Nr. 402
A 204
Morgen-Ausgabe

Berlin

Dienstag, 27. August 1929
V

Vossische Zeitung

Gegründet 1704

15 Pfennig

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Die Vossische Zeitung erscheint als Morgen und Abendblatt zwölfmal wöchentlich. Für Postabonnenten sind beide Ausgaben vereint. Täglich: „Unterhaltungsblatt", „Finanz- und Handelsblatt". — Sonntag: Die illustrierte Beilage „Zeitbilder" und „Literarische Umschau". — Mittwoch: „Reise und Wanderung". — Donnerstag: „Recht und Leben".

Wöchentlich 1.— Mark, monatlich 4.30 Mark in Berlin und Orten mit eigener Zustellung. Bei Ausfall der Lieferung wegen höherer Gewalt oder Streik kein Anspruch auf Rückzahlung. Anzeigenpreise: mm Zeile 30 Pfennig. Familien-Anzeigen mm-Zeile 18 Pfennig. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in bestimmter Nummer.

Verlag Ullstein. Chefredakteur: Georg Bernhard. Verantw. Redakteur (im Ausw. d. Handelsblatt): Carl Misch, Berlin. Unverl. Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn Porto beiliegt.

Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein: Amt Dönhoff (A 7) 3600—3665, für den Fernverkehr: Amt Dönhoff 3650—3699. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postscheckkonto Berlin 660.

In drei Tagen über den Pazifik

Meerfahrt ohne Meer / Nebel und Wolken / Wo sind wir?

Die Nervenprobe

Von unserem an Bord des „Graf Zeppelin" mitreisenden Sonderberichterstatter

Gustav Kauder

Los Angeles, 26. August

Copyright by Ullsteindienst für Kontinental-Europa, für die übrige Welt by King features Inc. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

Selten konnte man alle Unberechenbarkeiten der Luftschiffahrt vollständiger studieren, als auf der Etappe Tokio—Kalifornien. Noch niemals sah ich Dr. Eckener in so schwarzer Stimmung wie Donnerstag nachts, als nach dem Laufkatzenunglück und der wunderbaren Reparatur im letzten Moment der Wind den Start wieder verhinderte. Ich fand Eckener weit draußen vor dem Hangar auf stockdunklem Feld allein in seinem „Regentenstuhl" sitzend, den Blick in die jagenden Wolken im Mondschein gehobt, messend, rechnend, den Wind riechend und wie Moses mit seinem Gott hadernd. Er war mittellungsbedürftig wie selten, sprudelte Selbstanklagen, weil er die Möglichkeit der Laufkatzenstockung nicht vorbedacht hatte, schimpfte auf seine eigene Leibwissenschaft, die Meteorologie, die in den unbekannten japanischen Verhältnissen ganz versage, war drauf und dran, doch den Startbefehl zu geben, ehe die Zeppelinzweifler der ganzen Welt von der Blamage sprechen könnten, ließ dann aber doch seinen Stolz von seinem Gewissen besiegen, weinte fast, und erst nach seiner dritten Zigarre, spät nach Mitternacht, kam er mit zurück zum Schiff zum Schlafen.

Aber auf die Laufkatze folgte ein Gaskater. In der warmen Halle entwich das Ballongas stark durch die Stoffporen und ließ uns alle mit stärksten Kopfschmerzen erwachen. Wir flüchteten ins Freie, badeten uns unter den Wasserhähnen des Hangars, bummelten ins Städtchen und befreundeten uns mit den wieder anbrängenden Zuschauermassen. Niemand dachte an einen Start am Freitag. Da kam Eckener, lachte, schalt die widerstrebende Mannschaft aus. Dies sei nicht der Anfang, sondern die Fortsetzung der großen Reise.

Am Freitag also ging es los; binnen Stundenfrist waren wir in die Gondel befohlen, und alles fahrfertig. Eckener sah nach der Wetterkarte und versprach, noch einen Rekord zu holen. Nochmals erklang das Deutschlandlied mit der japanischen Nationalhymne, und schon brausten wir als erstes Luftfahrtzeug über den Großen Pazifik hinaus.

Der Stille Ozean machte seinem Namen Ehre. Nur am ersten Abend hatten wir eine aufregende Viertelstunde bei dem Durchbruch durch das Windscheibengewölk, worin das Schiff im schlimmsten Gewitter, das je ein Zeppelin durchfahren hat, böse geschüttelt wurde. Nachher hatten wir eine glatte, aber seltsame Ozeanfahrt, ohne den Ozean zu sehen, denn viele tausend Kilometer fuhren wir über Nebelfelder und Wolkengebirge, wie auf einem anderen, unirdischen Planeten.

Eckener krank

Wir fahren in einem aviatischen Nirwana, das unter der Tagessonne schneeweiß und unter dem blauen Mondlicht silbern schimmert. Die Kalenderverschiebung um 180. Grad und die bisher nicht erzielte Rekordgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometern macht diese Reise noch sinnverwirrender. Das äußert sich auch in der Stimmung der Passagiere, die sehr nervös, reizbar und zum Teil miteinander böse zerstritten sind. Es fehlte auch die versöhnende Autorität Dr. Eckeners, der nach der Ueberanstrengung infolge seiner Repräsentationspflichten in dem kochend heißen Tokio mit einem gastrischen Fieber in seiner Koje lag.

Noch nie hat es eine Nebelluftfahrt von solcher Ausdehnung gegeben, wie über dem grenzenlosen und zur Zeit scheinbar ganz wolkenbedeckten Pazifik. Ganze Tage aber ohne das Bild der Erde im geisterhaften Nichts zu reisen, das ertragen Menschen nicht. Nun sitzt Dr. Eckener, noch blaß, wieder an seinem Fenster auf der Steuerbrücke, während wir dem letzten Drittel unseres Pazifikrekordes entgegeneilen.

Die Dinge wenden sich zum Guten und Schlechten zugleich. Bisher war die endlose Nebelfahrt nur phantastisch. Jetzt sagt uns ein Nordweststurm eines Alaskatiefs durch die Klimate. Man braucht Berlins Breitengrad nur etwas näherzukommen, und muß sogleich in alle Wollsachen zurückklettern. Aber frieren ist nur eine Nebenerscheinung. Die amerikanischen Zeppelinführer Rosendahl und Richardson behaupten wieder einmal, daß wir dem Rekord zuliebe zu riskant führen in solchem Nebel und solchem Sturm, Kapitän Lehmanns Gesicht lächelt dazu wie immer. Jedenfalls scheint uns der Sturm zu einem unerhörten Rekord zu zwingen. Den stärksten Reflex dieser Sturmfahrt, die alle unsere Tokioer Zeitverluste wieder gutmachen könnte, spüren wir aus Kalifornien, das unsere heutigen Positionsmeldungen ganz aus dem Häuschen geraten läßt und in schlimmstem Wettfieber zu toben scheint und uns in tausend Funktelegrammen ansponnt und beglückwünscht.

So brausen wir durch die schwarze Nacht mit einer solchen Schnelligkeit, daß zum erstenmal das Schiff schwankt und zittert, und wir wissen doch noch nicht, ob wir einen Rekord und tolle Begeisterungsfeste erleben werden, oder ob noch irgendwo ein Verhängnis uns den Erfolg im letzten Augenblick stiehlt. Wir sind seit dem Pech in Tokio mißtrauisch geworden, eingedenk Eckeners eigenem Wort, daß die Luftschiffahrt die sicherste Zukunft, aber die unsicherste Gegenwart sei.

Amerika!

Seltsam ist der Begriff Land für alle Seefahrer. Selbst auf der Europa—New York-Route stürzen noch immer auch vielgereiste Luxuspassagiere zum ersten Blick auf Fire Island oder Scilly Island zu. Kaum man sich vorstellen, wie erst wir mit der Uhr in der Hand auf die erste Sichtung der kalifornischen Küste gewartet haben. Der Himmel war den ganzen Sonntag über kalifornisch blau, die See war tiefblau, aber das Wetter kalt. Das Fehlen aller Schiffe ließ uns immer wieder an der Kartenmessung zweifeln. Die Fahrt wäre auch gar zu schnell gewesen. Sie müssen sich vorn auf der Brücke verrechnet haben. Aber es kommen immer mehr Depeschen aus Kalifornien. Schon werden alle Einzelheiten für die Empfangsfeierlichkeiten bei der Ankunft und die Rundfunkbegrüßung durch Radio vereinbart. Und nach dem Mittagessen ändert sich plötzlich die östliche Horizontlinie. Sie bedeckt sich mit jenem Dunst, der stets Land anzeigt. Gegen ¾4 Uhr erscheint eine schwache blaue Hügelkontur im Fernglas: Point Arena, oberhalb San Franzisko. Selbst auf der Steuerbrücke bricht Enthusiasmus aus. Auch diese Etappe ist in einer nicht so schnell nachzuahmenden Rekordzeit gelungen. Der Zeppelin hat jetzt bald alle sieben Meere besiegt. Wir befinden uns jetzt über den kahlen Felsköpfen der Fax-Alone-Inseln, unserem besten Wegweiser in das Goldene Tor.

Unter uns sind viele Schiffe, über uns Hornissenschwärme von Flugzeugen, die zu zehn und zwanzig aus San Franzisko herausbrachen, uns entgegen. Da liegen auch schon Oakland und San Franzisko selbst, immer eine der schönsten Städte der Welt, aber besonders eine Luftschönheit im Kupferglanz der sinkenden Sonne, ein feenhafter Anblick diese über der weiten Felsenbai ineinanderfließenden Städte. San Franzisko selbst war fast menschenleer, denn in einer modernen Stadt gibt es überhaupt nicht mehr Menschen, sondern nur noch Autos zu sehen, aber der Coast Highway und der ganze Golden Gate Park waren ein einziges Autodach. Eine halbe Stunde dauerte die Kreisfahrt über den Bai. Eine halbe Stunde dauerte das Pandaemonium in dem heulenden Hafen über den blinkenden Kriegsschiffen der Pazifikflotte und den tanzenden Flugzeugen.

San Franzisko liegt hinter uns, aber die Küste bleibt erleuchtet. Ein Badeort folgt auf Badeort. Dann Los Angeles mit Hollywood. Es ist zwischen halb 2 und 2 Uhr nachts. Aber da unten scheint keiner zu schlafen. Alle Häuser sind erleuchtet, in allen Filmateliers ist Licht. Und Hunderttausende von Autolampen leuchten auf und blenden ab wie Glühwürmer. Dazu ein Lärmkonzert, daß wir das Surren unserer Motoren nicht mehr hören.

Gelandet

Der Lärm scheint uns zu rufen, Scheinwerfer und Autolampen uns hinunterzuwinken. Aber Eckener will erst bei Sonnenaufgang landen wegen der vielen Hochspannungsdrähte in dieser Gegend. Wir fahren also nach Süden weiter. Wieder Lichter unter uns: San Diego. Der Stadt vorgelagert der elegante Insel-Badeort Long Beach. Ueber ihm bleiben wir schweben, bis das Morgengrauen naht. Dann geht es nach Norden zurück, und um 5 Uhr sind wir wieder über dem Flugplatz von Los Angeles, und wenige Minuten später halten uns amerikanische Marinesoldaten auf amerikanischem Boden fest. Paß- und Zollkontrolle. Kurz vor sechs Uhr steigen wir die Leiter herunter aus dem Schiff.

Jetzt begann das Unwahrscheinlichste an lärmender, begeisterter Begrüßung, das wir bisher erlebten. Donnernde Ovationen durch die Massen, die die ganze Nacht draußen verbracht hatten. Dann mußte erst Eckener und dann wir Passagiere in ein vor dem Ankermast postiertes Mikrophon Begrüßungsworte sprechen, dann, begleitet vom San Franziskoer Generalkonsul v. Hentig, von Lubitsch, Kräly und anderen deutschen Filmmagnaten, bestürmt von Autographen-Jägern, bahnen wir uns den Weg zu den für uns bereitgestellten, mit schwarz-rot-goldenen Fähnchen gekennzeichneten Autos. Um uns herum ein ohrenbetäubendes Geschrei und Getöse von Sirenen und Autohupen. So fahren wir in die Stadt, flankiert von Polizisten auf Motorrädern.

Wir stehen im Hotelzimmer, noch ganz wirr, vor dem Blumen und Fruchtkörben, die uns hier grüßen: vor wenig mehr als drei Tagen noch in Tokio, vor elf Tagen noch über Berlin!

Die bisherige Flugzeit

Seit dem Start in Lakehurst in der Nacht vom 7. auf den 8. August ist der „Graf Zepelin" 16 550 Meilen geflogen. Von Lakehurst nach Friedrichshafen 55 Stunden 23 Minuten, Friedrichshafen—Tokio 101 Stunde 50 Minuten, Tokio—Los Angeles 78 Stunden 58 Minuten. Totale Flugzeit mithin 236 Stunden 11 Minuten oder 9 Tage 20 Stunden, 11 Minuten.

Weiterfahrt heute früh

Los Angeles, 26. August / Ullstein-Nachrichtendienst

Die Weiterfahrt des „Graf Zeppelin" nach Lakehurst ist schon auf Dienstag früh 8 Uhr angesetzt. Die Passagiere werden sich nach dem ihnen von der Stadt Los Angeles gegebenen Bankett noch heute nacht zurück an Bord begeben.