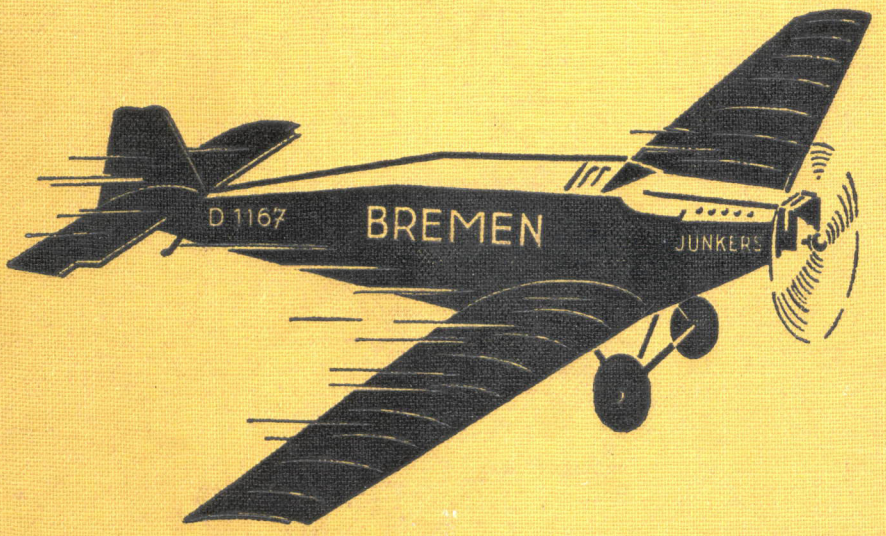
Wir von der „Bremen"

KÖHL / FITZMAURICE / HÜNEFELD



Verlag Richard Gahl / Berlin

Wir von der „Bremen“



Wir von der „Bremen"

Wir von der „Bremen“

Dr. h. c. Hermann Köhl
Hauptmann a. D.
James Fitzmaurice
Oberſt des iriſchen Freiſtaates
E. G. Freiherr von Hünefeld
Direktor des Norddeutſchen Lloyd-Bremen

Die Geſchichte des erſten Fluges über den Atlantiſchen Ozean von Oſt nach Weſt

Bearbeitet von Dr. **Ewald Kimenkowski**

Mit 30 Illuſtrationen

Verlag Richard Gahl
Berlin N 4

Gewidmet dem Andenken

Floyd Bennett's

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

Inhalt

Zum Geleit 9
Das Tempo unserer Zeit 11
Vorbereitungen zum Ost-Westflug über den Atlantik . . . 12
Der Start in Baldonnel und seine Vorgeschichte 22
Sturmflug über das Weltmeer 29
Landung auf der Eis- und Schneeinsel 34
Im Leuchtturm von Greenly Island 36
Gedanken während des Fluges 39
Unfreiwilliger Aufenthalt auf Greenly Island 45
Hilfsmaßnahmen und Weiterflug nach Murray Bay . . . 59
Eindrücke bei dem Flug nach New York 68
Empfangsfeierlichkeiten in New York, Washington und anderen amerikanischen Großstädten 79
Rückkehr nach Deutschland an Bord des Nordlloyd-Dampfers „Columbus“ 92
Ausblick 96

Zum Geleit!

Für die deutsche Jugend, die auf Deutschlands Schulen und Hochschulen den Worten der Lehrer und Forscher lauscht, habe ich dieses Buch geschrieben.

Die persönlichen Aufzeichnungen der kühnen Ozean-Flieger, Köhl, Fitzmaurice und v. Hünefeld lagen mir als Quellen vor, aus denen ich das Tatsachenmaterial schöpfen konnte.

Mit stolzer Freude gab ich mich der ehrenvollen und interessanten Aufgabe hin, die umfangreichen Berichte der „Bremen"-Mannschaft, die dreifach die Vorgeschichte des ersten Ost-Westfluges, seine erfolgreiche Durchführung und den Aufenthalt auf Greenly Island behandeln, zu einem Jugendbuch umzuarbeiten.

An dieser Stelle danke ich in erster Linie E. G. Freiherrn von Hünefeld, der, im West-Sanatorium zu Berlin, kaum von den schwächenden Folgen einer schweren Blinddarm-Operation genesen, sofort meinen Gedanken aufgriff und mir nach Verständigung mit seinen Kameraden gestattete, ihn unverzüglich in die Tat umzusetzen. — Weiterhin habe ich dem Syndikus des Norddeutschen Lloyd-Bremen, Dr. Luthard Freiherrn von Hodenberg, für seine freundliche Unterstützung zu danken und wärmsten Dank zu sagen dem Freunde Hünefelds, Herrn Alexander Röchling, für die ständige Bereitwilligkeit, mir durch mehrfache Besprechungen und vertrauensvolles Entgegenkommen die Möglichkeit zu geben, bisher unveröffentlichte Einzelheiten, Gedichte, Schilderungen und Photos bringen zu dürfen.

Ich übergebe die erste Auflage von — Wir von der „Bremen“ — der Öffentlichkeit in der Hoffnung, daß sich die deutsche Jugend an der kühnen Tat der Ozeanflieger begeistern möge.

Berlin-Charlottenburg
im Oktober 1928.

Dr. Ewald Kimenkowski.

Das Tempo unſerer Zeit

„Zeit iſt Geld"! Ihr jugendlichen Leſer dieſes Buches, merket Euch dieſen Satz, deſſen Bedeutung für die Wirtſchaft Euch erſt allmählich klar werden wird, für das ſpätere Berufsleben!

Wer das raſende Tempo der jetzigen Zeit erkennt, wer ſich klar darüber iſt, daß im wirtſchaftlichen Wettſtreit der Völker dem der Sieg gehört, der Höchſtleiſtungen in einem Zeitminimum erreicht, der iſt an ſeinem Platze zur Mitwirkung bei der Vervollkommnung der Arbeitsmethoden und bei der ſtändigen Verbeſſerung der maſchinellen Hilfskräfte berufen.

Das Zeitalter der Technik regiert! Geniale Köpfe ſind überall am Werk, um die Neuſchöpfungen von geſtern durch die Errungenſchaften von heute zu verdrängen. Raſtlos und raumgewinnend geht der Siegeszug der techniſchen Umgeſtaltung durch alle Kulturſtaaten. Wie ſpare ich Zeit und damit Geld? Dieſer Leitgedanke der Wirtſchaftsführer und ihrer hochqualifizierten Hilfskräfte macht ruhelos ſeinen Kreislauf um die Welt.

Er bewegt auch die Männer, von denen dieſes Büchlein handelt: Köhl, Fitzmaurice und Hünefeld, die „Bremen"-Flieger und Ozeanbezwinger von Oſt nach Weſt.

★

Vorbereitungen zum Oſt-Weſtflug über den Atlantik

Schon lange Jahre vor dem geglückten Ozeanflug haben ſich Köhl, Fitzmaurice und Hünefeld der Fliegerei mit Herz und Hand hingegeben. Getrennt gehen ſie zuerſt ihre Wege und kommen dann nach zäher Überwindung großer Schwierigkeiten auf die Idee des Oſt-Weſtfluges. Bei allen drei Männern ſind es neben idealen Motiven der Völkernäherung ebenfalls wirtſchaftliche Gedanken darüber, daß für den beſonders eiligen Perſonen- und Frachtverkehr über die Ozeane und Kontinente Schnelldampfer und Eiſenbahn nicht ausreichen, und daß ferner ein an ſich weſentlich beſchleunigter Transport eine ſtarke Verbilligung aller damit zuſammenhängenden Koſten nach ſich zieht.

Schon als junger Offizier befaßt ſich Köhl mit allen theoretiſchen Wiſſenſchaften, die mit der Fliegerei zuſammenhängen. Im Weltkriege iſt er aktiver Flieger, der mit großer Begeiſterung an ſeinem Beruf hängt. Im Dienſt der privaten Luftverkehrsgeſellſchaften, anfänglich bei Junkers, dann bei der Lufthanſa, bildet ſich Köhl nach und nach zu einem Spezialiſten für Nachtflüge aus. Er organiſiert die erſte Nachtſtrecke Berlin—Warnemünde, die ſich ſpäter bis Stockholm erweitert!

Die Gelegenheit, ſich gute Erfahrungen in Tag- und Nachtflügen über See zu verſchaffen, nimmt Köhl wahr, wo er nur kann. Jeder Flug bringt ihm neues Wiſſen und Können. Durch harte, zähe Arbeit an ſich ſelbſt wächſt langſam der Nacht-, Nebel- und Waſſerpilot, der mit den anderen beiden Männern der „Bremen"-Beſatzung den Meiſterflug von Oſt nach Weſt ausführt.

Es beginnen 1927 die Ozeanflüge von Weſt nach Oſt, die teilweiſe glücken, und die Fahrtverſuche von Oſt nach Weſt, die leider vor dem „Bremen"-Flug ſämtlich fehl gehen und ſchwere Opfer fordern.

Lindbergh, Chamberlin und Byrd kommen mit ihren Flugzeugen von Amerika nach dem Kontinent und mit Span-

nung und höchstem Interesse verfolgt Köhl alle Einzelheiten dieser Flüge. Gründlicher und umfassender werden seine Studien und Berechnungen, die bei Chamberlins Landung auf dem Tempelhofer Felde zu Berlin in dem Entschluß gipfeln, den Flug über den Ozean von Ost nach West zu wagen.

Auch Fitzmaurice ist bereits ein Jahrzehnt Flieger, als er im Frühjahr 1928 auf seinem Flugplatz Baldonnel Köhl und Hünefeld kennen lernt. Neben der harten und gefahrvollen Praxis als Fliegeroffizier während des Weltkrieges eignet sich Fitzmaurice genau so wie Köhl durch jahrelange Studien der Motoren, Flugzeuge, Instrumente, Navigation und Wetterkunde eine große Fülle von Wissen an, was auch ihn nachher so ausgezeichnet befähigt, seinen beiden deutschen Kameraden ein ebenso treuer wie zuverlässiger und erfahrener Begleiter zu sein.

Bereits 1924 entsteht bei Fitzmaurice der Plan, den atlantischen Ozean von Ost nach West zu überfliegen. 1925 sind ausreichende Geldmittel für den Flug von Irland nach Amerika vorhanden, aber die vorgesetzte militärische Stelle verweigert Fitzmaurice die Genehmigung. Ein gleicher Vorstoß im Jahre 1926 scheitert aus demselben Grunde. Aber mit Willensstärke und nie ermüdender Zähigkeit verfolgt der sympathische Fliegeroffizier seinen Plan.

Endlich glückt Fitzmaurice im September 1927 eine Einigung mit dem Kapitän R. W. Mac Intosh, der mit dem Fokker-Eindecker „Prinzeß Xenia" den Flugplatz Baldonnel zum Start für einen Ozeanflug aufsucht. Am 16. September 1927 steigen beide Piloten mittags auf, um die große Fahrt zu wagen, aber furchtbares Unwetter, Nebel, Sturm und Regen zwingen sie zur baldigen Rückkehr. Die klippen- und bergereiche Küste Irlands bringt die beiden mutigen Flieger in ernste Gefahren, als diese zur Landung niedergehen wollen.

Gerade zur Zeit der Ebbe gelingt ein Aufsetzen der Maschine unmittelbar am Strande. Die bald einsetzende Flut überspült die Räder, so daß fast 50 zu Hilfe gerufene

Bauern harte Arbeit haben, das Flugzeug vor ernſter Beſchädigung und vor dem Verſinken zu bewahren.

So vergeht der Winter 1927/28; mit dem Frühjahr kommen Köhl und Hünefeld nach Baldonnel, und ihre Flugvorbereitungen führen bald zu dem gemeinſamen Start mit Fitzmaurice.

In ähnlicher Weiſe wie Köhl und Fitzmaurice hat Hünefeld die Fliegerei früh lieb gewonnen. Als Direktor des Norddeutſchen Lloyd erhält er vom Jahre 1923 ab erſchöpfenden Einblick in die Organiſation der Wirtſchaft, er weiß bald, was ein Transozean-Flugverkehr in Bruchteilen der Schiffahrtszeiten für einen Gewinn darſtellen würde. Bald wirkt auch bei ihm das Ozeanflug-Projekt. Wie bei Köhl übt die erfolgreiche Ozean-Überquerung Lindberghs von Weſt nach Oſt die Wirkung bei Hünefeld aus, daß die Vorbereitungen zu dem Fluge in entgegengeſetzter Richtung nunmehr ernſthaft und praktiſch beginnen. Auf Grund von dergleichen Überlegungen kommt Hünefeld genau ſo wie ſeine beiden ſpäteren Kameraden von der „Bremen-Beſatzung“ zu dem Urteil, daß die einmotorige Landmaſchine für den Oſt-Weſtflug am zweckmäßigſten ſei. Ferner wird er ſich darüber klar, daß die Ausrüſtung des Flugzeuges in erſter Linie unter der Berückſichtigung, möglichſt große Brennſtoff-Reſerven mitzuführen, erfolgen muß. Zweckmäßige Vorkehrungen ſollen bei der endgültigen Vorbereitung der Maſchine dafür ſorgen, im Falle eines Niedergehens auf dem Ozean die Benzinbehälter ſchnell und reibungslos zu entfernen. Die ſo weſentlich erleichterte Maſchine wird für die Waſſerlandung noch ſchwimmfähiger gemacht durch den Einbau von Schwimmkörpern an den Flügeln. Dieſe überaus wichtigen Punkte ſind bei der Fertigſtellung der „Bremen“ reſtlos berückſichtigt.

Techniſche Gedanken bewegen Hünefeld bei ſeinen wiſſenſchaftlichen Studien genau ſo wie die gründliche Bearbeitung der ozeaniſchen Wetterverhältniſſe. Die jedem Kundigen zur Genüge bekannten Nebel in der Nähe von Neufundland ſind auch ihm ernſte Warner, die hinzukommen

zu den zahlreichen übrigen Gefahrenquellen wie: Vereisung der Tragflächen, Benzinmangel infolge Verfliegens, verursacht durch die Ablenkung der Kompaßnadel in der Gegend von Labrador, Zusammenwirken verschiedener Naturgewalten, in erster Linie von Sturm, Nebel, dichtem Schneetreiben und Aussetzen des Motors.

Bei der Auswahl der „Bremen" und aller ihrer Bestandteile und Einrichtungen ist natürlich jeder dieser Punkte gründlichst berücksichtigt worden. Der erfolgreich durchgeführte Flug und das Eintreten zahlreicher, oft gleichzeitiger Gefahren beweist, daß Hünefeld und Köhl, die sich Anfang 1927 in Dessau bei Professor Junkers kennen lernten, ihre Vorbereitungen in jeder Weise zweckmäßig getroffen haben. Bei erneuten Flügen von diesem Ausmaß will man jedoch gerade wegen der starken Nebelbildung an der amerikanischen Ostküste auf Radiogerät nicht mehr verzichten.

Die Dauerflüge, welche die beiden Junkers-Maschinen „Bremen" und „Europa" im Juli 1927 vornehmen, sollen ein letzter Prüfstein für den dann beabsichtigten Transozean-Flug von Ost nach West sein. Die „Bremen" muß wegen Motordefektes bereits nach drei Stunden landen, während die „Europa" mit 52 Stunden einen neuen Rekord aufstellt.

Am 14. August 1927 erfolgt der Start beider Flugzeuge, der aber nicht mit der erhofften Ozean-Überquerung endet. Die „Europa" muß schon, durch einen schweren Sturm gezwungen, auf der Nordsee kehrt machen und in Bremen schwer beschädigt notlanden. Aber auch die „Bremen" mit Köhl und Hünefeld an Bord kommt nur bis Irland. Hier erwartet sie ein Sturm, gegen den das Unwetter über der Nordsee fast eine Spielerei war. Gegen die Maschine peitscht die entfesselte Windsbraut mit einer solchen Urgewalt, daß die kühnen Piloten, ohnehin schon durch starke Nebel behindert, den ungleichen Kampf aufgeben und die „Bremen" wieder zurück nach Dessau lenken.

Abermals versucht die „Bremen" im Spätsommer 1927 den Start zu dem waghalsigen Fluge, wieder ist es die Wetter-

ungunſt, die den Erfolg von Anfang an unmöglich macht. Zu gleicher Zeit enden die gleichen Unternehmungen von Piloten anderer Nationen mit ähnlichem Mißgeſchick und ſogar mit mehrfachen Todesopfern. Auch von dem vergeblichen Verſuche von Fitzmaurice als Begleiter des ſchottiſchen Kapitäns Mac Intoſh hören die beiden deutſchen Piloten, ſodaß der Ire ihnen kein Unbekannter mehr iſt, als ſie im Frühjahr 1928 auf dem Flugplatz Baldonnel eintreffen.

Weitere Mißerfolge anderer Flieger im Winter 1927/28 führen bald dazu, daß ſich die Geldkreiſe, welche ſich zuerſt hinter Köhl und Hünefeld geſtellt haben, langſam zurückziehen. Die finanzielle Organiſation des Oſt-Weſtfluges nimmt nun Hünefeld erneut in die Hand, während ſich Köhl auf die flugtechniſchen Vorbereitungen konzentriert. Bremer Kreiſen und den beiden führenden deutſchen Schiffahrtsgeſellſchaften gebühren Dank und Anerkennung, daß ſie ſich hinter die Hünefeld'ſche Sache ſtellen, die bald für Deutſchlands Ehre und Ruhm Großes leiſtet.

Im Februar 1928 iſt alles ſo weit gediehen, daß Hünefeld die „Bremen" als ſein Eigentum betrachten darf. Um aus Zweckmäßigkeitsgründen den kürzeſten Waſſerweg zu wählen, einigt man ſich auf einen Start von Baldonnel, dem äußerſt günſtig gelegenen Startplatz an der iriſchen Weſtküſte.

Am 26. März 1928 ſoll der heimliche Abflug der „Bremen" vom Tempelhofer Feld zu Berlin ſtattfinden. Die öffentliche Meinung gegen Ozeanflüge wird immer ungünſtiger, ſo daß man Köhl und Hünefeld bereits als nicht ganz zurechnungsfähige Glücksritter und Abenteurer hinſtellt. Schließlich erfolgt Köhl gegenüber, der ja noch Leiter des Nachtflugdienſtes bei der LuftHanſa iſt, ein Startverbot für den beabſichtigten Flug. Aber auch dies hält die beiden Kameraden nicht zurück. Köhl wirft im Augenblick des Startes einen Zettel mit einer irreführenden Meldung herunter, Hünefeld liegt, um nicht erkannt zu werden, glatt auf dem Boden der Kabine. So geht's in aller Stille nach Baldonnel.

Keine Nachricht dringt von dem „Bremen“-Fluge in die Tageszeitungen, kein Berichterstatter ist erschienen, still und heimlich beginnt auf dem Tempelhofer Feld der Weltenflug, von dem kurze Zeit darauf die Völker der Erde staunend sprechen.

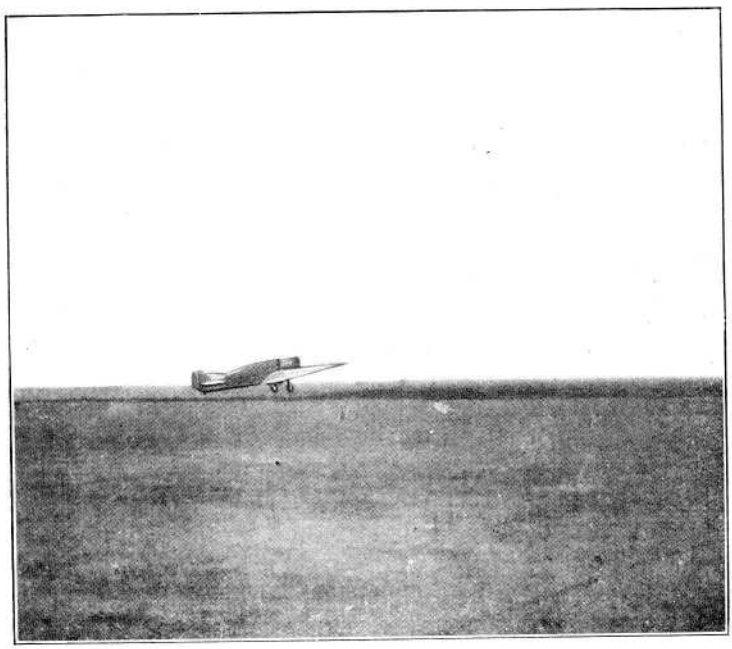
Nur ein deutscher Junge, aufgeweckt und hochinteressiert, steht im Augenblicke des Startes in nächster Nähe der „Bremen“ und bannt diesen Augenblick auf die lichtempfindliche Photoplatte seines kleinen Schülerapparates. Der Berliner Direktor des Norddeutschen Lloyd hat seinem Sohn, dem damaligen Obertertianer Karl August Graue, auf dessen stürmisches Bitten hin die Erlaubnis nicht verweigern können, zu diesem großen Ereignis auf das Tempelhofer Feld mitkommen zu dürfen.

Kaum zu Hause angekommen, greift Karl August Graue zur Feder, um den erhebenden Eindruck für immer festzuhalten:

„Morgens gegen 7 Uhr stand ich auf dem Tempelhofer Flugfeld. Da war nicht das gewöhnliche Treiben zur Zeit des regelmäßigen Luftverkehrs, das Starten und Landen von Flugzeugen, das Hasten der Reisenden, das Gedränge der Zuschauer. Alles lag ruhig da. Durch das fahle Licht der Frühe wirkte das Riesenfeld auf mich gespensterhaft. Doch an einem der großen Schuppen regte es sich. Ein mächtiges Flugzeug wurde herausgeschoben. Schwarz hob sich von dem silbernen Rumpf der Name „Bremen“ ab. Hauptmann Köhl, Frhr. v. Hünefeld und ein Mechaniker wollten zum Ozeanfluge, zur ersten Überquerung des atlantischen Ozeans von Ost nach West starten, bei dessen Versuch alle früheren Piloten ihr Leben einbüßen mußten.

Zum letzten Male wurde probeweise der Motor angeworfen und das Flugzeug untersucht. Währenddessen sah ich ein großes Verkehrsflugzeug der Junkerswerke ankommen. Die Insassen stiegen aus und eilten davon, nichtsahnend, daß in wenigen Minuten eine kühne Flugtat unternommen werden sollte.

Klopfenden Herzens ſtand ich da und wartete auf den Augenblick des Abfluges. Die Flieger riefen ihren Freunden noch ein letztes Lebewohl zu, der Motor wurde angeworfen, und langſam begann die Maſchine zu rollen, erſt ſachte über die Erde, dann hob ſie ſich, ſenkte ſich wieder, um dann endgültig in die Luft zu ſteigen. Langſam beſchrieb ſie noch einen Kreis um das Feld und flog dann gen Weſten davon. Der erſte Strahl der Morgenſonne beleuchtete das Flugzeug, das wie ein feiner ſilberner Strich am Himmel verſchwand."



Einzige Aufnahme des heimiſchen Abfluges der „Bremen" vom Tempelhofer Feld am 26. 3. 1928 zum Startplatz nach Irland.
(Aufgenommen von dem damaligen Obertertianer Karl Auguſt Grane, Sohn des Berliner Direktors des Norddeutſchen Lloyd.)

Bei hellem Sonnenſchein geht es auf Hannover zu. Nur zwei Flugſtunden werden für dieſe Strecke gebraucht. Dann ändert ſich die Wetterlage. Schwere Wolken machen

der „Bremen" den Weg bis Amsterdam schon wesentlich schwieriger, dann taucht sie an der Küste des Kanals in fast undurchdringlichen Nebel unter. Wie gut, daß sich Köhl bei Zeiten reiche Erfahrungen im Nebelflug angeeignet hat, denn leicht hat es der wackere Pilot nicht, den richtigen Kurs zu halten.

Nach 9stündigem Flug erfolgt die Landung der „Bremen" in Baldonnel. In herzlichster Weise werden Köhl und Hünefeld von den irischen Offizieren und Mannschaften des Flughafens begrüßt. Diese aufrichtige Herzlichkeit steigert sich von Tag zu Tag, je mehr das Band der Kameradschaft und der gegenseitigen Achtung stärker wird.

Als dann langsam durchsickert, daß Major Fitzmaurice, der Kommandant der irischen Luftstreitkräfte, als Mitpilot der „Bremen" mitfliegen wird, da ist es von dieser Stunde an, als ob unsere beiden deutschen Freunde nicht erst seit Tagen, sondern seit langen Jahren zu den Ihren gehören.

Fitzmaurice ist den deutschen Kameraden ja kein Fremder mehr. Schon einmal nach dem Scheitern des ersten Fluges sind Köhl und Hünefeld Gäste in Baldonnel, wo sie nach der Umkehr wegen Ungunst des Wetters landeten, gewesen. Bereits damals haben sie den irischen Offizier schätzen gelernt, der wirklich seinen ganzen Einfluß aufgeboten hat, um den Deutschen das Leben so angenehm wie irgend möglich zu machen.

Langsam schleichen die Tage in Baldonnel dahin. Aus den Tagen werden Wochen. Immer wieder steigen die Piloten mit der „Bremen" zu Probeflügen auf und überzeugen sich stets von neuem, daß die Meldungen der Wetterwarte, die noch vom Ozeanfluge abraten, richtig sind. Voller Stolz und Freude hören Köhl und Hünefeld die hohe Anerkennung von Fitzmaurice, der nach einigen Flügen wörtlich von der „Bremen" sagt: „Sie ist einer der besten Apparate, die mich je mein gutes Schicksal fliegen ließ!" Was muß sich der alte Professor Junkers gefreut haben, als er von diesen Worten des irischen Fliegerkommandanten hört. —

Der faſt tägliche Aufſtieg wühlt den weichen Boden des Flugplatzes dermaßen auf, daß der Start mit der ſchweren Maſchine faſt zur Unmöglichkeit wird. Tag für Tag ſitzen die deutſchen Flieger abends im Kaſino mit den iriſchen Kameraden zuſammen und hoffen auf eine baldige Beſſerung des Wetters.

In dieſer Zeit entſteht aus der Feder von Hünefelds eine Dichtung, die der Mitwelt zeigt, wie es im Innern dieſes kühnen Mannes ausſieht.

Von E. G. Frhr. von Hünefeld.

Was ſollen der Haß und der nagende Neid,
Die uns wieder und wieder umgleiten?
Wir wollen nur eins: Wie im feldgrauen Kleid
Uns die Sonne der Zukunft erſtreiten!

Mag doch in der Stube erſtickendem Raum,
Fernab von dem brauſenden Hämmern
Des jauchzenden Lebens, behaglich im Traum
Der Philiſter ſein Daſein verdämmern!

Wir neiden ihm nicht ſeinen friedſamen Sinn,
Nicht ſein emſiges Haſten und Jagen
Nach des flüchtigen Tages beſcheid'nem Gewinn.
Mag er Zins über Zinſen tragen!

Wir neiden ihm weder den wärmenden Herd,
Noch die Luſt an beſchaulichen Dingen. —
Für uns iſt das Leben des Lebens nur wert,
Wenn wir täglich im Kampf es erringen.

Uns dauert ſein Grimm und ſein eifernder Groll,
Und uns dauert ſein klägliches Haſſen;
Iſt die Welt doch der jubelnden Schönheit ſo voll,
Die im Rauſch der Gefahr wir erfaſſen,

Daß wir freudig zum Leben wie Sterben bereit,
Ob uns Licht oder Schatten umgleiten! —
Wir wollen nur eins: Wie im feldgrauen Kleid
Uns die Sonne der Zukunft erſtreiten. —

Baldonnel, Anfang April 1928.

Der Start in Baldonnel und ſeine Vorgeſchichte

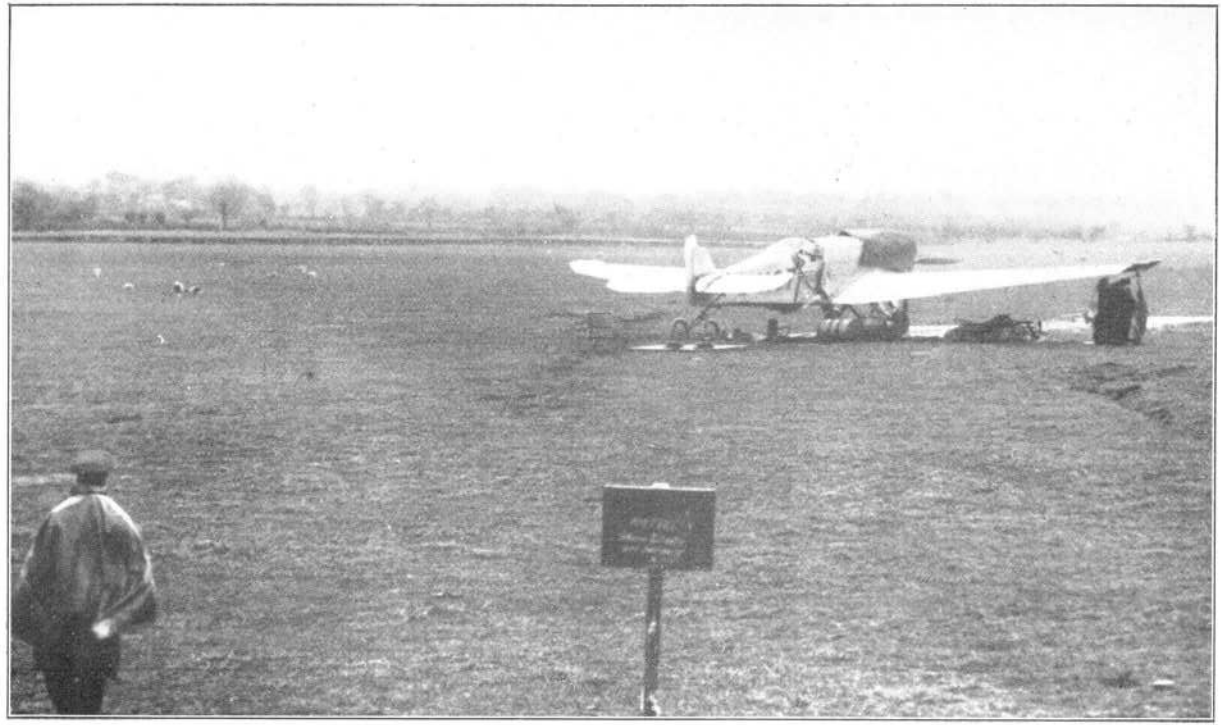
„50 Mann ſtehen morgen früh um 4 Uhr am Schuppen der ‚Bremen' bereit, die Deutſchen ſtarten zum Ozeanflug von Oſt nach Weſt, unſer Kommandant, Major Fitzmaurice, fliegt mit!" Dieſen Befehl gibt der Offizier vom Dienſt des iriſchen Flugplatzes Baldonnel am Abend des 11. April 1928, äußerlich mit von ihm gewohnter Ruhe und knapper Sachlichkeit, innerlich ſtark bewegt, voller Stolz und freudiger Anerkennung, daß die beiden Deutſchen, Hauptmann Köhl und Baron von Hünefeld gerade einem iriſchen Offizier die Ehre erweiſen, an dieſem Flug, auf dem die Augen der Welt hoffnungs- und erwartungsvoll ruhen, teilnehmen zu dürfen.

Daß die drei kühnen Männer, die kurz vor der Löſung einer ſolchen gigantiſchen Aufgabe ſtehen, in dieſer Nacht vor dem Fluge kaum die Augen zu einem erfriſchenden Schlafe ſchließen, iſt wohl zu verſtehen: ihr Wagnis iſt ſo rieſengroß, daß Körper und Geiſt nicht zur Ruhe kommen. Die kaum faßbare Vorfreude des „Vielleicht Gelingens" miſcht ſich zum wiederholten Male mit der Beurteilung aller der Gefahrenmomente, denen die Tapferen, Gott, ihrem eigenen Können und ihrer Tatkraft vertrauend, mutig in's Auge blicken.

Zwiſchen 3 und 4 Uhr morgens, iriſcher Zeit, treffen wir die Flieger am 12. April 1928 bereits auf den Beinen, trotzdem der Start erſt zu 5 Uhr angeſetzt iſt.

Wollt ihr hören, ihr jungen Freunde, welche Gedanken Hauptmann Köhl kommen, als er bei voller Dunkelheit ſein Nachtlager verläßt?

„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 Morgen-



Die „Bremen" in Irland auf günstiges Wetter wartend.

ſchimmer machten mich ſo frei und froh wie noch nie. Jetzt waren alle 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 ihnen zu ringen, oder ſterben im Kampf mit den Elementen."

Im Kreiſe der iriſchen Fliegeroffiziere nehmen Köhl und Hünefeld ein aus Eiern, Butterbrot und Tee beſtehendes kräftiges Frühſtück ein. Dann eine kurze Begrüßung und Abſchiedsworte an die Beſucher des Flugplatzes, unter denen ſich auch der iriſche Staatspräſident, mehrere Miniſter und der deutſche Generalkonſul befinden.

Fünf Minuten vor 5 Uhr klettern die drei Ozeanbezwinger in die „Bremen". Die vielen Pakete mit Lebensmitteln, die Thermosflaſchen und Kiſſen werden ſo gut wie irgend möglich verſtaut.

Der mächtige ſilbergraue Junkers-Eindecker, den Major Fitzmaurice nach erledigtem Flug als einen der beſten je exiſtierenden Apparate bezeichnet, weil deutſche Konſtrukteure und Mechaniker ihr hochwertiges Wiſſen reſtlos hineingeſteckt haben, ſteht jetzt ſtartbereit auf der Ablaufbahn vor dem Schuppen.

Noch ein paar Händedrücke an die Freunde und Kameraden, die am nächſten ſtehen, dann greifen ſehnige Hände an den Propeller. Ein letzter Blick von Köhl und Fitzmaurice auf die vielgeſtalteten Hebel und Hähne am Führerſitz, Baron von Hünefeld legt ſich den Proviant bereit, den er ſeinen Kameraden als erſten Imbiß reichen will, und ſchneidend kurz ruft Hauptmann Köhl: „Klötze weg!" Flinke iriſche Fliegerſoldaten packen kurz nach 5 Uhr die Halteklötze, welche die Räder der „Bremen" an die Startbahn bannen, „frei" ſchallt

es zu den Flugzeug-Führern zurück, die behutſam den Gashebel vorwärts ſchieben, um kurz darauf Vollgas zu geben.

Erſt langſam, dann immer ſchneller ſetzt ſich die „Bremen" in Bewegung. Gleich zu Anfang „bockt" ſie und will von der Startbahn fort nach links ausbrechen. Starke und erfahrene Hände reißen ſie zurück, ebenſo ein zweites Mal, als die „Bremen" abermals verſucht, den ihr vorgeſchriebenen Startweg zu verlaſſen.



Die „Bremen" vor dem Start in Baldonnel.

Vor dieſem Start mit dem ſchwer beladenen Flugzeug haben die Flieger bange Sorge! Auf etwas Wind von vorne, zur Erleichterung des Abfluges, hat man gerechnet. Aber es iſt in dem Augenblicke, als der Motor angedreht wird, völlige Windſtille.

Die zweimaligen „Ausbrech-Gelüſte" der „Bremen" gehen dank der Kaltblütigkeit der Führer gefahrlos vorüber, da taucht ein Hindernis auf, welches man keinesfalls erwartet

hat. Ein Schäfer, der von dem welterſchütternden Ereignis eines Oſt-Weſt-Ozeanfluges mit dem Start auf dem iriſchen Flugplatz Baldonnel wohl kaum etwas weiß, treibt im Morgengrauen friedlich ſeine Schafe auf die Weide und ausgerechnet in Richtung auf die daherbrauſende „Bremen“ zu. Noch ſchießt das Flugzeug auf dem Erdboden entlang: ein Zuſammenprall mit den Tieren bedeutet eine Zertrümmerung der Maſchine! Major Fitzmaurice, der die Gefahr von ſeinem Platz aus überblicken kann, ſchreit mit der ganzen Kraft ſeiner Lunge: „Schafe“, und gleichzeitig reißt er mit Hauptmann Köhl zuſammen das Höhenſteuer hoch, ſodaß die „Bremen“ im allerletzten Augenblick ſich vom Erdboden hebt und ganz flach über Hirt und Herde, die zu Tode erſchrocken ſind, hinwegſchießt.

Noch iſt der Start als völlig geglückt nicht anzuſehen! Am Ende der Wieſe iſt ein ſechs Meter hoher Wall, für den die augenblicklich erzielte Höhe noch nicht ausreicht. Gott ſteht den Mutigen bei, ein paar Schritte vor dieſem Hindernis ſchwebt die „Bremen“ höher und höher, ſtreift faſt noch die Hecke und ſteigt dann auf zum ſtrahlenden Himmel, um ſich ozeanwärts zu wenden.

Da ſtellt ſich ein neues Unheil drohend in den Weg: ein Berg ragt ſo ſteil und trotzig mitten aus der Flugbahn auf! Vergebens verſuchen die Piloten, ihn zu überfliegen. Sie müſſen ausweichen, um nicht noch kurz vor der Küſte ihrem ſtarken Vogel die Flügel zu zerſchmettern.

Endlich kommt die „Bremen“ auf volle Fahrt! Mächtig wühlt der Propeller in der friſchen Morgenluft, mit 200 km Stundengeſchwindigkeit wird die Bucht von Galway erreicht.

Dichter Nebel hüllt die Küſte Irlands ein, als die „Bremen“ den unermeßlichen Ozean ſichtet, der in glitzerndes Sonnenlicht getaucht iſt. Inzwiſchen zeigt die Uhr kurz nach ſieben.

Freudeſtrahlend nicken ſich die drei Mutigen zu: Köhl ſeinem Mitpiloten Fitzmaurice und beide dem weitſichtigen, willensſtarken Organiſator des Fluges, Baron von Hünefeld,

welcher zu Beginn des Fluges aus Zweckmäßigkeitsgründen noch zwischen den großen Benzinbehältern liegt. Volles Verständnis liegt in den Augen der Männer, die dieses gewaltige Wagnis durchzuführen begonnen haben, und sie lesen sich die Freude von den Gesichtern ab, daß der unsichere Start mit der fast überlasteten Maschine, vor dem sie gebangt haben, doch gelungen ist.

Mit 220 Stunden-Kilometer geht die brausende Fahrt weiter. Hin und wieder werden Rauchbomben abgeworfen, um an der Rauchsäule Richtung und Geschwindigkeit des Windes abzuschätzen.

Tagsüber bei gutem, klaren Wetter ist es für erfahrene Flieger nicht schwer, ihre Seekarten und Instrumente so zu benutzen, daß die gewünschte Richtung eingehalten wird.

Ruhig und fast spiegelglatt ist das unendliche Wasserbecken, welches Europa von Amerika trennt. Aber nicht lange dürfen die Flieger über das allzu günstige Wetter jubilieren. Gegenwind erhebt sich, der sie veranlaßt, auf 10—20 Meter Höhe über den noch ruhigen Wasserspiegel herunterzugehen, weil dort der Luftwiderstand am geringsten ist.

Hin und wieder sieht man am Horizont schwere Wolkenmassen, die, von Schneestürmen begleitet, pfeilschnell in der Ferne vorüberjagen.

Auch um die „Bremen" herum wird jetzt die Wetterlage zusehends schwieriger! In immer kürzeren Abständen wechseln die beiden Piloten, Köhl und Fitzmaurice, das Steuer, um in den „Ruhepausen", die alles andere, nur keine „Ruhe" bringen, Berechnungen zu machen oder Benzin- und Ölverbrauch zu kontrollieren.

*

Sturmflug über das Weltmeer

Mit 170 Kilometer Geschwindigkeit die Stunde zieht der starke Vogel gegen 9 Uhr des 12. April 1928 seine Bahn über das weltentrennende Meer, da pocht der Hunger bei unseren Freunden an. Hünefeld, der Proviantmeister, muß herunter von seinem für ihn beschwerlichen Sitz zwischen den Benzinbehältern dicht am Führersitz. Seine Kameraden verlangen den ersten Imbiß, und er selbst ist auch nicht abgeneigt, eine Tasse starker Brühe, appetitlich belegte Brote und Bananen zu sich zu nehmen.

Schnell vergehen die nächsten Stunden bis zur Mittagszeit. 1500 Kilometer sind geschafft! Noch mehr als 2000 Kilometer sind es bis zur amerikanischen Küste! Hartgekochte Eier, Tee und Schokolade ergänzen die Genüsse, die bereits schon auf der Frühstückstafel zu finden waren.

Die Bananen und die Schokolade steckt Hünefeld dem Fitzmaurice, der zu dieser Zeit gerade am Steuer sitzt, stückweise in den Mund. Schmunzelnd knappert der irische Fliegerkommandant auf diese neckische Weise seinen Nachtisch auf und dankt mit leuchtenden Augen seinem um ihn treu besorgten deutschen Kameraden.

Versuchen die Piloten in der Ablösungszeit einzunicken, so sind es kaum einige Minuten Schlaf, die ihnen vergönnt sind; die Anspannung der Nerven ist so ungeheuer groß, daß man an Ruhe unmöglich denken kann.

In der vierten Nachmittagsstunde wird der Wind wesentlich stärker. Glücklicherweise bläst er aus Südosten, also aus dem Rücken, und erlaubt der „Bremen" eine volle Ausnützung dieser Luftströmung, die deswegen in eine Höhe von durchschnittlich 500—600 Meter geht.

Bald aber dreht der Wind, von Zeit zu Zeit muß das Flugzeug durch örtlich begrenzten Strichregen, bald brennt die Sonne auf der linken Seite des Führersitzes, während rechts eiskalte Regen- und Schneeschauer entlang gleiten.

Die drei Männer merken, daß der ruhige, sonnige Teil des Fluges vorüber ist und daß mit der Dunkelheit auch noch ungewisses, wechselvolles Wetter einzusetzen scheint.

Um 5 Uhr lädt Hünefeld die Kameraden zum Tee ein: auch mitten auf dem Ozean will man auf die schöne heimatliche Sitte nicht verzichten. Den Tee in den Thermosflaschen finden die Männer so heiß, wie er vor mehr als 12 Stunden in Baldonnel eingefüllt ist. Erfrischt und froh über das bisherige Gelingen des Fluges blicken die Flieger mutig der zunehmenden Dämmerung entgegen.

Köhl versucht die Innenbeleuchtung des Flugzeuges anzuknipsen . . . . vergebens, der Strom versagt! Taschenlampen müssen zur Hilfe, damit von Zeit zu Zeit die Instrumente, besonders der Kompaß und ebenso die Benzin- und Ölmesser, kontrolliert werden können.

Der starke Gegenwind zwingt die „Bremen", bis auf 10 Meter über die schaumbedeckten Ozeanwellen herunterzugehen. Zwischen 8 und 9 Uhr abends schlägt das Wetter völlig zu Ungunsten der Flieger um: riesige, undurchdringliche Nebelwände stehen plötzlich wie von Geisterhand gezaubert vor dem Flugzeuge, heulend tobt der Sturm mit wuchtiger Stärke daher, wühlt die Wogen auf, die gierig nach dem großen Vogel lecken, der es wagt, den ungleichen Kampf mit den Elementen aufzunehmen! Immer mächtiger wird das Getobe, der Orkan bläst hohe Wasserberge in die tiefen Wassertäler, Regen, Schnee, Nebel, beißende Kälte, tiefdunkle Nacht, dies alles ringt mit den 3 Männern, die mit entzündeten, müden Augen, mit heißen Schläfen und klopfenden Pulsen diesem Kampf der entfesselten Elemente trotzen und mit eiserner Hand ihren Sturmvogel, die wackere „Bremen", von Altmeister Junkers Ingenieuren, stahlhart und doch jedem Fingerdruck gehorchend, gebaut, amerikawärts steuern.

Da scheint sie der gütige Gott ganz zu verlassen! Eine Zettelbotschaft von Fitzmaurice lautet: „Wir scheinen Öl zu verlieren!" Mitten im schwersten Unwetter steigt Fitzmaurice in die Kabine, legt sich auf den Boden und sucht mit der

elektriſchen Taſchenlampe unter dem Führerſitz herum. Bald hat Köhl einen zweiten Zettel in der Hand, auf welchem die Schreckensbotſchaft ſteht: „Gehen Sie an Land ſo ſchnell wie möglich, wir verlieren ſtark Öl!“

Köhl ſpricht ein „Vater unſer“, ſtill für ſich — die Kameraden hören es nicht, wiſſen nicht, was in dieſem Augenblick im Herzen des felsharten Mannes vor ſich geht! Lächelnd ſchaut er Fitzmaurice und Hünefeld in die Augen; ohne Worte wiſſen alle drei, daß es jetzt heißt, um Tod oder Leben zu ringen!

Der Reſerve-Ölbehälter wird geöffnet, in der Hoffnung, mit den letzten Ölmengen die rettende Küſte zu erreichen. Hünefeld reicht den beiden Piloten ſtärkenden Kaffee, und weiter geht es durch Sturm und Nebel.

Stunde auf Stunde verrinnt, die Maſchine ächzt und zittert. Tiefe Dunkelheit liegt über der „Bremen“. Nach dem Kompaß kann kaum geflogen werden, der grelle Lichtſchimmer der Taſchenlampe blendet die ſchmerzenden, müden Augen. Kein Land, keine Küſte, kein wegweiſender Leuchtturm! Wohin geht der raſende Weg? Nur Gott weiß es, der mit den mutigen Männern iſt und ſie behütet und bewahrt und ihnen den Polarſtern ſchickt, der ſchon ſo oft in der Nacht Schiffern auf dem Ozean den Weg gewieſen hat. Da packt Fitzmaurice Hauptmann Köhl am Arm und reckt die Hand nach unten: breite Flecken zeigen ſich, die dem unbewaffneten Auge wie Nebelmaſſen auf dem Waſſer liegend vorkommen und durch das Fernglas wie ſchneebedeckte Wälder ausſehen! Das Licht mehrerer Leuchtraketen beſtätigt die Annahme der Flieger, daß ſie ſich über dem Feſtlande befinden.

Frohes Lachen macht die Runde, die größte Gefahr ſcheint vorüber! Aber man darf ſolch ein gewaltiges Wagnis nicht vor dem Ende loben. Endlos ſcheint die Ausdehnung dieſes ſchneebedeckten Landes, teils von Wäldern, teils von Bergen durchzogen! Keine Wege, keine menſchlichen Behauſungen ſind zu ſehen. Stunde auf Stunde verrinnt, Seen

und Flüsse werden in niedriger Höhe überflogen, der Kompaß funktioniert nicht mehr, richtungslos braust die „Bremen" über das völlig unbekannte Land dahin. Auch in einer Höhe von 2200 Meter ist keine Orientierung möglich, keine Küste, kein Leuchtturm, kein Wegweiser irgendwo zu erspähen: nichts als Wald, Schnee, Berge und Täler!

Ein eisiger Schrecken durchzieht die Herzen der mutigen Flieger. Der Sturmgefahr auf dem Ozean sind sie in der Nacht glücklich entronnen. Gott ist mit ihnen gewesen. Der furchtbar entfesselte Kampf der Elemente ist fast spurlos an Flugzeug und Besatzung vorüber gegangen.

Aber jetzt, diese endlose Schneewüste? Der Benzinvorrat reicht nur noch für wenige Stunden! Was geschieht, wenn in diesem menschenleeren Gebiet eine Notlandung wegen Brennstoffmangels vor sich gehen muß?

Es wird eine Jagd auf Leben und Tod! Das Fernglas wandert von einem zum andern. Mit müden, wunden Augen suchen die Männer den Horizont nach Spuren menschlicher Tätigkeit ab: nach Häusern, Hütten, Rauch, nach Wegen und Bahnlinien! Kälter und kälter wird es in der „Bremen", immer winterlicher wird das Landschaftsbild, von menschlichem Wirken nicht die geringste Spur!

Hünefeld streift sich trotz der schneidenden Kälte seinen Pelz ab und klettert, um den Kameraden in diesen Stunden schwerster Gefahr nahe zu sein, wieder zwischen die Benzinbehälter, die dem Führersitz am nächsten sind.

Unentwegt braust die „Bremen" weiter. Der alte Professor Junkers in Dessau hat ein Meisterwerk der Technik entstehen lassen, vor dem staunend und ehrfürchtig die Welt sich beugt! Deutscher Geist und deutsche Qualitätsarbeit marschieren wieder!

Bald sind sich die Flieger darüber einig, daß der Kompaß deswegen nicht funktioniert, weil erdmagnetische Störungen dauernde Ablenkungen nach sich ziehen. Eine Orientierung ist aber unmöglich. Der Flug geht auf gut Glück weiter.

Abermals ſteigen undurchſichtige Nebelwände auf, Böen wechſeln mit eiſigkalten Winden ab, Schneeſturm peitſcht die „Bremen“ zur letzten Kraftentfaltung an —— da reißen plötzlich die Nebel auseinander und Fitzmaurice ſieht mitten im Eiſe ein Schiff! Schnell geht es zur Erkundung herunter, und Köhl ſtellt mit ſeinem Glas bald feſt, daß das hohe, rundliche Gebilde, was Fitzmaurice für den Schornſtein eines feſtgefrorenen Dampfers gehalten hat, ein Leuchtturm iſt und daneben ein Haus und weiter mehrere Hütten!



Greenly Island vom Flugzeug aus geſehen.

Vor Freude jauchzend umkreiſt die „Bremen-Beſatzung“ den Leuchtturm mehrmals, um einen geeigneten Landungsplatz zu erſpähen. Mehrere Hunde, durch das ungewohnte Geräuſch der Motoren aufgeſchreckt, ſpringen unten bellend umher. Das andauernde Hundegekläff lockt Menſchen aus ihrer Behauſung heraus, die ſtaunend die mächtige Flugmaſchine anſtarren.

Landung auf der Eis- und Schneeinsel

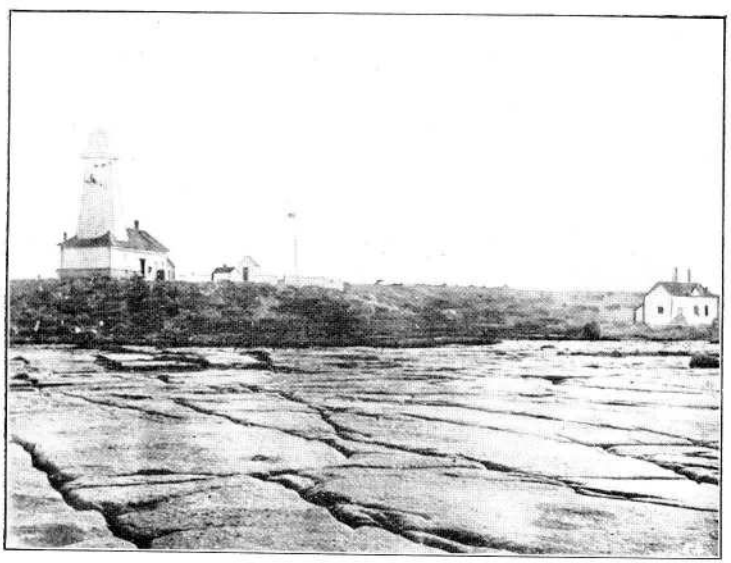
Unschwer ist in Gestalt eines kleinen vereisten Schneefeldes bald ein geeigneter Landungsplatz gefunden. Aber anstatt nach dem Aufsetzen ordnungsgemäß zu rollen, bricht die „Bremen" in das Eis ein und stellt sich Kopf.

Ein entsetzlicher Sturm pfeift in das Innere des Flugzeuges hinein, als Köhl das Verdeck öffnet, um als erster auszusteigen. Die Oberfläche des Eisfeldes ist durch die Frühlingssonne der Vortage geschmolzen und erst in der letzten Nacht leicht übergefroren. So erklärt sich das Einbrechen der Maschine, welches mit einer solchen Gewalt geschieht, daß Köhl schwer mit dem Kopf auf die Steuerung aufschlägt und blutet. Hünefeld, der die letzten sieben Flugstunden ohne Mantel, Pelzstiefel und Handschuhe zum Gewichtsausgleich zwischen den beiden Benzinbehältern dicht am Führerstand gelegen hat, steht, durch diese Lage verursacht, im Augenblick der Landung Kopf. Als er, einem Eisklumpen gleich, die Maschine verläßt, wirft ihn ein Sturm, den in gleicher Stärke keiner der Ozeanbesieger je zuvor erlebt hat, in das eisige Wasser, wohin ihm der lachende Köhl in den nächsten Sekunden ebenfalls folgen muß. Nur Fitzmaurice wird von dem Eiswasserbad beim Betreten des amerikanischen Bodens verschont, er kann sich mit aller Kraft an der treuen „Bremen" halten.

Aber diese kleinen Landungsepisoden können die Herzensfreude der drei Ozeanbesieger über den geglückten Ost-Westflug nicht im geringsten beeinträchtigen.

Bald ist mit den herbeieilenden Bewohnern das erste Gespräch aufgenommen. Mit dicken Tauen wird die „Bremen", die bei der Landung beschädigt ist, an die seit 36½ Stunden sehnsüchtig erwartete Mutter Erde gefesselt. Dann folgen Köhl und Fitzmaurice ihrem lieben Kameraden Hünefeld in die Behausung des Leuchtturmwärters. Das eiskalte Bad hat den von den letzten, mantellosen Flugstunden ohnehin schon übermenschlich mitgenommenen Körper

von Hünefeld dermaßen gepackt, daß eine Minute längeres Verweilen an der vom bitterkalten Sturmwind durchpeitschten Landungsstelle ihm eine schwere Lungenentzündung und den sicheren Tod gegeben hätte. Deshalb ist er den Gefährten vorausgeeilt, die, um das Schicksal ihres Vogels bangend, erst die Bergungshilfe der hilfsbereiten Bewohner dankbar annehmen.



Der Leuchtturm von Greenly Island.

Eingehüllt in Decken sitzt Hünefeld in der warmen Stube des Leuchtturmwärters, während seine Kameraden sich bemühen, die „Bremen" zu bergen. Sein Blick fällt auf ein Muttergottesbild, und es entsteht in dieser ernsten Stunde nach dem todesmutigen Fluge folgendes wunderbare Gedicht:

*

Im Leuchtturm von Greenly Island

Von ſchlichten Wänden ſchaut als bunter Druck
Des Heilands Kreuz ſtumm mahnend auf mich nieder.
Wie ärmlich ſcheint des Hauſes höchſter Schmuck;
Und doch vermögen tauſend Jubellieder

Die Einfalt nicht und nicht der Andacht Glut,
Die aus dem Bild, das über allen Bildern
Erhaben thront, weil ſeines Herzens Blut
Es leis umfließt, im Lobgeſang zu ſchildern.

Er ſtritt und ſtarb. Er glaubte an das Licht,
Das in ihm glühte, denn ſein eigen Leben
War ſeiner Liebe eiferndem Gericht
Wie ſeines Kampfes Leuchten ganz ergeben.

Ich ſinne ſtill. Vorüber iſt der Flug!
Er, deſſen Hand als milde Gnadenſpende
Uns übers Meer durch Nacht und Nebel trug,
Iſt nun bei mir; ich falte meine Hände:

„In weiten Steppen, einſam überſchneit,
Im engen Raum, da ſchlichte Menſchen wohnen,
Rauſcht deiner Gottheit ſchlichtes Strahlenkleid,
Und überall kann deine Allmacht thronen.

Doch, wem du ernſt des Todes Bild gezeigt,
Der beugt das Knie und fühlt nur dieſes Eine:
Wer nicht das Herz vor deinem Kreuz
geneigt,
Sah nie das Licht in ſeiner Klarheit
Reine."

Freiherr Ehrenfried Günter v. Hünefeld.



Die „Bremen" balkengestützt im Eise von Greenly Island (unmittelbar nach der Landung.)

Dann hält Hünefeld in ſeinem Tagebuch die Gedanken feſt, die ihm während des Fluges kamen. Die Schönheit und Tiefe der Worte veranlaſſen mich, Hünefeld ſelbſt ſprechen zu laſſen:

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 verſchie-

denſten 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!

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 hallt es wieder von Schüſſen, von den letzten Seufzern der Sterbenden. „Freiheit“! Wie

lautet das alte 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 emporſteigt. „Freiheit!" Klingt dieſes Wort nicht auch jetzt in dem Rauſchen des Sturmes, der um uns tobt? Singen nicht die Wellen des Ozeans unter Dir 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 Zetteltaſche 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 umkehren 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 Deutſche 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 auf, 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!

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. Unheil verkündend 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 Mütterherzen verkörperte 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.

Köhl's 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 Manne das Herz ſchwer gemacht. Dieſe Frau iſt von demſelben Geiſt wie meine Mutter. Welche Stimmungen haben wir zu Dritt auf dem Balkon der Köhl'ſchen 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 Bremenbeſatzung. Ihr kleingläubigen Seelen, — wißt Ihr denn nicht, daß dieſe eine Nacht drei Männerherzen ſo zuſammenfügte, daß ſie ſich nie im Zorn trennen können?“

*

Unfreiwilliger Aufenthalt auf Greenly Island

Das warme, trauliche Wohnzimmer des Leuchtturmwärterhauses bedeutet für die drei Helden ein köstliches Heim! Nach 36½ Stunden Flug, nach langstündigem Nachtkampf mit der Urgewalt der entfesselten Elemente endlich: Sieg, glückliche Landung, Menschen, hilfsbereite, liebe Menschen, warme Kleider, ein warmer Raum, wenn auch nicht gerade fürstlich erleuchtet, und warmes Essen, was wollen die glücklichen, restlos zufriedenen Männer der „Bremen" mehr?

So gut hat noch keinem von ihnen das schnell bereitete Mahl, aus Corned Beef und Kartoffeln bestehend, gemundet. Mit rührender Dankbarkeit schütteln sie dem Gastgeber Le Templier — einem französischen Kanadier — und seiner lieben Frau die Hände.

Kaum ist der letzte Bissen verschlungen, da meldet Madame Le Templier die Bereitschaft der Betten für die Nacht. Aber so schnell lassen sich die pflichtgewohnten Ozeanflieger nicht zum Schlafen abschieben. Erst werden noch Telegramme aufgesetzt nach Deutschland und nach Irland, die den wartenden, treubesorgten Familienangehörigen die frohe Kunde geben, daß die „Bremen" am Frühnachmittag des 13. April 1928 im Norden von Nordamerika glücklich gelandet sei! Der Zufall will es, daß gerade ein Bote aus dem nächsten Ort mit Telegraphenstation, Long Point, in Greenly Island anwesend ist. Dieser erklärt sich sofort bereit, seine Schlittenhunde zur äußersten Eile anzutreiben, um die Drahtnachrichten der Ozeanbezwinger beschleunigt dem Äther übergeben zu lassen.

So wird es doch 4 Uhr nachmittags, bis die Flieger zur Ruhe kommen. Köhl und Hünefeld schlafen zusammen in einem breiten Bett, Fitzmaurice kriecht allein auf seine Lagerstatt. Einen selten tiefen, schönen Schlaf haben die drei Getreuen. Fast 11 Stunden liegen sie wie Blei in den Federn, umgeben von wunderbarer Ruhe und tiefem Frieden. In grenzenloser Sorgfalt und Rücksicht hat

Madame Le Templier ihrer sechsköpfigen Kinderschar anbefohlen, nicht das kleinste Geräusch von dem Augenblick an zu verursachen, in dem die gesättigten Heldenflieger leuchtenden Auges den Abendbrottisch verlassen haben, um sich nach 36½ Stunden größter körperlicher und seelischer Anstrengung zum ersten Male der wohlverdienten Bettruhe hinzugeben.

Als erster wacht um 3 Uhr nachts Köhl auf und schaut sich im Scheine der brennenden Petroleumlampe, die im Schlafzimmer Wärme verbreiten soll, seine noch schlummernden Kameraden an. Ein Glücksgefühl beschleicht ihn in dieser nächtlichen Stille, was schöner kaum auszumalen ist: für Deutschlands Ehre, für das geliebte Vaterland hat die „Bremen-Mannschaft" einen Sieg erfochten, von dem ein goldenes Ruhmesblatt in der Zeitgeschichte fernen Geschlechtern künden wird! Und der irische Fliegerkommandant, Major Fitzmaurice, hat restlos gehalten, was sein Tun und Lassen vor dem Start in Baldonnel versprochen hat! Einen besseren Kameraden hätten Hünefeld und er sich nimmer wünschen können!

Da stößt Köhl, diesen stolzen Gedankengängen weiter nachgehend, nach echter Bayernart einen zwar leisen Juchzer aus, doch schon sind die Kameraden munter und greifen zur ersten Zigarette.

Das Gespräch dreht sich um die geographische Lage der Landungsstelle. Hünefeld, der die englische Sprache wenigstens so beherrscht, daß er sich gut verständigen kann, neckt Fitzmaurice mit ihrer „Dampferlandung!" Fitzmaurice hat nämlich den Leuchtturm vom Flugzeug aus für einen Dampferschornstein angesehen und ist bis zur Landung der Meinung gewesen, in nächster Nähe eines eingefrorenen Schiffes niedergegangen zu sein. Bald schlafen die beiden munteren Plauderer wieder so fest, daß Köhl, der über seine Karten gebeugt sitzt, schmunzelnd ein erneutes „Gute Nacht" herüber winkt.



Die beschädigte „Bremen“ nach der Landung in Greenly Island.

Als ſich am Morgen Hünefeld und Köhl leiſe aus dem Zimmer ſchleichen, wo Fitzmaurice bis 12 Uhr mittags den Schlaf des Gerechten ſchläft, da gibt es ſelbſt für den kartenkundigen Bayern eine mächtige Überraſchung: man hat auf Grund der oberflächlichen Orientierung ſeitens der Bewohner anfänglich geglaubt, in „Green Island" zu ſein, welches ungefähr 300 Meilen von Quebec dicht an einer Eiſenbahnlinie liegt, ſodaß New York etwa in 2—3 Tagen zu erreichen geweſen wäre. Aber . . . . weit gefehlt! Eine kleine, unſcheinbare Silbe macht die ganze Hoffnung zu Schanden. Nicht in Green Island, ſondern in Greenly Island iſt die Landung vor ſich gegangen. Und dieſes Örtchen hat vieles andere, nur keine Eiſenbahnlinie in der Nähe.

Alſo müſſen die Flieger die gleiche Beförderungsmöglichkeit wählen, mit der am Vortage ihre Telegramme zur nächſten Station gebracht worden ſind: den Hundeſchlitten!

Während Köhl die Fürſorge für die treue „Bremen" übernimmt, wobei ihm freundliche Bewohner zur Seite ſtehen, ſchwingen ſich Hünefeld und Fitzmaurice auf ein Schlittengeſpann, um ſich von der kläffenden Meute nach Long Point, der nächſten Telegraphenſtation, ziehen zu laſſen. Aber ſo ohne Purzelbäume geht die raſende Fahrt nicht ab! Zwar ſitzt der ſchlittenvertraute, landeskundige Lenker feſt auf ſeinem Schlittenſitz, doch Hünefeld und Fitzmaurice ſauſen bei einigen Kurven in ſo bubenhaft neckiſcher Weiſe mit ihren Naſen in den lockeren Neuſchnee, daß ſie vor Lachen kaum wieder auf ihren Schlitten krabbeln können.

Und weiter geht die brauſende Fahrt. Munter kläffen die Hunde, bald iſt Long Point erreicht. Hier wird mit dem Poſtmeiſter Cornier Freundſchaft geſchloſſen, der am Landungstage bereits ſchon die erſten Lebenszeichen der kühnen Ozeanbezwinger über das Weltmeer gefunkt hat. Poſtmeiſter Cornier bekommt viel Arbeit in den nächſten Tagen! Aber er iſt ſich der ehrenvollen Aufgabe wohl bewußt und erledigt ſie mit beiſpielloſem Eifer und ſeltenem Pflichtbewußtſein. Man bedenke: bisher war der Monatsverkehr an Tele-

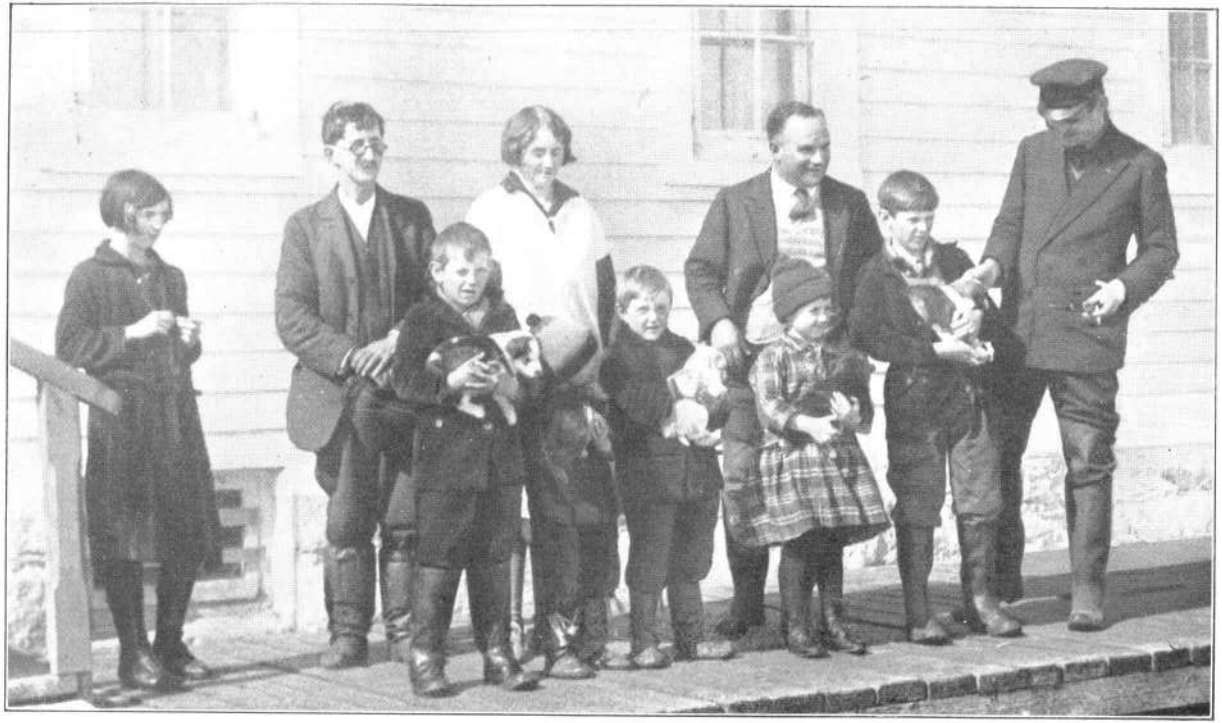
grammen 8—10 Stück! Jetzt gehen täglich 100—200 ein, zu deren Bewältigung dem wackeren Cornier keine Hilfskräfte zur Verfügung stehen. Kein Wunder, daß auch ihn unsere drei Ozeanflieger lieb gewinnen. Denn durch seine dienstlichen Verrichtungen wird Hilfe herbeigerufen, durch ihn wird der Verkehr mit der gesamten Außenwelt hergestellt, sodaß die drei Getreuen von Tag zu Tag sich wohler auf Grönland Island fühlen.

Bald findet ein herzlicher Nachrichtenwechsel zwischen den Fliegern und der deutschen, irischen, amerikanischen und kanadischen Regierung statt, Glückwünsche der Hansestadt Bremen, aus Dessau von Professor Junkers treffen ein — die drei Helden wissen also: die Mitwelt fühlt mit ihnen und denkt unentwegt an sie von der Sekunde ab, als in Baldonnel die Propeller zum Start surrten. Ein herrliches Gefühl ist es für die mutigen Männer, diese riesengroße Begeisterung und Anteilnahme aus allen Teilen der Welt entgegennehmen zu dürfen als Entgelt für ihr todesverachtendes Wagnis im Interesse des Weltenverkehrs, der einst durch Flugzeuge und Luftschiffe genau so kommen wird, wie er durch Dampfer und Radio, Telegraphie und Telephonie machtvoll eingesetzt hat.

Die freundliche Hilfsbereitschaft der Familie Cornier in Long Point hat bald das aufgestöbert, was die beiden Hundeschlitten-Fahrer für ihre der Köhl'schen Obhut überlassene „Bremen" am nötigsten brauchen. Hebebäume und zwei Krähne weiß der junge Cornier zu beschaffen, womit auf der Rückfahrt extra angehängte Schlitten beladen werden.

Aber noch ganz seltene Genüsse bietet des Postmeisters gütiger Sohn den Ozeanfliegern: er teilt mit ihnen seinen Vorrat an Zigaretten und Tabak, was bei der seltenen Beschaffungsmöglichkeit in Long Point garnicht genug gepriesen werden kann.

So sind in Grönland Island und dem Telegraphenort Long Point, wohin es vom Leuchtturmhaus zur Telegramm-



Köhl und Hünefeld im Kreise der Familie des Leuchtturmwärters von Greenly Island.



Die erſte Zeitung auf Greenly Island.

beförderung und Abholung nun täglich mit den kläffenden Hunden geht, Köhl, Fitzmaurice und Hünefeld bald umgeben von einer Schar von Menſchen, die ihnen vor wenigen Tagen noch wildfremd waren und jetzt bereit ſind, das Letzte mit den Ozeanbezwingern zu teilen.

Durch Planken, Petroleumfäſſer und Baumſtämme geſtützt, hat Köhl inzwiſchen mit ſeinen hilfsbereiten Mannen

die „Bremen", ſo weit es nur irgend möglich iſt, aus dem eiſigen Waſſer geborgen. Freudig begrüßt er die mit Hebebäumen und Krähnen aus Long Point zurückkehrenden Kameraden. Nun kann die Stützvorrichtung für das Flugzeug, welche vorher zu primitiv war, wenigſtens einigermaßen zweckmäßig hergeſtellt werden.

Die Junkers-Geſellſchaft in New York wird telegraphiſch um Beiſtand angerufen und über die Art der Flugzeug-Beſchädigung verſtändigt, damit nach Möglichkeit durch Flieger Erſatzteile herangeſchafft werden können.

Es bricht Sonntag, der 15. April 1928 an und damit der vierzigſte Geburtstag von Hauptmann Köhl! Er ſoll eine beſondere Geburtstagsfreude haben, der gründliche, ſtets pflichtbewußte, nur ſachlich eingeſtellte, tapfere Pilot. Beim Frühſtück trifft die Draht-Nachricht ein, daß ein mit Schneekufen verſehenes Flugzeug von Quebec nach Greenly Island geſtartet iſt, und beim Mittageſſen ertönt plötzlich Propellerſurren. Alles ſtürzt aus dem Leuchtturmhaus und ſichtet ein Flugzeug über der kleinen Inſel. In wenigen Minuten landet es ſicher auf dem gefrorenen Fluß. Dr. Cuiſinier, den unſere Flieger ſpäter den „lieben Gott von Kanada" nennen, begrüßt die Ozeanbeſieger in herzlichſter Weiſe. Unſere Helden lernen bald die große Herzensgüte, den praktiſchen Sinn und die gründlichen ärztlichen Kenntniſſe des lieben, verehrten Dr. Cuiſinier ſehr ſchätzen. Ihm folgen aus dem Flugzeug „Oxilla" der bekannte Pilot Duke Schiller und der Mechaniker Thibaut. Iſt das eine Freude an Köhls Geburtstag, als Dr. Cuiſinier die Schätze aus ſeinen Proviantkörben auspackt! In ein herzliches Lachen bricht das Geburtstagskind aus, als ſogar ein Korb mit Bierflaſchen zutage gefördert wird. Bei einem Schoppen Bier kann ein bayeriſcher Fliegerhauptmann auf der Eisinſel Greenly Island ſeinen vierzigſten Geburtstag ſo feiern, wie er es von der Heimat her gewohnt iſt.

Bald ſitzen die willkommenen Gäſte im Wohnzimmer der Madame Templier, die heute zu Ehren Köhls den Tiſch beſonders ſorgfältig gedeckt hat.



Der erste Besuch in Greenly Island von Dr. Cuisinier und dem Piloten Duke Schiller.

Nun geht ein munteres Geplauder los. Dr. Cuisinier muß berichten, was bisher für Nachrichten über die Flieger-Landung im Umlauf sind. Freundlich und gefällig nimmt dieser frühere Mediziner und jetzige Direktor der Canadischen Luftschiffahrtsgesellschaft das Gespräch auf und erzählt alles, was die Flieger interessiert.

Sein Vorschlag, daß einer der Ozeanbezwinger am nächsten Tage gemeinsam mit Duke Schiller die „Oxilla" besteigen solle, um in Murray Bay, dem Hauptquartier der Canadischen Luftschiffahrtsgesellschaft, mit dem dort zur Zeit tätigen Fräulein Herta Junkers gemeinsam die Besorgung der Flugzeug-Ersatzteile und sonstiger von unseren Freunden in Greenly Island gewünschten Gegenstände zu übernehmen, wird wegen seiner Zweckmäßigkeit freudig begrüßt. Die Wahl fällt auf Fitzmaurice, dessen umfassende englische Sprachkenntnisse ihn schon deshalb als Verhandlungsführer gerade für die jetzigen Absichten der Flieger besonders bestimmen.

Der Abend verläuft fröhlich und angeregt. Dr. Cuisinier, der sich von Stunde zu Stunde mehr in die Herzen der „Bremen"-Mannschaft hineinplaudert, läßt mit gutem Erzählertalent Bilder aus der Vergangenheit entstehen. Er berichtet über seine Flüge mit Blériot in Paris, und man erfährt, daß die große Liebe zur Fliegerei, die auch Köhl, Fitzmaurice und Hünefeld gepackt hat, ihm Veranlassung gegeben hat, die Medizin endgültig an den Nagel zu hängen, um sich dem Flugzeug restlos zu verschreiben.

Weiter plaudert Dr. Cuisinier von den großen einsamen Wäldern Labradors, die im Winter, wenn Eis und Schnee regieren, eine Gefahrenquelle allerschwerster Art für des Weges unkundige Flieger darstellen. Durch diese Erzählung wird den Ozeanbezwingern nur allzu klar, in welche Situation sie hineingekommen wären, wenn der gütige Gott ihnen nicht zur Landung in Greenly Island verholfen hätte. Sie erinnern sich in diesem Augenblick der letzten Stunden ihres Fluges, als sie über nicht endenwollende Schneefelder und in Weiß gehüllte Wälder dahingebraust sind, ohne die

geringſte Spur einer menſchlichen Tätigkeit erkennen zu können. Ihnen iſt bewußt, daß neben dem göttlichen Willen den Schöpfern und Konſtrukteuren der „Bremen" Dank zu ſagen iſt für dieſes Wunderwerk der Technik, welchem das geſamte Ausland ehrfürchtiges Lob und vollſte Anerkennung zollen muß.



Chamberlin begrüßt die „Bremenflieger".

Hilfsmaßnahmen und Weiterflug nach Murray Bay

In der Frühe des nächsten Tages besteigen Fitzmaurice und Duke Schiller die „Oxilla", um nach Murray Bay zu fliegen. Das anfänglich gute Flugwetter wechselt bald in Gegenwind, Schnee und Nebel, sodaß die Fahrt wirklich kein Vergnügen ist und die Piloten zwingt, in Natashquan eine Zwischenlandung vorzunehmen. Bei sympathischen Gastfreunden verbringen sie die Nacht, können aber nicht, wie beabsichtigt, am nächsten Morgen starten, sondern werden wegen Wetterungunst bis zum Mittag in Natashquan festgehalten. Sturm und starker Schnee begleiten ihren Weiterflug bis nach Clarke City, wo des Unwetters wegen eine erneute Zwischenlandung erfolgt. Auch hier begegnen sie herzlichster Gastfreundschaft.

Die Notwendigkeit dieser beiden Landungen beweist die ungeheure Schwierigkeit des Fliegens, wenn dichter Nebel, starke Schneemassen und heulender Sturm auf das Flugzeug eindringen. Meine jungen Freunde und Leser mögen sich nochmals die Schreckensnacht der „Bremen"-Besatzung auf dem Ozean vor Augen führen, als die entfesselten Elemente auf den kühnen Vogel einschlugen, keine Möglichkeit der Orientierung mehr bestand und man jeden Augenblick mit dem Ende von Benzin und Öl rechnen mußte!

Duke Schiller ist ein landes- und witterungskundiger Pilot, der aber Nebel-, Schnee- und Sturmgefahren so einschätzt, daß er doch zwei Zwischenlandungen und Nachtruhen dem Kampf mit den Naturgewalten vorzieht.

Erst am folgenden Tage, also zwei Tage nach dem Abflug von den Gefährten in Greenly Island, erreicht die „Oxilla" Murray Bay, wo Fräulein Herta Junkers die Flieger sehnsüchtig erwartet. Die Ersatzteile für die „Bremen" sind bald beschafft, Proviantkisten und gewöhnliche Ausrüstungsgegenstände ergänzen das Gepäck, welches in das dreimotorige Ford-Flugzeug, das Fitzmaurice zu seinen Kameraden zurückbringen soll, verstaut wird. An Bord dieses Ford-

Apparates hat ſich der ſympathiſche und verdiente Flieger Floyd Bennett auf dem Fluge zu dem Standort der „Bremen"-Mannſchaft eine ſchwere Lungenentzündung geholt, die zum großen Schmerz von Köhl, Fitzmaurice und Hünefeld bald zu ſeinem Tode führte. Bekannte amerikaniſche Zeitungshäuſer hatten den Flug von Floyd Bennett in Richtung Greenly Island veranlaßt, der leider der letzte Flug dieſes allgemein beliebten Piloten werden ſollte. Die Ozean-



Ankunft von Fitzmaurice mit Fordflugzeug von Duke Schiller bei Fräulein Herta Junkers in St. Agnes.

bezwinger haben ſofort nach ihrem Eintreffen in New-York ihre Schritte nach Waſhington gelenkt, um in tiefer Trauer um den Kameraden, der ihnen ſelbſt zu Hilfe eilen wollte, auf ſeinen noch friſchen Grabhügel Kränze zu legen.

Nach Rückkehr zu den Freunden in Greenly Island iſt Fitzmaurice erſtaunt über den jetzigen Zuſtand der „Bremen". Dr. Cuiſinier und Köhl haben inzwiſchen ganze Arbeit getan.

Bereits der Montag-Morgen, der Starttag von Fitzmaurice und Duke Schiller nach Murray Bay, hat Dr. Cuisinier in vollster Tätigkeit gefunden. Da er die Sprache und die Gewohnheiten der Bewohner gründlich kennt, ist es ihm nicht allzu schwer, bald genügend Hilfskräfte mobil zu machen. Mit Hundeschlitten wird aus näherer und weiterer Umgebung alles das zum Standort der „Bremen" herangeschafft, was Dr. Cuisinier für die Bergungs- und Reparaturarbeiten in erster Linie notwendig hat. Lange und tiefe Gräben werden geschaufelt, um das teichartige Gewässer, in welches das Flugzeug bei der Landung ziemlich tief eingedrungen ist, trocken zu legen. In zehnstündiger Arbeit kommt der Doktor mit seiner Hilfsmannschaft tatsächlich zum Ziele, was der wacker mit Hand anlegende Köhl selbst kaum für möglich gehalten hat.

Der aus Murray Bay zurückkehrende Fitzmaurice findet seine treue „Bremen" aufgebockt, fein säuberlich gereinigt, mit entferntem Propeller und Untergestell, die beide beschädigt waren, vollkommen bereit für die Reparaturarbeit, welche von dem aus Murray Bay mitgeflogenen Junkers-Mechaniker Ernst Köppen sofort in Angriff genommen wird.

Und unser Freund Hünefeld? Wißt Ihr, Ihr lieben jungen Leser und Leserinnen, wie es dem inzwischen ergangen ist? Denkt Euch nur: der Energie strotzende, zähe Hünefeld, welcher mangelnde Körperkräfte durch eisernen Willen zu ersetzen vermag, der auf einem Auge blind geboren ist und auf dem anderen nur einen Bruchteil normaler Sehschärfe hat, der nach schwerer Beinverwundung im Kriege fast einem Dutzend Operationen stand gehalten hat, dem die Kunst der Ärzte gestattet, mit dem ihm nach operativem Eingriff noch verbliebenen Magenteil zu leben, — dessen schwer unterminierter Körper den unsagbaren Anstrengungen einer 36½stündigen Sturmfahrt über den Ozean trotzte!! — dieser Hünefeld ist in den Tagen als Fitzmaurice die Reparaturstücke heranholt, T o d e s k a n d i d a t!

Eine Fiſchvergiftung zwingt den ſympathiſchen, tapferen Flieger auf das Krankenbett. Sein Zuſtand wird ſo ernſt, daß der jetzt als Arzt amtierende Dr. Cuiſinier und Köhl ſeinen Tod nicht für unmöglich halten. Zwar will Köhl von Hünefeld's Bitte, ihn nach dem Ableben zwiſchen den Eisſchollen von Greenly Island zu verſenken, nichts wiſſen, und er verſucht dauernd, den ſchwerkranken Kameraden auf andere Gedanken zu bringen, — aber Dr. Cuiſinier und er wiſſen, daß der Zuſtand von Hünefeld außerordentlich beſorgniserregend iſt. Nach drei ernſten Tagen und drei durchwachten Nächten wiſſen die Freunde endlich, daß Hünefelds zähe Natur das Fieber glücklich überſtanden hat. Keiner iſt froher als Köhl, der ſeinen Mitſtreiter von der „Bremen" nun wieder langſam geſundend an ſeiner Seite weiß.

Preſſe- und Filmflieger treffen jetzt auf der Inſel ein. Rührige Berichterſtatter ſetzen ihre flinken Federn in Bewegung, um die noch lückenhaften Preſſenachrichten durch ausführliche Meldungen zu ergänzen. Zeitungs- und Kinophotographen beſtürmen die Ozeanflieger, ihnen in allen nur möglichen Stellungen Aufnahmen zu geſtatten.

Die illuſtrierte „Wochenſchau" in den Kinos Eurer Heimatorte hat Euch, Ihr lieben, jungen Freunde, zahlreiche Bilder von Greenly Island, der „Bremen"-Beſatzung vor ihrem treuen Flugzeug, inmitten der Familie Templier, den Leuchtturm-Bewohnern uſw. gezeigt.

In dieſem Büchlein, was Ihr gerade vor Euch habt, ſind die intereſſanteſten Bilder von Greenly Island wiedergegeben, ſodaß Ihr ſie als dauerndes Andenken aufheben könnt. Weitere Photos aus Amerika, von Baldonnel in Irland, von der Rückreiſe der Flieger und den Empfangsfeierlichkeiten in Deutſchland ergänzen die reiche Bilderſerie, die Euch dieſes kleine Werk zu einem der wertvollſten Schätze Eurer Bücherſammlung machen wird! —

Inzwiſchen hallt die kleine Schmiede im Leuchtturmhauſe von Greenly Island wider von flinken Hammerſchlägen des Mechanikers Köppen. Bald ſitzt der neue Pro-



Ankunft des Junkersflugzeuges Type F. 13 mit den Fliegern an Bord in Montreal.

peller am Motor, und auch das von Fitzmaurice mitgebrachte Untergestell ist nach kurzer Zeit wieder an Ort und Stelle.

Nun heißt es, eine geeignete Startbahn für die „Bremen" ausfindig zu machen. Köhl rät zu der Eisfläche in der Bucht, und langsam wird unter Zuhilfenahme von Hundeschlitten, auf welche die einzelnen Räder gesetzt werden, das Flugzeug von seinem erhöhten Standort zum Eise der Bucht gebracht. Diese Arbeit erfordert allein mehrere Stunden, aber willige Hilfskräfte stehen den Piloten genügend zur Verfügung — es ist ja schon Schwierigeres vollbracht worden.

Bereits um 5 Uhr finden wir am nächsten Morgen die Flieger am Flugzeuge, um den Start vorzubereiten. Die größte Sorge ist, ob der Motor ordnungsmäßig anspringen wird. Mehrmals wird die „Bremen" mit vereinten Kräften über das Eis gezogen, wiederholt bricht sie in schwachen Stellen ein! Immer wieder packen die Männer an, schieben den schwachen Apparat vorwärts in der Hoffnung, daß die Maschine sich in Bewegung setzen wird.

Alle Arbeit ist vergeblich! Erneut werden die einzelnen Motorteile untersucht, heraus genommen, nochmals gereinigt und wieder eingebaut. Öl und Motor werden durch ein Feuer erwärmt, um den Antrieb zu erleichtern, nichts hilft! Unsere Freunde sind fast verzweifelt. Die Stunden vergehen zusehends, bald ist es Abend, ohne an einen Start mit der „Bremen" denken zu können. Vom Eise fort wird das Flugzeug wieder mit Hundeschlitten unter den Rädern auf das Land geschafft, um dort am nächsten Tage nochmals Versuche zu unternehmen. Im Schutz des Hafens von Long Point wird der Junkers-Apparat für die kommende Nacht sicher verankert und einem Bewohner die Wache übergeben. Ehe die letzten Sicherungsarbeiten erledigt sind, bricht ein toller Schneesturm los, mit banger Sorge suchen die Flieger, welche jetzt auf dem Festlande Quartier genommen haben, ihre Nachtlager auf. Hünefeld und Köhl wohnen im Hause des bereits schon früher erwähnten Telegraphenbeamten und

Fitzmaurice bei dem Pfarrer; zu den Mahlzeiten ſucht der iriſche Kamerad ſeine beiden deutſchen Freunde auf.

Schon jetzt am Abend wird es den Fliegern klar, daß ſie mit ihrer treuen „Bremen“ den Weiterflug nicht fortſetzen können. Schweren Herzens entſchließen ſie ſich alſo, am nächſten Tage die Fordmaſchine zu benutzen. Dr. Cuiſinier und ſein bewährter Mechaniker Thibaut verſprechen, der zu rückbleibenden „Bremen“ treue Beſchützer zu ſein, bis unſere Freunde von New York aus weitere Beſtimmungen über das fernere Schickſal ihres ſtarken Vogels treffen können. So kommt die Nacht, die letzte Nacht in nächſter Nähe ihres Landungsplatzes nach 36½ſtündigem Fluge über die ſchier bodenloſen Waſſermaſſen des Ozeans und zuletzt über unwirtliche Schnee- und Eisfelder, auf denen man ſtundenlang keine Spuren menſchlicher Tätigkeit feſtſtellen konnte. Dieſe Erinnerungsbilder ſteigen in den letzten nächtlichen Stunden vor den Augen von Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice auf, ehe ſie am nächſten Tage das ſtarkmotorige Ford-Flugzeug wieder der menſchlichen Kultur näher bringt! Und dieſe Gedanken, die von ſtark hervorquellendem Dankgefühl an Gott, den Schöpfer der Welten, und an die liebgewonnenen Freunde von Greenly Island, an Dr. Cuiſinier, an die Familie des Leuchtturmwärters durchſetzt ſind, werden von Traurigkeit durchſetzt, weil man kommenden Tages der „Bremen“ die Treue brechen muß.

Ein vierter guter Kamerad iſt den Ozeanfliegern „ihre Bremen“ geworden, ſie iſt ihnen genau ſo feſt ans Herz gewachſen wie die Menſchen, die ihnen in den erſten Stunden und Tagen nach der wunderbaren Rettung Gaſtfreundſchaft und Hilfe ſchenkten.

Dieſe Gedanken und Gefühle begleiten unſere Freunde die Nacht hindurch bis zum Morgengrauen. Daß ſie ſo denken und fühlen können, beweiſt, daß ſie ſchlichte Edelmenſchen ſind, denen auch der Erfolg nicht zu Kopf geſtiegen iſt.

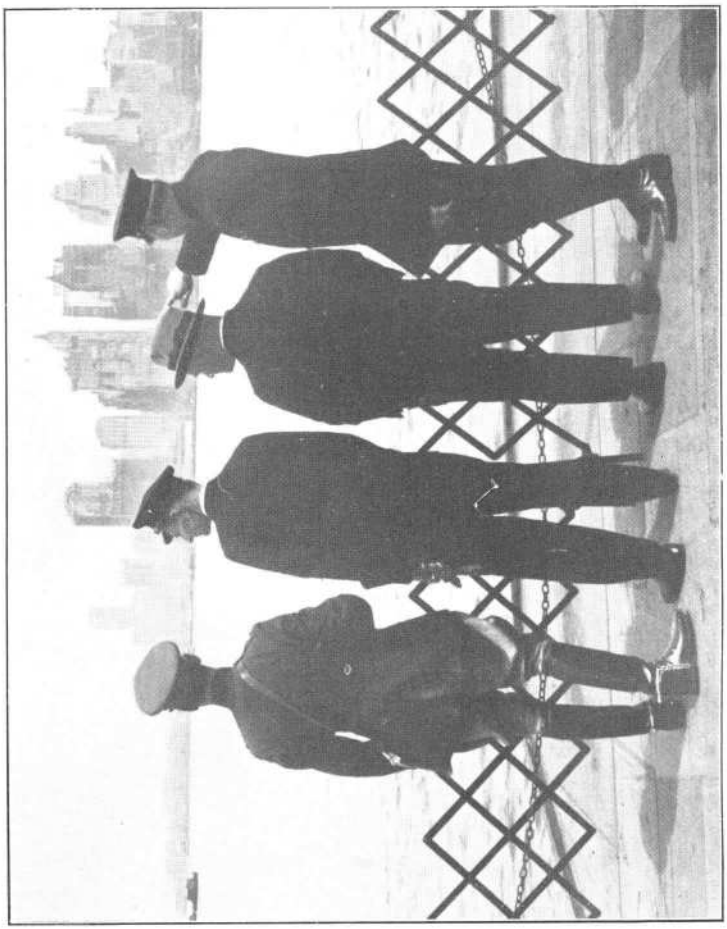
Endlich hat ſich der noch tagelang anhaltende Schneeſturm, der einen Abflug immer wieder verhinderte, am

26. April 1928 gebeſſert. Das dreimotorige Ford-Flugzeug, mit welchem Fitzmaurice aus Murray Bay kam, nimmt die Ozeanflieger auf, und um ½9 Uhr morgens winken ſie ihrer „Bremen", ihrem lieben Dr. Cuiſinier und all den anderen, die ihnen lieb und wert geworden ſind, Abſchiedsgrüße zu. Jetzt ahnen unſere Freunde noch nicht, daß ſie ihren vierten Kameraden, die „Bremen", nicht mehr wiederſehen ſollen. Bei einem ſpäteren Startverſuch, der von Junkers-Mechanikern und Piloten vorgenommen wird, als die Ozeanflieger bereits in New-York gefeiert werden, verunglückt die Maſchine und zerſchmettert vollkommen. Dieſe Nachricht packt die „Bremen-beſatzung" ſo mächtig, als ob ihr beſter Freund von ihrer Seite geriſſen wird: ſo mit Herz und Hand verwachſen fühlen ſich die tapferen Männer mit ihrem lieben ſtarken Vogel, der ſie treu und ſicher durch alle Gefahren hindurchgetragen hat! —

★

Eindrücke bei dem Flug nach New York

Balchen, der blonde Nordländer, welcher der eigentliche Führer der Fordmaſchine iſt, gibt auf deſſen Bitte hin unſerem iriſchen Freunde Fitzmaurice das Steuer. Köhl und



Die „Bremenflieger" betrachten die Wolkenkratzer von New-York.

Hünefeld fühlen ſich auf den weichen Polſtern der Kabinenſitze wohl und geborgen. Der Start des mit Skiern ausgerüſteten Flugzeuges geht ordnungsgemäß vor ſich. Ein



Parade der Garnison von New-York in der 5. Avenue.

letztes Winken gilt den zurückbleibenden Freunden von Greenly Island, die mit ihrer Hilfsbereitschaft und Herzlichkeit den Fliegern den Aufenthalt auf der Insel so verschönt haben, daß er auf ewig in der Erinnerung haften bleiben wird.

Bald nach dem Abflug, der in nördlicher Richtung vor sich geht, zeigen sich die riesigen Schneefelder, mit Klüften und Spalten versehen, über denen die „Bremen"-Besatzung vor knapp zwei Wochen, mit einem eisigkalten Schneesturm kämpfend, vergeblich Umschau gehalten, ob sich denn immer noch keine Landungsmöglichkeit zeige. Selten erspähen die Flieger von ihrem luftigen Höhensitze Zeichen menschlicher Kultur. Nur vereinzelt erheben sich an den Flußniederungen Gehöfte, meist aus Holz erbaut, die einen überaus bescheidenen, fast armseligen Eindruck machen. Viele, viele Meilen weit wechseln Eis, Schnee und Felsgestein, welches sich schwarz und trotzig von der weißen Umgebung abhebt. Unsere deutschen Freunde, die Wald und Grün gewohnt sind, blicken vergeblich nach etwas Vegetation; aber Eis wechselt mit Schnee und Schnee mit Eis, winzig klein sind die Baumgruppen, die man bei dem pfeilschnellen Fluge in nächster Nähe menschlicher Siedlungen antrifft.

Kein Wunder ist es also, daß die auf dieser Strecke verkehrenden Flugzeuge der kanadischen Luftschiffahrtsgesellschaften mit Lebensmittelreserven für mindestens eine Woche versehen sein müssen, um der Gefahr einer Notlandung in dieser Schneewüste wohl gerüstet begegnen zu können. Nur Pelzjäger und Fischer, die in Quebec verkaufen oder einkaufen wollen, ziehen durch diese Gegend. Die Fahrt der Schlitten geht dann längs der Telegraphendrähte, welche in Long Point, in der Nähe von Greenly Island, enden.

Auch jetzt in der letzten Aprilwoche herrscht im Lande noch eine starke Kälte, die unseren Freunden, welche munter und wohl geborgen in der starken Fordmaschine sitzen, nichts mehr anhaben kann. Wenn die Sonne für kurze Stunden durch das schwere Schneegewölk bricht, verschönt sich das

Landſchaftsbild ſo ſehr, daß Köhl faſt glaubt, einen Flug über die heimatlichen bayeriſchen Winterberge zu machen.

Über die Mündungen mächtiger Flüſſe geht es weiter am Meer entlang. Jetzt werden die Eisſchollen dort unten ſchon dünner und kleiner, ein Anzeichen dafür, daß die Frühlingsſonne auch hier, wo die längſte Zeit im Jahre Eis und Schnee vorherrſchen, langſam und ſicher Sieger bleibt.

Eine Richtungsänderung wird jetzt vorgenommen. Um auf ſchnellſtem Wege nach Murray Bay zu gelangen, muß Köhl, der nunmehr an Stelle von Fitzmaurice mit Balchen zuſammen das Steuer führt, den Kurs nach Südweſt wählen. Der Flußreichtum des Landes iſt außerordentlich groß, eine reiche Beute der ſchönſten Fiſche fällt den Bewohnern faſt mühelos in den Schoß.

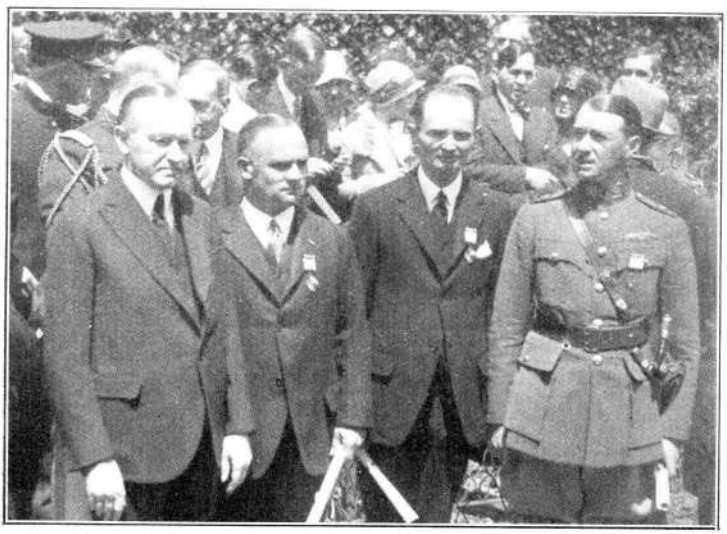
Jetzt grüßen ſchon kleine Dörfer mit Kirchen, maleriſch eingebettet in die vielen Täler, die im Schutz der Berge liegen. Dann taucht in dichter Bergeshöh ein nettes Städtchen auf mit hübſchen Häuſern, ſauber und friſch am Fuß gelegen: es iſt das erwartete Murray Bay und in deſſen nächſter Umgebung der Landungsplatz St. Agnes.

Eine große Menſchenmenge ſteht dort unten und blickt voller Erwartung zum Himmel. In brauſender Fahrt nähert ſich das Fordflugzeug, welches die frohen Ozeanflieger bringt, um ſie der Ziviliſation wieder zu geben. Ein Sturm der Begeiſterung bricht los, als die Landung erfolgt. In Schlitten zuerſt, dann in Autos geht die Fahrt zur Stadt, wo die Flieger mit einer beiſpielloſen Herzlichkeit aufgenommen und in vornehm behagliche Quartiere gebracht werden.

Beſonders groß iſt die Freude der deutſchen Flieger darüber, Fräulein Herta Junkers zu begrüßen und eingehend ſprechen zu können, was Fitzmaurice bereits ſchon anläßlich ſeines erſten Fluges von Greenly Island nach Murray Bay getan hat.

Bereits der nächſte Morgen bringt den Weiterflug nach Waſhington und New-York. Die ſtarke Fordmaſchine ſteht ſtartbereit, als die „Bremen"-Beſatzung auf dem Flugplatz

eintrifft. Der blonde, nordiſche Pilot unterhält ſich fröhlich lachend mit dem bekannten amerikaniſchen Ozeanflieger Chamberlin, der am Vortage ebenfalls zur Begrüßung bei der Ankunft in St. Agnes erſchienen war, und welcher jetzt im eigenen Flugzeug die Fordmaſchine unſerer Freunde begleitet.



Der Präſident der Vereinigten Staaten Coolidge mit den Fliegern nach Überreichung des amerikaniſchen Fliegerkreuzes.

Überall iſt freudige Erregung zu bemerken. Jeder hat das Gefühl, daß durch den geglückten Oſt-Weſtflug ein guter Schritt vorwärts in der Fliegerei getan iſt. Die „Bremen"-Männer ſtehen natürlich im Mittelpunkt zahlreicher Ehrungen und bekommen dadurch einen kleinen Vorgeſchmack für die Rieſenfeierlichkeiten, denen ſie nachher in New-York und Waſhington ſtandhalten müſſen.

Herzlicher Abſchied trennt unſere Freunde um 7 Uhr morgens von ihren ſympathiſchen Gaſtgebern in Murray Bay, und gefilmt und photographiert in allen möglichen Stellungen erhebt ſich das Fordflugzeug. Außer Köhl, Fitzmaurice,

Hünefeld und dem Piloten Balchen iſt noch Fräulein Herta Junkers und der amerikaniſche Berichterſtatter Murphy an Bord. Alles was nicht mit der Führung der Maſchine zu tun hat, liegt umher wo irgend Platz iſt, auf dem Boden der Maſchine, zwiſchen den Benzintanks auf Decken und nicht benötigten Fliegeranzügen, um ſich nach dem anſtrengenden Vortage durch einen tiefen Schlaf die nötige Spannkraft wieder zu holen. Fitzmaurice finden wir friſch und munter am Steuer neben Balchen, der dem iriſchen Kameraden den richtigen Weg weiſt.

Mit günſtigem Rückenwind geht es im brauſenden Tempo auf New-York zu. Bereits nach einer Stunde iſt mit Quebec die erſte größere Stadt überflogen, deren arbeitende Bevölkerung gerade die Straßen füllt. Die letzten Gebirgsketten verſchwinden jetzt, weite Ebenen und dichte Wälder wechſeln mit Städten und Dörfern. Zahlreiche kleine Waſſeradern bahnen ſich durch das Grün einen Weg, um zu dem mächtigen St. Lawrence-Strom zu kommen, der ſie in ſeinem rieſigen Bett aufnimmt, um die vereinigten Waſſer dem Meere zuzuführen.

Kurz vor 9 Uhr erhebt ſich ein Wald von Schloten vor der „Bremen"-Beſatzung, die jetzt geſpannt und intereſſiert das Landſchaftsbild verfolgt: Montreal iſt erreicht, Kanadas Millionenſtadt, die dicht an der Grenze Kanadas und der Vereinigten Staaten von Amerika liegt.

Immer vielgeſtaltiger wird das Bild dort unten: zu beiden Seiten liegen hohe Bergzüge, deren Spitzen eine Schneedecke tragen, eingeſchloſſen von dieſen Bergen ſieht man fruchtbare Felder, Wieſen, auch Hügelland, und von Meile zu Meile mehren ſich die Eiſenbahnſtrecken und Autoſtraßen. Schon iſt der bekannte Hudſon-Fluß erreicht, die Stadt Albany wird flüchtig gegrüßt, deren erſte Wolkenkratzer bewundert.

Die letzte Flugſtunde bricht an. Gewaltig häufen ſich die Schienenſtränge, die aus allen Richtungen einem Punkte zu-

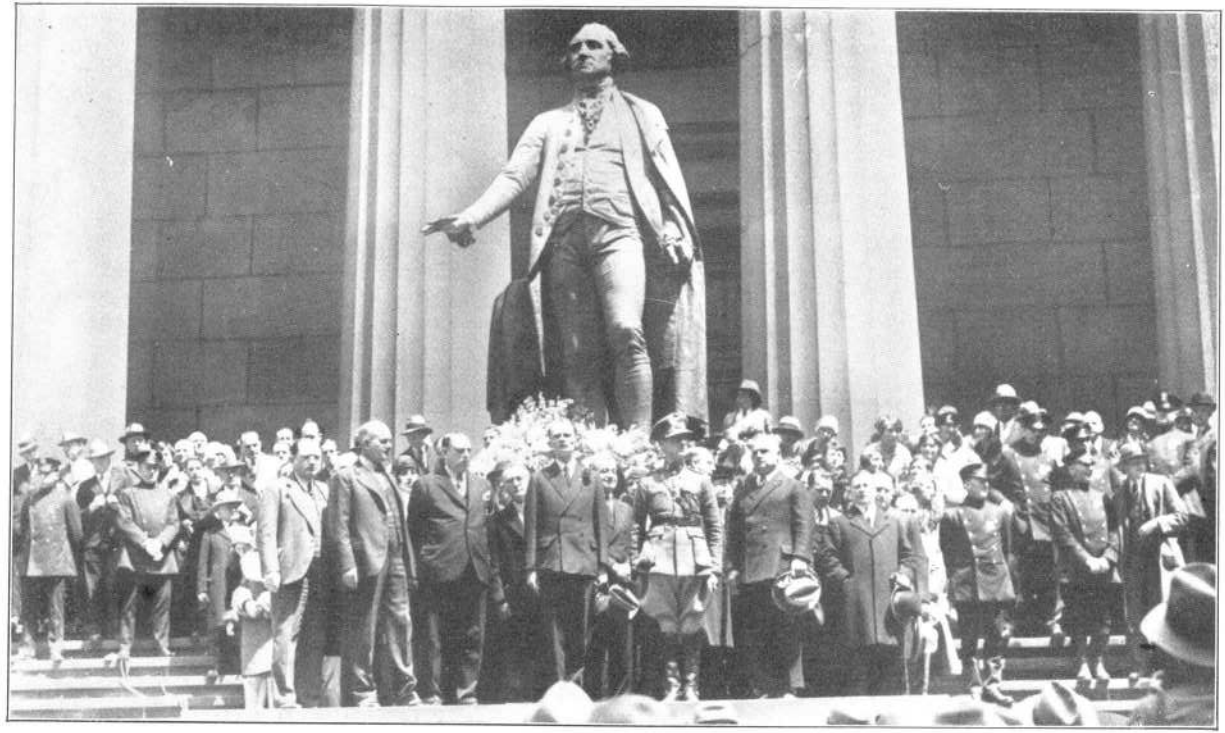


Die Flieger mit „Jimmy" Walker, dem volkstümlichen Bürgermeiſter von New-York.

ſtreben. Durch eine enge Bergeskette ſchlängelt ſich der Hudſon, dann weiten ſich die frohen Augen der Ozeanflieger: ſie ſehen die Vororte von New-York, Villen, Parks, Sportplätze und dann die Rieſenſtadt, welche an Größe ſämtliche Städte der Welt übertrifft. New-York mit ſeinen mächtigen

Turmhäusern, Wunderwerken amerikanischer Bautechnik, ist erreicht. Der Anblick hämmert sich für ewig in die Erinnerung unserer Freunde ein. Hier wollten sie zuerst landen, bis sie der Kampf mit den rasenden Elementen weit, weit abführte zu der rettenden Eisinsel Greenly Island.

★



Die Flieger vor dem Denkmal von George Washington.

Empfangsfeierlichkeiten in New York, Washington und anderen amerikanischen Großstädten

Die Landung erfolgt auf dem Curtis Field. Im langsamen Gleitflug geht es hinunter, und es bricht ein Sturm der Begeisterung los, so mächtig, wie ihn die „Bremen"-Männer nicht im entferntesten erwartet haben.

Von Ehrung zu Ehrung und von Feier zu Feier eilen unsere Freunde in den nächsten Tagen in New-York. Überall



Köhl und Fitzmaurice mit ihren Frauen, Hünefeld mit „Baby" Fitzmaurice in New-York.



Fitzmaurice zerſchneidet mit ſeinem Degen die Geburtstagstorte von Hünefeld in New-York.

werden ſie mit Freundlichkeit und Herzlichkeit geradezu überhäuft und hören auf allen Banketten reſtloſe Zuſtimmung, wenn ſie immer wieder betonen, daß es ihr Hauptbeſtreben iſt, das vorhandene Band zwiſchen den beiden Kontinenten diesſeits und jenſeits des von der „Bremen“ überflogenen

Ozeans ſtärker zu machen. Hünefeld ſoll jetzt ſelbſt ſprechen, da ſich ſeine Worte unmöglich beſſer ſagen laſſen:

„Darüber hinaus haben wir gehofft, kürzere Brücken, als ſie bisher vorhanden waren, zwiſchen zwei durch das Waſſer getrennten Erdteilen ſchlagen zu dürfen, um dem Gedanken der friedlichen Gemeinſchaft von Nation zu Nation und von Staat zu Staat eine gangbare Straße zu bauen."

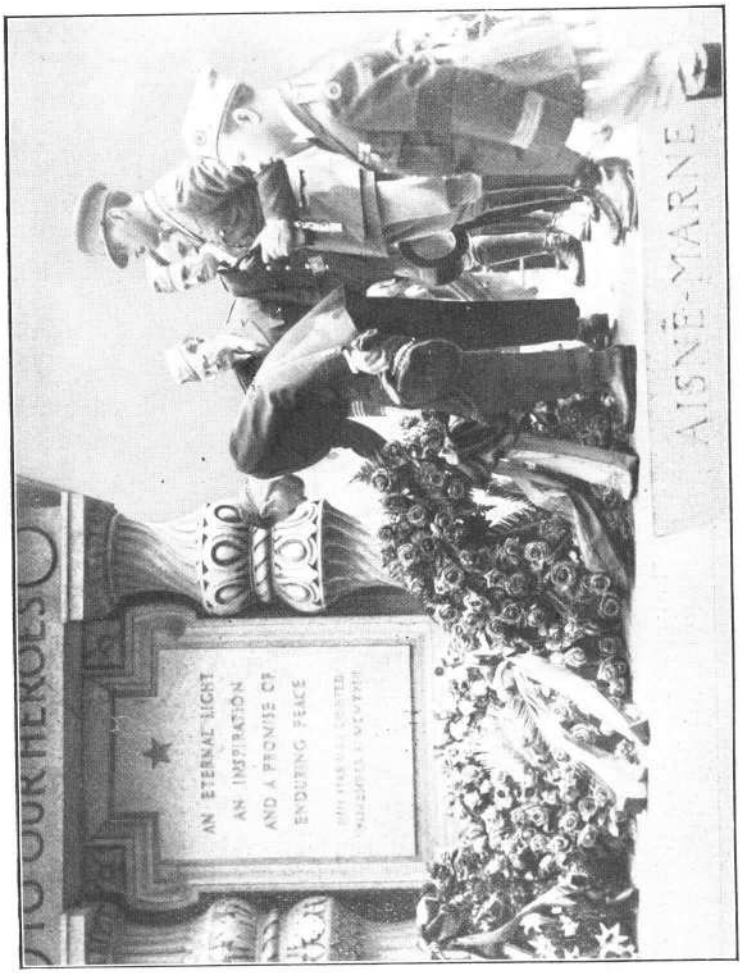
Einer der beſten Freunde wird den Fliegern der überaus ſympathiſche, bei den New Yorkern ſehr beliebte Bürgermeiſter James Walker. „Jimmy" Walker nennt ihn nicht nur der Bürger ſeiner Stadt, ſo rufen ihn auch bald in herzlicher Vertrautheit die „Bremen"-Männer, die ihn gleich beim erſten Zuſammentreffen lieb gewinnen.

Iſt es doch Jimmy Walker geweſen, der auf dem Mitchel Field Tag und Nacht der auf die „Bremen" vergeblich wartenden Menge zurief: „Die „Bremen" wird nach meiner Überzeugung das Rennen ſchon machen!" und Stunden ſpäter, als Erwartung und Beſorgnis immer größer wurden: „Der Flug iſt bereits gelungen!" Solch ein felſenfeſtes Vertrauen hat der Bürgermeiſter von New York zu den Männern der „Bremen" und zu der techniſchen Qualität der Junkersmaſchine. Ähnliche Äußerungen haben ſchon kurz vor dem Start den Weg nach Irland genommen und den Fliegern das Selbſtvertrauen geſtählt, ſo daß dieſes gewaltige Wagnis gelingen konnte.

„Den beſten Kameraden der Welt" nennt Hünefeld den Lenker der New Yorker Stadtregierung. Gibt es Worte, welche die Gefühle beſſer kennzeichnen, welche die „Bremen"-Flieger ihrem „Jimmy" Walker entgegenbringen?

Die Fülle der Ehrungen und Feierlichkeiten, welche dann in den nächſten Tagen in New York folgen, graben ſich wegen ihrer Großartigkeit und Herzlichkeit tief in die Herzen der Flieger: die Autofahrt durch die 5te Avenue, die Parade der Garniſon, die zahlreichen Feſteſſen und Empfänge gipfeln mit ihren ehrenden Worten ſtets in dem immer wiederkehrenden Bekenntnis, daß die Amerikaner den „guten

Willen" der Deutſchen freudig anerkennen. Ferner klingt aus ihrem Munde der Stolz und das Lob über den kühnen Mannesmut der Ozeanbezwinger, die eine Tat von nicht zu



Die Flieger legen am Grabe des unbekannten Soldaten in New-York einen Kranz nieder.

unterſchätzender Bedeutung vollbrachten. Ein wunderbares Verſtändnis, ein gegenſeitiges Sichverſtehen-Wollen und auch -Können bildet ſich bei dieſem täglichen Verkehr zwiſchen

zahlreichen Führern der öffentlichen und privaten Wirtschaftskreise New-Yorks und unseren Fliegerfreunden heraus, sodaß sich die zu Herzen gehenden Ansprachen und Begrüßungsreden nie wieder aus der Erinnerung der Flieger verwischen lassen.

Auch die irischen und deutschen Vereine und Gesellschaften wetteifern untereinander, um die Männer der „Bremen" fast mit übergroßer Herzlichkeit zu verwöhnen. Eine große Freude bereiten die deutschstämmigen Amerikaner Köhl und Hünefeld, wenn sie sich bemühen, alte Geschichten und Gedanken über die Stätten ihrer Geburt und Jugendzeit wach zu rufen.

Ein Tag ist schöner und erinnerungsreicher als der andere, New-York macht einen unauslöschlichen Eindruck auf die drei Flieger. In besonders behaglichen Räumen des vornehmen und gewaltigen „Ritz Carlton"-Hotel sind die „Bremen"-Piloten, zu denen sich inzwischen die Frauen von Köhl und Fitzmaurice und dessen Töchterchen „Patsy" gesellt haben, ganz wunderbar untergebracht, so daß die Tage wie im Fluge vergehen.

Da trifft eine ehrenvolle Einladung des Präsidenten der Vereinigten Staaten aus Washington ein, der unsere Freunde sofort Folge leisten. Im „Weißen Haus", dem Sitze der Regierung, empfangen sie die höchste Fliegerauszeichnung Amerikas, das Fliegerkreuz. Nach den gesetzlichen Bestimmungen des Landes ist dieses Ehrenkreuz nur für amerikanische Bürger bestimmt. Binnen kurzer Frist wird dieses Gesetz für diesen Fall umgestoßen, damit die Ozeanbezwinger diese hohe Auszeichnung auf gesetzmäßigem Wege empfangen können.

Hört jetzt Hünefeld über Washington:

„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

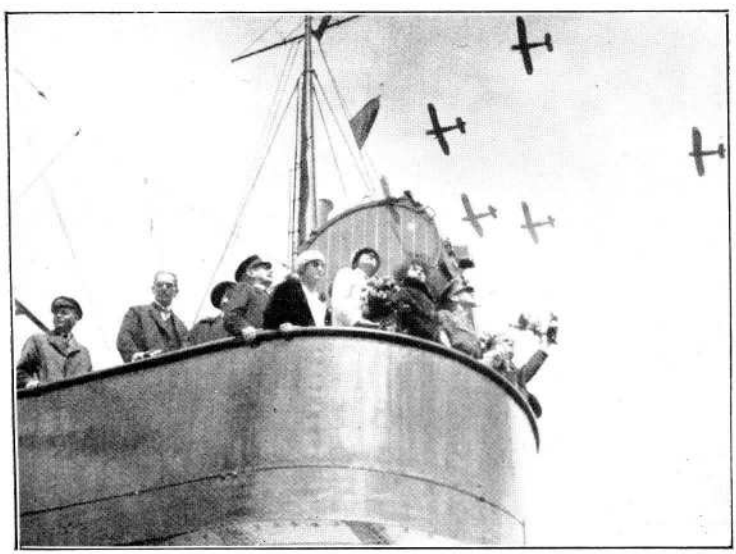
dieſes Landes erwacht. Die Tradition des amerikaniſchen Volkes iſt in dieſer Bundeshauptſtadt zuſammengefaßt und in einen wundervollen Band gebunden.

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 Volks 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 Räumen, 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



Die Begrüßungsgeſchwader der Verkehrsfliegerſchule Schleißheim b. München begrüßen die Flieger auf dem Nordlloyd-Dampfer „Columbus"

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 verſtummten die Geräuſche des haſtenden Lebens, verſank das Knattern der Motore 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,



Die Flieger grüßen von der Kommando-Brücke des Nordlloyd-Dampfers „Columbus“ die Menſchenmenge in Bremerhaven.

der bekommt einen Begriff davon, daß die Geſchichte dieſes Landes auch in Hunderten von Jahren nicht abgeſchloſſen ſein wird.

Ein ſeltſamer Augenblick: Staatsſekretär Kellog 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 Amerika's bereit, für neue Ziele zu kämpfen und zu ſtreiten.

Einer der größten lebenden Sportleute und Forſcher zugleich, Fridtjof Nanſen, hat, während wir auf amerikaniſchem Boden weilten, das Wort geſprochen, „er wolle nicht an den Frieden denken, ſondern für den Frieden kämpfen." Wie

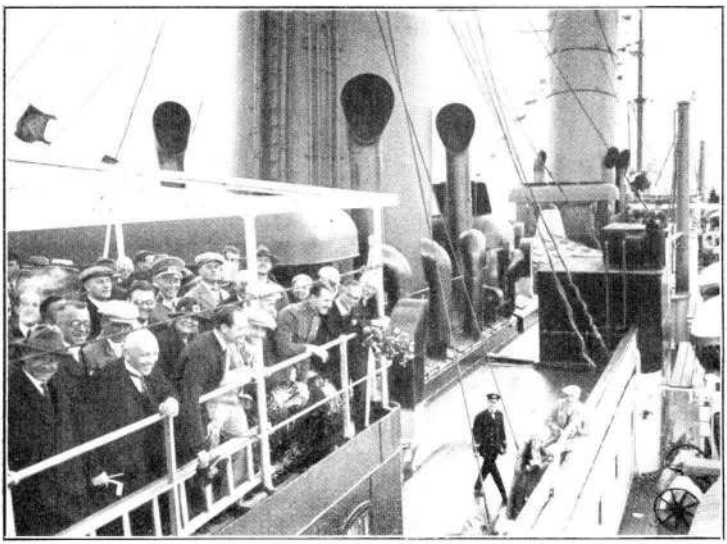


Die Flieger an Bord des Nordlloyd-Dampfers „Columbus". Erſte Begrüßungsfeier.

ſchön ſind dieſe Worte aus dem Munde eines alten Kämpfers und Streiters, deſſen Name in der ganzen Welt mit Ehrfurcht und Bewunderung genannt wird. Fridtjof 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 verſöhnt, weil er ein Frieden der Freundſchaft und Gerechtigkeit zugleich iſt?

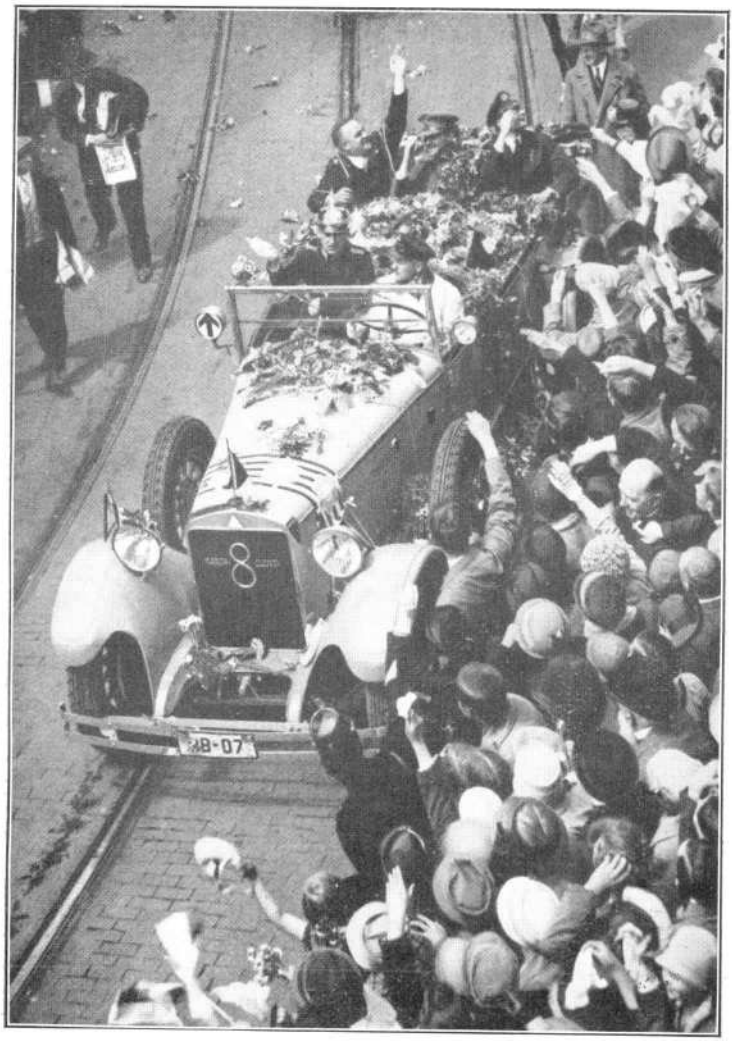
Waſhington regt zum Denken an. New-York zum Handeln. Nur wo dieſe beiden Dinge ſich vereinen, kann



Heimreiſe der Flieger an Bord des Nordlloyd-Dampfers „Columbus". Einfahrt in Bremerhaven.

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



Die Bremer überſchütten die Flieger mit Blumen.

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 Bennett's Grab kann nur in Waſhington ſein. So ſchließt ſich der Ring langſam zur Erfüllung!"

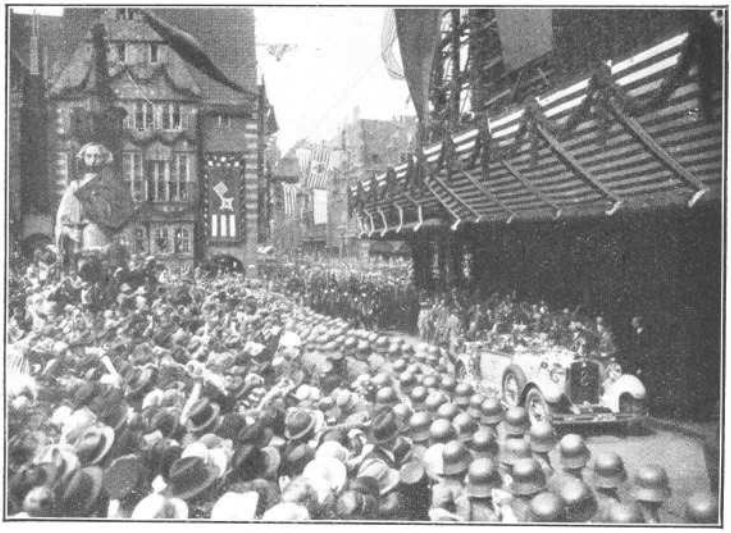
Von Waſhington geht es über New-York mit einer Junkers-Maſchine zum Beſuche der amerikaniſchen Großſtädte, die in herzlichſter Weiſe Einladungen an die Ozeanflieger gerichtet haben: Philadelphia, die Stätte, wo Benjamin Franklin ruht, wird berührt, dann Cleveland, Chicago, die Stadt der Großzügigkeit inmitten herrlichſter Natur und durchſetzt von gigantiſchen Induſtriewerken. Weiter geht's nach Milwaukee, wo wieder, wie überall, herzlichſte Worte der Begrüßung geſprochen werden.

„Botſchafter des guten Willens" werden die „Bremen"-Männer von dem Sohne Theodor Rooſevelt's genannt, und dieſe Worte machen unſere Freunde froh und glücklich.

Weiter trägt ſie die Junkersmaſchine nach St. Louis, Indianapolis und Detroit, wo der Zufall ſie mit Profeſſor

Junkers, dem genialen Schöpfer der „Bremen", zuſammenführt.

Um die Nacht auszunutzen, geht es von Detroit mit der Eiſenbahn weiter nach Boſton. Hier bereitet die Parade der Garniſon den Fliegern eine beſondere Freude und Ehrung.



Fliegerempfang in Bremen. Autofahrt durch die Hauptſtraße.

Zur Abſtattung der Dankespflicht wird Kanada, das Land, wo der erſte Oſt-Weſtflug über den atlantiſchen Ozean ſein Ende gefunden hat, nochmals aufgeſucht. Erſt Albany, dann Montreal und Quebec werden gegrüßt, um Dank zu ſagen für die Gaſtfreundſchaft und tatkräftige Hilfe Kanadas, als die Flieger in Greenly Island ihren wagemutigen Flug beendeten.

Rückkehr nach Deutſchland an Bord des Nordlloyd-Dampfers „Columbus"

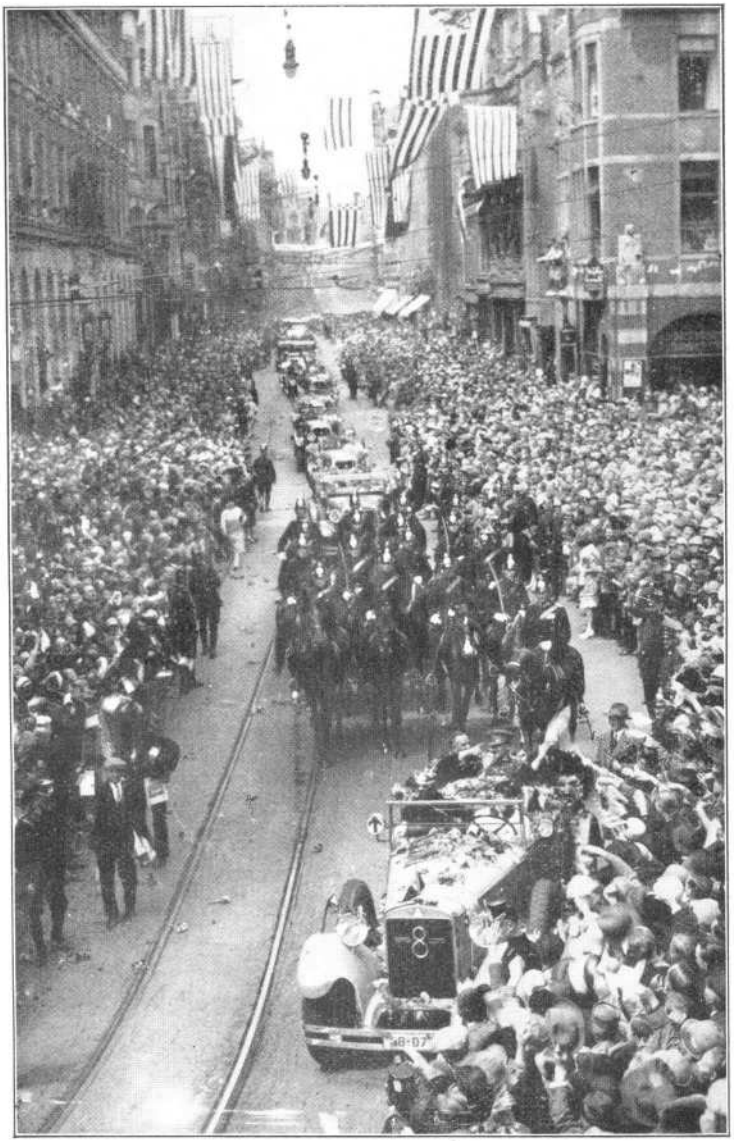
Auf dem Nordlloyd-Dampfer „Columbus" treten die Ozeanflieger ihre Rückreiſe an, innerlich frohgeſtimmt über die überreichen Beweiſe aufrichtiger Freundſchaft und Herzlichkeit von Seiten der vielen neuen Freunde aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada.

Und doch zuckt in den kurz bemeſſenen Ruheſtunden ein leiſer Schmerz durch die Herzen der „Bremen"-Männer: der vierte Kamerad fehlt, ihr treuer, ſtarker Vogel, dem ſie Leib und Leben anvertraut haben und der dieſes Rieſenvertrauen in vollem Ausmaß gerechtfertigt hat! Die „Bremen" vermiſſen ſie, flügellahm liegt dieſer ſtolze Mitkämpfer auf der Ozean-Sturmfahrt auf Greenly Island. Wann werden ſich die vier Kameraden wiederſehen? —

Iſt es notwendig, ausdrücklich zu betonen, daß unſere Freunde an Bord des „Columbus" von der Abfahrt bis zur Landung in Bremerhaven Gegenſtand dauernder Aufmerkſamkeiten und Ehrungen ſind? Die Paſſagiere und die geſamte Schiffsbeſatzung, angefangen vom Kapitän bis zum jüngſten Schiffsjungen, wetteifern um die Gunſt und Freundſchaft der Ozeanflieger, ſie empfinden es alle als eine beſondere Ehre, als Bordgenoſſen die „Bremen"-Mannſchaft nach Deutſchland begleiten zu dürfen.

Durch die Anweſenheit von Frau Hauptmann Köhl, Frau Oberſt Fitzmaurice und „Patſy", dem Töchterchen, haben die Flieger ſchon in New-York den Hauch der Heimat geſpürt. Dieſes frohlockende Gefühl, das Vaterland, für welches ſie den Kampf um Leben und Tod auf ſich genommen haben, begrüßen zu können, löſt Regungen von ſolcher Zartheit und Milde, daß ſich in mancher Stunde an Bord des „Columbus" die harten kampfgewohnten Flieger ſelbſt kaum wieder erkennen.

Als ſich der „Columbus" Bremerhaven nähert, da brauſen Fliegerſtaffeln heran, ſenken und heben ihre Ma-



Begrüßung in der Patenstadt der „Bremen". Reichswehr-Ehrenkompagnie auf dem Marktplatz.

ſchinen im Fluge zum Gruße der Kameraden, die ſolch eine kühne Tat vollbracht haben.

Bei der Landung in Bremerhaven löſt eine Ehrung die andere ab, und dieſe Begrüßungsfeierlichkeiten gehen von nun ab Tag für Tag und Stadt für Stadt weiter, überall da, wo ſich die „Bremen"-Beſatzung zeigt.

Zwar fehlt den Empfängen die grandioſe, gigantiſche Aufmachung, die den Fliegern beſonders in New-York Staunen und Bewunderung abgerungen hat, aber die Heimatsgefühle, die Tatſache, unter deutſchen Brüdern und Schweſtern zu ſein, macht doch dieſe Erlebniſſe ſo eindrucksvoll, daß ſie ſich niemals in der Erinnerung verwiſchen werden.

Ob im blumengeſchmückten Auto in der Patenſtadt der „Bremen" vor dem ehrwürdig alten Rathaus und Roland, dem Rieſen, ob in Hamburg, Berlin oder ſonſt einer deutſchen Stadt: überall das gleiche Verhalten der Bevölkerung, überall hohe Begeiſterung bei der Jugend, herzliche Freude, Stolz und Anerkennung bei den Alten, die den Wert der kühnen Tat für Deutſchlands Ehre und Aufſtieg überſchauen.

Auch im Auslande winkt den tapferen Männern viel Ehr' und Ruhm: in Irland, der Heimat von Fitzmaurice, werden ihnen von dem Miniſter-Präſidenten Cosgrave im Namen der Regierung und der iriſchen Armee koſtbare Ehrendegen überreicht, Budapeſt und Wien bereiten ihnen begeiſterte Empfänge, und aus allen Teilen der Welt bringen Draht und Brief Kunde von dem gewaltigen Widerhall, den der mutige und erfolgreiche Flug über den Atlantik von Oſt nach Weſt überall gefunden hat.



Empfang in Berlin: Einfahrt in die Reichskanzlei.

Ausblick

Wenn auch noch nicht im nächsten oder übernächsten Jahre ein starker Flugverkehr über die Ozeane eintreten wird — die Flugzeugbeförderung über die Weltenmeere wird kommen, genau so wie regelmäßiger Schiffahrtsdienst, wie Übersee-Telephonie und Radio gekommen sind.

In welcher Weise sich später Flugzeug und Luftschiff in den Transozean-Eilverkehr für Passagiere, Güter und Briefe teilen werden, ist noch eine Frage der Zukunft.

Im Interesse der Weltwirtschaft und im wirtschaftlichen Interesse eines jeden vorwärtsstrebenden Landes liegen Förderung und Beschleunigung aller der Bestrebungen, die auf Einrichtung eines regelmäßigen Transozean-Flugverkehres gerichtet sind.

Daß hierdurch nicht nur die wirtschaftlichen Beziehungen der einzelnen Staaten gefördert werden, sondern daß auch die schnelle persönliche Verständigungsmöglichkeit von Staatsmann zu Staatsmann Konfliktsstoffe verschiedenster Art im Interesse des wirtschaftlichen Aufstieges aus der Welt schaffen kann, liegt klar auf der Hand.



Druck von Richard Gahl, Berlin N 4.
Druckstöcke hergestellt von Bendix und Lembke, Berlin O 17.