sie unseres Erachtens nicht.

Jeder neue Verkehrsweg fordert eine gewisse Anzahl von Opfern, und wer derartige Unternehmen überhaupt beginnt, muß auf das Schlimmste gefaßt sein. Doppelt dankbar zu begrüßen war daher die öffentliche Erklärung Col. Lindherghs, der denselben Standpunkt vertrat, den wir alle im Stillen hegten. Auch er gab offen der Meinung Ausdruck, (laß man nicht durch amtliche Verbote Versuche, die in ihrem Endeffekt auf den Fortschritt der Menschheit hinzielten, verhindern könnte und sollte, selbst, wenn noch mehr Opfer gebracht werden müßten. Aber selbst seine Autorität vermochte über die allgemeine Stimmung nicht zu siegen, wenngleich anerkannt werden muß, daß es zu offiziellen Verboten Gott sei Dank in keinem einzigen Lande gekommen ist.

Ein einziges Flugunternehmen des Herbstes 1927 war ähnlich verlaufen, wie das der „Bremen". In Irland von dem Baldonnel Field aus war der schottische

Kapitän McIntosh mit dem Kommandanten der irischen Luftstreitkräfte Fitzmaurice gestartet. Die Maschine, die zu diesem Zweck benutzt wurde, hieß Prinzess Xenia und war ein Fokker-Hochdecker von 550 Pferdekräften. Nach Erreichung des Ozeans geriet diese Maschine ebenfalls in eine unerhört ungünstige Wetterlage und wurde am 16. September zur Umkehr gezwungen. Auch hier beendete eine glatte Landung den ersten ergebnislosen Versuch. Dieser Flug hatte eine ganz besondere Bedeutung für die spätere Entwicklung der Dinge. Die Augen der Welt, und damit auch die der deutschen Piloten, waren zum ersten Mal auf den irischen Flugplatz gelenkt worden, und man war sich ohne weiteres darüber klar, daß an eine schrittweise Lösung der Aufgabe gegangen werden mußte, wenn sie gelingen sollte. Gegegeben war zu diesem Zweck zunächst der Weg Irland—Neufundland.



Präsident Coolidge mit den Fliegern nach Überreichung des amerikanischen Fliegerkreuzes

Die Versuche der damaligen „Bremen"-Besatzung, schon im Herbst des Jahres 1927 die Fühlung mit Irland herzustellen, scheiterten an allerlei widrigen Umständen, unter denen in erster Linie die fortschreitende

Jahreszeit die Hauptschuld trug. Die Nächte wurden länger, die Tage unfreundlicher und hinzu kam, daß Lohse aus der Besatzung dadurch ausschied, daß er an einem anderen Unternehmen, das mit einer dreimotorigen Junkersmaschine, der Type G 24, die als Wassermaschine über die Azoren nach den Vereinigten Staaten fliegen wollte, teilnahm. Diese Teilnahme geschah nach Rücksprache mit Köhl und mir. Wir sahen durchaus ein, daß ihm als alten Marinepiloten das Angebot, an dieser Expedition teilzunehmen, zu verlockend schien, als daß er es hätte ausschlagen können. Schwierigkeiten anderer Natur lagen in der Versicherungsfrage begründet, da nach der Rückkehr der „Bremen" die Versicherungsprämie verfallen und eine neue in der kurzen Zeit, die überhaupt noch zur Verfügung gestanden hätte, schwerlich zu beschaffen gewesen wäre.

Es kommen die Ereignisse des Winters 1927-1928. Die mißglückten Unternehmungen der kühnen amerikanischen Pilotin Ruth Elder, wie der beiden Wassermaschinen, die von Deutschland aus über die Azoren ihren Weg nehmen wollten, trugen dazu bei, die feindselige Stimmung gegenüber den Ost-West-Flugversuchen erheblich zu verstärken. Diese Stimmung führte dazu, daß sich auch diejenigen Kreise, die das Unternehmen der „Bremen" und „Europa" in Deutschland unterstützt hatten, nicht mehr entschließen konnten, neue Opfer zu bringen, die unbedingt nötig gewesen wären, und so waren Köhl und ich darauf angewiesen, die Wege für einen neuen Flugversuch aus eigenen Kräften zu ebnen.

Köhl übernahm die Vorbereitungen der technischen Seite des Fluges. Die Flügel hatten schon nach dem ersten Versuch auf seine Anregung hin sogenannte „Eselsohren" erhalten. Leichte Ansätze, die nach oben biegen, geben dem Apparat heute bessere Stabilität bei nicht verminderter Schnelligkeit. Auf Grund seiner Erfahrungen im Nachtund Nebelflug erprobte er persönlich alle in Frage kommenden Instrumente. Von nicht zu unterschätzender Hilfe waren die Arbeiten, die von den Askania-Werken in Berlin und Dessau auf Grund der Flugerfahrungen des letzten Sommers geleistet worden waren. Ganz besonders gute Dienste leistete uns dann später der Askania-Wendezeiger, der einen sicheren Flug ohne Bodensicht

bei Nacht und Nebel gewährleistet. Nebenher gingen die Versuche, die er neuerdings im Landen und Starten schwerer Maschinen machte, da wir von vornherein mit den Schwierigkeiten des Startes in allererster Linie zu rechnen hatten. Wir wußten, daß nach dem Gelingen des Startes ein nicht zu unterschätzender Teil der Arbeit geleistet sein würde; denn dieses Mal würde uns nicht eine mit großen Unkosten und Zeitverlust gebaute Asphaltbahn wie in Dessau im Sommer 1927 zur Verfügung stehen.

Die organisatorisch finanzielle Seite der Angelegenheit übernahm ich. Eigene Mittel standen mir zur Durchführung dieser Aufgabe nur in beschränktem Umfange zur Verfügung. Daß ich sie restlos für diesen Zweck verwandte, versteht sich von selbst, und hier setzte ein ziemlich heftiger Kampf ein. Nur unter großen Schwierigkeiten und nach Erhalt sehr vieler Absagen und Ablehnungen wurden die Mittel für den Ankauf der Maschine aufgebracht. In erster Linie waren es Bremer Kreise, die sich beteiligten, und im ganzen waren es elf Geldgeber, die kleinere Anteile leihweise und zinsfrei zur Verfügung stellten. Der Ankauf der Maschine selbst stieß noch auf gewisse Schwierigkeiten, da unter dem Druck der öffentlichen Meinung der Welt zunächst ein Verkauf seitens der Junkers-Werke nicht in Betracht zu kommen schien. Der weitblickenden Einsicht des greisen Gelehrten und genialen Unternehmers, Professor Junkers, blieb es dann vorbehalten, selber ein Machtwort zu sprechen, so daß die Maschine im Februar 1928 mein Eigentum war.

Die „Bremen" wurde sorgfältig überholt und stand ab März 1928 zum Start bereit. Vorher hatten Köhl und ich die Fühlung mit Irland dadurch aufgenommen, daß wir mit einem der besten Kenner Irlands, dem Abteilungsleiter des Norddeutschen Lloyd, Waldemar Klose, nach der grünen Insel fuhren und uns die Startplätze und Startmöglichkeiten ansahen. Diese Fahrt, die in den letzten Februartagen des Jahres 1928 mit dem Lloyddampfer „Dresden" vorgenommen wurde, stand unter dem Zeichen des freundschaftlichsten Entgegenkommens seitens der irischen Behörde und der irischen Bevölkerung. Der geographisch günstige Punkt Galway, der auch in Aussicht genommen war, mußte leider fallen gelassen werden, da auf dem

ehemaligen Flugplatz zu große Kosten für die Herstellung einer Startbahn erforderlich geworden wären, ehe man daran denken konnte, mit einer Maschine zu starten, deren Gewicht erheblich über das Maß des Normalen hinausging. In Baldonnel lagen die Verhältnisse anders. Hier fand man einen Platz, der mit einigen Verbesserungen den Ansprüchen selbst einer Ozeanmaschine für den Start genügen konnte, und man einigte sich darauf, in wenigen Wochen in Baldonnel zu erscheinen, um dann den Start von diesem Platz aus zu unternehmen.

Am 26. März fand dann vom Tempelhof er Feld in Berlin aus in aller Stille der Start der „Bremen" statt. Nur ganz wenige Zuschauer hatten sich eingefunden, darunter der frühere Fluggast der „Europa", Knickerbocker, der seinen alten Kameraden vom Sommer das letzte Lebewohl sagen wollte. Die heimlichen Vorbereitungen waren notwendig geworden, weil, wie schon oben erwähnt, die Stimmung, die sich gegen die Ozeanflüge bemerkbar machte, immer stärker geworden war. Wenn auch mit keinem direkten Verbot zu rechnen war, so konnte man doch Schwierigkeiten erwarten, die unter Umständen Verzögerungen hervorrufen konnten, die dem ganzen Flug verhängnisvoll zu werden drohten. In weiten Kreisen hatte man Köhl und mich in der Öffentlichkeit als nicht mehr normale Abenteurer hingestellt, die einen Selbstmordversuch in moderner Weise zu vollführen gewillt wären. Allgemein bedauert wurde Köhl, daß er sich von dem vollkommen abnormalen, abenteuerlustigen Hünefeld hatte ins Schlepptau nehmen lassen. Die Stimmung ist dann später wieder umgeschlagen.

Einen kurzen bangen Augenblick halte die Besatzung der „Bremen" noch zu überstehen, als die Maschine beim Rollen auf dem Startplatz für einen Augenblick in dein bisher gefrorenen und seit wenigen Tagen aufgetauten Boden stecken zu bleiben drohte. Die schnell hinzuspringenden Monteure der Junkers-Werke, die sich ebenso wie sämtliche Arbeiter, leitenden Ingenieure und Angestellte mit leidenschaftlicher Hingabe in den Dienst der Sache gestellt hallen, hoben mit einem Ruck die rechtsseitig eingesunkene Maschine aus der gefährlichen Fahrrinne. Der Propeller kam auf Touren und um 8.30 Uhr war der Start gelungen. Die Besetzung der Maschine bestand bei

diesem Start aus Köhl, dem Hilfspiloten Spindel und mir. An Brennstoff waren 700 kg Benzol an Bord.

Die ersten beiden Stunden des Fluges gingen glatt vonstatten. Das Wetter war sichtig und heller Sonnenschein zeigte den Weg. Hinter Hannover änderte sich die Lage. Tiefziehende Wolken zwangen zum Hochgehen der Maschine. Hier bewies die Praxis zuerst, daß die Erfahrungen der Nebelflüge keine leere Theorie waren. Sicher zog unter Köhls Führung die Maschine ihre Bahn. Der Askania Wendezeiger bestand seine erste Feuerprobe vorzüglich. Hinter Amsterdam klarte sich das Wetter etwas auf. Es war aber immer noch sehr dunstig. Die Küste von Calais war nicht zu sehen, so daß der Überflug des Kanals wie im Nebel stattfinden mußte; das im trüben Wetter sich gewaltig ausdehnende London war wieder deutlich sichtbar. Bald tauchte die irische See auf, und genau 9 Stunden nach dem Start landete die „Bremen" glatt und sicher auf dem Flugplatz in Baldonnel.

In diesem irischen Flughafen vollzog sich dann die endgültige Zusammensetzung der „Bremen"-Besatzung. Köhl und ich sind von unseren irischen Kameraden in einer Weise aufgenommen worden, die zu dem Schönsten gehört, was wir je in unserem Leben erfahren haben. Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften wetteiferten miteinander, jede nur mögliche Hilfeleistung und Gastfreundschaft zu gewähren. Als dann das möglichst lang gehütete Geheimnis bekannt wurde, daß der Kommandant der irischen Luftstreitkräfte, Major Fitzmaurice, als Mitpilot der „Bremen" bei dem Ozeanflug fungieren würde, war es eigentlich kaum noch möglich, daß sich diese Sympathie und werktätige Hilfe vertiefte. Schwer waren für uns die Tage des Wartens, die folgten. Gleich nach der Ankunft der „Bremen" in Baldonnel hatte das recht günstig einsetzende Ozeanwetter umgeschlagen. Ein wenige Tage nach der Landung angesetzter Start scheiterte vor dem Beginn an der Beschaffenheit des völlig durch Regen aufgeweichten Bodens. Man muß diesen irischen Landregen selbst erlebt haben, um zu wissen, wag er bedeutet. Tag und Nacht ging er bei heulendem Sturm vom Himmel zur Erde hernieder, daß jeder Fußbreit des im Februar so fest und günstig erschienenen Bodens sich in Schlamm verwandelte. Es hieß warten. Diese

Zeit des Wartens aber mußte mit Vorbereitungen ausgefüllt werden, die höchst wichtig waren, wenn man nicht der Willkür des Zufalles preisgegeben sein wollte. Die ursprüngliche Startrichtung von Ost nach West wurde fallen gelassen, da man in dieser Jahreszeit doch mehr mit Südwinden als mit Westwinden zu rechnen hatte. In der Nord-Süd-Richtung kam außerdem als besonders günstiges Moment die Tatsache hinzu, daß man zu Beginn der Startbahn zwischen zwei großen Hangars einen fest zementierten Platz von ungefähr 40 m Länge hatte, der für das erste Anrollen recht

gute Dienste leisten konnte. über diesen Weg hinaus mußte eine Bahn gemacht werden, in der die gröbsten Unregelmäßigkeiten durch fest eingestampfte Eisenbahnschwellen überbrückt wurden. Bei der Herrichtung der ersten in Aussicht genommenen Startbahn hatte es sich ergeben, daß eine mit Mühe und Kosten beschäftigte Dampfwalze mehr Unheil als Nutzen anrichtete, da sie das in dem Boden befindliche Wasser nur an die Oberfläche preßte und dadurch gänzlich unmögliche Verhältnisse schuf. Eine Verlängerung des Platzes wurde dadurch geschaffen, daß eine Mauer, die in die nächsten Wiesen führte, niedergelegt wurde. Die Verhandlungen mit dem Besitzer der Mauer waren schwierig, führten aber mit dem Ergebnis zum Ziel, daß für diese minimale Arbeit dem Besitzer des Feldes £ 75,— gezahlt wurden. Ein ungerechtfertigter Preis im Verhältnis zur aufgewandten Mühe! Unbezahlbar für uns aber blieb diese Arbeit trotzdem, denn bei dem tatsächlichen Start erwies sich das Fehlen der Mauer als unbedingt notwendig.

So kam langsam das Osterfest heran. Immer noch lauteten die Berichte über das Ozeanwetter ungünstig. Immer noch rauschte der Regen herab, wenn man auch den Eindruck gewann, daß er an Heftigkeit, an Intensität, nachließ. Kurz vor den Feiertagen schien es uns sogar, als ob eine Wendung zum Besseren eingetreten sei; die Berichte des britischen Air-Ministeriums, das dankenswerterweise alle Details der Ozeanwitterung sofort telephonisch nach Baldonnel regelmäßig übermittelte, ließen auch diese Hoffnung wieder entschwinden.

Trotzdem brachten uns die Ostertage eine besondere Freude. Einer der bewährtesten Ingenieure der Junkers-Werke, der an der Konstruktion und der Ausgestaltung der Maschine ganz erheblichen Anteil hat, Reginald Schünzinger, brachte das Opfer, seinen Oster-Urlaub in Baldonnel zu verleben, um zu sehen, wie weit die Vorbereitungen für den Start gediehen wären. Er konnte feststellen, daß der von den Junkers-Flugzeugwerken für uns beurlaubte Werkmeister Weiler und sein getreuer Gehilfe, der Mechaniker Lengerich, in geradezu vorbildlicher Hingabe an ihre Aufgabe alles getan hatten, was überhaupt zu tun war. Schünzingers Anwesenheit wurde aber dadurch von besonderem Wert, als er auf Grund seiner Berechnungen uns die Beruhigung geben konnte, daß bei einigermaßen günstigen Umständen die in Aussicht genommene Startbahn rechnerisch den Start als durchaus möglich erscheinen ließ. Derartige theoretische Unterlagen dürfen unter keinen Umständen zu gering eingeschätzt werden, da sie geeignet sind, den verantwortlichen Führern eine innere Ruhe und Sicherheit zu geben, was von äußerstem Wert für das Gelingen derartiger außergewöhnlicher Aufgaben ist.

Seit Tagen stand die Maschine fertig getankt in der Halle. Zahlreiche Besucher aus Dublin strömten nach Baldonnel, und vor allem waren fast sämtliche Minister des irischen Freistaates die Besucher unserer Maschine gewesen und hatten sie mit fachkundigem Interesse betrachtet und uns allen ein gutes Gelingen des Fluges gewünscht. So kam lagsam der Tag heran, an dem der endgültige Ozean-Start stattfinden sollte. Am 12. April, um 5.30 Uhr irischer Zeit, begann die Maschine zum Start nach Amerika abzurollen.

Die ersten Stunden des Fluges — Hinein in den Sturm
Gedanken während des Fluges

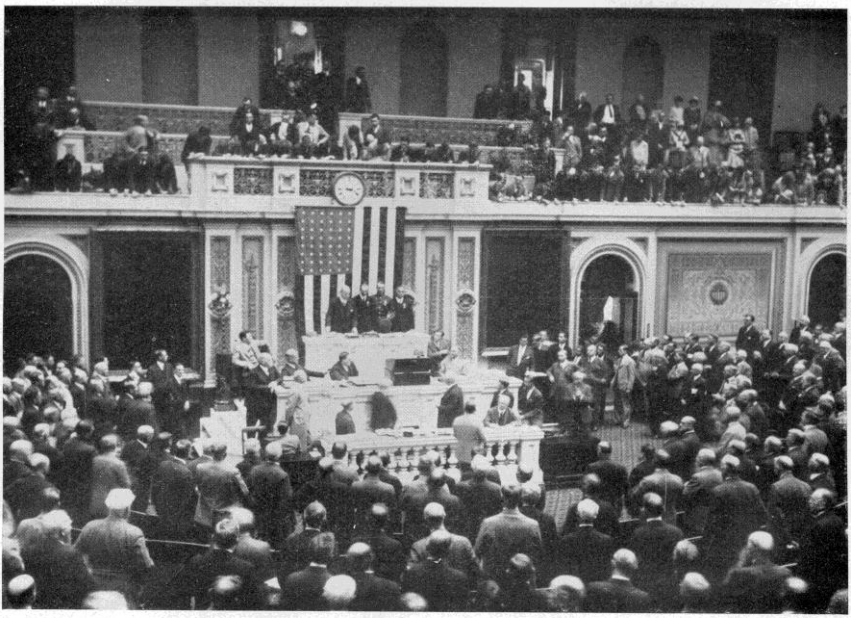
Unter welch anderen Umständen als im Sommer des Vorjahres überflogen wir diesmal Irland! Dem Start, der um 5.35 Uhr morgens erfolgt war, folgte ein wundervoller Nachmittag. Strahlender Himmel, mit ganz leichten Wolkenschichten bedeckt, lachte über die „grüne Insel", die Köhl und ich dank aller Liebe und Güte, die wir auf ihr erfahren haben, rasch

liebgewonnen hatten, und als wir dicht bei Galway den Ozean in raschem Fluge mit etwa 200 km Geschwindigkeit in der Stunde erreichten, bot dieser ein leuchtendes Bild des Friedens. Keine heulenden Winde brüllten uns wie im August entgegen. Sonne und Frieden. Die große Überquerung begann unter den freundlichsten Voraussetzungen. Und dieser Frieden dauerte lange, wundervolle Stunden. Ab und zu wurden Rauchbomben abgeworfen, um die Geschwindigkeit und Richtung des Windes festzustellen. Kleine Störungen, die jeder Motor hat, wurden überwunden oder überwanden sich eigentlich von selbst. Der Wind war zum Teil günstig, zum Teil nicht hemmend, und wir legten in kurzer Zeit Meile über Meile zurück. Nach fünfzehnstündigem Fluge, der den Tag für uns, da wir ja die Ost-West-Richtung hielten, wesentlich verlängerte, tauchten vor uns riesige Nebel- und Wolkenschichten auf. Das Thermometer sank. Die Eiszone vor Neufundland war erreicht.

Köhl zog die Maschine über die Wolken, deren unheimlich seltsame Formationen drohend und grotesk zugleich wirkten. Ein eisiger, heulender Westwind empfing uns. Was half es? Wir waren auf diese Erscheinungen vorbereitet und mußten hindurch, koste es was es wolle. Während wir über die wie ein groteskes Gebirge wirkenden Massen dahinzogen und gegen den Wind ankämpften, sehe ich, wie Fitzmaurice zu Köhl irgend etwas zuzurufen bemüht ist. Zu groß ist der Lärm des Motors und des Sturmes. Er greift zum Bleistift. Köhl — ich kenne jetzt aus seinen Bewegungen jede Regung seines beherrschten Temperaments — wird ernst, ja besorgt. Ich suche einen Blick auf den Zettel zu werfen. Es gelingt mir. Er enthält die Botschaft: „Gehen Sie an Land, solange das noch möglich ist. Unser Öltank ist anscheinend leck." Eine scharmante Nachricht! Köhl hat mir später erzählt, daß er, um sich ganz zu sammeln, drei „Vater unser" im Stillen gesprochen habe. Er lacht Fitzmaurice an. Dieser nickt. Wir wissen alle drei: bewahrheitet sich die Befürchtung, so sind wir rettungslos verloren.

Der Sturm hat inzwischen eine derartige Gewalt angenommen, daß die Maschine nahezu in der Luft steht. Wir durchstoßen die Wolken- und Nebeldecke. Das tobende Meer kommt zum Durchbruch. Jetzt tauchen

verstärkt die Erinnerungen an den ersten Sturmflug der „Bremen" auf. Sie fliegt eigentlich nicht mehr! Sie tanzt. Aber sie hält. Und sie kommt vorwärts. Ein Zeichen, daß unser Vertrauen zu Dessau gerechtfertigt war.



Washington: Empfang vom amerikanischen Kongreß

Wie damals vor neun Monaten bricht die Nacht in dem Augenblick herein, da die Hölle auf uns losgelassen zu sein scheint. Damals aber hatten wir Land unter uns oder doch in der Nähe. Es gibt keine Umkehr. Gutes Wetter kann man nicht auf der ganzen Strecke erwarten. Also weiter. Wenn es auch Nacht ist: Es kommt ein Morgen. Wer nicht an ihn glaubt, soll daheim bleiben. Ich werfe einen kurzen Blick auf das kleine goldene Kreuz, das in „meiner" Kabine hängt. Es blitzt im schnell verlöschenden Licht der Taschenlampe. Wie mag man zu Hause an uns denken? Meine Mutter, die drei Tage vor unserem ersten Flugversuch meinen Vater verlor, gab mir das kleine Herz in meiner Tasche. Nicht weich werden! Wir haben alle drei im Felde gestanden und kämpfen heute wie damals für eine Idee. Weiter, weiter!

Nacht, Nebel und Sturm! Die Maschine ächzt und zittert. Wir gehen von 1800 Meter auf 100 Meter, um wieder zu steigen. Köhl, der Begründer des

Nebelfluges in Deutschland, kann die Probe auf das Exempel machen: Er kann sogar bei Nacht den Nebel meistern. Viele, viele Stunden, deren Minuten Jahre zu sein scheinen. Nimmt dieses Dunkel kein Ende? Ab und zu erscheinen Sterne. Und Lichter tauchen auf. Die Küste, Leuchtfeuer! Trug über Trug. Irrlichter täuschen den Hoffenden. Wir sind in der Zone der Nordlichter. Will das kein Ende nehmen? Aber zuweilen leuchtet der Polarstern. Er wird zum Wegweiser. Die Lichtleitung an den Instrumenten ist zerbrochen. Dafür schlägt das eisige Nebelwasser in die Augen der Piloten. Sturm, Nebel und Nacht! Wenige Minuten Schlaf bald der eine, bald der andere. Noch immer kein Licht des Tages. Aber es wird dennoch kommen — ob für uns? Wir hoffen!

Blutrot erwacht die Sonne. Sturmzeichen! Unter uns dehnt sich Land. Wir haben den anderen Kontinent erreicht! Und wir fliegen. Über endlose Wälder, weiß verschneit, einsam und verlassen, geht der Flug. Labrador? Wahrscheinlich. Die Mißweisung des Kompasses hat unheimlich, jeder Berechnung spottend, zugenommen. Auch darüber wird später noch zu sprechen sein. Jetzt beschäftigt uns der neu einsetzende Sturm, der im zweiten Teil der Nacht abgeflaut hatte. Die Sonne steigt, und unter uns immer dasselbe Bild. Kein Haus, kein Dorf. Totes Land. Wir fliegen. Berge, steil, kahl oder weiß beschneit, tauchen auf, müssen in brausendem Sturm überwunden werden. Riesenflüsse, verlassen und vereist, grüßen zu uns herauf. Keine Spur menschlicher Arbeit, so weit das Auge ausschaut. Wir können nicht mehr zweifeln: Durch die Deviation des Kompasses, durch Nebel und Sturm haben wir die exakte Richtung verloren. Und noch eines: Der Kampf mit den Elementen hat uns mehr Benzol gekostet, als wir entbehren können. Unser Vorrat geht zu Ende. Nun gut. Noch einmal ein „Vater unser". Wenn wir jetzt landen müssen, sind wir in der Einöde wahrscheinlich verloren. Kühl meinte später, er würde sich dann zunächst als Besitzer eines riesigen Waldes gefühlt haben. Nur den Humor nicht verlieren! Wer zu sterben hat, soll mit Anstand sterben! Vorher aber hat er um sein Leben zu kämpfen. Die brave „Bremen" tut ihr Möglichstes. Sie weiß, was sie ihrem Namen und dem ihres Erbauers schuldig ist. Und die Piloten geben ihr nichts nach. Ich selbst habe wieder den Pelz ausgezogen und liege bei

schneidender Kälte zwischen den Tanks. Weiter, weiter! Wir haben viel erlebt und erfahren. Vieles kann von grundlegender Bedeutung für den Flugverkehr der Zukunft werden. Wenn wir es weiter melden könnten! Soll es nicht sein: In deine Hände befehle ich mein Los!



Bremen: Empfang im ehrwürdigen Rathaus

Wir haben gedreht und suchen. Die Berge weichen. Vor uns schimmert gefrorenes Wasser. Geht es zum Nordpol? Der Kompaß versagt. Der Brennstoff ist in kurzer Zeit zu Ende. Finish? Plötzlich ruft Fitzmaurice: „Ein Boot!" Wir halten Ausschau. Was er für ein Boot gehalten hat, ist ein Haus an der Küste. Noch haben wir Reste Benzols. Das Haus kommt näher, ein Leuchtturm taucht auf. Menschen und Hunde werden sichtbar! Wir sind gerettet.

Wenige Minuten später setzt Köhl die Maschine mit meisterhafter Führung aufs Eis. Es war die kürzeste und beste Landung, die ich je erlebte. Doch die Eisdecke gibt nach. Die Maschine bricht ein und neigt sich langsam nach vorn. Aber sie steht und ist nur leicht beschädigt. Wir erfahren, daß wir über Labrador herumgereist sind und nun in Greenly Island sind. Also der erste

Ost-West-Flug im Flugzeug über den Ozean ist gelungen! Rührende Gastlichkeit und schlichte aufrichtige Güte umgibt uns. Der Kampf um das Leben ist erstritten, und als wir am anderen Tage die ergreifend gütige Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten als Begrüßung in der Hand halten, wissen wir: Jenseits des Ozeans hatte man den Sinn unseres Unternehmens verstanden.

Gedanken während des Fluges! Sie kommen und gehen. Die Kabine der „Bremen" ist angefüllt mit allerlei Andenken und Heiligenbildern. Ich bin nicht Katholik, aber glauben meine Kameraden nicht an denselben Gott der Christenheit, zu dem auch meine Gebete aufsteigen? In Baldonnel vor dem Start empfingen wir noch so viele Beweise der Teilnahme und Sympathien seitens der gläubigen Bevölkerung, daß ich mit Stecknadeln all die kleinen Bilder an die mit Stoff umwickelten Stäbe des Mittelgerüstes unserer Maschine befestigen konnte. Wie oft habe ich sie während des Fluges betrachtet? Ich kann es nicht zählen, aber jeder Blick erinnert mich an ein freundliches Wort, an eine Zeile der Freundschaft oder an einen kameradschaftlichen Händedruck. Trägt uns denn nicht unser Wille allein zum Ziel, wenn wir auf Gott vertrauen? Diese Bilder an den Metallritzen, diese Münzen und Andenken in meiner Tasche sind irgendwie mit meinem Willen und dem meiner Kameraden verschmolzen. Köhl sagte mir später einmal in Greenly Island: „Ich begreife erst jetzt ganz, daß du diese Zeichen vor Augen haben mußtest. In den Stunden, da das nächtliche Wetter um uns tobte, da alle Elemente der Hölle entfesselt schienen, haben Fitzmaurice und ich um unser Leben kämpfen müssen und dürfen. Du aber warst dazu verurteilt, zu glauben und zu vertrauen." Der Freund hatte den Freund verstanden. Schwarz und feierlich hängt vor mir ein kleines schwarzes Kreuz. Zu tausenden sind diese in den Läden Irlands zu haben. In allen Häusern irischer Patrioten findet man dieses Symbol des Christentums, dessen Mittelschild das Wappenbild der „grünen Insel", die Harfe, trägt, in den verschiedensten Größen. Aus uraltem Eichenholz, dessen Stümpfe tief in die Moore hineintauchen, werden die Kreuze geschnitten. Das eine wurde mir bei unserem ersten Aufenthalt in Erin geschenkt. Eines stammt aus Galway, diesem wundervollen Hafen, der zum Brachliegen verdammt zu sein scheint,

bis Propellergeräusch ihn einst zu neuer Blüte erwecken wird. Freundeshand gab es mir. Für den Flug! Nun tobt unter uns der Ozean. Zerfetzte Wolken jagen vorüber. Irrlichter tauchen auf und verschwinden. Bis zu der niedrigen Decke der Kabine werfen mich die Böen empor. Im flüchtigen Schein der Taschenlampe leuchtet das schwarze Kreuz. Irland!



Ankunft auf dem Tempelhofer Flughafen

Im Geiste sehe ich wieder dieselbe Strecke von Limerick nach Galway, die ich sechs Wochen vorher im Auto zurücklegte. Längs der Straßen ärmliche Häuser. Roh und unbeholfen zusammengefügt aus Feldsteinen. Und Feldsteine bedecken ringsum die Äcker, ersticken jedes keimende Leben und breiten sich wie ein gewaltiges Totentuch über das Land. Schwärme und Schwärme von Krähen streichen über die Felder, umkreisen die spärlichen Sykomoren und ziehen über die toten Häuser und Hütten. Denn auch diese Wohnstätten, von lebendigen Menschen für lebendige Menschen geschaffen, sind leblos und tot. Wo sind die Bewohner, wo weilen die Erbauer? Fort! Getrieben von der Not und dem nagenden Hunger sind sie in die Ferne gegangen, haben sie sich unter dem Sternenbanner der gewaltigen amerikanischen Nation eine neue Existenz geschaffen. Irland kann seine

Kinder nicht ernähren. Und diese Kinder lieben doch das Mutterland mit jeder Faser ihres Herzens. Sie lieben es mehr als das eigene Leben, das sie jederzeit zu opfern bereit sind, wenn sie dem grünen Erin damit die Freiheit erstreiten können.

Die Straßen der großen Städte reden eine gleich beredte Sprache wie diese Häuser ohne Seelen. Rechts und links ragen Ruinen, Zeugen des Ringens um eben diese Freiheit. In den Klüften der Berge hallte es wieder von Schüssen, von den letzten Seufzern der Sterbenden. „Freiheit!" Wie lautet das Wort der Heiligen Schrift: „Wenn die Menschen schweigen, werden die Steine reden." In diesem Lande wurde das Wort lebendige Wirklichkeit. Jeder Stein auf den Feldern, jeder Fels der ragenden Berge und Hügel, jeder Trümmerteil der zerschossenen und verbrannten Häuser in Dublins Straßen und Gassen, jede Woge, die an Irlands Küste schlägt, jede Welle des rauschenden Shannon ist ein einziger gewaltiger Schrei, der von dieser qualgeweihten Erde zum Himmel empor steigt. „Freiheit!" Klingt dieses Wort nicht auch jetzt in dem Rauschen des Sturmes, der um uns tobt? Singen nicht die Wellen des Ozeans unter mir das gleiche Lied? „Freiheit!" Der Kampf führte zum Sieg. Der Schrei fand Erhörung. Grün, weiß und gelb flattert die Fahne über dem „Unabhängigen Irischen Freistaat".

Einer der beiden Männer aber, deren schattenhafte Umrisse ich kaum erkennen kann, die mit dem Steuer in der Hand um das Leben der „Bremen" kämpfen, ist ein Sohn dieser freien grünen Insel.

In meiner Brieftasche liegt ein Zettel mit wenigen Zeilen. über sie ist sorgfältig ein vierblättriges Kleeblatt geklebt. Nie werde ich diese Stunde vergessen, mein irischer Kamerad, in der du mir den Talisman deines Schicksals, das später unser Schicksal wurde, überreichtest. Das Symbol des Glückes und Irlands zugleich verkörpert dieses unscheinbare Blättchen. vergilbt und vertrocknet. Es hat Fitzmaurice auf seinem ersten Flugversuch, auf dem er gleich uns von der Gewalt des Sturmes überwältigt zurückkehren mußte, begleitet. An jenem dämmernden, regnerischen und windzerwühlten Morgen, da wir fröstelnd in der Messe des Offizierskorps in Baldonnel saßen, gab mir der Kommandant der irischen Luftstreitkräfte seinen Talisman. Noch

wollten wir Deutschen allein starten, und nur der von Regenwasser zerwühlte Boden hielt uns zurück. In dem Augenblick, da Fitzmaurice mir diesen Talisman in restloser Kameradschaft reichte, da der Sportsmann die Sportsleute grüßte, wuchs in Köhl und mir der Gedanke, daß ein Mann, der derartiger Tat eines Edelmannes fähig war, der treueste und beste Kamerad für unseren Flug sein würde. Und nun hat uns das Erleben des Fluges zusammengeführt. Seite an Seite kämpfen die beiden Piloten um den Erfolg. Heiß ringt sich in meiner Seele das Gebet empor: Herrgott, laß diesen Flug um Deutschlands und Irlands willen nicht vergeblich sein!



Berlin: Ankunft der Familienmitglieder der Ozeanflieger mit dem Junkers-Verkehrsflugzeug „Hermann Köhl"

Einsam sehe ich in die schweigende und doch so beredte Nacht hinaus. Was wird der nächste Morgen uns bringen? Was auch kommen mag, Sieg oder Ende, wir werden als Kameraden sterben oder als Kameraden siegen, und das Band, das zwischen Deutschland und Irland als ein Symbol dafür geknüpft ist, daß Vergangenes vergangen ist und daß neues Leben erwachte, wird im Leben wie im Sterben unzerreißbar bleiben.

Blutrot erwacht der Morgen. Unheilverkündend erscheint mir diese Röte. Der Seemann fürchtet die Röte der aufgehenden Sonne, wie er den in gleichem

Licht heraufsteigenden Abend als gutes Zeichen begrüßt. Ich fasse in meine Tasche und fühle zwischen den Fingern ein kleines Holzkreuz. In Bayern verfertigt man diesen kindlichen Schmuck, blau, himmelblau ist es angestrichen und in weißen kindlichen Schriftzügen stehen die Worte darauf: „Gott schütze dich." Meine Mutter gab mir dieses Herz, als ich sie im vergangenen Spätsommer für einen Tag in München besuchte. Mein Vater schlief den ewigen Schlaf seit vierzehn Tagen. Hinter mir lag der erste mißglückte Flugversuch, bei dem wir, wie durch ein Wunder, unversehrt geblieben waren. Wir wollten zu einem neuen Start ansetzen, und einen Tag der Ruhe benutzte ich, um meine Mutter, die zu meinem Bruder für wenige Monate übergesiedelt war, zu besuchen. Beim Abschied drückte sie mir das kleine Herz in die Hand. Es war ein Geschenk meines Vaters an sie gewesen und es sollte mir Glück bringen. Wieviel Gebete aus dem Mutterherzen verkörpert dieser kleine leblose Gegenstand in meinen halberstarrten Fingern. Meine Mutter wußte, daß keine Macht der Welt mich vor dem Versuch zurückhalten konnte, bis er geglückt oder bis ich nicht mehr am Leben war. Und dennoch hat sie in jenen Tagen geschwiegen und mir mit keinem Wort das Herz schwer gemacht. Nur später einmal, im Winter, sagte sie zu mir: „Ich dachte an die Tage des Krieges. Es mußte sein, ihr ginget ins Feld, wir hatten zu beten und zu warten." Die erwachende Sonne zeigt unter uns Land. Wir haben den ersehnten anderen Kontinent erreicht. Aber noch tobt der Sturm, noch kämpfen die beiden Kameraden vor mir mit den Elementen.

Köhls Meldung: „Der Brennstoff geht zu Ende. Lege dich zwischen die Tanks, um die Maschine zu erleichtern." Den Pelz aus und zwischen die Tanks gekrochen. Nun wird es also ernst. Noch ernster als bisher. Meine Gedanken gehen wieder zurück nach Deutschland. Wieder sehe ich vor mir das kleine behagliche Heim des ehemaligen Hauptmanns Köhl und seiner anmutigen jungen Frau. Wie wenig hat dieses „Peterle" ihrem Mann das Herz schwer gemacht. Diese Frau ist von demselben Geist wie meine Mutter. Welche Stimmungen haben wir zu dritt auf dem Balkon der Köhlschen Wohnung verlebt. Hoffnung wechselte mit Niedergeschlagenheit. Wir glaubten und hofften zugleich. Wir wurden enttäuscht und freudig überrascht.

Und alles trug die beste Kameradin ihres Mannes in stiller fraulicher Freundschaft und Liebe mit ihm und mit uns. In Dessau half sie pflegen, und später half sie uns warten. Wird sie ihr „Hermännle" wiedersehen? Berggipfel steigt über Berggipfel auf. Ein grandioses Bild der gewaltigen Macht des bildenden Schöpfers. Wird er uns zum letzten Ziel geleiten oder wird er uns ein ewiges „Halt" gebieten? Noch surrt die Schraube, noch hofft mein gläubiges Herz.

Als Fitzmaurice später Greenly Island vorübergehend verlassen hatte, um uns Hilfsmittel für unseren Weiterflug zu beschaffen, sprachen voreilige Stimmen von Zerwürfnissen zwischen der „Bremen"-Besatzung. Ihr kleingläubigen Seelen, wißt ihr denn nicht, daß diese eine Nacht drei Männerherzen so zusammenfügte, daß sie sich nie im Zorn trennen können?

Die „Bremen" macht eine Verbeugung — Abgeschlossenheit auf Greenly Island — Das Hilfsflugzeug — Versuche, die „Bremen" wieder flugfähig zu machen -Auf in die Zukunft

Im Schneesturm von Greenly Island erreichten wir den amerikanischen Kontinent. Durchfroren, ermattet und hungrig landete die „Bremen"-Crew, nachdem sie schon beinahe die Hoffnung aufgegeben hatte, jemals wieder mit menschlichen Wesen sprechen, in behaglichen Häusern sitzen und am knisternden Feuer sich wärmen zu können. Unser Eintreffen auf diesem kleinen Inselehen entbehrte nicht, wenn wir zurückdenken, einer gewissen Komik, die durchaus unfreiwillig war. Zunächst machte die Maschine eine tiefe Verbeugung. Diese Verbeugung kostete uns den Propeller, der restlos verbogen wurde. Die erste Eisschicht des Wasserbehälters, auf dem wir glaubten, glatt landen zu können, war schon brüchig geworden. Der Last der Maschine weichend, gab sie nach, und während Köhl schwer den Kopf auf das Steuerrad aufschlug, so daß ihm das Blut über das ganze Gesicht lief, Fitzmaurice mit einem gewaltigen Ruck davon kam, stand ich auf dem Kopf. Aber die Landung war nun einmal bewerkstelligt, der Ost-West-Flug geglückt. Wir begannen auszusteigen. Einen derartig hemmungslosen Sturm, wie er uns empfing, hat wohl keiner von uns je vorher erlebt. Dieser Sturm warf

jeden Einzelnen von uns beinahe glatt wieder um, und innerhalb der ersten Sekunde nach der Landung nahm ich mein erstes Bad auf amerikanischem Boden, indem ich in ganzer Länge in das Eiswasser unseres Landungsplatzes fiel. Köhl, der in ein jubelndes Gelächter ausgebrochen war, saß im selben Moment, vom Sturm umgeworfen, ebenfalls im Eiswasser, während Fitzmaurice sich mit Mühe und Not an der Maschine halten konnte. Der Empfang seitens der Elemente war nicht gerade sehr herzlich. Um so freundlicher kamen uns die wenigen Bewohner dieses verlassenen Plätzchens entgegen. Der Leuchtturmwärter von Greenly Island, Mr. Templier, der mit seiner zahlreichen Familie hier seines schweren und im Winter besonders harten Amtes waltet, hat von dem ersten Augenblick unserer Landung ab eine derartig große Gastlichkeit und Herzensgüte bewiesen, (laß wir auch heute nur noch mit dem Gefühl aufrichtigster Rührung daran zurückdenken können.

Zunächst glaubten die Bewohner der Insel, wir wären von Quebec gekommen. Auf unsere Mitteilung, daß wir unmittelbar von Europa kämen, war die Verwunderung groß und Templier sagte das Wort, das uns alle drei unausgesprochen in diesem Augenblick im tiefsten Innern bewegte: Der gute Gott hat sie geführt und sicher gerettet.

Eine seltsam angezogene Gesellschaft versammelte sich eine gute Stunde nach der Landung im kleinen Wohnzimmer des Leuchtturms. Köhl und Fitzmaurice hatten noch versucht, mit Hilfe einiger Bewohner der Insel die Maschine aus dem Becken, in dem sie festsaß, herauszuziehen. Der Sturm, die Kälte und die überstandenen Strapazen verhinderten ein planmäßiges Vorgehen, und so brach das Fahrgestell bei dem Versuch der Bergung in wenigen Augenblicken. Nunmehr kamen auch Köhl und Fitzmaurice ins Haus, in dem ich mich schon aufhielt, um nach dem erfrischenden Bade zu verhindern, daß mir sämtliche Kleider am Leibe anfroren. Außerdem hatte ich die letzten sieben Stunden des Fluges, um die Maschine zu erleichtern, zwischen den beiden Tanks gelegen, ein Platz, der für einen Mantel nicht Raum läßt. Pelzstiefel und Handschuhe hatte ich außerdem in Baldonnel

vergessen. Finger und Füße waren so erstarrt, daß ich mich bei den ersten



Berlin: Begrüßung in Tempelhof durch die Behörden und den amerikanischen und englischen Botschafter

Bergungsarbeiten nicht helfend beteiligen konnte.

Nun saßen wir also alle zusammen vor dem brennenden eisernen Ofen, hatte alle möglichen Kleidungsstücke der ganzen Familie Templier an und freuten uns, daß wir noch da waren. Das schnell fertig gemachte heiße Essen, das aus Kartoffeln mit Corned Beef gemischt bestand, schmeckte herrlich, dann aber kam schnell und rasch die große Müdigkeit. Die ersten Telegramme an die harrenden Familien wurden aufgesetzt. Zufälligerweise war ein Bote des zwei Meilen entfernten kleinen Ortes Long Point zugegen, der im Begriff war, mit seinem Hundeschlitten über die Belle-IsleStraße hinüber zu fahren.

Long Point besitzt nämlich eine Telegraphenstationl Dieser Umstand wurde in unserem Leben auf Greenly Island von ausschlaggebender Bedeutung. Ohne diese Telegraphenstation wären wir gänzlich von der Kultur abgeschnitten gewesen und geblieben, und unzählige verstümmelte und unverstümmelte Telegramme sind in jenen zehn Tagen, die Greenly Island unser Aufenthaltsort war, über Long Point gegangen. Mr. Cornier, der

liebenswürdige Postmeister dieses kleinen Ortes, dessen Familie mit ihm später darum wetteiferte, uns die letzten Tage vor unserem Weiterflug angenehm zu gestalten, hat uns später erzählt, daß er vor diesem Ansturm beinahe zusammengebrochen wäre. Wir haben das im vollsten Umfang verstehen können, da die ganzen telegraphischen Einrichtungen für einen Verkehr von 8 bis 10 Telegrammen im Monat, aber nicht für 100 bis 200 Telegramme täglich, eingerichtet waren. Die Leistungen Herrn Corniers, hinter denen der gute und ehrliche Wille zur Hilfe stand, dürfen nicht gering eingeschätzt werden.

Frau Templier, deren sechsköpfige Kinderschar uns neugierig, aber nicht aufdringlich betrachtete, hatte schnell Betten für uns zurechtgemacht. In einem breiten Bett kamen Köhl und ich unter, während Fitzmaurice für sich allein eine Ruhestätte erhielt. Schon beim Essen waren wir nahezu eingeschlafen, und nachmittags um 4 Uhr gingen wir in aller Form zur Ruhe. Das war ein Schlaf, wie wir ihn schöner und tiefer höchstens im Felde genossen haben!

Um 3 Uhr nachts wachte Köhl zuerst auf. Die Petroleumlampe in unserem kleinen Zimmerchen war brennen geblieben, da sie gleichzeitig als Ofen diente. Köhl greift zu seinen Karten, die ihn selbst ins Bett begleitet haben, um die Stelle zu suchen, an der wir uns befinden. Darüber wachen wir anderen auf und das erste, was Fitzmaurice und ich tun, ist, uns die letzten beiden Zigaretten, die wir besitzen, anzustecken. Wer Nichtraucher ist, kann nicht die Gefühle verstehen, die Fitzmaurice und mich bei dieser beinahe heiligen Handlung beseelten. Ein Ozeanflug von 36 Stunden mag anstrengend sein, 36 Stunden Rauchverbot während des Fluges ist indessen nicht nur anstrengender, sondern eine Qual! Das können aber, wie gesagt, nur wirkliche und passionierte Raucher begreifen.

Fitzmaurice, der zuerst den Leuchtturm entdeckt und für ein eingefrorenes Boot gehalten hat, versichert immer wieder, es wäre „ein gutes Boot, auf dem wir uns befänden, und es wäre ein schönes Boot". Als Namen dieses Bootes haben wir das Wort „Greenly Island" zwar verstanden, aber vor dem Einschlafen waren wir nicht mehr richtig in der Lage, festzustellen, wo dieses

Greenly Island sich befände. Also wird gesucht. Wir finden, daß im St.-Lawrence-Strom, in dessen Golf wir uns zweifelsohne aufhalten, ein „Green Island" verzeichnet ist. Dieses Green Island liegt etwa 300 Meilen von Quebec entfernt. Außerdem geht dicht bei ihm eine Eisenbahnlinie vorbei. Wir werden demnach in etwa 2-3 Tagen in New York sein, denken wir. Köhl beginnt Aufzeichnungen über Erlebnisse des Fluges auf die Karte zu schreiben, Fitzmaurice und ich schlafen wieder ein, So kommt der nächste Morgen.

Dieser brachte eine Überraschung, die der Enttäuschung nicht ganz unähnlich war. Während Fitzmaurice und ich noch in Gesprächen beim Frühstück sitzen, ist Köhl zur Maschine geeilt, uni bei Tageslicht zu sehen, wie groß die durch die Landung entstandenen Beschädigungen sind. Nach kurzer Zeit kehrt er zurück und macht folgende sensationelle Mitteilung: „Wißt ihr eigentlich, wo wir sind, Kinder? Wir sind nicht in Green Island, sondern in Greenly Island!" Im selben Augenblick liegt die Landkarte auf dem Tisch. Köhls Finger zeigt den Punkt unseres augenblicklichen Aufenthaltes. Das sieht allerdings anders aus, als wir es uns in der Nacht hatten träumen lassen! Eisenbahnlinie? Nur ein Phantast konnte glauben, daß sich in der Nähe von Greenly Island Eisenbahnlinien befinden. Also wird die nächste Verbindung für uns der Hundeschlitten bleiben.

Gute Feldherrn müssen Kriegspläne schmieden. Wir vereinbaren, daß Köhl, den das Herz doch immer wieder zu der zerbrochenen Maschine treibt, die nächsten Stunden die Fürsorge für unseren Vogel übernehmen und versuchen soll, ihn mit Hilfe der interessiert herumstehenden Inselbewohner aufzubocken. Fitzmaurice und ich werden während dieser Zeit im Hundeschlitten nach Long Point hinüberfahren, daselbst das Terrain rekognoszieren, etwaige weitere Hilfe beordern, und vor allen Dingen Telegramme aufgeben, die schleunigste Hilfe herbeirufen. Vor allen Dingen muß die Junkers Corporation of America wissen, was wir an Ersatzteilen brauchen, damit die Reparaturen der Maschine, die in diesem Moment das Wichtigste scheinen, möglichst schnell vorgenommen werden können. So wird an Fräulein Hertha Junkers in New York die Bitte um Beschaffung eines

neuen Propellers und eines möglichst vollständig neuen Fahrgestells gedrahtet.

Kohl hat noch einige Pfund irischen Geldes in der Tasche. Fitzmaurice und ich hatten keinen Pfennig mitgenommen, da wir im Falle des Mißlingens des Fluges Geld in den Wellen des Ozeans für überflüssig hielten. Also muß auch an den Norddeutschen Lloyd in New York neben der Ankunftsmeldung die Bitte um Geld telegraphiert werden. Wenn Greenly Island auch außerhalb der „Kultur" liegt, Geld ist überall vonnöten, und Kabel und Telegramme müssen bezahlt werden. Die Fahrt über das Eis bietet für Fitzmaurice und mich neue Sensationen. Keiner von uns beiden ist bisher jemals im Hundeschlitten gefahren, und das schnelle Dahingleiten auf diesen schmalen und nicht sehr komfortablen Gefährten mit den laut bellenden Hunden davor bietet neuartige Reize. Wenn man auch bei den ersten Unebenheiten des Schnees und Eises zunächst einmal unsanft mit der Erde in Berührung kommt, was schadet das gegenüber dem Gefühl, unbekannte Dinge erleben zu dürfen.

In Long Point werden wir beide herzlichst begrüßt und ganz besonders warm von der Familie Cornier aufgenommen. Die nötigsten Telegramme, Meldungen an die irische und deutsche Regierung von der glücklichen Ankunft, Mitteilungen an den Senat der Patenstadt des Aeroplanes, werden abgesandt. Ganz besonders wird aber an die Regierung Kanadas telegraphiert, um ihr unsere Landung zu notifizieren. Was diese Regierung dann in unglaublich kurzer Zeit an Fürsorge für uns getan hat, läßt sich kaum in Worte fassen. Inzwischen treffen aber auch die ersten Telegramme als Antworten auf die bekannt gewordenen Nachrichten unserer glücklichen Landung ein. Eines der Glückwunsch-Telegramme, die wir in Empfang nehmen, ist vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unterzeichnet und in die wärmsten Worte der Begrüßung gefaßt. Doch zurück zu der ersten Exkursion nach Long Point! In Lang Point erfahren Fitzmaurice und ich, daß Hebebäume und zwei Kräne zur Verfügung ständen, die evtl. dazu helfen könnten, die Maschine leichter aus ihrer unbequemen Lage zu befreien. Also werden diese Gegenstände angefordert und dann gehen wir beide unter Führung des jungen Cornier, eines Mannes, der seine Freundlichkeit dadurch

krönte, daß er aus seinem eigenen geringen Zigarettenvorrat der „Bremen"-Crew Tabak und Zigaretten zur Verfügung stellte, obwohl diese Dinge im Winter schwer zu haben sind, in die kleine, während der Wintermonate leer stehende Kirche des Ortes. Es sollte nur eine Besichtigung sein, die von den auf ihr Gotteshaus stolzen Bewohnern des Örtchens vorgeschlagen war, aber unwillkürlich knien wir beide nieder und in getrennter Sprache, getrennten Konfessionen angehörend, aber eins im Glauben an Gott und erfüllt von Dank für die Hilfe, die er der „Bremen" und ihrer Besatzung zuteil werden ließ, sprechen wir ein kurzes, aber inniges Gebet.

Köhl hatte inzwischen eine Anzahl Hilfskräfte geworben, die sich für die Reparaturarbeiten der „Bremen" zur Verfügung gestellt hatten. So konnte auch dieses wichtige Werk bald begonnen werden, und dieser Tag geht mit den notwendigen Vorbereitungen, mit dem Lesen und Schreiben von Telegrammen, zu Ende. Der 15. April ist ein Sonntag. Abgesehen davon, Köhls vierzigster Geburtstag. Eine seltsame Gratulationscour morgens in dem kleinen Schlafzimmer. Wir halten uns länger beim Plaudern und Anziehen auf, und ganz unwillkürlich kommen wir auf den Krieg zu sprechen, den wir ja an verschiedenen Fronten mitgemacht haben. Später hat Köhl oft in seinen Reden bei der Tour durch die amerikanischen Städte daran erinnert, wie wir an diesem seltsamen Sonntagmorgen uns gegenseitig die Narben unserer Wunden zeigten, die wir im Kriege erhalten hatten.

Gute Feinde können gute Freunde und Kameraden werden, wenn die Schlacht zu Ende ist. Die „Bremen"-Crew darf wohl den Anspruch darauf erheben, den praktischen Beweis für die Richtigkeit dieses Wortes erbracht und gezeigt zu haben, daß nach dem Friedensschluß alte Soldaten Seite an Seite für gemeinsame Ziele eng verbunden fechten können.

Eine besondere Geburtstagsfreude erwartet uns beim Frühstück. Der Canadian Trans-Continental Airways aus Quebec teilt mit, daß ein mit Schneekufen versehenes Flugzeug nach Greenly Island auf dem Wege sei und nachmittags eintreffen würde. Während wir beim Mittagessen sitzen, ertönt Propellergeräusch. Die Bewohner des Leuchtturms mit ihren Gästen stürzen

auf das Eis. Ein Flugzeug kreist über der kleinen Insel und landet sicher auf dem gefrorenen Strom.

Ein kurzer Moment des Erinnerns zuckt durch unser Hirn. Hätten wir doch dieser Eisfläche mehr getraut, als dem uns aus der Luft sicherer erscheinenden Wasserbehälter. Die Tür des Flugzeuges öffnet sich und als erster erscheint der Mann, dem wir dann später auf Köhls Anregung den Beinamen „Der liebe Gott von Kanada" gegeben haben, Dr. Cuisinier. Über ihn wird in diesem Abschnitt noch viel zu sprechen sein; denn was ein Mensch dem anderen an Freundlichkeit, an praktischer, an moralischer und auch ärztlicher Hilfe zuteil werden lassen kann, das hat dieser ganz seltene Charakter uns allen erwiesen. Ihm folgt der treue Mechaniker Thibaut und der Führer des Flugzeuges, der als Original in weitesten Kreisen bekannte Duke Schiller. Der gute Doktor greift in die Maschine zurück. Ein Korb mit Bierflaschen erscheint. Jubel bei der „Bremen"-Crew, der in Worten gipfelt: das schönste Geburtstagsgeschenk für den aus Bayern stammenden Köhl.

Die neuen Gäste der Insel werden im Triumph zum Leuchtturm geleitet und gar bald ist, während Madame Templier einen heißen Tee serviert, das Frage- und Antwortspiel im Gange. Wie lange werden wir hier bleiben müssen? Was denkt man von uns? Sind Nachrichten von drüben gekommen, und wie sieht die Welt im übrigen aus? Nur wenige Tage sind seit unserem Start vergangen, aber schlicht haben wir uns ganz in diese Abgeschiedenheit hineingelebt, die uns umgibt. Beinahe schmerzlich berührt einen zeitweilig der Gedanke, daß man wieder in den Strom des Lebens hinaus muß. Hier sind wir in dem Bewußtsein des gelungenen Fluges glücklich, hier hat man Zeit zum Nachdenken und es kommen Gedanken, die in dein Treiben und Hasten der Welt sich kaum an einen herantrauen. Aber so. sonderbar ist das menschliche Herz. Gleichzeitig sehnen wir uns doch wieder hinaus in das tätige Leben, und gleichzeitig brennt die Frage in unserem Herzen und in unserem Hirn, wie können wir am schnellsten die Verbindung mit eben dieser Welt aufnehmen. Lächelnd, das Englische mit dem Französischen abwechselnd sprechend, erzählt uns Dr. Cuisinier, der Doktor der Medizin an der Pariser Sorbonne war, der nunmehr Direktor der Canadian Airways seit Jahren ist, alles das,

was wir wissen wollen, und er erzählt noch mehr. Er macht den Vorschlag, daß einer von uns seinen Platz in der Maschine auf dem Rückflug einnehmen soll, um persönlich bei der Hilfsexpedition für unsere Maschine mitzuwirken. Eine Selbstverständlichkeit ist es, daß die Wahl auf Fitzmaurice fällt. Er ist der einzige von uns, der die englische Sprache wirklich beherrscht. Köhl und ich haben erst in Baldonnel Studien gemacht und können uns nur mühsam verständigen. Außerdem hat Fitzmaurice zu kanadischen Fliegerkreisen von der Kriegszeit her vortreffliche Beziehungen. Nachdem diese Vereinbarungen getroffen sind, stellt sich heraus, daß es für den Start am Abend zu spät geworden ist, und so werden die neuen Ankömmlinge auch noch im Leuchtturm untergebracht; wo Dr. Cuisinier die Nacht geschlafen hat. wo Thibaut sie verbrachte, wissen wir heute noch nicht. Duke Schiller teilte das Bett mit Fitzmaurice. Der gute Doktor, denn das ist er für uns geblieben, nahm sofort selbst alle Arrangements in die Hand. Mit immer gleich gütigem Lächeln, das diesem hünenhaften Mann einen so besonderen Reiz und Charme verleiht, versichert er uns, daß er für alles sorgen würde, daß wir uns um nichts zu kümmern hätten. und so kamen wir überhaupt nicht dazu, uns um die Bequemlichkeiten der Leute zu kümmern, die uns die erst; Hilfe brachten und eigentlich unsere Gäste sein sollten.

Dieser Sonntagabend wird wohl jedem von uns unvergeßlich bleiben. Cuisinier erzählt, nachdem die wichtigsten Tagesfragen besprochen sind, von den Zeiten, da er noch mit Bleriot in Paris flog, erzählt uns von der Größe und der Einsamkeit der Wälder von Labrador, die er selber im Sommer durchstreift hat, und wie das Bild eines Wikinger aus alten vergangenen Zeiten, steht, ohne daß der Sprecher es selbst sieht oder beabsichtigt, die Gestalt dieses Mannes vor uns. Im Laufe dieser Erzählungen aber wird uns das eine immer klarer: wie durch ein Wunder sind wir den Schrecken Labradors entgangen. In dieser Eis- und Schneewüste hätte keine menschliche Hilfe uns je erreichen können. Mit dem letzten Tropfen des Brennstoffes wäre auch die letzte Hoffnung auf Hilfe für ewig dahin gewesen. Schweigend sahen wir drei in die dämmernde Abendröte über den Eisschollen der Belle-Isle-Straße. Schweigend betrachten wir die schlummernden Wälder Labradors — noch wurden sie nicht unsere

Begräbnisstätte, und ebenso stumm streift der Blick das Bild des Kreuzes, das als schönster Schmuck über der Tür in dem kleinen Wohnraum der Familie Templier hängt.



Berlin: Der Einzug durch das „Brandenburger Tor"

Am nächsten Morgen startete die „Oxilla" mit Fitzmaurice nach Murray Bay, dem Hauptquartier der Canadian Airways, in dein auch Fräulein Hertha Junkers fieberhaft tätig war, um Hilfe für uns und unsere Maschine zu beschaffen. Der Flug wurde mühsam und beschwerlich, da die Maschine auf dem Rückflug in Schneestürme geriet und erst nach drei Tagen, statt nach acht Stunden, am Bestimmungsorte landete.

In der Zwischenzeit blieben Köhl und ich allein in Greenly Island zurück. Mit uns aber blieb Dr. Cuisinier und damit hielt ein guter Schutzgeist seine Hand über die beiden deutschen Flieger. Nie ist der Geist des fairen Sports klarer zutage getreten, als in diesen Tagen in Greenly Island. Das ..fair plag" des Sportes bringt die Mitglieder einzelner Nationen, die ihr eigenes Vaterland lieben und achten, auf der Grundlage der Sportskameradschaft einander näher, als tausend Konferenzen an grünen Tischen es vermögen.

Die inzwischen herbeigeschafften Kräne und Hebebäume wurden aufgerichtet, traten aber niemals in Tätigkeit. Dr. Cuisinier half bald die umherschweifenden Bewohner zu einer Schar arbeitswilliger Leute zu sammeln, und damit kam System in die bis dahin ziemlich systemlose Arbeit. Die Sprachschwierigkeiten waren ja auch nicht zu unterschätzen gewesen. Hier war ein Mann, der die Sprache und die Gewohnheiten des Landes und seiner Bewohner aufs genaueste kannte. Er hatte ein leichtes Arbeiten und vor allen Dingen, er hatte den guten Willen und die nötige Energie, um seinen %Villen in aller Freundschaft, aber mit ruhiger Festigkeit. durchzusetzen. So kam der Tag heran, an dem die „Bremen aufgebockt nur noch der Stunde harrte, da ein neuer Propeller und ein neues Fahrgestell der Maschine selbst die Seele einflößte. Unermüdlich schaffte Köhl mit Hilfe der ansässigen Bevölkerung und unter dem treuesten Beistand des wackeren Obermechanikers Thibaut.

Mich hatte unterdessen ein neues Mißgeschick betroffen. Durch eine Vergiftung lag ich mit hohem Fieber drei Tage fest im Bett. — Hier trat der Arzt Cuisinier in die Erscheinung, der mit freundlichem Lächeln und guten Mitteln aus seiner Hausapotheke helfend eingriff. Meine Bitte an Köhl, im Falle meines demnächst zu erwartenden Todes ein Loch in das Eis zu hacken und meinen Körper in einem mit Steinen beschwerten Sack in der Belle-Isle-Straße zu versenken, wurde lächelnd abgelehnt. Spötter gestand dann Köhl,

daß Dr. Cuisinier und er diesen Ausgang für gar nicht unwahrscheinlich gehalten hatten.

Allmählich fanden sich immer mehr Besucher auf der entlegenen Insel ein, die inzwischen eine gewisse Berühmtheit errungen hatte. Abgesehen davon, daß eines schönen Tages ein zweiter Aeroplan der Canadian Transcontinental Airways von Mr. Vachon gesteuert auf dem Eise landete und zwei Vertreter von Kinofirmen und Illustrationszentralen mitbrachte, traf der Paramount-Film sogar noch vorher mit einem eigenen Flugzeug ein. Nun wurde fleißig gedreht, die Maschine in allen Richtungen aufgenommen und selbstverständlich mußten die beiden Deutschen im Kreise der Familie

Templier, vor der „Bremen", auf dem Hundeschlitten, kurz in allen Stellungen und in allen Lebenslagen verewigt werden.

Ein Besuch ganz eigener Art traf aber in der Person des deutschen „Friedrich" ein, der in Südlabrador mit seiner Familie lebt und es sich nicht hatte nehmen lassen, seine Landsleute aufzusuchen, um ihnen Tabak und Zigaretten und alle möglichen schönen Dinge zu bringen. Vor allem aber wurden die Abende und Nachmittage, die Friedrich in Greenly Island weilte, zu wunderschönen Plauderstunden, in denen man so manches Neue über das Leben und Treiben der hart um ihr Leben und ihre Existenz kämpfenden Einwohner Labradors erfuhr. Er erzählte auch von den magnetischen Feldern, die tief in den Bergen schlummern, die die Kompaßnadeln ablenken, und so Irrtümer schaffen, die besonders für jedes Flugzeug gefährlich, ja verhängnisvoll werden können.

Die Tage gingen, und immer noch trafen Telegramme ein, die von den Vorbereitungen für die Hilfsaktion sprachen, die aber nicht klar erkennen ließen, wann nun eigentlich die erwartete Maschine eintreffen würde. Schneestürme wechselten mit warmer Witterung und langsam, aber sicher gewann die Sonne von Tag zu Tag an Kraft. Diese ihre Wirkung betrachteten wir mit nicht geringer Besorgnis. Die Eisdecke, die sich über die Belle-Isle-Straße breitete, fing an, Risse zu bekommen und wenn nicht ein baldiger Start in Frage kam, würden die Ersatzräder, die wir erwarteten, wirkungslos bleiben. Am 22. April meldete der Draht, daß eine dreimotorige Fordmaschine, die Commander Byrd zur Verfügung gestellt hatte, unterwegs sei. Unsere Spannung stieg aufs Höchste. 24 Stunden später traf diese Maschine an einem schönen Mittag auf Schneekufen ein. Die Stadt. New York halte in Gemeinschaft mit der New York World eine Expedition ausgerüstet, und der großen Maschine entstiegen zuerst ein Monteur der Junkerswerke, Ernst Köppe, der Vertreter der New York World, Mr. Murphy, und schließlich die beiden Leute am Steuer, Major Fitzmaurico und Bernt Balchen, der junge ehemalige norwegische Seeoffizier, der schon die große Ozeanreise Byrds im Sommer 1927 mitgemacht hatte. Das Wiedersehen zwischen uns drei Kameraden war ein überaus herzliches und die Freude, Balchen kennen zu lernen, eine ganz besondere. Wer diesem Mann jemals in die strahlenden

blauen Augen gesehen hat, die den Fjorden seiner nordischen Heimat ähneln, muß ihn vom ersten Augenblick an liebgewinnen und vergißt ihn nie wieder. Diese Augen in dem typisch nordischen Gesicht trügen nicht. Balchen ist einer unserer besten und treuesten Freunde geworden und geblieben. Von ihm erfuhren wir auch die traurige Nachricht von der plötzlichen Erkrankung Floyd Bennetts, der in Quebec mit einer schweren Lungenentzündung die Maschine, die er hatte mitsteuern wollen, verlassen mußte, um das Krankenhaus aufzusuchen. Aus dem Krankenhaus in Detroit war er gekommen, wo er an einer schweren Grippe darniederlag, als der Ruf um Hilfe zu ihm drang. Keinen Augenblick hatte sich dieser treue Kamerad und hundertprozentige Sportsmann durch sein eigenes Leben abhalten lassen, mit der letzten verlöschenden Kraft anderen Hilfe zu bringen. Zwei Tage nach der Landung Balchens in Greenly Island sehloß Floyd Bennett für immer die Augen. Die Erinnerung, die nicht nur wir ihm in unseren Herzen bewahren, wird eine bleibende und unauslöschliche sein! Nie werden wir die Stunde vergessen, in der wir in dem kleinen, von Sonne durchfluteten Zimmer der Familie Cornier saßen und Murphy mit der telegraphischen Nachricht eintrat „Floyd -Bennett ist gestorben". Ein Schatten fiel mitten in unseren Kreis, und über diesen Schatten des Todes hinüber wuchsen unsichtbare Hände auf, die sich einander entgegenstreckten. Der Geist der Sportsgemeinschaft fragt nicht nach Verhandlungen der Diplomaten. Der freie Mensch reicht dein freien Menschen die Hand! Dieser Tod besiegelte vielleicht für immer einen Anfang, der in dem Buch der Menschheit geschrieben wurde. Über trennende Gräben hinweg trägt der Kampf für die Idee die Bruderhand der Bruderhand entgegen. Die Liebe und Achtung vor der eigenen Nation wird zum Respekt vor der anderen. Floyd Bennetts Tod schrieb mit unauslöschlichen Lettern in die von Haß und Krieg zersetzte Geschichte der Völker das Wort: „Guter Wille".

In ungeahnten Mengen entquellen dem riesigen Vogel Kisten über Kisten. Zunächst der blitzende neue Stahlpropeller, den die Junkers Corporation of America von ihrer eigenen „F 13" geopfert hat. Kisten mit Wein und Bier kamen zum Vorschein, Lebensmittel und Zigarren, kurz, alles, was auf der kleinen weltentfernten Insel so begehrt ist. Über diese guten Dinge vergaßen

wir aber nicht die Arbeit. Mit Eifer ging man sofort ans Werk. Die „Bremen" hatte in kurzer Zeit eine neue Mittelachse, neue Räder mit breiten Reifen, die vielleicht den Start auf dem Eis noch ermöglichten, und dann begann die Fahrt auf dem Greenly hinab auf das Eis der Belle-Isle-Straße. Inzwischen wurde versucht, den Propeller der „Bremen" wieder gerade zu biegen, Schmiedfeuer und Lötlampen lohten. Der sinkende Abend sah eine hoffnungsfreudige Gesellschaft in dem Eßzimmer des Leuchtturmes versammelt. Dr. Cuisinier bereitete einen delikaten Salat, und früh trennte man sich, da für den nächsten Morgen der Aufbruch in Aussicht genommen war.

Dieser Morgen dämmerte herauf. Er brachte neue Enttäuschungen. Den ganzen Tag bemühten wir uns, auf dem Eise den Motor in Gang zu bringen. Die Maschine war von dem ebenfalls mit dem Ford-Flugzeug herbeigeführten Benzol voll getankt. Keine Zündung! Die Stunden verrannen und der Abend begann zu nahen. An einen Aufbruch für diesen Tag war nicht mehr zu denken. Nun aber zeigte sich die Wirkung der Sonne, die an diesem Tage besonders heftig vom Himmel herabgesehen hatte. Am Abend erkannten wir, daß an einen Start nicht mehr zu denken war. So wurde die „Bremen" wieder auf Schlitten gesetzt, und langsam mit Hundevorspann und von Menschenkraft gezogen, bewegte sich ein trauriger Zug nach Long Point.

Wir wußten, an einen Start war in absehbarer Zeit nicht mehr zu denken. So wurde denn schweren Herzens der Entschluß gefaßt, die „Bremen" unter der Obhut des aufopfernden Dr. Cuisinier und seines treuen Thibaut zurückzulassen, und wir selber wollten mit Balchen und seiner Fordmaschine nach Murray Bay fliegen, wo man uns sehnlichst erwartete. Aber wieder verstrich ein Tag, Schneestürme wechselten mit Sonnenschein, die Wettermeldungen auf der Zwischenstrecke waren so schlecht, daß ein längeres Verbleiben zur Pflicht wurde. Unter Dr. Cuisiniers Führung besichtigten wir einen Platz, auf den die „Bremen" hinaufgeschafft werden sollte, damit sie vom Lande aus starten konnte. An diesem Platz ist dann später der erste Startversuch gemacht worden, nachdem der unerschrockene

Pilot Fred Melchior der Junkerswerke im Fallschirm den Start-und Landeplatz erreicht hatte. Dieser Start führte zu dem völligen Bruch der Maschine.

Es gibt Dinge, über die zu schreiben schwer ist. Die Gefühle, die uns bei der Nachricht von dem endgültigen Zusammenbruch unserer Maschine bewegten, lassen sich in Worte nicht fassen. Es war jedem Einzelnen von uns, als ob ein eigenes Kind gestorben wäre. Mit diesem Unfall zugleich war für die Besatzung der „Bremen" der festgehegte Plan, im Flugzeug nach Europa zurückzukehren, zur Unmöglichkeit geworden. Nur der Sportsmann wird ermessen können, was für uns diese Nachricht und diese Tatsache bedeutet.

Am 26. April morgens früh startete die Fordmaschine aus der Bucht auf Long Point. Nicht leichten Herzens schieden wir von diesem Platz, der uns in dem zehntägigen Aufenthalt vertraut und lieb geworden war. über uns lag die Ungewißheit der Zukunft. Hinter uns lag ein Erlebnis sondergleichen, das in dem Tode Floyd Bennetts einen erschütternden Abschluß gefunden hatte. Unsere Gedanken zogen zurück zu der Maschine, die uns in den schwersten Stunden unseres Lebens Halt und Schutz gewesen war, und die wir nun zurücklassen mußten. Gewiß: die Hilfe eines der edelsten Menschen, die wir je kennen gelernt haben, betreute diesen unseren treuen Vogel, aber was würden die nächsten Tage, was würden die nächsten Wochen bringen? Der Abschied von dem guten Doktor war kurz und herzlich. Ebenso der Abschied von allen den Leuten jener Gegend, die uns in aufopfernder Gastfreundschaft Hilfe und Beistand in jenen ersten, so schweren und an Erleben doch so unendlich reichen Tagen gewährt hatten. Die drei Propeller singen ihr Lied. Vorwärts hieß es, vorwärts in die Zukunft. Was uns bewegte, das haben wir später immer wieder in die Worte zusammengefaßt: „Homage to Dr. Cuisinier."

Der Zweck des Fluges — Jimmy Walker — Das Empfangskomitee — Die Presse — Die Polizei — Paraden — Bankette — Dies und das — In Washington

Unsere Rundreise durch die Vereinigten Staaten von Amerika und unser Besuch in Kanada ist schwer in Worten zu beschreiben, die letzten Endes nur noch blasse Schemen bleiben müssen. Bei alledem, was wir auf dieser Reise erlebt haben, sprach in erster Linie das Herz. Gefühle zu schildern, ist und bleibt aber eine mißliche Sache. Man gerät allzuleicht in die Gefahr, sentimental und damit langweilig zu werden. Der Zweck, die wahren Gefühle zu schildern, wird dann erst recht verfehlt und an die Stelle der Dankbarkeit tritt die leere Phrase. Wenigstens anscheinend. Darum wollen wir bei dem Überblick über unser Erleben in den Wochen unseres Aufenthaltes auf dem amerikanischen Kontinent in den folgenden Zeilen möglichst kurz und sachlich verfahren. Wir glauben, damit am besten der Pflicht und dem Gefühl der tiefen und unauslöschlichen Dankbarkeit nachzukommen, die unsere Herzen erfüllt.

Diese Dankbarkeit empfinden wir nicht nur deshalb, weil man uns mit Freundlichkeiten und Herzlichkeiten überhäuft hat, wir empfinden sie in erster Linie deswegen, weil wir das sichere Gefühl hatten, daß alle die Grüße, all die Willkommensrufe und alle die Ehrungen, die uns zuteil wurden, weniger uns als unseren Vaterländern, Irland und Deutschland, galten. Zwischen diesen Ländern des alten Kontinents, zwischen diesen Ländern des alten Europa und dem amerikanischen Kontinent zunächst ein Band neu zu spannen oder ein bereits vorhandenes zu stärken, das war eines der Hauptbestreben unseres Fluges. Darüber hinaus haben wir gehofft, kürzere Brücken, als sie bisher vorhanden waren. zwischen zwei durch das Wasser getrennte Erdteile schlagen zu dürfen, um dem Gedanken der friedlichen Gemeinschaft von Nation zu Nation und von Staat zu Staat eine gangbare Straße zu bauen. Ist uns diese Hoffnung auch nur zum kleinen Teil erfüllt worden, so werden wir uns außerordentlich glücklich schätzen und weiter in dem Gedanken der gemeinsamen Arbeit, der Nation werktätige Hilfe zu

leisten, bemüht bleiben. Wir haben immer wieder betont, und zwar aus ehrlichstem Herzen heraus betont, daß wir nicht „Helden" sein wollen, sondern Diener einer Idee, die wir und mit uns unzählige andere für eine den einzelnen Ländern und Völkern wie der gesamten Menschheit gleich segensreiche halten.

An der Spitze marschiert, wie es nicht anders sein kann, His Honor, the Mayor of New York: Mr. James Walker. Den Bürgern seiner Stadt ist dieser Name weniger vertraut. Sie nennen ihn „Jimmy Walker" und in dieser Bezeichnung, die auch wir uns sehr schnell zu eigen gemacht haben, liegt so gar nicht Liebloses oder etwas, das dem Respekt zuwider wäre. Es zeigt nur, daß die Bürger der größten Stadt der Welt ihren Bürgermeister lieben und ihm vertrauen. Kein Wunder, daß auch wir von dem seltenen Charme und der witzigen Schlagfertigkeit dieses Mannes schon vom ersten Zusammentreffen im Zuge an fasziniert waren. Denn hinter seinem lebhaften und stets zu satirischen Bemerkungen geneigten Wesen steht überragend groß das lebendige und warmschlagende Herz.

Mayor Walker, wie sollten wir Ihnen damals den Tag und die Nacht vergessen, da wir Sie noch nicht persönlich kannten, jene Nacht auf dem Mitchel Field in New York. Sie, Mayor Walker, haben an unseren Erfolg geglaubt und mit Ihnen unzählige Bürger der Vereinigten Staaten und des gewaltigen New York. Schon nach Irland waren Nachrichten zu uns gekommen, die davon erzählten, daß „Jimmy Walker" geäußert habe, die „Bremen" würde seiner Überzeugung nach das Rennen machen. Sie ahnen ja gar nicht, welch eine ungeheure Fülle von Kraft uns dieser Glaube gegeben hat. Schwierigkeiten, die vor dem Finge noch zu überwinden waren, wurden leichter in dem Gedanken überwunden, daß Amerika, daß die Bürger der Städte und Ortschaften in den Vereinigten Staaten uns erwarteten und das Mißlingen des Fluges für unmöglich hielten. Als dann die Nacht auf das Mitchel Field herabsank, jene Nacht, in der wir bereits sicher auf Greenly Island saßen, ohne daß eine Nachricht von uns in die Welt der Kultur hinüberdringen konnte, auch da haben Sie sich nicht entmutigen lassen, sondern Ihrer Überzeugung Ausdruck gegeben, daß der Flug bereits gelungen

sei. Worte vermögen die Fülle der Dankbarkeit, die wir schon allein für Sie und Ihre Mitbürger um dieses Glaubens willen im Herzen hegen, nicht zu schildern. Aber dann haben wir Sie persönlich kennen gelernt! Der Kontakt war vom ersten Augenblick, glauben wir, vorhanden. Sie, der Sie fröhlichen Charme mit dem Geist des gewaltigen, ständig wechselnden New York zu einem Ganzen vereinen, haben vom ersten Moment an erraten, daß wir nichts anderes sein wollten, als Leute, die ihr Teil dazu beizutragen bestrebt sind, Vergangenes vergangen sein zu lassen und Neues auf altem, fast vergessenem Grund und Boden aufzubauen. In jeder Ihrer Reden auf den zahlreichen Banketts, die uns von allen Kreisen der Stadt New York gegeben wurden, bei allen Unterhaltungen im privaten Kreise, haben Sie, der Bürgermeister der größten Stadt der Welt, uns drei Flieger mit wahrer und echter Kameradschaftlichkeit behandelt, so daß aus den Kameraden Freunde wurden. Seien Sie versichert, daß wir, wo wir auch hinkommen und wo wir Gelegenheit haben, davon zu sprechen, dieser Haltung gedenken. Sie verkörpern für uns den Geist und die Kraft dieser gigantischen Stadt, in der sich die Bewohner zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen haben, die unbeschadet ihrer verschiedenen Abstammungen und ihrer verschiedenen Traditionen eine Einheit geworden ist. Darüber hinaus aber bleiben Sie in unserem Herzen „The best fellow oft the world". Mehr können wir Ihnen nicht sagen und mehr wollen wir Ihnen auch nicht sagen; es gibt Dinge, die durch den allzulauten Ausdruck der Worte nur verlieren. Dazu gehört das Gefühl, das die „Bremen"-Crew im Innern ihres Herzens für „Jimmy Walker" von New York trägt.

Jeder Körper muß ein Haupt haben. Jedes Komitee bedarf deswegen eines Vorsitzenden. Welcher Besucher, der in offizieller Mission kommt, kennt nicht den Namen Grover Whalen? Es dürfte keinen Menschen geben, der in den letzten Jahren New York nicht als Privatmann besuchte, der nicht von diesem Manne Freundlichkeit empfangen hätte, die über das Maß der Alltäglichen soweit hinausgegangen, wie die Wolkenkratzer sich über die niedersächsischen Bauernhütten erheben. Immer „a quatre epingles" gekleidet, die Blume oder ein diskretes Ordensband im Knopfloch, tritt er dem Fremden entgegen, der ihm gegenüber bald kein Fremder mehr ist.

Denn seltsam: So korrekt das Äußere dieses Mannes gleichsam die Vertraulichkeit fernhält und offizielle Höflichkeit zu erfordern scheint, so sehr nimmt die Wärme des Gefühles und die immer gleichbleibende Hilfsbereitschaft Grover Whalens jeden Zwang von dem Besucher. Wir haben ihn unseren „Daddy" genannt. Denn Fährnisse über Fährnisse harrten auf uns. Sie waren lediglich freundlicher Natur, aber der Ansturm von so viel warmer Herzlichkeit und Freundlichkeit will auch richtig eingeteilt entgegengenommen werden. Diese Einteilung vorzunehmen ist Grover Whalen die geeignete Persönlichkeit. Er lenkt den Strom in die richtigen Bahnen, er dämmt das Uferlose, ohne daß es seine elementare Kraft verliert, ein. Bei Tag wie bei Nacht. Wann Grover Whalen eigentlich schläft, haben wir nicht erfahren. Er erscheint abends im tadellosen Abendanzug, sorgt dafür, daß man rechtzeitig zur Ruhe kommt, und wenn man am nächsten Morgen ausgeschlafen aufwacht, erfährt man, daß Grover Whalen bereits wieder eine Arbeit hinter sich hat, die ein gutes Tagewerk genannt werden kann. Aber man sieht ihm nichts davon an. Er lächelt und zeigt seine tadellosen weißen Zähne bei seinem Lächeln.

Gewiß: Das Mayor's Komitee nimmt ihm einen Teil der Arbeit ab; unvergeßlich die Namen: George Mand, Leopold Philipp und T. B. Malone, Christy Bohnsack und Major „Bill" Deegan. Alle scheinen sich an dem Vorsitzenden ein Beispiel nehmen zu wollen. Immer gleich herzlich, immer gleich liebenswürdig und immer gleich gewandt, umsorgen sie den Gast, der sich nicht mehr als Gast, sondern als Heimischer am häuslichen Herd fühlt. Die Fäden aber laufen hei „Daddy Whalen" zusammen und werden bei ihm zusammenlaufen, wenn der Name „Bremen" und seine Besatzung längst vergessen sein werden.

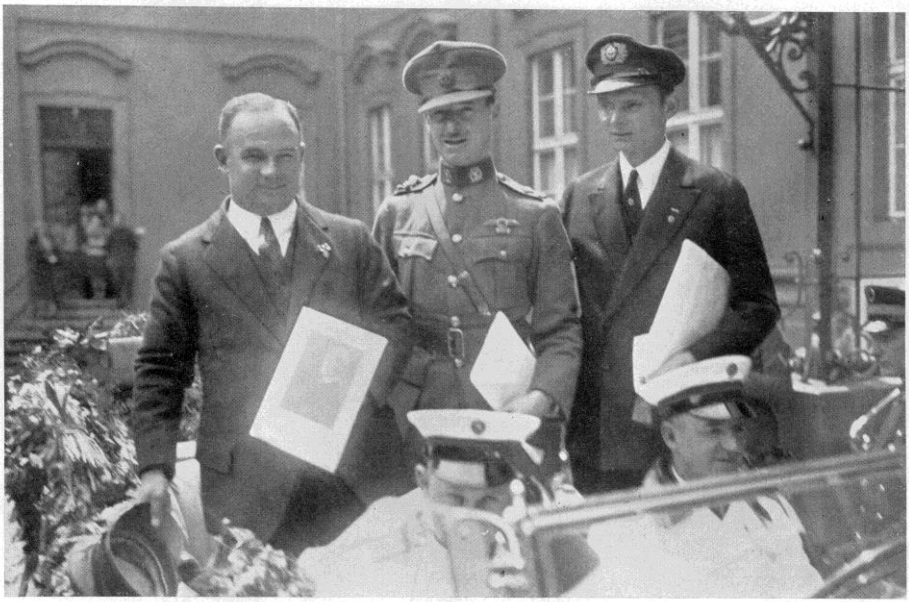
Über Presse zu schreiben, ist ein heikles Thema. Über die amerikanische Presse vollends zu schreiben, ist nahezu ein Ding der Unmöglichkeit. Diese Presse ist gewaltig, aber unerhört diszipliniert. Sie besitzt den Takt des Weltmannes und vereint mit diesem Takt den jagenden Impuls des Landes. Sie ist überall vorhanden, wo es Dinge gibt, gibt, die für sie von Interesse sind, aber sie wird trotzdem nie aufdringlich. Sie weiß ein Interview

herbeizuzaubern, ohne daß man es merkt, und selbst die Bilder, die sie aufnehmen läßt oder aufnimmt, entbehren des Zwanges, den der zünftige Photograph so leicht auf das Objekt seiner Kamera ausübt. Und noch eins! Diese Presse ist sensibel, sie sieht und notiert nicht nur Tatsachen, sondern sie sieht auch Regungen des Gemütes und des Herzens und deutet diese Regungen richtig aus. Mehr zu sagen Wäre Anmaßung. Mehr zu denken wäre überflüssig. Die Presse von New York kann unserer Dankbarkeit gewiß bleiben.

Die Straße! Sie ist das Herz der Stadt und dieses Herz hat für uns gesprochen. Wir haben die Schneestürme von Labrador und Greenly Island erlebt. Nach diesen Schneestürmen des Himmels waren die Schneestürme, die uns in den Straßen New Yorks umbrausten, ein neues Erlebnis. Gibt es so unendlich viel Papier in der Welt, daß eine Zehnmillionenstadt aus den gewaltigsten Häusern, die die Arbeit trägt, Fetzen um Fetzen auf uns hinabschneien lassen konnte? Wir hätten es vorher niemals geglaubt, aber es war Tatsache. Man spricht von phantastischen Summen, die die Straßenreinigung nach jedem Einzug von Leuten kostet, die sich der Sympathien der New-Yorker Bevölkerung erfreuen. Wer in Europa über diese Summe liest, murmelt das Wort „Übertreibung", wer selbst mitten in diesem Schneesturm gestanden hat, möchte die Summe noch für zu niedrig veranschlagt finden.

Was bedeutet das Heulen der Ozeanwinde gegenüber dem Heulen der Dampfersirenen, die uns am Hudson begrüßten. Hat der Atlantik mehr Wasser, als aus den Spritzen der Feuerwehrboote zum Himmel geschleudert wurde? Wir wissen es nicht, wir waren überwältigt, wir waren erstarrt! Gibt es soviel Händedrucke, wie wir sie freudigen und bewegten Herzens austeilen durften? Auch davon hatten wir vorher keine Ahnung. Erst die Erfahrung mußte uns lehren, zu wissen, was es bedeutet, das Herz einer Weltstadt gewonnen zu haben. Was uns am glücklichsten machte? Daß es keinen Unterschied des Standes, keinen Unterschied der ursprünglichen Abstammung bei diesem Willkommen gab, dessen Herzlichkeit wir nie in unserem Leben vergessen werden. Die Bürger New Yorks sprachen in diesem Schneesturm in diesem Geheule der Autohupen, in diesen jubelnden Zurufen

zu uns! Wir haben ihre Stimme vernommen undwenn der Einzelne auch nicht gegenüber der Menge sich verständlich machen kann: New York scheint zu fühlen, daß der Widerhall der Begrüßung in unseren Herzen ein gewaltiger und nachhaltiger war.



Berlin: Nach dem Empfang beim Reichspräsidenten

Die Polizei New Yorks ist so bewunderungswürdig, daß man besser über sie gar nichts schreibt. Sie ist aber nicht nur bewunderungswürdig, sie ist auch freundlich, und das verdient festgehalten zu werden. Man hört sie auf den Straßen, die sie mit heulenden Sirenen durchfahren, nur wenn es unbedingt notwendig ist, damit der gewaltige Verkehr einen Augenblick stoppt, um die Polizei und ihre Schütz finge durchzulassen. Sonst tritt sie in den Hintergrund, obgleich man die hochgewachsenen Gestalten schwer übersehen kann. Und auch das ist gut. Denn man kann in Fällen, da man Rat und Hilfe braucht, sofort sehen, wo sich ein New Yorker Polizist aufhält, und man kann sicher sein, von ihm freundlich und richtig beraten zu werden. Uns erscheinen diese Polizisten besonders vertraut, sind sie doch der Abstammung nach meist aus Fitzmaurices Vaterland. Wir haben mit ehrlicher Bewunderung gesehen, wie sie ihres schwierigen Amtes walteten, und aus diesem stillen Betrachten

haben wir gelernt, daß es nur einer derartig geschulten und taktvollen Polizeitruppe möglich ist, den ständig lebendigen und wechselnden Verkehr in einer Stadt wie New York reibungslos aufrecht zu erhalten. Das hervorstehendste Charaktermerkmal scheint uns die immer gute Laune und der urwüchsige gesunde Humor dieser Riesengestalten zu sein. Der Händedruck eines New-Yorker Polizisten zermalmt dem freundlich Begrüßten beinahe die rechte Hand. Die Erinnerung bleibt also für Wochen bestehen, obgleich es eines solchen deutlichen Hinweises kaum bedürfte; denn wir werden die New-Yorker Polizei ohnehin nicht vergessen; ihr Bild wird mit einem stillen Glorienschein umrahmt in unserer Erinnerung bleiben.

Soldaten über Soldaten. Demjenigen, der selber den bunten Rock getragen hat und noch trägt, geht das Herz auf. Im Militär verkörpert sich nun einmal die äußere Macht und der Wille zur Verteidigung des Bodens eines ganzen Volkes. Die Parade der New-Yorker Truppen hat uns überwältigt, sie hat uns gleichzeitig ergriffen.

Vor dem Beginn dieser gewaltigen Schau waren wir an das „Ewige Licht" getreten, um dem Andenken derer, die für ihr Vaterland gefallen sind, unsere Huldigung darzubringen. Fitzmaurice hat Seite an Seite im Kriege mit der diesseitigen Wehrmacht gefochten. Wir jenseits der Schützengräben. In diesem Augenblick einte uns ein einziger Gedanke. Der Glaube an die eigene Heimat und die Liebe zum Vaterlande! Jene Gefallenen starben für ihren Glauben, wie die Gefallenen aller Länder und Völker für die Überzeugung, die sie hegten und verteidigten, gefallen sind. Dieser Gedanke überragt alles Scheidende und alles Trennende. Wo ein ehrlicher Wille und eine heilige Überzeugung vorhanden ist, bestehen bessere Möglichkeiten zu einem Friedensschluß auf einer fairen Basis, als da, wo Ränke und List ihre Arbeit zu tun versuchen. Der Soldat achtet auch im Gegner die Tapferkeit. Die letzte Konsequenz des Mutes ist der Tod; ehrfürchtig neigen sich Freund und Gegner vor dem Bilde der toten Soldaten.

Doch nach dem Tode das blühende Leben. Wehende Fahnen und rauschende Musik. Das Leben siegt über den Tod, — Amerikas und New Yorks Militär zieht vorüber. Laßt euch heute noch im Geiste die Hände drücken, ihr

Kameraden auf dem anderen Kontinent. Eure Ehrung berührte das Herz derjenigen, die selber Waffen trugen oder tragen. Eure Ehrung bildet aber vielleicht ein festeres Band zum Verständnis, zum wahrhaften Frieden zwischen den Völkern, als es demjenigen, der die Psyche der Soldaten nicht kennt, möglich erscheinen mag.

Die Bankette waren unendlich zahlreich. Sie waren außerordentlich gut. Es wurden Reden gehalten, die weit über den Durchschnitt des Täglichen hinausgingen und die uns zeigten, daß man unser Beginnen in den Vereinigten Staaten verstanden hatte. Das machte uns glücklich, unendlich glücklich. Nie hatten wir vorher eine Veranstaltung mitgemacht, deren Größe und Bedeutung so in die Augen sprang, wie das Bankett, das uns vom Mayor's Komitee gegeben wurde. Anschließend Empfang über Empfang, Händedruck über Händedruck. Wenn wir zurückblicken, so müssen wir uns, trotzdem die einzelnen Persönlichkeiten klar hervortreten, an die Liste derjenigen Körperschaften und Vereine halten, die uns mit einem Essen ehrten. Sie mögen folgen, damit der Leser dieses Buches einen schwachen Begriff davon bekommt, was uns in New York an Freundlichkeiten erwiesen worden ist und damit er auch gleichzeitig sieht, wie die Anforderungen waren, die an unseren Magen gestellt worden sind:

Festessen der Stadt New York, New York Merchant Association, Board of Trade for German-American Commerce, Catholic Club of the City of N. Y., Festessen an Bord des Dampfers „Columbus", des Advertising Clubs, der Electrolux Gesellschaft, Festessen gegeben vom Irish Trade Commissioner Lindsay Crawford, — Abschiedsessen an Bord des Lloyd-Dampfers „Columbus" für die Presse und das Mayor's Komitee, Luncheon der American Arbitration Association, Catholic Actors Guild.

Die einzelnen Reden zu erwähnen, wäre ein Ding der Unmöglichkeit, da die Mannigfaltigkeit der Personen, die Verschiedenheiten der Themen, die doch wieder in dem einen, dem Wunsch nach dem „guten Willen" gipfelten, zu groß wären, und auch hier möge nur eine Aufzählung von einigen Namen folgen: Mayor James J. Walker, Grover Whalen, Major General William N. Haskell, Herbert Hoover, Eugen Henningson, Prof. William R. Shepheard,

Willis Booth, Lucius B. Eastman, Schwedischer Generalkonsul Olaf H. Lamm, Dr. Alfredo Pirelli, H. Sehuengel, Victor Ridder, Irish Trade Commissioner Lindsay Crawford, Sir Charles Higham, Gilbert T. Hodges, Konsul Dr. Haeuser, Richard Washburn Child, Judge O'Brien, Gustaf Sahlin, Harry F. Guggenheim, John Crosby.

Diese Reden sind nicht nur gehalten und geschrieben worden — diese Reden sind dank der Kraft der Gefühle, die hinter ihnen standen, tief in unsere Herzen eingegraben. Wir haben sie mit hinübergenommen nach dem alten Europa, und sie werden genannt und gerühmt werden, solange wir die Möglichkeit haben, selbst zu sprechen und selbst zu reden.

Wie wir in New York wohnten? Vornehmer als die Fürsten. Das Hotel „Ritz Carlton" hatte uns Räume zur Verfügung gestellt, wie sie Staatsoberhäuptern und ganz großen Männern zukommen. Wir sind keines von beiden, aber wir haben uns trotzdem außerordentlich wohl gefühlt. Wie sollte man das auch nicht, wenn man schon die hünenhafte Gestalt des Herrn Keller sieht, dessen freundliches Lächeln von väterlicher Güte erstrahlt, — und mit ihm seinen Stab. Jeder Einzelne bemühte sich, uns das Leben angenehm zu gestalten. Warum? Wir können nur immer wieder betonen, daß wir das Bewußtsein haben, über Gebühr gefeiert worden zu sein. Man fliegt eben mal von Baldonnel nach Greenly Island. Eigentlich sollte es ja New York werden -- das war wenigstens erwartet worden. Wir hatten uns kein bestimmtes Ziel gesetzt, wir wollten zum neuen Kontinent. Aber New York hatte uns erwartet. Mein letztes Wort vor dem Start „Mitchel Field oder der Himmel", das eine freundliche Arabeske sein sollte, war bekannt geworden und trotzdem waren uns die New-Yorker nicht böse, daß es später weder der Himmel noch Mitchel Field wurde. Beim Bankett der Stadt New York meinte Mayor Walker, er würde den Himmel vorziehen. Wir bevorzugen im allgemeinen Mitchel Field, obgleich wir es nie gesehen haben; denn das ist eines der seltsamsten Dinge, die uns auf unserer Reise passiert sind: Mitchel Field hatte sich zum feierlichen Empfang gerüstet, alle Welt sprach von Mitchel Field, und wir haben nur von den Flugplätzen der Stadt New York Curtiss Field kennengelernt. Aber auch dieser Flugplatz gibt schon einen

Begriff davon, was die gut geleiteten Plätze der Stadt New York zu bieten vermögen. Aus diesem Grunde haben wir mit besonderer Freude noch kurz vor unserer Abreise gehört, daß die Oberleitung über sämtliche Flugplätze New Yorks den bewährten Händen Clarence Chamberlins übertragen worden ist. Er, den wir alle von Europa kannten, dessen Name drüben ebenso reichlich verehrt wird, wie er hier gefeiert ist, gehört für die internationalen Begriffe zu den ganz großen „Kanonen" der Fliegerei. Die Sorgen der Stadtverwaltung von New York liegen uns Gott sei Dank fern — es ist vielleicht anmaßend, wenn wir uns ein Urteil erlauben wollen — trotzdem: Die Wahl Clarence Chamberlins erscheint uns eine ganz besonders glückliche.

Was keiner von uns je zuvor geahnt hat, wurde in New York Wirklichkeit. Wir sind im Boxring aufgetreten. Leider konnten wir aktiv in die Kämpfe nicht eingreifen. Das schien aber auch gar nicht von uns verlangt zu werden. Wir wurden nur dem Publikum gezeigt und fühlten uns unendlich stolz. Sport bleibt Sport. Anhänger der verschiedenen Sportzweige verstehen sich auf den ersten Blick. Deswegen war wohl auch die Begrüßung im Boxring besonders herzlich.

Und die Theater! Wir haben in Theatern Vorstellungen gesehen, und wir haben von Bühnen herab gesprochen. Fitzmaurice in fließendem, Köhl und ich in schlechtem Englisch. Aber das Publikum verstand uns — es verstand vor allem den Willen, der hinter den Ansprachen stand. Wenn Mayor Walker in eigener Person dazu auf der Bühne erscheint, um die Besucher einzuführen, dann ist der Erfolg des Abends gesichert. Auch diese Erlebnisse bereicherten uns. Und dann kam die Stunde, da jeder an die eigene Heimat mit besonderer Wärme erinnert wurde. In den irischen und in den deutschen Gesellschaften und Vereinen wurden der „Bremen"-Crew so viele Beweise dafür gegeben, daß diejenigen Bürger der Vereinigten Staaten, die aus Europa stammen, die Länder ihrer Geburt nicht vergessen haben, daß uns das Herz dabei aufging. Jeder Einzelne versuchte uns zu zeigen, wie sehr er noch an der alten Heimat hängt, und jeder Einzelne hat uns damit eine tiefe und nachhaltige Freude bereitet.

Man hat aus den Kreisen des Publikums und in den Zeitungen davon gesprochen, daß wir von der Fülle des Gebotenen erschöpft und übermüdet wären. Das stimmt nur bis zu einem gewissen Grade. Die Freude, so viel Schönes sehen und vor allen Dingen erleben zu dürfen. die Freude, verstanden zu sein, schlug jede Müdigkeit sofort nieder. Freude kann nicht ermüden und Glück kann nicht erschöpfen. Glück und Freude haben diese New Yorker Tage uns aber im Übermaße geschenkt. Die höchste Ehre, die einem amerikanischen Bürger wie einem Ausländer erwiesen werden kann, haben wir erfahren. In Washington durften wir dem Präsidenten der Vereinigten Staaten gegenübertreten und im „Weißen Hause" aus seiner Hand die höchste Auszeichnung, die Amerika für Leistungen auf fliegerischem Gebiet zu vergeben hat, entgegennehmen. Ist New York die Stadt des Werdens und des modernen Lebens, so spricht aus Washingtons Straßen und Monumenten der Geist stiller vornehmer Zurückgezogenheit. Hier redet die Sprache der Vergangenheit. Die Geschichte dieses Landes erwacht. Die Tradition des amerikanischen Volkes ist in dieser Bundeshauptstadt zusammengefaßt und in einem wundervollen Band gebunden.

Hatten wir schon am Denkmal des großen Vaters der amerikanischen Nation, zu den Füßen des Standbildes von George Washington in der Wall Street zu New York, das Gefühl dafür bekommen, was es heißt, aus kleinem Anfang heraus mit starker Hand und mit heißem Herzen die Führung eines wachsenden Volkes zu übernehmen, so wurde diese Ehrfurcht vor der Geschichte des Landes in Washington, der Stadt, die seinen Namen trägt, noch verstärkt. Als Urbild der Liebe zum Lande, als Symbol der Kraft und Macht ragt die gigantische Kuppel des Kapitols, nachts taghell erleuchtet, zum Himmel. Am 'Tage aber weisen die Obelisken nach oben und deuten den Weg an, den die Nation geschritten ist.

Doch nicht die Vergangenheit allein lebt und wacht in Washingtons Mauern. Im Senat und im Kongreß durften wir sonst für Nichtmitglieder verbotenen Boden betreten, durften wir die Hände der Männer und Frauen schütteln, die heute die Gesetze und Institutionen der Vereinigten Staaten schaffen.

Wer Präsident Coolidge in seiner vornehmen und schlichten Güte inmitten der Räume des Weißen Hauses gesehen hat, die bewußt an den Beginn des heute so unendlich mächtigen Staatsgebildes erinnern, der wird diesen Eindruck nicht so leicht vergessen. Eine besondere Bedeutung erhielt die Feier, in der wir die Auszeichnung des Fliegerkreuzes entgegennehmen durften, dadurch, daß sie nicht in abgegrenzten Bäumen, sondern unter Gottes freiem Himmel stattfand. Strahlender, heller Sonnenschein leuchtete auf die im ersten Frühlingsgrün blitzenden Räume des Parkes herab. In durch nichts zu beirrendem Rechtsgefühl waren Gesetze geändert worden, deren ursprüngliche Fassung die Verleihung der Kreuze an uns verboten hatte. Und der Himmel selbst schien zu diesem Entschluß durch den leuchtenden Sonnenschein seine Zustimmung zu geben. Das Zeremoniell des Weißen Hauses wirkt ehrfurchtgebietend. So schlicht und so einfach es an und für sich sein mag, durch die Korrektheit und durch die innere Bewegung, wie die Bedeutung des Ortes wächst es ohne jede Anstrengung über das Alltägliche hinaus. Die Vollführung des Willens eines Hundertmillionen-Volkes, dessen Stimme in der Welt nie überhört werden kann, gibt unwillkürlich die Bedeutung auch im Äußeren, und diese Stimme hat für uns gesprochen. Durch diese Tatsache allein wäre dem Tage in Washington ein besonderer Stempel aufgedrückt worden. Irgendwo aber gingen selbst durch den lichtüberfluteten Garten die Schatten alter Zeiten. Irgendwo sah man die Gestalt des General Steuben in gepuderter Perücke die Büsche entlang wandeln, irgendwo flüsterten Stimmen, die kaum hörbar zu sein schienen, die Namen der großen Vergangenheit: Lincoln, Grant, Karl Schurz.

Vor diesen Stimmen verstummen die Geräusche des hastenden Lebens, versank das Knattern der Motoren in nichts. Vergangenheit und Gegenwart reichten sich die Hand und schlossen das Bündnis für die Zukunft. Möge der strahlende Himmel Washingtons dieser Tage ewig über diesem Bündnis leuchten!

Wer dann auf dem Militär-Flugplatz, wie wir, die erste persönliche Begegnung mit Lindbergh haben konnte, der bekommt einen Begriff davon,

daß die Geschichte dieses Landes auch in Hunderten von Jahren nicht abgeschlossen sein wird.

Ein seltsamer Augenblick: Staatssekretär Kellogg spricht zu uns von den Fortschritten der Kultur, von den Segnungen des Friedens und dem Willen zum Verständnis der Völker untereinander. Wie um diese Worte zu unterstreichen, um ihnen einen besseren Rahmen und eine stärkere Resonanz zu geben, surren über unseren Häuptern die Propeller, jagen die Flugzeuge um den Platz. Im Hintergrund bildet die Menge Spalier, steht die Luftkraft Amerikas bereit, für neue Ziele zu kämpfen und zu streiten.

Einer der größten lebenden Sportsleute und Forscher zugleich, Fridtjof Nansen, hat, während wir auf amerikanschem Boden weilten, das Wort gesprochen: „er wolle nicht an den Frieden denken, sondern für den Frieden kämpfen". Wie schön sind diese Worte aus dem Munde eines alten Kämpfers und Streiters, dessen Name in der ganzen Welt mit Ehrfurcht und Bewunderung genannt wird. Fridijof Nansen, der Streiter für den Frieden, ist stets ein Kämpfer für den gerechten Frieden gewesen. Und Abraham Lincoln, einer der größten Söhne Amerikas, einer derjenigen Männer, vor dessen Andenken sich die Herzen des Volkes in liebendem Vertrauen noch heute beugen, Abraham Lincoln, vor dessen Erinnerungsstätte wir in Washington traten, — hat er nicht das beste Beispiel dafür gegeben, was es heißt, einen Krieg zu führen, der schmerzlich und blutig zugleich ist, und dann einen Frieden zu machen, der die ehemaligen Gegner versöhnte, weil er ein Frieden der Freundschaft und Gerechtigkeit zugleich ist?

Washington regt zum Denken an. New York zum Handeln. Nur wo diese beiden Dinge sich vereinen, kann denkendes und zielbewußtes Handeln entstehen. Der Ruhepunkt in dem Hasten und Treiben der neuen Zeit ist diese Stadt der Erinnerung. Gleichzeitig aber strahlen von ihm aus die Impulse, deren Regungen an den entferntesten Enden der Vereinigten Staaten zu spüren sind. Herz und Hirn zugleich schien uns diese Stadt zu sein, die den Sitz der amerikanischen Regierung beherbergt.

Nie werden wir uns an Washington erinnern können, ohne des ersten trüben Regentages zu gedenken, den wir nach unserer Landung in diesen Mauern verbrachten. Kein festlicher Empfang, keine Paraden oder Feierlichkeiten. Wohl begrüßten uns freundliche Rufe von den Seiten derer, die uns erkannten, aber der Zweck unseres Besuches war ernsterem Gedenken gewidmet. Wir traten an das noch frische Grab Floyd Bennetts, jenes Mannes, der durch uns und für uns gestorben war. Leise legten wir die Blumen, leise legten wir die Fahnen unserer Vaterländer, die uns auf unserem Flug von Ost nach West begleitet hatten, auf den kleinen Hügel. Worte vermögen es nicht auszusprechen, was wir in unserem Innern in diesem Augenblick erlebten. Der Name Floyd Bennett und sein Gedächtnis wird in uns wach bleiben als der Name des Mannes, der durch seinen Tod ein lebendiger Zeuge für den Geist der brüderlichen und christlichen Hilfe geworden ist. Als ein besonders köstliches Andenken aber wird jeder von uns die Zeilen bewahren, die seine tapfere Witwe uns als Ausdruck des Dankes für die Ehrung ihres verstorbenen Gatten geschrieben hat. Im Schatten George Washingtons wuchs das Gefühl in diesen Tagen und Stunden für das Einsetzen des Bruders für den Bruder. Floyd Bennetts Grab kann nur in Washington sein. So schließt sich der Ring langsam zur Erfüllung.

Sollen wir über die Empfänge auch in dieser Stadt schreiben? Wir haben an einem Tage 6000 Hände gedrückt, — mehr zu sagen erübrigt sich wohl nach der Feststellung dieser Tatsache.

Die Rundreise — Philadelphia — Cleveland — Chicago — Milwaukee — St. Louis — Indianapolis — Detroit — Boston — Albany — Montreal und Quebec

Die Tour, die wir durch die Vereinigten Staaten machten, zu schildern, ist schwer und leicht zugleich. Man könnte Bände anfüllen mit den Beschreibungen all der Willkommensgrüße und Festlichkeiten, die uns geboten wurden. Wenn man aber zurückschaut, so merkt man erst, wie arm die menschliche Sprache ist, da sie nicht imstande ist, die innersten Seelenregungen zum Ausdruck zu bringen. Regungen der Dankbarkeit und

Freude aber waren es in erster Linie, die uns erfüllten. Sollte man versuchen, sie zu Papier zu bringen, so werden sie kalt und nüchtern, als Buchstaben und Worte, nicht zum Herzen gehen, obgleich sie vom Herzen kommen. Was sollen wir herausgreifen aus dem gewaltigen Buch unserer Erinnerungen? Die uns von den Junkerswerken zur Verfügung gestellte Maschine „F 13" trug uns von New York nach Philadelphia, und von diesem Augenblick an begannen für uns die Tage der Unruhe und der Freude zugleich sich zu verstärken. Philadelphias Erinnerungsstätten an die Geburt der ersten amerikanischen Flagge, das Grabmal Benjamin Franklins, sind Ruhepunkte im Lärm des Tages. Mayor Harry A. Mackay und sein Komitee waren auch hier die besten Berater und Führer. — Kein Verweilen für den flüchtig Reisenden. Die Pflicht mit dem ehern festgelegten Programm ruft weiter.

Clevelands Einwohner waren auf den sonnendurchfluteten Platz hinausgeströmt, um uns zu bewillkommnen. Die Gaben, die sie uns darreichten, erfüllten uns mit heißem Dank; aber kein Aufenthalt. Schon surrt wieder der Propeller. Die Maschine steigt und kurze Zeit später umblitzen uns Gewitterstürme. Der sinkende Abend spendet auch der Natur den Frieden, und die Landung in Chicago wird zu einer neuen spontanen Begrüßungsfeier. — Wer den in dieser Stadt schlagenden Puls zu hören versteht, der empfindet ein Gefühl der Bewunderung vor dem hinreißenden werktätigen Eifer, mit dem diese gewaltige Stadt des Westens an sich arbeitet, um Neues zu Altem zu fügen und wachsend zum Licht empor zu streben. Großzügigkeit ist der Wahlspruch Chicagos, Großzügigkeit ist der Wahlspruch seines Mayors William Hale Thompson. Dieser Hüne mit dem warmen und freundlichen Herzen führt uns in die Arena. Zehntausende von Menschen füllen die Sitze dieses gigantischen Sportplatzes. Sein Boden ist dem Wasser des Michigansees abgerungen, und kein besserer Platz hätte gefunden werden können, um dem Fremden zu zeigen, was der Wille Chicagos bedeutet und was dieser Wille zu leisten vermag. Das weiße Haupt des Vorsitzenden des Reception Komitee, George F. Getz, taucht auf, es ist mit unseren Erinnerungsbildern an Chicago unlösbar verbunden. Daddy Wilhelm hat hier einen Partner gefunden, der mehr das mütterliche als das väterliche Element darstellt.

Der Blick von Stevens Hotel über den Michigansee zeigt die Schönheiten der Natur — der Blick vom Flugzeug über die Stadt zeigt die gewaltige Arbeit nimmer rastender Industrie — doch die Reise geht weiter. Milwaukees Bürger feiern mit uns den Sonntag. Ein Frühlingssonntag, so schön und so leuchtend, wie ihn nur der Mai zu schenken vermag. Mayor Daniel W. Hoan und Gouverneur Zimmermann und C. C. Youngreen, Vorsitzender des Empfangskomitees, sind persönlich auf dem Flugplatz, und durch das Spalier winkender und grüßender Menschen hindurch geht die Parade zum See. Hätte es einen besseren Flecken geben können, um die Herzlichkeit der Begrüßungsreden zu unterstreichen? Keiner von uns glaubt das -. und abends beim Bankett zwei Vorfälle, die besonders bemerkenswert sind: Das Willkommen des Kommandeurs der Amerikanischen Legion, das wieder die verstärkte und neu begründete Kameradschaft so fest und deutlich unterstreicht, daß sich spontan unsere Hände zum festen Druck zusammenfügen. Und der Sohn Theodor Roosevelts redet vom „alten Europa", spricht von dem guten Willen, der in der Welt wachsen soll. Die Worte „Ambassadors of the Good Will" fallen, — diese Worte machen uns stolz und glücklich zugleich. An sie haben wir im Stillen gedacht, als wir auf dem Fluge von Milwaukee nach St. Louis über der City Hall von Springfield als ehrfürchtigen Gruß für das Grabmal Abraham Lincolns die irische und die deutsche Flagge aus der Luft herabfallen ließen

Der strömende Regen, der kurz nach unserer Ankunft auf St. Louis herabrauschte, der die Worte des freundlichen Mayor Victor Miller und die unseren überrauschte, ist ein Zeichen dafür, daß allzuviel Sonne im Herzen den Himmel verstimmen kann. Doch trotz allem Regen stehen die Bürger von St. Louis in den Straßen, bieten sie uns ihr Willkommen dar. Chicago überreichte uns den Stadtschlüssel, klein und zierlich gefügt. St. Louis, die Mutterstadt des „Spirit of St. Louis", des historischen Flugzeuges Charles Lindberghs, gibt uns den gewaltigen Schlüssel zu seinen Toren. Hier wie dort öffnen diese Schlüssel die Tore der Herzen, um sie wieder fest zu verschließen, nachdem sie die Dankbarkeit und die Freundschaft aufgenommen haben.

Ein kurzer Aufenthalt in Indianapolis verlängert sich durch die ungünstigen Wettermeldungen. Den Flug am gleichen Tage fortzusetzen, ist unmöglich. Keine offiziellen Feierlichkeiten, und doch umgibt uns freundliche Fürsorge des Mayors J. L. Duvall und seiner Getreuen. Der nächste Morgen ist hoffnungsvoller.

Detroit hat einen Tag vergeblich gewartet, aber nirgends hat man uns diese Enttäuschung, die wir oder vielmehr das Wetter den wartenden Bürgern bereiten mußten, übel genommen. Mayor John Lodge und mit ihm Mr. Edsel Ford sind die ersten, die uns begrüßen. Der nächste, auf den unsere Augen fallen, ist der Vater unseres Fluges, Professor Hugo Junkers. Schon seit Wochen weilen wir mit ihm zusammen auf amerikanischem Boden, sehen uns flüchtig hier und da, und jedesmal ist die Freude wieder für uns eine besonders große und herzliche, wenn wir mit dem Schöpfer der „Bremen" zusammentreffen. Die Fahrt in die Stadt beginnt. Das Industriezentrum des Westens zeigt sein festtägliches Gesicht. Aber wir dringen weiter ein. — Den neuesten Packardmotor dürfen wir besichtigen, und die Fordwerke geben dem Europäer einen Begriff davon, was dieser gewaltige „old man" an neuen Ideen geschaffen und verwirklicht hat. Henry Fords Gestalt ist für uns schon fast eine historisch-mythische geworden, so daß man beinahe verwundert darüber ist, daß er in voller Kraft und jugendlicher Frische einem persönlich gegenübertritt. Lindberghs Geburtsort vermittelt uns die Freude, die Mutter des großen Fliegers persönlich kennen zu lernen. Dankbar gedenken wir der Stunde, da Lindberghs Onkel, Mayor John Lodge, uns dieser schlichten, vornehmen Frau vorstellte. Ist dieser Mann nicht einer der besten Exponenten werktätigen, schaffenden Lebens und kühnen, phantasiereichen Wagens? — Und einem Manne werden wir immer Dankbarkeit und Freundschaft bewahren, der uns in Detroit der beste Kamerad und Freund gewesen ist, den man finden könnte: 'Mr. Edsel Ford. Nie hätten wir einen gütigeren und besseren Führer durch die gewaltige Industriestadt finden können, als in dem Vorsitzenden des Reception Comitees. Sportsgeist und Arbeitskraft vereinen sich in ihm zu einer liebenswerten Persönlichkeit, die unseren Herzen besonders nahegetreten ist. Brock und Schlee, Stinson, Halderman, Rickenbacher und all die großen amerikanischen Flieger treffen

wir in dieser Geburtsstätte der amerikanischen Fliegerei. Wie gern würde man bleiben, wie gern würde man tiefer eindringen in all das Interessante und Schöne, das sich hier vor einem auftut. Das Programm geht weiter.

Schon im Zuge, den wir, um die Nacht auszunutzen, gewählt hatten, begrüßt uns Mayor Malcolm Nichols von Boston. Neue Feiern, neue Erlebnisse unvergeßlicher Art. Der Gedächtnistag der Gefallenen erweckt alte Erinnerungen und neue Hoffnung. Die Parade der Garnison gestaltet sich zum strahlenden Schauspiel trotz des wieder einsetzenden Regens. Die American Legion ehrt uns mit der höchsten Auszeichnung, die sie zu vergeben hat. Gouverneur Fuller heftet uns die Medaille des Staates Massachusetts an die Brust, und was vermögen wir anders zu sagen, als das kleine Wort „Dank". Boston ist die letzte der gewaltigen Städte, die wir auf unserer Tour besuchen können. Aber in unseren Herzen wird sie nicht den letzten Platz einnehmen.

Die Pflicht des Dankes ruft uns nach Kanada. — Gouverneur Smiths gütige Einladung, den Vielbeschäftigten in Albany zu besuchen, ist uns eine besondere Ehre. In Albany finden wir etwas Ähnliches wie in Washington. Die Tradition des alten Amerika lebt und webt hier und erinnert an das Entstehen des größten Reiches der Welt. Intim und dadurch vielleicht noch herzlicher, wenn es möglich ist, gestalten sich die Empfänge und Feierlichkeiten in Albany. Der Gouverneur des Staates New York, der Mayor der Stadt Albany, verwöhnen uns mit ihrer Gastfreundschaft und schreiben ein neues Blatt in das Erinnerungsbuch unseres Herzens. Nacht sinkt herab und ruft in den wartenden Schlafwagen.

Der nächste Morgen findet uns wieder auf kanadischem Boden. — Montreal bietet uns zum zweiten Male das Willkommen Kanadas. Greenly Island sah das erste. Mayor Camillien Houde ist trotz der frühen Morgenstunde an der Bahn. Und wieder jagen sich die Empfänge, wieder nimmt das Hirn Eindrücke auf, die es dem Herzen zuleitet, da nur dieses sie zu verarbeiten vermag.

Weiter geht der Weg durch die wundervolle Landschaft Kanadas in den Wagen der Canadian National Railroad nach Quebec. Hier sind wir im Herzen der Provinz, die uns zuerst nach unserer Landung auf dem anderen Kontinent

Liebe und Gastfreundschaft erwies, wie sie nur dem ursprünglichen Gefühl entspringen kann. Von Bergeshügeln herab blicken wir auf diese Natur, die so gewaltig und so schön ist und die so drohend werden kann, wenn Schnee- und Winterstürme sie durchjagen. Unter der Führung von Mayor B. Auger dürfen wir dem Fest der Baumpflanzung beiwohnen, wir selber dürfen Bäume pflanzen, und mit den Wurzeln dieser Bäume graben wir tief in die Erde hinein die Gefühle unserer Dankbarkeit und Liebe. Ein kurzer Tee in dem märchenhaft gelegenen Palais des Lt. Gov. Narcisse Perideau K. C. und am Abend wieder im Bankettsaal. Premierminister Honourable L. A. Taschereau spricht zu uns Worte, die aus dem Herzen kommen und die in unseren Herzen nachklingen. Er rät uns, den Dampferweg für die Rückfahrt zu benutzen. Wir sind dazu gezwungen, denn unsere brave „Bremen" ist schwer beschädigt und nicht mehr flugfähig. Trotz alledem, wenn ein einziger Flug derartige Gefühle der Freundschaft auszulösen vermag, wie der unsere, so würden wir nicht anstehen, ihn jederzeit zu wiederholen.

Hier in Quebec schließt unsere Rundreise. In der Provinz Quebec hat sie fast wider unseren Willen begonnen. Kein Wunder, daß die Erinnerung aufsteigt, kein Wunder, daß nach all den Begrüßungen, nach all den Festlichkeiten, die im Kreise deutscher und irischer Vereine ihren Abschluß finden, in uns stark und rein das Wort klingt, das wir bei dem Augenblick unserer Landung empfunden haben:

Dank sei Gott, dem allein die Ehre gebührt