

12 008

FRANCESCO DE PINEDO

AMERIKAFLOG

IM FLUGZEUG ZWEIMAL ÜBER DEN
OZEAN UND ÜBER BEIDE AMERIKA





„Dramatis personae“.

FRANCESCO DE PINEDO
AMERIKAFLUG

IM FLUGZEUG ZWEIMAL ÜBER DEN
OZEAN UND ÜBER BEIDE AMERIKA

MIT VIELEN FEDERZEICHNUNGEN DES VERFASSERS
UND 130 ABBILDUNGEN AUF TAFELN

MCM XXVIII

RASCHER & CIE. A.-G., VERLAG, ZÜRICH
LEIPZIG UND STUTT GART

CBGiOŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5168647

Einzig berechtigte deutsche Ausgabe.

Besorgt durch Dr. Jakob Job.

Nachdruck verboten. — Alle Rechte vorbehalten.
Copyright 1928 by Rascher & Cie. A.-G., Zürich.



Druck: Offizin Hans Schatzmann, Horgen-Zürich.

HH. 69009 N. 4838916 / ITMK

VORWORT

Vor 500 Jahren zogen die Segelschiffe kühner Seefahrer vom Schlage des grossen Italieners Columbus und Vasco da Gama über die geheimnisvollen Weltenmeere und entdeckten neue Erdteile mit fremden Völkern. Das Zeitalter der weltumspannenden Handelsschiffahrt war im Laufe der Zeiten die glückliche Folge.

Heute stehen wir im Entdeckungszeitalter des Luftverkehrs. Unter der Geschwindigkeit des jüngsten Verkehrsmittels, des Flugzeuges, schrumpft unser Planet immer mehr zusammen. Ferne Länder sind uns dadurch so nahe gerückt wie im Zeitalter der Postkutsche die Städte eines Landes. Der ideale Verkehrsweg, die gerade Linie zwischen zwei Punkten ist nur durch die Luft überall möglich, Gebirge, Wüsten und Meere bilden kein unüberwindbares Hindernis mehr. Das Zeitalter des Luftverkehrs, wo an Stelle der Devise des Seeverkehrs „Freiheit der Meere“ die naturnotwendige Folge die „Freiheit der Luft“ kommen muss, weist der Menschheit neue Wege, die zu dem hohen Ziel der Menschenverbrüderung führen. So wie die grossen Seefahrer mit dem Einsatz ihres Lebens ein neues Weltbild schufen, sind heute die besten Flieger aller Nationen im edlen Wettstreit bereit, ihr Blut einer Aufgabe zu weihen, die unter dem Druck des technischen Fortschrittes unaufhaltsam zur freien Weltwirtschaft führt.

In das Gewebe dieses Werdens hat der Italiener, General Francesco De Pinedo, getreu den grossen Traditionen seiner Vorfahren, mit glück- und sieghafter Hand hineingegriffen. Sein unbezähmbarer Mut, sein Tatendrang gepaart mit überlegenem Handeln hat ihn Grosstaten vollbringen

lassen, die in der Geschichte der Aviatik immer an erster Stelle stehen werden, mögen auch einzelne Rekordleistungen vorübergehend ihre Schatten werfen.

[Erst der Flieger selbst kann ermessen, was für eine Unsumme von Energie und Nervenkraft nötig ist, um mit einem Wasserflugzeug durch zum Teil gänzlich unbekannt Weiten 43 000 km zu fliegen, trotz Stürmen und gefährlichen Strömungen das zerbrechliche Fahrzeug heil ans schützende Land zu bringen. Ein kühner Forscherdrang trieb De Pinedo über die unergründlichen, geheimnisvollen Urwälder des Matto Grosso und Amazonas, wo ein Maschinendefekt den Untergang der Besatzung bedeutet hätte. Zum erstenmal in der Weltgeschichte erklang dort das eiserne Lied der Motoren, mit denen der menschliche Geist über Raum und Zeit triumphiert.

Die grössten Gefahren lauern jedoch nicht im eigentlichen Element des Fliegers, in der Luft, sondern auf dem Wasser, in dessen abgrundtiefen Wellentälern Tod und Verderben drohen. Die Notlandung De Pinedos auf dem stürmenden Atlantik, zwischen der alten und neuen Welt klingt wie ein Mythos aus alter Zeit, es ist eine moderne Odyssee voll Romantik und Drangsalen. Um im Ringen mit den entfesselten Elementen als Sieger hervorzugehen, dazu braucht es nicht nur ein vorzügliches Flugzeug wie die „Santa Maria“, es braucht überlegenes Können und einen starken heroischen Willen. Beides vereint De Pinedo in sich, er ist der Typus des modernen Italieners.]

Die Tat meines Fliegerkameraden De Pinedo und sein vorliegendes Werk werden auch in deutschen Ländern neue Verehrer der Luftfahrt werben, denn ein gleiches Ölgemälde der Tapferkeit ist selten geschrieben worden.

Walter Mittelholzer.

INHALT

	Seite
Vorbereitungen	I
Acht Tage in Afrika	19
Über den südatlantischen Ozean	44
Der brasilianischen Küste entlang	59
Rast in Buenos Aires	76
Dem Norden zu	89
Über die grüne Hölle	104
Den Vereinigten Staaten entgegen	140
Über das nordamerikanische Felsengebirge	163
Wartezeit	188
Post fata resurgo	209
In den Stürmen des nordatlantischen Ozeans	233
Der Heimat entgegen	253
Anhang: Technische Notizen in Bezug auf den Apparat und den Motor	269
Übersichtskarte des Fluges	280
Übersicht über die Zeiten und Entfernungen	283

VERZEICHNIS DER TAFELN

	Bei Seite
„Dramatis personae“	I
Ingenieur Marchetti, der ideelle Erbauer des „Santa Maria“	8
Ingenieur Cattaneo neben dem von ihm erfundenen Motor „Asso“	8
Die Anlage der Instrumente an Bord	8
Sesto Calende. Wenige Augenblicke vor der Abreise	9
Sesto Calende. Der Apparat löst sich von der Erde	9
Im Flug	9
Letzter Gruss an den Lago Maggiore	16
In Elmas. Im Gespräch mit dem Unterstaatssekretär Italo Balbo	17
Fahrt an Bord am Morgen des 13. Februar 1927	17

Bolama. Ein herkulischer Neger bei den Wiederversorgungsarbeiten . . .	32
Bolama. Das Benzin kommt an	32
Bolama. Materialausladung	33
. . . für den Überflug	33
Ali	48
Bolama. Negerorchester	48
Über dem atlantischen Ozean. (So erblickte mich der Mechaniker von seinem Platze aus.)	48
Fernando di Noronha. Der „Pico“	49
Beim Kreuzer „Barroso“ am Morgen der Abfahrt von Fernando di Noronha	49
Abfahrt nach Porto Natal	49
Blick auf Pernambuco	49
Rio de Janeiro: Der „Botafogo“	64
Ankunft	64
. . . in Rio de Janeiro	64
Die Bucht von Rio de Janeiro	65
Palmenreihen in Rio de Janeiro	65
Zwischen Rio und Santos: Das Inselmeer von Alcatrazes	72
Brasilianische Flora: Orchideen	72
In San Paolo	72
San Paolo. Menschenmenge am Ufer des Sees von Santo Amaro	72
Flugtoilette	73
Verankerung des Apparates in Santos	73
Zacchetti und seine Schützlinge	73
In Santos	73
Sonnenuntergang in Santos	80
Santos. Beim Warten auf das Benzin	80
. . . das nicht kommt	80
. . . und endlich anlangt	80
Ankunft in Buenos Aires	81
Buenos Aires. Verankerung des Apparates	81
Buenos Aires. Die erste Zigarette	88
Buenos Aires. Das Regierungsgebäude	88
Buenos Aires. Der Präsident der Republik an Bord des „Santa Maria“	89
Buenos Aires. Die Volksmenge bei unserem Besuche beim Präsidenten der Republik	89
Letzter Gruss an Buenos Aires	96
Im Hafen von Montevideo	96
Ankunft in Montevideo	96
Asuncion. Regierungsgebäude	97
Asuncion. Blick auf Asuncion	97
Ankunft in Asuncion	97

Blick auf Asuncion	112
Am Rio Paraguay	112
Ein Arm des Rio Paraguay	112
Auf dem Rio Paraguay im Schlepptau des „Cippino“	113
Matto Grosso. Prico und Zacchetti auf der Vogeljagd	113
Matto Grosso. Prico und Zacchetti in der Fazenda Barranco Vermelho	113
Matto Grosso. Die üppige Vegetation an den Ufern des Rio Paraguay	128
Matto Grosso: Indianer	128
Matto Grosso: Indianerinnen	128
Blick auf die Urwälder des Matto Grosso gegen die Grenze von Bolivia zu	129
Matto Grosso. Waldlichtung	129
Matto Grosso. Eingeborene Schönheiten	136
Hütten der Eingeborenen am Rio Madeira	136
Matto Grosso. Im Dickicht des Urwaldes	137
Matto Grosso. Im Dickicht des Urwaldes	137
Blick auf Manaos	144
Marajó. Krokodiljagd	144
Parà: Italienische Kirche	145
Eine Strasse in Parà	145
Bei der Ankunft in Paramaribo	152
Schattige Strasse in Paramaribo	152
Ankunft in Georgetown. (Engl. Guyana)	153
Haiti: Eingebornenfamilie vor ihrer Hütte	153
Haiti: Eingeborne Polizei	153
Havanna: Die Wettfahrt der Barken	160
Havanna: Der Apparat inmitten der Boote	160
Havanna: Hafeneinfahrt	160
Am Quai von Havanna	161
Havanna. Die älteste Kirche	161
. . . in der das „Te Deum“ stattfand	161
Tropische Vegetation auf Cuba	168
Papageien der Pinieninsel (Cuba)	168
Cuba: Tabakplantage	169
New Orleans. Erste Ankunft in den Vereinigten Staaten	169
Im Flug über Texas	176
Im Flug über Texas	176
Auf dem Medina See	177
Auf dem Medina See	177
Der künstliche Elephanta See	177
Der „Santa Maria“ auf dem Roosevelt See, nahe an der Stelle, an der er in Flammen aufging	177
Roosevelt-See. Wenige Minuten vor dem Brand des Apparates	184
Roosevelt-See. Benzinversorgung	184

Roosevelt-See. Benzinversorgung	184
6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 1. Phase	185
6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 2. Phase	185
6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 3. Phase	185
Der Brand des Apparates von „Apache Lodge“ aus gesehen	192
Die Überreste des „Santa Maria“	192
Rückkehr nach der „Apache Lodge“ nach dem Brand	192
John Thomason, der Urheber des Brandes	193
Die Erklärungen John Thomasons	193
Das Stauwehr am Roosevelt-See	193
Die prähistorischen Wohnungen beim Roosevelt-See	200
Arizona. Über dem „Apache Trail“	200
Gigantische Kakteen in Arizona	201
In der Kinostadt Hollywood	201
Ankunft in San Francisco	201
New York. Empfang in „City Hall“	208
Chicago. Ankunft im Nebel	208
Ankunft in Chicago	209
Quebec und das Château Frontenac	209
Am Strande von Shippigan	224
Die einsame Küste von Shippigan	224
Die Kirche von Shippigan	225
Unser Gasthaus in Shippigan	225
Ankunft in Trepassey	232
Vor der Insel Fayal	232
Ankunft in Horta	233
Die Küste der Insel Flores (Azoren)	233
Längs der Küste der Insel Pico	240
. . . und San Miguel	240
Lissabon. Fahrt nach dem Binnenhafen	241
Madrid. Nach dem Frühstück bei Primo de Rivera	256
Madrid. Ansturm der Journalisten	256
Barcelona. Abfahrt für die letzte Etappe	256
16. Juni 1927. Ankunft in Ostia	256
16. Juni 1927. 17 Uhr. Ostia. Die letzte Landung	257
Der Apparat unter den Arbeitern, die ihn herstellten	257
Eine Reproduktion der Karavelle „Santa Maria“ des Christoph Kolum- bus, die ich in Kanada geschenkt bekam	257
Der Motor „Asso“. Längsschnitt	272
Übersicht über die Steuerung	272
Übersicht über die Zylinder	272

VORBEREITUNGEN

Nach der Rückkehr von meinem 55 000 km-Fluge, der mich nach Australien und Japan geführt hatte, gedachte ich, meine dabei gemachten Erfahrungen zu verwerten und zu versuchen, jene Strassen der Welt zu befahren, die bis jetzt noch kein Flieger überrauscht hatte. Ich arbeitete einen Plan aus, der einen Flug von 120 000 km vorsah, und der mich mit Überquerung des Atlantischen, des Grossen und des Indischen Ozeans über alle fünf Kontinente führen sollte.

Um ein solches Unternehmen durchführen zu können, hätte ich einen Apparat benötigt, der fähig gewesen wäre, zum mindestens 3500 km einmalige Flugstrecke zu bewältigen.

Aber die Zeit für die Ausführung eines solchen Planes war noch nicht gekommen; der von mir gewählte Apparat entsprach den genannten Ansprüchen noch nicht in genügender Weise, und trotz aller Versuche, seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen, musste ich einsehen, dass es noch nicht möglich war, mit der Sicherheit des restlosen Gelingens das aufgestellte Programm durchzuführen.

Der Epilog dieses ersten Planes war der Verlust des Apparates; bei einem Startversuch, den der Vertreter der Herstellungsfirma ausführte und zwar mit einer Belastung,

die wesentlich kleiner war als die von mir geforderte, versank der Apparat zufolge des hohen Wellenganges.

Bei diesem Unfälle, bei dem wir alle mehr oder weniger hergenommen wurden, hatten wir leider den Verlust des Majors Luigi Conti zu beklagen, eines der fähigsten Offiziere unserer Fliegertruppe.

Nach Beendigung der Versuche erstattete ich im August 1926 dem Ministerpräsidenten den Bericht, dass die mit dem gewählten Apparat erhaltenen Ergebnisse noch nicht die gewünschten seien.

Der Ministerpräsident sagte mir: „So beschränken Sie sich auf ein doppeltes Überfliegen des Atlantischen Ozeans, um den Söhnen unseres Vaterlandes, die jenseits des Meeres wohnen, den Gruss der Muttererde zu bringen.“

Auf Grund dieser Äusserung stellte ich ein neues Flugprogramm auf und beschäftigte mich mit den Plänen für einen neuen, andern Apparat.

Dieses zweite Projekt, das die Billigung des Ministerpräsidenten erhielt, sah den Abflug gegen Ende Februar vor; meteorologisch die beste Zeit für die Überquerung des Ozeans zwischen Bolama in Portugiesisch Guinea und Port Natal in Brasilien. Von dort aus sollte der Flug der südamerikanischen Küste entlang nach Buenos Aires gehen.

Dann gedachte ich, nach kurzem Halt, Amerika von Süden nach Norden zu überfliegen. Aber statt den üblichen, auch von andern schon gemachten Weg längs der Küste von Brasilien zu wählen, hatte ich im Sinne, den Flüssen des Innern zu folgen und das waldige Plateau von Matto Grosso zu überfliegen.

Im weiteren sollte der Flug über die grossen und kleinen

Antillen gehen, um bei New Orleans die Vereinigten Staaten zu erreichen.

Von hier aus sollte ein kürzerer Flug mich dem Mississippi entlang nach Chicago und weiter nach Neu Fundland bringen, und ein anderer, grösserer, mich mit der Überfliegung der Felsgebirge von New Orleans nach San Diego und weiter der kalifornischen Küste entlang nach Vancouver führen. Und mit einer nochmaligen Überquerung der Gebirge gedachte ich wieder Chicago zu erreichen, um dann den Flug nach Kanada und Neu Fundland fortzusetzen.

Der Rückflug über den Atlantischen Ozean war zwischen Neu Fundland und Lissabon vorgesehen, mit einer Zwischenlandung auf den Azoren, da die Leistungsfähigkeit des Apparates nicht genügte, um die ganze Etappe von einem Kontinent zum andern in einem einzigen Fluge zu meistern.

Der gewählte Apparat war „Savoia 55“ der Firma Siai in Sesto Calende, die mir schon den famosen „Gennariello“ geliefert hatte, der noch heute, während ich schreibe, durch seinen Flug von 55 000 km über die verschiedensten Regionen der Erde den Weltrekord der Distanz inne hat.

„Savoia 55“ ist ein eindeckiger Hydroplan mit zwei Kabinen und zwei Motoren Isotto Fraschini, Typus Asso 500 HP.

Dieses kräftig gebaute Flugzeug war schon von unseren Militärfliegern, wie auch für eine Luftverkehrslinie verwendet worden.

Ich schaute vor allem darauf, einen Apparat von grösster Leistungsfähigkeit zu haben; er musste daher mit Benzinbehältern ausgerüstet sein, die im Stande waren, ca. 4000 Liter zu fassen. Bei den vorgenommenen Proben gelang der Start ohne Hindernisse bei einer Belastung von 3400 kg.

Dies allein genügte natürlich nicht, um die Leistungsfähigkeit des Apparates zu erweisen, wenn nicht auch noch ein sparsamer Verbrauch von Brennmaterial und Öl hinzu kam.

Ich machte daher zahlreiche Versuchsflüge, um festzustellen, welches die beste Motortätigkeit und die grösste Schnelligkeit bei den verschiedenen Belastungen war, um so die grösste Sparsamkeit in Verbrauch zu berechnen. Bei diesen Probeflügen, bei denen ich die Kontrolle mit einem geeichten Benzinbehälter machte, ging hervor, dass die zweckmässigste Schnelligkeit zwischen 160 und 165 Stundenkilometern war. Bei dieser Geschwindigkeit war der Benzin- und Ölverbrauch bei Berechnung einer mittleren Belastung etwa ein Kilogramm per Kilometer.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass bei einer maximalen Belastung von 3400 kg ein Start nur möglich ist bei klimatischen und andern Bedingungen, die dem Apparat und dem Motor die volle Leistungsfähigkeit lassen. Diese Belastung musste um ein beträchtliches vermindert werden bei anderer Qualität des Benzins oder bei sehr hoher Lufttemperatur, da diese die Dichtigkeit beeinflusst und darum ihre Wirkung auf die Tragfähigkeit der Flügel und auf den Nutzeffekt des Motors hat. Ohne im Übrigen damit zu rechnen, dass der Apparat bei längerem Ausruhen im Wasser, wie dies eben bei den Aufenthalten nötig wird, Feuchtigkeit in sich aufnimmt, was in einzelnen Fällen sein Eigengewicht um einige Zentner vermehren kann.

Alle Piloten, die längere Flüge in tropischen Gegenden durchgeführt haben, kennen dieses Phänomen, und ich selbst habe es bei meinem Fluge in Australien wiederholt konstatiert.

Der Start in Bolama zum Flug über den Atlantischen Ozean, der längsten von mir vorgesehenen Strecke, musste daher zum Angelpunkt des ganzen Fluges werden.

Bei den ungünstigen klimatischen Verhältnissen Bolamas, die ich aufs genaueste studiert hatte, musste ich mit einer Gewichtsverminderung von etwa 300 kg rechnen, doch hoffte ich etwa 50 kg davon wieder zu gewinnen durch Vereinfachungen am Flugzeug, die noch im letzten Augenblicke gemacht werden könnten. Alles in Berechnung gezogen, glaubte ich in Bolama mit einer Belastung von 3150 kg rechnen zu dürfen. Setzte ich die Bord-Belastung auf 300 kg an, so blieben mir also 2850 kg für Benzin und Öl, und dies durfte unter günstigen Umständen ausreichen, den Ozeanüberflug von Kontinent zu Kontinent, zwischen Bolama und Port Natal in einer einzigen Etappe zu machen.

Um sicher zu sein, dass während der Konstruktion des Apparates dessen Eigengewicht nicht überschritten werde, versprach ich den Arbeitern eine Prämie für jedes Kilogramm Gewicht, das sich durch zweckmässige Behandlung des Materials ersparen liesse.

Mit Rücksicht auf die feuchte Jahreszeit liess ich das Flugzeug vor dem Anstrich einer energischen Beströmung mit heisser Luft unterwerfen, um aufs möglichste die während der langen Arbeit vom Holze absorbierte Feuchtigkeit zu eliminieren. So gelang es mir, etwa 60 kg Gewicht zu ersparen.

Da die Fabrik, die den Apparat baute, sich in Sesto Calende befand, lies ich mich in der Umgebung nieder, und zwar in Meina am Langensee, in der entzückenden Villa „Isola del Bosco“, die ihr Besitzer, Gian Riccardo Cella, lie-

benswürdigerweise mir zur Verfügung gestellt hatte. In der Stille dieser bezaubernden und wundervoll gelegenen Einsiedelei konnte ich in durch nichts gestörter Ruhe arbeiten, weit entfernt von den neugierigen Blicken der Welt. Da die Villa am Ufer des Sees lag und einen Landungsplatz besass, so konnten meine Kameraden und ich unsere täglichen Besuche in den Werkstätten von Sesto Calende auf dem Luftwege ausführen, was für uns äusserst schnell und bequem war.

In den schönen Tagen — immerhin waren es wenige genug, die uns von unserer Arbeit abzuhalten vermochten — fühlten wir eine wahre Lebensfreude in dieser stillen und ernstesten Umgebung, das wunderbare Panorama des Sees stets vor Augen. Indessen arbeiteten wir tüchtig an der Vollendung unserer Vorbereitungen, um die Abreise möglichst zu beschleunigen und so für die erste Hälfte des Fluges die günstigsten Witterungsverhältnisse zu haben.

Wir blieben etwa drei Monate in der „Isola del Bosco“, von Mitte November bis Anfangs Februar, und in der Tat war die Möglichkeit, unsere Vorbereitungen in dieser Stille durchführen zu können, ein unendlicher Vorteil. Und dafür können wir unserem lebenswürdigen Wirte und Freunde nicht genug danken.

Daneben vernachlässigten wir keineswegs unsere körperliche Ausbildung, die meiner Ansicht nach ein wichtiger Teil der Vorbereitungen sein muss; der Tennisplatz der Villa war in den Freistunden unser Kampffeld.

Als Hilfspiloten und Ersatz meiner selbst hatte ich den Fliegerhauptmann Carlo Del Prete gewählt, den ich kannte, seit er Guardiamarina gewesen war.

Aus Lucca stammend, beweglich und intelligent, noch

nicht dreissigjährig, hatte er von Jugend auf eine gewisse Abenteuerlust in sich und den brennenden Wunsch, die Welt zu durchreisen.

Ich erinnere mich, wie er vor zwei Jahren, während ich meinen Flug mit dem „Gennariello“ vorbereitete, eines morgens zu mir kam, sich beklagend, dass er seit einiger Zeit durch irgend ein widerwärtiges Geschick in einem kleinen Neste blockiert sei, wie eine Auster in ihrer Muschel, ohne die Möglichkeit fortzukommen.

Glücklicherweise hatte ich in jenem Momente gerade jemanden nötig, um in Paris mit meinem Fluge zusammenhängende Fragen zu erledigen.

„Dem kann gleich abgeholfen werden“, sagte ich ihm. „Sind Sie bereit, heute noch zu verreisen?“

„Vollständig bereit!“

„Gut! Morgen müssen Sie in Paris sein und mir eine widerwärtige Angelegenheit erledigen, die nicht vom Flecke rücken will.“

Von jenem Augenblicke an hatte er keine Ruhe mehr. Ich musste ihn nach London schicken, dann nach Holland, und wieder nach Paris. Nach etwa zwei Monaten unsteten Wanderlebens sah ich ihn wieder, zufrieden und heiter, und ungeachtet der durchgemachten Unannehmlichkeiten bereit, sich neuerdings auf die Fahrt zu begeben.

Ausgerüstet mit dem Diplom eines Maschineningenieurs, sehr bewandert in allen technischen Fragen der Aeronautik, war er mir während der Vorbereitungen und auch nachher von unschätzbarem Werte.

Aber niemand auf dieser Welt ist ohne Fehler, und Del Prete hatte den seinen, nämlich die Gewohnheit, alles was

ihm zwischen die Hände kam, in einer merkwürdigen Zerstreuung zu zerbrechen, eine Gewohnheit, die er seit seinen Kindertagen hatte, noch nicht ablegen können. Da nun zu seinen Obliegenheiten die Bedienung der Apparate gehörte, sah ich mich genötigt, alle diese delikaten Instrumente doppelt oder gar dreifach anzuschaffen. Ich hatte in der Folge keine Veranlassung, diese Vorsichtsmassregel zu bereuen, und ich nannte in Zukunft diese Doppelbeschaffung aller Instrumente den „Koeffizient Del Prete.“

Die Bemannung wurde vervollständigt durch den mailändischen Mechaniker Vitale Zacchetti, technischer Leiter bei der Firma Isotta Fraschini. Gewissenhaft und pünktlich, sparsam in Worten und Bewegungen, besorgte er während der Fahrt die Motoren mit der Zärtlichkeit eines Vaters für seine Kinder.

„Wie stehen die Dinge?“, fragte ich ihn gelegentlich.

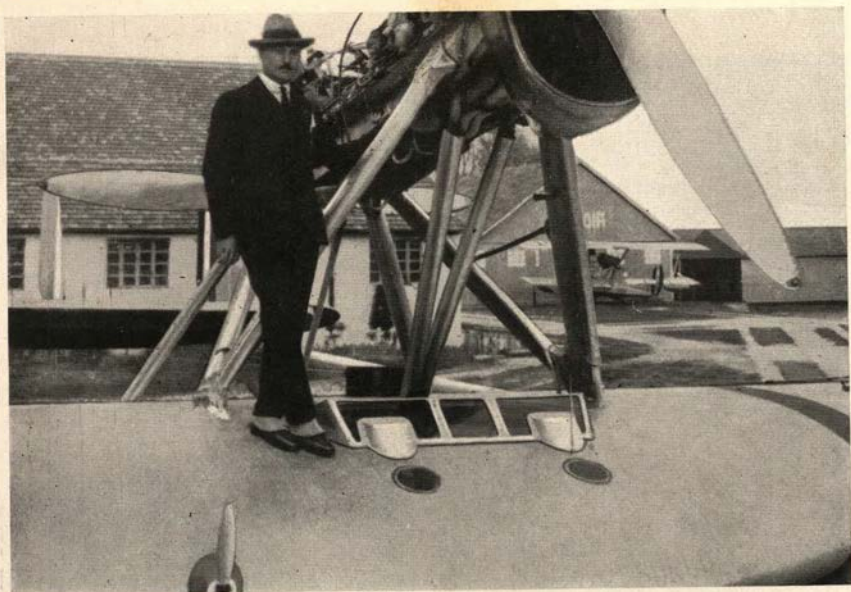
„Ordentlich!“, antwortete er.

Das hiess, dass man sozusagen mit vollen Segeln fuhr.

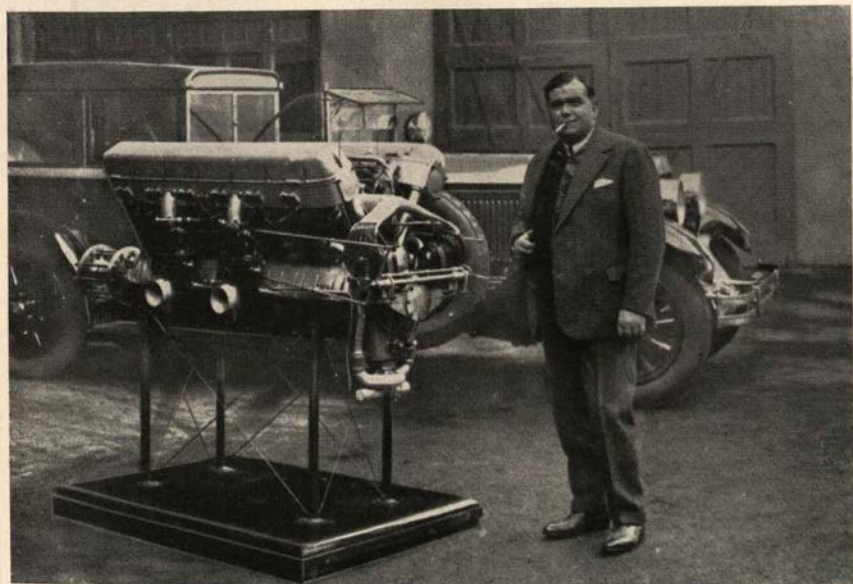
Heute, da man so viel Missbrauch mit Superlativen treibt und rühmt, wo nichts zu rühmen ist, ist es fast ein Wunder, solche Genauigkeit und Mässigkeit des Ausdruckes zu finden.

Diese zwei, zusammen mit dem Autor, waren die *dramatis personae*.

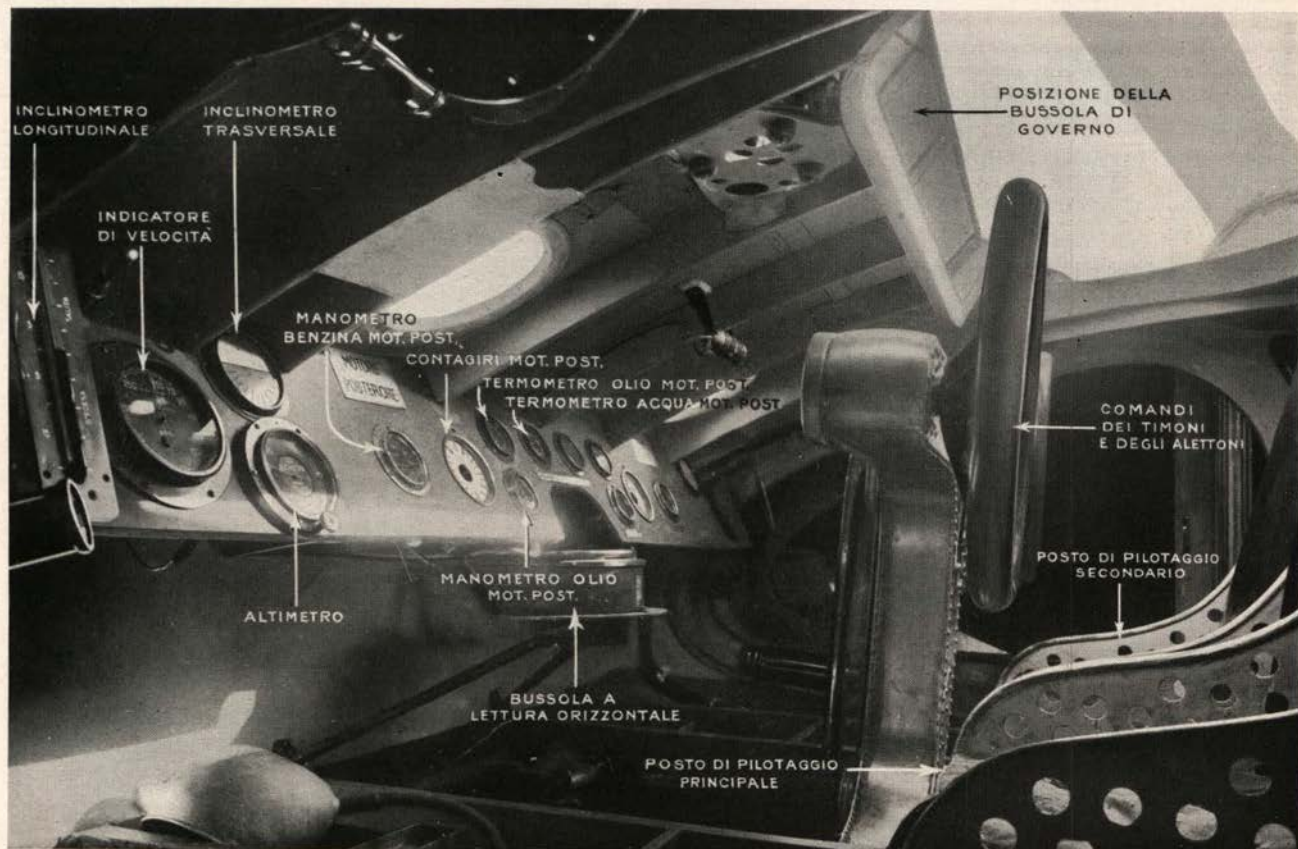
Der der Aeronautik zugeteilte Schiffsleutnant Viansino unterstützte uns aufs tatkräftigste bei unsern Vorbereitungen. Er war uns ausserordentlich nützlich, besonders bei der Einsetzung der Sextanten und bei der Notierung der Daten während der Probeflüge. Auch war er uns ein angenehmer Tischgenosse. Als leidenschaftlicher Musikliebhaber besorgte er das Grammophon der Villa, und er machte dabei die Ent-



Ingenieur Marchetti, der ideelle Erbauer des „Santa Maria“.



Ingenieur Cattaneo neben dem von ihm erfundenen Motor „Asso“.



Die Anlage der Instrumente an Bord.



Sesto Calende. Wenige Augenblicke vor der Abreise.



Sesto Calende. Der Apparat löst sich von der Erde.



Im Flug.

deckung einer gewissen, „Who?“ betitelten Platte, deren heitere Weisen immer dann ertönten, wenn im Verlaufe unserer Vorbereitungen irgend ein freudiges Ereignis eingetreten war. Wir beschlossen daher einstimmig, die verdienstvolle Platte mit an Bord zu nehmen, denn wir hatten für unsere Fahrt ein kleines, tragbares Grammophon geschenkt bekommen. Es half uns in der Folge während der Fahrt über manche unangenehme und heikle Situation hinweg.

Grosse Hilfe erfuhren wir auch durch die Ingenieure Orlando und Schiatti bei der Einsetzung der Motoren und der Apparate. Sie waren ein wenig unsere Opfer, weil wir jede Verspätung und jedes Hindernis auf ihre Schultern abluden. Sie vollführten ihr Arbeit mit grosser Begeisterung, empfangen gutgelaunt all unsere Vorwürfe, aber natürlich waren sie sehr zufrieden, als sie uns endlich auffliegen sahen.

Der Fliiegerleutnant Sanna, ein starker und untersetzter Sarde, war das Weberschiffchen, das beständig zwischen Meino und Rom hin und her glitt. Viele schlaflose Nächte verbrachte er im Eisenbahnzug, aber sein ernstes und friedliches Rundgesicht verriet nie auch nur die Spur von Ermüdung.

Während unserer Vorbereitungen legten wir besonderes Gewicht auf die astronomischen Beobachtungen, da sie das einzige Element waren, dessen wir uns bei der Überquerung des Ozeans zur Orientierung bedienen konnten, denn ich hatte mich bei der Berechnung der Belastung überzeugt, dass es unmöglich war, auch noch einen radiotelegraphischen Apparat mitzuführen.

Hierauf begannen wir unter den von uns erworbenen Sextanten den vollkommensten auszuwählen; ich entschied

mich für den englischen „Booth“, und die Herstellungsfirma lieferte uns, einige unserer Beobachtungen verwertend, ein Instrument, das man als geradezu vollendet betrachten durfte, und das uns dann auch die wertvollsten Dienste leistete.

Die astronomischen Beobachtungen wurden von uns, um die Instrumente genau kennen zu lernen, auf breitester Basis durchgeführt, zuerst auf der Erde, sodann während der Flüge. Wir sammelten eine grosse Menge von Zahlen, um nachher genau feststellen zu können, welche Abweichungen bei den verschiedenen atmosphärischen Bedingungen vorkommen konnten.

Wir beobachteten, dass die Registrierungen in der Richtung der Längsachse bedeutend genauer waren, als die in der Richtung der Querachse. Bei schlechtem Wetter war die Blase der Wasserwage bedeutenden Schwankungen unterworfen, was die Präzision der Beobachtungen nicht unwesentlich beeinflusste. Aber auch hier handelte es sich vor allem um die praktischen Erfahrungen.

Wir machten wiederholte Versuche, bei Tag und bei Nacht, auf der Erde und während des Fluges; schliesslich überliess ich es Del Prete, die gemachten Beobachtungen durch die Praxis zu vervollständigen und zu erhärten, da er es war, der an Bord diese Aufgabe hatte. Und er kam denn auch bei seinen weiteren Versuchen zu höchst befriedigenden Resultaten.

Bei den astronomischen Berechnungen bedienten wir uns verschiedener Systeme; schliesslich einigten wir uns auf die Verwendung der Tabellen von Ball und der Sumner Line of Position.

Diese Sumner-Tabellen sind die einfachsten, geben aber nicht genügende Genauigkeit gegen den Süden. Wir verwendeten sie dann zusammen mit den Tabellen Bygrave, einem englischen System zur Beschleunigung der Berechnungen.

Die Chronometer waren uns von der Firma Longines in St. Imier geliefert worden; wir verwendeten drei, die von einer vollkommenen Präzision waren.

Glücklicherweise verdarb uns Del Prete keinen vor der Abfahrt; er beschränkte sich darauf, einen Sextanten zu zerbrechen.

Die Anordnung der Apparate wurde mit der grössten Sorgfalt vorgenommen, um auch während des Nebels ohne Schwierigkeiten fliegen zu können. Es war daher nötig, die Instrumente, welche die horizontale und die vertikale Lage angaben, so zu plazieren, dass sie alle mit der grössten Leichtigkeit beobachtet und kontrolliert werden konnten. Inklinometer, Geschwindigkeitsmesser, Kompass und Neigungsmesser wurden alle zusammen vorn in Kopfhöhe des Piloten angebracht, sodass er mit einem Blick sie alle übersehen konnte.

Ich beschäftigte mich selbst mit ihrer Anbringung, die, auch wenn sie nebensächlich erscheinen mag, dennoch von grösster Wichtigkeit ist; und wir haben auf Grund unserer Anordnung auch im dichtesten Nebel und in den schwersten Wolken mit grösster Sicherheit fliegen können, weil es uns möglich war, ohne jegliche Ermüdung die Instrumente zu kontrollieren und uns nach ihren Angaben zu regulieren, auch wenn wir in der grössten Dunkelheit flogen.

Am Vorderteil der Kabine wurde ein Schieber angebracht, der auch bei Regen die Sicht nach vorn erlaubte, während,

wie die Automobilisten wissen, diese durch die vom Wasser überflossenen Scheiben sofort unmöglich wird.

Zwischen den verschiedenen Teilen des Flugzeuges und dem Pilotenplatz wurde eine Verständigungs-Verbindung eingerichtet, eine elektrische Anlage mit verschiedenfarbigen Lampen, deren Bedeutung unter uns festgesetzt worden war.

An den beiden Flügeln wurden über den Kabinen Gucklöcher angebracht, um von hier aus, wo wegen der Nähe des Schwerpunktes das Schwanken des Apparates am wenigsten fühlbar war, die astronomischen Beobachtungen zu machen.

Um das Abtreiben festzustellen, wurde in den Lucken des Hinterteils ein Graphometer aufgestellt, das durch die ausgestossenen Rauchfahnen hindurch beobachtet werden konnte.

Eine meiner Hauptsorgen während der Herstellung des Apparates war die, jede Möglichkeit von Leitungsdefekten absolut auszuschliessen; ein Bruch dieser Leitungen für Wasser, Öl und Benzin war der einzige Unfall, der uns zustossen konnte, da die Motoren absolut sicher waren. Wir widmeten dieser Leitung (die, auch wenn man es für unglaublich halten möchte, Hunderte von Metern umfasste) die grösste Sorgfalt, und alle Hahnen und Ventile wurden aufs peinlichste geprüft, um jede Möglichkeit einer Beschädigung auszuschliessen. Nachdem wir so die grösstmögliche Sicherheit erhalten hatten, fühlte ich mich in jeder Beziehung gewappnet für meine lange Reise.

Bei diesen Vorbereitungen wurden wir von den Herstellern des Apparates und der Motoren, den Firmen Fraschini und Siai aufs beste beraten und gefördert, vor allem durch die Ingenieure Marchetti der Firma Siai und Cattaneo der

Firma Fraschini, die genialen Erfinder des „Savoia“ 55“ und des Motors „Asso“, die persönlich sich an der Lösung aller Probleme beteiligten, die sich fortwährend ergaben.

Man darf nun aber nicht glauben, dass Apparat und Motoren speziell für den Zweck unserer Reise hergestellt worden seien. Beide wurden den vom Luftschiffahrts-Ministerium für die Fliegertruppen bestellten gewöhnlichen Serien entnommen und nur für die besonderen Erfordernisse unseres Fluges etwas abgeändert.

Frühzeitig beschäftigte ich mich auch mit der Benzinbeschaffung an den verschiedenen Landungsplätzen. Besonders viel zu denken gab diese Beschaffung für das Innere Brasiliens, und wohl sechs Monate waren nötig, um zum Ziele zu kommen, ohne freilich völlige Sicherheit zu haben. Eines dieser Fässer musste von den Eingeborenen auf einer Piroge den Rio Guaporè hinaufbefördert werden, und ich weiss nicht einmal, ob es je an seinem Bestimmungsorte angelangt ist, weil es unmöglich war, mich mit ihnen in Verbindung zu setzen.

Das Benzin wurde uns von der Firma Shell, das Öl „Gastrol“ von der Firma Wakefield geliefert, die auch die Versicherung der Vorräte für den gesamten Flug übernahmen.

Für den Fall einer unvorhergesehenen Landung im Ozean mussten wir an Bord auch mit Lebensmittelreserven versehen sein; diese wurden uns von der Firma Cirio in Neapel geliefert. Sie sandte uns eine Reihe von Kisten, von denen wir freilich nur einige wenige mitführen konnten.

Ferner führten wir an Bord eine Signalpistole mit den verschiedenen, dazu gehörigen Ladungen, und für die ersten drei Etappen, also bis Bolama wurden fünfhundert Kilo-

gramm Materialien aller Art eingeladen, um für jede Eventualität ausgerüstet zu sein.

Was dies anbetrifft, führte ich einen harten Kampf mit dem Mechaniker, der, wenn es nach ihm gegangen wäre, das ganze Lager der Fabrik Isotta Fraschini an Bord des Apparates genommen hätte, während ich, wenn es möglich gewesen wäre, auch den Anker und andere Gegenstände wieder ausgeladen hätte. Jeder ging von seinem besondern Gesichtspunkte aus, ich von dem eines hinderungslosen Startes, er von dem, immer alles zur Hand zu haben, was ihm bei irgend einer Eventualität hätte von Nutzen sein können. Zwischen diesen zwei entgegengesetzten Standpunkten musste die richtige Mitte gefunden werden.

Im übrigen erinnere ich mich, dass während der Reise, auch wenn ich vor den grossen Etappen alles Reservematerial ausgeladen hatte, der vorsorgliche Zaccetti im Augenblicke des Bedarfes dennoch immer alles zur Hand hatte, was er brauchte. Der Himmel mag wissen, wo er all dies Material verborgen gehalten hatte. Daraus ergibt sich, dass die Berechnungen der Belastung häufig genug nur theoretisch richtig waren.

Was wir auch zurückliessen, das waren die unzähligen glückbringenden Gegenstände, die uns mit tausend Empfehlungen und Exaltationen ihrer geheimnisvollen Kräfte aus ganz Italien zugesandt worden waren. Es waren Dinge darunter von den seltsamsten und unmöglichsten Formen, einige staken in hermetisch versiegelten Hüllen, und es war absolut verboten, sich vor dem Abflug für den Inhalt zu interessieren, und mit schwersten Strafen wurde dem Allzu-neugierigen gedroht. Daneben gab es bedeutungsloses Zeug,

Hufeisen so viele, das sie gereicht hätten, eine ganze Schwadron damit auszustatten, Nägel in solcher Quantität, um eine ganze Galerie umzuhängen, Beschwörungsformeln mit seltsamen Zeichen von Hand gemalt. Wir schätzten sehr das freundliche Gedenken der Geber, aber es wäre absurd gewesen, all dieses vielfältige Zeug an Bord zu nehmen.

Übrigens war es wichtiger, den Apparat aufs bestmögliche auszurüsten, als Amulette zu tragen. Immerhin kann die menschliche Natur sich nicht ganz von jedem Aberglauben befreien; ganz im Grunde unserer Seele, in ihren geheimsten Winkeln, nistet er sich dennoch ein, auch wenn wir, wie ich es übrigens immer tat, in unserem Handeln nie darauf achten. Nachdem ich dies festgestellt habe, darf ich vielleicht gestehen, dass auch ich ein kleines Amulett trug.

Vor meiner Abreise erhielt ich tausend Briefe von Leuten, die den Flug mitmachen wollten; jeder suchte seine besonderen Fähigkeiten und Verdienste, die Vorteile, die seine Teilnahme am Fluge mit sich bringen konnte, ins rechte Licht zu setzen.

Es waren junge Leute, Ärzte, Geistliche, Mechaniker, Journalisten usw.; die wenigsten hatten wohl eine Ahnung, welche persönlichen Opfer ein Unternehmen wie das unsere verlangte. Jeder war naiv genug, von mir zu hoffen, dass ich mich in seine Stadt begeben möchte, um seine Aushebung vorzunehmen.

Natürlich schrieb mir auch eine Menge von Erfindern, um mich auf Vorteile in der Herstellung des Apparates und der Motoren, oder in der Installation derselben aufmerksam zu machen. Es ist wohl nicht nötig zu sagen, dass neunundneunzig Prozent all dieser Erfindungen, die uns angeboten

wurden, sich weder zu Lande noch zu Wasser, geschweige denn in der Luft bewährt hätten.

Einige Tage vor dem Abfluge, am 30. Januar, wurde der Apparat auf den Namen „Santa Maria“ getauft, denselben Namen, den die kleine Karavelle getragen hatte, auf der Christoph Kolumbus Amerika entdeckt hatte, das Land, das auch unser Ziel war. Ich wählte diesen Namen zu Ehren des grossen Italieners, der trotz der Ungläubigkeit der Menschen mit kühnem Mute und unbezähmbarer Willenskraft den Plan durchführte, den sein wunderbarer Geist weitschauend gefasst hatte.

Leider gab es auch noch eine Bluttaufe! Der Mechaniker Bianchi der Firma Siai brach sich am Abend vor der Abreise Arm und Bein, in dem er beim Antreiben des Propellers ausglitt; es war ein wenig angenehmes Prognostikum für unsere Fahrt. Schlimmer aber war der Vorfall für den armen Unglücklichen, der sogleich ins Spital von Arona befördert wurde. Aber kaum hatte der brave Junge sich dort von seiner Betäubung erholt, fragte er die Ärzte: „Hoffentlich wird doch der Propeller nicht beschädigt worden sein?“ Mehr als an seine gebrochenen Knochen dachte der Arme an die Möglichkeit einer Beschädigung des Apparates und damit an eine Verzögerung unserer Abreise.

Die Anforderungen, die der Flug mit sich bringen musste, rieten mir, diese Abreise nicht weiter als Februar hinauszuschieben. Auf diese Art hätte die Überquerung des Ozeans unter guten Bedingungen vor sich gehen können, wenn auch vielleicht für den Anfang mit schlechtem Wetter über dem Mittelmeer zu rechnen war.

Die noch nötigen Arbeiten wurden darum beschleunigt



Letzter Gruss an den Lago Maggiore.



In Elmas. Im Gespräch mit dem Unterstaatssekretär Italo Balbo.



Fahrt an Bord am Morgen des 13. Februar 1927.

und am achten Februar, morgens um zehn Uhr, stand der Apparat zum Fluge bereit.

Zwei Minuten später stiegen wir auf, noch war es zwar nicht die endgültige Abreise. Wir begaben uns nur nach Cagliari, wo, nach einer nochmaligen Prüfung des Apparates und der Motoren, der offizielle Start stattfinden sollte.

Dieser erste Flug zwischen Sesto Calende und Cagliari war schrecklich. Während wir über Livorno hinflogen, zerriss unter uns die Wut des Meeres das Takelwerk der Schiffe, die im Hafen waren. Ich erwähne dies nur, um eine Vorstellung der Witterungsverhältnisse zu geben.

Ich hatte Cagliari als Abflugpunkt gewählt, weil der Flughafen von Elmas für einen Start mit grosser Belastung äusserst günstig ist, und auch, weil ich von hier aus die erste, etwa 1600 km lange Etappe bis Kenitra bequem bewältigen konnte. Ebenso war es uns hier möglich, die letzten Vorbereitungen zu treffen, ohne gestört zu werden.

Man gedachte in Cagliari uns mit Banketten zu feiern, wir mussten aber, auch wenn wir die liebenswürdige Gesinnung zu schätzen wussten, darauf verzichten. Nur am Abend vor der Abreise nahmen wir an einem solchen teil, um mit unseren Freunden das Abschiedsglas zu leeren.

Ich hatte den Direktor der Meteorologischen Station nach Rabat vorausgesandt, und er hielt mich über die Witterungsbedingungen auf dem laufenden. Er erfüllte seine Aufgabe aufs beste und gab mir die nützlichsten Auskünfte.

Ich hatte mich entschlossen, auf den ersten drei Etappen ausser meinen beiden Begleitern auch den Piloten Degli Innocenti mitzunehmen, der die Aufgabe hatte, während unserer Aufenthalte in den Häfen den Apparat zu überwachen,

uns dadurch die Möglichkeit gebend, ein wenig auszuruhen, und uns für den grossen Ozeanflug frischer und gestärkter zu befinden.

Er war schon mit uns in Maina gewesen und hatte dort unter anderm die Aufgabe gehabt, den Apparat zurückzubringen, mit dem wir jeweilen von Sesto Calende nach Maina flogen; seine Kameraden nannten ihn daher scherzweise den „Kutscher“, wie sie das Flugzeug, mit dem wir unseren täglichen Flug zwischen den beiden Punkten machten, die „Carrozzella“ nannten.

Während unseres Aufenthaltes in Cagliari bereiteten wir den „Santa Maria“ für den Überflug vor und luden all das vorgemerkte Material an Bord.

Diese Arbeit war am 12. Februar beendet. Am selben Tage kam auf dem Luftwege aus Rom der Unterstaatssekretär der Aeronautik an, Italo Balbo, begleitet von seinem Kabinettschef und einigen ausländischen Militärattachés sowie einigen Journalisten.

Ich hatte so die Ehre, den Gruss meiner Kameraden aus dem Munde ihres höchsten Vorgesetzten zu erhalten.

Wenige Stunden nur trennten uns noch von der Abreise.

Der Morgen des 13. Februar, es war ein Sonntag, war äusserst kalt. Auf dem Platze am Flughafen verabschiedete ich mich von den Behörden. Es war lange vor Sonnenaufgang; wir standen im Dunkel, das nur von einigen Fackeln erhellt war.

Um 7.35 startete ich für die erste Etappe mit 3200 kg Belastung an Bord.

ACHT TAGE IN AFRIKA

Ich flog wenige Meter vom Landungsplatz entfernt vorbei und sah die Menge, die hergekommen war, um mich zu grüssen, ihre Hände zum letzten Lebewohl erheben. Ich überflog die Stadt, die noch im Morgenschlafe lag, in der Richtung gegen das Kap Spartivento und bereitete mich im Geiste auf die zehn Flugstunden vor, die das Pensum des Tages bilden sollten.

Nachdem wir das Kap Spartivento und das Kap Teulade überflogen hatten, sahen wir zur Rechten die Inseln Sant' Antioco und San Pietro. Bald aber verloren sie sich hinter uns im Nebel. Es war die Loslösung von der letzten italienischen Erde! Von jetzt an konnten und mussten wir nur noch auf unsere eigenen Kräfte rechnen und auf die des geflügelten Fahrzeuges, das uns trug. Es war die kleine Welt, in der wir in Zukunft leben sollten, in die Gefahren eines doppelten Ozeanfluges und die noch unentdeckter Himmelsstriche geworfen.

Ich steuerte nach dem Kompass gegen die Meerenge von Gibraltar. Das Mittelmeer war uns wenig günstig gesinnt; fünf Stunden lang staken wir in unablässigem Regen, der uns zwang, fast immer in Wolken zu fliegen und nur wenige Meter über dem Meeresspiegel. Dafür hatten wir Südost-

wind; das Meer war bewegt, aber der Flug ging schneller. Und das war die Hauptsache.

Die Fahrt war wenig angenehm. Unaufhörlich schlug der Wind den Regen gegen unsere Köpfe, so dass nach einiger Zeit ein Wasserbächlein über unseren Rückgrat zu rieseln begann, das nach und nach die Kissen der Führersitze völlig durchnässte.

Um 12½ Uhr erkannte ich zur Rechten die spanische Küste in der Gegend des Capo de Gata. Wir durchflogen die letzten und heftigsten Wassergüsse; bald nachher wurde das Wetter erträglicher, und in der Strasse von Gibraltar traf uns sogar ein Sonnenstrahl. Aber der Felskopf von Tanger war in schwarze Wolkenschwaden gehüllt, die ihn schaurig und gefährlich erscheinen liessen.

Das Meer hatte sich etwas besänftigt, aber aus der Enge der Gibraltar-Strasse heraus sahen wir von der Höhe die hohen Wellen des Ozeans, die die Engländer mit einem sehr eindrücklichen Wort „rollers“ nennen, und die das Ergebnis starker, das Meer überbrausender Stürme sind. Diese „rollers“ machen das Anlegen der Schiffe an der marokkanischen Küste äusserst gefährlich und nötigen sie, in weiter Entfernung vom Lande vor Anker zu gehen.

Niedersteigend und längs der Küste von Marokko hinfliegend gewahrten wir wirklich in der Tiefe einige Schiffe, die stark schwankten.

In der Gegend von Kenitra kamen wir aufs neue in den Regen; er erschwerte die Landung und liess uns ganz durchnässt ans Ufer kommen. Diese erste Etappe hatte nur neun Stunden erfordert, da uns in ihrem ersten Abschnitt günstige Winde den Flug erleichtert hatten. Ich hatte als ersten Lan-

denungspunkt Kenitra gewählt, weil es genau den ersten Drittel der 4800 km langen Distanz Cagliari-Bolama bezeichnete, und auch, weil sein Fluss genügend lang und breit für die Landung und den Start war. Das sicherte mir die Fortsetzung der Reise, wie auch das Wetter sein mochte. Hätte ich, wie viele andere vor mir, die erste wichtige Stadt, Casablanca, gewählt, so würde ich mich bei schlechtem Wellengang des Meeres in Schwierigkeiten befunden haben, weil der Hafen, obschon ziemlich gross, wegen des Ansturmes der Wellen nicht erlaubt, mit vollem Gewichte zu starten. Ich hätte Gefahr gelaufen, mit samt dem Apparate, der für einen Start mit voller Belastung (und solche sind immer sehr heikel) eine ruhige, oder zum mindesten nur leicht bewegte Wasserfläche verlangt, unterzugehen. Die breiten Wellen, auch wenn sie dem Meere den Anschein einer gewissen Ruhe geben, sind immer gefährlich, weil sie gerade im Augenblicke des Aufstiegs die Schnelligkeit des Apparates vermindern mit der Wirkung, ihn möglicherweise in seiner ganzen Schwere ins Wasser zurückfallen zu lassen.

Bei Flüssen hingegen kann man, sofern ihre Breite genügt, und eine ordentlich lange geradlinige Fläche vorhanden ist, immer mit grösster Sicherheit aufsteigen. Nun ist Kenitra der einzige Ort an der marokkanischen Küste, der diesen Anforderungen entspricht, da die Stadt an den Ufern des Sebù liegt, der bei der Mündung eine Breite von 200—300 Metern hat und zwei geradlinige Strecken von genügender Länge aufweist, um auch mit einem bedeutenden Gewicht sicher starten zu können.

Wir trafen in Kenitra den Direktor des Meteorologischen Institutes, Professor Eredia, der sich viele Mühe gegeben

hatte, uns das Wetter vorauszusagen. Unglücklicherweise können es die Meteorologen wohl voraussehen, aber nicht ändern. Er hatte die Nacht vor unserer Ankunft in grösster Unruhe verbracht, und er bedauerte sehr, dass er uns keine besseren Berichte hatte geben können.

Man empfing uns in Kenitra mit grossem Jubel und mit Blumengrüssen; all dies war zwar ein bisschen verfrüht, aber ich überliess mich gerne für eine halbe Stunde dem lebenswürdigen Ansturme der Menge, die mich bestaunte, befragte, photographierte und Ansprachen an mich richtete. Endlich erlangte ich meine Freiheit wieder und benützte sie zu einem erfrischenden Bade.

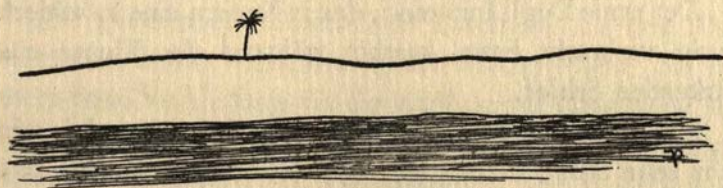
Es war in Kenitra noch ziemlich kalt, und der arme Degli Innocenti, der während der Nacht an Bord blieb, konnte wegen des Regens und der Kälte kein Auge schliessen. Die französischen Behörden waren sehr lebenswürdig und zuvorkommend, und der Festungskommandant tat sein möglichstes, um uns behilflich sein zu können.

In jener Nacht schlief ich schlecht und wohl kaum vier Stunden, weil ich am folgenden Morgen frühzeitig weiterzufliegen gedachte.

Vor dem Abflug unternahmen wir eine summarische Inspektion des Apparates. Alles war in bester Ordnung, nur die Flügel des Propellers waren durch den niederströmenden Regen etwas angefressen.

Während wir uns zum Abfluge rüsteten, stieg ganz unerwarteterweise ein dichter Nebel nieder, der von einer starken Brise getrieben wurde und der sich mit dem Winde vorwärts bewegte, wie eine sich an den Boden anklammernde Wolke.

Der Start mit 3200 kg Belastung und dem Wind von der Seite war nicht angenehm, umsomehr, als der Nebel verhinderte, weiter als etwa fünfzig Meter zu sehen. Mich einerseits nach den Wellen des Flusses, anderseits nach dem Kompass richtend, zog ich mich aber gut aus der heikeln Lage, um so eher, als ich den Lauf des Flusses vorher genau studiert hatte. Auf etwa hundert Meter Höhe angekommen, befand ich mich schon über dem Nebel und unter einem hellen und klaren Himmel, der den schönsten Tag versprach.



Afrikanische Küste.

Der Wind blies von Norden und hinderte uns nicht. Im übrigen hatte ich dies voraus gesehen, da an der marokkanischen Küste während der Wintermonate die Winde vorwiegend von Norden und Nordosten kommen.

Bald standen wir über Casablanca; von oben erschien es als schmucke Oase über einem trostlosen und eintönigen Grund. Die Erwägungen, die mich veranlasst hatten, es nicht als Endpunkt der ersten Etappe zu wählen, hinderte mich auch jetzt noch fast, den Reiz zu kosten, den sein Anblick von oben bietet.

Auf der Höhe von Mogador, wo die Küste eine weite Einbuchtung macht, steuerte ich nach dem Kompass gegen

das Kap Juby zu, von wo aus ich dann wiederum der Küste folgte. Unter uns erstreckte sich der äusserste Rand der Sahara, sandig und unfruchtbar, und seine Einförmigkeit war nur hie und da von einer zerrupften Palme unterbrochen.

Da und dort bemerkten wir am Strande Schiffstrümmer und allerlei Überreste von Schiffbrüchen. Es war ein erschütternder Anblick, der uns in tiefer Traurigkeit an alle die Unglücklichen denken liess, die auf dieser einsamen Erde ihre schmerzlichen Abenteuer erlitten hatten, um vielleicht zuletzt ein Opfer der Seeräuber zu werden.

Der arme Degli Innocenti, der in Kenitra eine so schlechte Nacht verbracht hatte, machte während des Fluges einen stärkenden Schlaf.

Ein guter Nordwind begleitete uns immer, und in nicht ganz zehn Stunden erreichten wir Villa Cisneros an der Mündung des Rio de Oro, wo wir niedergingen.

An dem herrlichen Strande blies ein frischer Westwind, weshalb der „Santa Maria“ hier vor Anker trieb, und was schlimmer war, gegen eine Sandbank zu, die der Ebbe wegen trocken war. Wir hatten die nicht leichte Arbeit von zwei Stunden, um ihn wieder weg und in die Nähe des Ladeplatzes zu bringen, wo unsere Vorräte lagen.

Villa Cisneros, der Hauptort der spanischen Kolonie Rio de Oro, ist nichts als eine kleine Festung mit einer schwachen Besatzung.

Der Kommandant und die Offiziere kamen uns erstaunt entgegen; aus irgend einem unerklärlichen Grunde hatten sie uns erst auf den nächsten Tag erwartet.

„Warum bleiben Sie nicht einen Tag?“, fragten sie. „Für uns ist ein Besuch etwas so seltenes, verloren, wie wir sind an

dieser einsamen Küste! Wir haben Ihnen ein herrliches Nachtlager bereitet.“

Ich war aber entschlossen, gleich nach Beendigung der nötigen Arbeiten wieder aufzusteigen, das Licht der hellen Mondnacht auszunützen. Trotz der Liebenswürdigkeit unserer Gastgeber lockten mich die sandigen Dünen nicht zu einem Aufenthalte.

In der Nähe der Zitadelle, von Decken und Hüllen geschützt, lagen mitten im Sande zwei Aeroplane.

„Diese Apparate?“, fragte ich neugierig.

„Sie gehören der Gesellschaft Latecoère, die den Flugdienst nach Dakar versieht und hier Station macht. Sie sind unsere beste Verbindung mit der zivilisierten Welt, denn jede Woche bringen sie uns Nachrichten aus Europa. Vor einigen Tagen ist ein Apparat verloren gegangen, weil er gezwungen war, wegen eines Defektes niederzugehen. Die Schwarzen haben den Piloten ermordet. Wenn Sie einmal aus irgend einem Grunde niedergehen müssen, so ziehen Sie das Meer dem Lande vor.“

Ich bedankte mich für den guten Rat.

Meine Ankunft in Villa Cisneros fiel mit dem Namens-tage der Gattin des Kommandanten zusammen, und ich nahm daher an dem zur Feier dieses Tages veranstalteten Bankette teil, das im Hinblick auf die mehr als bescheidenen Verproviantierungsmöglichkeiten, ausserordentlich gut zu nennen war. Es nahmen auch Damen daran teil, die Gattinnen der Besatzungsoffiziere. Sie schienen mir nicht sehr entzückt zu sein über ihren Aufenthaltsort. Unter anderem war es der Räuber wegen nicht ratsam, sich über Schussweite von der Festung zu entfernen.

Nachdem ich meinen Gastgebern gedankt hatte, kehrte ich mit einer Segelbarke, dem einzigen vorhandenen Fahrzeug, an Bord zurück. Es war herrlicher Mondschein. Vom Winde begünstigt machte ich einen raschen Start; es war elf Uhr nachts.

Ich folgte der Küste bis zum Kap Blanc und steuerte dann nach dem Kompass gegen das Kap Verde.

In gleichem Masse wie wir vorwärts eilten, begann die Temperatur zu steigen, so sehr, dass ich genötigt war, die Schnelligkeit zu erhöhen, um eine bessere Abkühlung des Motors zu erhalten.

Diese nächtliche Fahrt war mir sehr nützlich, um die verschiedenen elektrischen Apparate an Bord auszuprobieren, und ich konnte ein paar mir nötig scheinende kleine Änderungen anordnen.

Der Nordostwind hatte mich gegen das Meer abgetrieben, wie ich mich überzeugen konnte, als wir an Dakar vorbeiflogen, dessen Lichter ich erst bemerkte, als ich auf der Höhe der Stadt war.

Da der Mond vor dem Sonnenaufgang unterging, befanden wir uns eine Zeit lang in tiefster Finsternis. Eine starke Wolkenwand nahm uns bald genug auch noch den Blick auf die Sterne.

In diesem Augenblicke versagte die elektrische Beleuchtung; diese Unbekömmlichkeiten ereignen sich immer in den unpassendsten Momenten. Ich erinnere mich, wie oft es mir passierte, ohne Licht zu sein, eben dann, wenn ich mich in aller Eile zu einem Diner umziehen sollte. Immerhin war die Sache in diesem Augenblicke bedeutend ungemütlicher.

Glücklicherweise hatten die meisten Apparate leuchtende

Zifferblätter, immerhin gerade der Kompass nicht, den ich im Momente am meisten benötigte.

Ich versuchte mit einer Taschenlampe, die von einem kleinen Dynamo gespeist wurde, zu leuchten, musste aber bald darauf verzichten, da der Kompass unter der magnetischen Einwirkung Abweichungen von vierzig und fünfzig Grad zeigte.

Ich steuerte also eine Weile ziemlich blindlings darauf los, bis mir endlich ein Stern, dessen Licht die Wolke durchbrochen hatte, erlaubte, die Steuerung ungefähr nach Süden einzustellen. Kurz darauf begann es zu dämmern. Nun erklärte sich auch die Ursache des Lichtdefektes; eine Sicherung war durchgebrannt. Sie wurde ersetzt und die Beleuchtung funktionierte wieder; nur war sie jetzt kaum mehr nötig.

Um 8½ Uhr ging ich vor Bolama nieder, nachdem ich über der noch schlafenden Stadt einen Rundflug gemacht hatte. Es war eine schwüle, drückende Hitze! Und zwei Tage vorher hatten wir in Cagliari noch vor Kälte gezittert.

Bolama war von mir als Startplatz für die Ozeanüberfliegung gewählt worden, weil es einer der Punkte der afrikanischen Küste war, der, in direkter Linie gemessen, der brasilianischen am nächsten lag. Ausserdem besass es geschützte Wasserflächen von bedeutender Grösse, die einem Start mit grosser Belastung günstig waren.

Gegenüber diesen Vorteilen hatte es den Nachteil der hohen Temperatur und häufiger Windstille in der von mir gewählten Jahreszeit, Bedingungen, die einen Start ausserordentlich erschweren. Kaum hatten wir den Apparat verankert, so gedachten wir mit der Ausladung des Materials zu beginnen, um noch am selben Abend weiter fliegen zu

können. Vergebliche Illusion! Noch fühlten wir zwar keinerlei Müdigkeit, vielleicht vor allem deswegen, weil bisher alles sehr gut und programmässig verlaufen war, und weil wir uns an einem Höhepunkt der Reise befanden. Aber gleich nachher setzte sich eine lähmende Müdigkeit hart in unsere Glieder, verstärkt durch die erstickende Hitze der Tropensonne.

Seit unserer Abreise in Cagliari waren ungefähr achtundvierzig Stunden verstrichen, etwa dreissig hatten wir im Fluge zugebracht. Aber die ermüdendsten hatten wir doch auf der Erde erlebt. Nur vier Stunden Schlaf hatten wir uns in Kenitra gönnen dürfen, während die Verankerung des Flugzeuges und seine Neuausrüstung unsere Widerstandskraft auf eine harte Probe gestellt hatte.

Wir entschlossen uns daher, die Arbeit erst gegen Sonnenuntergang wieder aufzunehmen, und uns bis dahin einen wohlverdienten Schlaf zu gönnen.

Die portugiesischen Behörden hatten uns mit grosser Liebenswürdigkeit und Herzlichkeit empfangen, hatten für den Apparat eine Ankerboje und für uns ein gutes Lager bereitet.

Im Laufe des Nachmittags begannen wir mit dem Ausladen des Gepäcks und der Vervollständigung der Benzin- und Ölvorräte, was auch den folgenden Tag noch in Anspruch nahm.

Das Ausladen all des Materials verlangte eine nicht geringe Arbeit, und als alles in malerischer Unordnung auf der Erde lag, waren wir selbst erstaunt, dass all diese Habe an Bord des „Santa Maria“ Platz gefunden hatte.

Während der Mahlzeiten leisteten uns die Behörden liebenswürdige Gesellschaft und erzählten uns Vorkommnisse und Episoden aus ihrem Kolonialleben.

Obschon Portugiesisch Guinea eine an Ausdehnung kleine Kolonie ist, so hat sie doch viele Hilfsquellen, hauptsächlich in den Ländern des Innern. Ihre Bevölkerung ist stark gemischt; man zählt mehr als zwanzig verschiedene Rassen, die voneinander in Körperbau und Ausdruck stark abweichen.

Einzelne haben regelmässige und wohlproportionierte Gesichtsbildung, andere, und sie sind in der Mehrzahl, sind von einer abschreckenden Hässlichkeit, als ob sie Darwins Theorie beweisen wollten. Sie sind sehr wenig bekleidet, und der Hauptteil ihrer Gewandung besteht aus Halsgehängen, in denen Korallen und Bernstein mit Muscheln, Tierzähnen, Glasstücken, Münzen und allen möglichen farbigen Gegenständen vereinigt sind.

Die Sauberkeit ist ihre Stärke nicht, und die Gegenwart eines Negers macht sich, lange bevor das Auge ihn sieht, durch einen ekelhaften Geruch bemerkbar, der ihm mindestens zwanzig Meter voran geht. Die Passion der Neger ist der Tanz. Der ganze Körper ist in rasender rhythmischer Bewegung. Der Ausdruck scheint sich in den Körper verlegt zu haben. Und dieser ungezügelter Tanz währt Stunden und Stunden, bis der Tänzer völlig erschöpft zu Boden stürzt.

Sie sind abergläubisch bis zum Übermass und beten die unmöglichsten Dinge als Fetters an; eine Gewehrkuugel z. B. ist ein heiliger Gegenstand, vielleicht, weil sie dazu dient, die Seele vom Leibe zu befreien, und sie sprechen über ihr die allerheiligsten Schwüre.

Auf den Bissagos-Inseln, Bolama gegenüber, wohnt eine der stärksten Rassen, die der Buiego, von stolzem und kühnem Charakter, fähig, die grössten Entbehnungen und Schmerzen zu ertragen. Sie haben den Portugiesen manche Nuss

zum knacken gegeben. Beim Erscheinen der ersten Aeroplane, die gegen sie verwendet wurden, um ihre Aufstände zu dämpfen, versuchten sie, statt erschrocken und überrascht zu sein, diese Luftungeheuer aufs wirksamste zu bekämpfen.

Von den Weissen sagen sie: „Sie müssen wirklich verrückt sein, in die Luft zu gehen, wenn man auf der Erde so wohl ist.“

„Und wissen Sie,“ sagte mir der Truppenkommandant, der seit dreissig Jahren in Guinea lebt, „wie einige Tribu die Streitigkeiten zwischen Mann und Frau schlichten? Der Mann wird bis zu den Knien in die Erde eingegraben, mitten im Dorf, während die Frau ihn umkreist und mit einer Peitsche seinen Rücken bearbeitet. Der Mann verteidigt sich, so gut er kann. Auch er hat einen Ochsenziemer, aber unter den gegebenen Umständen endigt dieses seltsame Duell meist mit der Niederlage des Mannes, der in diesem Falle ausser den erhaltenen Schlägen auch noch eine starke Busse zu tragen hat.

Wir hatten einen kleinen Neger angestellt, Ali hiess er, um uns bei unseren Arbeiten zu helfen. Äusserst dienstfertig und intelligent bat er uns fortwährend, ihn doch bei unserem Weiterfluge mitzunehmen, und es brauchte nicht wenig Mühe, ihn davon zu überzeugen, dass dies ein Ding der Unmöglichkeit sei. Und trotzdem gab er sich nicht damit zufrieden; am Abend des Abfluges fanden wir ihn im Innern des Apparates versteckt, halb betäubt vom Benzingeruch. Mit Gewalt mussten wir ihn hinausbefördern.

Ich setzte die Abfahrt auf den 16., zehn Uhr nachts fest.

An jenem Tage vollendete ich mein siebenunddreissigstes Lebensjahr, und dies schien mir ein günstiges Vorzeichen zu sein. Am Nachmittag hatte sich ein frischer Seewind erhoben,

was mich sehr erfreute. Und zudem sollte in der Nacht Vollmond sein.

Die Verhältnisse waren günstig und die Vorzeichen gut.

Wir waren zufrieden, und als wir unsere Arbeiten beendet hatten, nahmen wir sogar an einer musikalischen Unterhaltung teil, die uns von einem Negerorchester geboten wurde, das einige primitive, selbstverfertigte Saiteninstrumente spielte.

Aber mit Sonnenuntergang hörte der Wind auf zu blasen, und die Temperatur überstieg 30 Grad. Mit dem Sinken der Nacht entwickelte sich eine drückende Schwüle. Die unbewegliche Oberfläche des Meeres schien wie mit Öl überlaufen.

Der Apparat hatte eine Belastung von 3300 kg; 3000 kg Benzin und Öl, 200 kg Bemannung und 100 kg Instrumente und Lebensmittel.

Die Belastung war geringer als die, mit der ich in Sesto Calende aufgestiegen war, aber etwas grösser als die unter den gegebenen Temperaturbedingungen rätliche. Trotzdem hoffte ich, die Schwierigkeiten zu überwinden, indem ich, um den Apparat auf den „Redan“, eine das Auslaufen erleichternde Querstufe, zu bringen, einige Untiefen in der Nähe der Küste benützte. Ich hatte sie am Tage vorher erkannt und hoffte, sie würden in der kritischen Phase des Startes von Vorteil sein.

Um zehn Uhr wechselten wir die letzten Grüsse mit unseren Gastgebern und begaben uns an Bord. Aber trotz aller meiner Anstrengungen gelang der Start nicht, und nach einiger Zeit musste ich die Manöverierung unterbrechen, weil das Wasser des Kühlers zum Sieden gekommen war. Auch die Untiefen hatten uns also nicht geholfen, obschon ich sie

gut ausgenützt hatte, indem ich in einer so geringen Entfernung vom Ufer vorbei fuhr, wie die elementarste Vorsicht verboten hätte. Ich musste mich entschliessen, hundert Kilogramm Benzin auszuladen und den Startversuch zu wiederholen, sobald sich das Wasser abgekühlt haben würde.

Eine Barke, die mit zwölf schwarzen Ruderern bemannt war, und von dem braven Degli Innoncenti, dessen Aufgabe hier in Bolama beendet war, geleitet wurde, kam uns zu Hilfe. Sie schleppte uns langsam gegen den Hafendamm, in dessen Nähe wir zuerst niedergegangen waren. Um die Zeit anzugeben, sangen die Neger eine melancholische Melodie, die ein gleichgestimmtes Echo in den traurigen Gedanken fand, die durch unseren Geist gingen.

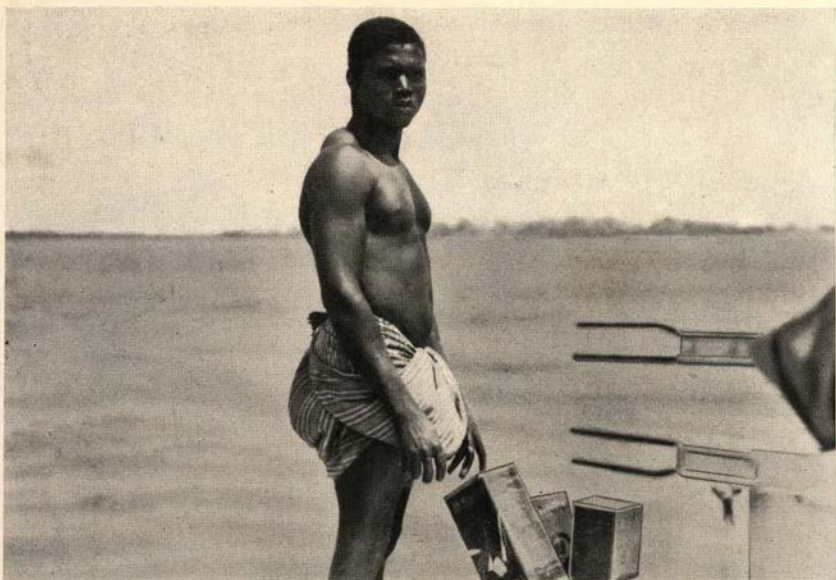
Wir mussten, geduldig oder ungeduldig, zwei volle Stunden warten, bis die Wassertemperatur des Kühlers einen neuen Versuch erlaubte.

Um Mitternacht probierte ich den Start aufs neue, aber trotz der vorgenommenen Erleichterung erlangte ich keine besseren Resultate. Ich entschloss mich, noch einen dritten Versuch zu machen. Wieder benötigten wir anderthalb Stunden, um das Wasser sich abkühlen zu lassen. Wir legten uns lang ausgestreckt auf die Flügel des Apparates und warteten.

Die silberne Sichel des Mondes stieg langsam am Himmel empor und erhellte die Nacht mit ihrem durchsichtigen und kalten Lichte. Zu meiner Seite lagen meine Gefährten, unbeweglich, schweigsam und in Gedanken versunken. Gegen den Himmel hob sich die gewaltige schwarze Masse der über uns stehenden Motoren ab.

„Commandante“, sagte plötzlich Del Prete.

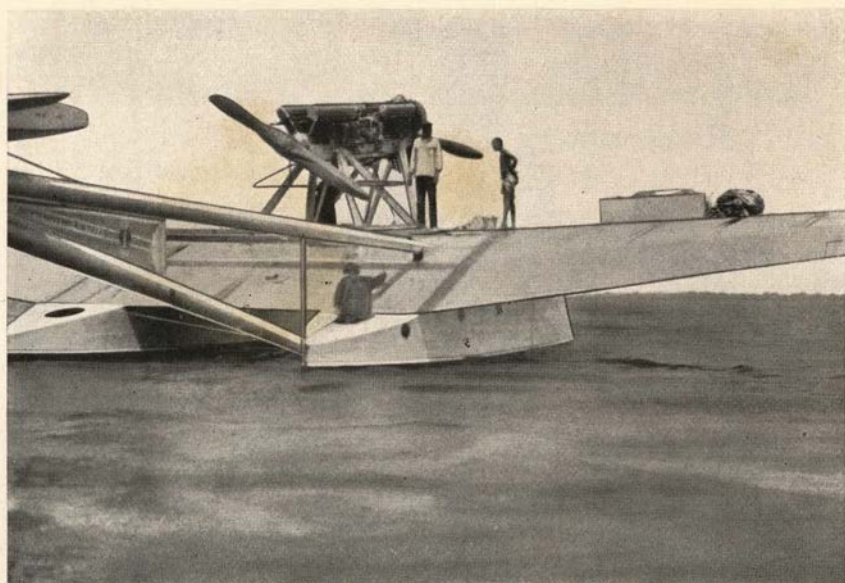
Ich hob den Kopf.



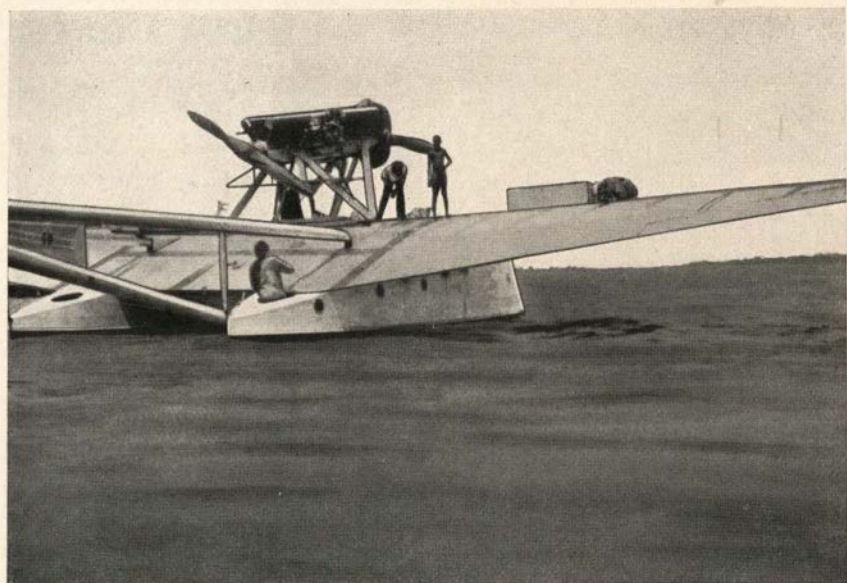
Bolama. Ein herkulischer Neger bei den Wiederversorgungsarbeiten.



Bolama. Das Benzin kommt an.



Bolama. Materialausladung . . .



. . . für den Überflug.

„Wollen wir nicht den „Who?“ spielen?“

„Spielen wir ihn!“

Wir hatten ein Kilogramm Zwieback geopfert, um das kleine Grammophon und jene Platte, die uns so sehr erheitert hatte, mitnehmen zu können.

Bald durchklangen ihre silberhellen Weisen die Nacht, aber sie steigerten nur meine trübselige Stimmung, weil sie meine Gedanken an den fernen Lago Maggiore zurückführten und in die Villa „Isola del Bosco“, wo wir mit so viel Ausdauer und so viel Zuversicht gearbeitet hatten, um jetzt zu diesem Ergebnis zu kommen.

Trotz „Who?“ gelang auch der dritte Versuch nicht.

Es war vier Uhr nachts.

„Gehen wir schlafen“, sagte ich, „und sehen wir morgen, was zu tun ist.“

Wieder am Lande, wurde ich von den Journalisten bestürmt, die wissen wollten, was geschehen sei. Ich telegraphierte nach Rom und legte mich dann zur Ruhe. Aber schlafen konnte ich nicht.

Am folgenden Tage erleichterten wir den Apparat nochmals, indem wir etwa die Hälfte der Lebensmittel und weitere 50 kg Benzin ausluden.

Da unsere liebenswürdigen Gastgeber, die von den Nahrungsmitteln leben mussten, die ihnen einmal monatlich ein Dampfer an die Küste brachte, in den zwei Tagen, auf die unser Aufenthalt in Bolama berechnet gewesen war, die Reserven angegriffen hatten, wurde, wenn unsere Abfahrt sich weiter verzögerte, die Frage der Ernährung sehr problematisch.

Abends acht Uhr wiederholte ich den Startversuch. Es

war ein leichtes Windgetriebe, und ich liess mich von der Barke der Neger an die andere Seite der Bucht bringen, etwa zwei Kilometer von Bolama entfernt, um beim starten vom Winde begünstigt zu sein. Aber als wir nach etwa einstündiger Fahrt an der erwählten Stelle ankamen, hatte ich die höchst unangenehme Überraschung, zu sehen, dass der Wind sich gelegt hatte.

Kurze Zeit darauf erhob sich zwar ein anderer, aber er wehte aus der entgegengesetzten Richtung. Es blieb uns nichts anderes übrig, als den zurückgelegten Weg noch einmal in umgekehrter Fahrt zu machen.

Dies wiederholte sich während der Nacht zweimal. Es schien als ob die Elemente unserer spotteten! Bis um 3¹/₂ Uhr nachts machte ich vier vergebliche Versuche hoch zu kommen. Die grösste Schwierigkeit war, dass ich diese Versuche nie lang ausdehnen konnte, weil das Wasser des Kühlers bei der hohen Lufttemperatur sehr rasch zu kochen kam, was für die Motoren eine ernstliche Gefahr war. Denn da sie die Basis des ganzen Unternehmens waren, wollte ich sie auf keinen Fall erneuern. Schweissgebadet und atemlos hörten wir schliesslich auf, aber die körperliche Erschöpfung war dennoch unbedeutend gegenüber der Besorgnis um das Gelingen unseres Unternehmens, und jene Nacht war eine der dunkelsten und hoffnungslosesten meines ganzen Lebens.

Ein übereilter oder falscher Entschluss konnte alles verderben. Es ging gegen Morgen. Ich raffte mich zusammen und suchte meine Kameraden zu beeinflussen: „Lassen wir die Sache jetzt und sehen wir morgen weiter! Die Nacht wird vielleicht Rat bringen.“

In Wirklichkeit war die Nacht schon vorbei. Aber wer

gab sich in unserer Lage noch Rechenschaft über die Zeit?

Am Morgen des 18. besprach ich mit Del Prete den Stand der Dinge. Die Temperatur war noch immer sehr hoch, und nichts liess ein Sinken voraussehen. Schon waren zwei Tage vergangen, und unsere Lage war unerfreulicher als je. Wir schienen in eine richtige Sackgasse geraten zu sein.

In Porto Praia hätten wir offenes Meer gehabt, das uns zwar vielleicht in anderer Weise gehindert hätte, aber sicherlich hätten wir eine tiefere Temperatur vorgefunden. Freilich lag unser Benzin noch in San Vincenzo, aber wir konnten es mit einer Barke nach Porto Praia bringen lassen.

Ohne weitere Zeit zu verlieren, liess ich alles Material, das wir ausgeladen hatten, wieder einladen und den Benzin-vorrat vermindern. Der ganze Morgen ging mit diesen Arbeiten vorbei.

Ich telegraphierte nach Rom die Änderung meines Planes und nach San Vincenzo wegen des Benzins.

Im Laufe des Nachmittags verliess ich endgültig und gerne Bolama; die Erinnerung an diesen Ort wird immer mit den Ängsten dieser Tage verbunden sein.

Die Tatsache aber, wieder in der Luft zu sein, gab meiner bedrückten Seele ihren Gleichmut wieder.

Da es schon spät war, entschloss ich mich, die Nacht in Dakar zu verbringen. Dieser Halt hatte auch den Zweck, einige Instrumente aus den Kisten, die das Auswechslungs-material enthielten, heraus zu nehmen. Diese Kisten sollten nach den Kap Verde-Inseln geschafft werden, lagen aber noch in Dakar und warteten dort auf eine Gelegenheit, ihren Bestimmungsort erreichen zu können.

Es scheint unmöglich, aber auch wenn man noch so vor-

sichtig ist, und wir waren es gewesen, indem wir wohl zwölf Kisten Material nach Bolama geschickt hatten, im Augenblick des Bedürfnisses fehlt immer etwas. Und wahrhaftig: von all unseren Kisten fehlte gerade diejenige, die einen Schlüssel enthielt, den Zacchetti unbedingt nötig hatte.

In Dakar waren alle Gasthöfe besetzt, weil ein Zug aus dem Innern angekommen war. Aber der italienische Konsul liess in seinem Hause einige Betten aufschlagen, und so konnten wir ein paar Stunden ausruhen.

Ich hatte Gelegenheit mit einigen Beamten der Latecoère-Gesellschaft zu sprechen. Sie machten mir in Bezug auf die Wind- und Meerverhältnisse der Insel Santiago ein wenig ermutigendes Bild. Die Gesellschaft hatte allerdings die Absicht, auf der Insel, in der Nähe von Porto Praia einen Flughafen anzulegen, der dem Verkehr mit Amerika dienen sollte.

Während der Nacht begab ich mich an Bord und startete unter schwierigen Verhältnissen. Es blies ein scharfer Wind, und das Meer war sehr bewegt. Zudem hinderte eine über dem Wasser lagernde Wolkenschicht jede Fernsicht. Und kaum hatte ich sie durchbrochen und befand mich in der Luft, so war ich im dichtesten Nebel drin, der mich zwang, meine Schnelligkeit zu vermindern und zwischen heftigen Windstößen über der Wasseroberfläche hinauszufiegen, um mich von Dakar entfernen zu können.

Ich ging am Eingang des Hafens von Porto Praia nieder und verankerte den Apparat an einer Boje, die für uns bereit lag.

Am Lande angekommen, wurde ich in das Regierungsgebäude geführt, wo der Gouverneur in Gegenwart der Stadtvertreter mich mit einer portugiesischen Ansprache begrüßte.

Ich antwortete italienisch; im Hinblick auf die grosse Ähnlichkeit der beiden Sprachen verstanden wir uns dennoch beide ganz gut.

Der Adjutant des Gouverneurs war ein sehr eleganter Kavallerie-Offizier, der sicherlich an der Monotonie seines Tages kaum Gefallen finden konnte. Es schien mir seltsam, dass er sich nach Porto Praia verbannt hatte. Er sagte mir, dass das Leben in Lissabon, zwischen Pferden, Poker und Freundinnen alle seine Mittel aufgebraucht, und dass er sich darum ein wenig nach Porto Praia in die Einsamkeit zurückgezogen hätte, um hier bessere Zeiten für eine Rückkehr in die Welt abzuwarten.

Am Strande lag der „Jahu“, ein Apparat ähnlich dem unsrigen. Er gehörte einem Brasilianer, der seit drei Monaten hier zurückgehalten wurde wegen der Schwierigkeit zu starten und wegen der Beschädigungen, die der Apparat dabei erlitten hatte.

Kaum angekommen, machten wir uns an unsere gewohnte Arbeit, das Ausladen des Materials, denn wir gedachten, am selben Abend noch abzufiegen.

Am Nachmittag kam von San Vincenzo ein portugiesisches Kanonenboot, die „Zaire“, das uns in Ermangelung eines Seglers in liebenswürdiger Weise gesandt wurde, um uns Benzin zu bringen und uns seine Hilfe anzubieten.

Der Gouverneur beherbergte uns im Regierungsgebäude und interessierte sich in zuvorkommenster Weise für uns. Er begleitete uns nach dem Abendbrot sogar bis an den Hafen, um uns abfliegen zu sehen.

Der Wind kam von Nord-Nordost; das offene Meer war ziemlich bewegt und an der Küste war eine ordentlich heftige

Brandung. Weit von ihr weg konnten wir nicht gehen, da die Verhältnisse des Meeres dies nicht erlaubten, und an ihr selbst war es gleichermassen ungünstig, weil man, obschon der Wellengang weniger lebhaft war, keine Richtung einhalten konnte, die erlaubt hätte, den Wind von vorn zu haben.

Ich begriff gleich, dass wir längs der Insel eine geschütztere Stelle suchen mussten. Nichts desto weniger wollte ich einen Versuch machen. Ich musste ihn aber bald genug wieder aufgeben, nachdem ich von den Wassermassen, die sich über den Apparat ergossen, eine ordentliche Douche erhalten hatte.

Indessen hatte das Motorboot, das uns aus dem Hafen hinausgeführt hatte, havariert. Ich hatte es aber durchaus nötig, um neuerdings zu der Boje zurückzukehren und mich dort verankern zu können.

Da ich, um den Apparat zu erleichtern, mit andern Materialien auch den Anker ausgeladen hatte, konnte ich nicht auf das Boot warten, sondern musste versuchen, selbst das Land zu gewinnen.

Ich fuhr schwimmend, die Motoren in kleinster Schnelligkeit, dem Hafen zu. Dann stellte ich sie ab und liess mich langsam von Wind und Wellen dahin tragen. Als ich mich auf der richtigen Höhe glaubte, setzte ich neuerdings die Motoren in Betrieb, mich langsam, langsam, dem Ankerplatze annähernd.

Aber von einer Motorbarke war nirgends etwas zu sehen. Von Zeit zu Zeit gab ich mit meiner Signalpistole Feuer, um meinen Standort zu bezeichnen.

Segelboote, die, sich kreuzend und sich überholend, in den Hafen eintraten, erschwerten meine Lage noch mehr. Ander-

seits trieb uns im Innern der Wind gegen einige Felsen, die ich zwar der Dunkelheit wegen nicht sehen konnte, deren Vorhandensein mir aber genau bekannt war, und die sich auch bemerkbar machten durch den Lärm des Meeres, das sich an ihnen brach.

So vergingen drei qualvolle Stunden. Endlich hörte ich durch das Rauschen der Brandung eine bekannte Stimme. Es war Degli Innocenti, der mit dem Motorboot kam. „Wir haben uns gegenseitig verloren, Commandante“, sagte er, als er nahe war, „dieser Motor scheint an chronischer Paralyse zu leiden!“

Als es uns endlich gelang, den „Santa Maria“ in Sicherheit zu bringen, war es schon fast Morgen.

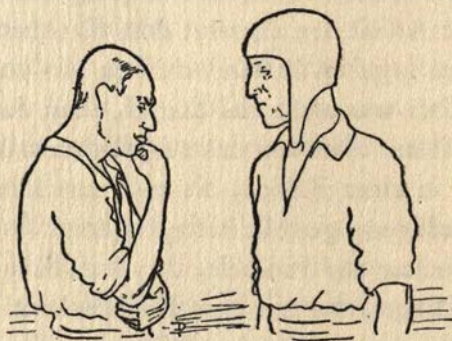
Wir schliefen kaum ein paar Stunden, und nachdem wir in schwieriger Arbeit den Apparat dem Kanonenboot „Zaire“ ins Schlepptau gegeben hatten, schifften wir uns auf diesem selbst ein. Platz war nicht viel darauf, denn das ganze Deck war angehäuft mit dem von uns ausgeladenen Material. Wir machten uns in einer Kabine, die man uns liebenswürdigerweise zur Verfügung gestellt hatte, bequem.

Ein Techniker des Italcable, der Ingenieur Rizzetti, ein ehemaliger Flieger, war mit dem Kanonenboot von San Vincenzo gekommen, um uns seine Hilfe anzubieten, und wirklich waren wir über seine materielle und moralische Unterstützung ausserordentlich froh. Am Nachmittag liefen wir mit dem Kanonenboot, das den „Santa Maria“ im Schlepptau hatte, aus dem Hafen von Porto Praia aus dem Ufer der Südküste von Santiago entlang bis zur Bai dell' Inferno, die, wie man mir sagte, die am besten geschützte sei.

Wir führten auch die famose Motorbarke, die uns wäh-

rend der vergangenen Nacht so sehr geärgert hatte, mit uns. Gott weiss, wie ihr Motor es anstellte, sich noch drehen zu können. Er hatte die Spezialität, immer im kritischsten Augenblicke stehen zu bleiben, wovon wir uns ja zu unserem eigenen Schaden genügend überzeugt hatten.

Gegen Abend legten wir in der Bai dell' Inferno an. Es war breitgehendes Meer und Windstille, beides sehr ungünstige Vorbedingungen. Das Kanonenboot konnte sich nicht stark der Küste nähern, und so mussten wir uns von dem Motorboot ans Land bringen lassen. Zwei Versuche, die ich machte, mich zu erheben, scheiterten zwar, aber dem Funktionieren des Apparates konnte ich entnehmen, dass unter besseren Bedingungen der Start glücken müsste.



Traurige Gedanken in Porto Praia.

Wir kehrten in der Nacht nach Porto Praia zurück, wo wir im Morgengrauen des 21. Februar ankamen. Ich begab mich ans Land und fuhr im Auto die Küste ab, den günstigsten Platz für die Startversuche der nächsten Nacht zu suchen. Die Bai von San Martino, halbwegs zwischen Porto Praia und

der Bai dell' Inferno schien mir am meisten den zu stellenden Bedingungen zu entsprechen, und so fuhren wir denn am Nachmittage desselben Tages mit der „Zaire“ dorthin.

Nochmals erleichterte ich die Last des Apparates, verminderte das Benzin auf 2550 kg, und alle verzichteten auf die Mitnahme des Gepäcks.

Die Gesamtbelastung ergab somit noch 3000 kg, ein Minimum, das uns unter den günstigsten Bedingungen gestattete, die amerikanische Küste zu erreichen.

Auf alle Fälle hatte ich mich entschlossen, auf der Insel Fernando di Noronha niederzugehen, und dort neue Ladung zu fassen.

Am Abend des 21. waren wir alle zum Fluge bereit. In San Martino war das Meer eher ruhig. Von Zeit zu Zeit erhob sich ein leichter Seewind aus verschiedenen Richtungen. Ich entschloss mich, einen dieser Windstöße abzuwarten, um die Motoren in Bewegung zu setzen und den Start zu versuchen.

Degli Innocenti begleitete mich diesmal nicht mehr mit der Motorbarke; die Wärme, die Anstrengungen, die schlaflosen Nächte und eine Magenstörung, an der er litt, hatten ihn völlig niedergeworfen. Er hatte, wie übrigens wir alle, bis ans Ende seiner Kräfte gearbeitet.

Gegen Mitternacht erhob sich ein leichter Wind. Rasch setzte ich die Motoren in Bewegung. Doch er legte sich gleich wieder. Ich beharrte nicht auf dem Versuch und wartete.

Der Mond war am Abnehmen und die Helligkeit sehr schwach, um so mehr, als der Himmel fast völlig bedeckt war. Um ein Uhr erhob sich ein neuer Wind. Ich setzte so-

gleich die Motoren in Bewegung, und es gelang mir, den Apparat auf die Stufe zu bringen. Nach einer langen und aufregenden Fahrt in der Dunkelheit, gelang es mir endlich, mich von der Meeresoberfläche zu lösen.

Aber unsere Bedenken waren damit noch nicht erledigt. Das Wasser des Kühlers war zum Sieden gekommen, und während einer Viertelstunde mussten wir mit aller Kraft das Reservewasser hineinpumpen, um die Temperatur auf ihren normalen Stand zu bringen.

Aber damit war der schwierigste und gefährlichste Punkt der ganzen Fahrt überwunden.

Zwischen dem Start von Cagliari und dem von Porto Praia lagen acht Tage. Von diesen waren nur zwei, der 13. und der 14., Flugtage gewesen, die andern eine Folge von Widerwärtigkeiten und Bedrängnis ohne Ende.

Das mag zeigen, dass bei einer solchen Reise die schwierigste und wichtigste Arbeit nicht die in der Luft ist, sondern diejenige, die auf dem Lande oder auf der Meeresfläche getan werden muss. Dort sind die grössten Gefahren, die dem Apparat begegnen können, und bei denen es, ohne lange seemannische Erfahrungen, äusserst leicht zu Havarien kommen kann, die das ganze Unternehmen in Frage stellen können.

Hätten wir einen Apparat erhalten können, der uns erlaubt hätte, in einem einzigen Fluge Brasilien zu erreichen, so würden wir diese Etappe, trotz des längeren Fluges viel schneller und mit viel weniger Anstrengungen bewältigt haben.

Die fünf Nächte der Versuche, der Sorgen und Ängste, die wir in Bolama und Porto Praia zugebracht, hatten uns

allerdings erlaubt, unseren eigenen Wert einschätzen zu können und zu sehen, welche unbekannten und ungeahnten Widerstandskräfte die menschliche Natur hat.

Trotz unserer grossen Ermüdung hatte der Gedanke, sich wieder in der Luft zu befinden, neue Energien in uns geweckt. Denn es galt gegen das Unbekannte des unendlichen Meeres zu kämpfen. Das Ziel war drüben am andern Ufer, wo Millionen von Italienern uns erwarteten, die in dem „Santa Maria“ das Symbol der Kraft und des Fortschrittes des fernen Vaterlandes sahen.

ÜBER DEN SÜDATLANTISCHEN OZEAN

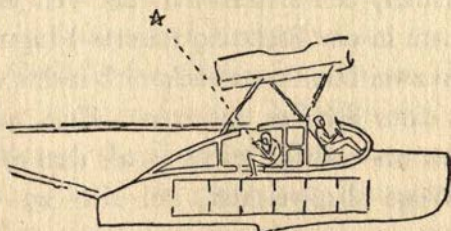
Mich nach den Widerwärtigkeiten der vergangenen Tage endlich in der Nacht vom 21. auf den 22. Februar wieder in der Luft zu befinden, war für mich eine der grössten Freuden meines Lebens.

Wie schon gesagt, war der Himmel bedeckt. Der Mond stand im letzten Viertel und die Nacht war bleiern und dumpf. Unter uns, in der Tiefe, war nichts zu sehen; wir schienen über einen mächtigen schwarzen Abgrund dahinzufahren. Der Eindruck war wenig angenehm. Aber wir flogen! Und der Apparat war endlich wieder in seinem natürlichen Elemente, der Luft, der Kraft und der Vollendung seiner Motoren anvertraut.

Kaum war auch die Besorgnis wegen des heiss gewordenen Kühlers vorüber, so trank ich ein Glas Porto und bereitete mich im Geiste auf die vielen Flugstunden vor, die ich vor mir hatte.

Unsre Aufgaben an Bord waren folgermassen verteilt: Der Mechaniker, in der linken Kabine, in Reichweite von mir entfernt, bediente den Ölbehälter, der sich oben bei den Motoren befand. Im weiteren hatte er die Aufgabe, wenn nötig, das Wasser des Kühlers zu ersetzen.

Hauptmann Del Prete hatte als Hauptverpflichtung die astronomischen Beobachtungen zu machen und daneben den Benzinverbrauch in den verschiedenen Behältern zu überwachen, um den Apparat so gut als möglich im Gleichgewicht zu halten.



Astronomische Beobachtungen.

Ich sass am Führerplatz, steuerte das Flugzeug und überwachte die Instrumente. Neben mir hatte ich ein Sprachrohr, um sowohl mit dem Mechaniker, als auch mit dem Hilfspiloten verkehren zu können.

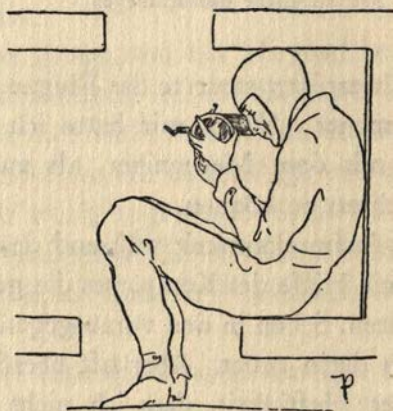
Meine grösste Aufmerksamkeit während des Fluges war darauf gerichtet, mit Hilfe des Kompasses die genaue Fahrtrichtung innezuhalten. Schon in den vorausgegangenen Etappen hatte ich mich darin geübt. Aber oft überfiel mich der Schlaf mit solcher Heftigkeit, dass ich nicht widerstehen konnte und mich daher manchmal bis zu zwanzig Grad links oder rechts der Flugrichtung befand.

Die Reaktion der Überanstrengungen der vergangenen Tage und die Einförmigkeit des veilchenblauen Gewölks, das uns umgab, und durch das das Mondlicht nur blässlich durchdrang, mochten diese unüberwindbare Schlaftrunkenheit in mir bewirkt haben.

Ich hielt mich auf etwa 700 Metern Höhe. Die Temperatur des Kühlers des vorderen Motors, der gewöhnlich der wärmere war, betrug immer etwa neunzig Grad, was reichlich hoch war.

Auf der Höhe von Porto Praia fanden wir, wie wir vorausgesehen hatten, den Passatwind, der von Nord-Nordost blies, also genau in der Richtung unseres Fluges.

Nach etwa zwei Stunden erblickte ich rechts unter mir die Scheinwerfer eines Schiffes, das seinen Kurs gegen Norden nahm. Aber es war zu weit entfernt, als dass es sich gelohnt hätte, vom Wege abzuweichen, um sich zu erkennen zu geben.



Del Prete beobachtet.

Als um 2.44 (die Zeitangaben in diesem Kapitel beziehen sich immer auf den dreissigsten Meridian westlich Greenwich) der Mond hinter den Wolken verschwunden war, benutzte Del Prete den Augenblick für seine Beobachtungen. Es ergab sich daraus, dass die Abweichungen nach links und

rechts sich ungefähr aufhoben und wir die Richtung gut innehielten.

Ich möchte hier eine Bemerkung machen, die vielleicht nicht sehr glaubhaft klingen mag:

Del Prete fragte mich, welcher Tag denn eigentlich heute sei. Aber auch ich wusste es ihm nicht zu sagen. Wir mussten alle die Begebenheiten und Vorkommnisse seit unserer Abreise uns ins Gedächtnis zurückrufen, um das Datum zu finden, das nötig war, um unseren Tabellen die Angaben entnehmen zu können, die für unsere Beobachtungen von Wichtigkeit waren. Diese Unkenntnis hing mit unserem unregelmässigen Leben zusammen, das wir führen mussten, und in dem wir keinen Unterschied zwischen Tag und Nacht machen konnten.

Um 5½ Uhr begann es ein wenig zu tagen. Aber leider wurde der Himmel immer bedeckter. Die Sonne war nicht zu sehen. Dafür begleitete uns ständig ein mässiger Nord-Nordostwind, was wir übrigens vorausgesehen hatten, da wir uns in der Zone der Passatwinde befanden.

Das Meer unter uns war ziemlich bewegt. Wir erspähten zwei Schiffe, und ich flog in mässiger Höhe über ihnen hin, um mich bemerkbar zu machen. Aber es war noch niemand auf Deck, alles schlief noch.

Gegen neun Uhr morgens öffnete sich ein Riss im Gewölk, was uns erlaubte, uns nach der Sonne zu orientieren. Wir sahen, dass wir etwa achtzehn Seemeilen nach links abgewichen waren.

Die folgende Beobachtung, die wir um 10.44 machten, bestätigte uns die Richtigkeit der ersten. Ich änderte zwar den Kurs dennoch nicht, weil ich annehmen konnte, dass nach

der Überfliegung des Äquators der Südost-Passatwind die Abweichung korrigieren würde.

Wie schon gesagt, hatte Del Prete die Aufgabe, den Stand der Benzinbehälter zu überwachen und sie alle nach und nach gleichmässig zu entleeren, einen einzigen vollen für die letzte Etappe aufbewahrend. Es war also nötig, wenn ein Behälter fast entleert war, diesen zu schliessen und den Rest in einen andern zu pumpen. So gelang es uns, das Benzin jedes Behälters bis auf den letzten Tropfen auszunützen.

Gegen zehn ein halb Uhr geschah es, dass mir plötzlich in beiden Motoren das Benzin ausging. Vielleicht hatte Del Prete einen falschen Hahnen geschlossen. Ich war gezwungen, mit abgestellten Motoren zu fliegen. Diese begannen zwar sogleich wieder zu funktionieren, da ich ihnen mit einer Handpumpe Benzin zuführen konnte.

Aber kurz darauf wiederholte sich der Vorfall, und ich sank mit dem Apparat bis auf etwa hundert Meter über dem Meeresspiegel. Ich überlegte mir schon eine Landung, als die Motoren wieder zu laufen begannen. Eine Landung im offenen Ozean wäre nicht ganz ungefährlich gewesen. Dennoch beunruhigte mich der Vorfall in keiner Weise; in den Missgeschicken von Bolama und Porto Praia hatte ich gelernt, mich mit philosophischer Ruhe in alle Lagen zu ergeben.

Um elf Uhr ungefähr traten wir in das Gebiet der Äquatorial-Stürme ein. Der erste war nicht sehr heftig, aber sehr ausgedehnt. Unter anderem mussten wir etwa eine halbe Stunde lang durch sündflutartige Regengüsse fliegen, die mich ernstliche Bedenken für den Propeller hegen liessen. Ich stieg bis auf eine Höhe von etwa fünfzig Metern über dem



Ali.



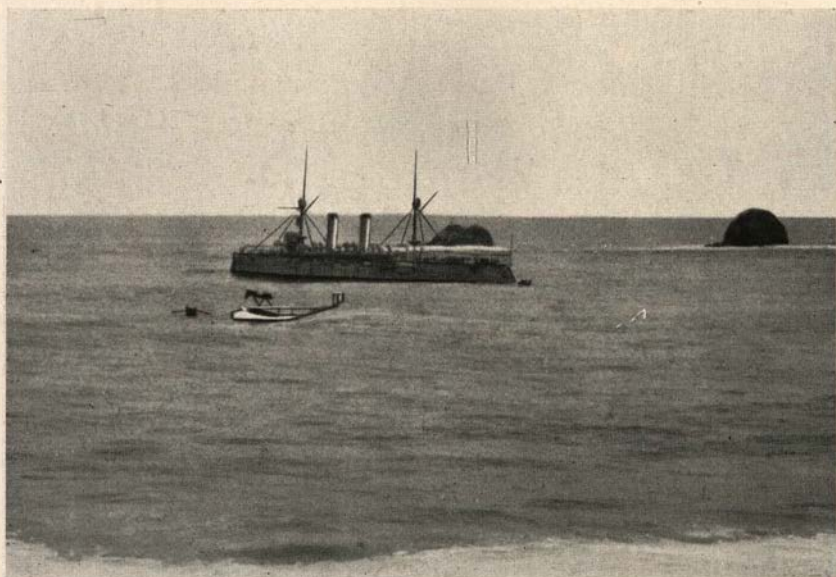
Bolama. Negerorchester.



Über dem atlantischen Ozean.
(So erblickte mich der Mechaniker von seinem Platze aus.)



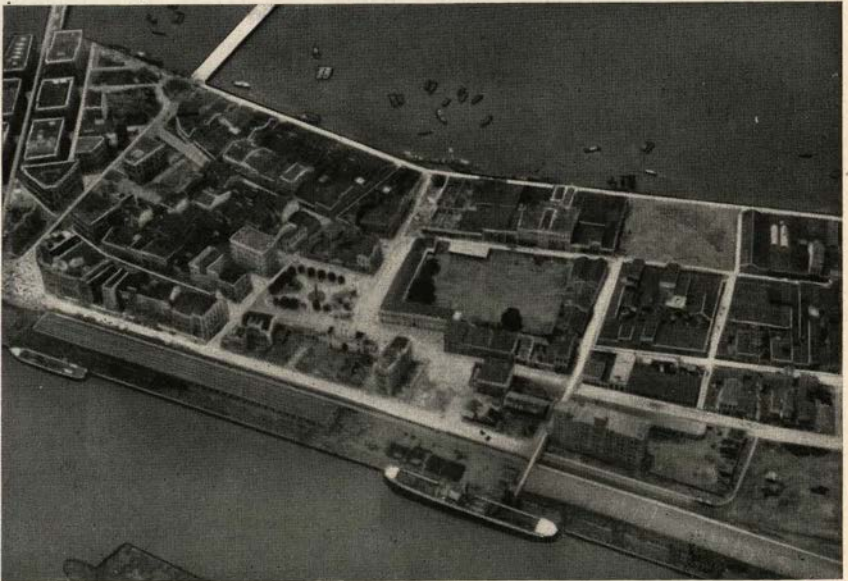
Fernando di Noronha. Der „Pico“.



Beim Kreuzer „Barroso“ am Morgen der Abfahrt von Fernando di Noronha.



Abfahrt nach Porto Natal.



Blick auf Pernambuco.

Meeresspiegel hinunter; aber dies hatte den Nachteil, dass die Temperatur des Wassers beim vorderen Motor in beängstigender Weise zu steigen begann.

Um eine Abkühlung herbeizuführen, mussten wir unser Mineralwasser opfern. Mit einem Schwamm sogen wir auch das Regenwasser auf, das in die Kabine eingedrungen war und sich an deren Grunde angesammelt hatte. Auch die unangenehmen Dinge können ihre angenehmen Seiten haben, wie alles in unserem Leben!

Auf diese Art gelang es uns, die Temperatur des Wassers eine gewisse Höhe nicht überschreiten zu lassen.

Nachdem wir aus den Regengüssen herausgekommen waren, erblickte ich unter mir ein Schiff, das seinen Kurs gegen Westen nahm. Wahrscheinlich steuerte es gegen die Mündung des Amazonenstromes zu.

Von Zeit zu Zeit fanden wir ein wenig Sonne, dann über- raschten uns neue Gewitterregen. Hin und wieder gelang es mir, sie zu vermeiden, oft aber musste ich durch sie hindurch. In dieser Gegend bemerkte ich eine riesige Wasserhose, die sich wie ein mächtiger Pilz wohl bis zu fünfzig Meter Höhe über den Meeresspiegel erhob. Ich steuerte in weitem Bogen um sie herum, um jede Komplikation zu vermeiden.

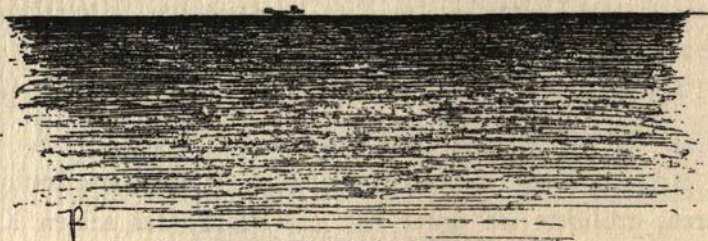
Während dieser Fahrt durch die Gewitterzone wechselte der Wind fortwährend die Richtung, vorzugsweise aber blies er von Südosten. Ich steuerte also 5 Grad zu viel nach links, um dadurch die durch ihn verursachte Abtrift zu korrigieren.

Auf der Weiterfahrt erspähte ich wieder drei Schiffe, denen ich mich zu erkennen gab. Aus ihrem Kurs konnte ich ersehen, dass wir richtig flogen, denn ich konnte annehmen,



dass sie auch in Noronha anlegen würden, um dann ihre Fahrt nach der brasilianischen Küste fortzusetzen.

Um elf Uhr kontrollierte ich unsere Fahrtrichtung nach dem Sonnenstand. Es ergab sich eine leichte Abweichung nach links. Der Wind, der während des Gewitters einige Male umgeschlagen hatte, blies nun wieder von Nord-Nordost. Ich änderte die Fahrtrichtung um fünf Grade.



San Fernando di Noronha kommt in Sicht.

Als unsere Uhren drei Uhr zeigten, was in dieser Gegend dem Mittag entsprach, orientierten wir uns neuerdings nach dem Sonnenstand und sahen, dass wir genau die Richtung auf Noronha zu innehielten. Und mit grosser Befriedigung registrierten wir, dass wir mit der guten Geschwindigkeit von 163 Stundenkilometern flogen.

Um 13.55 erblickte ich rechts vor mir die Insel Fernando di Noronha. Mein Herz tat einen Freudenschlag. Ich rief Del Prete an, der immer noch seine Beobachtungen machte, und bedeutete ihm, dass er sich jetzt die Mühe sparen könne, da wir die Insel gesichtet hätten. Ich teilte es auch dem Mechaniker mit, und er kam zu uns hinüber, um mit uns den freudigen Anblick dieses fernen Küstenstriches, den wir binnen kurzem erreicht haben würden, zu geniessen.

Dieses erreichte Ziel zu sehen, war von einem unauslöschlichen Eindruck, und wir gaben uns ihm mit jubelnden Herzen hin.

Der Wind hatte sich unterdessen gedreht und blies von West-Südwest, und ich war genötigt, die Richtung ein wenig zu ändern, um die Abtrift aufzuheben.

Das Wetter war hell und klar, hingegen wurde der Wind immer stärker und das Meer bewegter.

Als wir senkrecht über Noronha flogen, machten wir einen raschen Überschlag über die Benzinvorräte, und da sie uns genügend schienen, entschloss ich mich, gleich nach Porto Natal weiter zu fliegen. Ich kreiste zweimal über der Insel, sie zu grüssen, und nahm dann den Flug nach Westen.

In der Bai von Sant' Antonio bemerkten wir den Kreuzer „Barroso“, den uns die brasilianische Regierung in liebenswürdiger Weise entgegengesandt hatte.

4.15 Uhr! Wir hatten von Porto Praia 2320 km durchflogen, und es blieben uns noch 380 bis Porto Natal.

Merkwürdigerweise blies der Wind nun von West-Nordwest, während er sonst in dieser Zone von Noronha gewöhnlich von Südosten kommt, der regulären Richtung der Passatwinde südlich des Äquators. Vielleicht war eine starke Änderung des Barometerstandes vorausgegangen. Immerhin war die Tatsache merkwürdig, und es brauchte wirklich unser ganzes Missgeschick, um auch hier so ungünstige Verhältnisse anzutreffen.

Auf alle Fälle steuerte ich weiter Porto Natal zu, in der Hoffnung, der Wind würde mit dem Vorwärtskommen nachlassen. Er erhob sich aber im Gegenteil immer stärker, und das Meer unter uns war sehr bewegt.

Nach etwa einer Stunde machte ich einen neuen Über-schlag und ersah, dass ich bei der durch den Gegenwind verminderten Schnelligkeit mit dem vorhandenen Benzin Porto Natal nicht zu erreichen vermochte. Freilich handelte es sich nur um eine Differenz von wenigen Minuten.

Um 15.25 war ich etwa halbwegs zwischen Noronha und Porto Natal, auf dem Punkte $4^{\circ} 40'$ südlicher Breite und $33^{\circ} 37'$ westlicher Länge von Greenwich, noch etwa hundert Seemeilen von der brasilianischen Küste entfernt.

Da der Wind nicht geändert hatte, musste ich, ungerne genug, darauf verzichten, Porto Natal erreichen zu können. So entschloss ich mich, umzukehren, und drehte den Apparat wieder Noronha zu.

Del Prete und Zacchetti sassen verzweiflungsvoll an den Pumpen, um den letzten Benzinrest verwerten zu können.

Um 16.15 war ich wieder über Noronha. Da wir jetzt den Wind im Rücken hatten, war der Rückflug in einer relativ kürzeren Zeit erfolgt.

Der brasilianische Kreuzer, der uns in Noronha erwartet hatte, hatte schon die Anker gelichtet und befand sich etwa eine Meile weit von der Küste entfernt.

Ich benützte die Gelegenheit, um hinter ihm niederzugehen, weil dort das Meer ruhiger war.

Die Landung vollzog sich trotz des sehr schlechten Wellenganges ohne Hindernisse. Der Versuch aber, hinter dem „Barroso“ Anker zu werfen, war sehr schwierig und mühsam, da es dem Kreuzer wegen des hohen Wellenganges nicht gelingen wollte, die Boote auszusetzen, während diese wiederum, auch wenn sie einmal im Meere waren, von den Wo-

gen so hin und her geworfen wurden, dass sie sich uns nicht nähern konnten.

Es dauerte mehr als eine Stunde, bis es uns endlich gelang, zwischen dem Apparat und dem Kreuzer ein Seil zu spannen.

Ich begab mich sogleich an Bord, wo die Mannschaft mich mit einem mächtigen Hurra empfang. Ich bat den Kapitän, im Rücken der Insel vor Anker zu gehen, statt wie er dies zuerst getan, in der Bucht von Sant' Antonio. Er erklärte mir aber, dass dies unmöglich wäre, weil dort kein Ankergrund vorhanden sei. Wir mussten also wieder in die Bucht von Sant' Antonio eintreten, die der Brandung wegen noch erregter war.

Es schien unser Schicksal zu sein, nicht aus den Widerwärtigkeiten herauszukommen! Um an seinen alten Ankerplatz zu gelangen, musste der Kreuzer eine halbe Drehung machen. Dabei wurde unser Apparat durch die schweren Ankerketten in gefährlicher Weise gegen das Hinterteil des Schiffes gedrängt. Ich stürzte auf die Kommandobrücke, bitend, man möchte die Maschinen laufen lassen, um einen Zusammenprall zu vermeiden. Aber wegen der Schwierigkeit der Verständigung konnte der Befehl nicht rasch genug ausgeführt werden, und schon befand sich der Apparat unter Bord. Zusammen mit einigen wackeren Matrosen versuchte ich ihn wegzurücken, konnte aber dennoch nicht verhindern, dass zwei oder drei stärkere Wellen ihn gegen die Schiffswand schlugen.

Ich hörte ein seltsames Geknister, das angstvoll in meinem Herzen widerhallte. Der rechte Flügel schlug wiederholt an die Wand, auch das Steuer.

Als es uns schliesslich mit herkulischen Kräften gelang, den Apparat zu entfernen, sahen wir, dass der rechte Flügel an zwei, drei Stellen beschädigt war, ebenso die rechte Bordwand. Hingegen schien das Steuer, das ebenfalls hart angeschlagen hatte, keinen Schaden genommen zu haben.

Del Prete und Zacchetti, die immer noch an Bord des Apparates waren, schauten mich bestürzt an.

Aber es handelte sich jetzt vor allem darum, das Flugzeug für die Nacht zu verankern. In der Nähe des Schiffes konnten wir es nicht lassen im Hinblick auf die Gefahr eines erneuten Zusammenstosses. Ich liess daher einen schweren Anker und die notwendigen Ketten und Seile bereit machen.

Nach einer Stunde harter Arbeit, die einige der Matrosen willig leisteten, war alles bereit. Unglücklicherweise warf aber ein gewaltiger Ansturm der Wellen das Boot, von dem aus die Verankerung vorgenommen werden sollte, in die Höhe, und die Matrosen liessen den noch nicht an den Seilen befestigten Anker entgleiten. Er versank sogleich.

Wir mussten daran gehen, einen zweiten zu rüsten. Nach zwei Stunden harter Arbeit gelang es uns endlich, den Apparat an seinem Ankerplatz zu befestigen.

Im Dunkel der Nacht, und besonders auf dem Meer, bekamen alle Dinge und Hantierungen ein fast tragisches Aussehen: Die Befehle, die durch das Megaphon geschrien werden mussten, um den Lärm der Brandung zu übertönen, die sich an der Felsenküste brach; der von Zeit zu Zeit mit einem Scheinwerfer beleuchtete Apparat, der immer wieder in den Wellentälern verschwand; die Seeleute in ihren Booten, die nach den Anordnungen des Steuermanns die Wut der Wellen zu besiegen suchten, den Bug ihrer Barken nach

den Wogenstößen richtend, um nicht verschlungen zu werden; an Bord die sich durchschneidenden und widersprechenden Befehle und die nach allen Seiten rennenden Matrosen; der Lärm der Maschinen, der dem Rumpf des Dampfers entstieg — all dies zusammen gab den Eindruck einer wahrhaft infernalischen Nacht.

Dieses dunkle und tragische Geschehen entsprach ganz meiner Seelenstimmung. Noch wusste ich ja nicht, ob die beim Anschlagen des Apparates an die Schiffswand erlittenen Beschädigungen mir die Fortsetzung des Fluges erlauben würden.

Als Del Prete und Zacchetti an Bord kamen, berichteten sie, dass sie beim Zusammenprall merkwürdige Geräusche am Grunde des Motorgehäuses vernommen hätten, was natürlich meine Bedenken noch erhöhte.

Schmutzig, schlecht gekleidet, ohne die Möglichkeit unsere Wäsche wechseln zu können, fühlten wir uns an jenem Abend armselig und elend genug.

Nachdem ich einige Telegramme nach Rom gesandt hatte, suchten wir die Lager auf, die man für uns bereitet hatte, und fielen darauf hin in halber Betäubung. Etwas zu essen war uns unmöglich, sei es wegen der Müdigkeit, sei es wegen der Erregung.

Am andern Morgen, dem 23., erhellte eine strahlende Sonne das turbulente Szenarium der vergangenen Nacht. Noch war das Meer bewegt, schien sich aber beruhigen zu wollen.

Unser erstes war, den Apparat aufs genaueste zu untersuchen. Die Beschädigungen der Bordwand und des Flügels konnten zwar nicht hier am Orte behoben werden, waren aber

auch nicht so, dass sie den Weiterflug gehindert hätten. Die rechte, bewegliche Flügelspitze war zwar festgeklemmt, aber mit einigen Hammerschlägen gelang es, sie wieder zu lösen, und ihr wieder ihre volle Bewegungsfreiheit zu geben. Es handelte sich nun noch darum, die Ursache der Geräusche festzustellen, die im Motorgehäuse gehört worden waren.

Es ergab sich, dass, vielleicht wegen des raschen Überganges aus der feuchten Zone von Sesto Calende und Cagliari in die tropisch-trockene von Bolama und Porto Praia, das sich zuerst von der Feuchtigkeit aufgequollene Holz stark zurückgezogen hatte, wodurch einzelne Schrauben locker geworden waren. Bei den vielen Stößen, die der Apparat erhalten hatte, hatten sie sich noch mehr gelockert, und so kam es, dass das Motorgehäuse nicht mehr völlig fest mit den Kabinen verbunden war. Während des Morgens wurden nun alle Schrauben kontrolliert und angezogen.

Mit erleichtertem Herzen begann ich die Erneuerung der Benzinvorräte. Aber auch hier standen wir wieder vor einer Schwierigkeit. Wegen des hohen Wellenganges war es nämlich nicht möglich, mit dem Boote, das die neue Ladung enthielt, in der Nähe des Apparates zu bleiben ohne die Gefahr, diesen zu beschädigen.

Es wurde daher zwischen dem Boot, das in kleiner Entfernung von dem Apparate verankert wurde und diesem selbst ein Drahtseil gespannt, über welches die Benzinkessel von Hand befördert wurden.

Alles ging gut, und da gegen Mittag das Meer sich ziemlich beruhigt hatte, hätten wir, auch im Hinblick auf die geringe Belastung, den Start versuchen können, wenn nicht irrtümlicherweise in einen Benzinbehälter einige Kessel Petrol

geschüttet worden wären. Dieses Petrol sollte zu einer allfällig notwendig werdenden Waschung der Motoren dienen, und da es sich auch in den Booten befand, war es dort mit dem Benzin verwechselt worden.

Wir mussten daher zunächst den Behälter, in dem der Irrtum begangen worden war, wieder entleeren und mit neuem Benzin füllen. Darüber brach der Abend herein, und ich entschloss mich, den Abflug auf den folgenden Tag zu verschieben.

Während des ganzen Tages war eine Flut von Telegrammen über uns niedergegangen, in denen man Nachrichten von uns verlangte. Ich hatte hundert Erklärungen zu geben, und dies nahm mir das bisschen freie Zeit, das mir die Arbeiten an Bord gelassen hatten, völlig weg.

In Fernando di Noronha haben mehrere Telegraphengesellschaften ihren Sitz, und natürlich wollte jede die ersten Telegramme versenden. Es konnte nicht anders sein, als dass die widersprechendsten und phantastischsten Nachrichten nach Europa gemeldet wurden, und ich hatte nicht wenig Mühe, die Herstellung des wahren Tatbestandes zu erlangen.

Am Morgen des 24., nach langwierigen Versuchen, den Apparat in die richtige Lage zu bringen, startete ich gut bei ziemlich ruhigem Meer und richtete meinen Flug nach Porto Natal.

Trotz der verschiedenen Beschädigungen funktionierte der Apparat während des Fluges aufs vorzüglichste. Das Meer hatte sich beruhigt, und das Wetter war klar und hell. Alles schien einen herrlichen Tag zu versprechen. Wir hatten ihn ja allerdings verdienen müssen!

Um zehn Uhr sah ich das Kap San Rocco vor mir, und

um 10.30 Uhr ging ich in Porto Natal nieder, in der breiten Mündung des Flusses, wo eine ungeheure Menschenmenge uns erwartete.

Trotz den vielen Missgeschicken war der Ozeanflug vollbracht!

DER BRASILIANISCHEN KÜSTE ENTLANG

Unser erster amerikanischer Aufenthalt dauerte nur wenige Stunden, die von offiziellen Besuchen und einem Bankett ausgefüllt waren. Ich hätte mich von Noronha direkt nach Pernambuco begeben können, aber der Halt in Natal war nötig, weil ich dort einige Materialkisten, die ich, um den Apparat zu erleichtern, in Porto Praia ausgeladen hatte, wieder aufnehmen wollte.

Mit grosser Freude lud Zacchetti von neuem all sein Eisenzeug ein, das er auf den Kap Verde-Inseln zurückgelassen hatte: die Hüllen der Motoren und des Apparates und alle seine kleinen Bord-Begleiter.

Es war ordentlich warm, und ich war reichlich froh, einige Wäschestücke durch solche, die ich am Orte auftrieb, ersetzen und ein weiss-leinenes Kleid anziehen zu können. Es gehörte dem italienischen Konsul in Pernambuco, der nach Porto Natal gekommen war, um mich zu begrüßen. Da seine Figur aber bedeutend rundlicher war als die meine, waren eine gehörige Menge von Nadeln nötig, um seinen Anzug für mich zurecht zu machen.

Am Nachmittag begab ich mich an Bord und lud auch

den italienischen Konsul zur Fahrt ein. Sie war herrlich. Das Wetter war klar und der Wind blies von Ost-Nordost.

Welch freudiges Empfinden, nach den Einsamkeiten des Ozeans endlich wieder Land vor Augen zu haben, einer Küste entlang fliegen zu können, die reich an Buchten und Meeresarmen war, in denen eine allfällige Landung leicht und angenehm gewesen wäre.

Der Konsul verdiente sich seine ersten Fliegersporen. Ich weiss nicht warum, aber er wollte Kragen und Kravatte ausziehen, vielleicht um in seinen Bewegungen freier zu sein. Zunächst sass er allerdings auf dem ihm angewiesenen Platze bei der Öffnung auf dem Flügel, von wo aus wir gewöhnlich unsere astronomischen Beobachtungen machten, ohne sich zu rühren. Schliesslich bekam er Vertrauen in den Apparat und wünschte ihn ein wenig zu besehen. Aber unerfahren wie er war, trat er mit den Füßen auf die Leitungen und die Ventile, zum grossen Schrecken Zacchettis.

In raschem Fluge erreichten wir Pernambuco, das brasilianische Venedig. Wie manches Venedig gibt es nicht auf der Welt! Ein paar Kanäle, ein paar Brücklein genügen, um gleich eine Stadt mit der Königin der Adria zu vergleichen! Aber abgesehen davon war Pernambuco, von oben gesehen, reizend und anmutig und gefiel uns sogleich. Es war der erste grössere Ort, den wir nach unserm Ozeanflug erreichten.

Die Stelle, an der ich niedergehen wollte, war im voraus bestimmt worden. Schon lagen auch einige Fahrzeuge bereit und eine bewimpelte Boje. Aber dieser gewählte Landungsplatz sagte mir wenig zu, da er am Hafeneingang lag und also dem Meere geöffnet war. Ich ging daher an einer andern, geschützteren Stelle nieder und wurde dann zu einer

Boje geschleppt und dort verankert, die sonst für die grossen Schiffe bestimmt war. Der Konsul hatte während des letzten Fahrtstückes Kragen und Kravatte verloren und entstieg daher, wie ich selbst, dem Flugzeug in einer Gewandung, die wenig passend war für die Besuche, die wir an Land sogleich zu machen hatten.

Journalisten und Photographen bestürmten mich, und die Bevölkerung empfing mich mit Schreien und Hochrufen. Von den Journalisten befreite ich mich schnell wieder; ich empfing sie fünf Minuten lang im Hotel, während ich das Kleid wechselte. Aber diese fünf Minuten genügten ihnen, um ganze Spalten zu schreiben. Ich wollte ich hätte ihre Phantasie!

Der 25. Februar kündigte sich mir Regen an. Ich brachte den Apparat schwimmend an die Stelle, die ich für den Start als die günstigste erachtete. Aber während wir hier mit dem Anker beschäftigt waren, fiel unglücklicherweise der Schieber einer Luke ins Wasser. Nachdem wir mit Suchen ein schönes Stück Zeit verloren hatten, mussten wir darauf verzichten, ihn wieder aufzufischen. Wir ersetzten ihn durch einen hölzernen, den Zacchetti in aller Eile anfertigte, sich des Materials bedienend, das er an Bord hatte.

„Sehen Sie jetzt, wie richtig es ist, alles mitzunehmen, das einmal dienen könnte“, sagte er triumphierend. Und in jenem Augenblicke konnte ich ihm wahrlich nicht widersprechen.

Der Start war schwierig wegen der vielen Wirbel, und weil wir den Wind von der Seite hatten. Ausserdem musste ich durch einen engen Gang zwischen zwei Reihen von Schiffen hindurch. Dennoch kamen wir gut in die Höhe.

Das Wetter wurde prachtvoll.

Die Küste zwischen Pernambuco und Bahia ist reich an Buchten, die den Verkehr mit Wasserflugzeugen sehr erleichtern würden. Ein solcher wäre sicherlich für Brasilien, wo, wie man weiss, Verkehrswege nicht vorhanden oder schwierig und unsicher sind, von grösstem Vorteil.

Bahia scheint, von oben gesehen, anmutig und hübsch. Es hatte einen schönen, geschützten Hafen.

Die Verankerung des Apparates nahm allerdings viel Zeit in Anspruch, da der Ort, den man dafür vorgesehen hatte, nicht sehr geeignet war. Ich musste daher die für mich bereitgelegte Boje anderswo verankern lassen, was wiederum, damit der Apparat in seiner Bewegung nicht gehindert sei, die Platzänderung einiger Fahrzeuge, die im Hafen lagen, nötig machte.

Die Manöverierung war nicht sehr angenehm, da das Motorboot, das uns ins Schlepptau genommen hatte, mit Bewunderern angefüllt war, sodass unsere Zeichen und Rufe unbeachtet blieben.

Nachdem ich mir den Hals ausgeschrien und fast die Arme ausgerenkt hatte, um den Leuten begreiflich zu machen, dass sie eine falsche Richtung innehielten, ohne mehr zu erreichen, als ein Wiederaufflammen der Hurraschreie und des Händeklatschens, sagte ich zu Del Prete:

„Schreien Sie ein wenig, ich kann nicht mehr!“

Und Del Prete begann zu lärmern und die Hände zu werfen. Auf dem Schiff antwortete man mit Fahnen-Schwingen und Hüte-Schwenken! Als wir schliesslich Gefahr liefen, mit einem Segelschiff, das im Hafen lag, zusammenzustossen, durchschnitt ich das Seil, das uns mit dem Motorboot verband.

Dieses kehrte um und kam in unsere Nähe. Ich erklärte etwas gereizt, dass wir Gefahr liefen unterzugehen, was die Begeisterung der Insassen merklich abkühlte.

„Kommandieren Sie, wir werden tun, was Sie befehlen!“, sagten sie.

Ich stieg an Bord des Motorbootes, und mit Hilfe einiger Matrosen hatte ich nach ein paar Stunden Arbeit den Apparat in Sicherheit gebracht.

Kaum waren wir an Land, sorgten wir für die Ergänzung unserer Garderobe. Denn um den Apparat zu erleichtern, hatten wir unser Gepäck in Porto Praia zurückgelassen und nur, in ein Stück Leinwand gewickelt, ein paar Wäschestücke und einige rasch zusammengesuchte unentbehrliche Toilettengegenstände mitgenommen.

Als wir an Bord des „Barroso“ dieses Bündel geöffnet hatten, war uns ein wahrhaft beklagenswerter Anblick geworden. Die unmöglichsten Dinge hatten sich zueinander gesellt: ein Kamm zu einem Hemd, ein paar Kragen zu einem Schuh, ein Seifenstück zu einer Kravatte, und das Ganze war mit Zahnpasta bedeckt, die einer Tube entwichen war, die sich geöffnet hatte.

In höchster Eile suchten wir daher, so gut es möglich war, die Mängel unseres Gepäcks zu beheben.

Natürlich fehlte auch hier in Bahia das gewöhnliche Festprogramm nicht, das in einem Empfang beim Tennisklub gipfelte, der sehr unterhaltend und elegant war. Freilich waren unsere schlaftrunkenen Augen nicht mehr in der Lage, das buntbewegte Bild, das uns umgab, genügend zu bewundern.

Am frühen Morgen des 26. Februar verliess ich Bahia.

Während des ganzen Fluges nach Rio de Janeiro hielt sich das Wetter vorzüglich, und wir machten diese Fahrt ohne auch nur einen Hebel zu berühren, da es mit der mechanischen Regulierung des Steuers möglich war, mit grösster Exaktheit die Belastung zu regulieren und so eine vollkommene Stabilität herzustellen. Die Arbeit des Piloten beschränkte sich auf das Beobachten der Instrumente.

Ich benützte diese Ruhepause, meine Kleidung ein bisschen in Ordnung zu bringen, um mich in Rio wenigstens zeigen zu dürfen. Ich versuchte auch, mich auf dem Führerplatz zu rasieren. Der Wind hinderte mich ein wenig, und der Metallspiegel, den ich bei mir hatte, war reichlich trübe; aber der Kühler lieferte ein herrlich warmes Wasser, und dies war die Hauptsache.

Um 12.30 Uhr standen wir über Rio de Janeiro. Ich kreiste ein paarmal über der Stadt.

Ein herrlicher Anblick!

Neapel, Sydney, Rio de Janeiro und San Francisco sind ohne Zweifel die Städte der Welt, die die Natur am meisten mit Schönheiten gesegnet hat. Aber Rio hat seine ganz besonderen Reize.

Die wilde und eigenwillige Natur zeigt ihre Gewalt in den steil ins Meer abfallenden Felsen und in den Spitzen, die sich drohend und wie eine Herausforderung zum Himmel recken. Sie stehen in einem merkwürdigen Gegensatz zum Grün der Hügelhänge und zu dem frohen und freundlichen Anblick der weissen Häuser mit ihren roten Dächern, die in das dunkle Grün der reichen, tropischen Vegetation, welche die Berge bedeckt, zerstreut sind. Dann die weit ausgedehnte Stadt voll lebhafter Farben, weich in die Buchten des Meeres



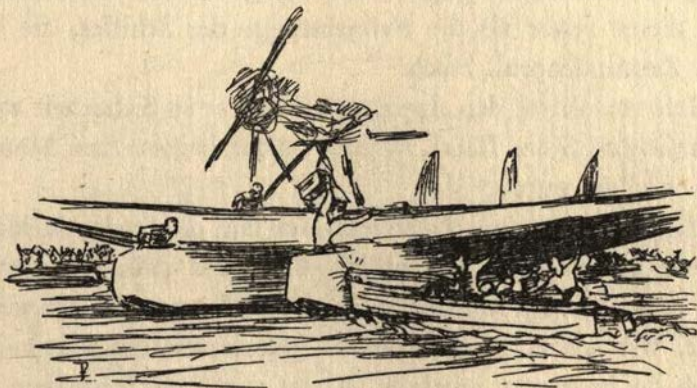
Rio de Janeiro: Der „Botafogo“.



Palmenreihen in Rio de Janeiro.

und längs der beiden Küsten gebettet. Es ist ein gewaltiger Anblick von erhabener Pracht, ein Anblick, der überrascht und bewegt.

Der Himmel war da und dort von Wolkenbändern überzogen, was das herrliche Bild, das sich unsern erstaunten Augen darbot, noch vielfältiger und einzigartiger machte.



Zusammenstoss mit den Barken der Bewunderer.

Man erwartete, dass ich, wie vorausgesehen war, bei der Isola del Governatore, etwas von der Stadt entfernt, landen würde. Da ich aber keine bestimmten Weisungen erhalten hatte, ging ich da nieder, wo ich die grösste Menschenansammlung sah, beim Marine-Arsenal. Kaum war ich im Wasser, so umtanzte uns eine unzählige Schar von Barken, Segelschiffen, Motorbooten, Schleppdampfern, alle voll von Menschen, die uns grüssten, uns zuschrien und Hurra brüllten. Auch wir schrien und gestikulierten, aber aus einem andern Grunde, dem, den zunächst schwimmenden Fahrzeugen zu verstehen zu geben, sich zu entfernen, da ihre Nähe für die

Flügel des Apparates nicht ohne Gefahr war. Aber es gelang uns nicht, uns zu verständigen. Sie glaubten, wir erwiderten ihre Grüsse und verdoppelten ihre Anstrengungen im Schreien und Händeklatschen. Und auch wir schrien immer lauter aus Angst vor Beschädigungen des Flugzeuges.

Und wirklich geschah es, dass in der Hitze der Begeisterung ein Motorboot gegen einen Flügel stiess. Zum Glück war dieser fester als die Fahnenstange des Schiffes, die bei dem Zusammenprall brach.

Ich verankerte den Apparat, und als er in Sicherheit war, begab ich mich ans Land, wo ich von der begeisterten Menge fast erdrückt wurde.

Ich bemerkte den Marineminister und die Stadtbehörden, konnte ihnen einen Augenblick die Hand drücken, wurde aber gleich wieder von der Menge verschlungen und ich weiss nicht, wie ich in das Automobil gekommen bin, das mich durch die begeistert jubelnde Menge durch die Stadt trug.

Plötzlich sah ich den Admiral Cago Cutinho, den ich bereits dem Aussehen nach kannte, und liess ihn einsteigen, erfreut, seine persönliche Bekanntschaft zu machen und einige Eindrücke mit ihm austauschen zu können.

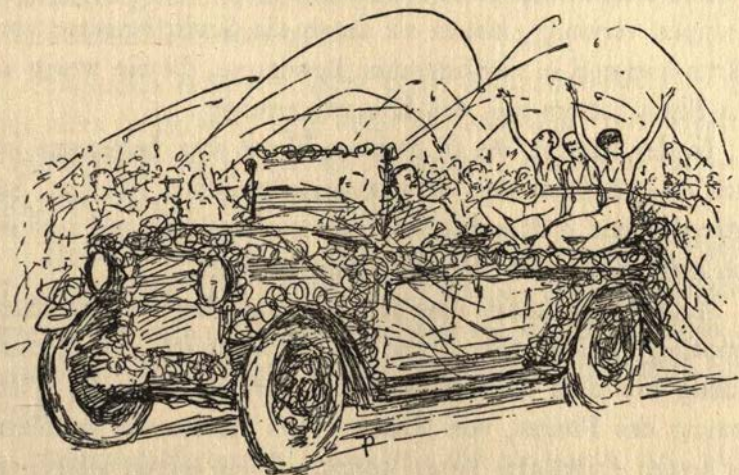
Umdrängt, halb erdrückt und fast betäubt langten wir endlich, Gott weiss wie, im Hotel an.

Da ich sicher war, in Rio de Janeiro wenigstens an einem Bankett teilnehmen zu müssen, hatte ich telegraphisch ein Abendkleid bestellt, und kaum war ich im Hotel angekommen, stand wahrhaftig schon der Schneider zur Anprobe da.

Freilich ergab es sich, dass er über meine Figur sehr unzulängliche Informationen erhalten hatte; das vorbereitete Kleid wäre einem Schwergewichtsmeister noch zu gross ge-

wesen. Stellen wir uns daher den Autor darin vor, gegen den die Natur in den Dimensionen nicht so verschwenderisch gewesen war.

„Zweifeln Sie nicht“, sagte der Schneider, „in zwei Stunden wird der Anzug fertig sein.“



Karneval in Rio de Janeiro.

Daran zweifelte ich sehr. Aber wirklich, nach zwei Stunden lag der Smoking da. Ich will nicht beschreiben, welche Figur ich in dem so unentbehrlichen Kleidungsstück machte. Die Geschicklichkeit des Schneiders war nicht übermässig gross; die Rechnung dafür umso gesalzener.

Am Abend, nach dem offiziellen Bankett, machten wir einen Gang durch die Räume des Hotels, in denen der brasilianische Karneval in vollem Gange war.

Dieser Karneval in Brasilien ist ein wahres Fest der Tollheit. Vom Morgen bis zum Abend und in der Nacht bis wie-

der zum Morgengrauen fahren in langer Reihe Automobile durch die Hauptstrassen der Stadt, alle voll von jungen Mädchen in den prächtigsten, oft aber auch den unwahrscheinlichsten Kostümen. Sie sitzen in der Höhe auf den Verdecken und werfen nach allen Seiten Blumen und Koriander aus.

Die Neger sind von einer wahren Raserei beherrscht. In Gruppen vereinigt, ziehen sie durch die Stadt, langsam vorwärtsschreitend in rhythmischer Bewegung, die ein wenig an den Black bottom und den Shimmy erinnert.

In der Menge, die in meinem Hotel war, begegnete ich auch einigen Freunden aus der amerikanischen Marine. Ich hatte sie einst in Konstantinopel kennen gelernt und traf sie nun hier wieder. Die Welt ist wahrlich klein!

Anderntags, kaum dass ich zwischen den verschiedenen Empfängen eine stille Stunde fand, hatte ich eine Unterredung mit dem General Rondon, der mir über die Fortsetzung des Fluges, von Buenos-Aires ins Innere Brasiliens die besten Auskünfte geben konnte. Diese waren allerdings nicht sehr ermutigend; aber ich war entschlossen, meinen gefassten Plan durchzuführen und den Flug nicht zu ändern.

Auf Grund der Angaben des Generals ordnete ich eine Verlegung der Vorräte an, die ich auf dem Rio Paraguay nach Corumbà gesandt hatte, was mir erlaubte, die schwierigste Etappe, die Überquerung des Plateaus von Matto Grosso etwas kürzer zu halten. Es bekam mir in der Folge zwar übel, wie man sehen wird.

Der Bürgermeister von Rio lud mich in liebenswürdiger Weise zu einer Autofahrt über die Höhen rings um die Stadt ein.

Wir machten an einer Stelle Halt, die „Der Tisch Don

Pedros“ genannt wird, weil der Kaiser Don Pedro die Gewohnheit hatte, sich hieher zu begeben, um den Tee zu nehmen und das Panorama zu bewundern. Man bewahrt noch als Erinnerung seinen Tisch auf.

Viele Arbeit gaben mir in Rio die unzähligen Glückwunschtelegramme, die mir von allen Seiten Brasiliens, Amerikas und Italiens zugingen.

Natürlich erfreuten mich diese Sympathie-Bezeugungen aus aller Welt sehr, und wenn ich auch nicht mit Begeisterung mich an die Pflicht des Antwortens machte, so tat ich es doch mit ruhiger Ergebenheit.

Im Weitern hatte ich eine lange Unterredung mit einigen Vertretern der nahen Stadt San Paulo, die hergekommen waren, um mich zu bitten, ihre Stadt zu besuchen und im See von Santo Amaro niederzugehen, wo noch kein Flugzeug gelandet hatte.

Merkwürdigerweise rieten mir die einen sehr zu, hinzugehen und erzählten mir Wunderdinge über diesen See, während andere mich dringend davor warnten, versichernd, dass er an der Oberfläche voller Hindernisse sei, herrührend von versunkenen Bäumen. Ich wusste nicht, wem ich glauben sollte. Schliesslich entschloss ich mich, in Santo Amaro zu landen, obwohl mir das Unternehmen nicht allzusehr zusagte, sei es wegen der unsichern Auskünfte, die ich erhalten hatte, sei es auch weil der See jenseits einer Hochebene von beträchtlicher Höhe lag, die gewöhnlich von einer Wolken-schicht bedeckt war.

Auf alle Fälle gedachte ich in Santo Amaro nur einen kurzen Halt zu machen, um gleich nach der Erneuerung der

Vorräte nach Santos zurückzukehren und von dort nach Porto Alegre und Buenos Aires weiterzufliegen.

So erhob ich mich denn am frühen Morgen des 28. Februar von der Isola del Governatore, wohin mein Apparat während meines Aufenthaltes in Rio verbracht worden war, zum Fluge nach San Paulo.

Ich fand dort nebligtes Wetter vor. Ich überflog die Stadt, kreiste ein paarmal über ihr und ging dann im See von Santo Amaro nieder, wo mich eine Unmenge Italiener, die aus allen Teilen des Landes zusammengeströmt waren, erwarteten.

Ich musste erkennen, dass der Wunsch, mich in Santo Amaro zu sehen, diejenigen, die mich eingeladen hatten, dazu verführt hatte, die Tatsachen etwas zu entstellen.

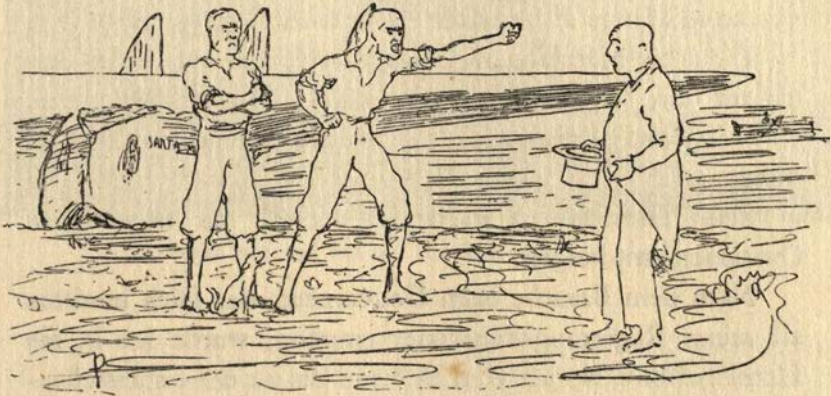
Es war mir gesagt worden, dass sich der See in etwa 300 Meter Höhe über dem Meeresspiegel befinde; in Wahrheit waren es, wie ich mit meinem Höhenmesser feststellen konnte, 800 Meter. Man hatte erklärt, dass er in einem Tale liege; er war aber auf der Höhe des Plateaus, das sich gegen das Meer hin erstreckt.

Ich begab mich ans Land, um mit den Behörden einen kurzen Gruss zu wechseln und hernach gleich wieder aufzusteigen zum Rückfluge nach Santos.

Doch ging die Neuausrüstung sehr langsam von statten, denn während alle sich im Anbieten ihrer Dienste ereiferten, tat in Wirklichkeit keiner etwas. So mussten u. a. Del Prete und Zacchetti bis zur Nacht auf dem Apparate bleiben, um das Benzin zu erwarten, das nicht kam.

Nach einigen Stunden unnützen und aufreibenden Wartens unter brennender Sonne stellte sich der Vertreter der Benzinfirma ein, der, in Unkenntnis ihrer Verfassung, fragte,

wie die Dinge ständen. Er wurde wenig liebenswürdig empfangen, um so mehr als er der erste war, an dem die beiden ihren gerechten Zorn auslassen konnten. Das unschuldige Opfer machte sich schleunigst aus dem Staube, wohl mit dem Gedanken, dass es besser sei, Ozeanfliegern aus dem Wege zu gehen.



Der Empfang des Vertreters der Benzinfirma.

Während meine Kameraden die Neuausrüstung des Apparates besorgten, begab ich mich im Auto nach San Paulo, um die Behörden und die italienische Kolonie zu besuchen. Die Strasse durchzog in ihrem ersten Teil Wälder von üppigster Vegetation, aus deren Grün da und dort herrliche Orchideen schimmerten, und kletterte dann in steilen Kehren zu der Hochebene hinauf, die in die Berge eingeschnitten war. An einer dieser Windungen las ich auf einem Täfelchen folgende Worte: „Hier in der Nähe liegt ein Friedhof für unvorsichtige Automobilisten.“

Zum Glück war mein Führer äusserst vorsichtig und kannte die Strasse gut.

Halbwegs musste ich das Auto wechseln, weil alle die Ehre haben wollten, mich zu führen.

In San Paulo wurde ich vom Gouverneur empfangen. Es war ein schwieriges Problem, das Regierungsgebäude zu erreichen, weil das Automobil in den engen und von einer begeisterten Menge dicht erfüllten Strassen nicht vorwärts kam.

Die arme Maschine, die mich führte, trug auf beiden Seiten auf den Trittbrettern wohl noch ein Dutzend Menschen, und ich weiss heute noch nicht, wie sie es machten, dort zu stehen.

Beim Durchfahren wurde ich überall mit begeisterten Ovationen empfangen.

Nach dem Besuche beim Gouverneur, der mich inmitten all seiner Regierungsmitglieder empfing, wurde ich in ein Hotel geführt, wo ich vom Balkone aus zu der untenstehenden, applaudierenden Menge sprechen sollte.

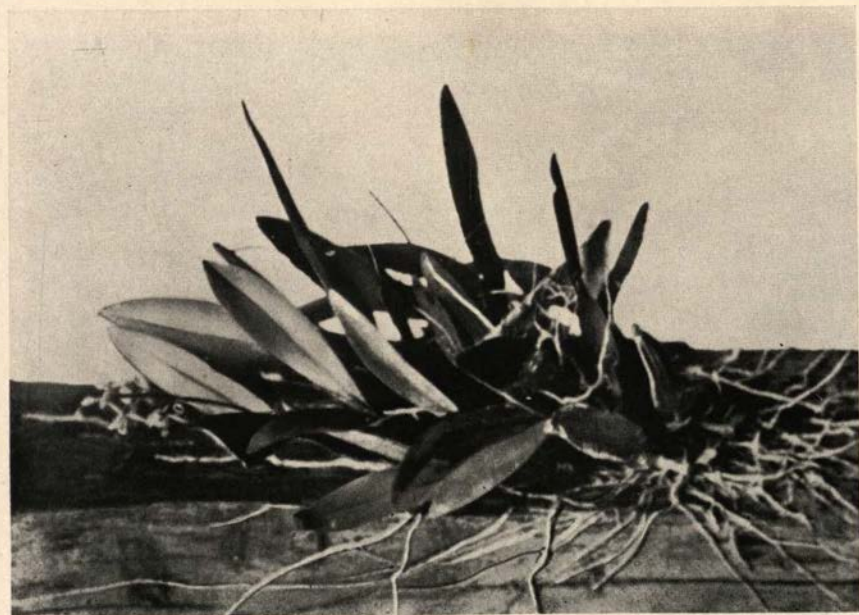
Die Rückfahrt war nicht minder ermüdend. Da, wie schon gesagt, Karnevalszeit war, wurde ich überall mit Korianten und Konfetti beworfen, die jedermann bei sich trug, und beinahe hätte mich eines dieser Kalkkugeln, das mir in liebenswürdiger Absicht zugeworfen wurde, ins Auge getroffen.

Ich kehrte am selben Abend nach Santos zurück. Der Führer des Wagens war derselbe und auch diesmal erhielt der Friedhof der unvorsichtigen Automobilisten keinen Zuwachs.

Am folgenden Morgen versuchte ich frühzeitig den Weiterflug, aber wegen der hohen Temperatur, und weil das Was-



Zwischen Rio und Santos: Das Inselmeer von Alcatrazes.



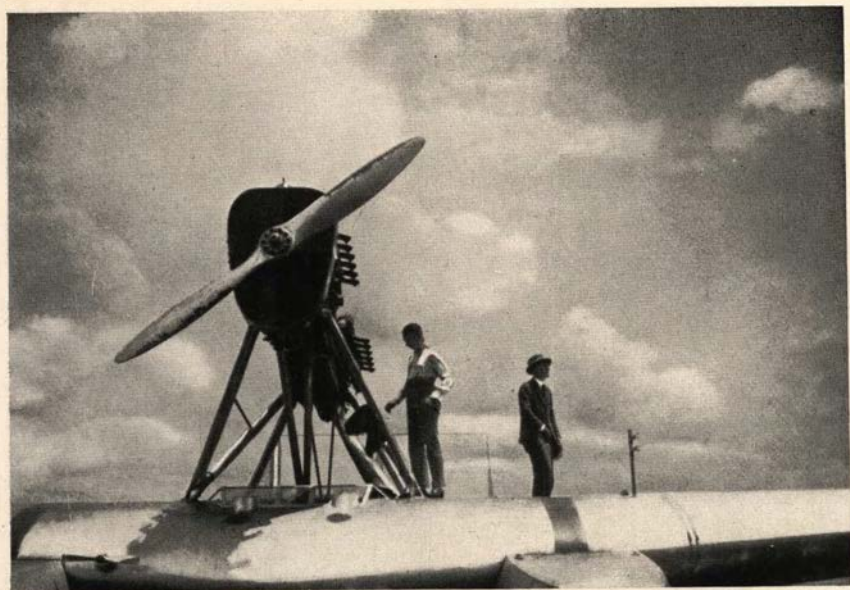
Brasilianische Flora: Orchideen.



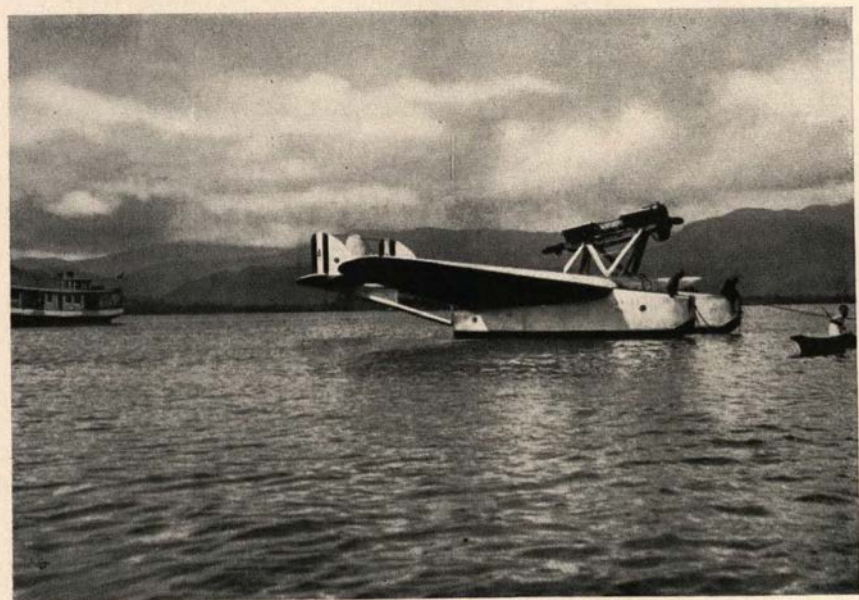
In San Paolo.



San Paolo. Menschenmenge am Ufer des Sees von Santo Amaro.



Flugtoilette.



Verankerung des Apparates in Santos.



Zacchetti und seine Schützlinge.



In Santos.

ser des Kühlers sich in unerwarteter Weise erhitzte, musste ich dann auf den Abflug verzichten.

Erst um zehn Uhr konnte ich zum Weiterflug starten. Wahrscheinlich hing die hohe Temperatur des Wassers auch davon ab, dass wir, da in Santos kein Halt vorgesehen gewesen war, dort nicht unser gewohntes Benzin erhalten konnten und uns mit einem wenig geeigneten begnügen mussten.

Der Flug war in seiner ersten Phase sehr angenehm, hingegen überraschte uns in der Nähe von Porto Alegre, eben als ich ein weitgedehntes Landstück überfliegen musste, um die Mündung des Rio Guahyba zu erreichen, an dessen Ufern die Stadt liegt, ein heftiger Regenguss, der jede Fernsicht verunmöglichte. Wir flogen eine Zeitlang sozusagen blindlings drauflos, uns nach der Brandung des Meeres richtend, die sich an der Küste brach.

Wir waren in der Gegend des Capo Catharina, das, wie man mir nachher sagte, wegen seiner Witterung berüchtigt ist.

Da ich in Porto Alegre nicht wusste, wo ich niedergehen sollte, kreiste ich ein paarmal über dem Hafen und wasserte schliesslich in der Nähe des Dammes, wo es nur so wimmelte von den Leuten, die uns erwarteten.

Verschiedene Fahrzeuge kamen uns entgegen. Nachdem ich den Apparat gesichert wusste, begab ich mich ans Land, wo ich von der Menge, die mich umbrandete, fast erdrückt wurde. Glücklicherweise kam mir der Gedanke, die Nächststehenden zu bitten, meinen Kameraden, die noch an Bord waren, ihre Hilfe zu leihen, was uns in Wirklichkeit nötiger war als die Applause. So entfernte sich wenigstens ein Teil, wenn auch ungern genug.

Porto Alegre ist einer der wenigen Orte, in dem es mir gelang, die Einladung zu einem Bankette abzuschlagen, was zwar einige Misstimmung verursachte. Dafür wollte man uns ins Theater führen, aber ich trat dem aufs entschiedenste entgegen und schliesslich entschlossen sie sich, uns in Ruhe zu lassen und uns ein paar Stunden Schlaf zu erlauben. Denn wir begannen wirklich die Müdigkeit zu spüren.

Mittwoch den 2. März verliess ich Porto Alegre und auf unserm Weiterfluge nach dem Süden waren wir vom prächtigsten Wetter begünstigt. Viel zu schaffen gab uns allerdings der Gegenwind, so sehr, dass ich, da wir keine grossen Benzinvorräte hatten, oft befürchtete, Buenos Aires nicht erreichen zu können, was uns äusserst unangenehm gewesen wäre. Denn in Argentinien erwartete man uns seit mehreren Tagen.

Glücklicherweise nahm der Wind nach und nach bedeutend ab, und ich konnte ohne Besorgnis weiterfliegen.

Links der Küste von Uruguay sahen wir hin und wieder grosse Pferdeherden weiden. Wir flogen sehr tief, vielleicht nicht mehr als 25 Meter hoch, und der gewaltige Lärm der Motoren verursachte bei den unwissenden Tieren eine furchtbare Panik, was von oben zu sehen ein ganz vergnügliches Bild war.

Wir begegneten vielen Automobilen, die in Ermangelung von Strassen auf dem Küstensande dem Saum des Meeres entlang fuhren, da wo er die grösste Festigkeit besass.

Um Mittag überflog ich Montevideo, das ich mit einem grossen Rundflug grüsste, und setzte ohne anzuhalten den Flug nach Buenos Aires weiter. Nach einer Begrüssungsrunde über der Stadt ging ich dort um 12.45 Uhr im Innern des Hafens nieder.

Auf dem Hafendamm, des Quais, den benachbarten Strassen, den Dächern und Terrassen der Häuser hatte sich eine wimmelnde schwarze Masse zusammengefunden.

Die Schiffe waren beflaggt, und die Sirenen heulten an einem fort. Während der ganzen Zeit, die die Verankerung des Apparates in Anspruch nahm, dauerte diese phantastische Symphonie an.

Nach einem kurzen Empfang an Bord eines argentinischen Schiffes, wo uns der Marineminister, der italienische Gesandte und andere offizielle Persönlichkeiten begrüßten, hatten wir uns gleich nach der „Casa Rosata“ zu begeben, wo uns der Präsident der Republik erwartete.

Die Fahrt mit dem Automobil durch die Stadt war nicht leicht. Zwei andere Maschinen begleiteten uns links und rechts, um uns vor der überschäumenden Begeisterung zu schützen. Aber die Sache war sehr gefährlich, und die Fussgänger waren oft genug bedroht.

Im Regierungsgebäude wurden wir dem Präsidenten der Republik, Dr. Marvella de Alvear, vorgestellt, der uns mit grösster Liebenswürdigkeit empfing.

Der erste Teil der Mission, die mir unser Ministerpräsident anvertraut hatte, war mit der Ankunft in Buenos Aires vollbracht.

Der „Santa Maria“ hatte in wahrhaft prächtiger Weise seine Aufgabe erfüllt und trotz der stürmischen Überfahrt dieses erste Ziel in tadellosem Zustande erreicht.

RAST IN BUENOS AIRES

Eine der fortschrittlichsten Nationen Amerikas ist sicherlich die Republik Argentinien.

Ihr Territorium ist unendlich: eine riesige Hochebene, die von den Ausläufern der Anden sanft gegen die atlantische Küste abfällt.

Die Gebirgszone, die von dem gewaltigen Massiv der Anden herabsteigt, bietet das mannigfaltige Bild prächtiger, mit Wald und Wiesen bedeckter, von hellen Flussläufen durchflossener Täler, deren Ausbeutung unermessliche Schätze liefert.

Die Ebene, die sich bis zum Meere ausdehnt, besteht aus dem berühmten argentinischen Pampas, die in ihrem grössten Teile verlassen und unbewohnt sind. Sie sind reich an salzhaltigen Gebieten, hie und da sumpfig und lassen erkennen, dass sie in relativ später Zeit noch vom Meere bedeckt waren.

Sie entbehren daher jeder Art von Leben und Vegetation, wie die unendlichen Flächen im Innern Australiens.

Daneben gibt es im mittleren Teile des Landes ausserordentlich fruchtbare und reichbewässerte Zonen, besonders zwischen dem Rio Negro und dem Colorado, wo kleine Häuserkomplexe entstanden sind, und wo Ackerbau und Viehzucht betrieben werden.

Alle Städte Argentinien sind modern gebaut, und Buenos

Aires ist heute die grösste Metropole Süd-Amerikas. Von den zehn Millionen Einwohnern, die Argentinien hat, besitzt sie allein anderthalb. Auch dies ist eine Ähnlichkeit Argentiniens mit Australien, wo die grosse Mehrheit der Bevölkerung sich in einigen wenigen Städten wie Melbourne und Sydney konzentriert.

Buenos Aires überrascht den Fremden durch die Regelmässigkeit seiner Strassen, die sich alle rechtwinklig und in gleicher Distanz schneiden und so angelegt sind, dass sie wie ein mächtiges quadratisch geflochtenes Netz erscheinen. Diese Anlage macht die Diagonal-Verbindung äusserst schwierig und stört auch den Längsverkehr, der immer grösser ist als der Querverkehr. Der Nachteil aller so angelegten Städte!

Die schöne argentinische Hauptstadt bereichert sich immer mehr mit grossartigen und prächtigen Bauten, von denen viele das Werk italienischer Architekten sind. Man hat in dieser Stadt der herrlichen Gärten, der weiten Plätze und der breiten Strassen den Eindruck von Luft und Licht.

Die Vorstädte und Umgemeinden dehnen sich immer weiter aus und sind reich an Gärten, Obstwäldern und Gemüsekulturen und übersät mit anmutigen Villen, die sich bis zu dem Pampas hin erstrecken.

Herrlich ist der Palermo-Park, in dem sich die Liebe offenbart, die die Argentinier für ihre Stadt haben. Er ist von einer ungeheuren Weite, einer herrlichen Vegetation und einer wunderbaren Harmonie in der Anlage, eine Flucht von Wegen, die sich durchschneiden, sich kreuzen, unterbrochen von Brücken, die sich über den Wasserläufen wölben, von künstlichen Seen, die von üppigem Pflanzengrün umgeben und von Wasservögeln bevölkert sind.

Das Klima Argentiniens ist in vielem dem Australiens ähnlich, also gemässigt; es erreicht weder die Tropenhitze noch die rauhe Kälte der Polargegenden. Es ist aber besonders in der Nähe der Küste und zur Sommerszeit starken und unvorhergesehenen Temperaturschwankungen unterworfen, die am selben Tage bis zu 10 Grad ausmachen können.

Argentinien wird seiner grossen noch ungehobenen Bodenschätze und seiner Fruchtbarkeit wegen einer sehr wachsenden Kolonisation entgegengehen und mit seinen mannigfaltigen Produkten in kräftiger Weise zur Hebung des Wohlstandes beitragen. In dieser Entwicklung ist es durch die Zufälligkeiten der Geschichte oft gehindert worden.

Nach der Entdeckung und Kolonisation durch die Europäer hatte es eine Zeit schwerster Ausnützung. Ihr folgten die Kämpfe gegen die Engländer, die vergeblich versuchten, das Land zu unterwerfen, dann die inneren Kämpfe, die den Abfall der alten Provinzen Uruguay, Bolivien und Paraguay brachten, die sich zu selbständigen Staaten erhoben.

In neuerer Zeit geht die Nation unter einer gefestigten Staatsform einer glänzenden Zukunft entgegen.

Für diese Zukunft ist eine Rückkehr zur Landwirtschaft zu erwarten, Rückkehr, die mit der allgemeinen Erhöhung der Bevölkerungszahl der Erde zusammenhängt und der Notwendigkeit für verschiedene Völker, noch unbebaute und unbewohnte Landstriche sich nutzbar zu machen.

Abgesehen von den weitausgedehnten Pampas ist Argentinien reich an fruchtbaren Gebieten, die über das ganze Land verstreut sind und immer mehr zunehmen und die, nach der Natur des Bodens, die mannigfaltigsten Produkte liefern. Und es ist reich an weiten Strecken bebaubaren Landes, aus

denen bei richtiger Kolonisation grosse Erträgnisse gezogen werden können. Und in der Tat dehnt sich der Ackerbau immer weiter aus, und die Viehzucht nimmt einen mächtigen Aufschwung.

Um sich einen Begriff von der Bedeutung des Ackerbaues in verschiedenen Regionen zu machen, wie z. B. in der des Staates Mendoza, genügt es zu bedenken, dass vor wenigen Jahren noch der Ertrag kaum genügte, die eigenen Bedürfnisse zu decken, während er heute so angewachsen ist, dass argentinisches Getreide nach allen Weltteilen ausgeführt wird.

Die Provinz von Buenos Aires, die seinerzeit völlig unbebaut war, ist heute eine fruchtbare Ebene, die Getreide und andere Produkte in so grosser Menge liefert, dass die Stadt einer der bedeutendsten Ausfuhrplätze der Welt geworden ist.

Während meines Aufenthaltes in Buenos Aires liess ich eine genaue und bis ins kleinste gehende Revision des Apparates vornehmen, um sicher zu sein, dass bei dem Zusammenstoss mit dem Kreuzer „Borrosos“ in Fernando di Noronha nichts gelitten hatte.

Ich hatte mich auch entschlossen, die Motoren auszuwechseln, nicht weil dies nötig war — im Gegenteil sie funktionierten beide noch vorzüglich — sondern aus der Erwägung heraus, dass vor meiner Ankunft in New York eine Revision derselben hätte stattfinden müssen.

Eine solche hätte mich, besonders wegen der beschränkten Hilfsmittel, die wir an Bord hatten, einige Wochen Zeit verlieren lassen, und mir lag daran, möglichst rasch vorwärts zu kommen.

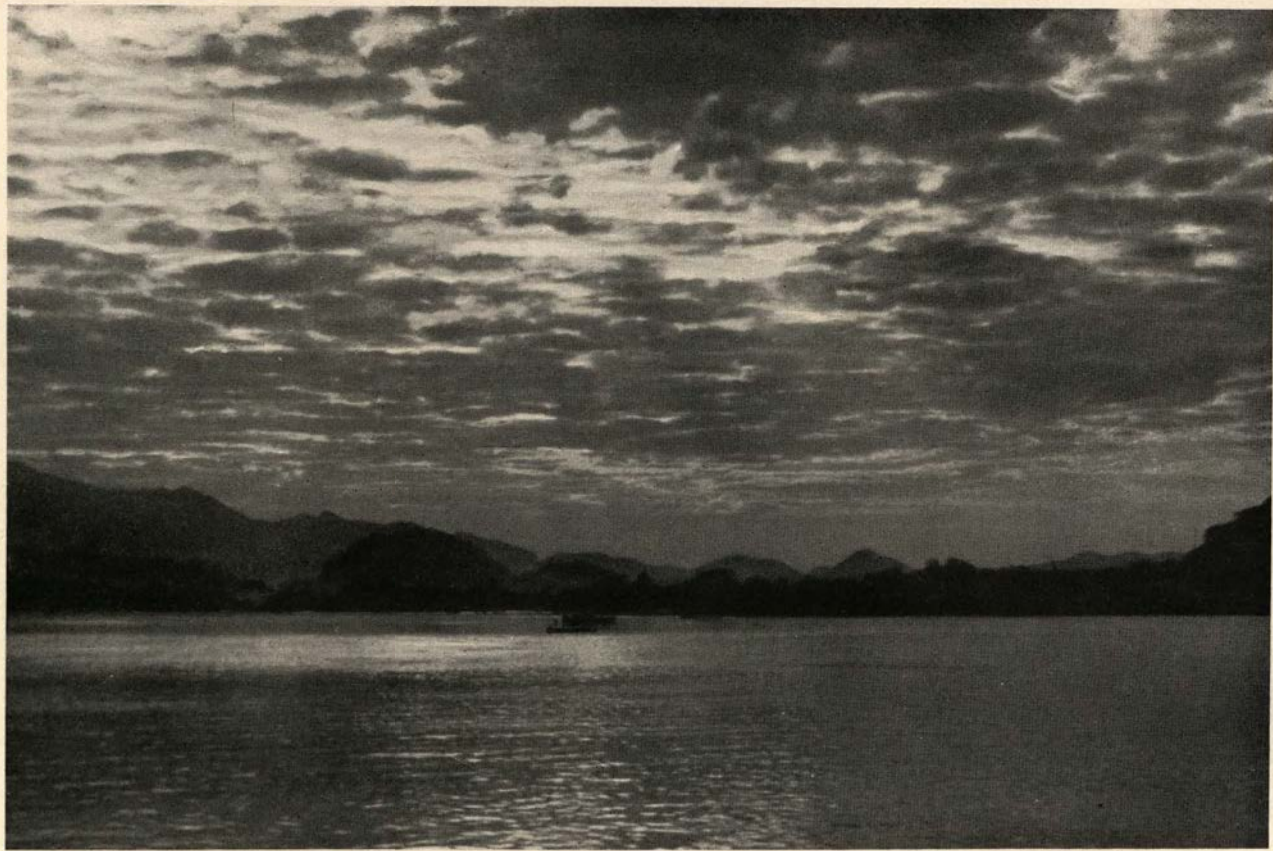
Das einfachste war daher, in Buenos Aires die Motoren zu wechseln. Der Apparat wurde mit Hilfe eines Krans ans Land gehoben und beim Arsenal niedergelegt. Die Marine- und Luftschiffahrts-Behörden unterstützten mich dabei aufs liebenswürdigste.



Der Ansturm der Photographen.

Die Arbeit, die in der Reparatur der Flügel und der Bordwand, sowie einer allgemeinen Überprüfung bestand, wurde sofort in Angriff genommen und rasch zu Ende geführt. Das Auswechseln der Motoren vollzog sich in einer wahren Rekordzeit, so dass wir schon nach zehn Tagen den Flug wieder aufnehmen konnten.

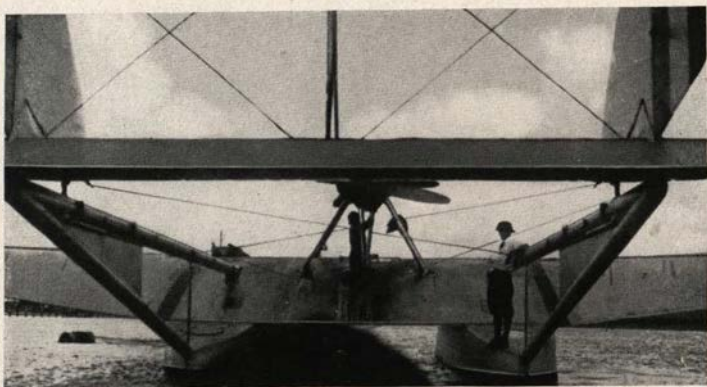
Es war das Verdienst Zacchettis, der, von einem einzigen Mechaniker unterstützt, sich mit völliger Hingabe dieser Arbeit widmete.



Sonnenuntergang in Santos.



Santos. Beim Warten auf das Benzin . . .



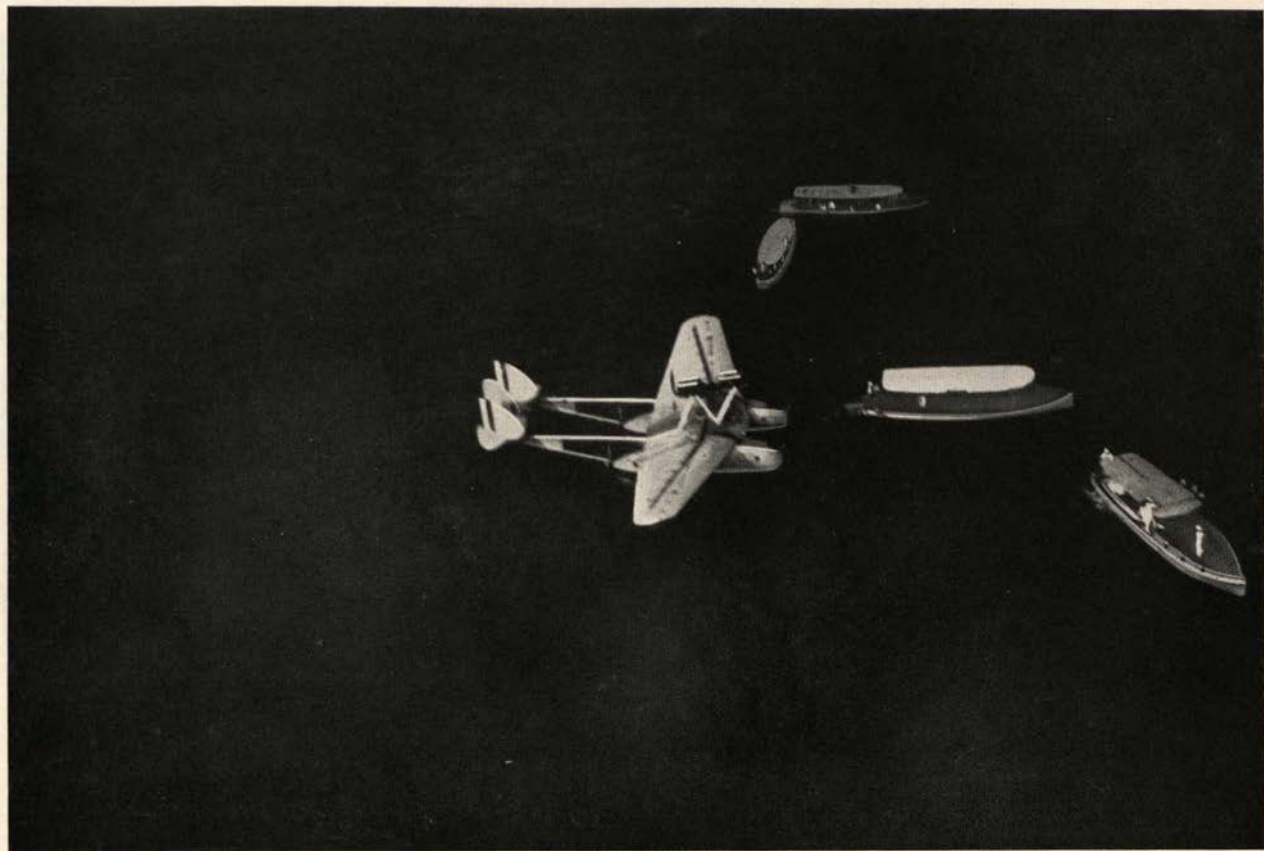
. . . das nicht kommt . . .



. . . und endlich anlangt.



Ankunft in Buenos Aires.



Buenós Aires. Verankerung des Apparates.

Die argentinische Presse war uns aufs liebenswürdigste gesinnt. Die wichtigeren Zeitungen hatten ihre Leser über jede Phase unseres Fluges unterrichtet und in ihren Auslagen fortlaufend alle Telegramme ausgehängt.

Natürlich wurde ich von den Journalisten und Photographen, die dem Publikum alle Einzelheiten unseres Fluges liefern wollten, förmlich bestürmt.

Buenos Aires gefiel uns sehr, und die Sympathie und Herzlichkeit, mit der uns die Bewohner aller Klassen begegneten, wird uns immer in lieber Erinnerung bleiben.

Die Stadt hat eine grosse italienische Kolonie, auch ohne in Betracht zu ziehen, dass überhaupt ein grosser Teil der Bevölkerung italienischer Herkunft ist.

Unsere Mitbürger waren stolz und glücklich über unsere Erfolge und versuchten uns dies in jeder Weise zu zeigen. Ein Blumenhändler, Neapolitaner wie ich, sandte mir jeden Morgen einen Blumenstrauss, begleitet von einer Ansichtskarte, die den Vesuv zeigte und einigen Stegreif-Versen. Es war mir immer eine angenehme und sympathische Überraschung.

Andere standen beständig vor der Türe unseres Hotels, um uns beim Durchgehen zu grüssen. Alle boten uns ihre Dienste, ihre besonderen Fähigkeiten an. Alle wünschten, dass wir ihre Arbeitsstätten besuchen möchten. Sie alle zu befriedigen, dazu hätte auch ein sechsmonatiger Aufenthalt nicht gereicht!

Die Regierung der Republik hatte in liebenswürdiger Weise zwei Fliegeroffiziere zu meiner Verfügung gestellt. Sie begleiteten mich auf allen meinen Gängen und hatten

darum wie ich allen jenen ermüdenden, wenn auch angenehmen Verpflichtungen nachzukommen.

Unmöglich alle die Empfänge und Veranstaltungen aufzuzählen, an denen wir teilzunehmen hatten! Am Ankunfts-tage besuchten wir nach dem Besuche beim Präsidenten der Republik den „Circolo Italiano“, um unsern Landleuten den ersten Gruss zu überbringen.

Unter den Balkonen sollte ein Vorbeimarsch aller italienischer Vereine stattfinden. Die Sache war aber unmöglich, weil jeder, der einmal in unserer Nähe angekommen war, sich nicht mehr vom Platze rührte, sodass die ganze Strasse blockiert war. Von oben gesehen war der Anblick dieser dichtgedrängten Menschenwoge freilich höchst eindrucksvoll.

Ähnliches wiederholte sich bei Anlass des Te Deum, das am Tage nach unserer Ankunft in der Kathedrale stattfand. Nur waren diesmal wir es, die am Ausgange der Kirche blockiert waren. Erst nach langen und mühsamen Anstrengungen konnten wir unser Automobil erreichen.

Ich begann sogleich mit der Abwicklung der Besuche bei den argentinischen Behörden, den italienischen Vereinigungen, den wichtigsten Zeitungen. Überall war ich gezwungen, dem Weingotte zu huldigen, und ich gestehe, dass ich, wenn ich nach einem solchen Besuchstage ins Hotel zurückkehrte, nicht wusste wo mein Kopf stand.

Da überall unsere Gegenwart sogleich bekannt wurde, sammelte sich auf der Strasse gleich eine Menschenmenge an, die mit lauter Stimme nach mir rief. Und ich war gezwungen ans Fenster zu treten, um für die Kundgebungen zu danken.

„Que hablé! que hablé!“ hörte ich von der Strasse her-

auf schreien. Sie wollten mich durchaus sprechen hören, und es war keine Möglichkeit ihnen zu entrinnen. Es war dies keine leichte Sache für mich, denn ich ziehe es vor, bei schlechtestem Wetter zwei Stunden im Apparat zu sitzen, als eine Rede zu halten. Andere fühlen sich unglücklich, wenn sie nicht bei der ersten Gelegenheit, die sich ihnen bietet, sich öffentlich hören lassen können.

Während meiner Reise hatte ich oft Gelegenheit, solche Redehelden zu beobachten, denen man mit keinem Mittel den Mund verschliessen konnte und die, wenn alle Reden glücklich vorbei waren, sich erhoben, unerschütterlich, einen Stoss beschriebener Blätter in der Hand, der jeden, und mich zuerst, vor Schrecken erbleichen machte.

Ich muss allerdings wahrheitsgemäss sagen, dass in Argentinien sich in dieser Beziehung alle mässigten; vielleicht nahmen sie mich zum Vorbild, der ich in der Regel nie mehr als fünf Minuten spreche.

So gingen mit Besuchen und Veranstaltungen die zehn Tage in Buenos Aires dahin.

Der italienische Gesandte begleitete mich überall hin. Oft verloren wir uns im Gedränge, um uns nachher im Automobil wieder zu begegnen, halb erdrückt und in zerknitterten Kleidern. Ich lernte, dass es zwei Kategorien von Menschen gibt, die gefährlich werden können; diejenigen, die uns die Hand drücken und diejenigen, die ein Autogramm haben wollten.

Einige schüttelten mir so energisch die Hand, als ob sie sie vom Arme reissen wollten; durch die Erfahrung gewitzigt bot ich sie immer nur geschlossen dar. Einmal verursachten sie mir eine kleine Brandwunde, weil sie sich meiner Hand

bemächtigten, ohne zu sehen, dass ich eine brennende Zigarette darin hielt. Diese blieb in der Faust eingeschlossen, und ich hatte nicht übel Lust zu schreien. Aber sie hätten wohl geglaubt, dass ich es aus Begeisterung täte. Dafür blieb mir allerdings mehrere Tage auf der Hand eine schmerzliche Erinnerung.

Inzwischen war ich in Buenos Aires so populär geworden, dass alle, die mir auf der Strasse begegneten, mir liebenswürdig zuriefen: „Addio Pinedo!“

Als ich nach Mar del Plata fuhr, war der Bahnsteig vor meinem Wagen erfüllt von einer dichten Menge von Neugierigen. Natürlich wollte sie mich reden hören. Ich beschränkte mich aber darauf, mit verschiedenen Typen eine fröhliche Unterhaltung zu führen, die ich fortsetzte, bis der Zug abfuhr.

Der mehrtägige Aufenthalt in Mar del Plata, als Gast unseres Gesandten war wirklich ein angenehmer und erfrischender Unterbruch meiner Argentinertage.

Mar del Plata ist ein eleganter Badeort in der Nähe von Buenos Aires. Wir waren im März, also am Ende des Sommers. Viele der Badegäste waren schon weggereist; aber die Temperatur war angenehm und der ganze Aufenthalt herrlich.

Auch hatte ich das Vergnügen, mich in die Wasser des atlantischen Meeres zu stürzen, zusammen mit dem Schwimmer Tiraboschi, der durch seine Kanaldurchschwimmung bekannt geworden ist, und der nun hier lebt als Verwalter eines Badeetablissemments.

Natürlich folgte mir die Neugierde des Publikums bis an den Strand, glücklicherweise nicht bis ins Wasser. Nur dort

hatten wir ein wenig Ruhe, denn das Meer war ziemlich bewegt, und nur wenige wagten ein Bad.

Während ich so die Zeit bis zum Weiterfluge verbrachte, führten meine beiden Begleiter die Arbeiten am Apparate aus, die rasch vorwärts rückten.

Um den vielen Anfragen gerecht zu werden, die von allen Seiten an mich ergingen, hielt ich in Buenos Aires einen Vortrag über den Ozeanflug; den einzigen während meiner ganzen Reise. Der Präsident der Republik erwies mir die Ehre seiner Anwesenheit. Natürlich sprach ich italienisch; aber dennoch verstanden mich alle.

Der Präsident der Republik wollte auch den Apparat sehen und interessierte sich für alle seine Einzelheiten. Er setzte sich sogar auf den Führersitz, um die Lenkung des Flugzeuges zu studieren.

Inzwischen waren meine Zimmer im Hotel zu einem wahren Postamt geworden. Meine beiden argentinischen Begleiter, De Angelis und Censi, stellten sich in liebenswürdiger Weise mit ihren Ordonnanzen zu meiner Verfügung, sodass ich mich des Ansturms der Telegramme und der Briefe, die mir aus allen Teilen Argentinien zuzingen, einigermaßen erwehren konnte.

Unzählige Einladungen zu Besuchen erhielt ich von den italienischen Kolonien der verschiedenen Städte. Die Zeit, die mir zur Verfügung stand, erlaubte solche freilich nicht, und ich musste zu meinem Bedauern überall absagen.

Rosario schickte sogar eine Delegation, die nicht nachlassen wollte mit ihrem liebenswürdigen Drängen. Es wäre aber nicht klug gewesen, mich, einmal von Buenos Aires abgereist, irgendwo anders aufzuhalten als an den Stellen, die die Be-

dürfnisse der Fahrt verlangten. Sonst wäre ich wohl nie an meinem neuen Ziele angekommen.

Da ich also die Städte des Innern nicht persönlich besuchen konnte, wurde ihnen meine Anwesenheit durch eine Art Kriegslist vermittelt: Durch einen Besuch im Haupttelegraphenamte, wo ich für einige Minuten mit den Gouverneuren aller Provinzen und mit den italienischen Konsuln und Beamten verbunden war. So konnte ich ihnen dennoch mündlich den Gruss Italiens überbringen. Ich sprach über mehr als tausend Kilometer Entfernung, und hatte in kürzester Zeit über zwanzig Antworten.

Bei dieser Gelegenheit besuchte ich auch den Sitz des Italcable, das mit liebenswürdigem Eifer meine Reise verfolgt und mit einer unglaublichen Schnelligkeit alle mich betreffenden Meldungen weitergegeben hatte. Nötigenfalls konnte ich eine mir notwendige Erkundigung aus Italien in wenigen Minuten haben.

Der Aufenthalt in Buenos Aires brachte mir viele Freunde. Auch der Präsident der Republik bezeugte mir bei jeder Gelegenheit sein Wohlwollen. Initiativ, fortschrittlich in seinen Ansichten, hat er in seinem ganzen Wesen etwas, das jeden, der ihm näher tritt, sogleich anzieht. Ich besuchte ihn in seiner Sommervilla in Mar del Plata und machte dort auch die Bekanntschaft seiner Gemahlin, einer geborenen Italienerin.

Der letzte Gruss wurde uns von der italienischen Kolonie gegeben mit einem grossartigen Bankette von über 1500 gedeckten im Theater Coliseo.

Es war ein phantastisches und unvergessliches Schauspiel.

Und ich war glücklich, so viel Liebe und Anhänglichkeit für das ferne Vaterland zu finden.

Unterdessen gingen die Arbeiten am Apparat dem Ende entgegen, dank der unermüdlichen Fürsorge Del Pretes, der sich nie eine Minute Erholung gönnen wollte.

Alle waren begeistert von dem „Santa Maria“, sowohl wegen seiner Stärke, als auch wegen seiner eleganten Form, die gleichermassen praktisch und einfach war.

Argentinien ist ein Land, in dem das Flugwesen einer grossen Entwicklung entgegengeht, und für das es auch ausserordentlich geeignet ist, sei es wegen der weiten Ebenen, auf denen die Anlage von Flugplätzen ein leichtes ist, sei es wegen der vielen Wasserläufe, denen entlang die Hydroplane mit grösster Sicherheit fliegen können. Auch das Klima eignet sich vorzüglich.

Ausserdem würden die gegenwärtigen, ganz ungenügenden Verkehrswege einer planmässigen Organisation erlauben, ein ausgedehntes Netz von Luftlinien einzurichten, was die kostspielige und mühsame Anlage von Eisenbahnen teilweise ersparen würde. Für die Luftverbindungen handelt es sich ja nur darum, Abflugs- und Ankunftsplätze anzulegen, und die nötigen Apparate anzuschaffen.

Im übrigen breitet sich die Idee des Flugwesens in Argentinien stark aus. Die hohen Militärpersonen fliegen sehr oft und sind begeistert davon. Bei einem solchen Fluge begegnete dem Kriegsminister, General Jost, kurz nach meiner Abreise ein merkwürdiges Abenteuer. Während eines Fluges stürzte er wegen eines heftigen Wirbels aus dem Apparat. Glücklicherweise war er an einen Fallschirm gebunden, der aufs beste funktionierte.

Am 12. März lag der Apparat bereit. Er wurde ins Wasser befördert, und ich machte einen einstündigen Probeflug. An Bord führte ich zwei argentinische Techniker mit, die begeistert waren über die Qualitäten des Flugzeuges und über das sichere und perfekte Funktionieren der Motoren.

Ich flog in beiden Richtungen über Buenos Aires, um die Stadt zum Abschied zu grüssen. Als Erinnerung hatte ich ihr Wappen auf den Apparat malen lassen.

Die Abreise wurde auf den folgenden Tag festgesetzt.

Es war Sonntag und der dreizehnte. Welch merkwürdiges Zusammentreffen! An eben diesem Tage war ich, einen Monat früher, in Cagliari zum Fluge aufgestiegen.



Buenos Aires. Die erste Zigarette.



Buenos Aires. Das Regierungsgebäude.



Buenos Aires. Der Präsident der Republik an Bord des „Santa Maria“.



Buenos Aires. Die Volksmenge bei unserem Besuche beim Präsidenten der Republik.

DEM NORDEN ZU

Wie vorausgesehen, stieg ich am 13. März, einem Sonntagmorgen, von Buenos Aires wieder auf. Der Marineminister, der Kommandant des Arsenal, der italienische Gesandte, verschiedene andere argentinische Behördemitglieder, Bewunderer, Freunde, Bekannte hatten sich am Hafen eingefunden, um uns den letzten Gruss und den letzten Glückwunsch für die Fahrt zu bringen.

„Dank für alles. Addio!“

„Kein Lebewohl, sondern ein: Auf Wiedersehen nach bestandener Gefahr!“

„Erinnert Euch an Buenos Aires und bringt den Italienern unsern Gruss.“

Ein kleiner Junge reichte mir einen mächtigen Blumenstrauß und schrie mit heller Stimme: „Addio De Pinedo! Gute Reise!“

Der „Santa Maria“, der vom leisen Wellengange sanft gewiegt wurde, schien an jenem Morgen ein ganz neues und noch kräftigeres Aussehen zu haben und glich einem Rennpferde, das unruhig den Start erwartet.

An Bord nahm Zacchetti, unterstützt von zwei Technikern, die letzten Vorbereitungen für den Start vor.

Immer gibt es im letzten Augenblicke vor der Abfahrt noch etwas zu reparieren oder zu kontrollieren. Das Guck-

loch vor dem Führersitz stimmte nicht mehr und musste zu-
recht gemacht werden, ein Hahnen schloss nicht mehr ganz
fest und die Dichtung musste ausgewechselt werden, die
Hebel des Motors waren locker und mussten angezogen
werden.

„Ist alles bereit?“, fragte ich vom Motorboot aus, das
mich an Bord gebracht hatte.

„Noch fünf Minuten!“, antwortete Zacchetti.

Fünf Minuten sind in der Aviatik gewöhnlich eine halbe
Stunde. Um die Zeit auszunützen, setzte ich meine Karten
in Ordnung und entwarf einige Telegramme, die ich von
Montevideo aus spedieren wollte.

Die Menschenmenge am Hafen wartete ungeduldig und
verfolgte ängstlich jede unserer Hantierungen.

Einige Motorschiffe voll von Journalisten und Photo-
graphen umkreisten uns. Jeden Augenblick sollte ich photo-
graphiert werden, bald mit, bald ohne Hut, bald stehend,
bald sitzend. Nunmehr an diese Seite des Programmes bei
jedem Start und jeder Ankunft gewöhnt, ergab ich mich mit
Gleichmut in mein Schicksal.

Die Sonne versendete ihre glühendsten Strahlen, aber ein
frischer Ostwind machte diese Sommerhitze erträglicher.

Endlich ertönte ein mächtiges „Pronto“ von der Höhe
des Apparates herunter und schuf mir nicht geringe Erleich-
terung.

Ich verabschiedete mich von meinen beiden Begleitern,
die mir in all diesen ermüdenden Tagen in Buenos Aires
treue Begleitschaft gehalten hatten, und die jetzt da waren,
mir ihren Gruss zu bringen und bis zum letzten Augenblick
zu meiner Verfügung zu stehen. Ich stieg an Bord, liess die

Ankerketten lösen und fuhr an der jubelnden Menge vorbei.

Als der gewaltige und regelmässige Gesang der Motoren wieder mit seinem mächtigen Rhythmus die Luft erfüllte, erwachte in mir alle meine Energie und alle meine Tatkraft wieder, die nötig war, die neuen Mühsale zu bestehen, und ich fühlte, wie jene leichten Schatten der Schlawheit, die der zehntägige Stadtaufenthalt mit sich gebracht hatte, von mir wichen.

Die Motoren schienen mir ihren Schlachtgesang zu singen und mir zu sagen: Vorwärts! Nocheinmal und immer! Wir sind bereit, gegen die Entfernungen und gegen die Stürme anzukämpfen, um dort anzukommen, wo du versprochen hast anzukommen. Wir sind hier treu und stark!

Fürchtet nichts, Kameraden! Ich habe euch nicht verraten, und ihr verratet mich nicht. Wir sind unerschütterlich entschlossen, gegen alle Elemente anzukämpfen. Wir werden sie brechen, sie besiegen, sie überwinden.

Und je mehr Hindernisse das Schicksal gegen uns aufrichten wird, desto stärker werden unsere Muskeln sein, desto unbezwingbarer unser Wille. Und wir werden unsern Weg durch sie hindurch finden, sicher und gerade, dem Ziele entgegen. Nichts wird uns zurückhalten, wie nichts den Pfeil zurückhalten kann, der dem Bogen entronnen.

In diesem Fahrzeuge sind drei Männer durch einen Willen geeint. Vorwärts in das Blau dieser unbekanntten Himmel! Unser Fahrzeug wird Wege gehen, die noch kein menschliches Wesen gegangen ist, und unsern Blicken werden sich Welten zeigen, die noch kein menschlich Auge gesehen hat.

Ein leiser Druck auf den Gashebel, und über unsern

Häuptern ertönt ein gewaltiges Surren, das Wasser spritzt nach allen Seiten, der Apparat hebt seinen Bug gegen den Himmel, duckt sich nocheinmal ins Wasser, gleitet schnell dahin — ein Aufschnellen, und wir sind in der Luft.

Der zweite Teil des Programms ist in Angriff genommen.

Der Apparat und die neuen Motoren funktionierten tadellos, und die zweihundert Kilometer, die mich von Montevideo trennten, wurden von uns, trotz Gegenwind, in fünfundsiebzig Minuten bewältigt.

Dort erwartete uns eine riesige Menschenmenge, deren Begeisterung soweit ging, dass sie sogar einem mächtigen Gewitter getrotzt hatte, das kurz vor meiner Ankunft über die Stadt niedergegangen war.

Kaum war ich an Land, so machte ich meinen Besuch beim Präsidenten der Republik, dann beim Fascio, im „Circolo Italiano“ und bei den Zeitungen. Alle diese Besuche gipfelten am Abend in einem Bankett, an dem auch der Präsident teilnahm.

Im Augenblicke, als man sich zu Tische setzen will, merkt man, dass zwei der zu Feiernden fehlen, nämlich meine beiden Kameraden. Man sucht sie hier, sucht sie dort; Del Prete und Zacchetti sind unauffindbar.

„Wo sind denn Ihre Gefährten?“, fragt man.

„Ich habe sie nie mehr gesehen seit der Landung. Sie hatten an Bord des Apparates zu arbeiten.“

„Wussten sie denn nicht, dass das Bankett um neun Uhr ist?“

„Sicherlich, vorausgesetzt, dass ihr sie benachrichtigt habt.“

„Der Sekretär des Komitees hat es ihnen mitgeteilt.“

„Ich? Ich habe niemandem etwas mitgeteilt. Der Kassierer war damit beauftragt.“

„Ja, sollte denn nicht der Präsident selbst sie einladen?“

„Ach wo! Man hatte doch den Sekretär des Vergnügungskomitees dafür bestimmt!“

Kurz und gut, man hatte es vergessen.

Rasch wurden einige Automobile losgelassen, und endlich waren die Ehrengäste vollständig beisammen. Einer hatte freilich schon gegessen, aber er musste sich noch einmal zu Tische setzen, um es nun in „forma ufficiale“ zu tun.

Mein Flug über Montevideo hatte Anlass zu einiger Missstimmung gegeben, weil ich die Stadt erst auf dem Rückfluge von Buenos Aires besuchte, während ich sie auf der Hinfahrt ohne Landung überflogen hatte. Darüber hatte man sich etwas entrüstet, und auch eine Zeitung hatte mich deswegen angegriffen, bis ihr unser Gesandter die Sachlage erklärte.

Ich hielt mich auch am Tage nach der Ankunft noch in der Stadt auf. Ich besuchte das Kongressgebäude, das Werk eines italienischen Architekten. Es ist im klassischen Stile der römischen Kaiserzeit erbaut und reich mit farbigem Marmor ausgeschmückt. Es ist eines der schönsten Gebäude, das ich je gesehen habe, sowohl was seine Grösse als auch was seine dekorative Ausschmückung betrifft.

Der Saal der „verlorenen Schritte“ entlockte mir einen Ruf des Erstaunens und der Bewunderung. Die Erhabenheit des Stiles und die Reinheit der Linien erreichen ihre Vollendung in einer wundervollen Harmonie der Farben und sollten eigentlich den Geist der politischen Versammlungen beeinflussen, die in diesem Saale tagen.

Ich besuchte auch die Institutionen und Schulen der sale-

sianischen Mission, die für Südamerika von einer ausserordentlichen Wichtigkeit ist, weil sie sich auch im Innern des Landes betätigt, um die wilden Tribù, die dort in den Wäldern leben, zu bekehren und zu erziehen.

Diese Institutionen, die von einem grossen Wohltäter der Menschheit gegründet worden sind, dem Pater Don Bosco, haben in weniger als einem halben Jahrhundert eine ungewöhnliche Entwicklung und Bedeutung erlangt, und haben sich vor allem dadurch verdient gemacht, dass sie nach und nach alle die kleinen Volksstämme des Innern der Barbarei entrissen haben.

Zweck ihrer Schulen ist die körperliche, geistige und sittliche Erziehung der kleinen Wilden, um ihnen einen gesunden Körper, den christlichen Glauben und eine patriotische Gesinnung zu geben. Je nach ihrer geistigen Entwicklung werden sie später für die Hochschulen der Republik oder für öffentliche Ämter vorbereitet, oder in den Handel und die verschiedenen Handwerke eingeführt.

Viele der Missionare haben bei der Erfüllung ihrer Aufgabe Qualen aller Art oder gar den Tod erlitten, und die Menschheit schuldet diesen Aposteln der Menschenwürde unendliche Dankbarkeit für ihr selbstloses Wirken.

Im Osten der Stadt breitet sich ein herrlicher Strand aus, auf dem sich zur Sommerszeit ein lebhaftes Badeleben abspielt. Da wir aber schon Mitte März hatten, war diese Badezeit eigentlich schon vorüber, und am Strande war fast niemand mehr. Als ich mich einmal für kurze Zeit der liebenswürdigen Aufmerksamkeiten des Komitees entziehen konnte, besuchte ich, begleitet vom italienischen Gesandten, diesen Strand und konnte endlich wieder einmal die Herrlichkeit

des Alleinseins geniessen, ohne verpflichtet zu sein, Huldigungen entgegen zu nehmen oder Reden zu halten.

Der Flieger-Attaché und der Deputierte Capanni hatten die Liebenswürdigkeit, von Buenos Aires nach Montevideo zu kommen, um mir bei den Vorbereitungen für den Überflug der grossen brasilianischen Wälder behilflich zu sein. Sie waren uns ausserordentlich nützlich, im besondern bei der Beschaffung der Verteidigungsmittel gegen die Stechmücken, die die Orte, die wir überfliegen mussten, bevölkern. Die Gefahr dieser Stechmücken hatte mich sehr beschäftigt, vor allem wegen der Konsequenzen, die eine allfällige Infektion mit Malaria oder mit gelbem Fieber für die Fortsetzung unserer Expedition haben konnte.

Am frühen Morgen des 15. März verliess ich Montevideo bei starkem nördlichem Gegenwind. Damit begann der Überflug über das Innere Südamerikas, über völlig unbekanntes Land.

Ich folgte zunächst dem Laufe des Plata und dann dem des Rio Paranà und überflog Rosario. Es tat mir leid, mich dort nicht aufhalten zu können, aber ich musste die günstigen Witterungsverhältnisse ausnützen und in möglichster Eile vorwärtsgehen.

Je weiter wir nach Norden vorstiessen, desto heftiger wurde der Wind, so sehr, dass ich, als ich über Paranà stand, daran denken musste, niederzugehen, um neue Benzinvorräte aufzunehmen. Die Bevölkerung, die auf einen solchen Besuch nicht vorbereitet war, empfing mich mit grossem Jubel.

Während ich mich vom Apparat ans Land begab, eilte auf Automobilen, Motor- und Fahrrädern und vor allem zu

Fuss eine ungezählte Menschenmenge herbei und staute sich auf dem Hafendamm.

„Aviador Pinedo?“

„Sissignore!“

„Motordefekt?“

„Nossignore! Wir haben nur neues Benzin nötig.“

Glücklicherweise war Flugzeugbenzin vorhanden und die Behörden, die mich schon lebenswürdigst begrüsst hatten, sorgten dafür, dass es so rasch als möglich an Bord kam.

Während wir sprachen, drängte sich das schreiende und mich bejubelnde Volk immer mehr zusammen, sodass ich die Arme gebrauchen und mich in die Räume des Hafenkommendanten zurückziehen musste, um seinen hingebenden Manifestationen zu entgehen. Aber dort hatte ich den lebenswürdigen Ansturm der Stadthonoratioren zu bestehen, die um jeden Preis ein Bankett für mich veranstalten wollten. Ich erklärte ihnen, dass ich unbedingt den Flug sogleich wieder aufnehmen müsste, aber sie liessen nicht nach. Schliesslich einigten wir uns auf einen Kompromis, den, dass ich mich bereit erklärte, in den Räumen der bedeutendsten örtlichen Vereinigung einen Aperitif anzunehmen.

Kurze Zeit nachher stieg ich wieder auf und folgte dem Laufe des Rio Paranà. Aus vielen Dörfern, über die mich mein Flug führte, sahen wir Raketen und Feuer aufsteigen. Es war der Gruss unserer Landsleute, der in unsere erhabene Einsamkeit hinaufstieg, der warme Strom von Zuneigung und Liebe, der uns unten auf der Erde begleitete.

Wir besaßen gute Karten des Rio Paranà, aber es war nicht immer leicht, die Übereinstimmung zwischen diesen und dem Flusse unter uns zu finden. Daran war schuld, dass die



Letzter Gruss an Buenos Aires.



Im Hafen von Montevideo.



Ankunft in Montevideo.



Asuncion. Regierungsgebäude.



Asuncion. Blick auf Asuncion.



Ankunft in Asuncion.

Flusskarten einen mittleren Wasserstand annahmen, während sehr oft sich diese Flussbette ganz anders ziehen, je nachdem Regen- oder Trockenzeit ist.

Auf der Höhe von Corrientes wendet sich der Paraná nach Osten, und wir verliessen daher seinen Lauf, um demjenigen des Rio Paraguay zu folgen, der uns nach Assuncion führen sollte.

Der Lauf der Rio Paraguay ist, obschon eher eng, wegen des schwachen Gefälles unendlich gewunden. Die Landschaft unter uns, zuerst sumpfig, begann ihr Aussehen zu ändern; weites Gebüsch bedeckte sie links und rechts des Flusses.

Der Wind hatte sich unterdessen vermindert, und wir befanden uns früher als wir ausgerechnet hatten über Assuncion.

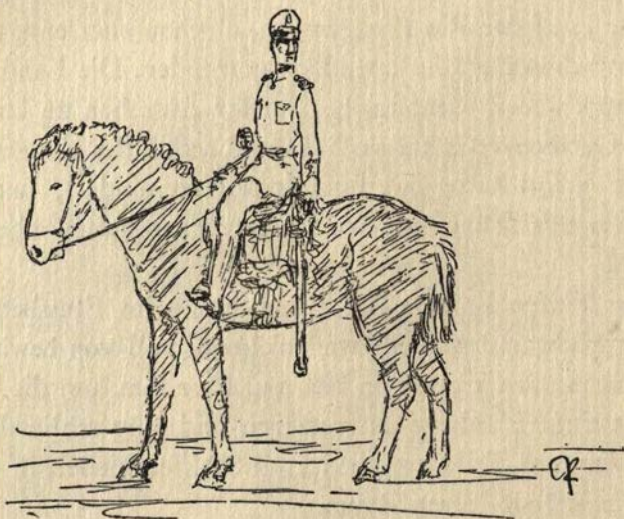
Der Hafen ist eine Art Einbuchtung im Flussbett. Er ist sehr klein und war, als wir ankamen, voll von bewimpelten Barken. Ich kreiste ein paarmal über ihm, um die Möglichkeit einer Landung zu studieren und ging schliesslich in seinem hintern Teile zwischen zwei Schiffen nieder, in einem verhältnismässig leeren Raum.

Der Ort, an dem ich niedergegangen war, behagte mir nicht. Mit Hilfe eines Motorbootes brachte ich den Apparat in eine kleine Bucht, wo man eine Boje vorbereitet hatte und wo die Vorräte lagen. Ich überliess Del Prete und Zacchetti ihrer gewohnten Arbeit und den Anstürmen der Neugierigen und begab mich an Land.

Die Stadt feierte. Die Schulen, die Verwaltungen, die Fabriken waren geschlossen. Seit Stunden erwartete uns die ganze Bevölkerung angstvoll. Kaum ausgestiegen erhielt ich unter den Klängen der italienischen Nationalhymne, die eine

Musikgesellschaft mit lobenswertem Eifer zu spielen versuchte, den ersten Gruss durch die Stadtbehörden.

Auch die Polizei war aufgeboten worden und empfing mich mit dem römischen Grusse. Ihr Anführer schwitzte sich die Haut vom Leibe, um mir durch die Menge hindurch einen Weg zu bahnen und um zu verhüten, dass sie mich erdrückte.



Asuncion: Der Anführer der berittenen Polizei.

Plötzlich hörte ich ihn in Verwünschungen, oder besser gesagt in Flüche ausbrechen, die so speziell livornesisch waren, dass über seine Herkunft kein Zweifel möglich war.

„Ja, Sie sind Livornese?“

„Sissignore, ursprünglich, aber seit einigen Monaten bin ich Paraguayer.“

„Wieso das?“

„Was wollen Sie! Das sind die Zufälle des Lebens! Zu-

erst war ich Maschinist bei der Handelsflotte, dann Flieger, dann Chauffeur, in Buenos Aires bin ich eine zeitlang arbeitslos gewesen und jetzt bin ich hier der Anführer der berittenen Polizei.“

„Ich gratuliere!“

Er war, wie man so sagt, ein schöner Mann, gewandt und unternehmend. Er machte Lärm für zehntausend, schwitzte und rackerte sich ab und schwatzte, wie ich mich nachher überzeugen konnte, Unsinn und leichtes Zeug in der selbstverständlichsten Art der Welt.

Ich wurde sogleich zum Staatspräsidenten geführt und dann in das Stadthaus. Die Polizei erwies mir ihre Ehrenbezeugungen und der Livornese-Paraguayer trabte neben dem Wagenschlag, stolz und triumphierend.

Im Stadthause teilte mir der Bürgermeister mit, dass er angeordnet hätte, eine der wichtigsten Strassen nach mir zu benennen; es war eine Auszeichnung, die ich sehr zu schätzen wusste.

Es war schrecklich heiss und schon spät, sodass ich auf viele andere Besuche, die ich vorgesehen hatte, verzichten musste.

Kaum hatte ich Zeit, ins Hotel zu gehen, dort ein erfrischendes Bad zu nehmen und meine Kleider zu wechseln. Ich benützte die kleine Pause, um die angekommenen Telegramme zu lesen und um einen letzten Blick auf die Flugstrecke zu werfen, die für morgen in Aussicht genommen war.

Unter anderen waren viele Telegramme gekommen, die mich einluden, wenn auch nur für ein paar Stunden, in Conception niederzugehen, das mir am Wege lag und dessen Bewohner mich sehen wollten, mich daran erinnernd, dass einer

meiner Landsleute die Stadt gegründet hatte. Ich musste leider abschlägig antworten, denn ein unvorhergesehener Aufenthalt konnte eine nicht vor auszusehende Verzögerung meines Fluges zur Folge haben. Denn die Landungs- und Startbedingungen der Flüsse waren oft so, dass sie ein langes und schwieriges Manövrieren erforderten. Und ich hatte im Gegenteil nur den einen Wunsch, so rasch als möglich jenseits des Matto Grosso zu sein.

Leider besass ich von meinem nächsten Ziele, San Luiz de Caceres keinerlei Karte und ich suchte daher von denen, die schon in jener Gegend gewesen waren, zu vernehmen, welches der Zustand des Flusses sei, um wenigstens eine Vorstellung davon zu haben, was mich bei einer Landung erwartete.

Als ich zum Bankette ging, begegnete ich Del Prete und Zacchetti, die vom Hafen zurückkehrten.

„Alles in Ordnung?“, fragte ich.

„Alles bereit!“

„Kommt ihr mit zum Bankett?“

„Nein, wir ziehen es vor, im Hotel zu essen und nachher zu schlafen.“

Ihr Tag war zu Ende, der meinige noch nicht.

Das Bankett fand glücklicherweise im Freien statt, da in Assuncion kein Saal vorhanden war, der geräumig genug gewesen wäre, die vierhundert Eingeladenen zu fassen.

Die Musik spielte den Königsmarsch, dann „Giovinezza“, dann die Paraguaysche Hymne, darauf die spanische und so fort die Nationalhymnen aller Staaten, die durch ihre Gesandten vertreten waren.

Eine Zeit lang hatte man nichts anderes zu tun als aufzu-

stehn und niederzusetzen und wieder aufzustehen, bis die Musik schliesslich endete und man sich zum Essen setzen konnte.

Aber noch war die Sache nicht zu Ende! Geführt von ihrer Musik und ihrem Leiter, einem Priester, langte eine Pfadfindergruppe an. Die Musik blies eine neue Serie von Hymnen und der Priester richtete eine liebenswürdige Ansprache an mich, die ich natürlich beantworten musste.

Und so sassen wir denn bereits länger als eine Stunde zu Tisch und noch hatte das Bankett nicht begonnen. Mit nicht geringem Schrecken dachte ich an die Reden, die dem Essen folgen sollten und an den Wecker, der mich unweigerlich um vier Uhr morgens aus dem Schlafe reissen würde.

Mir gegenüber sass der Anführer der berittenen Polizei, der eine Prahlerei auf die andere häufte.

Man sprach vom Flugwesen, und er sagte: „Ich bin mit D'Annunzio über Wien geflogen!“

Davon wusste ich freilich nichts, aber um ihn nicht blosszustellen, tat ich, als ob ich es glaubte. Er sagte auch, dass er die Absicht habe, einen Flug rund um die Erde zu machen.

Man sprach von Pferden, und ich weiss nicht wie viele Rennen er gewonnen hatte.

Man sprach von Schiffen, und er hatte hundert Abenteuer und Schiffbrüche bestanden.

Ich versuchte während des Bankettes noch einige Aufklärungen über Caceres zu erhalten, aber meine Vorstellung von diesem Orte wurde immer unsicherer.

Endlich gelang es mir, die Vorstellungen und Bitten der Anwesenden überwindend, mich zurückzuziehen. Alle Damen hatten grosse Lust zu tanzen, während ich nur die eine hatte,

zu schlafen; denn die vier Stunden, die mir noch blieben, waren wirklich nicht zu viel.

Andern Tags, am 16. März, ging ich beizeiten an Bord, und um sechs Uhr war ich schon in der Luft, nachdem ich lange Zeit gebraucht hatte, um den Apparat auf dem Flusse in die richtige Startlage zu bringen.

Ich nahm den Kurs gegen Norden, dem Fluss entlang, dessen Lauf ich aufmerksam kontrollierte. Ich fand es aber leichter, mich nach der Karte und dem Kompass zu orientieren.

Der Flug, in etwa 500 Meter Höhe, vollzog sich ruhig und sicher. Er war von einem guten Wetter begünstigt.

Als gegen zehn Uhr mit der höher steigenden Sonne die Luft sehr unruhig wurde und starke Strömungen aufwies, war ich gezwungen, höher zu steigen, um ruhig fliegen zu können. Dieselbe Wahrnehmung hatte ich auch bei meiner letzten Reise über den australischen Flüssen gemacht.

Auch hier sahen wir den Dörfern, die wir überflogen, Feuer und Raketen zum Grusse entsteigen.

Das Land links und rechts des Flusses war voll sumpfiger Moraste und nur hie und da mit Gesträuch bewachsen. Am Flusse selbst waren nur wenige und kleine Dörfer. Hie und da begegneten wir einem winzigen Dämpferlein, das in vielen Tagen die Strecke durchlief, die wir in ein paar Stunden zurücklegten.

Auf der Höhe des Forts von Coimbra wendet sich der Paraguay nach Nordosten und sein Lauf wird enger. Die Landschaft ist hügelig und weniger einförmig.

Ich kreiste über Corumbà, aber ohne anzuhalten. Der Fluss wurde noch gewundener, und er vermengte sich oft so

sehr mit den Sümpfen und den Wasserflächen zu seinen Seiten, dass es äusserst schwierig war, seinem Laufe zu folgen.

Plötzlich sah ich am fernen Himmel grosse weisse Flügel erglänzen. „Sollte es möglich sein“, dachte ich bei mir, „dass dort Aeroplane wären?“

Und wirklich hatten sie ganz das Aussehen von solchen, während sie am Himmel ihre Kreise zogen und langsam sich zur Erde niederliessen. Als ich in ihre Nähe kam, bemerkte ich meinen Irrtum: es waren riesige Kondore.

Wir begegneten ihnen in der Folge häufig, und oft musste ich stark manövrieren, um ihnen auszuweichen. Wenn eines dieser gewaltigen Tiere mir zwischen die Flügel gekommen wäre, so hätte dies zu einem unabsehbaren Unglück führen können. Trotzdem flog der eine und andere der Vögel sehr nahe am Apparate vorbei. Aber er schien gar nicht darauf zu achten; nur dass er ein wenig die Flügel hob und die Beine streckte, die feist und rundlich waren wie die fetten Schenkel eines Kindes.

Auf dem Weiterfluge von Corumbà erschienen auf der linken Seite des Flusses helle Seen, oft von ansehnlicher Grösse, die nötigenfalls ideale Landeplätze für den Apparat gewesen wären.

ÜBER DIE GRÜNE HÖLLE

Der vorzüglich funktionierende Motor trug mich nun direkt der weiten Fläche des Matto Grosso zu. Etwa hundert Kilometer vor San Luiz de Cacerez tauchten vor unseren Augen seine unendlichen grünen Wälder auf.

Man denke sich eine unübersehbare Weite dichtesten dunkelgrünen Waldes, über die wir uns, wie über das Meer, vom Kompass führen lassen mussten, da der Fluss unter der dichten Vegetation, die sich wie eine ungeheure grüne Kuppel wölbte, verborgen war und nur stellenweise, wenn unser Flug mit seinem Laufe übereinstimmte, als ein schmales silbernes Band sichtbar wurde.

Vorwärtsfliegend (nach den Berechnungen, die ich mit meiner Uhr machte, musste ich etwa fünf Minuten von San Luiz de Caceres entfernt sein), sah man den Fluss kaum mehr, und umsonst schärfte ich meinen Blick, um die Häuser des Ortes zu entdecken.

Dies schien mir seltsam, um so mehr als ich mich versichert hatte, dass neben San Luiz auch ein kleiner See lag. Endlich gewahrte ich unter mir, zwischen den Bäumen verborgen, einige Häuser: Es war Caceres!

Der Fluss hatte talabwärts eine geradlinige Strecke, auf der es möglich war niederzugehen, aber nicht zu starten.

Ich flog hin und her, um den berühmten See zu suchen,

von dem man mir erzählt hatte, fand aber keine Spur von einem solchen. Schliesslich musste ich mich entschliessen niederzugehen. Dabei hielt ich mich vorsichtigerweise ziemlich weit von einem Schiff mit roter Fahne entfernt, das am Anfang des geradlinigen Stückes lag. Und ich tat gut daran, denn es bezeichnete klugerweise eine Telegraphenleitung, die den Fluss überspannte.

„Wir scheinen in einen Ziehbrunnen geraten zu sein“, sagte ich zu Del Prete, kaum dass wir die Motoren abgestellt und den Anker ausgeworfen hatten. „Von hier kommen wir nicht wieder fort.“

„Das scheint mir auch so“, antwortete Del Prete kopfschüttelnd.

„Wir werden wohl darauf verzichten müssen, morgen weiterzufliegen und zuerst ein genügend langes geradliniges Flusstück aufsuchen.“

Zacchetti, der für solche Erörterungen sich wenig interessierte, war sehr zufrieden, einen Tag zur Verfügung zu haben, um sich mit seinen Geschöpfen abgeben zu können.

In San Luiz de Caceres hatte man noch nie ein Flugzeug gesehen, und als der Apparat langsam und feierlich von einer kleinen Barke mit einem Benzinmotor gezogen — derselben die uns von Corumbà die nötigen Vorräte gebracht hatte — sich flussaufwärts bewegte, stand eine vielfarbige Menge an den Ufern, verzückt und schweigsam.

Da es in San Luiz keine Hotels gab, hatte die brasilianische Regierung liebenswürdigerweise für ein Unterkommen gesorgt, das wir dann auch in einem reizenden Privathause fanden.

Die Gegend war erst vor kurzem von revolutionären Auf-

ständen heimgesucht worden. Sie war nun durch den Sieg der Regierung und durch die Flucht der Rebellen über die Grenze nach Bolivien am Abflauen. Dies brachte es mit sich, dass die telegraphischen Verbindungen noch etwas unsicher waren. Aber dafür hatten wir den Vorteil, einen armierten Schleppdampfer vorzufinden, den „Cippino“, der von einem brasilianischen Marineoffizier befehligt wurde und uns von unschätzbbarer Hilfe war.

Das Boot, das uns das Benzin gebracht hatte, war erst vor drei Tagen in Caceres angekommen, nachdem es, da der Fluss in einer fast wasserlosen Phase war, sich in schwieriger Fahrt von Corumbà den Paraguay hinaufgewunden hatte.

An Bord dieses Motorschiffes fand ich einen Italiener, einen Genuesen, Giovanni Pricco, der, kaum dass er sich nach unserer Landung uns nähern konnte, schrie: „Viva il Santa Maria“.

„Auch hier ein Landsmann?“ fragten wir uns, freudig überrascht.

Es war ein ehemaliger Kriegsfreiwilliger, der sich nach Brasilien begeben hatte und der vorübergehend in Corumbà arbeitete. Er sah trefflich aus und war äusserst zuvorkommend. Er stellte sich während der nun folgenden Tage vollständig zu unserer Verfügung und war uns wirklich von schätzenswerter Hilfe.

„Warum seid ihr nicht in Corumbà niedergegangen?“, fragte er. „Alles erwartete euch. Die Stadt feierte, die Schulen waren geschlossen. Alles war für euch bereit, ein ganzes Haus stand zu eurer Verfügung. Die Bevölkerung war sehr enttäuscht als ihr vorbeigeflogen seid ohne zu landen. Es gab Demonstrationen gegen den General Rondon, der

euch nicht geraten hatte zu landen. Man hat sogar eine Strassentafel, die seinen Namen trägt, weggerissen.

Ich bedauerte diese Dinge sehr, erklärte ihm auch, dass wir in Caceres rein aus technischen Gründen niedergegangen seien, und dass den General Rondon keinerlei Schuld träfe.

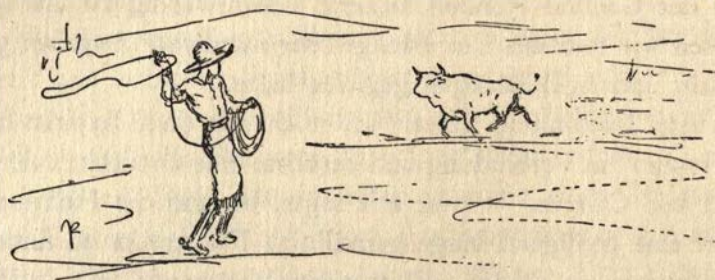
Ich beeilte mich, dem italienischen Konsul in Corumbà ein Telegramm zu schicken, um ihn aufzuklären, um so mehr als der General Rondon äusserst liebenswürdig zu uns gewesen war und uns eine Menge sehr nützlicher Angaben gemacht und Aufklärungen gegeben hatte.

Am Nachmittag setzte ich mich mit dem Kapitän des „Cippino“ in Verbindung und besuchte eine Örtlichkeit nördlich von Caceres. Wie er mir sagte, bestand die Hoffnung, dort eine genügend lange geradlinige Flusstrecke zu finden, um starten zu können. Es war eine drückende Hitze. Wir standen am Bug des „Cippino“, um von der kleinen Luftbewegung zu profitieren, die die Schnelligkeit des Dampfers verursachte.

Wir hatten nur einige Kilometer zu fahren, um an den bestimmten Ort zu kommen; aber die Fahrt dauerte wegen der vielen Windungen und Krümmungen gut $2\frac{1}{2}$ Stunden.

Das Schiff legte am Ufer an, in der Nähe eines Gehöftes, einer Fazenda, um Holz für die Dampfkessel einzuladen. Wir benutzten die Gelegenheit um den Hof zu besuchen, von dem allerdings nur noch die Mauern und das Dach übrig geblieben waren, weil die Revolutionäre alles ausgeraubt und weggetragen hatten. Der Besitzer zeigte uns das Gehege, in das sie das Vieh zusammengetrieben hatten und erklärte uns die landesübliche Art des Einfangens mit dem Lasso. Dieses besteht aus einer langen, geflochtenen Lederschnur mit einem

kleinen Metallring am Ende, mit dem man eine bewegliche Schlaufe bildet. Um dieses Lasso zu gebrauchen, hält man es aufgewickelt in der linken Hand, in der rechten das etwa zwei Meter lange doppelte Ende mit der beweglichen Schlaufe. Dieses lässt man mit grösster Schnelligkeit über dem Kopfe kreisen, indem man mit einer Handbewegung dafür sorgt, dass es sich im Werfen öffnet.



Lassowerfen.

Im geeigneten Moment wird die Schlaufe mit grösster Kraft über das einzufangende Tier geworfen, sodass sie sich ihm um den Hals legt. Nun wird das Seil angezogen, und in kürzester Zeit ist das Tier völlig ermattet und ergibt sich.



Ich nahm an der Jagd auf einige Kühe teil, die frei in

der Gegend herumliefen. Der Hofbesitzer zeigte mir auch, wie man sie einfangen konnte, indem man ihnen das Lasso unter die Vorderbeine warf, diese durch die Schlaufe zusammenziehend, sodass sich das Tier nicht mehr aufrecht halten konnte und niederstürzte.

Trotz der Hitze wollte ich mich in diesem Lassowerfen versuchen. Freilich gelang es mir nicht, irgend ein Tier einzufangen, und ich musste mich damit begnügen, einige Pfähle zu treffen, die im offenen Felde standen. Ausser diesem interessanten Intermezzo brachte uns unser Ausflug keinerlei Gewinn.

Am Abend fand ich in unserer Villa die höchsten Spitzen der Gesellschaft vor, unter ihnen ein Damenkomitee, das sich zu unseren Ehren gebildet hatte, um uns zu zeigen, dass Caceres auf der Höhe der Zeit stand.

„Commandante, Sie müssen absolut Ihre Abreise verschieben, da wir zu Ihren Ehren morgen abend einen Ball veranstalten möchten.“

„Ich weiss Ihre liebenswürdige Einladung sehr zu schätzen. Leider aber kann ich nicht bleiben.“

„Was macht Ihnen denn ein Tag mehr oder weniger aus!“

„Sehr viel, unter Umständen! antwortete ich. Ein verlorener Tag kann uns zwingen, wegen der Witterungsverhältnisse, die eintreten können, eine Woche zu verlieren.“

„Trotzdem! Machen Sie uns das Vergnügen!“

„Unmöglich!“

Pricco machte den Dolmetsch und suchte ihnen begreiflich zu machen, dass ich meine Pläne nicht ändern konnte.

Aber das Komitee gab seine Sache noch nicht verloren, und am andern Morgen erschien es, um von neuem zu insi-

stieren. Ich musste ihnen aber auch diesmal ein, wenn auch lebenswürdiges, so doch festes Nein sagen. Als sie endlich begriffen, dass ich durchaus entschlossen war, nicht länger zu verweilen, zogen sie sich zurück, etwas beleidigt durch meine unbegreifliche Unnachgiebigkeit.

Inzwischen hatte ich alle die mit dem Rio Paraguay vertrauten Bootsleute interpelliert, und sie glaubten, dass ich im Süden der Stadt eine dem Starte günstige Flusstrecke finden könnte. Der Kapitän des „Cippino“ erbot sich in lebenswürdiger Weise, mich dorthin zu führen, und am Nachmittag des 17. März reisten wir an Bord des Dampfers ab.

Diese Fahrt den Rio Paraguay hinunter, der wie ein geschlängelttes Band sich durch die dichten Wälder windet, war sehr interessant. Wir hatten einen Führer an Bord, der den Fluss kannte, und ohne diese genaue Kenntnis wäre die Fahrt unmöglich gewesen. Unzählig waren die Krümmungen des Wasserlaufes, unzählig die Buchten, unzählig die Wasserbecken, „Bahie“ genannt, die wie kleine Seen sich links und rechts des Flusses abzweigten, und in denen man sich leicht verirren und verlieren konnte.

Von Zeit zu Zeit ging ein heftiger Wasserguss über uns nieder, freilich ohne die schwüle und drückende Luft abzukühlen.

Zu beiden Seiten des Flusses dehnte sich der Tropenwald aus. Wie eine dunkelgrüne, feste, lückenlose Mauer steht er da und fesselt das Auge. Aber auch hier wogt der Kampf um das Leben. Die Bäume recken ihre Äste in die Höhe und versuchen, sich gegenseitig zu übersteigen und zu überragen, um ins Licht der Sonne zu gelangen, die ihnen Lebensspenderin ist. Und so taucht aus der einförmigen grünen Kuppel

da und dort ein mächtigerer Stamm auf, eine ungeheure Laubkrone auf riesenstarken Armen tragend.

Im düsteren Dämmerlicht bilden eng ineinander verschlungene Pflanzen und Gesträuche unter dem grünen Geleube einen zweiten grünen Teppich. In das dichte Laubwerk weben Schling- und Kletterpflanzen und Parasiten ihr undurchdringliches Netz, umklammern die riesigen Baumstämme und entziehen sie völlig dem Blick.

Unmöglich, sich in diesem undurchdringlichen Gewirr des Urwaldes einen Weg zu bahnen! Da und dort liegen ungeheure gestürzte Baumstämme am Boden, kreuzweise übereinander, und aus ihrem vermodernden Holz steigen neue Pflanzen zum Leben empor.

Sie verlegen jeden Weg, kratzen, stechen, schlagen; der Fuss rutscht auf dem weichen, schlammigen und schwammigen Boden, stolpert über gestürzte, vermodernde, schwammbewachsene Baumstämme. Wer es wagt, in dieses Dickicht einzudringen, und sich mit Feuer oder Axt einen Weg zu bahnen, fühlt eine namenlose und geisterhafte Angst in sich aufsteigen.

Nach fünf Minuten vergeblicher Anstrengung scheint es dem Neuling unmöglich, sich zurecht zu finden, und wendet er sich zurück, so findet er den mühsam gebahnten Weg nicht mehr und ist unrettbar verloren. Im Vorwärtsdringen stürzt er über unter verwelktem Laub vermodernde Zweige. Ein Baumstamm, den er fest und sicher glaubt, zerfällt unter seinem Fuss. Schlingpflanzen umfassen ihn und drohen, ihn zu erdrosseln, während er versucht, sich von denen zu befreien, die seinen Fuss umklammert halten. Und bald genug

ist er in dieser warmen und schwülfeuchten Luft völlig erschöpft, schweissgebadet und atemlos.

Nur der Indianer windet sich schlangengleich durchs Geäst. Für ihn hat der Urwald keine Schlingpflanzen, keine Dornenweige. Nie strauchelt sein Fuss. Das Licht ist sein Führer, und rasch und lautlos gleitet er vorwärts, weiss er geschickt die Durchgangsstellen zu finden. Und während er sich scheinbar im Kreise bewegt, erreicht er sicher und schnell sein Ziel.

Aber die Pflanzen sind nicht die einzige Gefahr, die sich dem Eindringling entgegenstellt. Unzählige Reptilien der gefährlichsten Arten lauern unbeweglich, heimtückisch und hinterlistig auf ihre Beute. Millionen von Insekten von tausend Arten, die meisten noch unbekannt und unerforscht, sind bereit, den Unvorsichtigen anzufallen, der sich in ihr Reich wagt. Sie lassen dem Eindringling keinen Augenblick Ruhe, und die ihn am Tage quälten, werden in der Nacht von noch schlimmeren abgelöst. Der im Gesträuch umherschleichende Jaguar bedeutet ihnen gegenüber fast noch die kleinere Gefahr.

All dies erweckte in mir den Gedanken, dass unser Schicksal, falls es bei diesem Überflug uns zu einer Landung in dieser unendlichen Wildnis zwingen sollte, sich uns noch günstig gesinnt-erweisen würde, wenn es uns im Augenblicke des Niedergehens auch gleich den Tod finden liesse.

Die grüne Hölle! Das ist der Name, unter dem diese Urwälder des Matto Grosso weithin berüchtigt sind.

Gegen elf Uhr nachts langten wir an der bezeichneten Stelle an. Wir schliefen an Bord in einigen Hängematten.

Im Morgengrauen des andern Tages versuchte ich den



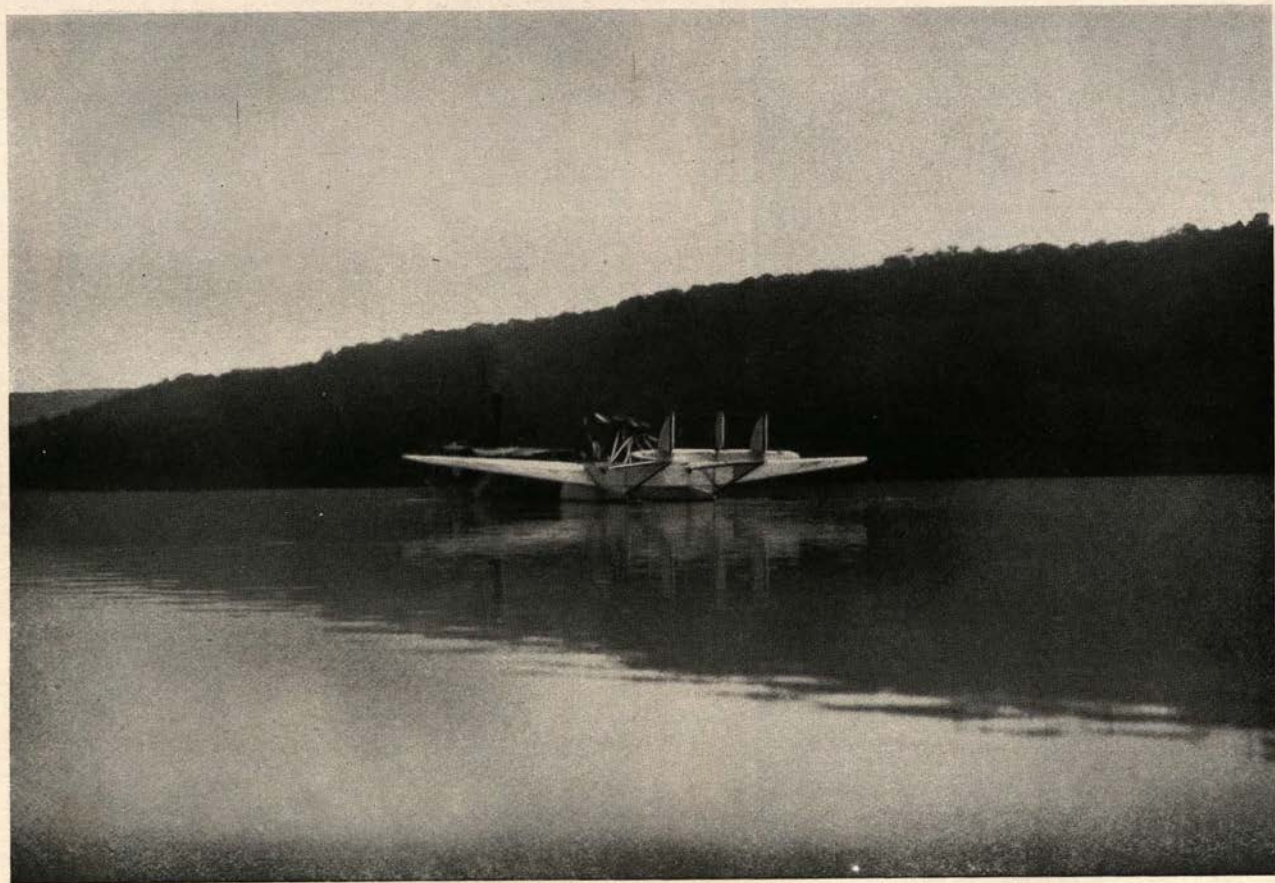
Blick auf Asuncion.



Am Rio Paraguay.



Ein Arm des Rio Paraguay.



Auf dem Rio Paraguay im Schlepptau des „Cippino“.



Matto Grosso. Prico und Zacchetti auf der Vogeljagd.



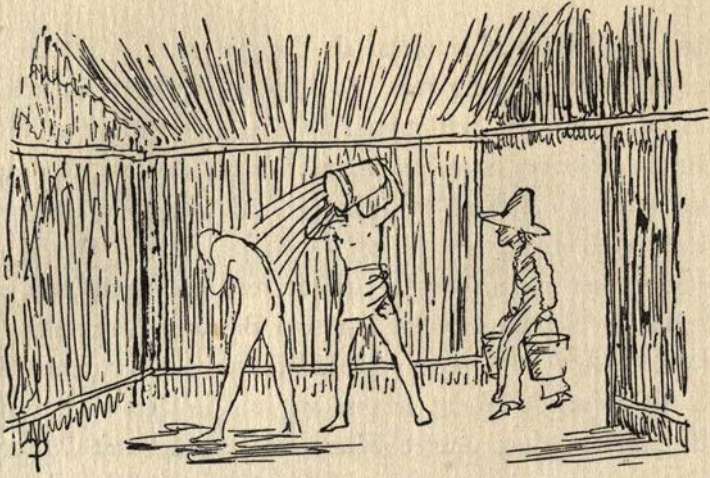
Matto Grosso. Prico und Zacchetti in der Fazenda Barranco Vermelho.

Start. Er gelang aber nicht, da die geradlinige Strecke des Flusses zu wenig lang war. So liessen wir uns denn wieder vom „Cippino“ ins Schlepptau nehmen und richteten unsere Fahrt noch weiter nach Süden, wo, wie uns der Kapitän sagte, eine Stelle sein sollte, die sich mehr als die eben verlassene zum Starte eignete.

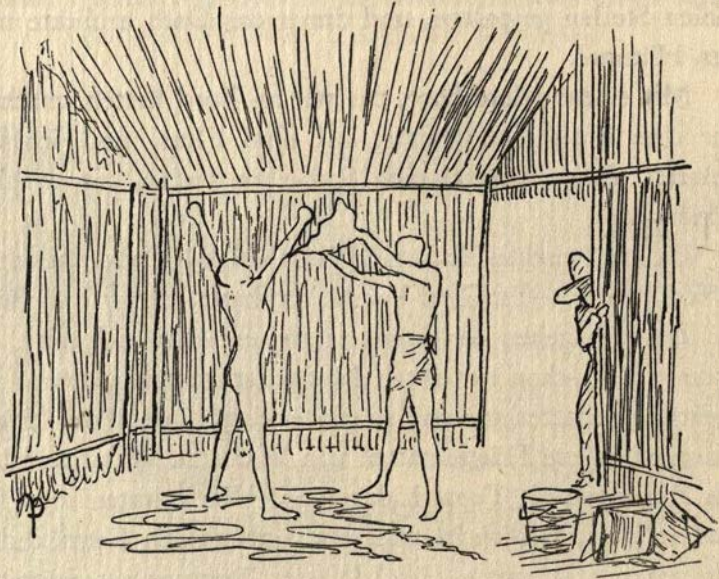
So setzten wir also unsere Fahrt fort, und nach etwa zwei Stunden erreichten wir die Fazenda Barranco Vermelho, wo der „Cippino“ von neuem Holz aufnahm. Für jenen Tag und die folgende Nacht setzten wir uns in dem Gehöft fest und spannten dort unsere Hängematten, die mit Mücken-netzen versehen waren, aus. Auch dieser Gutshof bestand nur noch aus Mauern und Dach. Die Mauern waren an vielen Stellen gespalten, und durch das Dach erblickte man den Himmel.

Mit einem Motorboot, das wir an Bord hatten, machten wir eine Erkundigungsfahrt auf dem Fluss, und ich war äusserst froh, diesmal eine Stelle zu finden, die wirklich günstig war.

Da ich zwischen Tag und Nacht einen Temperaturunterschied von 10—12 Grad konstatiert hatte, der sich sogleich mit dem Aufgehen der Sonne zeigte, entschloss ich mich, am andern Tag schon im ersten Morgengrauen zu starten. Inzwischen richteten wir uns, so gut es ging, in dem Gehöft ein, spannten unsere Hängematten von Wand zu Wand und legten Zeitungen als Teppich darunter. Wir konnten sogar ein Bad nehmen, freilich in einer etwas primitiven Form, indem wir gegenseitig grosse Kübel Wasser über uns ausschütteten. Wir übten uns auch im Scheibenschiessen, um unsere Pistolen zu erproben.



Bad in der Fazenda . . .



. . . Barranco Vermelho.

Mir war der Gedanke gekommen, ein Bad im Flusse zu nehmen. Aber während ich mich auskleidete, erblickte ich im Wasser ein kleines Krokodil, gerade an der Stelle, an der ich einzutauchen gedachte. Ein gut gezielter Schuss mit dem Karabiner, und das Tier lag tot im Wasser.



Stechmückenkrieg.

Man sagte mir, dass es im Flusse viele Stellen gebe, an denen die schlimmste Gefahr nicht diese Krokodile, sondern eine bestimmte Art kleiner, ungeheuer gefräßiger Fische seien, mit ungemein spitzen, nach innen gekehrten Zähnen. Sie fänden sich oft scharenweise beisammen, und wenn ein armer Sterblicher unglücklicherweise ihnen zwischen die Zähne gerate, so sei er in wenigen Minuten völlig aufgezehrt. Auch einzeln seien sie gefährlich, da sie wegen ihren rückwärtsstehenden Zähnen nicht mehr gelöst werden könnten, wenn sie sich einmal ins Fleisch eingebissen hätten.

Um uns gegen die Stechmücken zu verteidigen, hatten wir uns in Buenos Aires und in Montevideo mit Salben ver-

sehen, mit denen wir alle unbedeckten Teile des Körpers beschmierten. Del Prete besass sogar ein paar Gummihandschuhe, in denen er aussah wie ein Chirurg.

Ausserdem besassen wir eine Spritze mit einer, den Stechmücken unangenehmen Flüssigkeit, und der gute Del Prete war während unserer Mahlzeiten an Bord des „Cippino“ stets darauf bedacht, sie in Aktion zu setzen, um die Tiere von unseren Lebensmitteln fernzuhalten. Auch ich hatte während der Nacht immer eine solche in der Hängematte, um mich ihrer jederzeit gegen die gefrässigen Ruhestörer bedienen zu können.

Am Morgen des 19. März, noch beim Sternenlicht, brachten wir den Apparat an die gesichtete Stelle unterhalb des Gehöftes von Barranco Vermelho, und kaum hatte die erwachende Morgendämmerung das Dunkel der Nacht etwas gelichtet, liess ich die Motoren anlaufen und startete leicht und sicher.

Ich stiess wirklich einen Seufzer der Erleichterung aus, als ich mich aus der heikeln Lage, die zuerst ohne Ausweg geschehen hatte, gerettet wusste.

Nach den gemachten Erfahrungen scheint mir für einen regelmässigen Flugverkehr Corombà am besten geeignet, den Stützpunkt am Rio Guaporè abzugeben.

Ich darf vielleicht hier daran erinnern, dass der bisher nur von ganz wenigen Fliegern gemachte Längsflug über den südamerikanischen Kontinent von Parà nach Buenos Aires immer der Küste entlang erfolgte. Ich war der erste, der versuchte, diesen Überflug durch das Innere zu wagen, den grossen Wasserläufen entlang. Die grösste Schwierigkeit, die sich mir entgegstellte, war die Unkenntnis der Örtlichkei-

ten am Oberlauf dieser Flüsse in Bezug auf Landungs- und Startbedingungen. Denn auf den bisher in diesem Gebiete gemachten seltenen Forschungsreisen hatte natürlich niemand daran gedacht, die Wasserläufe vom Standpunkte der Aviatik aus zu studieren.

Aus den Karten hatte sich klar ergeben, dass für einen Überflug des Inneren von Buenos Aires nach Parà für den ersten Teil der Fahrt folgende zwei Wege in Frage kommen konnten:

Der erste dem Laufe des Rio Paranà entlang bis nach Corrientes und dann dem Rio Paraguay entlang;

der zweite längs des Rio Uruguay und weiter, nördlich von Posada, dem Laufe des Paranà entlang.

Der zweite Weg führte direkter und schneller nach Parà, indem man nach dem Rio Paranà einen der hauptsächlichsten Flüsse folgte, die den Rio Tocantins bilden, entweder dem Rio Araguaya oder dem Rio Maranhao.

Der erste Weg konnte, nachdem er dem Rio Paraguay bis fast zur Quelle gefolgt war, an den Rio Guaporè und dann an den Rio Mamorè und den Rio Madeira übergehen, um so den Amazonenstrom zu erreichen, oder aber nach dem Rio Paraguay dem Rio Trapajos oder dem Rio Xingù bis zum Amazonenstrom folgen.

Ich hatte den längsten und ungeradesten Weg gewählt, über die nach Süden sich ergießenden Rio Paraguay und Rio Paranà und die dem Norden zustrebenden Rio Guaporè, Rio Mamorè, Rio Madeira und den Amazonenstrom, weil ich von diesen die relativ genauesten Angaben hatte.

Vor allem handelte es sich darum, an den einander entgegengesetzten Flüssen zwei Örtlichkeiten zu finden, die ein-

ander so nah als möglich lagen und die, ausser der zu einer Landung und dem Start notwendigen Wassermenge auch relativ leicht erreichbar sein mussten, damit innert kürzester Frist die Vorräte hingeschickt werden konnten.

So hatte ich also auf der Seite des Rio Paraguay Corumbà gewählt und jenseits, am Rio Mamorè Guaiara Mirim, die in direkter Luftlinie etwa 1500 km voneinander entfernt waren.

Da aber ein Überfliegen völlig unbekannter Regionen, ohne die Möglichkeit mit der Welt verkehren zu können, ohne Angaben über die Witterungsverhältnisse, ungeahnte Überraschungen bringen konnte, hatte ich noch eine Zwischenversorgungsstelle bestimmt, weit oben am Rio Guaporè, wo er noch völlig unbewohnt ist. Diese Vorräte waren beim Zusammenflusse des Rio Guaporè mit dem Rio Cabixi, etwa 600 km oberhalb Guaiarà Mirim niedergelegt worden. Die Stelle sollte durch ein hier verankertes Ruderboot (dasselbe, das, den Rio Guaporè emporsteigend, die Vorräte gebracht hatte) mit wehender Fahne bekannt gemacht werden.

Immerhin konnte ich nicht mit völliger Sicherheit auf diese Zwischenversorgung rechnen, da ich weiter nichts von ihr wusste, als dass das Boot, das sie bringen sollte, abgefahren war.

Um den Erfolg unserer Fahrt sicherer zu stellen, suchte ich daher in Rio de Janeiro, wie ich schon erzählt hatte, die Etappe über die unsicherste Zone noch etwas zu kürzen, indem ich die Versorgungsstelle am Rio Paraguay von Corumbà noch weiter gegen Norden, nach San Luiz de Caceres verlegte.

Dadurch konnte ich die Überquerung der schwierigsten, am wenigsten bekannten und unsichersten Teile des Matto

Grosso mit einem bedeutend grösseren Vorrat an Brennmaterial versuchen, um so gegen jede Zufälligkeit gewappnet zu sein.

Unser Flug ging in geringer Höhe über den „Cippino“ hinweg, der uns von so wesentlicher Hilfe gewesen war. Wir waren an Deck und grüssten ihn mit Fahnen- und Mützenschwenken.

Nach dem Kompass lenkte ich den Flug nach Matto Grosso am Rio Guaporè und nahm mir vor, von dort aus dem Laufe des Flusses bis nach Guaiarà Mirim zu folgen. Das Wetter war heiter. Zu unserer Rechten erblickten wir einige kleine Hügel. In der Ferne verdunkelte sich der Horizont.

Nach kurzer Zeit raubten uns tiefer schwebende Wolken die Aussicht. Hin und wieder war zwischen ihnen ein Stück Erde sichtbar, in Wirklichkeit nur die eintönigen und finsternen Wälder, die sich erstreckten, soweit das Auge reichte. Ab und zu zeigte sich eine steppenartige Lichtung.

Über unsern Häuptern klang das gleichmässige und sichere Surren des Motors, das sicherlich zum ersten Male über diesen unbewohnten Wäldern ertönte. Noch nie hatte ein menschliches Auge aus der Höhe diese grüne Unendlichkeit erschaut, und mit Stolz dachten wir daran, dass wir die ersten waren.

Nach und nach dehnte sich die Wolkenmauer immer weiter aus und verdeckte völlig die Landschaft unter uns. Über uns sandte die Sonne, noch ziemlich tief am Horizonte stehend, ihre sengenden Strahlen aus.

Ich achtete sehr darauf, die genaue Fahrtrichtung innezuhalten, um mich zur richtigen Zeit über dem Rio Guaporè und dem halb verfallenen Dorfe Matto Grosso zu befinden.

Nach etwa anderthalbstündiger Fahrt erblickten wir durch die Wolken hindurch einige Hügel. Da ich, um sicher zu sein, den Guaporè nicht unbemerkt zu überfliegen, die Richtung ein wenig zu stark nach Norden eingestellt hatte, korrigierte ich sie nun um 10 Grad nach links.

Nach meinen Berechnungen musste ich mich genau auf der Höhe von Matto Grosso befinden.

Etwa zwei Stunden nach unserem Abfluge von Rio Paraguay erblickten wir plötzlich unter uns, halb von Wolken verhüllt, einen hellen Flusslauf und wenig später die roten Dächer einiger Häuser. Das war der Rio Guaporè mit dem Ort Matto Grosso.

Ich flog etwas tiefer und kreiste zweimal über dem Dorf, das sicher zum erstenmal das Surren eines Flugzeuges hörte.

Dann folgte ich dem Laufe des Rio Guaporè; da dieser aber immer wieder unter den Wolkenmassen verschwand, musste ich nach dem Kompass steuern.

Zu unserer Linken bemerkten wir in der Ferne die Gebirge, von denen die Hochebene Boliviens begrenzt wird; sie erschienen als eine graue, einförmige Masse, die nur hie und da von den schimmernden Streifen riesiger Wasserläufe unterbrochen war.

Da ich befürchtete, den Rio Guaporè aus den Augen zu verlieren, entschloss ich mich gegen zehn Uhr unter die Wolken hinabzusteigen. Ein erster Versuch misslang zwar, da der Apparat die Spitzen der mächtigen Bäume streifte. Ich flog ein Stück weiter und wiederholte dann den Versuch, der diesmal gelang. Trotzdem die Sonnenhitze die Wolken allmählich zum steigen brachte, war ich gezwungen, sehr tief zu fliegen.

Der Fluss mit seinen unzähligen Windungen verschwand jeden Augenblick, tauchte wieder auf, verschwand von neuem.

Da und dort ragten skelettartig aus dem Waldesgrün mächtige ausgetrocknete Stämme auf, blattlos und schwarz, Leichen abgestorbener Baumriesen.

Gleichförmig dehnte sich links und rechts, soweit das Auge reichte, das dunkle Grün des unendlichen Waldes aus. Die dunkle Wolkenschicht über uns, den finsternen Urwald unter uns, so flogen wir dahin in tiefster Einsamkeit, und es schien, als blicke uns die Natur streng und feindlich an, weil wir es wagten, in ihre Geheimnisse einzudringen.

Aus der Grösse der Bäume, die am fernen Flussufer standen, konnte ich errechnen, dass der Wald eine Höhe von wohl fünfzig Metern erreichte.

Fern im Westen erblickte ich zwischen der Wolkenschicht und dem Horizont einen glänzenden, sonnebeschiedenen Streifen, der wie eine riesige Stahlklinge funkelte.

Mit dem Vorwärtskommen und dem Steigen der Sonne hob sich auch die Wolkenmasse, und ich konnte meinen Flug nach und nach höher nehmen. Wir flogen unter einem leichten Gegenwind.

Gegen elf Uhr begannen am Flusse vereinzelt Häuser zu erscheinen. Niedersteigend erblickten wir völlig nackte, ziegelrote Eingeborene, die entgeistert zu uns empor starrten, unfähig ein Glied zu rühren, einen Schritt, einen Schrei zu tun.

Wieder traf ich Schwärme von Kondoren an, die mich zwangen, genau den Bug im Auge zu behalten, um einen Zusammenstoss zu vermeiden.

Bald erreichten wir den Zusammenfluss des Rio Guaporè

mit dem Rio Cabixi, wo sich unser Boot mit den Vorräten befinden sollte. Aber weit und breit war keine Spur davon zu entdecken. Es war ein Glück, dass ich mich nicht auf diese Zwischenversorgung verlassen hatte!

Nach dem Zusammenfluss mit dem Rio Mamorè wurde der Fluss bedeutend breiter, und an seinen Ufern tauchten nun auch vereinzelt Gehöfte auf.

Das Wetter verschlechterte sich, und wir gerieten in einige Gewitter hinein, die glücklicherweise nur von geringer Ausdehnung waren.

Endlich begann auch das Leben sich bemerkbar zu machen; auf dem Flusse tauchten Boote auf.

Um drei Uhr nachmittags, nach ungefähr neun Flugstunden, erblickten wir endlich Guaiarà Mirim.

Man hatte mich davon unterrichtet, dass sogleich nach der Stadt der Fluss gefährliche Wirbel habe. Ich hatte daher telegraphiert, mir an sicherer Stelle eine Boje bereit zu halten, sah aber nirgends ein Zeichen einer solchen.

Ich kreiste mehrmals über der Stadt und ging schliesslich etwa drei Kilometer oberhalb nieder, im Rücken einer kleinen Insel. Ich konnte dort den Apparat sozusagen aufs Trockene ziehen und war so sicher, die Verankerung gut vornehmen zu können.

Als die Landung gelungen und alles gut gesichert war, gratulierte ich mir selbst dazu, mich in dieser Weise reguliert zu haben, denn die Strömung hatte eine Schnelligkeit von 5 bis 6 Meilen. Aber mein Anker hielt fest, und das war die Hauptsache.

Bald nach unserer Landung begann es zu regnen, und dieser Regen hielt fast den ganzen Tag an, was unsere Ver-

proviantierungsarbeiten, die wegen der starken Strömung schon schwierig genug waren, noch mehr erschwerte.

Ich bat den Hafenskapitän um einen grösseren Anker, um den Apparat noch besser zu sichern. Aber erst gegen Mitternacht konnte dieser gelegt werden.

Diese Versorgung zog sich so sehr in die Länge, weil man in Guaiarà Mirim keine genaue Kenntnis von dem Tage unserer Ankunft gehabt hatte. Das Benzin war daher noch nicht bereit gelegt worden.

Auch hier trafen wir einen Italiener an. Er war von Porto Sucre, einer Guaiarà Mirim gegenüber liegenden bolivianischen Stadt herübergekommen, und er war uns in unseren Verhandlungen mit den Behörden von schätzenswerter Hilfe.

Ich wurde im Hause des Direktors der Eisenbahn, die von Guaiarà Mirim nach Porto Velho führt, untergebracht.

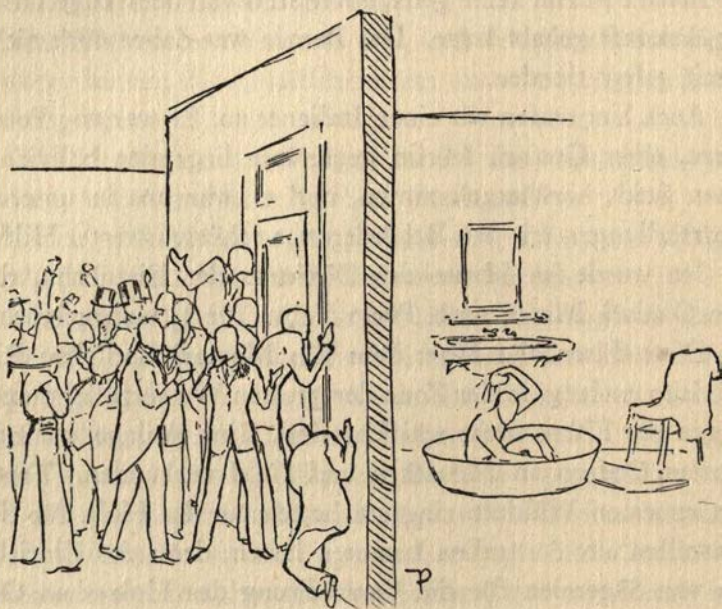
Diese Eisenbahn fährt dem Rio Mamorè und dem Rio Madeira entlang, in der Zone der grossen Wasserfälle, deretwegen die Flüsse nicht schiffbar sind. Ihre Anlage war mit grossen Opfern an Menschen und Geld verbunden. Trotz den enormen Wäldern ringsum hatte man das Holz für die Schwellen aus Australien kommen lassen, denn das Einrichten von Sägereien für die Verarbeitung des Holzes an Ort und Stelle, wäre bedeutend teurer gekommen.

Malaria und gelbes Fieber hatten geradezu gewütet unter den Arbeitern, und man sagt, dass jede Schwelle ein Menschenleben gekostet habe.

Als wir im Hause des Eisenbahndirektors ankamen, fanden wir dort eine ansehnliche Menge von Leuten, auch Damen, versammelt, die Spitzen der Gesellschaft von Guaiarà.

Ich war vom Regen völlig durchnässt und beeilte mich

daher ein Bad zu nehmen und die Kleider zu wechseln. Während ich mich dieser Auffrischung hingab, einer der angenehmsten Beschäftigungen während der Reise, wurde ich plötzlich mit aller Dringlichkeit gerufen: man hatte vergessen, mir eine Begrüßungsrede zu halten und das durfte nicht unterlassen werden.



Neugierde des Publikums.

Ich bewies dem Direktor, dass ich kaum in der Lage sei, mich zu präsentieren, aber er fand einen Ausweg, der die Situation rettete: er gab mir seinen Regenmantel, der mir bis zu den Knöcheln reichte und mit diesem und einem Paar Pantoffeln angetan, erschien ich im Hauptsale, in dem alle vereinigt waren, um diese Begrüßungsrede anzuhören. Ich

antwortete mit ein paar Worten, die alle sehr beklatschten, und konnte dann in Ruhe meine Toilette beenden.

Am Abend hatte ich im Theater zu erscheinen, einer Holzbaracke, in der man einen abgenutzten und uralten Film zeigte. Stechmücken erfüllten das Lokal, und die Wärme und die Feuchtigkeit waren in dem kleinen, von Leuten vollgepressten Raum fast unerträglich.

Ich benützte die Vorstellung, um einen kleinen Vorausschlaf zu tun, an den ich mit Sehnsucht und Liebe dachte, denn der Film war unmöglich alt und riss jeden Augenblick. Bald wurde der Saal aber wieder erleuchtet, und ich war gezwungen, mein ehrlich verdientes Schläfchen zu unterbrechen.

Unter den Schauspielern erkannte ich einen ehemaligen Schulkameraden, welchen ich seit Jahren nicht mehr gesehen hatte, von dem ich aber wusste, dass er zum Film gegangen war. Es war das erste Mal, dass ich ihn in einer Rolle sah, und dies im Herzen Brasiliens!

Am folgenden Morgen war ich frühzeitig wieder an Bord, begrüßt von einer kleinen Zahl von Frühaufstehern.

Der Postverwalter übergab mir einen Postsack und bat mich, ihn über Stadt Villa Murinho abzuwerfen. Da dieser Sack reichlich schwer war, machte ich ihn darauf aufmerksam, dass es nicht gerade bekömmlich wäre, wenn er irgend jemandem auf den Kopf fiel, aber er meinte: „Machen Sie sich keine Gedanken, es wird für diesen immer noch eine Ehre sein.“

So nahm ich denn den Postsack mit.

Das Wetter war ziemlich heiter, aber tiefschwebende Wolken und Nebel bedeckten den Lauf des Rio Madeira, dem

wir folgten, unsern Flug nach dem Kompass richtend. Von Zeit zu Zeit konnten wir durch Wolkenrisse hindurch unsern Stand kontrollieren.

Als ich über Villa Murtinho war, das ich zum Glück während eines etwas klareren Wetters erreichte, flog ich etwas tiefer und warf meinen Postsack ab. Ich habe nie mehr etwas von ihm gehört und nehme daher gerne an, dass dieses neuartige Meteor niemandem geschadet habe.

Nach etwa zweistündigem Flug gelang es mir, unter die Wolken zu kommen. Dafür kamen wir nun in eine Gewitterzone hinein, und auf der Höhe der Insel von Tanipapa wurde der Sturm von grösserer Ausdehnung und Heftigkeit und war von mächtigen Regengüssen begleitet.

Ich entschloss mich daher zu landen, um die Gewitter vorübergehen zu lassen, da ich Befürchtungen für den guten Gang des Propellers hegte.

Ich stieg also in der Nähe der Insel nieder.

Obschon der Fluss an jener Stelle nicht sehr breit war, hatte der Wind doch gehörige Wellen aufgewühlt.

Ich setzte den Anker aus. Aber Wind und Wellen kamen von der Gegenseite. Der Apparat hielt ihnen zwar Stand, aber bei jedem stärkeren Anprall bewegte er sich heftig in ihrer Richtung, sodass das Ankerseil fortwährend erschüttert wurde.

Ich liess schnell die Hüllen über die Motoren ziehen, und wir selbst suchten uns so gut als möglich vor dem Regen zu schützen, indem wir uns mit ölgetränkten Tüchern bedeckten.

Ich war aber doch beunruhigt, da die Ankerketten nach-

gaben und der Apparat langsam dem Lande zugetrieben wurde.

Kaum hatten wir begonnen, die wenigen Lebensmittel, die wir bei uns hatten, auszupacken, als mir die Lage zu ernst wurde. Wir näherten uns in beängstigender Weise dem Lande.

Ich liess also die Motoren wieder laufen; aber es war ein mühsames Stück Arbeit unter den gegebenen Umständen, den Anker zu heben.

Als wir ihn endlich an Bord hatten, steuerte ich schwimmend dem gegenüberliegenden Ufer zu, das den Wind im Rücken und daher weniger hohen Wellengang hatte. Ich stellte die Motoren wieder ab, warf den Anker aus; aber der Fluss war so tief, dass die Länge unseres Seiles nicht genügte, und wir somit keinen rechten Grund fanden. So wurden wir auch hier immer wieder abgetrieben.

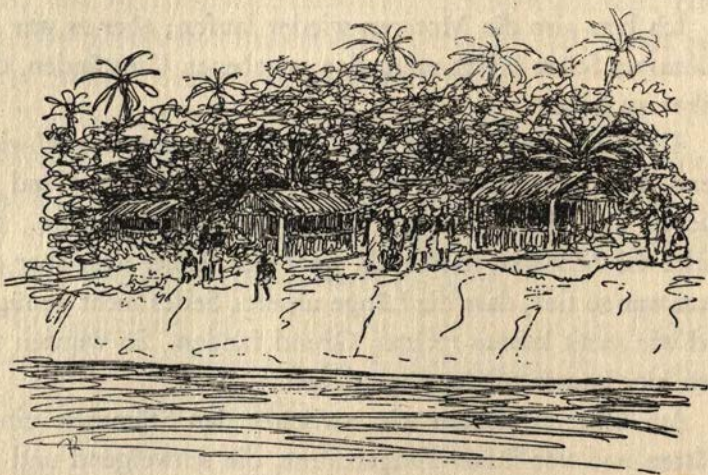
Am Ufer erblickten wir zwischen den Stämmen einige Hütten und vor ihnen Eingeborene, die schweigend und erschreckt die seltsame Maschine betrachteten, die sich ihren Blicken darbot.

„Wenn wir gezwungen wären, die Nacht hier zuzubringen, so könnten wir wenigstens in diesen Hütten Zuflucht suchen“, meinte Del Prete.

„Ich glaube“, sagte ich ihm, „dass es in allen Fällen besser sein wird, auf dem Apparat zu bleiben, wo wir wenigstens nur vom Benzingeruch belästigt werden.“

Ich wusste, dass jener Menschenrasse nicht absolut zu trauen war, da die Indianer, die längs der Flüsse wohnen, noch nicht unter der Kontrolle der Regierung stehen, obschon auf diesen Flüssen ein regelmässiger Fahrverkehr stattfindet.

Sie haben sich in die undurchdringlichsten Teile des Waldes zurückgezogen und vermeiden das Zusammentreffen mit Weissen. Wenn aber die Gelegenheit sich ergibt, zögern sie allerdings meistens nicht, sich der armen Unglücklichen, die ihnen wehrlos in die Hände fallen, zu bemächtigen.



Hütten der Eingebornen am Rio Madeira.

In neuerer Zeit haben sich dank der Massregeln der Regierung die Verhältnisse freilich sehr gebessert. Aber alles in allem war es vielleicht doch vorsichtiger, in die Leute, die uns vom Ufer her zuschauten, nicht allzuviel Vertrauen zu haben.

Um 1.45 Uhr hatte der Regen etwas nachgelassen, und da wir immer noch stark umhergetrieben wurden, entschloss ich mich wieder aufzusteigen. Nach mühsamer und langer Manöverierung startete ich von neuem und flog gegen Manaos.



Matto Grosso. Die üppige Vegetation an den Ufern des Rio Paraguay.



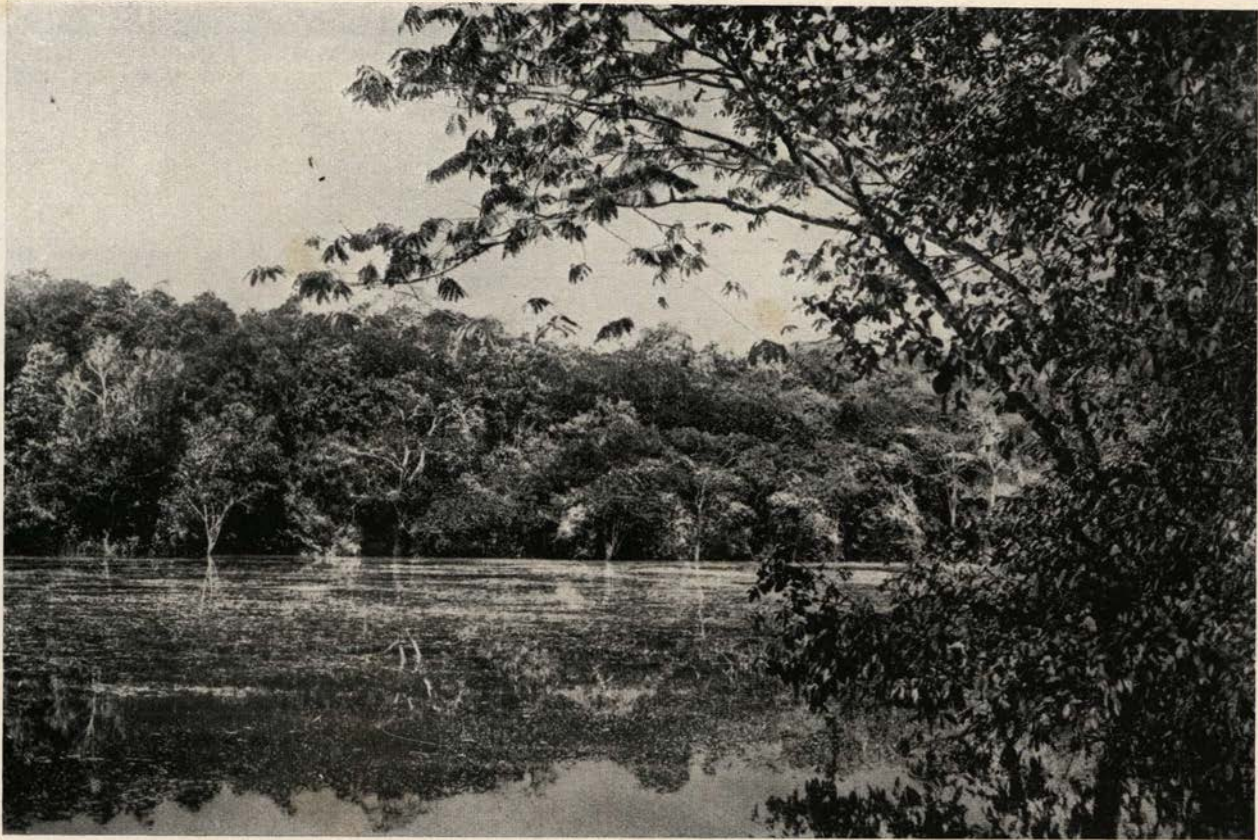
Matto Grosso: Indianer.



Matto Grosso: Indianerinnen.



Blick auf die Urwälder des Matto Grosso gegen die Grenze von Bolivia zu.



Matto Grosso. Waldlichtung.

Je weiter wir am Rio Madeira vorrückten, desto breiter wurde er. Die Wälder wurden lichter. Links und rechts des Flusses zeigten sich steppenartige Flächen und auch viele kleine Seen.

Bevor ich in Borba, einem etwa 150 km vom Zusammenfluss des Rio Madeira mit dem Amazonenstrom gelegenen Orte ankam, verliess ich den Lauf des Flusses und überflog nordwärts die Gegend in der Richtung nach Manaos, meinem Ziel, das ebenfalls etwa 150 km oberhalb des Zusammenflusses der beiden Ströme lag.

In meiner Karte waren auf dieser Strecke grosse Seen eingezeichnet, über die mein Flug hätte gehen sollen. Sie waren aber völlig ausgetrocknet. Kaum dass man an einigen sandigen oder sumpfigen Niederungen erkannte, wo sie sich befinden sollten.

Das Wetter hatte sich vollständig aufgehellt. Um 15.40 Uhr erblickte ich den Amazonenstrom und um 16 Uhr ging ich vor Manaos auf dem Rio Negro nieder.

Der Hafen — ich sage Hafen, weil der Fluss so breit ist, dass die Stadt am Ufer eines Sees zu liegen scheint — war von einem unübersehbaren Barkengewimmel erfüllt, Schiffen aller Grössen und aller Formen, in denen die Menge sich drängte, Hüte und Tücher schwenkte und aus vollen Kehlen schrie.

Aber die Polizei hielt bewundernswerte Ordnung und drängte alle auf eine bestimmte Linie zurück, damit ich in dem Teil des Hafens, in dem ich niedergehen und manövrieren sollte, keine Eindringlinge fände.

Kaum hatte ich die Motoren abgestellt, schwamm mir das Schiff des Hafenkapitäns entgegen, an dessen Bord sich der

Gouverneur des Distriktes von Manaus befand, der mir persönlich die Grüsse der Stadt überbrachte.

Nach dieser ersten Annäherung machten sich schüchtern einige andere Barken an uns heran, nach und nach folgten weitere, und bald waren wir so dicht umdrängt, dass wir schwere Befürchtungen für unsern Apparat hegten. Ich musste die Unterstützung der Polizei erbitten, aber auch sie richtete wenig aus. Schliesslich entschloss ich mich, den Ankerplatz zu wechseln und mit dem Apparat ins Innere des Hafens zu gehen. Ich begann ohne weiteres mit der Manöverierung.

In der Stadt hatte man grosse Vorbereitungen getroffen, um uns zu empfangen. Die Stelle, an der wir an Land gehen mussten, war mit Blumen überdeckt. Triumphbogen überspannten die Strasse. Ein Festkomitee hatte ein grosses Programm ausgearbeitet, in der Annahme, dass wir gegen Mittag ankommen würden.

Aber des schlechten Wetters wegen, das uns gezwungen hatte zu landen und wegen der am Morgen mit der Verankerung des Apparates in dem reissenden Strom verlorenen Zeit, waren wir viel später angekommen, als vorgesehen war, zum grossen Schaden des aufgestellten Festprogramms. Aber niemand liess sich dadurch beunruhigen, und niemand dachte daran, es nicht durchzuführen.

Und wirklich führten sie mich am Abend, nach einem Bankett, das die Kleinigkeit von 2 $\frac{1}{2}$ Stunden gedauert hatte, trotz meiner Proteste noch ins Theater, wo zu unseren Ehren eine Soirée stattfinden sollte. Die wichtigste Nummer darin waren einige Romanzen und Opernarien, die von Landsleuten gesungen werden sollten.

Im Theater empfing uns eine brausende Ovation. Ich wurde in einen Fauteuil aus rotem Samt und mit vergoldeten Lehnen gedrückt, in der Mitte der Bühne; zu meiner Rechten und Linken sassen die höchsten Spitzen der Behörden von Manaos, beginnend mit dem Präsidenten.

Hie und da geschieht es, dass Müdigkeit und Schlaf ungeahnt und hinterrücks uns überfallen, wenn wir uns dessen am wenigsten vorsehen.

An solche Veranstaltungen gewöhnt, hoffte ich dennoch bis am Schlusse widerstehen zu können.

Nach einigen Begrüßungsreden, auf die ich in schicklicher Weise antwortete und von den Anwesenden sehr beklatscht wurde, begannen die Sänger und Musikanten ihr Programm abzuwickeln.

Im Verlaufe der Vorträge sang eine Sopranstimme die Romanze der Butterfly: „Un bel di verdremo.“ Ich erinnere mich allerdings nur, die ersten paar Töne vernommen zu haben. Nachher hörte und sah ich nichts mehr.

Diejenigen aber, die einer neuen Vorstellung beiwohnen konnten, waren die Anwesenden in ihren Logen und auf ihren Sitzen. Ihnen allen vor Augen sass ich in meinem rotsamtenen Fauteuil mit vergoldeter Lehne, fest eingeschlafen, als ob er das weichste Bett in der Einsamkeit meiner Kammer wäre.

Der italienische Konsul erhob sich und entschuldigte mich beim Publikum.

Seinen Worten folgte ein dröhnender Applaus, der mich plötzlich erschreckt auffahren liess. Ich erhob mich, bat mit zwei Worten mich zu beurlauben und wurde wirklich frei gegeben.

Auch in jener Nacht schlief ich bloss vier Stunden. Dies wiederholte sich so ziemlich jede Nacht seit meinem Abflug von Buenos Aires. Andererseits war es durchaus nötig, immer schon mit dem Morgengrauen zu starten, weil sonst, bei einer Flugstrecke von etwa zehn Stunden, keine Sicherheit bestand, nach der Ankunft am selben Tage noch mit der Wiederverversorgung und den andern notwendigen Arbeiten fertig zu werden.

Der Gouverneur von Manaos war ein Mann mit goldenem Herzen. Er hatte sich so sehr mit meiner Reise beschäftigt, dass er, wie er mir sagte, in der Nacht, in der ich die Urwälder des Matto Grosso überflogen hatte, keinen Schlaf finden konnte und war, da er keine Nachrichten erhalten konnte, in einer Besorgnis gewesen, als ob es sich um seinen eigenen Sohn gehandelt hätte.

Inzwischen war eine der mit Neugierigen angefüllten Barken, die den „Santa Maria“ umschwärmten, gegen eine Bordwand gestossen, glücklicherweise ohne Schaden anzurichten. Ich hatte schon verlangt, dass die Polizei eine strenge Überwachung des Apparates vornehme, aber als ich zufälligerweise dem Gouverneur von diesem Vorfalle erzählte, sah ich auf seinem Gesichte einen solch schmerzlichen Ausdruck, dass ich mich beeilte, die Sache als unwichtig darzustellen.

Manaos ist die wichtigste Stadt am untern Amazonenstrom. Sie verdankt ihren Aufschwung vornehmlich dem Handel mit Kautschuk.

Ja es gab eine Zeit, in der wegen des starken Steigens der Preise dieses wichtigen Stoffes, die Grosskaufleute völlig den Kopf verloren hatten. Sie sahen Manaos schon als Hauptstadt eines wahren Kautschukreiches und im Besitze phanta-

stischer Reichtümer. In dieser Illusion liessen sie grossartige Gebäude und Paläste aufführen, die in keinem Verhältnis zu den wirklichen Bedürfnissen standen.

Bald genug kam der Rückschlag und der Zusammenbruch aller dieser Illusionen. Die Gebäude, die Millionen verschlungen hatten, blieben unvollendet und recken noch heute ihre nackten, zerfallenden Wände gegen den Himmel. Und es besteht keine Hoffnung, dass sie je vollendet werden können.

Daraus ergibt sich der merkwürdige Eindruck der Unvollendung, den diese Stadt macht, deren mächtiger Aufschwung zu einer illusorischen Grösse plötzlich aufgehalten wurde.

Einmal war die Stadt von einer schrecklichen Epidemie von Malaria und gelbem Fieber heimgesucht worden. Sie war so schlimm, dass z. B. im Jahre 1899 eine italienische Opernkompagnie, die sich dorthin begeben hatte, ihre Vorstellungen nach wenigen Tagen abbrechen musste, da der Direktor und die meisten Sänger der schrecklichen Krankheit zum Opfer gefallen waren.

Ich hatte daher auch während meines Aufenthaltes in Buenos Aires eine Menge Briefe von Landsleuten erhalten, die mich des bestimmtesten davor warnten, mich nach Manaos zu begeben.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, muss ich sagen, dass die gesundheitlichen Verhältnisse dank der energischen Massnahmen der Regierung heute unvergleichlich besser sind, und dass alles, was man in Bezug auf das Klima erzählt, sehr übertrieben und von der Wahrheit entfernt ist.

Um sechs Uhr morgens stieg ich wieder auf und begann dem unendlichen Laufe des Amazonenstromes zu folgen.

Dieser Fluss, der, was die Wassermenge anbetrifft, der grösste der Welt ist, ist eigentlich immer noch in Bildung, da er noch keinen genau festgelegten Lauf hat und kein festgefügttes Bett besitzt. Seine Breite erreicht an einigen Stellen gegen hundert Kilometer. Und links und rechts sind weite Ebenen und Seen, bald trocken, bald mit Wasser gefüllt, je nach der Trocken- oder Regenperiode. Wie die Geologen sagen, ist die ganze Gegend des Amazonenstromes durch langsame Erhebung des Landes entstanden, und der Fluss ist eigentlich mehr ein Überrest des Ozeans, der einst die ganze Gegend bedeckte.

Und mehr als ein Fluss ist er eigentlich ein unendlicher See, oder eine unendliche Kette von Seen, die vom Fusse der Kordilleren bis zum Ozean reicht mit einem Gefälle von weniger als hundert Metern auf einen 4000 km langen Lauf!

Die Sage will, dass er von Gonzalo Pizarro entdeckt worden sei, dem Bruder des berühmten Abenteurers Francesco Pizarro, der, nachdem er das ganze Gebiet des Reiches der Inkas verheert hatte, das zwischen dem pazifischen Ozean und den Kordilleren der Anden lag, sich entschloss, einen Teil der Truppen zur Eroberung des reichen Gebietes des Eldorado auszusenden, das gegen Osten, auf der andern Seite des Gebirges gelegen war und von einem weissen Meere durchflossen wurde, dessen Fluten, wie man sagte, ein Bett von Goldplatten und Edelsteinen bedeckten.

Gonzalo brach von Quito auf, an der Spitze einer Bande von 300 Spaniern und 4000 Indianern. Sie stiegen das Tal des Rio Napo hinab, aber durch Krankheit und Hunger

wurde die Schar sehr dezimiert und befand sich bald am äussersten. Gonzalo liess eine Barke herstellen und schickte seinen Stellvertreter, Francesco Orellana, mit 50 Mann auf die Lebensmittelsuche.

Orellana fuhr den Lauf des Napo hinunter und erreichte nach etwa drei Tagen einen andern, grösseren Fluss, der kein anderer war als der Amazonenstrom. Als er an seinen Ufern nichts anderes fand, als unendliche unfruchtbare Wälder, und da es wegen der Strömung unmöglich war, den Fluss, den er hinuntergekommen, wieder hinaufzufahren, entschloss er sich, wohl auch getrieben von der Hoffnung, den berühmten Eldorado aufzufinden, vorwärts zu gehen, gegen Osten. Und so liess er sich vom Strome abwärts tragen, immer erwartend, irgendwo die silbernen und goldenen Paläste der Hauptstadt des Eldorado auftauchen zu sehen. Als er an der Mündung der Flüsse Uatumà und Nhamundà ankam, wurde ihm das Anlegen durch eine Schar Eingeborner verwehrt, unter denen die Frauen dominierten, die gleich den Männern kämpften. Er glaubte Amazonen vor sich zu haben, und daher bekam der Fluss seinen Namen.

Endlich langte er, nachdem er den ganzen Kontinent durchfahren hatte, am atlantischen Ozean an. In einem Segelboot nahm er seine Fahrt nach Trinidad, von wo er nach Europa zurückkehrte.

Gonzalo Pizarro wartete indessen immer auf die Rückkehr Orellanas, aber nach langem vergeblichen Hoffen entschloss er sich schliesslich, mit dem Reste seiner Truppen nach Quito zurückzukehren.

An den Ufern des Amazonenstromes wohnten sehr fortschrittliche Indianerstämme, aber im 17. Jahrhundert wurden

sie von den Portugiesen ausgerottet. Sie liessen die ziemlich zivilisierten, aber in der Kriegskunst unerfahrenen Eingeborenen bis auf die letzten Reste verschwinden.

Es ist also nicht verwunderlich, wenn die unglücklichen Nachkommen jener Stämme sich ins Innere des Landes geflüchtet haben, indem sie sich immer weiter an den Zuflüssen des Amazonasstromes zurückzogen, wo sie nun als Wilde leben, bereit, ihrerseits alle Weissen niederzumachen, die sich unbewaffnet ins Reich ihrer Wälder wagen.

Der Amazonasstrom und viele seiner Zuflüsse sind zum grössten Teile schiffbar, und sie stellen ein herrliches Verkehrsnetz dar, das in Zukunft für die Ausbeutung der reichen Bodenschätze, seine grosse Wichtigkeit haben wird.

Kaum hatten wir Manaos verlassen, als ein Sprühregen begann, fein aber beharrlich, der mit dem Vorwärtskommen immer stärker wurde. Später ging er in ein wahres Gewitter über mit heftigen Windstössen, die von Nordosten kamen.

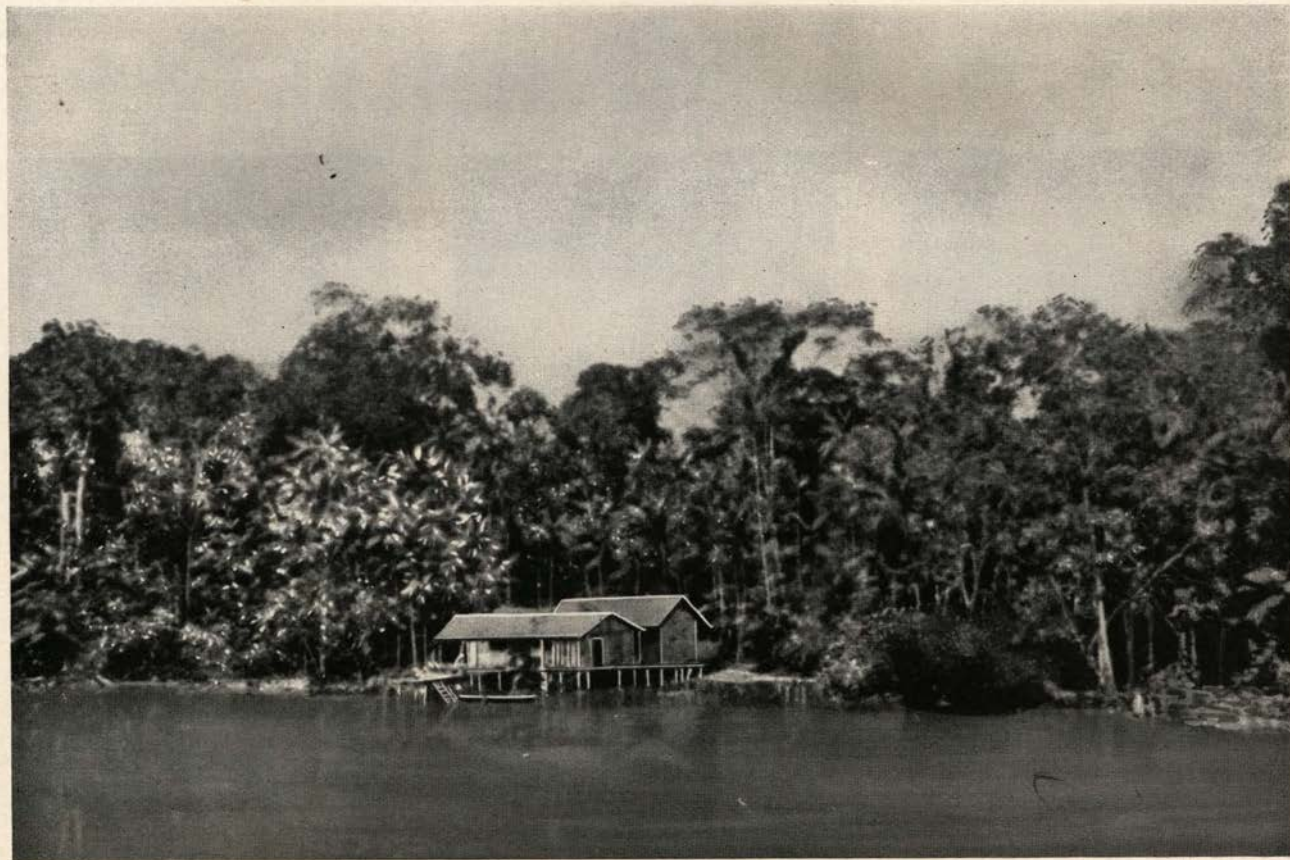
Die Fernsicht war sehr schlecht, und ich war gezwungen, dem einen Ufer des Flusses entlang zu fahren, und zwar in einer Höhe, die geringer war als die der Bäume, um den Strom, der uns die Richtung gab, nicht aus den Augen zu verlieren.

So fuhren wir gut 300 km vorwärts, durch verschiedene Regengüsse und stärkere oder schwächere Windstösse hindurch. Endlich fanden wir eine etwas ruhigere Zone.

Die Breite des Flusses und der Wasserzone der Sümpfe und Seen, die sich während seines Laufes öffneten, war so gross, dass unser Blick nur das eine Ufer umfassen konnte. Das Schauspiel war nicht jenes, das wir erwartet hatten. Das schmutzige Wasser des Stromes, das dunkle Grün der un-



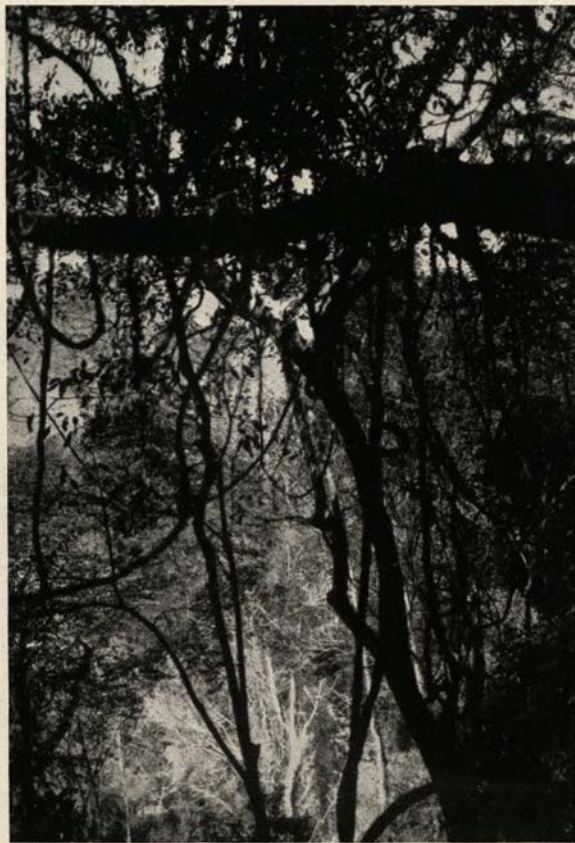
Matto Grosso. Eingeborne Schönheiten.



Hütten der Eingeborenen am Rio Madeira.



Matto Grosso. Im Dickicht des Urwaldes.



Matto Grosso. Im Dickicht des Urwaldes.

endlichen Wälder, die sich links und rechts unabsehbar weit erstreckten, die Seltenheit der bewohnten Gegenden gaben dem Ganzen einen einförmigen und wenig malerischen Ausdruck.

Um 10^{1/2} Uhr überflog ich die Stadt Alemquer, um 11^{1/2} Uhr Monte Alegre, wo gegen Norden zu einige Hügelreihen die Eintönigkeit der Landschaft unterbrachen.

Um 13.15 Uhr stand ich über Gurupà, von wo Raketen aufstiegen und wo ein rotbeflaggtes Boot mit Benzinvorräten bereit lag, die ich angeordnet hatte, in der Voraussicht, dass ein heftiger Gegenwind uns eventuell nicht erlauben würde, in einem Fluge bis nach Parà zu kommen.

Ich berechnete rasch unsere Reserven und sah, dass ich auch bei Gegenwind mit einem bedeutenden Überschuss ankommen würde. Ich setzte also meinen Flug fort.

Kurz vor Gurupà waren zwei oder drei heftige Gewitter über uns niedergegangen. Und mit dem Vorwärtskommen wurde die Fahrt immer schwieriger, teils wegen der Wolken, teils wegen des Regens, der die Fernsicht behinderte, und teils auch, weil unsere topographischen Karten keine rechte Vorstellung der Landschaft vermittelten, über die wir dahinflogen. Und in dem Labyrinth der Kanäle und Flussarme, durch die in der Nähe der Mündung der Amazonenstrom und der Rio Tocantins vereinigt sind, war es sowieso schwierig, sich zu orientieren.

Im Wechsel zwischen Regen und heiterem Himmel gelangte ich schliesslich über die breite Mündung des Tocantins. Hier, in der Höhe von Breves, war ich gezwungen, durch einen Regenschauer hindurchzugehen, der bedeutend stärker war als die vorausgegangenen und der wie ein grauer Schleier

jede Fernsicht hinderte. Ich war etwas beunruhigt, weil ich wusste, dass in jenem Küstenstrich felsige Inseln aus dem Flusse aufragten, über denen ich mich jeden Augenblick befinden konnte.

Wohl zehn Minuten lang flog ich durch diese äquatorialen Regengüsse, aus denen es kein Entrinnen gab. Das Wasser prasselte so auf die hölzerne Bedachung der Flügel nieder, dass es uns im Innern des Apparates scheinen wollte, als schlugen nicht Wassertropfen sondern Steine darauf nieder.

Endlich diesem Gewitter entronnen, atmeten wir ein wenig auf, aber nur für kurze Zeit. Denn gleich nachher, auf der Höhe von Currulinho, gerieten wir in ein neues hinein, dann in ein zweites, ein drittes, ein viertes. Das letzte war das kürzeste, aber das heftigste. Der Apparat erlitt solche Stöße, dass ich fürchtete, ihn nicht mehr in meiner Gewalt zu haben.

Das Schauspiel wurde durch die Blitze vervollständigt, die in unserer Nähe den Himmel zerrissen und in die Fluten unter uns niederstürzten. Einer ging so nahe an uns vorbei, dass wir einen Augenblick fürchteten, getroffen zu sein.

Aber es war nicht daran zu denken, niederzugehen, weil, wegen der Heftigkeit des Windes, das Wasser des Stromes stark aufgewühlt war. Zudem war unser Ziel nah.

Ich begann allerdings eine merkwürdige Vibration des Apparates wahrzunehmen, ausserdem sah ich, dass der Kühler an verschiedenen Stellen rann.

Als wir endlich den Gewittern entronnen waren, wurde das Schauspiel für uns noch eindrucklicher. Rings um uns sahen wir drohende zerfetzte Wolkenmassen, die von Zeit zu Zeit vom fahlen Leuchten der Blitze erhellt wurden.

In der Tiefe leuchtete im Osten ein silbernes Stück des Abendhimmels, und dieser Kontrast erhöhte noch mehr die gewaltige Vision dieses tropischen Orkans.

Um 17 Uhr ging ich nach elfstündiger Fahrt unter dem letzten Regenschauer in Parà nieder.

DEN VEREINIGTEN STAATEN ENTGEGEN

Trotz des schlechten Wetters und des Regens erwartete uns in Parà am Hafen eine ungezählte jubelnde Menge, die allerdings ein schönes Stück Geduld aufbringen musste, bis sie uns endlich ausbarken sah.

Denn mir lag daran, sogleich den Apparat zu überprüfen, um den Grund der anormalen Bewegung herauszufinden, die sich in der letzten Phase des Fluges gezeigt hatte, kaum dass wir dem Gewitter entronnen waren.

Ich stellte fest, dass die Flügel des Propellers etwas angefressen waren. Ausserdem musste dieser etwas vom Mittelpunkt weg verschoben worden sein, was die wahrgenommene Bewegung verursacht hatte. Der Kühler rann an etwa zwanzig Stellen, da sich durch die heftigen Regengüsse die Verlötung gelöst hatte. Die Motoren hingegen funktionierten wie immer aufs beste.

Durch die Gucklöcher und an der Stelle, wo die Flügel befestigt waren, war Regenwasser in die Kabine eingedrungen. Am Führerplatze, wo die grösste Luke war, schwamm man fast im Wasser und die Kissen unserer Sitze waren durchtränkt wie Schwämme.

Auf diesem Wasser schwammen die Überreste unserer Mahlzeiten, Blätter von Notizbüchern, Bleistifte und andere

Gegenstände, die, wer weiss seit wann, in den dunkelsten Ecken der Kabine verschwunden gewesen waren und nun wieder ans Licht des Tages gebracht wurden.

Es war zweifelhaft, ob die Reparaturen des Kühlers vorgenommen werden konnten, ohne ihn abzumontieren. Auf alle Fälle war es besser, auch wegen der notwendig werdenden Auswechslung des Propellers, den Apparat aufs Trockene zu ziehen, oder ihn wenigstens an der Küste zu verankern.

Dies war, wegen des grossen Niveauunterschiedes, den die Ebbezeit verursachte, keine leichte Sache, und es war dazu sowieso zu spät; denn als wir den Apparat endlich verankert, die Motoren, den Propeller und die Schiffsluken mit ihren Hüllen bedeckt hatten, war es völlig Nacht geworden.

Wir verschoben daher jene Entscheidung auf den folgenden Tag und schifften uns aus. Es war ein hartes Stück Arbeit, in unser Hotel zu gelangen, und wir hatten mit unseren Bewunderern fast ein kleines Gefecht zu bestehen.

Unsere Kleider waren in schrecklicher Verfassung und von Wasser durchtränkt, aber wir waren zufrieden, sagen zu können, dass wir den schwierigsten Teil unserer Reise hinter uns hatten: die unbewohnten und unerforschten Zonen und die Tropengewitter, die in jener Gegend und zu jener Zeit eben sehr häufig sind.

Während wir uns in unser Hotel begaben, sahen wir am Himmel eine Staffel amerikanischer Doppeldecker, die im Begriffe waren, einen Flug über den ganzen Kontinent zu unternehmen, und dabei alle die verschiedenen Staaten zu besuchen. Sie kamen von der Küste her, nachdem sie Rio de Janeiro und Pernambuco überflogen hatten.

Die Staffel war von dem Major Dargue angeführt. Sie

hatte während des Fluges mancherlei Unglück gehabt, vor allem einen schlimmen Zusammenstoss über Buenos Aires, bei dem die Bemannung zweier Apparate den Tod gefunden hatte.

Im Vestibul des Hotels begegneten wir unseren Kameraden, die, wie wir, in der letzten Etappe schlimme Unwetter zu überwinden gehabt hatten.

Auch sie mussten an ihren Apparaten Reparaturen vornehmen; da es sich aber um Doppeldecker handelte, die mit Rädern versehen waren, konnten sie leicht ans Land gezogen werden.

Drei Tage blieben wir in Parà. Sie waren allerdings nicht sonderlich angenehm. Das schwüle, feuchte und drückende Klima machte uns gar keine Lust, uns lange aufzuhalten. Nur die Liebenswürdigkeit der Bevölkerung und der Behörden und der wenigen dort niedergelassenen Italiener, die uns in jeglicher Weise behilflich waren, machten uns diesen Aufenthalt erträglicher.

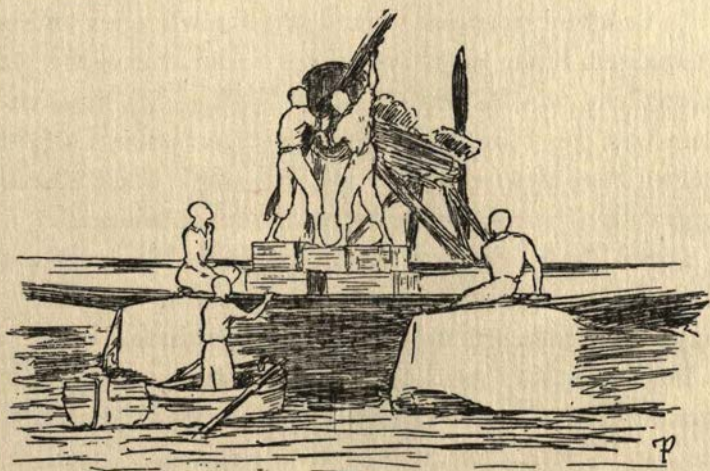
In den Nachmittagsstunden gingen regelmässig starke Regen über die Stadt nieder, und nur in den Morgenstunden war ein kleiner Waffenstillstand in dieser Regenschlacht, und sah man vielleicht gar einen Sonnenstrahl, was in jener Jahreszeit etwas sehr seltenes war.

Die Regelmässigkeit dieser Regen ist in jener Epoche eine solche, dass man in der Gegend eine Zusammenkunft gerne mit diesen Worten abmacht: „Wir sehen uns also nach dem Regen.“

Am Morgen nach unserer Ankunft machte sich Del Prete frühzeitig daran, einen Platz zu suchen, wo man den Apparat zur Auswechslung des Propellers ans Trockene ziehen konnte.

Aber sein Suchen war erfolglos. Unterdessen machte ich meine Pflichtbesuche.

Als wir nach unserer gegenseitigen Stadtwanderung uns wieder trafen, beschlossen wir, den Apparat zu lassen, wo er war und dafür auf seinem Vorderteil aus Kisten und Brettern eine Art Gerüst zu bauen, um die Arbeiten an Ort und Stelle ausführen zu können. Natürlich wurden sie dadurch bedeutend länger und schwieriger, aber daran war nun eben nichts zu ändern.



Auswechslung des Propellers.

Zacchetti reparierte den Kühler mit seiner ungewöhnlichen Geschicklichkeit ohne ihn abzumontieren. Es war sicherlich keine leichte Arbeit; aber seine Erfahrung, seine Findigkeit und seine Geduld überwandten stets jede Schwierigkeit.

Wir untersuchten die Flügel des Propellers und sahen, dass sie verbogen waren und wohl vier Zentimeter zu stark

nach vorn standen. Ohne Zweifel war dies den starken Regengüssen und den Windstößen zuzuschreiben, unter denen sie stundenlang gelitten hatten.

Ich hatte im Voraus mit einer solchen Möglichkeit gerechnet und daher einen andern Propeller nach Parà vorausgeschickt. Genau am Tage vor unserer Ankunft war er angelangt.

Sogleich gingen wir an dessen Auswechslung, was zufolge des kleinen Raumes auf dem Apparate, der uns zur Verfügung stand, keine leichte Sache war.

In den Morgenstunden konnten wir gewöhnlich unbehelligt arbeiten. Kaum sah man aber am Nachmittag gegen Osten die dunkeln, von Blitzen erhellten Wolken sich zusammenrotten und den Himmel hinansteigen, Vorläufer des Gewitters, so hiess es so rasch als möglich die Hüllen über den Apparat streifen und sich selbst in Sicherheit bringen.

Diese Flucht, die sich tagtäglich beim Herannahen des Gewitters unter Sprüngen, Purzelbäumen und Verwünschungen vollzog, entbehrte meist nicht einer gewissen Komik. Sich ins Innere der Kabinen zurückzuziehen war unmöglich. Dort herrschte eine so unerträgliche Feuchtigkeit und Hitze, dass man darauf verzichten musste, in den Mittagsstunden darin zu arbeiten.

Immerhin war während unseres dreitägigen Aufenthaltes in Parà keines der Gewitter, die über die Stadt niedergingen, an Heftigkeit auch nur im entferntesten mit denen zu vergleichen, die uns während unseres Fluges überfallen und fast verschlungen hatten.

Ich benützte die kurze Ruhepause in Parà, um diese Hauptstadt Nord-Brasiliens etwas kennen zu lernen.

Auch sie hatte, wie Manaos, eine Zeit unerhörten Auf-



Blick auf Manaos.



Eine Strasse in Parà.

schwunges gehabt, und wie dort wurde dieser, als in der Kautschuk-Industrie eine Krise eintrat, unversehens abgeschnitten. Dieser plötzliche Stillstand in einer vehementen Entwicklung zeigt sich auch in Parà, seinen breiten aber unvollendeten Strassen, seinen auf halber Höhe steckengebliebenen prächtigen Neubauten.

Die Stadt hat, wie viele andere brasilianische Orte, wegen der Unzugänglichkeit der Wälder keinerlei Bahnverbindungen, und aller Verkehr muss sich auf dem Meere oder auf den Flüssen vollziehen, sodass die Stadt, obschon auf dem Festlande gelegen, eigentlich unter den Bedingungen einer Insel lebt.

Die Wälder, die die Stadt umziehen, sind, wie alle am Amazonenstrom, reich an seltenen und schönen Bäumen.

Der Direktor des Handels-Museums versicherte mir, dass auch ein Regiment von Gelehrten und ein Jahr unermüdlicher Arbeit nicht genügen würden, alle die verschiedenen Pflanzen zu bestimmen und zu klassifizieren, die in den unendlichen Wäldern des Innern vorkommen.

Er zeigte mir auch Muster von verschiedenen Hölzern, die wirklich interessant waren, harte und schwere, die ein spezifisches Gewicht von 1,4 erreichen und solche von grösster Leichtigkeit, Zartheit und Biugsamkeit.

„Und dieser Reichtum liesse sich nicht irgendwie ausbeuten?“, fragte ich.

„Unmöglich“, erklärte er, „ohne eine weitgedehnte Organisation, die alles bis ins Kleinste regelt. Denn die Pflanzen wachsen in den Wäldern bunt durcheinander, während für die industrielle Verwertung stets nur bestimmte Holzarten in Frage kommen. Diese in unseren ewigen Wäldern

aufzusuchen, ist nicht nur unmöglich, sondern auch wenig ökonomisch.

Es gehörte dazu eine Gesellschaft, die über grösste Mittel verfügte, um systematisch die Wälder niederzulegen und während dieser Arbeit die verschiedenen Holzarten zu sortieren und zu gruppieren und nur die fruchtbarsten und gesuchtesten Pflanzen stehen zu lassen. Es gibt z. B. Bäume, die ein vortreffliches Öl und Harz liefern.

Das absolute Fehlen aller Verkehrsmittel macht eine solche Ausbeutung aber äusserst schwierig. Denn man müsste dazu ungeheure Geldmittel und wohl auch die Unterstützung der Regierung besitzen. In unserem Handels-Institut bereiten wir junge Leute auf dieses Amt vor; sie werden in Zukunft die nötigen Fähigkeiten haben, die Ausbeutung der ungeheuren Reichtümer, die die Wälder enthalten, an die Hand nehmen zu können.“

Die Stadt besitzt einen Garten, von einem Ausläufer des Waldes abgetrennt, in dem man die tropischen Pflanzen in ihrer ganzen Üppigkeit bewundern kann. Als wir ihn durchschritten, überhuschte eine kleine Schlange den Weg. „Geben Sie acht“, sagte der Konsul, der mich begleitete, „es ist eine Kobra. In wenigen Sekunden kann sie, mit einem Biss, den stärksten Mann in die andere Welt befördern. Um sicher zu sein, ist es besser, einen Umweg um sie herum zu machen, obschon ein einziger energischer Schlag mit einem biegsamen Stocke genügt, um sie zu erlegen. Wollen Sie es versuchen?“

„Nein, danke!“

Der Konsul hatte, bevor er nach Brasilien versetzt wurde, lange in Afrika gelebt, und er erzählte mir von einigen seltsamen Ähnlichkeiten, die er in den Sitten und Gebräuchen

der beiden Völker bemerkt hatte. Und dies, obschon sie Tausende von Kilometern voneinander entfernt lebten, durch einen Ozean getrennt waren und keinerlei Beziehungen zueinander hatten.

„Die Indianer dieser Gegenden“, sagte er mir, „wie die Eingeborenen, die in Äquatorial-Afrika leben, sind alle sehr rückständig und haben Gewohnheiten, Gebräuche und Aberglauben von auffallendster Ähnlichkeit.

So habe ich z. B. bemerkt, dass hier die Indianer, um von einem Stamme zum andern Nachrichten geben zu können, oft über viele Kilometer Distanz, eine Art hohler Baumstämme benützen, die äusserst hart, völlig ausgebrannt und auf einer Seite gespalten sind. Indem sie mit einem Hammer daran schlagen, erzeugen sie Töne, die sich über enorme Strecken weiterverbreiten, und die an ähnlichen Baumstämmen durch Anlegen des Ohres gehört werden können. Es ist eine Art primitiven Telephons in einer auf Übereinstimmung beruhenden Sprache.

Auch in vielen Gegenden Afrikas, in denen ich gelebt habe, benützen sie dieses selbe System. Oft habe ich Negerstämme ohne augensichtlichen Grund ihre Hütten und Dörfer verlassen sehen. In Wirklichkeit aber war es wegen eines bevorstehenden Überfalls durch Räuber, die dann nach einigen Tagen auch richtig ankamen, die aber lange vorher durch einen befreundeten Stamm auf die eben erzählte Art angekündigt worden waren.“

Im zoologischen Garten wurde mir ein lebendiger Kondor gezeigt, und so konnte ich aus der Nähe die mächtigen Vögel bewundern, die mich während meines Überfluges über den Matto Grosso oft schwer beschäftigt hatten.

Und ich hatte wirklich der Vorsehung zu danken, dass ich keinen angefahren hatte, denn einige erreichen ein Gewicht von 25 kg und die Grösse eines kleineren Kindes. Wenn mir in jener einsamen Zone ein solches Tier zwischen die Flügel des Propellers geraten wäre, so würde ich wohl nie diese Erinnerungen geschrieben haben.

Es gab in diesem zoologischen Garten auch einige Krokodile, die die Gegend beunruhigen, und die, besonders in der Nähe der Insel Marajo, der Viehzucht grossen Schaden zufügen.

Um die gefährlichen Tiere zu bekämpfen, veranstalten die Bauern während der Trockenheit eigentliche, tagelange Krokodil-Schlachten. Sie drängen die Tiere in einem halb ausgetrockneten Wasserlauf zusammen, wo sie dann mit Karabinern und Äxten erlegt werden. Merkwürdigerweise sind die Krokodile, die einzeln sehr gefährlich sind, wenn sie angegriffen werden, von einer ausserordentlichen Feigheit und lassen sich ohne Widerstand niedermachen. Oft gelingt es in einer solchen Schlacht, gegen tausend Tiere zu erlegen.

Ich besuchte auch eine italienische Kirche, die nach dem Vorbild von San Paulo in Rom erbaut und reich mit kostbarem Marmor ausgeschmückt worden ist. Sie war noch nicht ganz vollendet, wegen des Fehlens einer direkten Fahrtverbindung mit Italien, von wo man noch einige Ladungen Marmor und andere Materialien erwartete.

Die italienische Kolonie feierte uns mit einem Empfang im Theater von Parà, und die Lokalbehörden veranstalteten für uns und unsere amerikanischen Kollegen ein Bankett.

Ein Galeerensträfling sandte mir eine seltsame Huldigung, eine Art Gitarre, in die mein Name eingelegt war.

Träumte er davon, mit meinem Segler der Lüfte die verlorene Freiheit wieder zu erlangen?

Am 24. März waren alle Arbeiten beendet. An diesem Morgen sollten die amerikanischen Kameraden weiterfliegen. Aber wegen der Wärme und wegen der Windstille gelang ihnen der Start nicht, und sie mussten den Abflug auf den folgenden Tag verschieben, umso mehr, als einige auf dem Wasser schwimmende Baumstämme ihre Apparate leicht beschädigt hatten.

Wir trafen uns also im Hotel wieder. Liebenswürdigerweise erlaubte mir der Major Dargue, mich, wenn ich es nötig hätte, während meines Fluges über die Antillen seiner Benzinvorräte, die er an verschiedenen Punkten niedergelegt hatte, zu bedienen.

Um die Vereinigten Staaten zu erreichen, hatte ich zwei verschiedene Wege vorgesehen und für beide die Vorräte schon an Ort und Stelle schaffen lassen.

Der erste ging von Georgetown in Englisch-Guayana der Küste von Venezuela entlang bis nach Porto Sant' Ana auf der Insel Curaçao, dann das Karibische Meer überfliegend nach Kingston und weiter nach Havanna.

Die andere Route ging von Georgetown nach Norden und über die kleinen Antillen bis zur Insel Guadeloupe, dann sich gegen Westen wendend nach Port au Prince auf der Insel Haiti und von dort nach Havanna.

Von diesen beiden Wegen war eigentlich keiner dem andern vorzuziehen, zudem waren in dieser Jahreszeit die Witterungsverhältnisse für beide gleich günstig. Schliesslich entschied ich mich, den Flug über die kleinen Antillen zu nehmen, einzig deswegen, weil der Hafen von Sant' Ana auf

Curaçao für einen Start mit grosser Belastung vielleicht nicht genügende Sicherheit bot.

Dieser Entschluss wurde zwar erst am Abend vor dem Start gefasst, nachdem ich die Witterungsberichte der verschiedenen Punkte der beiden Routen erhalten hatte. Er trug mir natürlich die Proteste der italienischen Kolonien ein, die am aufgegebenen Wege lagen. Aber wie konnte ich allen gerecht werden?

Am frühen Morgen des 25. März verliess ich Parà, begrüsst vom italienischen Konsul und einigen Landsleuten. Eine Dame hatte uns, als Ersatz für die durch den Regen unbrauchbar gewordenen, neue Kissen für die Führersitze geschickt. Sie hatte sie in den Farben der Heimat, weiss, rot, grün, herstellen lassen. Diese Farben waren aber gegenüber dem Wasser wenig dauerhaft, wie wir uns nachher beim ersten Regen überzeugen konnten, als unsere Kleider überall in den Farben der Trikolore leuchteten.

Während der Fahrt wehte uns ein frischer Nordwind entgegen. Wir überflogen die Insel Marajo, die zwischen den Mündungen des Rio Tocantins und des Amazonenstroms liegt und bald darauf den Äquator, ein Ereignis, das wir mit einem Glas Porto feierten.

Obschon wir noch eine grosse Strecke zu überfliegen hatten, gab uns doch der Gedanke, uns auf der nördlichen Hemisphäre zu befinden, das Gefühl, der Heimat näher zu sein.

Wir flogen der flachen und sandigen Küste der Guayana entlang, die von unzähligen Wasserläufen durchbrochen wird und sich in vielen Untiefen in den Ozean erstreckt, wie wir von oben gut beobachten konnten.

Beim Kap Orange wendet sich die Küste nach Westen.

Ich hoffte, von hier an keinen Gegenwind mehr zu haben; aber der Nordwind schlug in einen solchen von Nord-Nordwest um und fuhr also fort, unsern Flug zu behindern.

Um Mittag überflog ich Cayenne, den Hauptort der französischen Guayana, der von oben gesehen hübsch und zierlich aussah, obschon er der Verbannungsort der Deportierten ist.

Wie musste die Wirklichkeit anders sein als ihr Anblick!

Nach Cayenne erschien die Küste mit mannigfaltiger Vegetation bedeckt, die bis an die Ufer vorstieß, wo sie von den Wellen des Meeres gespült wurde. Zahlreiche Vögel in den prächtigsten Farben flatterten, erschreckt durch unser surrendes Fahrzeug, in den Bäumen herum. Ich erinnere mich genau an einige wunderbar schöne scharlachrote.

Um 14.00 Uhr befand ich mich auf der Höhe von Paramaribo. Der Wind hatte etwas nachgelassen. Ich entschloss mich aber doch, niederzugehen, im Zweifel darüber, ob das Benzin genügen werde; denn ich hatte in Parà, um den Start zu erleichtern, nicht die ganze unumgänglich notwendige Ladung mitgenommen, um Georgetown erreichen zu können.

Wegen eines starken Seewindes war das Wasser des Flusses Surinam, an dessen Ufern Paramaribo liegt, ziemlich bewegt, und ausserdem war eine starke Strömung vorhanden, sodass der Anker nicht gut hielt.

Ich benutzte den kurzen Halt, um den Gouverneur zu besuchen, der mich äusserst liebenswürdig empfing und unter den Balkonen des Regierungsgebäudes eine Musikgesellschaft die verschiedenen Nationalhymnen spielen liess, während wir Trinkreden und Wünsche austauschten.

Paramaribo, die Hauptsadt von Niederländisch-Guayana, ist sehr sauber und wohlgeordnet, so wie alle Städte des Mut-

terlandes. Der Gouverneur sagte mir, dass ihm für die Ausbeutung der enormen Reichtümer des Landes Arbeitskräfte fehlten, und dass er sehr gerne italienische Auswanderer aufnehmen und diesen die möglichsten Erleichterungen gewähren würde.

Im Hafen lag ein Kutter, der Alkohol für die Vereinigten Staaten aufnahm. Man sah, dass wir uns dem Lande der Prohibition näherten!

Um 15.30 Uhr stiegen wir von Paramaribo wieder auf und um 17 Uhr landeten wir in Georgetown. Wir hatten die 1500 km, die das Programm des Tages waren, gut bewältigt.

In Georgetown, der Hauptstadt der englischen Guayana, war alles furchtbar beschäftigt wegen eines dort stattfindenden Tennistourniers, sodass die Wiederversorgung unseres Apparates sich sehr in die Länge zog.

Am folgenden Morgen gedachten wir bei Zeiten aufzusteigen, und um 4 Uhr waren wir denn auch schon auf den Beinen. Aber allem Anschein nach gelang es dem Adjutanten des Gouverneurs, der sich unserer annehmen sollte, nicht, sich aus dem Schlafe zu reissen, und wir hatten, unser Gepäck in der Hand, grösste Mühe, irgendein Transportmittel aufzutreiben, das uns an den Hafen brachte. Dort fanden wir dann den Harbour-Master, der uns in sehr liebenswürdiger Weise half an Bord zu kommen und den Apparat in die für den Start notwendige Lage zu bringen.

Diese Abfahrt von Georgetown war eine der aufregendsten der ganzen Reise, denn der Wind blies quer über den Fluss, also in einer Richtung, in der genügend Raum für den Start nicht vorhanden war, während von der Mündung her man die starke Bewegung des Meeres hörte.



Bei der Ankunft in Paramaribo.



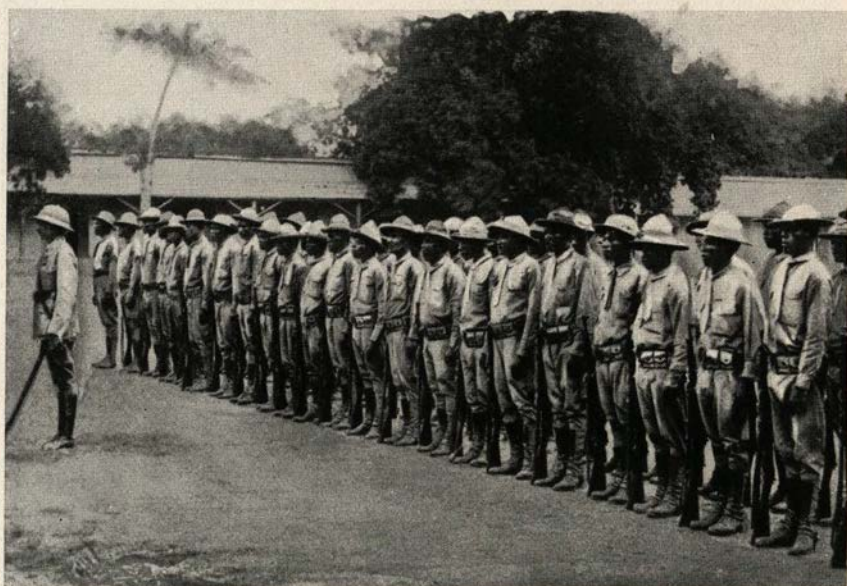
Schattige Strasse in Paramaribo.



Ankunft in Georgetown. (Engl. Guyana.)



Haiti: Eingebornenfamilie vor ihrer Hütte.



Haiti: Eingeborne Polizei.

Wir mussten daher den Apparat auf die Stufe bringen, in der Richtung des Flussufers starten und, am Lande angekommen, eine Drehung von etwa 90 Grad machen und dieses letzte Stück der Manöverierung mit Wind von der Seite und stark bewegtem Wasser vornehmen. Ich fuhr zwischen einer Reihe von Seglern und den Häusern, die vom Ufer ins Wasser hinabstiegen, vorbei. Der Start wäre, um die Wahrheit zu sagen, beim Haar nicht gelungen, und als wir, befreit von jedem Hindernis, wieder in der Luft waren, stiess ich wirklich einen Seufzer der Erleichterung aus. Es war sieben Uhr morgens.

Aber unsere Ruhe und Zuversicht dauerte nicht lange. Im Norden verdunkelte sich der Horizont; schwarze Nebel senkten sich vom Himmel ins Meer, das untrügliche Zeichen heftiger Regengüsse.

Nach dem, was wir am Amazonenstrom erlebt hatten, fand ich es ratsamer, nicht durch das Gewitter hindurchzugehen und ich steuerte meinen Flug mehr nach rechts. So musste ich mich ungefähr eine halbe Stunde lang von meiner Fahrtrichtung entfernen, und erst um acht Uhr, als der Horizont sich wieder erhellte, konnte ich von neuem den Flug nach Norden aufnehmen. Es war der letzte Gruss der regenreichen Tropenzone gewesen.

Ein frischer Seitenwind, aber eher von hinten, beschleunigte unsere Fahrt, als ob er uns helfen wollte, die verlorene Zeit wieder einzuholen.

Zu meiner Linken erblickte ich Trinidad und überflog die Insel Tobago, über der ich die zurückgelegte Strecke kontrollierte und sah, dass wir mit ordentlicher Schnelligkeit vorwärts kamen. Der Himmel hatte sich aufgehellt, und die

Sonne überflutete uns mit ihren warmen Strahlen, wie um all die Feuchtigkeit, der wir während unseres Aufenthaltes in Parà ausgesetzt gewesen waren, hinwegzunehmen.

Kaum hatten wir Tobago überflogen, so erblickte ich zur Rechten die Insel Grenada, und zwischen San Vincenzo und Santa Lucia hindurch flog ich nach Norden, Santa Lucia, Martinique und Dominica im Osten lassend.

Ruhig ging der Flug vorwärts bis nach Guadeloupe. Der Matto Grosso, die Urwälder, die Gewitter des Amazonasstromes, die Regengüsse von Parà waren aus unserem Gedächtnis verschwunden. Kaum dass von ihnen die Erinnerung wie an einen beängstigenden Gedanken blieb, während unsere Augen sich an der herrlichen Schau dieser Inseln erlabten, die Christoph Kolumbus vor mehr als vier Jahrhunderten entdeckt und damit der europäischen Zivilisation neue Wege geöffnet hatte.

Schwärzliche Gipfel, steil aus dem Meere aussteigend, an den Spitzen mit grüner Vegetation überdeckt, lachende Täler, ruhige Buchten, in denen aus dem tiefen Blau des Meeres helle Barken schimmerten, weisse Dörfer, still und friedlich breiteten sich vor unseren Augen aus, in einer ununterbrochenen Bilderfolge herrlichster Schau.

Der Monte Pelée auf der Insel Martinique schlief ruhig über seinen einstigen Missetaten, während das Dorf Saint Pierre zu seinen Füßen an den Ufern des Meeres schlummerte. Aus meinen Kindheitserinnerungen stieg der mächtige Eindruck empor, den mir die ungeheure Verheerung gemacht hatte, die einst über diese, jetzt so lachende Insel hereingebrochen war.

Nachdem wir auch noch an der Insel Dominica vorbeii-

geflogen waren, erschien endlich vor meinen Augen unser heutiges Ziel: Guadeloupe.

Ich ging im Hafen von Point à Pitre nieder, der durch einen Rahmen von Inseln und Untiefen vor dem Meere geschützt ist. Eine andere Etappe von etwa 1250 km war zurückgelegt.

Wegen eines Missverständnisses in der telegraphischen Übermittlung hatte man meine Ankunft erst auf den folgenden Tag erwartet. Wir mussten daher eine Weile Geduld haben, bis die Vorräte zur Stelle waren. Aber dank dem guten Willen der Behörden und der Mithilfe einiger Landsleute ging die Wiederversorgung gut und schnell.

Es war sehr heiss. Während ich am Quai darauf wartete, dass das Benzin aus den Magazinen herausgeholt und auf ein Floss geladen würde, wurde ich von einer grossen Menge Neugieriger umringt, die, von allen Seiten sich an mich herandrängend, mich die Hitze noch mehr spüren liessen.

Um mich vor dieser Neugierde zu schützen, wurde ich in eine Art grossen Käfig hineinkomplimentiert, das Zollokale, und wurde hier, wie ein wildes Tier in seinem Zwinger von der Menge bestaunt, was wir übrigens gegenseitig mit Bequemlichkeit tun konnten.

Unsere unzeitige Ankunft hatte alle Pläne, die man für unseren Empfang gefasst hatte, über den Haufen geworfen. Trotzdem schickten die Italiener von Basse-Terre, dem Regierungssitz der Insel, eine Delegation, um uns zu begrüessen.

Guadeloupe, oder genauer Santa Maria di Guadeloupe ist die erste Insel, die Kolumbus auf seiner zweiten Fahrt nach Amerika im Jahre 1493 entdeckte.

Die Kariben, die damals die Insel bewohnten, sind heute

verschwunden, wie fast auf allen Antillen, ausser einigen Örtlichkeiten auf Dominica, wo die Engländer einen winzigen Stamm wie als eine historische Reminiszenz erhalten haben.



Der Bürgermeister von Point à Pitre.

Kolumbus war vor der Mündung eines Flusses im Südwesten von Point à Pitre vor Anker gegangen. Ein Denkmal erinnert an der betreffenden Stelle an dieses historische Ereignis.

Die Insel, die unter französischer Herrschaft steht, ist heute zum grössten Teil von Negern oder Mulatten bewohnt. Der Bürgermeister, ebenfalls ein Neger, wollte uns durch-

aus in der Mairie empfangen, und las uns dort einen Willkommensgruss vor, indem er auf das Zusammenfallen der Namen der Insel und unseres Apparates hinwies. Der Empfang endete mit einem reichlichen Champagner-Trunk.

Das Hotel liess einiges zu wünschen übrig, aber wir waren auf alles, auch die unangenehmsten Überraschungen vorbereitet. Übrigens schliefen wir auch in jener Nacht nur fünf Stunden, da wir am Morgen — brauche ich das zu sagen? — frühzeitig starten wollten.

Und wirklich waren wir um sechs Uhr, nach langem und schwierigem Manöverieren, bereits wieder in der Luft. Es war der 27. März, ein Sonntag. Von der Insel Haiti, wo wir niederzugehen gedachten, trennten uns 1200 Kilometer.

Das Wetter versprach einen herrlichen Tag, und ein frischer Rückenwind begünstigte die Fahrt. Sie war ruhiger und sicherer als je.

Um acht Uhr standen wir schon über Puertorico, dessen Südseite ich überflog. In einer Bucht lagen zwei amerikanische Panzerschiffe.

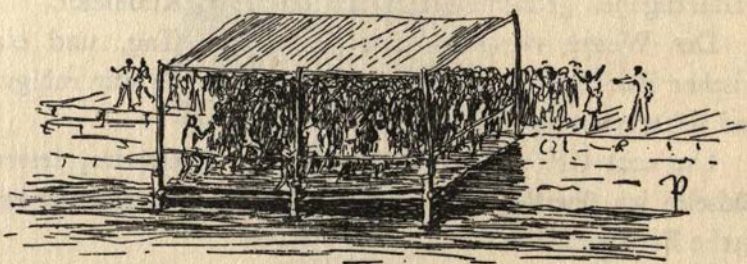
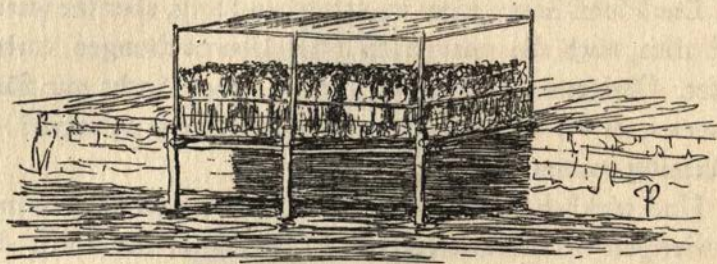
Um 10.30 Uhr hatte ich die Südküste von Haiti erreicht, die durch ihre hohe Gebirgskette auffällt. Ich überflog die Insel längs eines Tales zwischen der Bai Neiba und dem Port au Prince, wo ich etwa um 11.30 niederging.

Nie hatte ich seit meiner Abfahrt in der Heimat einen so ruhigen Flug und ein so herrlich konstantes Wetter gehabt.

An Land mussten wir dann freilich diese schöne Überfahrt abverdienen. Aus irgend einem Missverständnis waren die Benzinvorräte, die ich in einem Telegramm an den Konsul auf den Vormittag bestellt hatte, noch nicht bereit und wurden es erst gegen Abend, und meine Begleiter warten

umsonst in der glühenden Hitze den ganzen Nachmittag darauf.

Natürlich war dafür ein Komitee vorhanden, um uns zu



Die Begrüssungsterrasse in Port au Prince ... die einstürzt.

empfangen, aber mit dem, was uns wirklich von Nutzen war, hatte sich niemand beschäftigt.

Kaum war ich an Land, so wurde ich auf eine Art Holztribüne geführt, die ins Meer vorstieß, und die gegen die Sonne durch ein Zelt Dach geschützt war. Dort wurde die Begrüßungsansprache gehalten. Als man am schönsten Reden war, senkte sich plötzlich die Terrasse unter dem all zu grossen Gewicht der dicht gedrängten Menge, glücklicherweise

ohne ganz ins Wasser zu stürzen. Es war ein Augenblick grosser Erregung.

Aber der Bürgermeister, welcher eben seine Ansprache hielt, liess sich deswegen nicht aus der Fassung bringen und fuhr trotz der kritischen Lage fort. Und keiner wollte daher die Terrasse verlassen, auf der er sich mit grosser Anstrengung einen Platz erobert hatte.

Als die Reihe des Redens an mir war, zog ich mich aufs Festland zurück. Es war Zeit! Denn eben in diesem Moment stürzte die gefährliche Terrasse vollständig ein.

Der Präsident, dem ich im Regierungsgebäude einen Besuch abstattete, empfing mich mit militärischen Ehren und unter den Klängen der „*Marcia Reale*“.

Die Insel, welche unter amerikanischem Protektorat steht, beherbergte in jenen Tagen der grossen Sommermanöver wegen die amerikanische Flotte, und deshalb befand sich auch der amerikanische Kriegsminister Davis in Port au Prince. Auch ihm machte ich meine Aufwartung.

Die Insel Haiti, einst durch endlose politische Kämpfe zerrissen, ist nach der amerikanischen Intervention in eine Periode ruhiger Entwicklung getreten. Sie ist zum grössten Teil von Negern bewohnt, Abkömmlingen der ehemaligen Sklaven, einer gesunden und kräftigen Rasse. Nachdem sie die Freiheit erlangt hatten, war es ihnen gelungen, einen selbständigen Staat zu gründen. Die Weissen gehören in der Hauptsache dem Staate San Domingo an, der, obschon auf derselben Insel gelegen, eine eigene Republik bildet.

Am andern Morgen waren wir schon um 4 Uhr wieder in Bewegung, aber wegen der grossen Entfernung des Hotels

von dem Orte, wo sich der Apparat befand, konnten wir dennoch nicht vor 6.45 Uhr aufsteigen.

Das Wetter war gut. Wir nahmen den Flug gegen das Kap Falso zu, den äussersten Punkt im Nordwesten der Insel, um von dort die Küste von Cuba zu erreichen.

Nach etwa halbstündiger Fahrt erblickten wir vor uns die ganze amerikanische Flotte, etwa ein Dutzend Panzerschiffe und unzählige Untersee-Boote, die die Fahrt nach Südosten nahmen. Es war ein prächtiger und auch gewaltiger Anblick.

Kurze Zeit nachdem ich Haiti verlassen hatte, erblickte ich Cuba vor mir und steuerte der Nordküste der Insel zu. Das grüne und vielfach gegliederte Land löste sich im Meer in einer Unzahl von Inselchen, Felsenriffen, Sandbänken und Untiefen auf, während wiederum sich da und dort tiefe und sichere Buchten zeigten, an denen sich lachende Dörfer ausbreiteten.

Cuba verdient den Namen der „Perle der Antillen“, und schon Kolumbus hat es als das schönste und reichste Land der Welt beschrieben.

Als ich mich Havanna näherte, ersah ich gleich aus der grossen Zahl bewimpelter Schiffe, die den Hafen erfüllten und der Menge der Leute, die sich auf dem Quai drängten, dass wir erwartet wurden.

Der Hafen von Havanna wird von einer Art See gebildet, der durch einen etwa einen Kilometer langen Kanal mit dem Meere in Verbindung steht. Die Schiffe hielten sich in der Nähe dieses Kanals, unsicher, ob ich beabsichtigte, auf dem Meer oder im Hafen niederzugehen. Ich landete im fernsten Teile des Hafens, der am leersten und am ruhigsten war.



Havanna: Die Wettfahrt der Barken.



Havanna: Der Apparat inmitten der Boote.



Havanna. Die älteste Kirche . . .



. . . in der das „Te Deum“ stattfand.

Kaum hatte ich die Motoren abgestellt, als wir einer Art Regatta zwischen Motorbooten und Schlepddampfern zusehen konnten. Jedes der Fahrzeuge wollte als erstes uns begrüßen und uns seine Hilfe anbieten, den Apparat an seinen Ankerplatz zu schleppen.

Ich erwartete, nicht unbesorgt, das Ende dieses Wettlaufes, denn ein Zusammenstoß mit einem der sich in voller Fahrt befindlicher Schiffe wäre wenig angenehm gewesen. Die ersten, die uns erreichten, warfen uns ihre Tauen zu. Eines derselben schlug mir über den Kopf und nahm meinen Hut ins Wasser. Aber glücklicherweise war nun die Gefahr vorüber und in einer Art Triumphzug fuhren wir an unsern Ankerplatz, während die Luft von dem Geheul der Schiffsirenen erdröhnte.

Der Nachmittag, den wir in der herrlichen Hauptstadt von Cuba verbrachten, war einer der mühsamsten der ganzen Reise. Wir nahmen in der Kathedrale an einem Te Deum teil, ich machte meine Pflichtbesuche, legte am Kolumbus-Denkmal einen Kranz nieder und machte einen Empfang im Aeroklub mit.

Mein Tag endete um zwei Uhr nachts und schloss mit einem Interview eines Korrespondenten des „Popolo d'Italia“, dem ich schon in Dakar, vor dem Ozeanflug, begegnet war, und mit dem ich trotz der späten Stunde noch gerne einige Worte sprechen wollte.

Am folgenden Tage, es war Dienstag, der 29., waren wir schon um fünf Uhr morgens wieder auf den Füßen, um sechs Uhr an Bord und um 7.15 Uhr im Fluge nach New Orleans. Der Himmel war klar, und eine leichte Brise von Osten begünstigte unsere Fahrt. Ich hielt mich auf einer

Höhe von ca. 50 Metern und steuerte fünf Grad nach rechts, um das Abtreiben durch den Wind aufzuheben.

Um 11.00 Uhr schien ich vor mir Land zu sehen. Aber ich hatte mich getäuscht; schuld daran war die trübe Färbung des Meeres in der Nähe der Mündung des Mississippi.

Um 12.30 Uhr befanden wir uns über dessen Delta. Ein leichter Nebel hatte uns das Land verdeckt, bis wir senkrecht darüber standen.

Um 13.30 war ich über New Orleans. Der Himmel war bedeckt und das Wetter regnerisch. Die Stadt war in einen Rauchschleier eingehüllt, der von den tausend Fabrikaminen ausgeworfen wurde, und der wegen der Windstille unbeweglich über den Häusern lag.

Nach den Telegrammen, die ich in Havanna erhalten hatte, sollten einige Segler mir entgegenkommen, um mir den Landungsplatz anzuweisen. Da ich aber keine entdecken konnte, kreiste ich ein paarmal über der Stadt, bis einige Apparate mich bemerkten.

Ich ging nach ihren Angaben im Mississippi nieder, wo ich eine starke Strömung vorfand.

Ein Motorboot der amerikanischen Marine kam uns entgegen und führte uns im Schlepptau an den Ankerplatz im Industrial Canal, einem kleinen geschützten Arme des Flusses.

Endlich waren wir auf dem Territorium der Vereinigten Staaten angelangt! Dem „Santa Maria“ gebührt die Ehre, das erste ausländische Flugzeug zu sein, das sie auf dem Luftwege erreichte.

ÜBER DAS NORDAMERIKANISCHE FELSENGEBIRGE

Wir waren glücklich, angekommen zu sein, denn wir hatten bestimmt, in New Orleans eine kleine Ruhepause einzuschalten, um den Apparat vor den Flügen über das Felsengebirge einer Revision zu unterziehen.

In den letzten fünf Tagen, d. h. seit dem Abflug von Parà, waren wir keinen Augenblick müssig gewesen. Es waren aber nicht die täglichen 1200 oder 1500 Flugkilometer, die uns am meisten ermüdet hatten, sondern die Wiederversorgungsarbeiten und die Begrüßungsfestlichkeiten, an denen wir teilnehmen mussten, und die uns verhindert hatten, mehr als etwa vier Stunden täglichen Schlaf zu finden.

Kaum hatten wir den Apparat im Industrial Canal verankert, so gingen wir an Land, wo wir vom italienischen Konsul, den Mitgliedern der Kolonie und dem Bürgermeister der Stadt begrüßt wurden. Dieser war sehr liebenswürdig, äusserst jovial und von einem solchen Umfang, dass wir sein Gewicht auf wenigstens 150 kg schätzten.

Er begrüßte mich im Namen der Stadt und drückte mir kräftig die Hand. Da es aber einigen Photographen nicht möglich gewesen war, die Szene festzuhalten und da die Journalisten nichts verstanden hatten, wiederholte er die Rede

und drückte mir noch einmal die Hand. All dies geschah in der Vorhalle eines Ausstellungsgebäudes, das sich am Industrial Canal erhob. Hierauf wurde ich eine halbe Stunde lang von den Journalisten verschlungen und darnach zogen alle Anwesenden, von der Polizei geordnet, an uns vorbei zum landesüblichen Händedruck. Als auch dies überstanden war, wurden wir ins Hotel geführt, wo wir uns endlich den Luxus einer Ruhestunde erlauben durften.

Um bei den nötig werdenden Arbeiten eine Hilfe zu haben, hatte ich einen Flugzeugmechaniker nach New Orleans kommen lassen; er langte allerdings erst einen Tag nach uns an.

Inzwischen liess ich, wie ich mir vorgenommen hatte, eine allgemeine Überprüfung des Apparates vornehmen. Es ergab sich, dass alles in bester Ordnung war, und wir beschränkten uns darauf, die Steuer-Kabel auszuwechseln, die durch die Feuchtigkeit und Hitze etwas angerostet und abgenutzt waren.

Die Kabinen waren in bester Ordnung und liessen auch nicht einen Tropfen Wasser eintreten. Auch der Anstrich hatte sich gut gehalten, und dabei war es noch immer der erste.

Nachdem wir so den vortrefflichen Stand des Apparates und der Motoren festgestellt hatten, setzte ich definitiv einen Flug über das Felsengebirge ins Programm, während ich sonst direkt nach New York geflogen wäre, den Mississippi hinauf oder der Küste von Florida entlang.

Die amerikanische Regierung hatte in liebenswürdiger Weise zwei Fliegeroffiziere zu unserer Verfügung gestellt,

die sich mit allem beschäftigten, was unsern Weiterflug anbetraf.

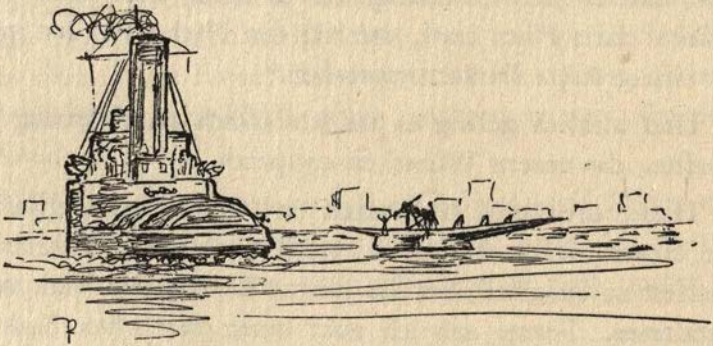
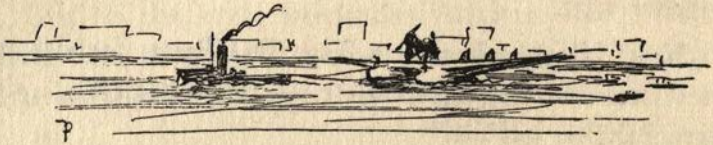
Am Tage nach unserer Ankunft wollten wir unsere Benzinvorräte erneuern. Aber diese wurden uns an Bord eines Schleppdampfers gebracht, der so gross war, dass er sich dem Apparat ohne Gefahr nicht nähern und daher die Versorgung nicht stattfinden konnte. Man versprach mir für den folgenden Tag ein Fahrzeug kleinerer Dimensionen, das beweglicher wäre.

„Nun“, fragte ich andern Tags Del Prete, der sich mit dieser Benzinversorgung befasste, beim Mittagessen, „sind unsere Behälter gefüllt?“

„Ach woher, Commandante“, erwiderte er, „das Schiffchen, das sie jetzt schickten, war so klein, dass kaum der Ruderer darin Platz fand; aber für den Nachmittag hat man mir eine grössere Barke versprochen.“

Und wirklich gelang es uns schliesslich ein Fahrzeug zu erhalten, das unsern Wünschen entsprach.

Dieser dreitägige Aufenthalt in New Orleans erlaubte mir, ausser andern offiziellen Verpflichtungen ein Wohltätigkeitsfest zu besuchen, das die jungen Damen der Stadt veranstalteten. Ferner sah ich auch einen herrlichen Saal in einem Cinema, der einen florentinischen Cortile darstellte, von Palästen umgeben, deren Fenster die Logen der Zuschauer waren. Die Saaldecke stellte den Himmel dar und durch eine geniale Lichtanlage erglänzten daran kleine zitternde Lämpchen wie wirkliche Sterne. Ventilatoren führten fortwährend frische Luft herzu und dies in einer Weise, dass man durchaus die Illusion hatte, sich bei mässiger Tempera-



New Orleans. Die drei verschiedenen Benzinschiffe.

tur im Freien zu befinden, während man in Wirklichkeit in einem geschlossenen Saale eines sehr warmen Landes war.

Während eines Frühstückes in einem Klub hörte ich auch einen Vortrag eines Spezialisten über verkehrstechnische Fragen. Er zeigte Pläne verschiedener Städte der Vereinigten Staaten, auf denen er die besondere Art erklärte, in der sich der Verkehr in den Hauptstrassen abwickelte.

Nie habe ich diese Frage in so vollkommener und so praktischer Art erörtern hören. Nach einigen allgemeinen Bemerkungen über die gegenwärtige Regelung des Verkehrs und die für die Zukunft wünschenswerte, setzte er sich mit den Hilfsmitteln und den nötig werdenden Arbeiten auseinander, die dem Verkehr eine gewisse Schnelligkeit erlaubten. Er beschäftigte sich mit dem Problem speziell auch vom finanziellen Standpunkte aus, bewies die Zweckmässigkeit der raschen Anpassung der Strassen an den neuen Verkehr, um die Städte in den Stand zu setzen, das stete Anwachsen desselben ohne Schaden zu ertragen.

Einen ganzen Tag lang nahm mich das Beantworten der vielen Glückwunschtelegramme in Anspruch, die mir aus allen Teilen der Vereinigten Staaten und der Welt zugekommen waren. Was mich aber noch mehr beschäftigte, war das Studium der Flugverhältnisse im Felsengebirge der Rocky Moutains, umsomehr als mir der Überflug von den kompetenten Persönlichkeiten durchaus abgeraten wurde, da er bis jetzt mit einem Wasserflugzeuge noch nie versucht worden war.

Nach langen Untersuchungen und einem genauen Studium der Karte und der andern Hilfsmittel, die mir zur Verfügung standen, entschloss ich mich, die erste Etappe bis zum

Medinasee bei Sant' Antonio in Texas zu wählen, den zweiten Halt auf dem Elephanta-See zu machen, der sich 1500 Meter ü. M. in der Nähe von Hot Springs im Norden von El Paso befindet und den dritten eventuell auf dem Roosevelt-See am Westabhang des Felsengebirges, wo das Tal des Gila River beginnt, der sich in den Rio Colorado ergießt.

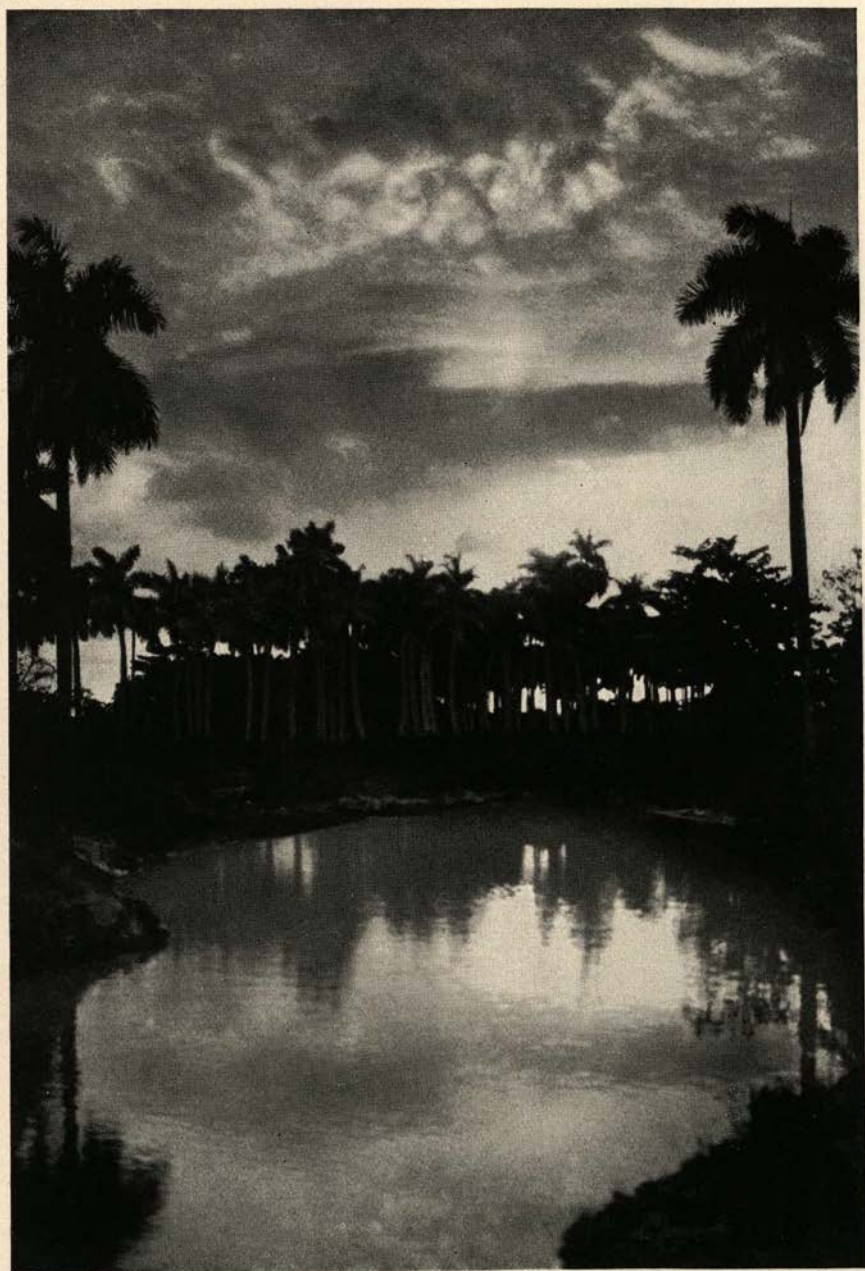
Die Luisiana, deren Hauptort New Orleans ist, wurde im Jahre 1802 von den Franzosen an die Amerikaner verkauft. Sie ist einer der Staaten, in dem die schwarze Bevölkerung numerisch der weissen überlegen ist, wie in den Staaten von Süd-Karolina und Mississippi. Diese Majorität der Neger in den Südstaaten der Union bildet für die amerikanische Regierung eines der wichtigsten Probleme.

Die Zahl der Neger in allen Vereinigten Staaten beträgt heute elf Millionen auf eine Gesamtzahl der Bevölkerung von 117 Millionen, also ca. 10 %. Da aber die schwarze Rasse bedeutend fruchtbarer ist als die weisse, so ist vorauszusehen, dass dieser Prozentsatz sich nach und nach erhöhen wird. Diese Entwicklung ist nicht ohne Gefahr, da die geistigen und moralischen Fähigkeiten der Neger, trotz allen Zivilisationsversuchen immer hinter denen der Weissen zurückstehen werden.

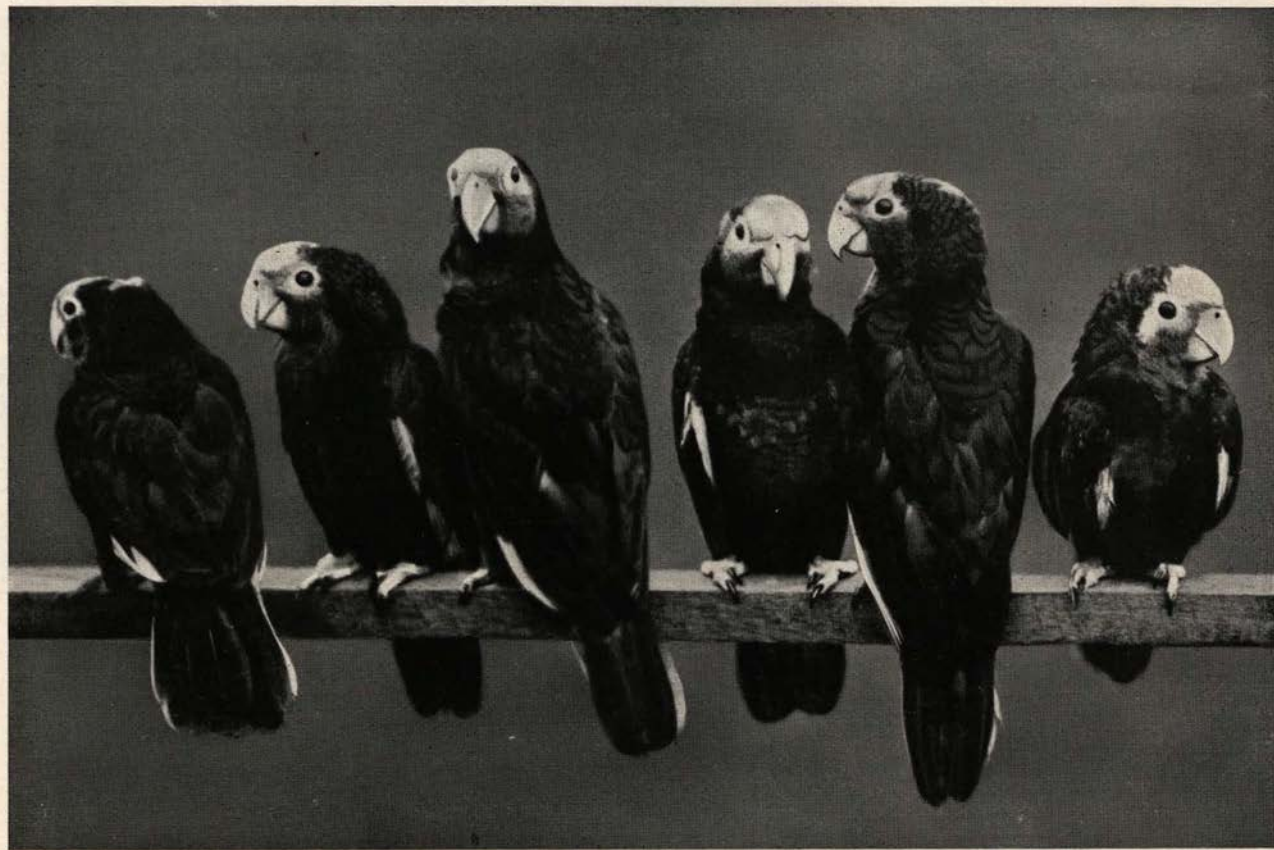
Einige denken an Massendeportationen, was zwar für das Land sicher von Schaden wäre, da die Neger in grosser Zahl die niederen Dienste bei den Eisenbahnen, in den Fabriken, den Hotels und allen industriellen Organisationen versehen, und wo sie nicht leicht ersetzbar wären.

Andere finden, dass nur mit einer Rückkehr zur Sklaverei das Problem gelöst werden könne.

So viel scheint mir sicher, dass, wenn auch die Abschaf-



Tropische Vegetation auf Cuba.



Papageien der Pinieninsel (Cuba).



Cuba: Tabakplantage.



New Orleans. Erste Ankunft in den Vereinigten Staaten.

fung der Sklaverei die Neger zu freien Bürgern gemacht hat, sie in der praktischen Auswirkung diese Freiheit nicht zu benützen wissen. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass eine verschieden soziale Stellung in den Negerstaaten, ohne dass die gegenwärtige Situation geändert würde, die Vereinigten Staaten vor der Gefahr schützte, die von der Ausbreitung dieser tieferstehenden Rasse ausgeht.

Denn muss anderseits die wahre Gleichheit nicht darin bestehen, jedem menschlichen Wesen die Rechte zu geben, die es verdient?

Anders ausgedrückt: die Gleichheit wird ein unverdientes Gut, sobald sie geistig und moralisch Minderwertigen zugestanden wird.

Am ersten April hätte ich New Orleans verlassen sollen, musste aber den Abflug verschieben, weil Zacchetti erkrankte. Ich war sehr besorgt, denn die Ärzte stellten Malaria fest, und ich fürchtete, dass er sie wirklich in Brasilien aufgelesen haben möchte. Aber die Blutuntersuchung zeigte einen negativen Befund, und in Wirklichkeit handelte es sich um nichts anderes als eine gewöhnliche Magenstörung. Und in der That genügte ein alltägliches Purgiermittel, und in vierundzwanzig Stunden stand unser Maschinist wieder auf dem Platze.

So stiegen wir am zweiten April von New Orleans auf bei bedecktem Himmel. Einige Apparate begleiteten mich eine zeitlang, und als ich in der Nähe von Galveston war, begegnete ich einer andern Staffel amerikanischer Apparate, die mir entgegenkam und mir bis zur Stadt das Geleite gab.

Ein frischer Wind blies, und die Verankerung war ziemlich schwierig und ermüdend, da die für uns bereit gelegte Boje sich nicht am günstigsten Platze befand. Um keine Zeit

zu verlieren, begab ich mich sogleich ans Land, wo mich die Behörden und eine ungeheure Menschenmenge erwarteten. Kurze Zeit darauf folgten mir meine Begleiter in einer so kleinen und niedrigen Barke, dass sie beinahe ein unfreiwilliges Bad genommen hätten.



Galveston: Eine Ausbootung, die fast mit einem Bade endet.

Ich legte am Denkmal der Gefallenen einen Kranz nieder. Alle Anwesenden drängten in mich, einen Tag zu bleiben und an einem Bankett teilzunehmen, das zu meinen Ehren veranstaltet worden war.

„Sehen Sie, Commandante, hier sind die Karten und das Menu des Essens. Bleiben Sie!“

„Unmöglich! Aber ich werde im Geiste mit euch sein.“

„Aber wenn Sie und Ihre Begleiter nicht bleiben, so hat das Bankett überhaupt keinen Sinn.“

„Es tut mir wirklich leid, aber ich kann den Weiterflug nicht aufschieben. Glaubt mir!“

Schliesslich gelang es mir, nicht ohne grosse Anstrengung, sie zu überzeugen.

Den Rückweg nahm ich über das Meer, das ein wenig an unsere Riviera erinnert. Überall Hotels und die Sommerhäuser der Badegäste. Wäre es nicht dringend nötig gewesen vorwärts zu kommen, um keine Zeit zu verlieren, so hätte ich mich sehr gerne einen Tag aufgehalten und damit die Wünsche der Bevölkerung und die unserer Landsleute befriedigt.

Der Hafen der Stadt hat die Form eines langen und engen Kanals, und ich musste mich von einem Ende ans andere schleppen lassen. Dies war bei dem heftigen Gegenwind keine leichte Sache. Die Tauen rissen verschiedentlich und es ging wohl zwei Stunden, bis ich endlich an der gewählten Stelle war. Am Ende waren alle so missmutig, dass wir uns gelobten in Zukunft keine Abweichungen von unserm Programm mehr vorzunehmen, um nicht noch einmal das Risiko eines so unsichern Startes auf uns zu nehmen.

Die Distanz zwischen Galveston und dem Medina-See bei Sant' Antonio, wohin uns unser Flug führen sollte, beträgt 400 km. Und der Flug geht nur über Landstrecken, die keine Möglichkeit zum Niedergehen bieten.

Aber mit unseren herrlichen Motoren, die seit unserer Abfahrt in Italien nie einen Schlag ausgesetzt hatten, fühlten wir uns vollkommen sicher.

Wir begannen die berühmten Petrolquellen von Texas zu erblicken, die alle von helmförmigen Dächern überdeckt waren.

Über der Stadt Sant' Antonio, die den charakteristischen Anblick aller amerikanischen Städte bietet: ein Netz von

regelmässigen und geraden Strassen, die sich alle rechtwinklig schneiden, mit einigen mächtigen Gebäuden in der Mitte, kam uns eine Flugstaffel entgegen, trotz des heftigen Windes in vollendeter Formation.

Ich kreiste über der Stadt und ging dann im Nordosten auf dem Medina-See nieder.



Auf dem Medina-See.

Die Möglichkeit der Landung auf diesem See hatte in New Orleans unter den amerikanischen Fliegeroffizieren Gelegenheit zu grossen Diskussionen gegeben. Das Hauptargument gegen eine solche basierte sich auf die vielen versunkenen Baumstämme, die der See enthalten soll und die wirklich für einen Apparat eine schwere Gefahr bedeuten können.

Diese Beschaffenheit des Sees rührt davon her, dass er vor nicht langer Zeit, durch Erbauung eines grossen Staudammes, zu Bewässerungszwecken künstlich hergestellt worden war. Die ganze Vegetation war unter den Wassern versunken, aber noch nicht abgestorben.

Ein Fliegeroffizier von Sant' Antonio, den ich auf meiner letzten Reise auf den Philippinen kennen gelernt hatte, hatte mir denn auch, kaum dass er von meinem Plane, auf dem See

nieder zu gehen, erfuhr, telegraphiert und mich gebeten, davon abzusehen.

Aber nachdem ich genau die Karte studiert, und auch die verschiedenen Ansichten wohl erwogen hatte, beschloss ich dennoch eine Landung zu wagen, auch wenn sich mir allerlei Schwierigkeiten entgegenstellen sollten. Denn der Medina-See ist dem Elephanta-See in Neu-Mexiko am nächsten. Er ist durch das Felsengebirge von ihm getrennt und in der Luftlinie etwa 1000 km entfernt.

Und darum hatte ich ihn gewählt. Denn ich konnte hoffen, von hier aus den langen Flug über das Felsengebirge bewältigen und gut an meinem Ziele ankommen zu können, ohne ein Ausgehen der Benzinvorräte befürchten zu müssen.

Von der Höhe gesehen, erschien der See ziemlich ruhig. Ich ging an einer Stelle nieder, wo ich eine Menge Fahrzeuge jeglicher Art sah, annehmend, dass, wo für diese keine Gefahr bestände, auch für mich keine sein dürfte. Und in der Tat landete ich glatt und sicher.

Man hatte mit Hilfe von Pontons eine Art Landungsbrücke hergestellt. Auf ihr erwarteten mich die Behörden, darunter der Fliegerkommandant von Sant' Antonio.

Das Hübsche war, dass wegen der grossen Menge, die sich auf diesem Stege angesammelt hatte, und die mich dort umdrängte, mitten in der Begrüssung die Boote, deren Widerstandskraft der grossen Belastung nicht gewachsen war, zu sinken begannen, und wir auf diese Weise zu einem unvorhergesehenen Fussbade kamen, das unsere Höflichkeitsformeln abkürzte. Alles, Behörden und Publikum suchten sich, jede Etiquette ausser Acht lassend, durch Sprünge und Stösse in Sicherheit zu bringen.

Natürlich konnte ich auch einem Bankett, das die italienische Kolonie von Sant' Antonio veranstaltete, nicht entgehen. Auf einer schlimmen Strasse begab ich mich im Automobil in die Stadt, was eine halbe Stunde beanspruchte, und ich begriff sogleich, dass an eine Rückkehr vor zwei oder drei Uhr nachts nicht zu denken war.

Um die Veranstaltung abzukürzen, drückte ich den Wunsch aus, es möchten die Reden vor dem Bankett gehalten werden; dessen ungeachtet sprach man immer noch, als wir bereits bei den Früchten angekommen waren. Ich verabschiedete mich sogleich, da ich noch an einem Ball teilzunehmen hatte, der in Kelly Field, dem Hauptplatze des Flugwesens, zu meinen Ehren veranstaltet wurde.

Als ich auch dort der Repräsentierpflicht Genüge geleistet hatte, zog ich meine Reisekleider wieder an und kehrte an den See zurück. Gegen zwei Uhr nachts kam ich dort an.

Da es Samstag war, war der kleine Gasthof, der am Ufer des Sees liegt, völlig mit Ausflüglern besetzt, sodass wir in einem kleinen Pavillon übernachten mussten, den uns ein liebenswürdiger Amerikaner zur Verfügung stellte. Auch er war hergekommen, um sein Wochenende am See zu verbringen und dem Fischfang obzuliegen.

Es waren noch andere Gäste da, und wir waren unser sieben in dem kleinen Häuschen. Noch heute scheint es mir unbegreiflich, wie jeder einen Platz zum schlafen finden konnte, denn der Pavillon war klein wie eine Tabakschachtel. Aber alle seine Möbel konnten in Betten und Divans verwandelt werden.

Wir schliefen bloss ein paar Stunden und leider in der

wenig angenehmen Gesellschaft von fliegenden Käfern, Nachtfaltern, Schnaken und Stechmücken.

Um vier Uhr morgens erhoben wir uns, um zu starten, bevor die aufsteigende Sonne die Luft zu sehr erwärmte.

Aber unser früher Aufstehen war umsonst. Der Wind blies quer über den See, und wegen der Behinderung durch die halb versunkenen Bäume war die Startstrecke zu kurz. Nach zwei vergeblichen Versuchen gab ich die Sache auf, umso mehr als inzwischen die Sonne aufgestiegen war und unbarmherzig auf uns niederbrannte. Ergeben fassten wir uns in unser Schicksal, verschoben den Abflug auf den folgenden Tag und beklagten nur die Stunden schönen Schlafes, die wir umsonst verloren hatten.

Ich benütze den Aufenthalt, um das Flugfeld von Kelly Field zu besuchen. Da aber Sonntag war, konnte ich mit niemandem sprechen als mit einigen Freiwilligen, die meinetwegen dort zurückgeblieben waren.

In Kelly Field wohnen die Fliegeroffiziere jeder mit seiner Familie in einem kleinen Häuschen, und das Flugfeld war daher von Damen, Ammen und Kindern sehr belebt.

Ich suchte einige Wetterberichte zu erhalten, die mir für den Flug über das Felsengebirge dienen sollten, aber die braven Burschen konnten trotz allem guten Willen keine erhalten, da es Sonntag und die Mittagsstunde schon gekommen war.

Einer versäumte deswegen sogar die Messe, und er bat mich, ihn nach meiner Rückkehr nach Rom beim Papste zu entschuldigen.

Ich kehrte zum See zurück, wo inzwischen meine beiden Kameraden den Apparat in eine geschütztere und für den

morgigen Start geeigneterer Lage gebracht hatten. Nun ruhten sie in einer unbewohnten Barke aus.

Ich meinerseits kehrte in das Hotel am Damm zurück, das sich bereits wieder von seinen Wochenend-Besuchern entvölkert hatte, begleitet von meinem treuen Kameraden, den ich auf den Philippinen kennen gelernt hatte. Das Hotel besass ein Telephon, und ich konnte mich dort mit der Welt in Verbindung setzen.

Am folgenden Morgen, dem 4. April, wehte ein frischer Südwind. Der Start gelang glatt. Da aber die Kühler seltamerweise nur halb angefüllt waren, begann nach einigen Minuten das Wasser zu sieden. Ich hielt es deshalb für klüger und vorsichtiger, noch einmal zu landen.

Rasch füllten wir die Behälter an, da wir ja das Süßwasser des Sees zur Verfügung hatten. Ich wiederholte den Start, und auch diesmal gelang er vorzüglich, trotz des engen Raumes, in dem wir manövrieren mussten.

Ein amerikanisches Flugzeug begleitete uns eine Zeit lang. Ich musste wegen der tief schwebenden Wolken sehr niedrig fliegen, kaum 50 Meter über den Baumspitzen.

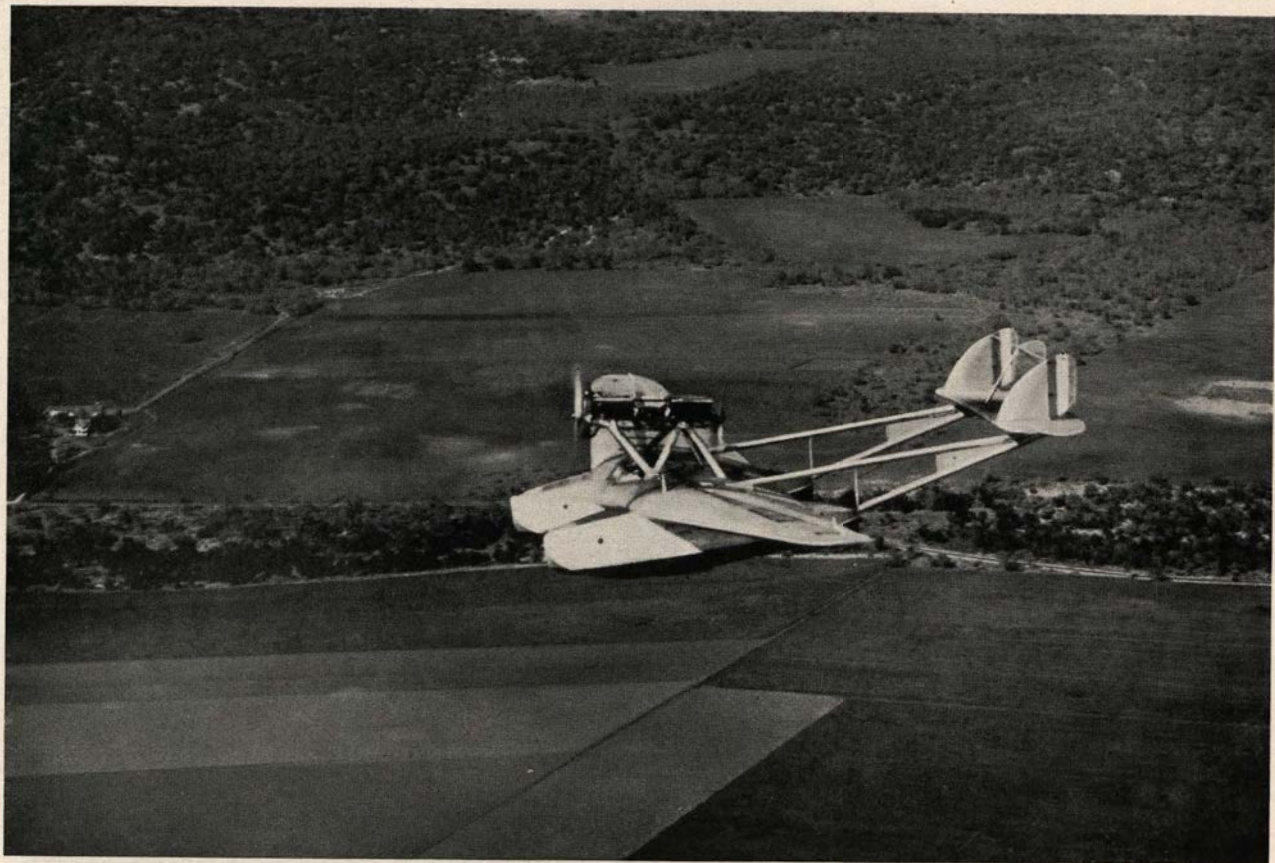
Um 8^{1/2} Uhr waren wir in der Gegend des Rio Grande del Norte, auf der Höhe von El Rio. Da der Fluss eine weite Krümmung macht, überflog ich ihn und steuerte nach dem Kompass.

Die Landschaft, die sich zu unseren Füßen ausbreitete, war unfruchtbarer und wilder als je. Kein Zeichen von Vegetation war sichtbar, auch nicht ein Halm, keine Hütte und kein Pfad, die die Anwesenheit eines Menschen kund getan hätten.

Im Hintergrunde des sandigen und einsamen Tales zeig-



Im Flug über Texas.



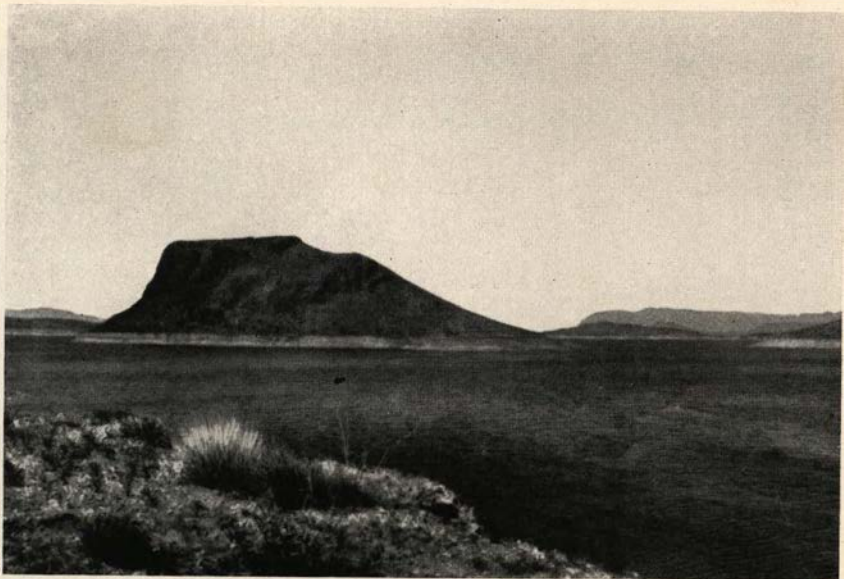
Im Flug über Texas.



Auf dem Medina See.



Auf dem Medina See.



Der künstliche Elephanta Sec.



Der „Santa Maria“ auf dem Roosevelt-See, nahe an der Stelle, an der er in
Flammen aufging.

ten sich steinige Betten jetzt ausgetrockneter Flüsse. Die Berge folgten sich in Ketten, die sich mit ihren rostfarbenen Spitzen in wildem Durcheinander kreuzten.

Wir fühlten uns in dieser leblosen Natur wie von der Welt abgetrennt, und es schien uns, als würden wir eine Mondlandschaft überfliegen.

Wohl hatten wir Karten, aber im Vergleich mit der wahren Struktur der Natur schienen es Kinderkritzeleien zu sein. Die topographische Aufnahme dieser verlorenen Gegend konnte ja kaum jemanden interessieren, hätte aber namhafte Summen verschlungen.

Wir flogen nach und nach, aber ohne die Motoren zu überanstrengen, immer höher, um die Bergketten, die uns jeden Augenblick den Weg verlegen konnten, zu überwinden.

Die Luft war ausserordentlich bewegt, und ich hatte Mühe, den Apparat im Gleichgewicht zu halten.

Ich überflog einen tiefen Cañon, über dem ich so schlimm hin und her geschaukelt wurde, wie wenn die Natur daran gedacht hätte, sich an diesem Eindringling zu rächen, der mit dem Lärm der kecken und gewaltigen Motoren die Grabesruhe ihrer Schlünde zu stören wagte.

Aber ich nahm sicher meinen Flug, mich nach dem Kompass richtend. Nach meiner Berechnung hätte ich nun den Rio Grande wieder erblicken sollen. Aber ich sah nichts anderes als Berge und Berge und immer höhere und wildere.

Mir kamen leise Zweifel, ob ich den Fluss wohl nicht schon überflogen hätte, ohne ihn zu bemerken, denn er konnte gut eines jener ausgetrockneten Betten gewesen sein, die wir überflogen hatten, und die in unserer Karte nicht einmal eingezeichnet waren.

Und einen Augenblick hatte ich das Gefühl, mich in dieser schrecklichen und mysteriösen Bergwelt verirrt zu haben. Die Luftströmung wurde immer stärker, und wir fuhren unter heftigen Stößen vorwärts.



„Cañon“ im Felsengebirge.

Unsere Lage war nicht einfach, umso mehr, als ich wusste, dass wir möglicherweise sehr heftigen Westwinden, also Gegenwinden, begegnen konnten. Drei Tage vorher hatte man in El Paso einen Westwind von 45 km Schnelligkeit registriert.

Es war daher nötig, mit genauer Orientierung vorwärts zu fliegen, anderseits riskierten wir, in einen circulus vitiosus hineinzugeraten und unser Ziel, den Elephanta-See, der der einzige Ort war, an dem wir niedergehen konnten, nicht zu erreichen.

Ich schärfte den Blick und beobachtete ungeduldig die Erde unter uns. Endlich erschien, kaum dass wir einen der höchsten Gipfel überflogen hatten, der Rio Grande. Sein Bett war steinig und in eine enge Schlucht eingeschlossen. Er führte so wenig Wasser, dass es kaum genügt hätte, unseren Durst zu stillen, wenn wir das Unglück gehabt hätten, dort

niedergehen zu müssen, und wenn uns dies gelungen wäre, ohne Schaden zu nehmen.

Aber die Hauptsache war, dass wir uns nun wieder orientieren konnten, denn auf unserer Karte war nur dieser Fluss mit genügender Genauigkeit eingezeichnet.

Ich setzte den Flug fort, indem ich ihn nicht aus den Augen verlor und mich im übrigen nach dem Kompass richtete.

Oberhalb dieser Schlucht wurde das Bett wieder breit und sandig und hatte nordwestliche Richtung.

Plötzlich ersah ich aus dem Kompass, dass wir unsere Fluglinie nicht inne hielten, denn obschon wir immer den Fluss vor uns sahen, steuerten wir nach Norden, während dieser seinen Lauf gegen Nordwesten nehmen sollte.

Ich flog ein Stück zurück, um unsere Lage zu kontrollieren.

Links des Flusses erhob sich eine felsige Kette, die ihn zwang, nach Norden auszuweichen. In der Mitte dieser Kette war ein Einschnitt, eine Kluft, eine schwarze Hölle, der charakteristische Cañon. Ich bemerkte, dass der Fluss darin verschwand. Ich überflog daher den Cañon und fand auf der andern Seite das Tal und den gewundenen Lauf des Rio Grande wieder.

Der Fluss, dem ich vorher aus Versehen gefolgt war, war ein Zufluss, der nachher nach Nordosten umbog. Hätten wir dies nicht beizeiten bemerkt, so würden wir, Gott weiss wo, geendet haben.

In dieser einsamen Welt weiterfliegend, gelangten wir endlich gegen 12 Uhr über die Garnison von Norte, ein kleines Zeltlager mit Telegraph, Telephon und einigen Soldaten,

die die Grenze von Mexiko zu bewachen haben, da wo eine Eisenbahnlinie, aus dem Innern kommend, den Fluss überschreitet.

Der Rio Grande nimmt hier den Rio Conchos auf, der aus dem mexikanischen Gebiete kommt. Beinahe hätte ich mich wieder geirrt, denn der Lauf des Rio Conchos war reich an Wasser, während der Rio Grande daherkam wie ein kleines, eng eingeschnürtes Bächlein.

Da die Ströme bei ihrem Zusammenfluss ungefähr aus derselben Richtung kommen, hielt ich mich zunächst in ihrer Mitte, bis ich mit Hilfe des Kompasses feststellen konnte, welchem ich zu folgen hatte.

Aber das zwang mich, die höchsten Spitzen der Berge zu überfliegen, wo kräftige Windstöße uns unsanft erschütterten.

Mit dem Vorwärtskommen klärte sich unsere Lage nach und nach ab. Links und rechts vom Flusse erblickten wir da und dort grosse Wiesenflächen, was uns vermuten liess, dass sich dort auch menschliche Wesen befinden dürften. Der Wind wehte uns entgegen, und wir kamen mit stark vermindelter Schnelligkeit vorwärts.

Endlich hatten wir die Befriedigung, unter uns die Süd-Pacific-Eisenbahn zu erblicken, die etwa 200 km weit von El Paso entfernt, dem Fluss entlang läuft.

Wir hatten die gefährlichste Zone überwunden! Erleichtert atmeten wir auf.

Nachdem wir El Paso, den wichtigsten Ort an der mexikanischen Grenze, passiert hatten, wandte sich der Rio Grande nach Norden.

In einem verteufelten Tanz folgte ich dem Laufe des

Flusses über die zerborstenen Ketten der Berge, die aussahen, als ob sie sich seit ihrer Erhebung nie mehr verändert hätten. Nach 7¹/₂stündigem Flug stieg ich um 5.15 Uhr im See von Elephanta Butte Reservoir nieder.

Mein Höhenmesser zeigte 1500 Meter, was, wie ich aus den eingezogenen Auskünften wusste, mit der Höhe des Seespiegels übereinstimmte.

Viele Italiener waren aus dem nahen Albuquerque herbeigekommen, um mich zu begrüßen. Sie hatten mich schon seit dem vergangenen Tage erwartet, und waren in grosser Angst gewesen, als sie mich nicht ankommen sahen.

Sie erzählten mir die heitere Geschichte eines findigen Kopfes, der während ihres Wartens ein paar seltsame Kassetten aufgestellt hatte, von denen er behauptete, dass sie radiotelegraphische Apparate enthielten, mit Hilfe derer er sich mit mir in Verbindung setzen könnte.

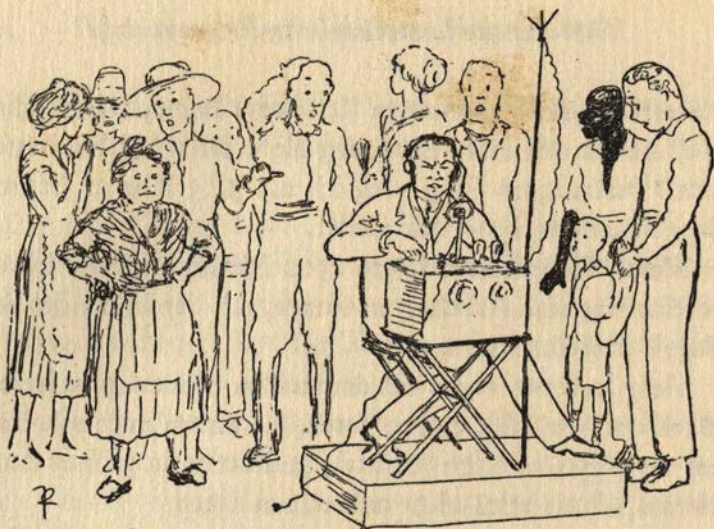
Hallo! Hallo! Ich verstehe nicht recht Hallo! Wie? ... Commandante De Pinedo? ... Yes! Der Flug geht ruhig vorwärts? Wie? ... Gegenwind? Hallo! ... Wie? ... Ein Motor?

In diesem Augenblick kam das Telegramm von Sant' Antonio, das mitteilte, dass ich gar nicht abgeflogen war.

Wir verbrachten jene Tage in Hot Spring in der Nähe des Sees. Natürlich fand Del Prete dort einen Mitbürger aus Lucca, wie er sie überall gefunden hatte: in Brasilien, auf den Antillen, in New Orleans und sogar in Sant' Antonio.

„Wie, auch hier gibt es einen Lucchesen?“ fragte ich.

„Wissen Sie nicht, Commandante, dass der erste Mensch, dem Kolumbus nach seiner Landung begegnete, nicht ein Karaibe, sondern ein Lucchese war!“



Die radiotelegraphischen Nachrichten . . .



. . . und die Ankunft des Telegramms.

Hot Spring ist ein kleines Dorf, kaum recht entstanden und aus Baracken und provisorischen Bauten zusammengesetzt. Seinen Namen hat es von einigen Thermalquellen in der Nähe.

Brauche ich zu sagen, dass ich in ihnen sogleich ein Bad nahm, das mich sehr erfrischte und meine Nerven, die von dem wenig angenehmen, eben überstandenen Fluge noch ziemlich gespannt waren, sehr beruhigte.

Das Klima dieser Gegend, warm und trocken, genoss den Ruf, äusserst zuträglich und gesund zu sein.

Dienstag morgen, es war der 5. April, begaben wir uns frühzeitig an Bord. Wir hatten genügend Benzin bei uns, um bis nach San Diego kommen zu können, und wir gedachten, die Etappe Roosevelt-See zu überspringen, falls die Witterungsverhältnisse nicht gar zu ungünstig sein sollten. Aber wie ich voraussah, gelang der Start mit dieser Belastung nicht. Ich lud also wieder so viel Benzin aus, dass nur noch das bis zum Roosevelt-See nötige an Bord war und nahm dafür einige Auswechslungsstücke und einen Teil des Gepäckes mit, das ich sonst mit der Süd-Pacific-Bahn nach San Diego gesandt hätte.

Gegen Mittag versuchte ich den Start aufs neue. Er gelang zwar, aber wegen der Wärme und des langen Manöverierens geriet das Wasser des Kühlers ins Sieden. Wir pumpeten so rasch als möglich Reservewasser hinein, aber trotzdem war es nicht möglich, die Temperatur unter 90 Grad zu bringen, was für die Quote, auf der wir uns befanden, eigentlich schon höher als der Siedepunkt war.

Ich stieg also wieder auf den See nieder, und da es schon spät war, verschob ich die Abreise auf den folgenden Tag, um durch die frühen Morgenstunden vor der Wiederholung des heutigen Vorkommnisses gesichert zu sein. Wir benützten den Nachmittag, um in Hot Spring unsere Termalkur fortzusetzen.

Dieser folgende Tag, der 6. April — der mir nun für immer in unauslöschlicher Erinnerung bleiben wird — war ein herrlicher Tag. Ich startete sehr leicht. Es war etwa 7 Uhr. Ich hatte nach dem Roosevelt-See telegraphiert, damit man dort die Benzinvorräte bereit halte, denn ich hatte im Sinne, mich nicht länger aufzuhalten als absolut nötig war und am selben Morgen noch nach Diego in Californien weiterzufliegen.

Zwischen Elephanta und Roosevelt konnte ich keinem Flusse folgen, aber die Entfernung betrug bloss 400 km. Ich flog daher der Süd-Pacific-Bahn entlang, die die einzige Möglichkeit ist, um durch das Gebirge hindurch den Rooseveltsee zu erreichen. Ich hielt mich auf einer Höhe von etwa 700 Metern.

Meine Flugkarte bestand aus einem Fahrplan, in dem die Eisenbahnlinie und die Stationen eingezeichnet waren, und der seinen Zweck sehr gut erfüllte.

Der Eisenbahn entlang lief auch eine Strasse. Zu unserer Rechten erhob sich das Gebirge, dessen Spitzen in der Morgensonne leuchteten.

Unter uns lag eine kahle Landschaft, deren Monotonie nur von der Eisenbahnlinie und ihren Stationen und hie und da von einer einsamen Faktorei unterbrochen war.

Es war, wie wenn wir über ein wild bewegtes Meer flögen, in dem ein Niedergehen unmöglich war, den Flug nach einer kleinen Insel gerichtet, wo uns ein ruhiger Hafen erwartete.

Um 9^{1/2} Uhr verliess ich die Eisenbahnlinie, und einem Tal entlang steuerte ich dem Roosevelt-See zu.

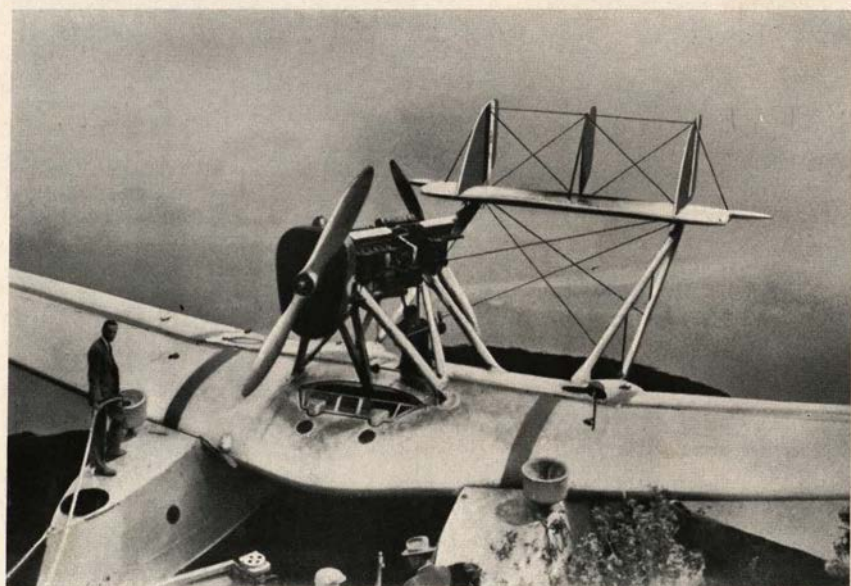
Ich überflog El Globe, einen wichtigen Minenort, hauptsächlich für die Gewinnung des Kupfers. Den Fabrikaminen



Roosevelt-See. Wenige Minuten vor dem Brand des Apparates.



Roosevelt-See. Benzinversorgung.



Roosevelt-See. Benzinversorgung.



6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 1. Phase.



6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 2. Phase.



6. April 1927. Der Brand des „Santa Maria“ 3. Phase.

entstiegen dichte Rauchwolken, Zeichen einer intensiven Tätigkeit.

Um zehn Uhr landete ich auf dem künstlichen Roosevelt-See, der auf 800 Meter Höhe liegt, froh, den Flug über das Felsengebirge nun völlig hinter mir zu haben. Um San Diego zu erreichen, brauchte ich nur einem Tale zu folgen, durch das ein Fluss strömte, auf dem man zudem an verschiedenen Stellen landen konnte.

Der Weiterflug von San Diego nach Vancouver, der californischen Küste entlang, war dann zu dieser Jahreszeit und bei diesem Wetter geradezu eine Vergnügungsfahrt.

Auf dem See blies eine leichte Brise. Der Start musste daher leicht sein, umso mehr als ich nur eine geringe Benzinbelastung mitführte. Denn die Entfernung bis San Diego betrug nur 600 km.

Es war, wie gesagt, 10 Uhr, und ich rechnete damit, am Mittag wieder auffliegen zu können. Im Schlepptau eines Motorbootes näherte ich mich dem Land, wo ein Wagen mit unseren Benzinfässern bereit stand. Auch Schläuche waren mitgebracht worden, um das Benzin an Bord zu lassen.

Als diese angelegt waren, empfahl ich dem Wagenführer grösste Aufmerksamkeit im Schliessen der Hahnen und der Ventile, die zu erfolgen hätte, sobald meine Kameraden an Bord das Zeichen geben würden, dass die Behälter gefüllt seien.

Hernach begab ich mich nach dem Damm des Sees, der etwa 300 Meter unterhalb unseres Ankerplatzes lag. Er schliesst das enge Tal völlig ab, und bildet auf diese Weise den künstlichen See.

Ebenso wollte ich mich über die Möglichkeit einer Landung auf dem Flusse informieren.

Darauf begab ich mich zu Apache-Lodge, um einigen Proviant einzukaufen. Dies war ein kleines Gasthaus aus Holz, das von Roland Still, dem Manager der Süd-Pazific, geführt wurde, und das sich in der Nähe der Stelle befand, an der unser Apparat vor Anker lag.

In diesem Augenblick kam Del Prete, um mir zu sagen, dass die Verladung beendet sei.

„Kehren Sie an Bord zurück“, sagte ich, „wir fliegen sogleich weiter.“

Am Ufer waren einige Neugierige versammelt, darunter auch eine Anzahl Italiener, die aus den benachbarten Minen von El Globe herübergekommen waren.

Ein Journalist bat mich, ein Paket Photographien mitzunehmen und sie über dem Hippodrom von Phoenix abzuwerfen, das ich auf meiner Fahrt nach San Diego überfliegen musste.

Ich stand auf dem Platze vor der Apache-Lodge, der etwa zehn Meter höher liegt als der See. Aber ich konnte den Apparat nicht sehen, da die Umzäunung des Platzes ihn verdeckte.

Ich schritt dem See zu, um mich einzuschiffen. Plötzlich bemerkte ich eine gewisse Erregung unter der Menge der Neugierigen, die am Ufer standen.

Ich näherte mich der Umzäunung. Was ich sah, liess mir das Blut in den Adern stocken: rings um den „Santa Maria“ herum stand das Wasser in hellen Flammen. Auch das Motorboot, das bei der linken Kabine lag, brannte lichterloh.

Das Feuer ging von der Vorderseite und dem Mittelpunkt des Rumpfes aus.

Ich schrie nach Del Prete und Zacchetti. In diesem Augenblick tauchten sie aus dem Innern des Flugzeuges auf, wo sie alles vorbereitet hatten, um den Motor startbereit zu machen.

Sofort suchte man mit zwei, drei Löschapparaten das Feuer zu ersticken. Aber alles war umsonst! Die Benzinbehälter waren schon angebrannt. Jetzt erfolgte ein dumpfer Knall, und aus dem Flugzeug stieg eine dichte schwarze Rauchsäule empor.

Mit blutendem Herzen wohnte ich dem furchtbaren Schauspiel bei. Mir war, als stünde ich selbst in Flammen! Auch die Anwesenden waren erstarrt vor Schrecken.

„Nehmt ein paar Photographien auf“, schrie ich ihnen zu, „damit mir wenigstens eine letzte Erinnerung an meinen treuen Begleiter bleibt.“

Nach anderthalb Minuten war von dem „Santa Maria“ nichts mehr übrig als ein paar verkohlte Holzstücke, die auf dem rauchenden Wasser schwammen.

Lebe wohl, lieber, treuer Reisegefährte! Nie hast du versagt. Ein grausames und unsinniges Geschick hat in wenigen Augenblicken deine mächtigen Flügel in ein Häufchen Asche verwandelt, und dein stets pochendes Herz hat aufgehört zu schlagen, nachdem es alle Gefahren siegreich überwunden!

Lebe wohl!

WARTEZEIT

Unverzüglich versuchte ich mir zu erklären, was vorgefallen war. Die Anwesenden teilten mir sogleich mit, dass ein Schiffsjunge ein brennendes Zündholz, mit dem er seine Zigarette angezündet, in der Nähe des Apparates ins Wasser geworfen hätte. Und die Zündhölzer, die dort gebraucht werden, sind windsicher und erlöschen nicht, bevor der ganze Brennstoff aufgezehrt ist.

Dieser Junge war freilich nirgends zu finden.

Ich notierte mir die Namen einiger Zeugen. Del Prete und Zacchetti, die an Bord gewesen waren, sagten mir, dass sie nichts aussergewöhnliches wahrgenommen hätten. Während der Nachfüllung der Behälter wäre etwas Benzin ins Wasser getropft, da die Arbeiter auf dem Lastwagen nicht immer rechtzeitig genug die Schrauben geschlossen hätten, wenn der Behälter voll war.

Plötzlich hatten sie, während sie die Auspuffer überprüften, ein merkwürdiges Knistern gehört. Und als sie die Köpfe herausstreckten, stand rings um sie das Wasser in Flammen, die von allen Seiten gegen den Apparat anstürmten.

Der Schlag war hart! Er traf mich schwer. Aber er machte mich nicht wankend.

Ich dachte an jenen Dichter, von dem erzählt wird, dass

er zehn Jahre an einem Werke gearbeitet habe, um es eines Tages als kleines Aschenhäufchen wieder zu finden. Sein Dienstmädchen hatte es aus Unachtsamkeit benutzt, das Kaminfeuer damit anzuzünden. Eine kleine, banale Verwechslung, und welch unwiederbringbarer Verlust!

Grausamkeit des Schicksals!

Der schwierigste Teil meiner Reise war schon überwunden. Die Motoren hatten noch tadellos gearbeitet, der Apparat war noch wie neu gewesen und hatte auch nicht den kleinsten Bruchteil seiner Leistungsfähigkeiten, seiner hervorragenden Eigenschaften verloren gehabt.

Aber was hier geschehen, das war unwiederbringlich verloren und vernichtete zum guten Teil die Arbeit, die wir bisher geleistet und die Opfer, die wir gebracht hatten.

Es war nicht mehr möglich, mit demselben Apparat, mit dem ich aufgefliegen war, wieder in die Heimat zurückzu kehren, wie ich es mit dem „Gennariello“ gekonnt hatte!

Den Tod im Herzen, verliess ich den Schauplatz des Unheils. Aber schon hatte ich meinen Entschluss gefasst.

Während ich die Treppe zur Apache-Lodge hinaanstieg, sagte mir einer meiner Begleiter, wie um mich zu trösten: „Mut!“

Ich schaute ihn an: „Sagen Sie das andern, nicht mir!“

Wie ich jede mir anvertraute Mission immer zu Ende geführt hatte, so hatte ich auch diesmal mir geschworen, mein Ziel zu erreichen. Und ich gedachte meinen Schwur zu halten trotz dem, was geschehen war.

Ich telegraphierte an den Minister der Aeronautik, teilte ihm das Unglück mit und bat um einen neuen Apparat, um den unterbrochenen Flug fortsetzen zu können.

Dann suchte ich den Schuldigen ausfindig zu machen. Einige Journalisten und der Manager der Apache-Lodge halfen mir dabei. Wir fanden ihn anderntags, zusammen mit seinen Kameraden beim fischen. Es war ein 17jähriger Junge, John Thomason, seines Zeichens Bootführer.

Nach einigen Ausflüchten gestand er seine Tat und unterzeichnete die Erklärung, die nach seinem Diktat ein Journalist schrieb. Er war ein armer Teufel, gegen den wir nichts unternehmen konnten. Seine Gewissensbisse mögen seine Strafe sein!

Unterdessen telegraphierte uns der Unterstaatssekretär Italo Balbo, dass der Ministerpräsident angeordnet hätte, uns einen neuen Apparat zu schicken, was uns sehr beruhigte und unsere Angst niederschlug.

Um das Unglück etwas zu vergessen, suchten wir uns irgendwie zu zerstreuen und machten uns daran, eine Liste der verbrannten Gegenstände aufzustellen. Indessen begannen Hunderte von Telegrammen einzulaufen.

Es ist zu bemerken, dass am Roosevelt-See auch nicht das kleinste Dorf liegt und dass die Apache-Lodge das einzige Haus ist, das die Ausflügler aufnehmen kann, die herkommen, um den künstlichen See zu besichtigen, und die sogenannten „Tonto Cliffs“, die Ruinen prähistorischer Wohnungen, die sich in der Nähe in einigen Höhlen drin befinden, zu besuchen. Es gab auch keinen Telegraphen, und die Telegramme wurden uns von Phoenix oder von El Globe aus telephoniert.

Am Tage der Katastrophe selbst hatte ich telephonisch mit Washington verkehrt, und dem Fliegerattaché der italienischen Gesandtschaft, dem Kommandanten Scaroni, aus-

führliche Auskunft gegeben. Die Verbindung war tadellos, und dabei ging sie über eine Strecke von rund 4000 km.

Alle amerikanischen Behörden sandten mir Sympathie-Telegramme, und der Unterstaatssekretär der Aeronautik stellte mir zur Fortführung des Fluges einen Regierungsapparat zur Verfügung.

Ich dankte sehr für dieses liebenswürdige Anerbieten, konnte es aber abschlagen, da ich nun sicher war, aus der Heimat einen neuen Apparat zu erhalten.

Unterdessen versuchten wir aus den Überresten des „Santa Maria“, der völlig versunken war, einiges zu retten. Es gelang mir aber nicht, irgend etwas von Belang aufzufischen, als den halb verbrannten Reiseplan. Umsonst hoffte ich, auch das Bord-Tagebuch aufzufinden, das in derselben Hülle gesteckt hatte.

Der Verwalter der Apache-Lodge beschäftigte sich sehr mit uns. Er versorgte uns mit einigen Wäschestücken, und um uns zu zerstreuen führte er uns im Automobil zu den Ruinen der prähistorischen Wohnungen in den Höhlen von Tonto.

Von der Wasserflugzeugstation in San Diego wurde uns eine Staffel von Flugzeugen zur Verfügung gestellt, die zwar in Phoenix niederging.

Die Flieger aber, begleitet von dem italienischen Konsul in Los Angeles, der sich bei dieser Gelegenheit sehr unser annahm, setzten den Weg im Automobil fort und kamen abends um 7 Uhr in Roosevelt an.

Da der neue Apparat nicht vor Ende des Monats in New York sein konnte, entschloss ich mich, bevor ich mich dorthin

begab, um ihn in Empfang zu nehmen, einen Besuch in San Francisco zu machen.

Am 8. April verliessen wir im Automobil den unheilvollen See von Roosevelt und begaben uns durch den Apache Trail nach Phoenix.

Der Weg war interessant wie kaum einer. Einst war dieser Teil von Arizona von dem Stamme der Apachen bewohnt gewesen, räuberischen Rothäuten, die alle weissen Reisenden angriffen und niedermachten, die ihnen in die Hände fielen. Mit Liebe oder Gewalt wurden sie bezähmt, und ihre Nachkommen sind heute in dem Reservatgebiet konzentriert, wo sie sich kümmerlich durchschlagen und an Zahl immer abnehmen.

Wir sahen nun von unten einen jener berühmten Cañons, die wir von oben betrachtet hatten. Eher als Täler, sind es unermessliche Klüfte, senkrecht in den Bergen, und auf ihrem Grunde graben sich Flüsse und Sturzbäche langsam ein Bett.

Man fühlt sich in ihnen überwältigt von der unendlichen und gewaltigen Natur.

Wir besuchten auch die Superstitions Mountains, nach dem Glauben der Indianer die Wohnung des Höllenfürsten. Die Landschaft hatte einen traurigen, melancholischen Ausdruck, dem eine Anzahl gigantischer Kakteen, die ihre seltsamen Blätter nach dem Himmel reckten, etwas mysteriöses gaben.

In Phoenix bestiegen wir die amerikanischen Apparate, um die letzten 500 km, die uns von San Diego trennten, auf dem Luftwege zurückzulegen. Wir hatten Gegenwind, und er zwang uns, in Jumma, in der Nähe des Rio Colorado nie-



Der Brand des Apparates von „Apache Lodge“ aus gesehen.



Das Stauwehr am Roosevelt-See.

derzugehen, um neues Benzin zu fassen. Einer der Apparate, an dessen Bord sich Del Prete befand, musste wenige Kilometer vor San Diego wegen eines Motordefektes auf einer Sumpfwiese landen, wobei er sich überschlug. Glücklicherweise konnte sich die Besatzung retten, ohne Schaden zu nehmen.

In San Diego wurden wir von unseren Kameraden und der italienischen Kolonie aufs liebenswürdigste begrüsst.

Ich musste mich einige Tage dort aufhalten, um die enorme Korrespondenz, die angekommen war, durchzusehen und nötigenfalls zu beantworten. Der italienische Konsul, der aus San Francisco herübergekommen war, unterstützte mich aufs kräftigste bei dieser Arbeit.

Am 10. April begab ich mich im Automobil nach Los Angeles, auf einer prächtigen Strasse, die vortrefflich geteert und gewalzt war, und die in dieser herrlichen Vollendung der ganzen Küste entlang lief, bis hinauf an die kanadische Grenze. Diese glänzenden Strassenverhältnisse erlaubten uns sehr rasch vorwärts zu kommen, umso mehr als die Polizei, die auf Motorrädern uns begleitete, uns erlaubte, mit grösserer Schnelligkeit zu fahren, als sonst gestattet war.

Ich hielt mich einen Tag in Los Angeles auf und besuchte auch Hollywood, die berühmte Kinostadt, in der die grössten Filmunternehmen ihren Sitz haben. Ich interessierte mich sehr für die neuen Systeme der Aufnahmen und der Projektionen.

Die Schauspieler feierten mich sehr, und am Abend fand zu meinen Ehren im Hause eines Kollegen eine kleine Unterhaltung statt. Es war ein sehr fröhlicher Abend, der mich für ein paar Stunden all meine Kummernisse vergessen liess.

Man führte akrobatische Tänze auf, man spielte eine Art Billard, bei dem man mit Hilfe eines mit Luft gefüllten Kautschukballs eine Korkkugel in das Loch des Gegner treiben musste. Wer verlor, wurde damit gestraft, dass er sich von allen Anwesenden umarmen lassen musste. Da unter diesen eine Reihe sehr schöner junger Damen waren, wurde einem das Verlieren leicht gemacht.



Szenen aus ...

Zu unseren Ehren wurde ein Bankett von fünfhundert Gedecken veranstaltet, das mit einer Reihe von Reden beschlossen wurde. Einer dieser Redner verstieg sich in der Fuge seiner Ansprache zu dem Schlusspunkte: „Und so wünschen wir Ihnen, Commandante, dass Sie dereinst auch Ihren letzten Flug, den ins Paradies, gut und sicher machen werden.“

„Und ich hoffe,“ antwortete ich, als die Reihe des Redens an mich kam, „Sie dann alle dort wiederzufinden!“

Die Stadt Los Angeles hat in wenigen Jahren einen phan-

tastischen Aufschwung genommen und ihre Ausdehnung und ihre Einwohnerzahl sehr vergrößert.



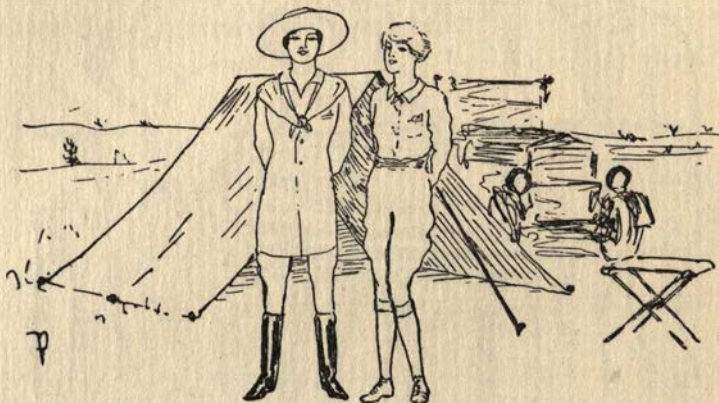
... Hollywood.

Dies geschieht planmässig, nach Gesichtspunkten, die nicht nur die gegenwärtige Entwicklung, sondern auch die zukünftige berücksichtigen, und vor allem den immer grösser werdenden Verkehr. Sie liegt in einer hügeligen Gegend, hat breite Strassen und helle Quartiere, die von Bäumen und Gärten umgeben sind.

Sie ist von einem linden und warmen Klima begünstigt, einem ewigen Frühling, der die Stadt zu einem angenehmen Aufenthaltsort macht und ihre Entwicklung in jeder Weise fördert.

Der Hafen von Los Angeles, San Pedro, ist nur einige Kilometer von der Stadt entfernt.

Ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich sage, dass Los Angeles in wenigen Jahren für die Westküste Amerikas das sein wird, was New York für die Ostküste ist.



Szenen aus . . .

Es absorbiert alle die Produkte der reichen und fruchtbaren Gegend, und verschickt sie durch die Schifffahrtslinien, die von San Pedro ausgehen, in die ganze Welt. Es besitzt zahlreiche Petrolquellen, die bis fast an das Häusermeer heranreichen. Und seine kinomatographische Industrie hat die Stadt in der ganzen Welt berühmt gemacht.

Am 12. April verreiste ich nach San Francisco.

Kurze Zeit vor der Ankunft kamen dem Zug einige Aeroplane entgegen, um uns zu begrüßen. Unglücklicherweise wurden dadurch zwei Bahnarbeiter, die an der Strecke beschäftigt waren, vom heranbrausenden Zuge verwundet.

Da sie die Evolution der Flieger verfolgten, hatten sie dessen Herannahen nicht bemerkt.



. . . Hollywood.

In Citty Hall wurde ich vom Bürgermeister der Stadt mit höchster Solennität empfangen. Er entschuldigte sich, mir nichts anderes als Wasser zum Willkommensgruss anbieten zu können, lud mich aber dafür zu sich ein, um dort, innerhalb der Grenzen des Gesetzes

San Francisco ist eine der Städte, die mir am besten in der Erinnerung geblieben ist. Ich wohnte in einem Hotel, das auf der Kuppe eines Hügels lag und hatte die ganze Stadt und den Golf zu meinen Füßen.

Am frühen Morgen lag stets eine kleine Nebelschicht über der Stadt. Nur da und dort ragte ein Turm oder ein Kamin heraus. Mit dem Höhersteigen der Sonne löste sich der weiche Nebelteppich auf, und es war, als ob ich irgend einer magischen Vorstellung beiwohnte.

Die Bevölkerung, wie übrigens die von ganz Californien, verleugnet die lateinische Mischung nicht, denn da Californien einst zu Mexiko gehörte, war es ein vorzugsweise lateinisches Land. Als es sich den Vereinigten Staaten anschloss, wurde das lateinische Element von dem anglosächsischen aufgesogen. Aber doch nicht so, dass nicht da und dort ein Zeichen der ursprünglichen Herkunft, ein Zug der lateinischen Rasse übrig geblieben wäre.

Am 15. April verreiste ich mit der transkontinentalen Eisenbahn „Overland“ nach Washington.

Ich benützte die drei Tage im Bahnwagen, um das Programm der Wiederaufnahme des Fluges aufzustellen, und das Bordtagebuch, das beim Brande in den Flammen geblieben war, wieder zu schreiben.

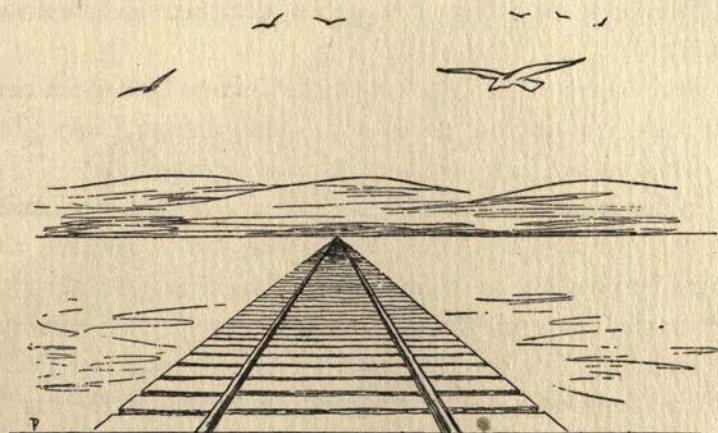
Die Wagen waren nicht so bequem wie die unsrigen; aber die Geleise waren in so perfekter Weise gelegt, dass der Zug glatt und ohne Stöße darüberfuhr, wie ein Schiff über das Wasser eines Sees.

Zwei Tagelang dauerte die Fahrt durch das Felsen- gebirge, und die Bahn stieg bis in eine Höhe von 2500 Meter hinauf. Auf einem Viadukt, der auf einem Pfahlroste lag und so die beiden 50 km auseinanderliegenden Ufer miteinander verband, überschritten wir den Salzsee.

Am 17. April war Ostern, das Auferstehungsfest. An

diesem Tage taufte man in Sesto Calende den neuen Apparat, „Santa Maria II“.

Wir schickten unseren Glückwunsch, erfreut über das Zusammentreffen der beiden Tage, das uns ein günstiges Omen schien.



Über dem Salzsee.

Zwischen West und Ost des Kontinentes besteht eine Luftverbindung für die Postbeförderung. Gerade in jenen Tagen hatte man einige Unfälle zu beklagen.

Überhaupt muss ich sagen, dass ich während meines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten überrascht war, über die grosse Zahl der Fliegerunfälle, die vorkommen, und die auch die Presse und die Behörden sehr beschäftigten.

Das Unheil schien sich an die Flügel meiner amerikanischen Kameraden geheftet zu haben. Eines Tages z. B. verlor eine Fliegerstaffel, die durch ein heftiges Gewitter hindurchgehen musste, einen ihrer Apparate. Er wurde vom

Blitze getroffen und stürzte brennend zu Boden; ein nicht nur seltsamer, sondern auch einzigartiger Zufall.

Ich dachte an den Amazonenstrom und daran, wie wir dort gezwungen gewesen waren, unter einen wahren Tanz von Blitzen dahinzufliegen.

Es scheint ein Schicksal zu geben, dem man nicht entrinnen kann!

Nach einem kurzen Aufenthalt in Chicago bestieg ich den Zug nach Washington, da es noch keine direkte Linie gibt, die den grossen Ozean mit dem atlantischen verbindet.

In der Hauptstadt der Union hatte ich Gelegenheit, mich mit den obersten Behörden, von denen das Flugwesen abhängt, besprechen zu können, mit dem Staatssekretär der Aeronautik, den drei Ministern des Krieges, der Marine und des Handels. Ich besuchte auch die Flugstation von Bolly Field an den Ufern des Potomac, wo ein Flugplatz für Landflugzeuge und ein solcher für Wasserflugzeuge angelegt worden war.

Ich hatte auch die Ehre vom Präsidenten Coolidge empfangen zu werden, der, gemässigt und bedacht in seinen Worten, mich seiner Sympathie versicherte und mir für die Wiederaufnahme des Fluges alles Glück wünschte.

In jenen Tagen hatte der Mississippi überschwemmt, und das Unglück war bedeutend grösser, als es zuerst geschehen hatte. Denn da der Fluss sowieso höher liegt als das umliegende Land, das durch Dämme geschützt wird, konnte nach der Überschwemmung das Wasser nicht mehr abfließen, und die ganze Gegend blieb so lange unter Wasser, bis dieses endlich nach und nach vom Boden aufgesogen worden war.



Die prähistorischen Wohnungen beim Roosevelt-See.



In der Kinostadt Hollywood.



Ankunft in San Francisco.

Anderseits konnte die Regierung keine Massnahmen ergreifen, um die notwendigen Geldmittel zu erhalten, ohne den Kongress einzuberufen, was in jenen Tagen aus politischen Gründen nicht opportun erschien. Und in der Verwaltung und Verwendung der Gelder sind die Minister sehr eng an die Voranschläge gebunden, die bis ins kleinste und genaueste innegehalten werden müssen. Sie haben daher keine Möglichkeit, Änderungen vorzunehmen und Massregeln zu ergreifen, die durch plötzlich und unerwartet auftretende Ereignisse nötig werden.

Dafür geniessen die einzelnen Staaten eine sehr grosse Freiheit gegenüber der Zentralregierung, die keinerlei Machtbefugnisse besitzt.

Wir hatten im Staate Illinois Gelegenheit, zu bemerken, dass derjenige, der uns gegenüber die Gesamtrepublik repräsentierte, ein Verwaltungsbeamter war, der vom Zolldepartement abhing.

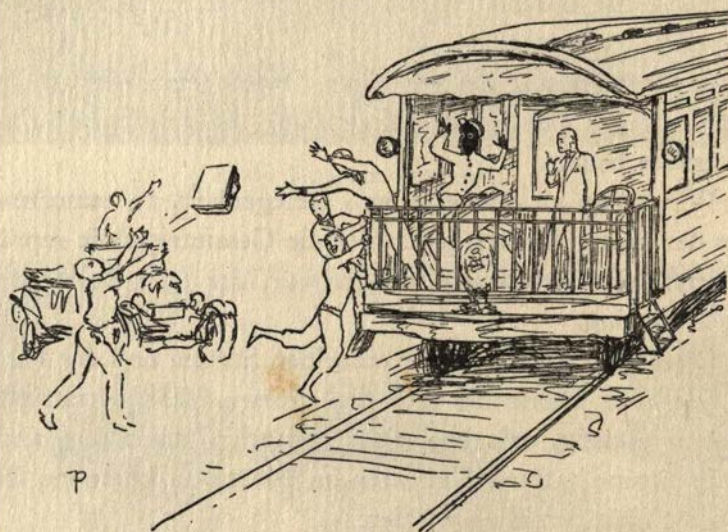
Diese grosse Freiheit der einzelnen Staaten und das Fehlen jeglicher Hierarchie sind den grossen Unternehmungen äusserst günstig, erlauben aber immerhin manchmal auch wenig skrupelhaften Elementen an Plätze zu kommen, die sie sonst nicht erreichen würden.

Die grossen Reichtümer des Landes, von denen viele noch ungehoben sind, machen alles viel leichter und erlauben auch grosse Fehler, da diese in einem so reichen Lande leicht zu korrigieren sind.

Die amerikanische Presse lebt vor allem von den riesigen Inseraten. Daneben sucht sie sich gegenseitig in der Veröffentlichung von sensationellen Nachrichten zu übertreffen, die oft, wenn keine solchen vorhanden sind, einfach erfunden

werden. Denn das amerikanische Publikum ist immer eilig und hat keine Zeit, liest daher auch die Zeitungen ungenau und nur im Fluge.

In der italienischen Gesandtschaft fand ein grosses Bankett statt, um den amerikanischen Behörden für ihre Liebenswürdigkeit mir gegenüber zu danken. Und diesem Bankett folgte ein grosser Empfang in den Räumen der Gesandtschaft.



Washington. Bewegte Abreise nach New York.

Dā die Ankunft des neuen Apparates bevorstand, begab ich mich am 24. April nach New York, begleitet von dem Fliegerattaché, dem Kommandanten Scaroni.

Auch dort fanden eine Reihe Empfänge statt, die mir erlaubten, mit den bedeutendsten Köpfen der amerikanischen Flugzeugindustrie in Beziehung zu kommen.

Von dem Bürgermeister der Stadt, Mr. Walker, wurde ich mit grosser Festlichkeit in City Hall empfangen.

New York, das ich achtzehn Jahre früher einmal besucht hatte, schien mir nun bei der grössten Ausnutzung des vorhandenen Platzes angekommen zu sein.

Das Anhäufen der Gebäulichkeiten und das Zusammendrängen der Menschen auf dem begrenzten Raum behindert das Leben sehr in seinen Ausdrucksformen. Der Hudson auf der einen, der East River auf der andern Seite sind wie zwei mächtige Gräben, die die Stadt verhindern, sich weiter auszubreiten. Das zwingt sie, sich nach oben Raum zu schaffen, dem Himmel zu.

Das Verkehrsproblem ist äusserst schwierig. Wer rasch vorwärtskommen will, verlässt besser seinen Privatwagen, um sich für grössere Strecken der Untergrundbahn, für kleinere der öffentlichen Autotaxi zu bedienen.

Die grossen Längsarterien, wie die Broadway-, die Fifth Avenue und andere sind von etwa zweihundert Querstrassen rechtwinklig durchschnitten, was in den Hauptverkehrsstunden zu unentwirrbar scheinenden Stockungen führt.

Eines Tages wird man an all diesen Kreuzungsstellen Überbrückungen anlegen müssen, um den Verkehr regeln zu können.

Uns, die wir an Licht und Sonne gewöhnt sind, gab das Leben in diesem mächtigen Bienenstock das Gefühl des Bedrücktseins, so sehr, dass ich nach zwei Tagen das Hotel wechselte und ins Plaza Hotel umzog, wo ich ein Zimmer nach dem Central Park verlangte, der einzigen grünen Zone New Yorks, wo wenigstens Luft und Licht ist.

Überall werden die alten Häuser niedergerissen, um

mächtigen, hundert Stockwerk hohen Neubauten Platz zu machen. Neben unserem Hotel erhob sich das alte zweistöckige Haus eines bekannten Millionärs. Eben in diesen Tagen war es verkauft worden. Und in wenig mehr als einer Woche wurde es vollständig niedergelegt. Und als wir New York verliessen, war schon das Fundament eines Wolkenkratzers zu sehen.



Vor der Rechnung eines amerikanischen Hotels.

Die Konstruktion dieser Wolkenkratzer ist in New York in einem gewissen Sinne leicht und sicher, da die Stadt völlig auf Felsen gebaut ist. Es genügt, ein paar Meter tief zu graben, um auf den harten Grund zu stossen, aus dem die Insel Manhattan besteht, und oft sind diese Fundamente fast auf Bodenhöhe.

Um in den Strassen Luft und Licht zu haben, ist es vorgeschrieben, dass von der Höhe von hundert Metern an, die

obern Stockwerke der Häuser sukzessive zurückgehen müssen. Die Fifth Avenue ist sozusagen erfüllt von Wolkenkratzern dieser Art, die der Stadt diesen überwältigenden und phantastischen Anblick eines modernen Babylon geben.

In jenen Tagen kam die amerikanische Flotte von ihren Manövern zurück und verankerte sich im Hudson.

Ich machte dem Grossadmiral meine Aufwartung. Er interessierte sich sehr für die besondere Einrichtung des „Santa Maria“ und die speziellen Merkmale der Motoren.

Am 30. April langte mit dem „Duilio“ der neue Apparat an. Er war von dem Ingenieur Orlando und einigen Arbeitern für die Montierung begleitet.

Ich begab mich an Bord. Eine grosse Freude erfüllte mich, als ich die Umrise des mir so vertrauten Apparates erblickte. Er lag im Zwischendeck, gut gesichert. Nur die Flügel und der Schweif waren abmontiert worden.

Ich besuchte seine Kabinen. Alles war mit liebevoller Sorgfalt genau so eingerichtet worden wie bei dem ersten „Santa Maria“. Nichts fehlte, nicht einmal der kleine Vorrat an Portwein, nicht das Miniaturgrammophon mit der Platte „Who?“ Auf der Oberseite der Flügel, zwischen den beiden Kabinen las ich: „Post fata resurgo.“

Und da und dort fand ich auf den Flügeln und an den Kabinen Namen und Grüsse von Bekannten und Unbekannten.

In zwei Wochen war der Apparat mit allen seinen besonderen Einrichtungen fertig gestellt worden, ein beredtes Zeugnis für die Höhe unserer Organisation und für die Entwicklung unseres Flugwesens.

Ich sandte ein Danktelegramm an alle, die bei dieser

Arbeit, die uns erlaubte, unseren Flug fortzusetzen, mitgeholfen hatten: dem Unterstaatssekretär der Aeronautik, den Leitern der Fabriken Siai und Isotta Fraschini, den Arbeitern und allen demütigen und unbekanntenen Helfern.

Diejenigen, die den Apparat auf der Reise begleitet hatten, erzählten mir, in welcher Art in den wenigen Tagen die enorme Arbeit bewältigt worden war, im Wechsel zwischen Tag und Nacht.

Im Offizierssalon des „Duilio“ bot mir der Kapitän einen Begrüssungstrunk und wünschte mir Glück für die Fortsetzung der Reise.

Der Transport des Apparates nach dem Flughafen von Miller Field in Staten Island nahm gut zwei Tage in Anspruch. Ein Teil desselben konnte mit Hilfe von Lastautomobilen auf der Strasse über New Jersey befördert werden, was noch am Ankunftsstage geschah, obgleich Sonntag war.

Die Flügelkasten nahmen sehr viel Raum ein, und in einer etwas engen Strasse blieb daher eines der Automobile stecken, und die Strasse blieb blockiert.

Um das Hindernis zu beheben, fanden wir glücklicherweise unverhoffte Hilfe bei den Führern der Automobile, die deswegen nicht mehr weiter konnten. Da es diesen Leuten daran lag, möglichst rasch vorwärts zu kommen, halfen sie tatkräftig mit, den Wagen wieder ins Geleise zu bringen.

In den Schuppen von Miller Field gingen die Montierungsarbeiten rasch vorwärts, aber wegen der Einsetzung einiger Fahrtinstrumente, die man erst hier vornehmen konnte, verging doch eine Woche, trotzdem man Tag und Nacht arbeitete.

Unterdessen stellte ich den Reiseplan für den letzten Teil unseres Fluges auf.

Es wäre mein Wunsch gewesen, diesen am Roosevelt-See, wo er so unglücklich unterbrochen worden war, wieder aufzunehmen, um meinen Reiseplan vollständig durchführen zu können.

Aber das Ministerium der Aeronautik wünschte eine raschere Heimkehr und ermächtigte mich, in New Orleans den neuen Weg mit dem alten zu vereinen, und von dort über den Mississippi und Neu Fundland nach Europa zurückzukehren.

Ich entschied mich demgemäss, nur noch Boston und Philadelphia zu besuchen, dann mit einer Zwischenlandung in Charleston über den Norden von Florida nach New Orleans zu fliegen.

Ungern verzichtete ich auf mein grösseres Programm über Californien, umso mehr, als man dort überall Vorbereitungen für unseren Empfang getroffen hatte.

So erzählte mir unser Fliegerattaché, Kommandant Scaroni, dass der Bodwin-See, wo wir Etappe zu machen gedachten, teilweise noch zugefroren sei. Die Bevölkerung der umliegenden Orte hätte aber begonnen, ihn vom Eise zu befreien und ein für die Landung geeignetes Stück bereit zu machen. Ja man hätte sogar einen Fluss abgeleitet und ihn in den See hinein geführt, damit seine bedeutend wärmeren Wasser dort das Eis schneller zum schmelzen brächten.

Dies zeigte uns, mit welchen Erwartungen man dem Besuche des „Santa Maria“ entgegensah.

Ich hatte im Sinne, am 7. Mai einen Probeflug zu unternehmen, aber der Apparat wurde nicht bereit. So beschränkte

ich mich darauf, die Motoren auf der Erde auszuprobieren. Eine Menge Neugieriger war herbeigeeilt, und die Polizei hatte grosse Mühe, sie vom Apparate fernzuhalten. Natürlich musste ich mich auch eine Zeit lang den Photographen zur Verfügung stellen.

Plötzlich sah ich den Fliegerattaché, der uns begleitet hatte, mit einem herkulischen Polizisten, der ihn in die Menge zurückdrängen wollte, disputieren. Und da der Vorfall fast in ein Handgemenge auszuarten drohte, musste ich eingreifen und den Polizisten über die Persönlichkeit des Zurückgewiesenen aufklären.

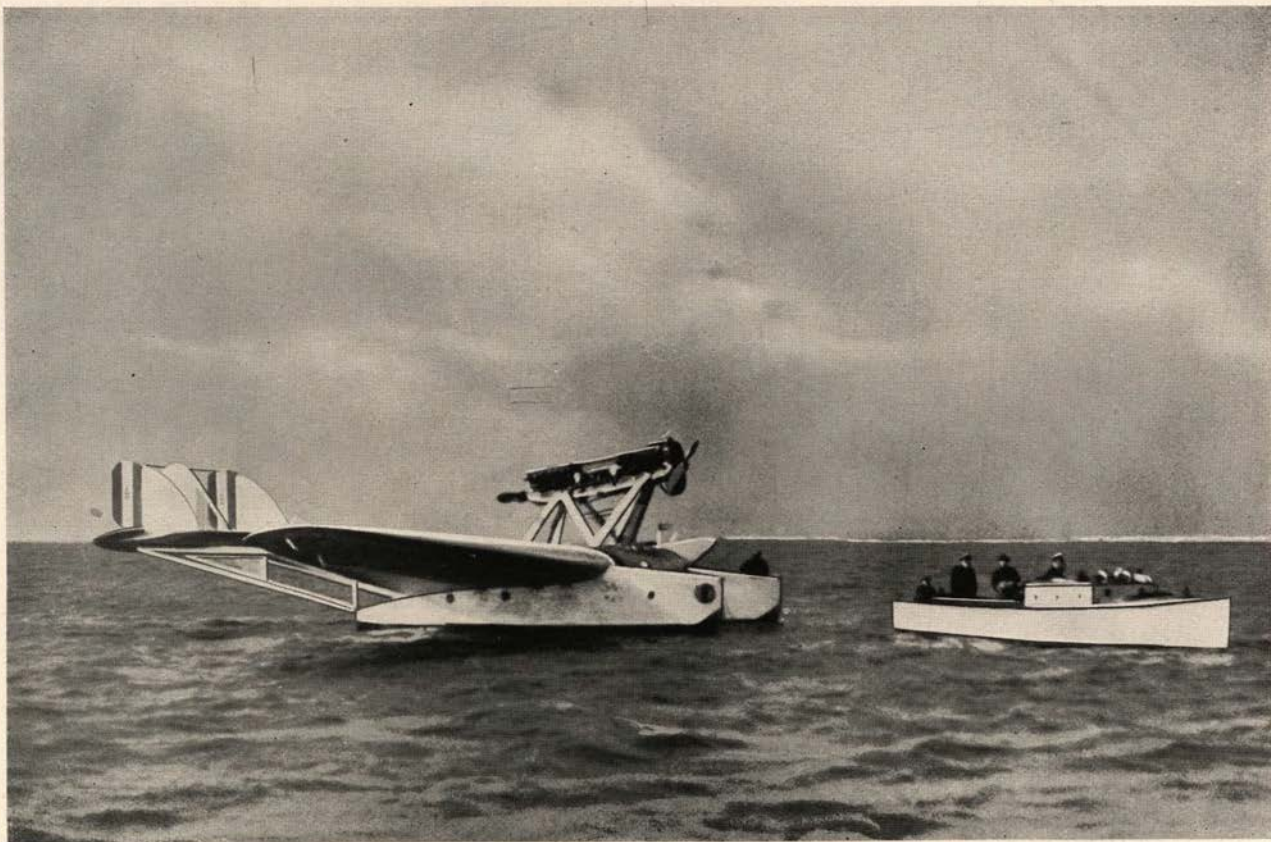
Da ich in Boston meine Ankunft auf den folgenden Tag angemeldet hatte, entschloss ich mich, abzureisen, ohne vorher einen Probeflug zu machen, was ich im Hinblick auf die Tüchtigkeit der Motoren und das gesamte Funktionieren des Apparates wohl tun konnte. Denn nie hatte dieser das Vertrauen getäuscht, das wir in ihn gesetzt hatten.



New York. Empfang in „City Hall“.



Chicago. Ankunft im Nebel.



Ankunft in Chicago.



Quebec und das Château Frontenac.

POST FATA RESURGO

Am 8. Mai, fast genau einen Monat nach dem Untergange des ersten Apparates, nahm ich den Flug wieder auf.

Um den Apparat vom Flugfelde ins Wasser zu bringen, wurde ihm ein kleiner Tank vorgespannt. Da aber die Fahrebene mit Sand bedeckt war, und die Räder darauf ausglitten, mussten fortwährend Bretter unterlegt werden.

Wegen des Gewichtes des Apparates brachen viele dieser Bretter, was den Anwesenden, die über die Schwere des Flugzeuges erstaunt waren, Veranlassung gab, Bedenken zu hegen, ob ein solcher Apparat sich in der Luft halten könne. Ja sie schlossen sogar Wetten darauf hin ab.

Das Wasser vor dem Flugfeld war ziemlich gefährlich, denn es war mit Kistenstücken und Verpackungsmaterial, mit Wein- und Likörflaschen überdeckt, die von Schleichhändlern weggeworfen und von den Wellen hierhergetragen worden waren.

Ich machte diesen ersten Start mit einer Art Wollust. Der Apparat, die Motoren und aller Zubehör funktionierten tadellos.

Nach einem Monat ungewollter Untätigkeit uns wieder in der Luft, sozusagen unserem Elemente zu befinden, gab uns neue Energie und zugleich das Gefühl einer grossen Fröhlichkeit, denn von nun an brachte uns jeder Kilometer

dem letzten Ziele näher: unserem herrlichen Vaterlande, voll von Licht und Sonne, nach dem wir im Grunde unserer Seele eine geheime Sehnsucht hatten.

Als ich nach der Zerstörung des ersten Apparates das amerikanische Land durchreist hatte, war stets das merkwürdige Gefühl in mir aufgestiegen, als ob ein lieber Begleiter mir gefehlt hätte. Denn der „Santa Maria“ war für uns ein Gegenstand steter Sorge und Bemühungen gewesen. Wenn das Wetter sich verschlechterte, rannten wir, um die Verankerung zu verstärken; wenn er von den Neugierigen zu sehr umdrängt wurde, liefen wir hin, um ihn zusammen mit der Polizei zu verteidigen; wenn die Vorräte nicht zur Stelle waren, liefen wir zu den Lieferanten.

Das Fehlen des Apparates hatte unsere Sorgen und unsere Arbeit vermindert, aber diese hatten anderseits so sehr jeden Tag und jeden Moment unsere Aktivität in Anspruch genommen, dass wir uns jetzt statt frei zu fühlen, in einem Zustande grosser Unbefriedigung befanden. Denn dieses Fehlen des Apparates kam uns vor, wie wenn man uns einen Teil unserer selbst amputiert hätte.

Bevor ich New York verliess, kreiste ich über der Stadt. Das Wetter war herrlich, und die gigantischen Häuser der City waren von Licht überflutet. Ihre Strassen erschienen von oben gesehen wie schwarze Furchen, auf deren Grunde es von einem mikroskopisch kleinen, geschäftigen Volke wimmelte. Darin eine einzige grüne Oase, der Garten des Central Parkes mit seinen regenbogenschillernden Seen.

Am Hafen zeigte sich dasselbe Bild der Geschäftigkeit in den unzähligen Schiffen, die von einem Wald von Masten und rauchenden Kaminen überragt waren.

Und die amerikanische Flotte, die im Hudson lag, vervollständigte mit dem Bilde der hier zusammengehaltenen Macht die herrliche Schau.

Um 8.30 wandte ich mich Boston zu, flog zuerst der Küste entlang und überquerte dann das Land, um Providence zu überfliegen.

Nicht ein Fuss breit Erde, der nicht die menschliche Geschäftigkeit gezeigt hätte. Strassen, Eisenbahnen, elektrische Leitungen, Häuser, Dörfer, Fabriken folgten sich ununterbrochen in diesem Zentrum der Tätigkeit und des überfließenden Reichtums.

Der Gegenwind liess uns eher langsam vorwärts kommen, was mich aber im Hinblick auf die kleine Flugstrecke nicht beunruhigte.

In Boston erwarteten uns eine Menge Flugzeuge. Ich kreiste über der Stadt und ging dann nach den Angaben der Flieger beim Navy Yard nieder, wo ich vom Admiral und vielen Italienern erwartet wurde.

Wir hatten einen sehr arbeitsreichen Nachmittag, indem wir an einem Te Deum und einer grossen Zusammenkunft der italienischen Kolonie im Stadtgarten teilzunehmen hatten.

Wie man weiss, ist Boston eines der bedeutendsten Kulturzentren der Vereinigten Staaten, und berühmt ist vor allem seine technische Hochschule, die die Amerikaner kurz Bostontec nennen, und die ich gerne besucht hätte, wenn die Zeit gereicht haben würde.

An jenem Abend wurde aus Paris der Start des Fliegers Nungesser zu seinem Ozeanflug Paris-New York gemeldet.

Am folgenden Morgen flog ich nach Philadelphia weiter, hoffend wieder nach New York zurückkehren zu können.

Aber das Wetter hatte sich geändert, und wir flogen bis nach Providence mit Gegenwind.

Dann begann es gar zu regnen, in einem feinen aber dichten und unaufhörlichen Regen, der mich zwang, immer tiefer zu fliegen, und mich der Küste entlang zu halten, um die Möglichkeit zu haben, ins Wasser niedergehen zu können, wenn aus irgend einem Grunde der Flug unterbrochen werden sollte.

Ich näherte mich dem Long I. Sound. Der Regen hatte aufgehört, aber an seiner Stelle hatte sich Nebel erhoben, zuerst nur zart, dann aber dicht und grau. Ich hielt mich der Küste entlang, deren Vorstösse und Einbuchtungen mich zu fortwährenden unerwarteten Wendungen zwang. Die Fernsicht betrug höchstens hundert Meter und nahm immer noch mehr ab.

Schliesslich musste ich wegen der Gefahr, gegen irgend ein Hindernis zu stossen, den Flug aufgeben und war gezwungen, in der Nähe eines Leuchtturmes zu landen. Ich befand mich ungefähr auf der Höhe von Norwalk, 50 km von New York entfernt.

Dichten Nebelwolken folgten kurze Perioden grösserer Sichtbarkeit. Während einer solchen kam von Norwalk her eine Motorbarke, die sich anerbote, uns im Schlepptau in den Hafen zu bringen.

Ich nahm gerne an, und wir verankerten uns in Norwalk in der Nähe einiger Sommerhäuser. Eines derselben gehörte einem Herrn Nichols, der lange als Sekretär der Gesandtschaft in Rom gelebt hatte. Er empfing mich mit grosser Liebenswürdigkeit und stellte mir sein Haus zur Verfügung, bis der Nebel vorüber wäre.

Unterdessen hatte sich rasch die Nachricht von unserer Ankunft verbreitet, und Journalisten, Photographen, Arbeiter und Müssiggänger überschwemmt das Haus. Alle glaubten, es handle sich um Nungesser und seinen Apparat. Und unaufhörlich, ohne einen Augenblick auszusetzen, klingelte das Telephon.

Ich verlangte in New York den Wetterbericht: Der Nebel lag dicht bis dorthin. Ich bat den italienischen Consul, mich zu benachrichtigen, sobald die Witterungsverhältnisse und vor allem die Fernsicht besser wären.

Unser Gastgeber war nach Norwalk gekommen, um, auf dem Liegestuhl sein Pfeifchen rauchend, ruhig das Wochenende zu verbringen. Statt dessen klingelte beständig das Telephon, klingelte die Türglocke, und er hatte keinen Augenblick Ruhe.

Natürlich stellten sich auch diejenigen ein, die die Gelegenheit benützen wollten, um ein Fest oder ein Bankett zu veranstalten. Da aber bald darauf der Nebel sich zu verziehen schien und auch die Nachrichten aus New York etwas besser lauteten, beschloss ich, wieder aufzusteigen.

Ich setzte also meinen Flug fort, aber als ich mich New York näherte, begann der Nebel neuerdings sich zu verdichten. Um nicht von der Route abzukommen, flog ich sehr tief über dem Wasser, der Küste folgend.

Jedesmal, wenn mir die Lage unsicher vorkam, unterbrach ich den Flug, schlug für fünf Minuten die entgegengesetzte Richtung ein, um dann mit neuer und grösserer Vorsicht vorwärts zu gehen.

So kam ich ungefähr auf der Höhe der hundertfünfzigsten Strasse am East River an, wo ich eine Bucht bemerkte,

die ziemlich geschützt und ruhig war. Ich entschloss mich, dort niederzugehen, umso mehr, als dies ein Punkt war, der dem Zentrum der Stadt ziemlich nahe lag.

Wir verloren sehr viel Zeit, um dem italienischen Konsul unsere Ankunft mitzuteilen, da in der Nähe kein Telefon zu finden war. Glücklicherweise fuhr bald darauf ein sehr rasches Motorboot an uns vorbei, dessen glücklicher Besitzer nach seiner Behausung zurückkehrte, die ein wenig nördlich der Stadt lag.

Er stellte sich zu unserer Verfügung, half uns, den Apparat an einer Stelle zu verankern, die noch ruhiger war, nahm uns in sein Boot und führte uns an die Strasse, an der unser Hotel lag.

Der Nebel lag immer noch dicht. Seinetwegen hatte an diesem Tage kein Schiff aus dem Hafen auslaufen können.

Da der Ort, an dem ich niedergegangen war, niemandem bekannt war, konnten wir endlich wieder einmal einige Zeit in Ruhe und Musse verbringen.

An jenem Tage erwarteten alle die Ankunft Nungessers und Colis, aber die äusserst ungünstige Witterung liess mich sehr daran zweifeln, dass die tapferen, unglücklichen Flieger ihr Ziel erreichen würden.

Ich telegraphierte sogleich nach Philadelphia, dass unser Besuch verschoben worden sei.

Auch andern Tags hielt der Nebel an. Am Abend brach noch ein Gewitter aus mit starken elektrischen Entladungen.

Am Mittwoch endlich lichtete sich gegen Mittag der Nebel, und dies benützte ich, um sogleich nach Philadelphia zu fliegen, wo ich unter Regen ankam und im Navy Yard niederging.

Ich wurde vom Admiral Mac Gruder, dem italienischen Konsul und andern Behörden der Stadt empfangen.

In Philadelphia begannen die Tage harter Arbeit, da wir nun jeden Tag eine neue Etappe bewältigten bis nach Neu Fundland.

Diese Etappen waren allerdings nicht gross, 1000 bis 1200 km, aber es ist dabei zu bedenken, dass zu der oft schwierigen Verankerung, bei der man oft viel Zeit verlor, und der Wiederversorgung mit Benzin und Öl sich jedesmal unvermeidbar ein grosses Programm von Besuchen, Empfängen, Banketten, Reden gesellte, das uns an keinem Orte erspart blieb.

Bei unserer Abreise von Philadelphia gab es einen Unfall, der eigentlich eher komisch gewesen wäre, wenn nicht jemand dabei Schaden genommen hätte. In einem Motorboot, in dem sich auch der Marineattaché befand, standen alle, eingeschlossen der Bootsführer mit der Nase in der Luft, um die Bewegungen des Apparates zu verfolgen. Ohne dass es jemand bemerkte, näherte sich die Barke dem Lande und stiess dort an der Hafenmauer so stark an, dass alle die Insassen übereinanderpurzelten. Unglücklicherweise fiel der Attaché über den Motor und brach sich zwei Rippen.

Unser Flug ging unter wechselndem Wetter vorwärts, zunächst über die Chesapeake Bay und dann der Küste entlang.

Früher als vorgesehen, langten wir in Charleston an. Ein sehr schnelles Motorboot half uns bei der Verankerung. Es war dasjenige, das die Überwachung und Verfolgung der Alkohol-Schmuggelboote zu besorgen hatte. Man sagte mir aber, dass auch die Schleichhändler mit sehr raschen Fahr-

zeugen ausgerüstet seien, und dass daher eine Verfolgung immer schwieriger werde.

Während des am Abend stattfindenden Bankettes tanzte ein Paar den famosen Charleston, der seinen Namen von der Stadt hat, wo er zuerst von den Negern getanzt wurde. Die Tänzer waren zwar Weisse, aber wie man weiss, haben wir ja schliesslich die Neger in dieser merkwürdigen Spezialität übertrumpft.

Am folgenden Tage flog ich nach New Orleans weiter. Das Wetter war herrlich. Ich folgte bis Jacksonville der Küste und überflog dann die Halbinsel Florida. Felder, Buschland und da und dort weit ausgedehnte Sümpfe! In diesen Sümpfen war der Schlamm dermassen zäh, dass bei einer eventuell nötig werdenden Landung ein Wiederaufflug ganz unmöglich gewesen wäre. Ebenso wenig hätte man sich ans Land begeben können.

Der Überflug dauerte etwa eine Stunde. Dann erblickten wir den Golf von Mexiko und folgten seiner Küste, westwärts.

Inzwischen hatte sich das Wetter verschlechtert, und so langten wir im Regen über Pensacola an. Ich stieg aus, um den Kommandanten dieses wichtigen Flughafens zu besuchen. Er empfing mich mit militärischen Ehren und lud mich zum Frühstück ein. Gleich nachher stieg ich wieder auf, unter heftigem Regen, der uns bis nach New Orleans begleitete, wo endlich beim Niedergehen uns ein Sonnenstrahl grüsste.

Der Mississippi ging hoch und die starke Strömung brachte aus dem überschwemmten Gebiete Baumstämme und anderes Material mit. Ich musste sehr acht geben, um einen

Zusammenstoss zu vermeiden, der sicherlich das Sinken der Kabinen verursacht hätte.

Ich verankerte den Apparat wieder im Industrial Canal. Es war Freitag, der 13. Mai. Welch merkwürdiges Zusammentreffen! An einem 13. hatte ich drei Monate früher meinen Flug begonnen, und an einem 13. war ich in Buenos Aires zum zweiten Teil meiner Reise gestartet. Und heute, an demselben Datum, traf ich auf der neuen Route mit der alten zusammen. Immerhin kann man nicht sagen, dass dieser 13. uns besonders viel Glück gebracht hätte.

Wir kamen in ziemlich jämmerlichen Zustand an. Der Regen hatte unsere Kleider völlig durchnässt, und zudem waren sie mit Öl und Fett beschmutzt, das von den Motoren heruntergetropft war.

Ich hatte daher keine grosse Lust, von Journalisten interviewt zu werden. Diese rächten sich dafür, indem sie schrieben, der De Pinedo von heute sei nicht mehr der liebenswürdig lächelnde des ersten Fluges, den sie von einem unverwüstlichen Humor gefunden hätten.

Am folgenden Morgen hatte sich das Wetter gebessert. Aber eben als ich an Bord gehen wollte, erhob sich ein dichter Nebel, der mich zwang, den Start zu verschieben. Die Berichte von New Orleans und Chicago stellten aber gutes Wetter in Aussicht.

Kaum hatte sich daher der Nebel gelichtet, so stieg ich auf zum Fluge nach San Louis, dem Mississippi entlang.

Überall hatte der Fluss überschwemmt und mit seinen schlammigen Wassern die Umgegend verwüstet.

Wegen der verschiedenen Niveauhöhe des Landes waren oft ganz naheliegende Gebiete trocken, während fernerlie-

gende völlig überschwemmt waren, so sehr, dass man nur da und dort ein Dach aus den Wassern aufragen sah. Es war ein trostloser Anblick.

Ich sah Dörfer, die völlig versunken waren. Andere hatten nur die Strassen unter Wasser, die aussahen wie Kanäle. Die Schwere des Unglückes beruhte hauptsächlich auf der grossen Ausdehnung der Überschwemmung, die sich über die ganze Länge des Flusses hinzog. Es war fast unmöglich, so viele Fahrzeuge auszusetzen, um auf der ganzen ungeheuren Fläche allen Bedrohten Hilfe bringen zu können.

Viele der Unglücklichen, die in den ersten Tagen der Überschwemmung von den Wassern blockiert worden waren, konnten erst nach vielen Tagen gerettet werden; und wer weiss wie viele sich noch in der traurigen Lage befanden, vor Hunger sterben zu müssen, bevor eine Barke ihnen Rettung brachte.

Die Regierung hatte eine Menge Flugzeuge geschickt, die die verwüstete Zone abzusuchen und die Gefährdeten zu bezeichnen hatte. Und in der Tat begegneten wir fortwährend solchen Apparaten.

Der Wind, der von Westen kam, war ziemlich stark und vergrösserte seine Heftigkeit, je mehr wir nach Norden vorrückten. Inzwischen bemerkte ich, dass unser Kühler rann, weswegen die Temperatur des Wassers über den normalen Grad hinausging.

Ich entschloss mich daher, in Memphis niederzugehen, wo ich trotz der vielen erhaltenen telegraphischen Bitten sonst nicht Etappe gemacht hätte.

Die Stadt liegt auf dem linken Ufer des Flusses und ist durch eine Brücke mit dem rechten verbunden. Ich ging vor-

sichtigerweise etwa 4 km oberhalb der Brücke nieder, und ich tat gut daran. Die Strömung war sehr gross, und in der Nähe des Ufers bemerkten wir Strudel und Wirbel.

Da ich sah, dass uns ein Motorboot entgegenkam, stellte ich die Motoren ab und warf den Anker aus. Aber es war als ob wir ein Stück Holz ins Wasser geworfen hätten. Der Anker fand keinen Grund und der Apparat trieb fröhlich dahin, bis glücklicherweise dann der Anker plötzlich einhakte und festhielt.

„Endlich“, rief ich befriedigt aus. Aber meine Freude dauerte nicht lange, denn kaum hatte ich die letzte Silbe ausgesprochen, als das Ankertau nachgab und der Apparat wieder fortwärts getrieben wurde. Wir suchten den Anker zu lichten, aber zu unserm grossen Erstaunen fanden wir am Ende des Taus nur noch die Nabe, während die Ankerhände verschwunden waren. Sie hatten allen Anschein nach der Kraft des von den Wassern dahingetriebenen Apparates nicht widerstanden.

Unterdessen näherten wir uns der Brücke. Glücklicherweise war das Motorboot, das uns entgegenkam, schon ziemlich nahe. Nach langer Manöverierung gelang es ihm, uns ins Schlepptau zu nehmen. Aber das Seil riss.

Inzwischen sah ich die Brücke immer mehr sich nähern und wenn es nicht möglich war, den Apparat zu sichern bevor uns die Wellen zwischen ihre Pfeiler trugen, so waren wir verloren.

Auch ein zweiter Versuch, uns ins Schlepptau zu nehmen, misslang; erst der dritte mit einem doppelten Seil hatte Erfolg. Die Gefahr war vorüber. Wir wurden in einen toten

Arm des Flusses geschleppt und dort an einen Ponton verankert, wo sich schon ein amerikanischer Apparat befand.

Wir waren, wie ich schon gesagt hatte, nicht erwartet; aber beim Niedergehen des Apparates lief doch sogleich eine grosse Menschenmenge am Ufer zusammen.

Ich gedachte sofort wieder aufzusteigen. Aber teils wegen der Benzinerneuerung teils wegen der Reparatur des Kühlers, die ziemlich viel Zeit in Anspruch nahm, musste ich, ungern genug, den Start auf den folgenden Tag verschieben. Dafür entschloss ich mich, den Halt in San Louis aufzugeben und direkt nach Chicago zu fliegen, um nicht noch einmal einen Tag zu verlieren.

In dem toten Arm des Flusses, in dem wir lagen, stand das Wasser still, und die Benzintropfen, die während der Füllung der Behälter ins Wasser rannen, was nicht zu vermeiden war, blieben darum in der Nähe des Apparates. Da es der Polizei trotz aller Anstrengungen nicht gelang, die Menge zurückzudrängen, war ich in grösster Angst, dass der unglückliche Zufall des Roosevelt-Sees sich wiederholen könnte.

Die Wetternachrichten, die wir von Chicago erhielten, stellten starke Winde in Aussicht, teils Gegenwinde, besonders heftig in der Höhe, wo sie eine Schnelligkeit von 54 Meilen, d. h. 90 km erreichten. Über Chicago waren Wirbelstürme vor auszusehen.

Durch die Vermittlung der amerikanischen Behörden, die sich sehr unser annahmen, erhielten wir einen neuen starken Anker für den verlorenen. Ich bat unsere italienischen Freunde, uns neue Lebensmittel zu beschaffen, denn im Hotel in New Orleans hatte man uns solch verdorbenes Zeug

mitgegeben, dass wir es während des Fluges, auch ohne es nur zu berühren, über Bord geworfen hatten.

Am Morgen des folgenden Tages stieg ich wieder auf. Es war Sonntag der 15. Mai. Der Start war wegen der starken Strömung und den quer über Fluss wehenden Winden nicht leicht. Ich musste gegen die Brücke starten und unter einem ihrer grossen Bogen durchfliegen.

Ich hielt mich weniger als 50 Meter hoch, weil dort die Winde am wenigsten stark waren.

Die Gegend, die ich jetzt überflog, hatte weniger unter der Überschwemmung gelitten, und in der Nähe von San Louis floss der Strom durch ein hügeliges Land, das ihn in seinem Bette gezügelt hielt.

Über der Stadt San Louis machte ich ein paar Runden ohne niederzugehen.

Eine grosse Menschenmenge erwartete am Ufer des Flusses in der Nähe einer Art Landungsbrücke unsern Vorüberflug. Wären die Verhältnisse günstiger gewesen, so hätte ich, wenn auch nur für wenige Minuten, meine Fahrt unterbrochen, um die Menge zu begrüßen. Aber der Fluss war von vielen Brücken überspannt, und die Strömung war, von oben zu schliessen, sehr stark. Zudem blies der Wind von der Seite. Das waren alles Vorbedingungen, die dem Apparat nach der Landung gefährlich werden konnten auch wenn die Verankerung noch so fest gewesen wäre, was wiederum nicht sicher war.

Ich setzte daher meinen Flug fort, hatte aber einige Gewissensbisse, als ich an alle die Vorbereitungen dachte, die sicherlich zu unserm Empfange gemacht worden waren, wie

ich aus der Menschenmenge und den wehenden Fahnen schliessen konnte.

Aber ich hatte die Pflicht, ohne Notwendigkeit nichts aufs Spiel zu setzen. Die Elemente bereiteten schon genug Schwierigkeiten vor, ohne dass es nötig war, selbst solche hinzuzufügen.

Nach San Louis verliess ich den Lauf des Mississippi, um dem des Illinois zu folgen.

Der Wind, der immer sehr stark war, drehte sich nach und nach und kam von Nordwesten, während unser Flug nach Nordosten ging. Er blies also bei dieser letzten Etappe ziemlich von der Seite und schuf uns daher keine Verlegenheit mehr.

Das Bett des Illinois war eher eng und oft zwischen Hügeln zusammengedrängt. An verschiedenen Stellen hatte es genügend Wasser zum Landen, umso mehr als das Bett sich oft in Buchten und kleine Seen erweiterte.

Längs seines Laufes folgten sich eine Reihe wichtiger Industrieorte. Fabriken von der Grösse einer kleinen Stadt mit Dächern, die vom Rauch geschwärzt und von hohen Kaminen überragt waren, gaben eine Vorstellung von der enormen Entwicklung und Tätigkeit dieser Gegend, einer der industriereichsten der Vereinigten Staaten.

Inzwischen hatte die Luft, die bisher sehr bewegt gewesen war und mir deshalb viel zu schaffen gemacht hatte, um den Apparat im Gleichgewicht zu halten, sich etwas beruhigt.

Zacchetti erschien in der Luke der linken Kabine und machte mir Zeichen, dass das Frühstück herrlich sei; so fing auch ich an etwas abzuknappern. Die guten Freunde in Mem-

phis hatten uns wirklich nicht schlecht bedient und uns die zartesten Hühner und die frischesten Eier eingepackt.

In Chicago, wo wir um zwei Uhr nachmittags ankamen, erwartete uns, da es Sonntag war, eine unzählige Menschenmenge. Eine Staffel amerikanischer Apparate kam uns entgegen und begleitete uns auf dem letzten Stück.

Die Menge war in einer überschäumenden Begeisterung, und als ich am Lande angekommen war, musste ich mich auf die Schultern der Zunächststehenden retten, um nicht erdrückt zu werden. So wurde ich in das Lokal des Marine Klubs gebracht, der in der Nähe des Hafens war, und wo ich ein wenig Atem schöpfen konnte.

Die Photographen umschwärmten mich von allen Seiten und wünschten vor allem, mich zusammen mit Miss Amerika zu photographieren, die in der Welt-Schönheits-Konkurrenz von Galveston den ersten Preis gewonnen hatte. Und sie war, trotz dieses Preises, eine wirkliche Schönheit.

Sie war von einem amerikanischen Marineoffizier begleitet, Besitzer eines Motorbootes, auf dem er mit mir und seiner Freundin einen Ausflug machen wollte. Ich musste natürlich absagen. Später hörte ich, dass die Barke an jenem Tage untergegangen sei, da man die Schiffspumpe falsch montiert hatte. Der schwarze Bootsjunge, der ein bisschen Wasser in der Barke fand, begann die Pumpe zu gebrauchen, aber je mehr er pumpete, desto höher stieg das Wasser, und je mehr das Wasser stieg, desto verzweifelter pumpete er. Schliesslich holte er Hilfe herbei, aber als er zurückkam, lag das Boot auf dem Grunde des Sees.

Ich hatte an jenem Abend sehr viel Arbeit, um einem Sextanten nachzuspüren, den Del Prete fallen gelassen hatte,

und der in New York in Reparatur gegeben worden war. Er war uns nach Chicago nachgeschickt worden, aber jede Spur von ihm war verloren gegangen.



Der schwarze Bootsjunge an der Pumpe.

Ohne dieses Instrument war eine Abreise unmöglich.

Nachdem ich genug gebeten, gelärmt, gedroht und in New York und Chicago einen Haufen Leute mobil gemacht hatte, erhielt ich es endlich um 7 Uhr morgens am Tage unserer Abreise, und ich musste daher mit dem Start so lange zuwarten.

Aber es schien mein Schicksal zu sein, an jenem Tage nicht mehr starten zu können. Einer der Motoren war wegen eines kleinen Defektes der Benzinleitung nicht in Gang zu bringen.

So musste ich noch einen Tag in Chicago bleiben.

Ich benützte ihn, um die Stadt, die die zweitwichtigste der Vereinigten Staaten ist, zu besuchen. Auf dem Calumet-See sah ich die Rekonstruktion von Christoph Columbus Karavelle „Santa Maria“ in natürlicher Grösse. Ich stieg an Bord und der Kustos sagte mir, dass dieses zu Ehren des grossen Italieners erbaute Boot auch einmal einer Feuersbrunst zum Opfer gefallen sei, wahrscheinlich auch wegen eines von einem Besucher aus Unachtsamkeit weggeworfenen Zünd-



Am Strande von Shippigan.



Die einsame Küste von Shippigan.



Die Kirche von Shippigan.



Unser Gasthaus in Shippigan.

holzes. Das Schiff, auf dem ich mich befand, war also schon die zweite Rekonstruktion. Wie man sieht, scheint ein missgünstiges Schicksal über den „Sante Marie“ zu schweben.

Während meines Aufenthaltes erhielt ich eine Menge Bitten, mich in Buffalo und Detroit aufzuhalten, die an meinem Wege nach Montreal lagen.

Auch der berühmte Automobilfabrikant Ford lud mich durch seinen Vertreter in Chicago ein, seine Fabriken in Detroit zu besuchen. Doch war ich nun schon im Rückstande mit meinem Programm, und ich musste verzichten. Aber ich tat es sehr ungerne.

Ich verliess Chicago am 17. Mai.

Während der Fahrt nach Montreal hatten wir klares Wetter und günstigen Wind. Der Flug ging von Westen nach Osten quer über die Halbinsel weg, die den Michigan-See vom Erie-See trennt. Ich überflog diesen in seiner ganzen Länge, dann die Niagarafälle, überquerte den Ontario-See und folgte dem San Lorenzostrom bis nach Montreal.

Als wir uns halbwegs zwischen Michigan- und Erie-See befanden, stellten wir ein Entweichen von Wasser im Kühler des vordern Motors fest; der Rest war daher ins Sieden geraten. Wir waren etwa 120 km vom See entfernt und in einer Höhe von tausend Metern.

Wir pumpten das Reservewasser hinein, um die Temperatur hinunterzudrücken, aber nach etwa zehn Minuten begann das Wasser von neuem zu sieden. Wieder pumpten wir, und ich stellte den vorderen Motor auf die kleinste Schnelligkeit, vergrösserte aber dafür die des hintern. So gelang es mir, das Wasser unter dem Siedepunkt zu halten, aber nur mit grosser Mühe.

Unterdessen begann auch beim hintern Motor das Wasser abzunehmen, und ich konnte auch diesen nicht mehr in voller Tätigkeit halten. Wir begannen daher langsam die Höhe zu verringern. Es war ein Augenblick grosser Beängstigung! Wohl überflog ich einige kleine Seen, auf denen eine Landung möglich gewesen wäre, aber kein Wiederaufflug, und solange die letzte Hoffnung, den Erie-See zu erreichen, nicht geschwunden war, wollte ich aushalten.

Unter anderm behinderte die feuchte und schwüle Luft auch die Fernsicht, sodass es unmöglich war, den See zu erblicken, bevor man ihn erreicht hatte.

Als ich endlich über ihm stand, war ich nur noch fünfzig Meter über der Erde; aber dank der getroffenen Vorsichtsmassregel hatten die Motoren in keiner Weise gelitten.

Ich landete an einer geschützten Stelle bei Stony Point. Der Kühler des vordern Motors hatte die Hälfte des Wassers verloren. Wir füllten ihn mit dem des Sees und stiegen wieder auf, indem wir gedachten, die Reparatur vorzunehmen sobald wir uns an einem grösseren Orte befanden, wo wir einige Hilfsmittel zur Verfügung hatten und von wo aus ich nach Montreal telephonieren oder telegraphieren konnte. So flogen wir auf dem Erie-See etwa eine halbe Stunde weiter.

Da aber die Sache sich wiederholte, entschloss ich mich, niederzugehen. Ich landete in der Inner Bay bei Long Point auf kanadischem Gebiet an der Nordküste des Erie-Sees in einer nach allen Seiten hin geschützten Bucht, die einen gradezu idealen Flughafen gegeben hätte.

Ich verankerte mich in der Nähe des kleinen Dorfes P. Rowan, und während meine Kameraden sich an die Reparie-

rungsarbeiten machten, ging ich an Land, um mich mit Montreal in Verbindung zu setzen. Alle halfen mir aufs liebenswürdigste. Eine reizende Telephonistin tat ihr Möglichstes, um mir die Verbindung mit Montreal zu geben. Aber als ich sie endlich bekam, war die Reparatur schon beendet. Und es war mir nicht mehr möglich, mit dem Marineattaché, Kommandant Lais zu sprechen, der sich von Washington dorthin begeben hatte, um uns behilflich zu sein.

So nahm ich nach zweistündigem Halt den Flug wieder auf. Vom Erie-See ging ich an den Ontario-See über und überflog dann die Niagarafälle. Wunderbar und faszinierend ist der Anblick dieser gewaltigen Wassermassen, mit denen der Erie-See sich in den Ontario-See entleert, in einem Sturze von etwa sechzig Metern! Die Natur zeigt sich in Ihrer ganzen gewaltigen Kraft und Schönheit und ihr gegenüber fühlt sich der Mensch schwach und klein.

Von oben gesehen konnte der Anblick der Fälle natürlich nicht jene Gewalt haben, die denjenigen ergreift, der ihnen gegenübersteht, aber ihre Schönheit überwältigt uns. Auch ich konnte meine erstaunten Augen nicht lösen von diesem seltsamen Bild, über das der „Santa Maria“ dahinschwebte. Und als ich endlich weiterfliegen musste, schaute ich noch oft zurück nach der mächtig ansteigenden Wasserstaubwolke, die von weitem den Ort der grandiosen Fälle kenntlich macht.

Nachdem wir den Ontario-See überflogen hatten, folgte ich, von einem Westwind begünstigt, dem Laufe des San Lorenzostromes und um 17.30 Uhr ging ich in Montreal nieder.

Der Hafen war eher klein und stark besetzt. Aber alles war dank der Mitwirkung der kanadischen Behörden, die der Kommandant Lais interessiert hatte, gut vorbereitet worden.

Dieser war trotz seiner gebrochenen Rippen von Washington herübergekommen, den Fliegerattaché zu ersetzen, der für die grossen Flugmanöver in Texas verreist war. Er war mir von unschätzbbarer Hilfe bei den Vorbereitungen für den zweiten Ozean-Überflug und im besonderen in Bezug auf die Beschaffung der Wetterberichte.

So vernahm ich, dass seit etwa zehn Tagen eine dichte Nebeldecke über dem Unterlaufe des Lorenzo-Stromes lag bis über Neu-Fundland hinaus. Es war allerdings gute Hoffnung vorhanden, dass dieser Nebel sich auflösen würde, da sich Westwinde erhoben hatten, die meist schönes Wetter ankündeten. Immerhin begann an jenem Abend ein feiner aber anhaltender Regen zu fallen.

Ein nebliger Morgen eröffnete den neuen Tag. Gegen neun Uhr hob sich der Nebel, dafür begann es zu regnen. Nach einem mühsamen und schwierigen Start erhob ich mich unter dem Regen, entschlossen, solange vorwärts zu gehen, bis der wiederkehrende Nebel mir den Flug verunmöglichen würde.

Ich folgte dem Lorenzostrom, musste aber sehr tief, etwa in der Höhe der Uferbäume fliegen, weil des Regens und des Nebels wegen die Sicht ausserordentlich schlecht war. So entging ich nur wie durch ein Wunder einem Netz von Leitungsdrähten, die den Fluss überspannten.

Ich überflog Quebec, immer im Regen. Die Winde begannen von Nordosten zu blasen. Noch etwa eine Stunde flog ich so dahin. Aber der Nebel wurde immer dichter, und da ich es für unvorsichtig hielt, noch weiter zu fliegen, kehrte ich nach Quebec zurück, wo ich unter einem Regenschauer landete, der während der ganzen Arbeit der Verankerung uns

erfreute. Der Kommandant der Besatzung von Quebec wohnte persönlich dieser langen und mühsamen Manövrierung bei.

Ganz durchnässt und mit Öl beschmutzt mussten wir sicher einen wenig einladenden Eindruck machen, und alle begriffen, dass von der Veranstaltung eines Bankettes abgesehen werden konnte.

Wir waren den ganzen Nachmittag damit beschäftigt, unsere Kleider auf den Öfen des Hotels zu trocknen.

Dieses Hotel war das berühmte Château Frontenac; auf der Höhe eines Hügels gelegen, überragte es mit seinen gewaltigen Türmen die Stadt, die sich an seine Füße schmiegte.

Ich hatte mein Zimmer in einem der Türme und konnte von ihm aus den Apparat im Hafen überwachen.

Am Abend hatte ich eine Unterredung mit dem Direktor der Meteorologischen Station. Er gab mir eine Karte, in der alle Radiotelegraphen- und alle Signal-Stationen längs des Lorenzo-Stromes eingezeichnet waren. In den Nebelperioden, die dort sehr häufig sind, haben sie den Fliegern Zeichen zu geben und Berichte zu liefern.

Am 19. Mai wartete ich mit dem Start bis um Mittag, um über das Fahrtstück bis Shippigan genaue Witterungsberichte zu haben. Noch bedeckte eine Nebelschicht die Mündung des Lorenzostromes, in Quebec war das Wetter aber bereits klar.

Vor dem Abflug traf ich den Kapitän eines italienischen Dampfers, der diesen Morgen eingelaufen war. Er sagte mir, dass er etwa 800 km östlich von Neu Fundland in eine Nebelzone hineingeraten und nicht mehr herausgekommen sei bis an der Mündung des Lorenzostromes.

„War der Nebel dicht?“, fragte ich ihn.

„Zum Abschneiden!“

Bis nach Rimouski, also etwa 250 km weit, hatten wir gutes Wetter. Von dort sollten wir die Halbinsel von Gaspè überfliegen, um die Chaleur Bai zu erreichen, an der Shippigan liegt. Aber auf der Höhe von Rimouski fand ich von neuem Nebel.

Ich stieg daher nieder und begab mich nach der Eisenbahnstation, um Erkundigungen einzuziehen. Durch das Telephon setzte ich mich mit allen an der Linie gelegenen Orten in Verbindung und vernahm, dass in Shippigan und an der Chaleur Bai das Wetter klar, hingegen die ganze Halbinsel Gaspè mit dichtem Nebel bedeckt sei. Für mich war die Hauptsache, bei der Ankunft klares Wetter vorzufinden.

So kehrte ich denn an Bord zurück und nahm den Flug wieder auf. Nach dem Kompass steuerte ich der Chaleur Bai zu, auf einer Höhe von etwa 800 Metern im Nebel verloren. Dank der Vorzüglichkeit unserer Instrumente konnten wir dennoch in regulärer Weise fliegen. In einigen Gegenden war der Nebel so dicht, dass wir die Flügel-Enden nicht mehr sehen konnten.

Plötzlich bemerkte ich in dem wattefarbenen Weiss des Nebels verdächtige dunkle Stellen. Ich gab Gas, um höher zu kommen und bald erkannte ich, dass es Baumwipfel waren. Wir flogen also über Land. Mit einer raschen Drehung änderte ich die Richtung um 180 Grad und flog mit sausen- den Motoren während einer Viertelstunde rückwärts, wo ich sicher war, keine Hindernisse zu finden. Als mir die auf diese Weise gewonnene Höhe hoch genug schien, nahm ich die alte Fahrtrichtung wieder auf.

Auf der Höhe der Chaleur Bai traten wir endlich aus dem

Nebel hinaus und fanden einen herrlichen Sonnenschein vor, in dem wir in ruhiger Fahrt bis nach Shippigan flogen.

Der Vorfall, der für mich fatale Konsequenzen hätte haben können, hing davon ab, dass ich keine genauen Karten der Gegend besass und dass man mir gesagt hatte, dass die Höhe der zu überfliegenden Hügel 500 Meter nicht übersteige, während diese in Wirklichkeit an einigen Punkten über tausend Meter betrug.

Das beweist, wie oft ein Unternehmen wegen irgend einer Kleinigkeit scheitern kann, wie dies hier mit uns beinahe geschehen war.

Shippigan ist eine kleine Insel, die von Fischern bewohnt wird. Sie besitzt eine geschützte Bucht, die allerdings nur im Sommer benutzbar ist, da sie im Winter völlig von Eis überdeckt ist.

Ich fand dort Telegramme aus Neu Fundland vor, die mich davon unterrichteten, dass dort immer noch, hauptsächlich der Südküste entlang, sehr ausgedehnter und dichter Nebel lag.

Unter diesen Umständen war an ein Weiterfliegen nicht zu denken, zum wenigsten nicht, bis das Wetter in irgend einem Punkte von Neu Fundland sich aufgehellt hatte. Ich war allerdings der Ansicht, dass der Westwind, der sich erhoben hatte, den Nebel wegfegen würde, so dass es mir möglich wäre, die Bai von Trepassey zu erreichen, wo ich zum zweiten Ozeanflug starten wollte.

Am folgenden Morgen aber waren die Nachrichten nicht besser. Ich liess mich im Telegraphenamt häuslich nieder und überschwemmte alle Örtlichkeiten an der Südküste von Neu Fundland mit Telegrammen.

Und wirklich wurde ich, wie ich vorausgesehen hatte, gegen Mittag informiert, dass der Nebel sich zu lichten beginne, und ohne zu zögern flog ich ab. Ein wundervoller Rückenwind, wie wir ihn nie gehabt hatten, liess uns mit einer Geschwindigkeit von 190 bis 200 km fliegen.

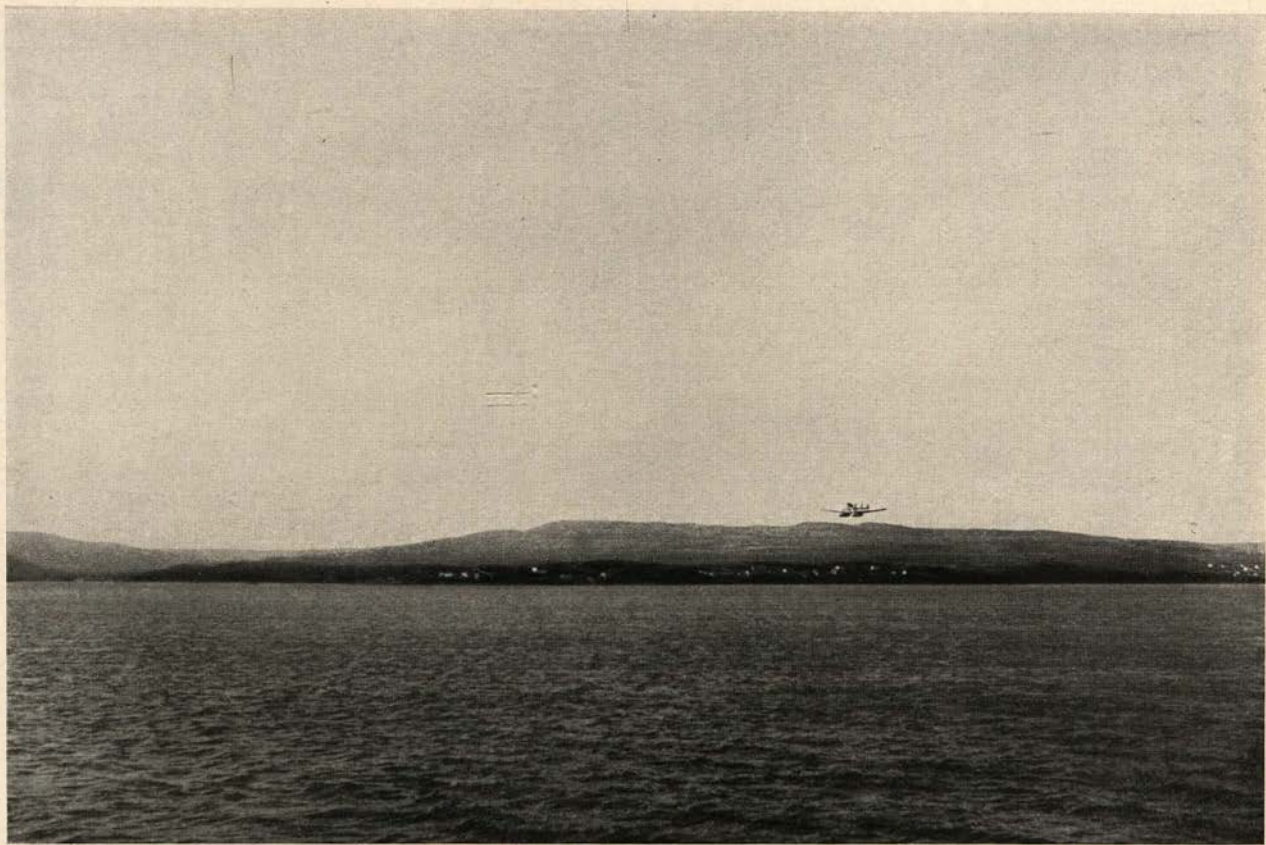
Wir überflogen eine Eisbank, in deren Nähe sich ein kleiner Dampfer befand, ein Ice-Patrol, der dort stand, um deren Bewegung zu verfolgen und radiotelegraphisch den Schiffen davon Kenntnis zu geben.

Die Luft war nun so klar, dass wir schon in einer Distanz von 150 km die Hügel von Neu Fundland wahrnehmen konnten.

Ich flog der Südküste entlang, über eine gebirgige und einsame Gegend. Schwarze Felsen, ohne eine Spur von Vegetation, ohne ein Zeichen von Leben.

Auf der Höhe von Trepassey fand ich noch ein wenig Nebel vor, der mich aber nicht hinderte, in der Bai niederzugehen.

Wir waren am letzten Punkte der amerikanischen Etappe angekommen!



Ankunft in Trepassey.



Die Küste der Insel Flores (Azoren).

IN DEN STÜRMEIN DES NORDATLANTISCHEN OZEANS

Der natürliche Hafen von Trepassey befindet sich in der gleichnamigen Bai am Südost-Ende von Neu Fundland und besteht aus einem Meerarm, der etwa sieben Kilometer lang und verschieden breit ist, bis zu 500 Meter. Nur ein kleines Fischerdorf befindet sich daran.

Ich hatte zuerst den Hafen von Placentia gewählt gehabt, ein wenig weiter westlich als Trepassey, hatte mich aber dann für diesen letztern entschlossen, da er den Vorteil hatte, besser geschützt zu sein und meine erste atlantische Etappe um etwa achtzig Kilometer abzukürzen.

Der italienische Honorarkonsul war von Sant Johns herübergekommen, uns behilflich zu sein. Die Behörden von Neu Fundland hatten ihm einen Schlaf- und einen Speisewagen zur Verfügung gestellt, in denen wir uns bequem einrichten konnten. Andernfalls wären wir genötigt gewesen, in einer Fischerhütte Unterkunft zu suchen.

Am Abend nach unserer Ankunft in Neu Fundland, es war Freitag, der 20. Mai, arbeiteten wir fleissig, um das Gewicht des Apparates zu vermindern. Wir luden alles Reserve-material aus und alles, was nicht durchaus nötig war, um dafür die Benzinladung für den Überflug genügend gross machen zu können.

Diese Arbeiten dauerten noch den ganzen folgenden Tag an, und erst gegen Abend waren wir zum Abflug bereit. Die Behörden von Neu Fundland schickten mir Begrüssungstelegramme und der Postdirektor bat mich, ein Paket Poststücke nach Italien mitzunehmen.

Inzwischen begannen die verlangten meteorologischen Informationen einzulaufen, und wenn es möglich gewesen wäre, am Tage unserer Ankunft in Trepassey gleich wieder weiterzufliegen, hätten wir das schönste Wetter und die günstigsten Winde bis zu den Azoren gehabt.

Es war genau der Tag, an dem der Amerikaner Lindbergh zu seinem Ozeanflug startete.

Aber dies war nicht möglich, einenteils wegen der Ausladung des Materials und der Neuversorgung mit Benzin, andernteils war es auch vorsichtiger, eine neue genaue Überprüfung des Apparates vorzunehmen, was wir seit unserer Abreise von New York nicht mehr gemacht hatten.

Am Nachmittag des 21. Mai meldete man mir starke Nordostwinde und bedecktes Meer. Ich entschloss mich aber dennoch während der Nacht zu starten.

In Trepassey gab es nur eine einzige kleine Motorbarke. Da die Bai sehr lang aber sehr eng war, wurde es nötig, den Apparat zum Start an deren Eingang zu schleppen, da dort die beste Lage war, umso mehr als der Wind von Norden blies.

Die Manöverierung, die um zwei Uhr nachts begann, war wegen der vielen Windstöße sehr aufregend und wurde durch eine Beschädigung des Motorbootes, das uns im Schlepptau hatte, noch mehr erschwert. Wir liefen oft Gefahr, gegen die Segelschiffe oder gegen das Land anzurennen. Und kaum

hatten wir den Apparat endlich in die richtige Lage gebracht, so drehte sich der Wind und blies von Westen. Ich versuchte dennoch zu starten, aber bei den starken Seitenwinden war es unmöglich, den Apparat auf die Stufe zu bringen.

Unter diesen wenig günstigen Umständen und im Hinblick darauf, dass es schon ziemlich spät geworden war, um die Azoren noch bei Tageshelle zu erreichen, was für die Landung absolut nötig war, da ich nicht wissen konnte, ob Vorsorge für eine nächtliche Landung getroffen worden war, verschob ich den Start auf die folgende Nacht.

Die Motorbarke, die uns hergeschleppt hatte, ging fast unter, da sie von der Strömung abgetrieben wurde. Nur mit grosser Mühe gelang es der Besatzung mit Hilfe der Ruder das Land zu gewinnen.

Geduldig kehrten wir wieder in den Hafen zurück. Aber auf Grund der gemachten Erfahrung verlangte ich von Sant Johns einen Schleppdampfer, der um Mittag desselben Tages abging und abends gegen acht Uhr ankam.

Es war der 22. Mai, ein Sonntag. Während des Nachmittages besserte sich das Wetter auf den Azoren, verschlechterte sich aber, wie wir aus den meteorologischen Berichten ersehen konnten, auf dem Ozean.

Diese Berichte wurden immer schlechter und der letzte, den ich gegen Mitternacht erhielt, sah für etwa die Hälfte des Überfluges Gegenwind und sinkende Temperatur vor.

Ich konnte mir den Luxus des Wartens nicht leisten, da meine Reise eine solche in Etappen war, bei der es sich darum handelte, ohne Intervalle eine Etappe an die andere anzusetzen.

Es war empfindlich kalt. Um Mitternacht setzte ich mich

in Bewegung, um mich an den Startplatz schleppen zu lassen, den ich in Anbetracht dessen, dass der Wind von Südwesten blies, im Nordosten der Bai gewählt hatte.

Kurz vor der Abfahrt bemerkte ich, dass die Signalpistole und die dazu gehörigen Ladungen verschwunden waren. Damit fehlte uns das einzige Mittel, das wir besaßen, uns bemerkbar zu machen.

Um 3.50 stieg ich auf, nach einer ziemlich langen Anfahrt im Innern der Bai. (Diese und die andern in diesem Kapitel gemachten Zeitangaben beziehen sich auf den 45. Meridian westlich Greenwich, nach dem wir die Uhren an Bord eingestellt hatten.)

Die Belastung betrug 3120 kg: 2380 kg Benzin, 220 kg Öl, 50 kg Reservewasser, 40 kg der Anker und das zugehörige Tau, 50 kg die Akkumulatoren, 180 kg Instrumente, Lebensmittel u. a., 200 kg die Besatzung.

Die Benzinbelastung war auf nur 2380 kg beschränkt worden; eine höhere Belastung wäre bei den herrschenden Winden und der Form der Bai nicht opportun gewesen.

Die zu durchfliegende Strecke zwischen Trepassey und Horta auf der Insel Fayal betrug 2220 km; aber nötigenfalls konnten wir in Santa Cruz auf der Insel Flores, der westlichsten der Azoren, niedergehen, die bloss 2000 km weit von Trepassey entfernt war und wo ich eine kleine Benzinreserve angelegt hatte.

Wir hatten gegenüber dem ersten Ozeanüberflug als Mehrbelastung den Anker und die Akkumulatoren, sowie eine grössere Menge von Reservewasser.

Ich überflog den Leuchtturm von Capo Race, den süd-

östlichsten Punkt von Neu Fundland, um die Abweichung zu kontrollieren.

Wir hatten einen leichten Wind von West-Südwest. Der Himmel war heiter. Eine herrliche Überfahrt schien sich vorzubereiten, ganz entgegen aller pessimistischen Voraussagungen.

Ich flog in der Richtung von 113 Grad, wozu 5 Grad wegen der Abtreibung kamen. Um 4.30 Uhr erblickte ich einen Schoner, der nach Nordwesten fuhr. Wir hielten uns etwa 200 Meter hoch. Die Kälte war noch immer sehr empfindlich.

Die aufgehende Sonne liess den östlichen Himmel in Orangenglut aufleuchten. Das Meer hingegen lag in einem Dunkel-ultramarin.

Um fünf Uhr begegneten wir einer Wolkenmauer, die aus dem Meere in die Höhe stieg, als ob sie uns den Weg verlegen wollte. Es war die Nebelbank des Golfstromes.

Ich stieg höher hinauf, um über sie hinauszukommen, musste mich aber bis zu etwa 1000 Metern erheben. Da ich nicht wusste, welche Richtung der Wind über den Wolken haben würde, hielt ich mich genau an die Fahrtrichtung, ohne auf die Bewegung zu achten, die ein Abtreiben bringen konnte.

So flogen wir etwa zwei Stunden über der graudunkeln und dichten Nebeldecke hin. Während wir vorwärts gingen, verfinsterte sich der Himmel immer mehr, und ich war gezwungen, weitere zwei Stunden in Nebel und Wolken dahinzufiegen und zudem bis auf 2000 Meter zu steigen, um die immer höher werdende Nebelschicht zu vermeiden.

Um zehn Uhr lichtete sich der Nebel etwas und durch

einige Risse erblickte ich da und dort das Meer. Ich stieg daher unter die Wolken hinab und hielt mich auf etwa 200 Meter Höhe über dem Wasser.

Aus der Oberfläche des Meeres, die unruhig schäumte, konnte ich erkennen, dass wir jetzt einen starken Südostwind hatten. Ich korrigierte die Fahrtrichtung um zehn Grad, um die Abtrift aufzuheben.

Aber je weiter wir vorwärts kamen, desto gefährlicher wurde der Wind. Ungefähr um elf Uhr konnten wir die erste Sonnenbeobachtung anstellen, um ungefähr eine Vorstellung von der Grösse der durchflogenen Strecke zu haben. Es ging daraus hervor, dass wir etwa tausend Kilometer zurückgelegt hatten. Wir waren also seit der Abfahrt mit einer mittlern Stundengeschwindigkeit von 138 km geflogen.

Ich schloss daraus, dass wir über der Nebeldecke, über der wir vier Stunden geflogen waren, starke Gegenwinde gehabt hatten.

Der bedeckte Himmel verbarg uns die Sonne vollständig und verunmöglichte uns alle Berechnungen. Der Wind nahm immer zu. Er hatte sich nach Ost-Südost gedreht, wehte uns also direkt entgegen.

Gegen Mittag kam die Sonne hervor. Sie stand ungefähr in der Richtung unserer Fahrt. Aus unseren Beobachtungen ergab sich eine Abweichung von der genauen Fluglinie um etwa 18 Meilen. Diese Abweichung, zusammen mit der geringen Schnelligkeit bestätigte uns, dass wir während des Fluges über den Wolken einen starken Gegenwind von links gehabt hatten. Und obschon wir unseren letzten Berechnungen, der schlechten Witterungsverhältnisse wegen nicht allzu stark vertrauen konnten, entschloss ich mich doch, etwas mehr

nach links zu halten, um die durch den Wind verursachte Abtrift zu korrigieren.

Um 13.02 und 13.29 stellten wir neue Berechnungen an, und ersahen daraus, dass auch in der Zwischenzeit die Schnelligkeit durch den Gegenwind stark vermindert worden war. Und wirklich hatten wir in einer Stunde und vierzig Minuten nur 220 km durchflogen, was einer mittleren Geschwindigkeit von 130 km gleich kam.

Um 13.30 erblickte ich einen Dampfer, der unsere Fahrtrichtung kreuzte und seinen Kurs gegen Süden nahm.

Der Wind nahm immer mehr zu, und unsere Schnelligkeit dementsprechend ab. Um 15.40 Uhr waren wir noch 390 km von der Insel Flores entfernt. Durch einen raschen Überschlag stellten wir fest, dass wir noch etwa 430 kg Benzin hatten, was ungenügend war, die Insel zu erreichen, wenn wir mit einer Geschwindigkeit von bloss 130 km und einem Verbrauch von 140 kg pro Stunde rechnen mussten.

Unsere Lage wurde daher recht beängstigend, und unsere Hoffnung bestand nur noch darin, dass der Wind sich legen möchte.

Um 16.40 Uhr erblickte ich links von uns einen Segler, der gegen Westen fuhr. Ich machte eine neue Berechnung der Benzinorräte und fand, dass sie noch für 290 km ausreichten. Wir waren zwar nur noch 280 km von Flores entfernt; aber unsere Geschwindigkeit betrug, des immer heftiger werdenden Gegenwindes wegen, nur noch 120 km.

So war es ganz ausgeschlossen, die Insel zu erreichen, wenn der Wind nicht abnahm, umso mehr, als wir noch mit der Zeit rechnen mussten, die nötig werden würde, die Insel zu rekonoszieren, für den Fall, dass wir stark von der Rich-

tung abgetrieben würden. Anderseits aber war eine Landung auf dem bewegten Meere eine höchst gefährliche Sache!

Es war für mich ein schwieriger und ernster Augenblick. Denn ich musste eine Entschliessung treffen, um aus der heiklen Lage herauszukommen. Aber welche?

Ich entschied mich zu einer Landung.

Ich kreiste ein paarmal über dem Segler und ging dann in seiner Nähe nieder, in der Absicht, zu warten, bis der Wind sich gelegt haben würde, um dann von neuem zu starten und den Flug nach Flores fortzusetzen. Es gab keinen andern Ausweg!

Die Landung war keine leichte Sache. Das Meer war bewegt, aber nicht stürmisch. Der starke Wind wehte augenscheinlich noch nicht lange, und hatte es daher noch nicht stärker aufgewühlt.

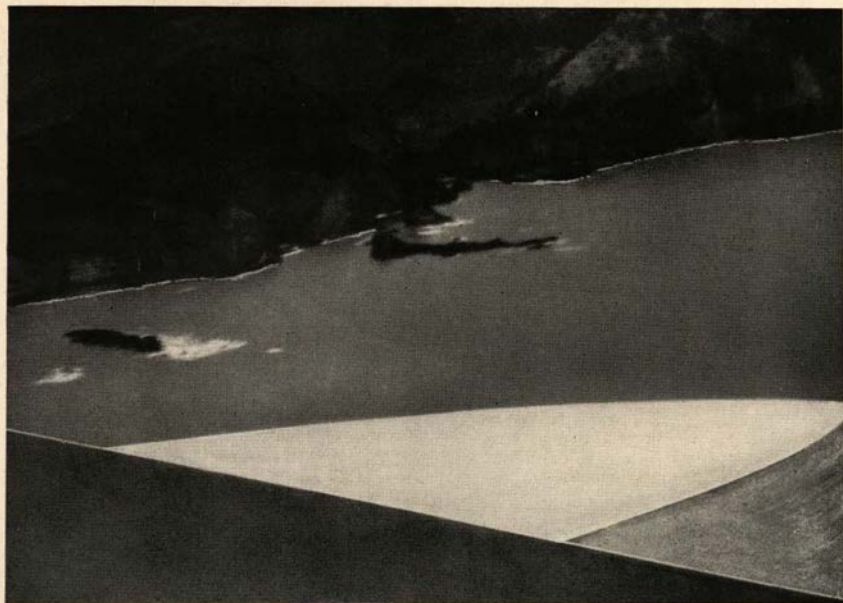
Ich näherte mich der Wasseroberfläche mit abgestellten Motoren, gab dann noch einmal Gas, um ein paar starke Wellen vorübergehen zu lassen, und landete gut, bei Wind- und Wellengang von der Seite, etwa 70 Grad zum Bug.

Das Schiff, das die portugiesische Flagge gehisst hatte, drehte die Segel bei, um ein Boot ins Meer zu lassen. Der Kapitän nahm darin Platz und kam zu mir herüber, um zu fragen, ob ich seine Hilfe nötig hätte.

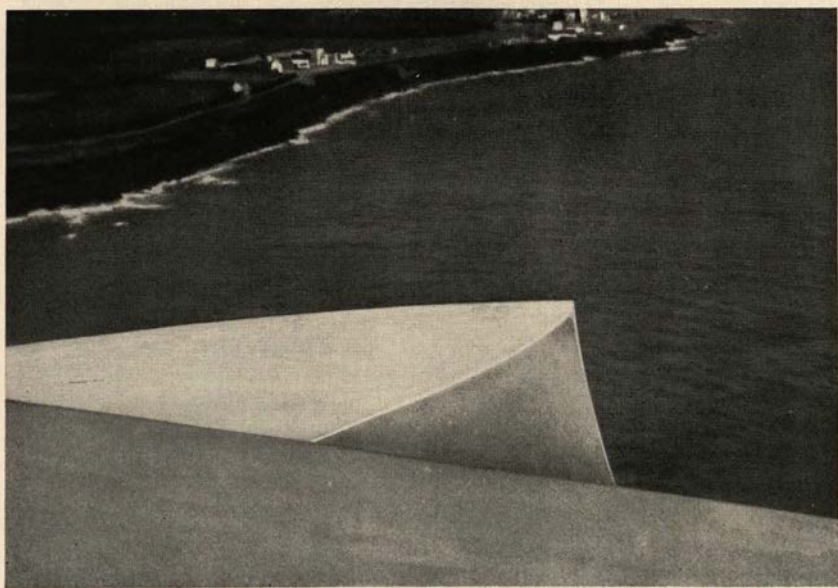
Ich bat ihn, mich ins Schlepptau zu nehmen, bis Wind und Meer mir einen neuen Aufstieg erlauben würden, oder, wenn dies nicht ginge, mich zu den Azoren zu führen.

Der Segler war allerdings nach den Fischbänken von Neu Fundland bestimmt, wo er dem Stockfischfang obliegen wollte.

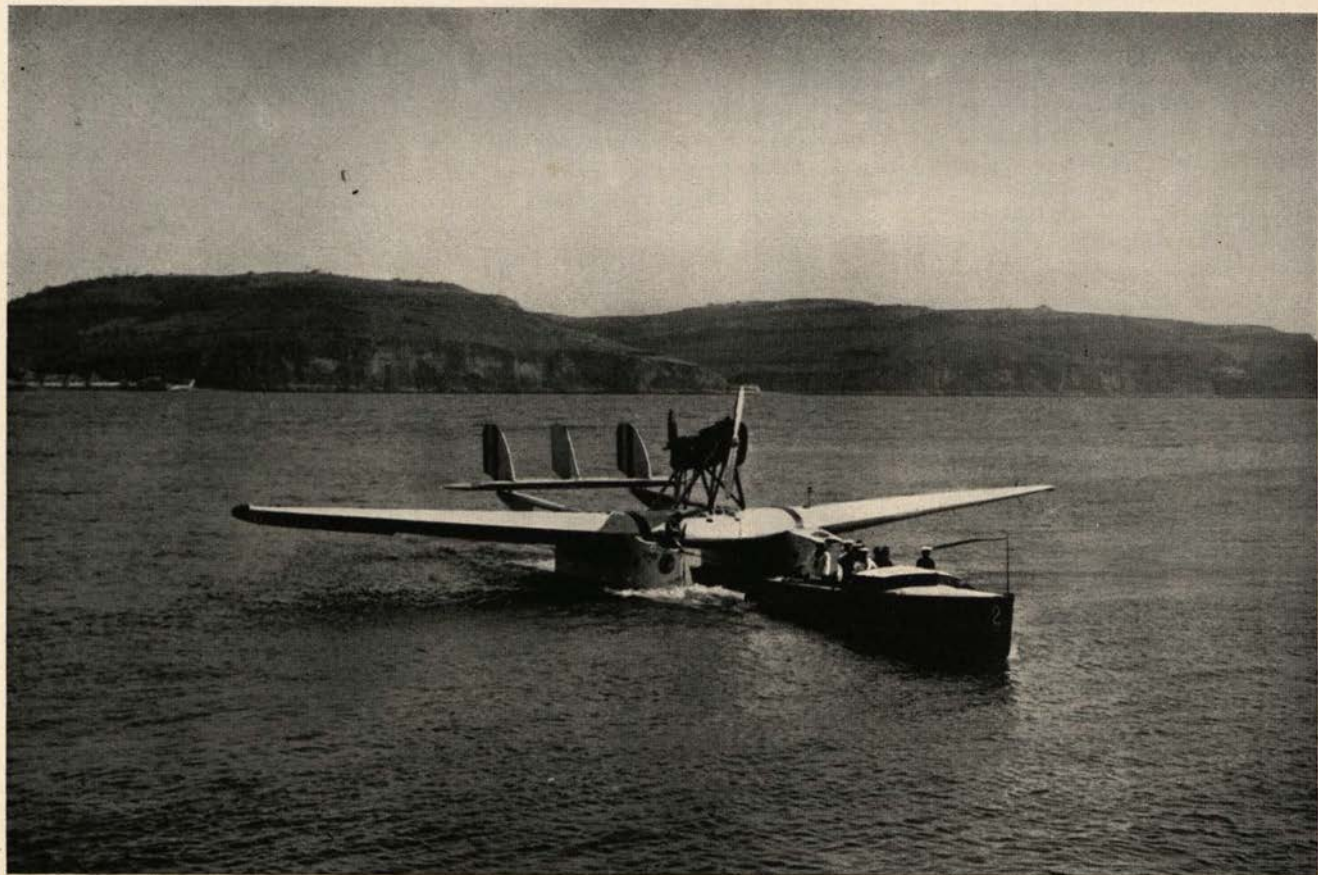
Der Kapitän wollte daher von mir eine schriftliche Er-



Längs der Küste der Insel Pico . . .



. . . und San Miguel.



Lissabon. Fahrt nach dem Binnenhafen.

klärung, dass ich für allen eventuellen Schaden aufkäme, der ihm durch die verspätete Aufnahme des Fischfanges erstehen konnte.

Vier Stunden dauerte die Arbeit, die Taue auszulegen und uns daran zu befestigen, und es wäre auch bei besseren Verhältnissen des Meeres keine leichte Aufgabe gewesen.

Die ersten zwei Versuche, die das Schiff machte, sich uns zu nähern, scheiterten, weil es den Wind von der Seite hatte. Beim dritten Male kam es mit Rückenwind und zog, sobald es sich in der Nähe des Apparates befand, fast alle Segel ein. Hier lag auch die Barke mit den schon gelösten Tauen. Kaum waren wir, in einer Entfernung von etwa sechzig Metern, am Schiff befestigt, so begaben wir uns an Bord.

Der Punkt, an dem wir uns befanden, war $41^{\circ} 11'$ nördlicher Breite und $33^{\circ} 54'$ westlicher Länge von Greenwich. Wir waren also etwa 12 Meilen nach links von unserer Richtung abgetrieben worden.

Das deckte sich in gewissem Sinne mit unsern Beobachtungen, denn in der letzten Phase hatten wir das durch den Wind bewirkte Abtreiben nicht mehr korrigiert, um sicher zu sein, links an den Azoren vorbeizufiegen und die Insel Flores auf der rechten Seite zu haben.

Kaum war die Arbeit des Schlepptaulegens beendet, als ein Dampfer vorbeifuhr, der seine Fahrt unterbrach und uns durch Lichtzeichen auf englisch fragte, ob wir gerettet seien.

An Bord des Seglers waren aber keine Signallampen und ich wusste nicht, wie ich antworten sollte. Ich bat daher, eine grosse Laterne, die an Bord war, anzuzünden und signalisierte meine Antwort mit Hilfe einer Jacke, mit der ich das

Licht in bestimmten Intervallen verdunkelte, um die Punkte und Linien des Morse-Alphabetes zu erhalten.

Die Sache war nicht einfach; die Laterne war sehr schwer, und an Bord war es wegen des Sturmes nicht leicht, das Gleichgewicht zu behalten.

Das Schiff fragte daher mit einem Stimmrohr, ob die Besatzung gerettet sei.

Ich antwortete mit Ja, aber es schien nicht sicher, dass man mich verstanden habe.

Wir nahmen nun unsere Fahrt direkt nach Osten, um den Azoren näher zu kommen, aber bei der grossen Abtreibung kamen wir stark gegen Norden.

Ich hoffte, am andern Morgen weiterfliegen zu können, wenn während der Nacht der Wind abnehmen würde, was wirklich geschah.

Aber am Morgen erhob er sich aufs neue.

Nach dem Tagesgrauen fuhr ein anderer Dampfer vorbei, der die spanische Fahne gehisst hatte. Aber auch mit diesem gelang es mir nicht, mich zu verständigen.

Inzwischen sank das Thermometer immer mehr und der Wind kam von Süden. Dies erlaubte uns, die Fahrt nach Süd-Osten einzustellen; da wir aber stark abgetrieben wurden, ging sie praktisch nach Osten.

Das Leben an Bord des Seglers war, wie man sich vorstellen kann, nicht sehr komfortabel. Es war ein zweimastiger Schoner, hiess „Infante de Sagres“ und hatte einen Gehalt von 190 Tonnen. Er war von Lissabon nach Neu Fundland unterwegs für den Fischfang, der etwa zwei Monate dauert; nachher gedachte er wieder nach Portugal zurückzukehren.

Zweiundvierzig Leute waren an Bord und das ganze Deck

war angefüllt mit Barken und Hilfsmaterial für den Fischfang. Die Barken, 45 an der Zahl, waren ganz kleine ein- oder zweiplätzig Boote. Sie waren so konstruiert, dass sie auf dem Verdeck eine in der andern stehen konnten.



Der Kapitän des „Infante de Sagres“.

An Bord gab es nur Trinkwasser, denn die Besatzung gedachte, sich erst nach der Rückkehr nach Portugal wieder zu waschen.

Der Schiffsraum war ganz mit Salz angefüllt, das zur Einsalzung der Stockfische dienen sollte.

Ein Mann der Besatzung war abwechslungsweise Koch und bereitete das Ragout, das während all der Tage, die wir auf dem „Infante de Sagres“ zubrachten, unsere Nahrung war.

Die Mahlzeiten waren sehr von den Verhältnissen des Meeres und auch von der Bedienung abhängig. Eine Fischsuppe z. B., die einmal morgens um zehn Uhr unser Frühstück abgeben sollte und von einem der Schiffsleute trium-

phierend gebracht wurde, überstand zwar gut den Übergang von der Küche ins Zwischendeck, aber dort angekommen, kollerten Stockfisch und Schiffsmann am Boden. Die Sache setzte aber den braven Seemann nicht in Verlegenheit. Mit einem Löffel schöpfte er seine Fischsuppe vom Boden in die Schüssel, als ob nichts geschehen wäre.



Bewegte Mahlzeit an Bord des „Infante de Sagres“.

Das einzig wirklich gute, was wir zu essen bekamen, waren etwa zwanzig Orangen, die an einer Schnur um ein Klappfenster herumhingen. Ich gab mir eine ganz spezielle Mühe, sie verschwinden zu lassen.

Leider besass ich auch keine Zigaretten mehr. Der Kapi-

tän bot mir allerdings von seinem Tabak an, aber er war stark und beissend und sagte mir wenig zu. Doch musste ich mich damit begnügen. Es musste auch gelernt werden, mit dem dazu gehörenden Papier selber richtige Zigaretten zu drehen. Ich hatte das nie geübt, setzte aber all meine Kunst daran. Die Zigaretten, die dabei herauskamen, hatten allerdings ein sehr unbestimmtes Aussehen und erheiterten den Kapitän sehr. Er übernahm daher die Aufgabe, sie mir zu liefern, da er sie wirklich mit einer wahren Kunstfertigkeit herstellte. Und jeden Morgen fand ich denn im Zwischendeck in einer Schachtel ein für mich bereitgelegtes Häufchen.

Die Schlepptaue hielten gut, ich liess sie aber doch noch um einiges verlängern, um sicher zu sein, dass sie nicht reissen würden.

Während des ganzen Tages blieben die Meer- und Windverhältnisse dieselben und erlaubten keinen neuen Startversuch. Wir steuerten in Süd-Südost-Fahrt auf die Azoren zu mit Wind von Süd-Südwesten.

Der Apparat hielt dem Meer gegenüber prächtig stand, besser als wir voraussehen konnten. Die Wellen rollten seitlich an ihn heran in einem Winkel von etwa 30 Grad zur Spitze. Unter den Kabinen durchgehend, fanden sie einen Ausweg in dem leeren Raum zwischen der einen und der andern, was verhinderte, dass der Apparat zu stark schaukelte. Die Flügel, die häufig das Wasser berührten, versanken auf diese Weise nie darin und liefen keine Gefahr, zu zerbrechen. Nur die beweglichen Flügelenden litten etwas, da sie stark dem Meere ausgesetzt waren.

An Bord sprach man nur portugiesisch, was wir allmählich

ordentlich gut verstanden. Wir unserseits drückten uns italienisch aus, langsam und scharf akzentuiert sprechend.

Während der Mahlzeiten berichtete mir der Kapitän über das Leben an Bord und die Technik des Fischfangs.



Der „Santa Maria“ im Schlepptau des „Infante de Sagres“.

Bei den Bänken von Neu Fundland angekommen, wurde der Segler verankert. Jeden Tag gingen die Seeleute vom Morgen bis zum Abend auf den Fischfang in der Nähe des Seglers, in Distanz von ein bis zwei Kilometern. Jede Barke war gewöhnlich von einem einzigen Manne besetzt, der mit der Angel fischte. Jeder hatte einen Kompass und ein Nebelhorn an Bord, so dass jeder, wenn der Nebel die Fernsicht verhinderte, das Schiff wieder erreichen konnte, das seinerseits mit einer kleinen Kanone ausgerüstet war, um seine Lage angeben zu können.

Am Abend des 24. Mai begann die Temperatur rapid zu sinken. Regenschauer und starke Windstöße brachen über uns herein. Ich verbrachte die Nacht wachend und sehr besorgt um das Schicksal des Apparates. Das Schiff war gezwungen, die grossen Segel einzuziehen.

Auch am 25. Mai hatten wir noch Süd-Südwest-Wind und den Bug nach Ost-Südost gerichtet. Aber bei der kleinen Geschwindigkeit fuhren wir mit einer Abtrift von etwa 40 Grad, was uns an den Norden der Azoren brachte. Jeden Augenblick beobachteten wir den Barometerstand. Es fiel fortwährend. Der Kapitän schüttelte sein Haupt: „Malo tiempo! Mein armer Stockfisch!“

Das Meer wurde immer erregter, und noch einmal waren wir gezwungen, die Segel zu vermindern. Wütende Windstöße und fürchterliche Wassergüsse fielen über uns herein.

Die Nacht vom 25. auf den 26. Mai war schrecklich.

Der Apparat hielt stand, weil er sich auf den Wellen halten konnte und nicht mit den Flügeln eintauchte. Aber die Verbindungsklappen begannen unter den Wasserstößen sich zu lösen und auch das Tiefensteuer litt.

Um vier Uhr morgens riss eines der Schlepptaue. Wir mussten mit dem Schiff beilegen, um es aufs neue zu ziehen, was keine leichte Arbeit war.

Aber um 7^{1/2} Uhr rissen gleichzeitig alle beide Tautae. Während der Segler manövierte, um sich dem Apparate zu nähern und die Seile wieder zu legen, erschien am Horizonte ein Dampfer.

Ich hisste ein Fahnenzeichen von internationaler Bedeutung und bat das Schiff, in Hörweite vorbeizufahren. Rasch näherte es sich. Welche Freude! Es war der italienische Dampfer „Superga“.

Der Kapitän fragte sogleich durch das Megaphon, ob wir am Leben seien. Ich antwortete ihm selbst, um ihn zu überzeugen, dass dies der Fall sei und bat ihn, uns ins Schlepptau zu nehmen.

Er entsprach sofort meiner Bitte, und wir bereiteten uns für die Ausbootung vor.

Wir nahmen die wenigen Habseligkeiten, die wir mitgetragen hatten, zusammen, Kleider, Bordkarte, Fluginstrumente. Der Kapitän der „Infante de Sagres“ gab uns noch einige Briefe nach Europa mit.



Der Hilfskapitän des „Infante de Sagres“.

Das Boot der „Superga“ kam an die Bordwand. Mit Rührung verabschiedeten wir uns von dem Kapitän und der Besatzung des Seglers, die das menschenmögliche getan hatten, um uns zu helfen, und begaben uns an Bord des Dampfers, wo man uns mit riesiger Begeisterung empfing.

Der Führer der „Superga“, Kapitän Bianchi, erzählte mir, dass auf Grund der vom Minister Ciano erhaltenen

radiotelegraphischen Anweisungen, alle Schiffe, die sich in der Zone befanden, in der man eine Landung unseres Apparates vermuten konnte, sich auf die Suche nach uns gemacht hätten.

Auf Grund der radiotelegraphischen Meldungen, die er von dem englischen Dampfer, der uns am Abend der Landung begegnet war, und dem spanischen, der uns am andern Morgen gesichtet hatte, konnte Kapitän Bianchi aus den beiden angegebenen Positionen des Seglers schliessen, dass dieser auf die Azoren zusteuerte.

Die Richtung des Windes und des Wellenganges berücksichtigend, lenkte er seinen Dampfer so, dass er hoffen konnte, uns zu begegnen, was dann ja auch wirklich geschah.

Während wir manövierten, um den „Santa Maria“ ins Schlepptau zu nehmen, erschien ein anderer italienischer Dampfer auf dem Platze, der „Clara“ der Consulich Line. Er umkreiste uns zweimal und fragte, ob wir seine Hilfe nötig hätten. Die Besatzungen grüssten sich vom Deck aus mit grossem Jubel. Es war rührend, mitten im Ozean dieses Schauspiel menschlicher Brüderlichkeit zu sehen.

Nach den letzten „Evviva“ und „Alalà“ nahm der „Clara“ seinen Kurs wieder auf.

Wir setzten die Manövrierung fort, die etwa acht Stunden dauerte. Zufolge einiger Zusammenstösse mit den Booten, die die Taue führten, war Wasser in die Kabinen eingedrungen. Es war daher nötig, die Lecke auszubessern, und das Wasser hinauszupumpen.

Der „Infante de Sagres“, der uns mit seinen Barken bis zuletzt geholfen hatte, grüsste uns nun, als alles in Ordnung

war, mit einem letzten Signal und nahm seinen Kurs nach Nordwesten.

Um 4 Uhr Nachmittags waren wir endlich bereit, und setzten uns nach Fayal in Bewegung mit einer Schnelligkeit von etwa drei Meilen. Das Schlepptau bestand diesmal aus einem einzigen Drahtseil, das durch ein Hanfseil verlängert wurde. Im ganzen mass es etwa hundert Meter.

Das Leben an Bord des „Superga“ war natürlich unvergleichlich viel angenehmer als das auf dem Segler. Es schien uns, als wären wir in einem königlichen Palais angekommen.

Das Meer war bewegt. Langsam gingen wir vorwärts, um zu verhindern, dass die Schlepptaue rissen und den Apparat beschädigten. Durch ein Radiotelegramm benachrichtigten wir alle andern Schiffe, dass wir gerettet waren.

Trotz der schlechten Meerverhältnisse hielt sich der Apparat sehr gut.

Am folgenden Tag, dem 27. Mai, liess ich, in der Voraussicht, dass das Hanfseil reissen könnte, neue zur Anknüpfung vorbereiten.

Der Wind war unser Gebieter, und er war so stark, dass es unmöglich war, uns Horta zu nähern, da wir den Apparat nicht mit dem Wind im Rücken schleppen konnten. Wir probierten es zwar, mussten aber sogleich wieder ins Meer vorstossen, da der Apparat zu sehr litt.

Statt uns zu nähern, entfernten wir uns also langsam wieder von der Küste von Fayal.

In dieser Art fuhren wir gegen Westen bis am 28. Mai. Im Morgengrauen riss das Schlepptau, und obschon alles bereit lag, um es zu ersetzen, dauerte die Arbeit dennoch sechs Stunden. Die ausgebesserten Lecke hatten sich wieder

geöffnet. Der Hilfskapitän Martini machte sich aufs neue an die Arbeit, sie zu schliessen. Er musste sich ins Wasser werfen, um den „Santa Maria“ zu erreichen, denn wegen des Wellenganges konnte man sich dem Apparate nicht mit Barken nähern. Kaum im Flugzeug angekommen, zog er sich um; die Kleider wurden ihm aus dem Boote zugeworfen.

Der 29. Mai, es war ein Sonntag, erwachte mit starkem Wind und bewegtem Meer. Wir hatten Fayal vor uns, und wir hätten gerade darauf zusteuern können, so wären wir in wenigen Stunden in Sicherheit gewesen. Aber der Wind erlaubte dies nicht, und wir mussten weiter in der Richtung Ost-Nordost fahren, in der Hoffnung, dass er ändern oder abnehmen würde.

Endlich geschah dies, und wir versuchten nun trotz Rückenwind vorwärts zu gehen. Der Apparat widerstand ordentlich, und um 9 Uhr abends fuhren wir endlich am westlichen Leuchtturm Fayals vorbei, und im Morgengrauen des 30. Mai, nach einer im Schutze der Insel verbrachten Nacht, waren wir endlich vor Horta.

Gerührt nahmen wir Abschied vom „Superga“. Immer werde ich dankbaren Herzens der grossen Hilfe des Kapitäns, der Offiziere und der Mannschaft gedenken. Wir wechselten die letzten Grüsse, und der Dampfer setzte seinen Kurs fort, während der Apparat in den Hafen geschleppt wurde.

Die sechs Tage, die wir auf dem Meere zugebracht hatten, den Apparat im Schlepptau des Seglers und des Dampfers, gehören zu den bittersten meines Lebens. Denn ich befürchtete, den Apparat nochmals zu verlieren. Solange er oben blieb und keine Beschädigungen aufwies, konnte er immer uns noch die Heimkehr erlauben. Und er hielt aus!

Aber unter den Bedingungen, unter denen wir uns befunden hatten, bei den gegebenen Wind- und Meerverhältnissen, war es ein wahres Wunder, dass es gelang, den „Santa Maria“ zu retten. Dank seiner vorzüglichen Qualitäten überstand er auch diese Gefahren, die schwierigsten der ganzen Reise.

Die Geschicklichkeit und die Erfahrung der Besatzungen des „Infante de Sagres“ und des „Superga“ und im besondern des Kapitäns Bianchi waren die Vorbedingungen für die Möglichkeit, den Apparat retten zu können.

DER HEIMAT ENTGEGEN

Das erste, das wir in Horta unternahmen, war eine genaue Inspektion des Apparates, um das Vorhandensein der Schäden festzustellen, die er während der sieben Tage im offenen und wild bewegten Meere erlitten haben konnte.

Das Ergebnis war glücklicherweise nicht beunruhigend. Ausser den sichtbaren Schäden: dem Bruch der Verbindungsclappen, des Tiefensteuers und der Bordwand des Heckes, wies der Apparat keinerlei Beschädigungen auf. Natürlich waren die Kabinen durch das eingedrungene Wasser schmutzig geworden und in Unordnung geraten.

Obschon die Flügelspitzen von der Wut des Meeres völlig zerstört worden waren, hatten die Flügel selbst auch nicht im geringsten Schaden genommen, und auch die Scharniere wiesen keinerlei Lockerung auf.

Es handelte sich also nun zunächst darum, den Apparat aufs Trockene zu bringen, um die Reparierungsarbeiten vornehmen zu können.

Glücklicherweise stand im Hafen von Horta ein alter, ausgemusterter Kran, und dem Hafen entlang lief eine Strasse von genügender Breite, um dort den Apparat aufstellen zu können. Ich nahm sogleich eine Besichtigung aller in Frage kommenden Dinge und Örtlichkeiten vor und fand, dass der Apparat vom Kran sowohl aus dem Meere gehoben

als auch am Hafen niedergelassen werden konnte, obschon der Raum, der für diese Manöverierung zur Verfügung stand, ziemlich klein war.

Wir fanden in Horta auch alles Reservematerial, das s.Z. schon nach Bolama spediert, dort aber nicht gebraucht worden war. Um den Apparat zu heben, war allerdings ein starker Haken nötig, und gerade dieser fand sich unglücklicherweise nicht vor, während wir eine ganze Menge von Dingen hatten, die für uns absolut nicht nötig waren. Ich sah mich also genötigt, einen solchen herstellen zu lassen, denn es war von grösster Wichtigkeit, dass der Apparat vom Kran mit allen Regeln der Kunst gehoben würde, um jeden unangenehmen Zwischenfall zu vermeiden.

Hernach handelte es sich darum, diesen Kran gebrauchsfähig zu machen, denn er hatte seit vielen Jahren nicht mehr gedient. Auch dies geschah.

Nachdem alle diese Vorbereitungen vollendet waren, nahmen wir am 30. Mai die Hebung des Apparates vor, die volle vier Stunden in Anspruch nahm, weil man wegen des starken Windes alle möglichen Mittel anwenden musste, um ein Drehen und Anschlagen zu verhindern.

Ein geschickter Schreiner hatte uns eine Unterlage hergestellt, auf die die beiden Kabinen gelegt werden konnten.

Eine grosse Menschenmenge umstand uns geduldig, um dieses niegesehene Schauspiel mitzumachen.

Am 1. Juni wurde mit der Kontrollierung des Apparates und der Motoren begonnen. Diese letzteren zeigten keinerlei Beschädigungen. Und obschon sie während sieben Tagen unbedeckt dem Salzwasser des Meeres ausgesetzt gewesen waren, wiesen sie nur ganz wenige Stellen von Oxidation auf.

Nach einer gründlichen Waschung mit Petrol wurden sie am selben Tage noch in Bewegung gesetzt: sie liefen wie immer in geradezu vollendeter Weise. Das war uns ein grosser Trost.

Es war keine einfache noch kurze Arbeit, den Apparat von all dem Material zu entladen, das in seinem Innern verstaut worden war, und alles zu trocknen. Denn das Wasser war wegen des Wellenganges des Meeres und auch wegen der vielen Regengüsse überall eingedrungen.

Inzwischen trafen nach meinen telegraphischen Anordnungen, die ich an Bord des „Superga“ gegeben hatte, am 2. Juni aus New York der Dampfer „Conte Biancamano“ ein, an dessen Bord sich die Arbeiter befanden, die dort die Montierung des „Santa Maria II“ vorgenommen hatten. Und am selben Tage lief, von Neapel kommend, der „Conte Rosso“ ein, der das neue Steuer und die Verbindungsclappen brachte.

Die Gegenwart von zwei grossen transatlantischen Dampfern war ein grosses Ereignis für die kleine Stadt Horta, die noch nie solche schwimmende Paläste in ihren Wassern gesehen hatte.

Ein grosser Teil der Passagiere schiffte sich aus, und die Überreste des abmontierten und am Hafen liegenden Tiefenstehers wurden rasch eine Beute der Erinnerungsjäger, die, damit noch nicht zufrieden, auch noch verlangten, dass ich ihnen diese Reliquien mit meinem Namen versah.

In jenen Tagen bemerkte ich übrigens, dass die Küste von Horta wenig geschützt war, und dass bei dem stets bewegten Meere ein Start mit voller Belastung problematisch werden würde. Und diese Belastung war nötig, wenn ich mich von Horta zu dem Punkte, an dem ich ins Meer nie-

dergegangen war, zurückbegeben und von dort nach Lissabon weiterfliegen wollte, was im gesamt eine Strecke von 2500 Kilometer ausmachte.

Ich dachte daher daran, einen Teil des Benzins, das ich in Horta in Überfülle hatte, nach Ponta Delgada auf der Insel San Miguel zu senden, die näher an Lissabon lag, und die den Vorteil hatte, vor den Nordwinden, die zu jener Zeit fast immer wehen, geschützt zu sein.

Es war weder einfach noch leicht, ein Fahrzeug zu finden, um dieses Benzin nach Ponta Delgada zu bringen. Denn in jenen Tagen war auf den Azoren, ich weiss nicht was für ein Fest, und jedermann wollte daher zu Hause sein. Nach langem Suchen fanden wir ein grosses Motorboot mit zwei Benzinmotoren und einer vorzüglichen Segelausrüstung, das für diesen Transport aufs beste geeignet war. Es wurde für mich gemietet, beladen, alles wurde festgesetzt, aber im letzten Augenblick weigerte sich der Besitzer zu fahren, da er nicht genügend Erfahrung auf dem Meere hätte!

Geduldig wurde er über die Fahrtrichtung und die zu nehmenden Vorsichtsmassregeln unterrichtet, wurden ihm ein guter Steuermann als Begleiter und ein Kompass mitgegeben, und endlich entschloss er sich, zu fahren.

Es war ein Glück, dass wir nicht noch mehr Zeit verlieren mussten. Den an jenem Tage, es war der 3. Juni, waren seit unserer Abfahrt in Neu Fundland Wind und Meer zum erstenmal ruhig.

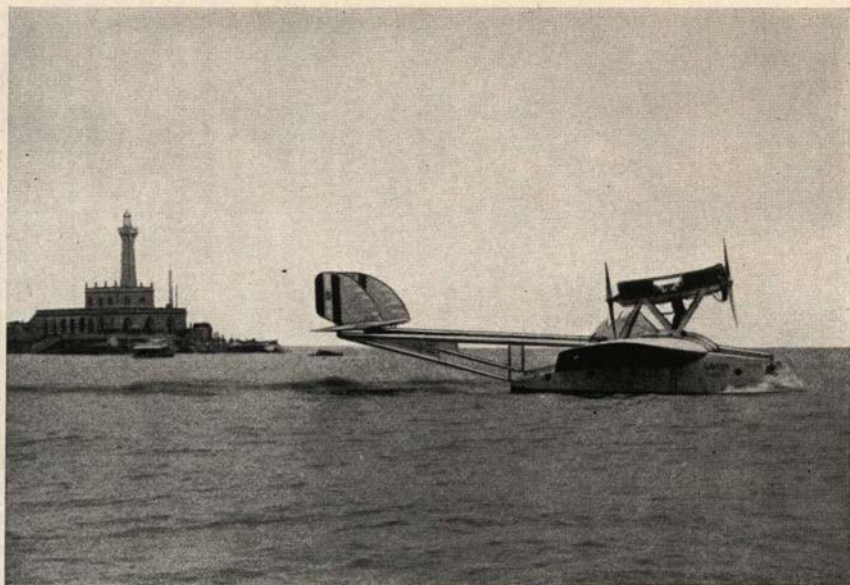
Auch der folgende Tag war schön. Aus Ponta Delgada erhielt ich ein Telegramm, dass das Benzin angekommen sei. Als der Besitzer der Motorbarke zurückkam, wurde er von



Madrid. Nach dem Frühstück bei Primo de Rivera.



Madrid. Ansturm der Journalisten.



Barcelona. Abfahrt für die letzte Etappe.



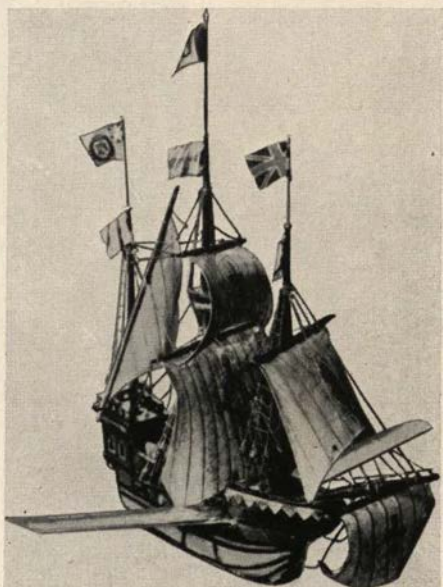
16. Juni 1927. Ankunft in Ostia.



16. Juni 1927. 17 Uhr. Ostia. Die letzte Landung.



Der Apparat unter den Arbeitern, die ihn herstellten.



Eine Reproduktion der Karavelle „Santa Maria“ des Christoph Kolumbus, die ich in Kanada geschenkt bekam.

seiner Familie wie ein zweiter, aus Amerika zurückkehrender Kolumbus empfangen.

Die portugiesischen Behörden nahmen sich unser mit der grössten Liebenswürdigkeit an. Der Gouverneur der Insel, Visconde de Leite, der Hafenskapitän und der Kommandant des Kanonenbootes „Beira“, das in Fayal stationiert war, taten ihr möglichstes, um uns unsere Arbeit zu erleichtern.

Es gab in Horta eine kleine und gut ausgerüstete Werkstätte für die Schiffsreparaturen, die an den vorüberfahrenden Dampfern nötig werden konnten. Sie gehörte der Firma Bensaude und wurde von dem Marinekapitän Pinto geleitet.

Er erzählte mir, dass am Abend des 23. Mai, für den unsere Ankunft gemeldet worden war, eine unendliche Menschenmenge dem Hafen entlang gestanden und den Himmel abgesucht hätte. Er selbst aber hätte die grössten Befürchtungen für uns gehegt, weil der dichte Nebel, der die Insel bedeckte, jede Fernsicht verunmöglicht hatte.

Der deutsche Kreuzer „Ersatz“, der im Hafen lag und an jenem Tage ausfahren sollte, hatte seine Abfahrt verschoben, um uns unsere eventuelle nächtliche Ankunft zu erleichtern. Während der ganzen Nacht liess er seine Scheinwerfer in der Richtung spielen, aus der man uns erwartete.

Am folgenden Morgen war das Kanonenboot „Beira“ ausgelaufen, um das Meer in der Richtung nach Flores auszukundschaften. Die radiotelegraphischen Stationen waren beständig in Tätigkeit, um den Dampfern Nachrichten zu geben oder solche zu verlangen.

Die Bevölkerung interessierte sich sehr für unsere Abenteuer, da das Schauspiel, einen Aeroplan über Horta zu sehen, etwas sehr seltenes war, anderseits aber die Monotonie des

Lebens auf dieser einsamen Insel im Ozean, fern von der Welt, aufs angenehmste unterbrach.

Alle gaben sich Mühe, uns den Aufenthalt so angenehm als möglich zu gestalten und begleiteten uns auf unseren Ausflügen ins Innere der Insel.

Diese, von Natur aus vulkanisch, zeigt noch überall Zeichen alter Eruptionen und Krater erloschener Vulkane.

Die schmalen und gewundenen Landstrassen sind zu beiden Seiten von Hecken von Hortensien besäumt, was ihnen einen frohen und lieblichen Charakter gibt.

Die Dörfer freilich waren vom Erdbeben des vergangenen Jahres noch halb zerfallen.

Die Frauen trugen eine besondere Tracht, bestehend aus einem langen schwarzen Mantel, der bis zu den Füßen reichte, und einer sehr hohen steifen Haube.

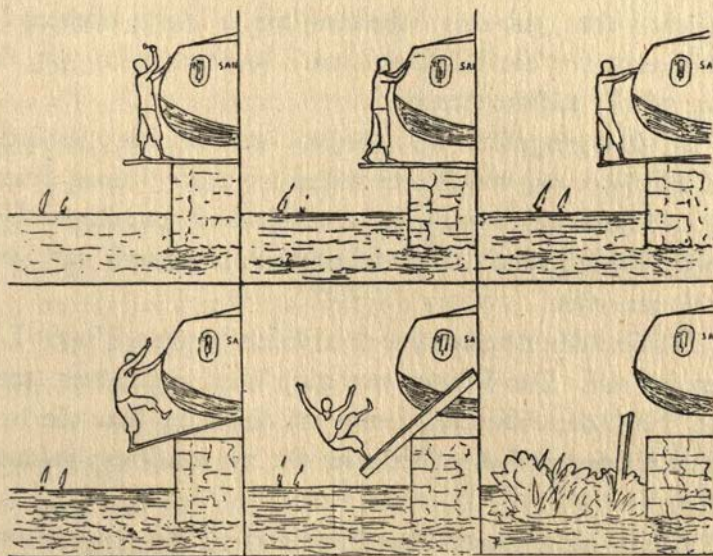
Man kann es sich leicht vorstellen, wie wenig angenehm es für diese Frauen von Fayal sein muss, wenn sich in den Tagen starken Windes, dieser sich immer in ihren Hauben verfängt, und sie sie mit beiden Händen halten müssen.

Am 5. Juni wurden von einem Lastschiffe die Schiffbrüchigen eines gescheiterten französischen Seglers nach Horta gebracht. Er war wegen des schlechten Wetters am 28. Mai nicht weit von der Stelle, an der wir niedergehen mussten, gesunken.

Während der ganzen Zeit unseres Aufenthaltes in Fayal waren wir die Gäste der Gesellschaft „Cavo Telegrafico della Western Union“, die mit dem Italcable in Verbindung steht, und deren Direktor, Mr. Mackei, sich uns gegenüber an Liebenswürdigkeiten überbot.

Die Witterungsverhältnisse waren ständig wenig gut und

erschwerten die Arbeiten am Apparate, die unter diesen Umständen nicht im Freien gemacht werden konnten. Und ob schon man eifrig am Werke war, verging doch viel Zeit, um alle die Schäden der Flügel, des Schwanzendes, der Kabinen zu entdecken und auszubessern.



Zacchetti (Bilder ohne Worte).

Am 7. Juni brachte uns der Dampfer „Colombo“ aus Neapel die Ersatzstücke für das Heck, für deren Sendung mit dem „Conte Rosse“ die Zeit nicht gereicht hatte. Die Arbeiten gingen nun ihrem Ende entgegen.

Am 8. Juni wollten wir das Heck neu montieren, mussten aber des heftigen Windes wegen darauf verzichten und die Arbeit auf den Nachmittag verschieben. Bei dieser Gelegenheit machte Zacchetti einen unfreiwilligen Purzelbaum ins

Meer, bei dem es glücklicherweise mit einem blossen Bade abging.

Am 9. Juni war der Apparat bereit und wurde ins Wasser gelegt. Die Manöverierung vollzog sich sehr gut. Am selben Tage liess ich auch die Versorgung vornehmen, machte meine Abschiedsbesuche, besorgte mir die Wetterberichte, die nicht schlecht waren, gab den Arbeitern, die in Horta blieben, Instruktionen für die Rückkehr und bereitete mich vor, den Flug wieder aufzunehmen.

Im Morgengrauen des 10. Juni startete ich. Behörden und Bevölkerung von Horta waren trotz der frühen Stunde an den Hafen gekommen, uns zum Abschied zu grüssen. Und es war wirklich rührend, so viel echte Freundschaft und Sympathie zu sehen.

Ich liess den Apparat vor den Hafen bringen. Um 6½ Uhr stieg ich auf. Das Wetter war gut, Wind und Meer waren still. Nach dem Kompass lenkte ich den Flug über die Insel Corvo hinweg nach der Stelle, an der wir im Ozean gelandet hatten.

Wären nicht gegen Neu Fundland zu die ausgedehnten Nebelbänke gewesen, die eine Ankunft dort in Frage stellten, so hätte ich mich wahrlich versucht gefühlt, nach Trepassey zurückzukehren, um die so jäh unterbrochene Etappe zu wiederholen.

Aber der Juni ist der Monat, in dem die Nebel an der amerikanischen Küste die grösste Ausdehnung und Dichte haben, was mich bewog, auf diesen Plan zu verzichten und mich damit zu begnügen, den Flug da wieder aufzunehmen, wo ich ihn notgedrungen unterbrochen hatte.

Um 7.40 Uhr überflog ich die Insel Corvo und steuerte

weiter, dem offenen Meere zu. Um 9.30 konnte ich aus der zurückgelegten Strecke und der Richtung ersehen, dass ich mich genau an dem Punkte $41^{\circ} 06'$ nördlicher Breite und $33^{\circ} 54'$ westlicher Länge befand, wo am 23. Mai das Schicksal uns gezwungen hatte, ins Meer niederzugehen. Ich wendete also das Fahrzeug und steuerte wieder nach Horta zurück, das ich um 12.30 überflog.

Dann fuhren wir der Südseite der Pico-Insel entlang. Der erloschene Vulkan, der sie überragt und meistens in Wolken gehüllt ist, war an jenem Tage völlig abgedeckt.

Inzwischen hatte sich Westwind erhoben und das Meer etwas aufgewühlt.

Um 13.50 erblickte ich San Miguel, und um 14.20 ging ich im Hafen von Ponta Delgada nieder.

Alle Schiffe, die im Hafen lagen, waren zum Zeichen des Grusses beflaggt, und die Sirenen tönnten.

Die Bevölkerung bereitete uns einen enthusiastischen Empfang. Der Quai, an dem wir landeten, war mit Blumen übersät, und auf der Strasse hatten die Schüler zum Zeichen der Verehrung ihre traditionellen bunten Mützen ausgeworfen.

Alles war bereit, Benzin und Öl, und rasch war der Apparat für den Flug des folgenden Tages in Stand gesetzt.

Ich machte ein paar Pflichtbesuche, nahm an einem Bankette teil, erschien einen Augenblick im Theater, wo eine Vorstellung zu unseren Ehren stattfand, und um zehn Uhr legte ich mich zum Schlafen nieder.

Für kurze Zeit nur. Denn um drei Uhr tönte der Wecker, der mich zur letzten atlantischen Etappe rief. 1500 km waren noch zu überwinden.

Ich brachte den Apparat an den Eingang des Hafens, und von den Wellen begünstigt auf die Stufe, in der Richtung nach der Hafenöffnung. Im kritischen Moment fand ich ruhiges Meer und ich startete angenehm, obschon ich gezwungen war, zwischen den Schiffen zu manövrieren und kaum in der Luft, mich zwischen den Masten eines Dampfers und einem grossen Gebäude durchzuwinden.

Es war 6 Uhr morgens. Ein leichter Nordwind blies, aber das Wetter war ruhig und heiter.

Ich nahm die Richtung nach Lissabon, mich auf einer Höhe von 300 Metern haltend. Der Flug war nie eintönig.

Gegen zehn Uhr erhob sich ein leichter Westwind, den wir nicht verschmähten. Um 10.50 fuhr unter uns ein Dampfer in entgegengesetzter Richtung vorbei. Er gehörte, wie ich glaube, der White Star Line, denn er hatte einen weissen Stern auf den Kaminen.

Es will mir scheinen, als wäre es nicht unnütz, wenn die Schiffe, die die Pflicht haben, sich beim Begegnen die Flagge zu zeigen, diese Pflicht auch gegenüber den Flugzeugen hätten.

Bis zum Mittag unterbrach nichts die Einsamkeit des Meeres und die Einförmigkeit unserer Fahrt, ausser einem Walfisch, den wir in der Weite sahen, und den wir an den zwei Wasserstreifen erkannten, die seinen Spritzlöchern entwichen. Von Zeit zu Zeit sahen wir Delphine silbern aus dem Wasser aufsteigen.

Um Mittag begegneten wir einer grossen Zahl von Schiffen, deren Fahrtrichtung sich mit der unsern kreuzte. Das war das Zeichen, dass wir uns der europäischen Küste näher-

ten. Der Wind kam nun von Osten, also von vorn, aber er war schwach und schadete nicht.

Um 13.30 erblickte ich die portugiesische Küste. Ich war, wie ich vorausgesehen hatte, einige Meilen nach Norden abgetrieben worden. So folgte ich denn ein Stück weit der Küste, und um 14 Uhr, was der lokalen Zeit von 17 Uhr entsprach, ging ich in Lissabon nieder.

Nun war alles überwunden! Nichts Unsicheres oder Unbekanntes konnte sich mir mehr entgegenstellen.

Nach so viel Widerwärtigkeiten, so viel Leid und so viel Mühsal waren wir endlich in der Nähe des letzten Zieles!

Aber die Freude, die wir in diesem Augenblicke empfanden, liess uns alle erlittene Drangsal und Angst vergessen.

Der „Santa Maria“ wurde in einen Binnenhafen gebracht, den portugiesischen Flughafen, dessen kaum dreissig Meter breite Öffnung er allerdings nur mit Mühe passierte.

Wir wurden vom italienischen Gesandten und den portugiesischen Behörden empfangen und begaben uns gleich in die Stadt. Dabei stiess das Automobil, in dem sich die Gemahlin des Gesandten befand, mit einer Strassenbahn zusammen und wurde zertrümmert; glücklicherweise nahmen die Insassen keinen Schaden.

Auch Zacchetti hatte einen Automobilunfall. Der Wagen, in dem er sich befand, stiess gegen die Kette eines Niveau-Überganges. Glücklicherweise riss sie, denn sonst wären wohl alle Insassen geköpft worden.

Nachdem wir zweimal den Ozean überflogen hatten, fanden wir die grössten Gefahren auf der Erde!

Ich hielt mich zwei Tage in Lissabon auf, als Gast der portugiesischen Regierung. Ich hatte die Ehre, ein Tele-

gramm des Königs von Spanien zu erhalten, der mich einlud, nach Madrid zu kommen.

Ich änderte deshalb das Programm der letzten Etappe etwas ab, indem ich einen Halt in Barcelona einfügte. Von dort gedachte ich mich mit einem spanischen Flugzeug nach Madrid zu begeben. Mit dem „Santa Maria“ hinzukommen, war unmöglich, da in der Nähe der Hauptstadt keine Landungsgelegenheit für Wasserflugzeuge besteht.

Ich machte in Lissabon dem Präsidenten der Republik einen Besuch, der sich sehr für die Ereignisse meiner Fahrt interessierte. Ich meinerseits dankte ihm sehr für die Hilfe, die ich überall auf portugiesischem Territorium erhalten hatte. Der Präsident dekorierte mich mit dem Grossorden von „S. Jacques et l'épée“.

Wir besuchten auch ein Stiergefecht. Durch ein neues Gesetz war es zur grossen Entrüstung des Publikums, das durchaus Blut sehen wollte, verboten worden, den Stier zu töten. Der Präsident, der dem Kampfe beiwohnte, wurde wiederholt gebeten, ausnahmsweise die Tötung zuzulassen, aber er liess sich nicht dazu bestimmen.

Deshalb wurde, nachdem die Toreros äusserst tapfer gekämpft hatten, der Stier aus der Arena hinausgebracht, was dadurch geschah, dass man ein paar Kühe eintreten liess. Und es war vergnüglich, zu sehen, wie die Wut des Stieres gegen die Toreros beim Erscheinen der Kühe plötzlich verrauchte, und wie das Tier besänftigt und friedlich ihnen folgte und unter dem Geschrei und Gelärm des Publikums die Arena verliess.

Am 13. Juni verliess ich Lissabon. Einige portugiesische Flieger gaben mir das Geleite.

Bevor ich die Stadt verliess, warf ich von dem „Santa Maria“ aus Blumen in den Tejo, auf die Stelle, wo wenige Tage vorher ein portugiesischer Offizier den Tod gefunden hatte.

Der Küste entlang flog ich nach Barcelona. Um zehn Uhr war ich in der Strasse von Gibraltar und trat ins Mittelmeer ein.

Heiterer Himmel, leuchtende Sonne, ruhiges Meer! Ich konnte keinen schöneren Gruss empfangen vom „mare nostrum“, das ich vier Monate früher am selben Tage verlassen hatte, unter dunkeln und drohendem Himmel.

Nie hatte mir während meines ganzen Fluges ein so heller und schöner Tag gelacht. Ich wechselte mit Del Prete einen Blick, in dem unsere ganze Freude lag.

Aber dieser Glanz sollte nicht lange dauern. Bald erhob sich ein Nordost-Wind, der immer stärker wurde, sodass er nicht nur das Meer unter uns aufwühlte, sondern auch, da er uns entgegen blies, unsere Schnelligkeit merklich verlangsamte.

So konnten wir bis zum Kap Sant'Antonio nicht schneller als mit 115 km fliegen, verloren also jede Stunde rund 50 km.

Nach dem Kap Sant'Antonio wurden die Verhältnisse besser.

Als wir Barcelona ansichtig wurden, erblickten wir in der Ferne einen Apparat. Vielleicht suchte er uns, sah uns aber nicht.

Um 17 Uhr ging ich in Barcelona nieder. Von Madrid aus war eine Fliegertruppe angekommen, und am folgenden Morgen flogen wir mit drei Apparaten ab. Del Prete und Zacchetti blieben in Barcelona, um die letzten Vorbereitungen

für den Heimflug zu treffen, und um die italienische Kolonie zu befriedigen, die auch jemanden feiern wollte.

Um 13.30 kamen wir in Madrid an, wo wir im Aerodrom von Quatro vientos niedergingen.

Der spanische Ministerpräsident, Primo De Rivera offerierte mir gleich nach meiner Ankunft ein Frühstück, im Aerodrom selbst. Ich wurde von den spanischen Fliegern mit viel Kameradschaft empfangen und hatte das Vergnügen, den berühmten Flieger Ramon Franco kennenzulernen. Der italienische Gesandte beherbergte mich liebenswürdigerweise in der Gesandtschaft.

Am folgenden Tage war ich von König Alfonso zum Frühstück geladen. Er interessierte sich sehr für die verschiedenen Ereignisse während meiner Fahrt, und ich hatte Gelegenheit, seine genauen Kenntnisse in aviatischen Fragen zu bewundern. Am Frühstück nahmen auch die Königin, die königliche Familie, der General Primo De Rivera und die Leiter des Flugwesens teil.

Der König wollte mir persönlich die Flugmedaille überreichen, und auf Vorschlag des Generals Primo De Rivera und der spanischen Flieger wurde ich zum Ehrenpiloten der spanischen Fliegertruppe ernannt.

Am Abend reiste ich nach Barcelona zurück. Ramon Franco begleitete mich. Der General Primo De Rivera, der Infant Alfonso und der Gesandte begrüßten mich bei der Abfahrt.

Der liebenswürdige Empfang, den ich in Madrid erlebt habe, wird immer zu den schönsten Erinnerungen meiner Reise gehören.

Am folgenden Morgen, es war der 16. Juni, verliess ich um 10.30 Uhr Barcelona für meine letzte Fahrt.

Am Golfo del Leone irrten wir etwa eine Stunde im Nebel herum. Es war der letzte Gruss der Meteore, die uns so oft entgegengewirkt hatten.

Mein Flug ging dem Kap Corso zu, das ich um 14.30 Uhr überflog. Kurz darnach erblickte ich Capraia und Elba. Es war das erste Stück Muttererde, das ich nach vier Monaten abenteuerlicher Reise sah.

Bald erblickten wir die italienische Küste vor uns. Wie oft hatten wir gefürchtet, sie nie mehr zu erschauen!

Unsere Augen hefteten sich an das Land, grüssten diese Erde, die von einer herrlichen Frühlingssonne überstrahlt war.

In Orbetello stand alles in den Strassen und auf den Plätzen, um den „Santa Maria“ vorüberfliegen zu sehen.

Nun waren wir nur noch wenige Kilometer vom Ziele entfernt.

Ich überflog Civitavecchia. Aus Ostia kamen uns einige Flugzeuge entgegen.

Um 17 Uhr ging ich, wie ich angekündigt hatte, in Ostia vor der Tribüne, auf der der Ministerpräsident und die höchsten Spitzen der Behörden die Rückkehr des „Santa Maria“ erwarteten, nieder.

Unser Flug war zu Ende!

The first part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The list is organized in a table-like format with columns for names and titles. The names are listed in a standard font, while the titles are in a smaller font. The list includes names such as "John Doe" and "Jane Smith" and titles such as "The History of the United States" and "The Principles of Mathematics".

The second part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The list is organized in a table-like format with columns for names and titles. The names are listed in a standard font, while the titles are in a smaller font. The list includes names such as "John Doe" and "Jane Smith" and titles such as "The History of the United States" and "The Principles of Mathematics".

The third part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The list is organized in a table-like format with columns for names and titles. The names are listed in a standard font, while the titles are in a smaller font. The list includes names such as "John Doe" and "Jane Smith" and titles such as "The History of the United States" and "The Principles of Mathematics".

The fourth part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The list is organized in a table-like format with columns for names and titles. The names are listed in a standard font, while the titles are in a smaller font. The list includes names such as "John Doe" and "Jane Smith" and titles such as "The History of the United States" and "The Principles of Mathematics".

The fifth part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The list is organized in a table-like format with columns for names and titles. The names are listed in a standard font, while the titles are in a smaller font. The list includes names such as "John Doe" and "Jane Smith" and titles such as "The History of the United States" and "The Principles of Mathematics".

TECHNISCHE NOTIZEN
IN BEZUG AUF DEN APPARAT UND
DEN MOTOR

UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARY

DER APPARAT

Übersicht über die Merkmale des Apparates „Savoia 55“

Leistung der beiden Motoren „Asso“	
Isotta Fraschini, jeder zu 500 HP . . .	HP 1000
Grösste Länge	m. 16
Spannweite der Flügel	m. 24
Grösste Höhe	m. 5
Oberfläche der Tragflächen	m ² 92
Maximale Schnelligkeit bei 2000 kg. Belastung	St.km. 210
Beste Schnelligkeit	St.km. 160
Mittlerer Öl- und Benzinverbrauch per Km.	kg. 1
Inhalt der Benzinbehälter	l. 3850
Inhalt der Ölbehälter	l. 350

Der Hydroplan „Savoia 55“, der von der Firma S. I. A. I. in Sesto Calende hergestellt wurde, ist ein Modell, das sich sehr stark von den bisher üblichen Flugzeugen unterscheidet. In seiner kühnen Originalität bezeichnet es einen Prototyp von charakteristischer, ausschliesslich italienischer Erfindung.

Ausgedacht wurde es von Ing. A. Marchetti, dem technischen Leiter der Società Idrovolanti Alta Italia (S. I. A. I.), die die Apparate der Marke „Savoia“ herstellt.

Bevor wir diesen Typus für unsere geplante Reise wählen, wurden Vergleiche mit den besten existierenden Apparaten angestellt, auch solchen in metallischer Ausführung. Die

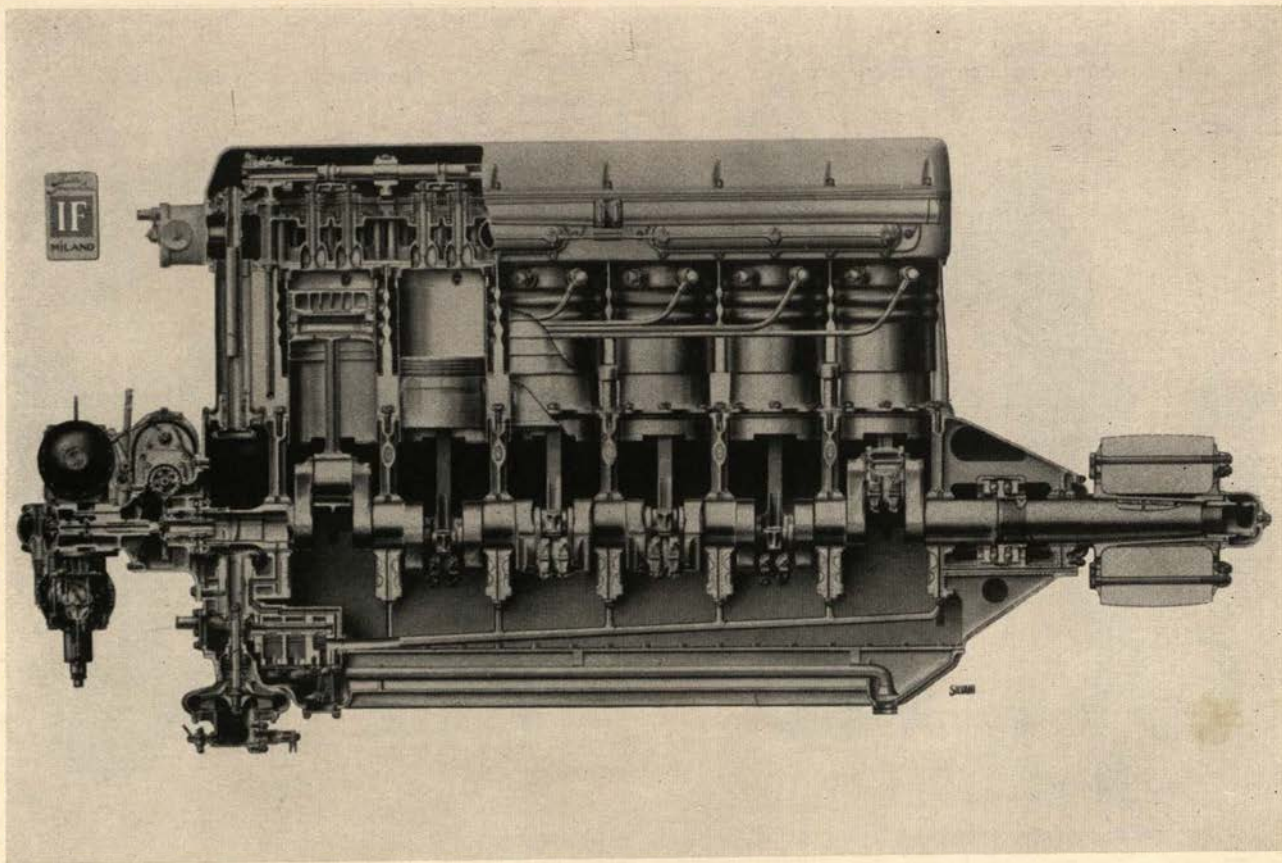
Erfahrungen der Reise haben ergeben, dass seine Leistungsfähigkeit und die praktische Art seiner Führung den besten der andern Apparate überlegen sind.

Dieser Hydroplan wurde zunächst studiert zum Zwecke der Herstellung eines möglichst vollendeten Luft-Torpedojägers von grösster Schnelligkeit und grösster Tragfähigkeit.

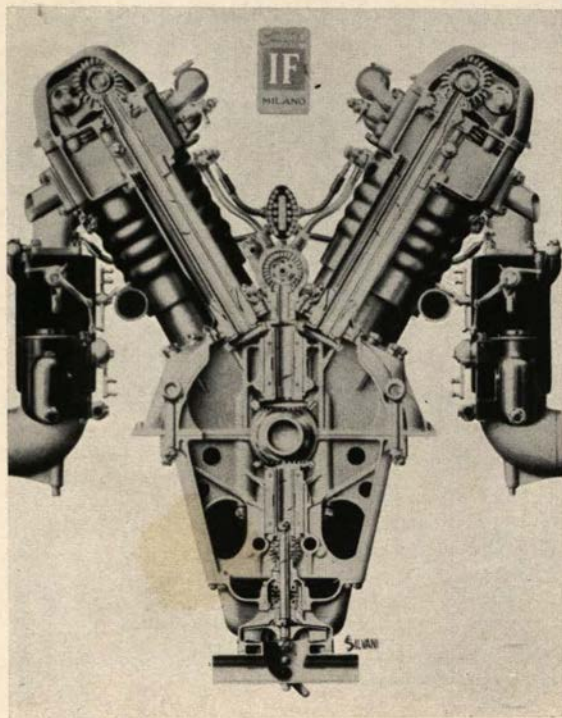
Die Form mit zwei Kabinen erleichtert die Verteilung der Belastung im Hinblick auf den Schwerpunkt und ist auch für die Wiederversorgung im offenen Meere höchst vorteilhaft. Ebenso hat diese Form der Doppelkabinen dem Apparat im Meere eine Widerstandskraft gegeben, die unsere Erwartungen noch übertraf. Die perfekte Querstabilität war der beste Schutz der Flügel gegen die Wut der Wellen. Und sie war der Hauptfaktor im Bezug auf die Rettung des Apparates, der, der Willkür der Unwetter ausgeliefert, eine Beute des Windes, dennoch allen Gefahren entging, auch dann, als er nach dem Reissen der Schlepptaue im offenen Meere zwischen den Wellenkämmen und den Abgründen der Wogen hin und her geschleudert wurde.

Abgesehen von seinen militärischen Fähigkeiten wurde ein Hauptaugenmerk darauf gelegt, dass eine Reihe seiner Teile leicht und schnell abmontiert und ersetzt werden konnten, um so die am meisten ausgesetzten, die beschädigten oder abgenutzten Teile immer in voller Integrität erhalten zu können. Auf diese Art war es möglich, die Leistungsfähigkeit des Apparates bedeutend zu erhöhen und die Brauchbarkeit gegenüber den gewöhnlich im Gebrauche stehenden um ein wesentliches zu verlängern.

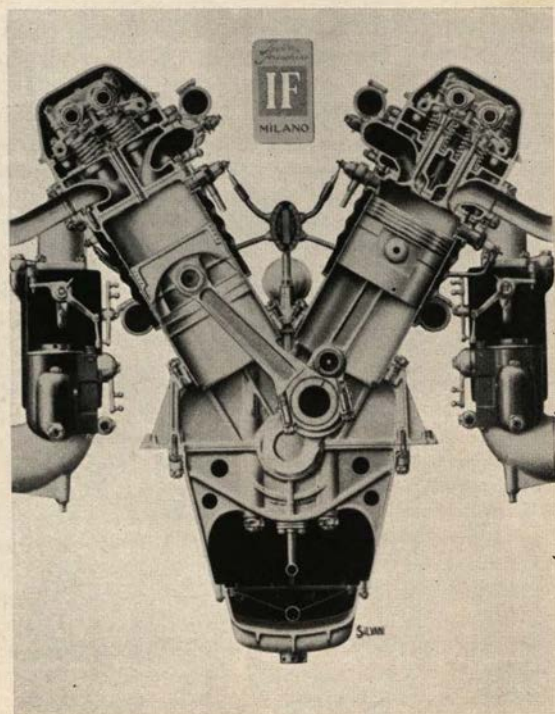
Der Hydroplan „Santa Maria“ ist vollständig aus Holz gebaut, und er hat in geradezu vollkommener Weise allen



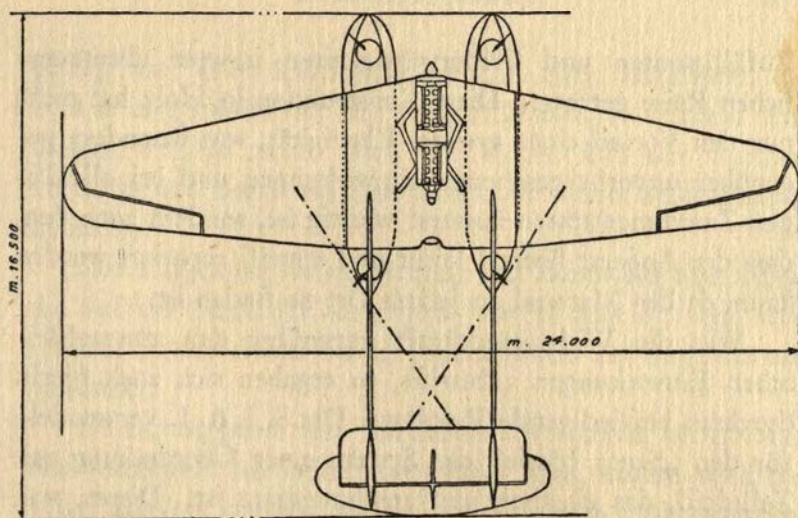
Der Motor „Asso“. Längsschnitt.



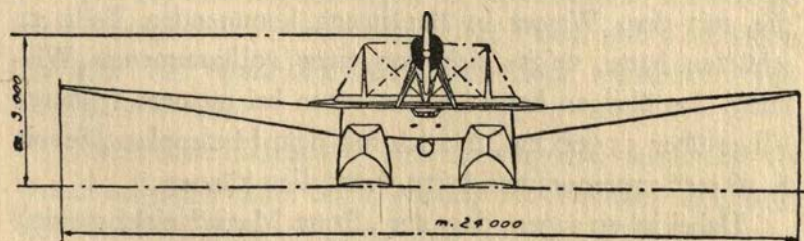
Übersicht über die Steuerung.



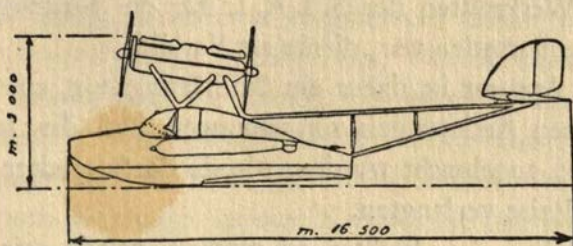
Übersicht über die Zylinder.



Der Apparat „Savoia 55“ von oben.



Der Apparat „Savoia 55“ von vorn.



Der Apparat „Savoia 55“ von der Seite.

Zufälligkeiten und Widerwärtigkeiten unserer abenteuerlichen Reise getrotzt. Diese Konstruktion in Holz hat nicht nur den Vorteil einer grossen Elastizität, was besonders gegenüber unvorhergesehenen Einwirkungen und bei allfälligen Zusammenstössen äusserst wichtig ist, sondern auch den, dass der Apparat überall leicht und schnell repariert werden kann, da das Material an jedem Ort zu finden ist.

Was die Widerstandskraft gegenüber den atmosphärischen Einwirkungen anbetrifft, so ergaben sich auch hierin durchaus befriedigende Resultate. Die S. I. A. I. verwendete für den „Santa Maria“ das System einer Überdeckung mit Zelluloid, das elastisch und anschmiegsam ist. Dieses, von der S. I. A. I. hauptsächlich aus Guttapercha und Teer hergestellte unverwüstliche und undurchlässige Material, das die, mit dem Wasser in Berührung kommenden Teile zu schützen hatte, zeigte sich von einer vollkommenen Wirkung. Im übrigen hatte ich dies schon bei meinem früheren Fluge über 55 000 km, den ich mit dem Hydroplan „Savoia S. 16 ter“ unternommen hatte, feststellen können.

Dabei ist zu sagen, dass der „Santa Maria“ nicht speziell für die Zwecke meiner Reise hergestellt wurde. Eine Gruppe von 14 ähnlichen Hydroplanen „Savoia-Marchetti S. 55“, die in den Werkstätten der S. I. A. I. für die Militärbehörden konstruiert worden war, diente als Vorbild.

Der Apparat ist daher ein Militärflugzeug, an dem nur die kleinen Änderungen vorgenommen und die Innenausrüstungen angebracht wurden, wie sie die besondern Zwecke unserer Reise verlangten.

Statt ihn also leichter zu machen, wurde sein Eigengewicht erhöht. So erhielt man einen Apparat, der kräftig

genug war, allen Zufälligkeiten und allen Einflüssen, die eine so lange Reise mit sich bringen konnte, zu trotzen. Aus diesem Grunde wurde auch der untere Teil der Kabinen verstärkt und durch ein besonderes Verfahren undurchlässig gemacht.

Die Flügeloberflächen wurden mit Leinwand überzogen, die auf das Zelluloid aufgeleimt wurde, und ein noch verstärkter Schutz wurde für die Querbalken des Rumpfes angewendet.

Da der Apparat vom Momente der Abreise bis zu dem der Rückkunft nie mehr unter Dach kam, musste auch die Frage studiert werden, wie die verschiedenen Öffnungen geschützt werden konnten.

Um die Leitungsöffnungen zu verschliessen, wurden undurchlässige Hüllen verwendet; die Türen und Gucklöcher konnten mit speziellen Aluminiumtüren wasserdicht verschlossen werden.

Elektrische Leitungen und Lichtsignale verbanden die verschiedenen Punkte des Apparates miteinander; sie erlaubten dem Führer, in stetem Kontakt mit dem Mechaniker und dem Hilfspiloten zu sein.

Der Apparat war mit zwölf starken zylindrischen Behältern aus festem Aluminium ausgestattet, deren jeder mit einem Niveau-Anzeiger versehen war. Elf derselben dienten für das Benzin, einer für das Öl. Sie waren so verteilt, dass sie dennoch in den Kabinen einen breiten und bequemen Durchgang von vorn nach hinten frei liessen, ebenso einen solchen von den beiden grossen Kabinen zur kleineren Führerkabine. Auch der Durchgang von einer Kabine zur andern, durch das Mittelstück der Flügel hindurch, war frei gehalten.

Die Einsetzung der Benzinleitung wurde aufs genaueste und vorsorglichste ausprobiert, um die grösste Sicherheit in Bezug auf das Funktionieren, auch im Falle einer Beschädigung zu haben. Ein wohlausgedachtes System von Ventilen und Ersatzleitungen erlaubte im Falle eines Defektes, je die halbe Leitung ausser Gebrauch zu setzen.

Die ganze Leitung wurde im Hinblick auf die Erschütterungen, die sie zu ertragen hatte, aus einem besonderen flexibeln Kupferrohr hergestellt.

Ihre Anlage war so, dass der Mechaniker während der Fahrt von seiner Kabine aus stets in jedem der beiden Motoren die Öl- und Wasserzufuhr regulieren konnte.

Bei den Hydroplanen des Typus „Savoia 55“ kann während des Fluges der Pilot mit Hilfe eines patentierten Verfahrens stets die Neigung des horizontalen Schwanzstückes, des Stabilisators, regulieren.

Mittels dieses Verfahrens wird die Führung des Apparates ausserordentlich erleichtert, und das Gleichgewicht desselben stellt sich bei irgend einer Belastung immer automatisch ein.

Dies erlaubte uns während einiger Etappen Tag und Nacht ohne Unterbruch zu fliegen, und nur diejenige Zeit auszusetzen, die zur Wiederversorgung nötig war.

So war unsere Ruhe- und Erholungszeit eigentlich während des Fluges, denn ohne irgendwelche Bemühungen flogen wir stets automatisch in vollkommener Gleichgewichtslage.

Diese ganz besondere Eigenschaft unseres Flugzeuges, die unserer Reise eine aussergewöhnliche Sicherheit gab, verdient es, besonders erwähnt zu werden.

Für die nächtlichen Flüge, die wir mehr als einmal unternahmen, hatten wir eine elektrische Beleuchtungsanlage mit Batterie und Dynamo; sie funktionierte stets aufs beste.

Besondere Vorsorge war auch getroffen worden, um die Wiederversorgung des Apparates und die Inspektion derselben während der Aufenthalte zu erleichtern. Trichter und Filter von grösster Oberfläche waren vorhanden, dazu in den Behältern eine grosse Zahl von Einfüllungsöffnungen. Spezielle Bänke und Planken konnten um die Motoren herum aufgestellt werden, um die Kontrollierung derselben gut zu ermöglichen.

Anderes Material: kräftige Anker und Betinge für die Verankerung, eine Segelausrüstung für alle Eventualitäten, Drahtseile zum Heben des Apparates und für das Fahren im Schlepptau, Destillatoren für das Salzwasser, Lampen für Lichtsignale usw. waren an Bord, um jeder voraus zu sehenden Möglichkeit begegnen zu können.

Das Flugzeug wog leer 4650 kg. Unter günstigen atmosphärischen Bedingungen konnte es ausser den nötigen Instrumenten und dem Reservewasser für den Kühler eine Belastung von rund 3400 kg ertragen.

So ausgerüstet errang der Apparat vom Oktober bis Dezember 1926, also vor Antritt der Reise, im Bezug auf Schnelligkeit, Belastung, Distanz, Höhe und Flugdauer, sechszehn kombinierte Weltrekorde.

DER MOTOR

Übersicht über die Merkmale des Motors „Asso HP 500“
(Isotta Fraschini)

Bohrung mm 140	Hub: mm 150
Totalinhalt der Zylinder	l. 27,71
Anzahl der Zylinder	12 zu 60°
Kompressionsverhältnisse	5,5
Normalleistung bei 1850 Touren . . .	HP 515-525
Benzinverbrauch per HP Stunde	gr. 200
Ölverbrauch per HP Stunde	gr. 15
Gewicht mit Einschluss der Propellernabe .	kg. 420

Der Hersteller des „Asso 500“ legte sein Hauptaugenmerk auf die Sicherheit und die Dauer des Funktionierens. Das Gewicht von 0,840 kg pro HP ist vor allem erreicht worden durch eine sichere Abschätzung der nötigen Stärke aller seiner Bestandteile und durch die rationelle Verwendung der besten Stahlorten, die zudem einer besondern Behandlung unterworfen wurden, um ihre Fähigkeiten bestmöglich zu erhöhen und so die grösste Sicherheit der Anlage für die am meisten sich in Bewegung befindlichen Teile zu erhalten. Dazu gesellte sich die Verwendung einer besondern Magnesia-Legierung (electron) für diejenigen Bestandteile, die wegen ihrer Grösse oder Beschaffenheit gegossen werden mussten.

Um die grösstmögliche Sicherheit zu erhalten, wurden alle Teile sowohl im Rohzustande als auch während der Verarbeitung durch Präzisionsinstrumente fortwährend äusserst genauen Prüfungen unterworfen. Jedes Stück, auch das kostbarste, wurde unweigerlich ausgeschaltet, wenn es nicht den festgesetzten Koeffizienten erreichte.

Dieser Grad von Vollendung und Präzision war nur zu erreichen durch ganz besondere Werkzeuge und Behandlungsmethoden und durch ein in diesen Spezialitäten geschultes Personal.

Die Herstellung aller Teile ist bis ins Kleinste geregelt und wird in einem speziellen Arbeitssystem in Serien durchgeführt; jede Gruppe und jedes Stück ist unauswechselbar.

Übrigens ist die Herstellung dieses Motors eine durchaus individuelle Leistung, die das gesamte Studium und die lange praktische Erfahrung des technischen Leiters der Isotta Fraschini, Comm. Giustino Cattaneo in sich vereinigt. Er ist dadurch charakterisiert, dass die Zylinder durch glatte Bodenflächen, in denen die Ventile sitzen (vier pro Zylinder) von einander getrennt und für den Aussenanblick je sechs in einem Block vereinigt sind.

Die Umhüllung, die in einer speziellen Aluminiumlegierung hergestellt ist, enthält die Zufuss- und Abflussleitungen und den ganzen Bedienungsmechanismus der Ventile. Ein leicht abnehmbarer Deckel erlaubt eine rasche Inspektion und Regulierung.

Dieses System, das die grösste Straffheit der Zylindergruppen und die leichte Zugänglichkeit aller andern Teile garantiert, ist seit 1918 patentiert. Es unterscheidet sich sehr von andern, ausländischen Systemen und macht den Motor „Asso 500“ zu einer individuellen, unabhängigen Erfindung.

Die Verteilung und Gruppierung der einzelnen Teile und ihres Zubehörs zeugen von einem minutiösen Studium aller Details. Sie tragen dazu bei, diesem Motor sein harmonisches und ästhetisches Aussehen zu geben, das ein hervorstechendes Merkmal aller Konstruktionen der Firma Isotta Fraschini ist.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

Übersicht über die Zeiten und Entfernungen 285

Die angegebenen Stunden bezeichnen die Gesamt-Flugdauer, inbegriffen die Zeit der Manövrierung während des Startes und der Landung. Die Entfernungen geben die tatsächlich vom Apparate zurückgelegten Strecken an.

ERSTER TEIL

Datum	Örtlichkeiten	Flug- stunden	Kilometer	
			Etappe	Total
13. Febr. 1927	Elmas-Kenitra	9.00	1590	1590
14. Februar	Kenitra-Villa Cisneros	8.45	1600	3190
14.-15. Februar	Villa Cisneros-Bolama	9.10	1600	4790
18. Februar	Bolama-Dakar	3.00	470	5260
19. Februar	Dakar-Porto Praia	4.00	640	5900
22. Februar	Porto Praia (Punkt 04° 40' südl. Breite 33° 37' westl. Länge)-Fernando Noronha	15.15	2610	8510
24. Februar	Fernando Noronha-Porto Natal	2.25	370	8880
24. Februar	Porto Natal-Pernambuco	1.40	300	9180
25. Februar	Pernambuco-Bahia	4.35	710	9890
26. Februar	Bahia-Rio de Janeiro	7.50	1350	11.240
28. Februar	Rio de Janeiro-Lago S. Amaro (S. Paulo)	2.35	400	11.640
28. Februar	Lago S. Amaro-Santos	0.20	50	11.690
1. März	Santos-Porto Alegre	5.30	900	12.590
2. März	Porto-Alegre-Buenos Aires	6.45	1030	13.620
Total		80h 50m	13.620	

ZWEITER TEIL

Datum	Örtlichkeiten	Flug- stunden	Kilometer	
			Etappe	Total
13. März 1927	Buenos Aires-Montevideo	1.30	210	210
15. März	Montevideo-Assuncion	9.35	1430	1640
16. März	Assuncion-San Luiz de Caceres	7.25	1100	2740
19. März	San Luiz de Caceres-Guaiarà Mirim	7.30	1120	3860
20. März	Guaiarà Mirim-Manaos	8.00	1200	5060
21. März	Manaos-Parà	10.00	1350	6410
25. März	Parà-Georgetown	9.35	1550	7960
26. März	Georgetown-Point à Pitre	6.50	1160	9120
27. März	Point à Pitre-Port au Prince	6.40	1200	10.320
28. März	Port au Prince-Havanna	6.50	1200	11.520
29. März	Havanna-New Orleans	6.50	1080	12.600
2. April	New Orleans-S. Antonio (Medina Lake)	5.25	850	13.450
4. April	S. Antonio-Hot Springs (Elephant Butte Reservir)	8.00	1150	14.600
6. April	Hot Springs-Roosevelt Dam	3.05	500	15.100
Total		97h 15m	15.100	

DRITTER TEIL

Datum	Örtlichkeiten	Flug- stunden	Kilometer	
			Etappe	Total
8. Mai 1927	New York-Boston	2.30	350	350
9. Mai	Boston-New York	2.20	350	700
11. Mai	New York-Philadelphia	1.00	150	850
12. Mai	Philadelphia-Charleston	7.20	1050	1900
13. Mai	Charleston-New Orleans	8.00	1200	3100
14. Mai	New Orleans-Memphis	4.50	720	3800
15. Mai	Memphis-Chicago	7.20	960	4780
17. Mai	Chicago-Montreal	8.10	1320	6100
18. Mai	Montreal-Tadoussac-Quebec	4.10	650	6750
19. Mai	Quebec-Shippigan	3.50	600	7350
20. Mai	Shippigan-Trepassey	5.00	860	8210
23. Mai	Trepassey-Punkt 41° 11' nördl. Breite 33° 54' westl. Länge	13.55	1700	9910
10. Juni	Horta (Punkt 41° 11' nördl. Breite 33° 54' westl. Länge)-Ponta Delgada	7.45	1290	11200
11. Juni	Ponta Delgada-Lissabon	9.20	1470	12670
13. Juni	Lissabon-Barcellona	10.25	1530	14200
16. Juni	Barcellona-Rom	6.00	900	15100
	Total	101h 35m	15.100	

ZUSAMMENSTELLUNG

	Zahl der Etappen	Flugstunden	Kilometer
Erster Teil	14	80h 50m	13.620
Zweiter Teil	14	97h 15m	15.100
Dritter Teil	16	101h 35m	15.100
Total	44	279h 40m	43.820

RASCHER & Cie., VERLAG, ZÜRICH UND LEIPZIG

Voraussichtlich wird in Kürze erscheinen:

DE PINEDO
AUSTRALIENFLUG

55 000 Kilometer im Flugzeug

Reich illustriert

Vorausbestellungen zum reduzierten Subskriptionspreis

Kürzlich erschien:

JAKOB JOB
NEAPEL

Reisebilder und Skizzen

mit 32 ganzseitigen Abbildungen

in Leinen geb. Fr. 12.—, auf Dünndruckpapier ca. Fr. 12.50

Man wird einfach mitgenommen von der Art, wie Job das Sehens- und Wissenswerteste uns allseitig und föhnheiter beleuchtet, unmittelbar augenfällig zu machen versteht.

Meinrad Lienert in der Neuen Zürcher Zeitung.

Im Herbst wird erscheinen:

LEO WEHRLI
MAROKKO

von Marrakesch bis Fez

Das aus der Kultur des Mittelalters erwachende Maurenland

Reich illustriertes Werk

mit vielen farbigen und schwarzen Abbildungen

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

Published by the University of Chicago Press
The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

Printed in Great Britain by the University of Chicago Press
The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

Copyright © 1968 by the University of Chicago Press
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of the University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610.

Library of Congress Cataloging in Publication Data
The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

The University of Chicago Press, 530 North Dearborn Street, Chicago, Illinois 60610
and London, England, 100 Brook Street, W.1

12008