

# Unverkäufliche Leseprobe

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

Dieses Buch ist der unveränderte Reprint einer älteren Ausgabe.

Erschienen bei FISCHER Digital

© 2017 S. Fischer Verlag GmbH,  
Hedderichstr. 114, D-60596 Frankfurt am Main

Printed in Germany

ISBN 978-3-596-31945-9

# Fischer

Weitere Informationen finden Sie auf  
[www.fischerverlage.de](http://www.fischerverlage.de).

## *Über dieses Buch*

*Als die Welt am Abend des 21. Mai 1927 dem jungen Piloten Charles A. Lindbergh zujubelte, feierte sie den Wagemut eines bis dahin unvorstellbaren Unternehmens: ein Mensch war allein und einsam ohne Zwischenlandung von New York nach Paris über den Ozean geflogen.*

*Fliegen heißt für Lindbergh »vom Wein der Götter trinken« – und schreibend vermittelt er uns dieses Gefühl, das sich aus Besessenheit und Seligkeit zusammensetzt. So teilt der Leser Lindberghs Leben, so begleitet er ihn – obwohl er den glücklichen Ausgang kennt – immer auf das Abenteuer der nächsten Minute gespannt, über den Ozean, über Wolken und Stürme, über Strecken, die vordem noch keines Menschen Auge gesehen. Allein in einer Maschine, die so verletzlich und empfindlich konstruiert ist, daß sie schon ein Griff nach der Feldflasche vom Kurs abbringt, meistert er diesen kühnen Flug.*

*Dieses Buch ist das unvergängliche Dokument einer großen Pioniertat dieses Jahrhunderts.*

CHARLES A. LINDBERGH

Mein Flug  
über den Ozean

FISCHER BÜCHEREI  
FRANKFURT/M · HAMBURG

Die amerikanische Originalausgabe erschien unter dem Titel  
THE SPIRIT OF ST. LOUIS  
im Verlag Charles Scribner's Sons, New York  
Übersetzung von Hans Jürgen Soehring

Erstmals in der Fischer Bücherei  
Juli 1956

Lizenzausgabe des S. Fischer Verlages, Berlin und Frankfurt am Main  
Gesamtherstellung: Hanseatische Druckanstalt, Hamburg  
Printed in Germany

*Für*  
*A. M. L.*  
*die nicht ahnt, wieviel von diesem Buch*  
*sie geschrieben hat*

Mitglieder des Komitees

*The Spirit of St. Louis*

HAROLD M. BIXBY

HARRY F. KNIGHT

HARRY H. KNIGHT

ALBERT BOND LAMBERT

J. D. WOOSTER LAMBERT

CHARLES A. LINDBERGH

E. LANSING RAY

FRANK H. ROBERTSON

WILLIAM B. ROBERTSON

EARL C. THOMPSON

*Erster Teil*  
DIE MASCHINE

I  
DIE ST. LOUIS-CHICAGO-POST

*September 1926*

I

Nacht schon beschattet im Osten den Himmel. Links von mir, tief überm Horizont, hüllt eine schmale Wolkenbank sich in ihr schwarzes Nachtgewand. Vor einem Augenblick brannte sie noch in Gold und Rot. Über dem Rand meines Führersitzes blicke ich auf die Felder von Mittel-Illinois hinab. Die Weizengarben sind von den Äckern verschwunden. Auf der Farm unter mir machen die Drescher Feierabend. Einige blicken empor und winken, als meine Postmaschine ihnen über die Köpfe braust. In wenigen Minuten wird es dunkel sein; und ich stehe noch südlich von Peoria.

Wie schnell sind die langen Tage des Sommers vorbeigegangen, an denen es hell bis nach Chicago war! Mir scheint er erst ein paar Wochen her zu sein, jener bedeutungsvolle Aprilmittag, der uns den Luftpostdienst einweihen sah. Mir als dem Chefpiloten der Linie hatte die Ehre des ersten Fluges zugestanden, und es gab Fotografen, Honoratioren, Händeschütteln die ganze Route entlang an jenem Tag. War es denn etwa kein Meilenstein in der Geschichte einer Stadt, daß jetzt die Post durch die Luft befördert wurde? Wir alle, Piloten, Mechaniker, Postbeamte und Direktoren in St. Louis, in Springfield, Peoria und Chicago, wir fühlten alle, wie wir an einem Ereignis teilnahmen, das uns den Weg in eine neue und wundervolle Zukunft zeigte.

Doch nach des ersten Tages gewichtiger Fracht, geschwollen von Briefen der Sammler und Enthusiasten, war das Interesse rasch wieder erlahmt. Die Leute kehrten zurück zum geschäftlichen Alltag. Luftpost spart bestenfalls ein paar Stunden. Der Mehrpreis für einen Brief macht sich selten wirklich bezahlt. Woche für Woche hatten wir schlaffe, fast leere Postsäcke hin und her geflogen – mit einer Regelmäßigkeit allerdings, auf die wir sehr stolz sind. Denn ob das Postabteil zehn oder zehntausend Briefe enthält, ist Nebensache. Wir haben Vertrauen in eine



kommende Zeit. Wir wissen: eines Tages werden die Säcke prall sein.

Wir Postpiloten sind die Begründer einer Tradition. Der Verkehr zur Luft hängt von ihr ab. Schon sind Menschen für diese Tradition gestorben. Jeder Abschnitt der Poststrecken hat seine ehrfurchtgebietenden Absturzstellen, an denen ein Flugzeugführer sein Leben auf dem Altar des Berufes niederlegte — in einer Sturmnacht, verfliegen, blind im Nebel. Jeder, der Post fliegt, betet dort, bewußt oder unbewußt; denn er weiß, daß sein eigener nächster Flug mit dem gleichen Opfer enden kann.

Unser Vertrag verlangt fünf Rundflüge in der Woche. Wir sind verpflichtet, die Post aus St. Louis so rechtzeitig in Chicago zu landen, daß sie die Anschlußmaschinen aus Kalifornien, aus Minnesota, aus Michigan und aus Texas erreicht; die Zeiten sind darauf abgestellt, daß die Briefe in New York City sind, wenn dort der Arbeitstag beginnt.

Diesen Dienst betreiben wir drei: Philip Love, Thomas Nelson und ich. Wir haben über neunundneunzig Prozent unseres Flugplans erfüllt und halten damit den Rekord aller Linien, die in Chicago zusammenlaufen. Wir haben Stürme durchpflügt, uns unter niedrigen Wolken entlangemogelt, uns um die Wetterberichte fast nie gekümmert und mehr als einmal die umgebauten Militärmaschinen aus dem Krieg, die wir fliegen, in Chicago aufgesetzt, wenn andere Linien eingestellt hatten, wenn ältere und vielleicht klügere Piloten ihre Fracht an die Eisenbahn abgaben. Während der langen Sommertage haben wir kaum einen Flug verpaßt. Jetzt aber kriecht der Winter auf uns los. Die Nächte ziehen sich hin. Die Himmel trüben sich ein mit Sturm und Dunst. Schon müssen wir in Chicago bei Scheinwerferlicht landen. Noch ein paar Wochen weiter wird es auch in Peoria dunkel sein, wenn wir auf jenem schmalen Streifen Weideland einschweben, der sich Luftpostflugplatz nennt. Und bevor der Winter herum ist, wird selbst die Wiese in Springfield Beleuchtung brauchen. — Heute bin ich mehr als eine Stunde zu spät: Ärger mit dem Motor, in St. Louis.

Flugplatzbeleuchtung ist kein Problem, wenn man Geld genug hat, und mit Drehfeuer, Platzgrenzmarkierung und Scheinwerfern ist Nachtfliegen nicht weiter schwierig. Unsere Organisation aber kann solchen Luxus nicht erschwingen. Wir haben kaum das Geld, um uns von Monat zu Monat durchzubringen.

Die Robertson Aircraft Corporation wird nach dem Gewicht der Post bezahlt, die sie transportiert; und sehr oft wiegen die Säcke mehr als die Briefe darin. Unsere Betriebskosten sind unglaublich niedrig; doch sind die Einkünfte noch niedriger. Die Gesellschaft konnte sich den Ankauf neuer Maschinen nicht leisten. All unsere Flugzeuge und Motoren stammen aus Heeres-

restbeständen; sie wurden in unseren Werkstätten auf dem Lambert-Flugplatz umgebaut. Wir nennen sie DHs, weil der Typ bei De Havilland in England entstand. Es sind Doppeldecker mit einem Zwölfzylinder Vierhundert-PS-Liberty-Triebwerk in der Nase. Sie wurden während des Krieges für Bomber- und Aufklärungszwecke gebaut, und verbesserte Typen wurden in den Vereinigten Staaten in Produktion gegeben. Die Militär-DH hat zwei Sitze. In unseren Maschinen liegt das Postabteil da, wo früher der Vordersitz war; und wir Postpiloten fliegen jetzt von dem Platz, in dem während des Krieges der Beobachter saß.

Wir waren nicht in der Lage, Nachtflugerät für diese Maschinen anzuschaffen, von Feuern und sonstigen Zeichen für unsere Landeplätze ganz zu schweigen. Erst in der letzten Woche haben unsere DHs ihre roten und grünen Positionslaternen bekommen. Vorher führten wir nichts als ein Notlicht und eine Taschenlampe. Auf die Dauer ist es natürlich ein schlechtes Geschäft, eine Postlinie ohne die notwendige Beleuchtung zu betreiben. Uns hat es bereits ein Flugzeug gekostet. Vor etwas mehr als einer Woche verlor ich eine DH, weil ich kein zweites Notlicht hatte, und keine Flächenlichter, und keine Platzbeleuchtung, um zu ihr zurückzuflogen.

In jener Nacht, nordwärts zwischen Marseilles und Chicago fliegend, kam ich in Nebel. Es war eine ziemlich massive Sache, die da durch das Illinois-River-Tal hereinkroch. Ich drehte ab nach Südwest und versuchte, mein einziges Notlicht abzuwerfen, um auf einem der Felder unter mir zu landen; als ich aber den Auslöser zog, geschah gar nichts. Die Nebeldecke war etwa dreihundert Meter hoch; ich beschloß, über sie zu steigen und auf dem alten Kurs weiter zu fliegen; irgendwo um den Flugplatz herum hoffte ich ein Loch zu finden, durch das ich wieder unter die Wolken käme, um das Chicago-Feuer zu erwischen, das auf Regierungskosten errichtet worden war.

Flimmernde Nebelflecken zeigten mir, wo Ortschaften lagen. Aber der Platz lag unter einer Zweihundertfünfzig-Meter-Decke Nebel. Später haben mir die Mechaniker unten erzählt, sie hätten ein Scheinwerferlicht hinaufgeschickt und zwei Fässer Benzin am Boden verbrannt, um mich aufmerksam zu machen.

Ich kreiste noch eine halbe Stunde und flog dann West in der Hoffnung, eines der Feuer der Transkontinentalroute aufzufinden. Sie waren gleichfalls vom Nebel verschluckt. Inzwischen hatte ich aber entdeckt, daß das Versagen des Abwurflichts an einem zu langen Auslöserkabel lag; wenn ich am Kabel selbst statt am Auslöserhebel zog, konnte das Licht noch immer funktionieren. Ich kam auf meinen ursprünglichen Plan zurück, unter Benutzung des Notlichts auf einem Acker zu landen. Um

8.20 Uhr spuckte der Motor ein paarmal und stellte die Arbeit fast völlig ein. Ich schaltete routinemäßig auf den Reservetank um. Dann — ich war etwa fünfhundert Meter hoch — steckte ich mir die Taschenlampe ein und machte mich fertig zum Sprung. Doch der Motor sprang wieder an. Ich hatte Betriebsstoff für höchstens zwanzig weitere Flugminuten; und das war nicht genug, um die Nebelgrenze zu erreichen.

Ich entschloß mich, erst dann zu springen, wenn der Reservetank gleichfalls leer sein würde, und hatte grade zu steigen begonnen, als ich ein Licht auf der Erde sah — nur ein Geblinzel; aber das hieß ein Loch im Nebel. Ich ging in Spiralen auf vierhundert Meter und riß am Notlichtauslöserkabel. Jetzt funktionierte zwar das Licht, zeigte aber im Niederschweben nur eine dicke Nebelschicht. Ich wartete, bis es an seinem Fallschirm außer Sicht sank, und fing wieder an zu steigen. Voraus lag der Schimmer eines kleinen Orts. Ich ging in die Kurve, Richtung offenes Land.

Ich war etwa tausendfünfhundert Meter hoch, als mein Motor zum zweitenmal streikte. Ich öffnete meinen Anschnallgurt, hechtete über die Rumpfwand nach rechts außenbords und zog die Reißleine nach einem Fall von zwei, drei Sekunden. Der Fallschirm öffnete sich sofort. Ich war dabei, mit der Taschenlampe die Nebeldecke unter mir abzuleuchten, als ich plötzlich von fern das Geräusch eines Flugzeugs vernahm. Es kam auf mich zu; und nach wenigen Sekunden sah ich meine DH schemenhaft etwa auf meiner Höhe keine vierhundert Meter weg von mir. Sie kreiste in meiner Richtung, linke Fläche nach unten. Das Geräusch des Motors wurde schwächer und wieder stärker, bis die DH erneut erschien, und zwar noch immer mit mir in gleicher Höhe. Die Fallgeschwindigkeiten von Fallschirm und Flugzeug waren ungefähr gleich. Ich zählte fünf Spiralen, jede von ihnen etwas weiter als die jeweils letzte entfernt. Dann versank ich im Nebel.

Da ich wußte, daß weniger als dreihundert Meter unter mir Grund war, faßte ich wieder nach meiner Taschenlampe. Sie war weg. Ich hatte sie, als ich das Flugzeug auf mich zukommen sah, in der Aufregung nicht tief genug in die Tasche gesteckt. Ich hielt meine Füße dicht beieinander, schützte mir das Gesicht mit den Händen und wartete. Ich hörte, wie die DH noch einmal vorbeikam. Dann sah ich den Boden unter mir dunkeln, machte mich für den Aufprall bereit und schlug auf — in ein Maisfeld. Bis ich wieder auf meinen Füßen stand, war der Fallschirm zusammengesunken und lag oben auf den Blütenquasten. Ich rollte ihn auf, schob ihn mir unter den Arm und machte mich auf den Weg. Die Halme standen mir über den Kopf, die Blätter raschelten, als ich mich durch sie hindurchschob. Ich kletterte

über einen Zaun auf ein Stoppelfeld, fand Wagenspuren und folgte ihnen. Ich hatte hundert Meter Bodensicht.

Die Wagenspuren führten mich zu einem Bauernhof. Ich lief dem Hause zu, als ich ein Auto langsam den Weg heraufkommen und dann halten sah, während es seinen Suchscheinwerfer spielen ließ. Ich ging zu dem Wagen hinüber, in dem einige Leute saßen.

»Haben Sie das Flugzeug gehört?« rief einer von ihnen.

»Ich bin der Pilot«, sagte ich.

»Ein Flugzeug ist eben in den Boden gerannt«, fuhr der Mann fort, ohne auf meine Antwort zu achten. »Muß hier ganz in der Nähe liegen. Himmel, hat das einen Bums gemacht!« Er ließ den Scheinwerfer weiter spielen, aber der Strahl drang im Nebel nicht weit.

»Ich bin der Pilot«, sagte ich noch einmal. »Ich habe die Maschine geflogen.« Diesmal wurde begriffen. Der Scheinwerfer hörte auf zu spielen.

»Sie sind der Flugzeugführer? Ja, um Gottes willen, wie . . .«

»Ich bin mit dem Fallschirm abgesprungen«, sagte ich und zeigte das weiße Bündel vor.

»Sind Sie verletzt?«

»Kein bißchen. Aber ich muß jetzt den Aufschlag finden und an die Postsäcke kommen.«

»Er muß hier ganz in der Nähe sein. Steigen Sie ein. Wir fahren den Weg ein Stückchen ab. Was ist denn um Himmels willen schiefgegangen? Sie müssen ja allerhand ausgestanden haben! Sind Sie ganz sicher, daß Sie sich nichts getan haben?«

Wir suchten erfolglos eine Viertelstunde lang. Dann fuhr ich mit dem Bauern zu seinem Haus zurück. Ich fragte ihn, ob ich sein Telefon benutzen könne. Die Linie war voller Stimmen, die von dem abgestürzten Flugzeug sprachen. Ich schaltete mich mit der Feststellung ein, ich sei der Pilot, und bat das Telefonfräulein um zwei dringende Ferngespräche nach St. Louis und Chicago. Dann fragte ich, ob schon irgend jemand die genaue Lage des Aufschlags gemeldet habe. Eine Anzahl von Leuten hätten die Maschine kurz vor der Bodenberührung über sich fliegen hören, gab sie zur Antwort, aber Näheres sei noch nicht bekannt.

Ich hatte kaum eingehängt, als die Klingel ging, dreimal lang, einmal kurz.

»Unser Rufzeichen«, sagte der Bauer.

Meine Maschine, sagte das Fräulein, sei etwa drei Kilometer von dem Hause entfernt aufgefunden worden. Wir fuhren zur Aufschlagstelle. Die DH war zusammengeknüllt wie ein Ball aus Papier. Sie hatte ein Farmhaus haarscharf verpaßt, war etwa siebzig Meter weit über den Boden geschliddert und schließ-

lich am Ende eines Kornfeldes zur Ruhe gekommen. Holzsplitter und Leinwandfetzen lagen überall herum. Das Postabteil war aufgebrochen, ein Sack hinausgeschleudert worden; aber die Post selbst war unbeschädigt. Ich brachte sie zum nächsten Postamt, von wo sie mit der Eisenbahn weiterging.

Vom Westen kommt der Illinois-River an meinen Kurs heran. Lichter blinken herauf von der Stadt Peoria. Ein Blick auf die Uhr — 18.35 Uhr. Ausgezeichnet! Seit dem Verlassen von St. Louis habe ich zehn Minuten aufgeholt. Ich drücke die Nase der DH dem Flugplatz zu; der Staudruckmesser klettert auf zweihundert Stundenkilometer. Der grüne Postwagen steht wie gewöhnlich an seinem Platz in der Ecke des Zauns. Der Fahrer daneben hebt grüßend den Arm dem Flugzeug entgegen. Und für dieses bewundernde Ein-Mann-Publikum stürze ich abwärts bis unter die Wipfel der Bäume, hänge mich in einer Platzkurve wieder an den Propeller, steige steil in die Höhe, bis mich ein Flattern der Flächen warnend zum Geradeausflug zwingt. Mit gedrosseltem Motor setze ich dann zur Landung an.

Ich rolle zum Post-Lkw hinüber und drossle so weit zurück, daß die Luftschraube eben noch tuckend durchdreht. Der Fahrer kommt lächelnd heran, den Postsack über einen Arm drapiert. Es ist ein Einschreibesack, oben mit einem mächtigen Vorhängeschloß aus Messing verschlossen. Ausgezeichnet! Das Gewicht dieses Schlosses allein ist beinahe zwei Doller für uns wert. Diese großen Schlösser tragen uns jeden Monat zusätzlich eine hübsche Summe ein.

Ich gebe zwei Säcke aus Springfield und St. Louis heraus, sie sind beinahe leer. Ein paar Dutzend Briefe von Bord, ein paar Dutzend Briefe dafür herein — das ist Peorias ganze Luftpost.

»Kein Sprit heute?«

»Nein. Ich hatte guten Rückenwind.«

Es ist eine Erleichterung für uns beide. Ein Benzinfäß von unserem Depot in der Zaunecke bis hierher zu rollen, der DH hundertzwanzig bis hundertsechzig Liter in ihren Tank zu pumpen und den Motor wieder anzuwerfen kostet uns zwanzig Minuten harte Arbeit, falls der Motor sofort wieder anspringt . . .

Die Robertson Aircraft Corporation unterhält auf unseren Zwischenlandeplätzen keine Mechaniker — die ganze Unterstützung, die wir zwischen St. Louis und Chicago haben, sind die Fahrer der Postlastwagen. Sie sind uns beim Tanken, beim Start behilflich, sorgen dafür, daß der Windsack klarkommt, halten beim Rollen, wenn's schwierig wird, eine Fläche fest. Es gehört nicht zu ihrer Arbeit. Sie bekommen nichts dafür. Und doch sind sie immer bereit, uns zur Hand zu gehen. Jetzt sind wir

obendrein darauf angewiesen, daß sie die Nachtbeleuchtung für uns bedienen.

Elektrische Scheinwerfer sind zu teuer — unsere Gesellschaft kauft statt dessen Fackeln. Wir haben uns eine bestellt, die beinahe zwei Minuten brennen kann — lange genug, wenn im richtigen Augenblick angezündet wird, und viel billiger als die größeren Dinger.

Ich zeige dem Fahrer, wo sie bei den verschiedenen Windrichtungen hingestellt werden muß — immer an jenes Ende der Landebahn, auf das der Wind steht. In Mondnächten können wir sparen, indem wir überhaupt keine Fackel anzünden.

Ich bin eine Stunde und zehn Minuten hinter meinem Flugplan zurück, als ich wieder abhebe. Wir beide, er und ich, steigen; die Welt unten bleibt zurück.

Ich freue mich, daß die Nacht kommt, während das Zwielflicht in strahlendes Mondlicht überblendet. Der Tag ist kristallklar gewesen und nahezu wolkenlos; vollendet schön zum Fliegen. Zu schön zum Fliegen fast für die Post; es fordert keinerlei Fähigkeit, über vertrauter Landschaft, mit einem klaren Horizont in allen vier Vierteln, Kurs zu halten. Geschicklichkeit ist nicht länger ein Aktivposten; kein Eroberungsgeist liegt mehr in der Luft. An solchen Abenden solltest du lieber Nachwuchs schulen. Stunden wie diese sind für die Schönheit da; nicht für Bewährungsproben.

Der letzte Hauch Rosa verschwimmt am Himmel im Westen; der Mond beherrscht völlig die Nacht. Sein Licht durchflutet Wälder und Felder; scheint von den Schleifen der Flüsse wider; scheint auf die silbrigen Flächen meiner Maschine. Planetenartiger scheint mir die Erde, ich selbst wie ein Stück des Himmels darüber, als hätte auch ich ein Recht auf die eigene Bahn im All. Ich blicke auf und frage mich, was alles unter dem dämmerigen Halbdunkelschleier, der nur die Umrisse ahnen läßt, geschieht. Um diese Pünktchen von Licht sind Menschen und Menschenheime — Wohnstuben, Abendgesellschaften; Ärzte sind dort bei Geburten und an Totenbetten, Hoffnung ist dort und Verzweiflung, Jugend und Alter. Dort jene Kette sechs schimmernder Fünkchen — ist das eine Kneipe, ein Tanzlokal oder eine Kirche? Und die Myriaden Lichter, all dieses Menschenwerk und Getümmel scheinen so hauchdünn nur an der großen Kugel zu haften, die durch die riesigen Sphären fegt — leuchtendes Moos auf der Oberfläche, das eine Handbewegung auslöscht. Warum zu diesem Moos zurück? Warum mich wieder in ziegelummauerte Menschenprobleme verschließen, da dies kristallene Universum mir gehört? Ganz wie der Mond kann

ich für immer den Raum durchfliegen, über Chicagos Postplatz hinweg, über Gebirge und Ozeane, losgelöst, unabhängig von aller Welt.

Angenommen, ich könnte tatsächlich hier oben bleiben und weiterfliegen; angenommen, Benzin wöge nicht so viel und ich könnte genug in die Tanks tun, genug für Tage; angenommen, ich könnte mich, wie jener Mann auf dem fliegenden Teppich, tatsächlich wenden wohin ich wollte, zum Nordpol oder nach China oder auf eine Palmeninsel. Wieviel Betriebsstoff *könnte* ein Flugzeug tragen, dessen Rumpf praktisch nur aus Tanks bestünde? Aber das hat ja Fonck mit seinem dicken Sikorsky-Doppeldecker ausprobiert, erst vor wenigen Tagen, und ist heruntergefallen — auf einem New Yorker Platz in Flammen heruntergeknallt, als er zu einem Nonstopflug nach Paris starten wollte. Warum muß nur Benzin so viel wiegen? Wöge es hundert Gramm pro Liter an Stelle der über sechshundert, der Orte wäre kein Ende, zu denen man fliegen könnte — wenn der Motor beständig lief.

Wenn der Motor beständig lief! Gewohnheitsmäßig lese ich die Instrumente ab — das bringt mich in die Wirklichkeit zurück. Es kann einer nicht der Planetenbahn folgen und Skalen beobachten, beides zur gleichen Zeit. Ich wende mich schleunigst den prosaischen Fragen der Temperatur, des Öldrucks und der Umdrehungszahl wieder zu. Ich hatte mich einen Augenblick mit dem Mond gemessen — doch der Mond gewann . . . Unabhängig von aller Welt? Nur wenn der Motor verlässlich läuft und der Brennstoff reicht! Ich habe Betriebsstoff für höchstens weitere zwei Stunden. Aber längst bevor es soweit ist, muß ich schon unten in Chicago sein.

Bei dem Gedanken an eine Landung bin ich gar nicht glücklich. Dies Fliegen der Post nach Chicago und von dort weiter nach Osten jedenfalls ist ein Umweg. Warum fliegen wir sie nicht von St. Louis direkt nach New York? Es sind nicht genügend Briefe in jenem schlaffen Sack da vorne, das ist richtig; sie zahlen einen direkten Dienst nicht aus. Aber die Post wird an Umfang wachsen, sobald die Maschinen besser werden, sobald die Leute lernen, sie richtig zu benutzen. Je mehr wir an Zeit sparen, desto mehr Briefe wird man uns geben. Wenn wir direkt fliegen, können wir mit dem Einsammeln der Post bis zum Ende des Arbeitstages in St. Louis warten und immer noch rechtzeitig in New York City landen. Allerdings nicht mit diesen übriggebliebenen Heeres-DHs hier — die kommen nicht einmal bis Chicago bei Gegenwind, ohne nachzutanken —, sondern mit neuen Motoren und neuen Maschinen.

Diese neuen Kisten von Laird zum Beispiel, wie die Nordwest-Piloten sie fliegen — die sind zwar nur halb so stark wie

unsere DHs, aber sie sind schneller und tragen mehr Fracht. Und dann ist da noch die neue Wright-Bellanca. Bei einigen ihrer Probeflüge ist sie mit beinahe unglaublichem Gewicht gestartet. Mit drei solchen Vögeln wie der Bellanca könnten wir ohne Schwierigkeiten die Post ohne Zwischenlandung zwischen New York und St. Louis fliegen, und in klaren Nächten noch zwei oder drei Passagiere nebenbei.

Aber die Kosten — man braucht zehn- oder fünfzehntausend Dollar für eine Wright-Bellanca. Wer kann sich's leisten, so einen Haufen Geld in ein einziges Flugzeug zu investieren — ganz zu schweigen von dreien, wie sie für den Postdienst nötig sind? Unserer Gesellschaft fällt es schon schwer genug, mit den DHs im Rennen zu bleiben, und die kosten nur ein paar hundert Dollar pro Stück.

Plötzlich werden mir die Grenzen meines Doppeldeckers klar, die Unzulänglichkeit seiner Flächen, Drähte und Verspannungen. Sie fesseln mich an die Erde. Eine Bellanca — die würde fast dreißig Kilometer mehr in der Stunde schaffen, nur die Hälfte Betriebsstoff verbrauchen und zweimal die Nutzlast einer DH verkraften. Was doch die Luftfahrt für eine Zukunft hat, wenn man schon heute solche Maschinen baut; aber wie wenige Leute sehen das ein! Wenn vom Fliegen die Rede ist, denkt der Geschäftsmann an wildes Rasen, Luftakrobatik, Absturz oder Zusammenstoß, und an die hohen Kosten, die eine Flugstunde immer noch macht. Es muß doch Wege geben, ihn von den Möglichkeiten des Fliegens zu überzeugen! Wenn er die wahre Lage vor Augen hätte, würde es nicht weiter schwierig sein, sogar zum Preise von drei Bellancas eine Luftlinie von St. Louis nach New York zu finanzieren. Dann brauchten wir Verkehrspiloten nicht mehr die alten Heereskisten zu fliegen und bei Fackelbeleuchtung zu landen.

Wenn ich nur eine Bellanca hätte — ich würde den Geschäftsleuten in St. Louis schon zeigen, was ein modernes Flugzeug vermag; ich flöge sie in acht oder neun Stunden nach New York. Sie würden sehen, wie schnell und sicher Luftpassagiere reisen. Es gibt einen Haufen Rekorde, die man zu Demonstrationszwecken brechen könnte — Weitflüge, Höhenflüge mit Zulaugung, Überlandflüge ohne Zwischenlandung. Die ganze Nacht durch könnte ich mit der Bellanca fliegen, wenn sie genügend Betriebsstofftanks hätte; die ganze Nacht durch — wie der Mond. Wie lange *würde* es reichen, falls sie nichts als Betriebsstoff führte? Tagelang könnte sie oben bleiben, wenn der Motor gedrosselt wäre. Und sie ist schnell, obendrein. Nach den Berichten, die ich gelesen habe, ist sie die leistungsfähigste Maschine, die man je gebaut hat. Den Weltrekord im Dauerflug könnte sie brechen, und den Langstreckenrekord, und überhaupt ein Dutzend neue