

Höhenmessung weiter zu vervollkommen, so daß der Luftschiffführer aus seinen eigenen Beobachtungen während der Fahrt und aus dem immer weiter ausgebauten Wetterdienst der Seeschiffe sich stets ein zutreffendes Bild von den jeweiligen Strömungsverhältnissen in seinem „Fahrwasser“ machen kann.

Freilich treffen alle diese Erwägungen über die Möglichkeiten des transatlantischen Luftschiffverkehrs erst zu, nachdem das Luftschiff selbst konstruktiv so weit durchgebildet war, daß es allen Beanspruchungen unbedingt gewachsen blieb, denen es unterwegs möglicherweise durch Wind und Wetter ausgesetzt sein konnte, und nachdem die Antriebsmaschinen denjenigen Grad von Betriebssicherheit erlangt hatten, den der Dauerbetrieb mehrtägiger Reisen erforderte. Beides dürfte im „Z. R. III“ erreicht sein. „In drei Tagen nach Amerika“ war keine Ausnahmeleistung, sondern ein wohl vorbereitetes interessantes Rechenexempel, bei dem man sich natürlich verrechnen konnte. Mit steigendem Luftschiffverkehr und der dadurch wachsenden Erfahrung dürften aber Irrtümer in der Anlage und Durchführung von Luftreisen, die Schiff und Besatzung gefährden, so gut wie ausgeschlossen sein. Unfälle, die durch Fahrlässigkeit der Führung oder durch höhere Gewalt verursacht werden, werden sich nie ganz vermeiden lassen, einerlei ob es sich um Luftschiffe oder irgendwelche anderen Verkehrsmittel handelt.

Als am Abend des 12. Oktober, des ersten Fahrtages, die Feuer der nordspanischen Küste verschwanden und die Gedanken von Tausenden dem schönen Zeppelinenschiff auf das Weltmeer hinaus folgten, hatte sich die ganze Besatzung

bereits an den gleichmäßig laufenden Dienst an Bord gewöhnt. Wetterdienst, Ruderwache, Mahlzeiten, Schlaf, alles lief, als ob wir jahrelang im schnellen Ozeanluftschiff Dienst getan hätten. Jede Sensation fehlte, und auch dem Abenteuerlustigsten schwand allmählich jede Hoffnung, daß sie sich bieten würde. Wer eine solche literarisch brauchte, mußte vom Befinden des Kanarienvogels an Bord oder vom sparsamen Verbrauch des Waschwassers berichten, oder durch Funkspruch den Speisezettel der Welt mitteilen. Gleichförmig brummt die Motoren ihr eintöniges Lied. Wie daheim im Navigationsbureau malten die freien Rudergänger die Wetterkarte, nach den Wettermeldungen, welche die Bordfunker vom Eiffelturm, von Königswusterhausen und von Norddeich morgens, mittags und abends aufgingen. Führer und Navigationsoffiziere prüften von Zeit zu Zeit Richtung und Stärke des Windes, wachten sorgsam auf jede Veränderung des Wetters und verbesserten den Steuerkurs, der zunächst direkt auf die Azoren führte. Im Morgenlicht des nächsten Tages tauchte ein größerer Frachtdampfer, die „City of Boston“, auf, der uns seinen Standort gab und die Gewißheit, daß der Wind uns weiter nach Süden versetzt hatte, als wir angenommen hatten, daß aber unsere gegißte Länge bis auf Minuten genau mit ihm übereinstimmte. Am zweiten Tage, gegen Mittag, tauchte auf Backbord voraus die erste Azoreninsel San Miguel aus der endlosen Wasserwüste auf, und in den ersten Nachmittagsstunden passierte das flinke Schiff die in strahlendem Sonnenschein unter uns liegenden Azoreninseln Terceira, San Jorge, Pico und Fayal. Dunkel ragte die schöne Spitze des Pik