

aus einem weißen Wolkenmeere. Über Angra — der Hauptstadt des Archipels — flatterten Postbeutel mit Grüßen der Besatzung an die Heimat herunter, dann ging es in die zweite Nacht gegen einen immer heftiger anwachsenden Südwestwind, der gegen 4 Uhr nachts bis zu einer Stärke von 20 m/sek. anwuchs und die Geschwindigkeit des Schiffes über Grund bis auf 20 Seemeilen herabsetzte. Wir fuhren anscheinend in den südlichen Bereich eines aus südwestlicher Richtung auf den Atlantik hinausziehenden Tiefdruckwirbels hinein, und der ständige Gegenwind ließ für Augenblicke Zweifel daran aufkommen, ob es uns gelingen würde, die von uns gewünschte schnelle Überfahrt wirklich durchzuführen. Noch hatten wir 13 t Benzin an Bord, genug, um über 50 Stunden mit unserer Reisegeschwindigkeit zu fahren. Hierüber würden wir auch trotz des Gegenwindes kommen, aber wir sollten ja die Möglichkeit des transatlantischen Schnellverkehrs mit Luftschiffen dartun, da durften wir nicht fünf Tage unterwegs sein. Stunden vergingen, bis es unseren Bordfunkern gelang, von den im Norden ausgelegten amerikanischen Wetterschiffen eine Nachricht über das dort herrschende lokale Wetter zu erhalten. Unter all den vielen Begrüßungstelegrammen, welche uns die amerikanischen Kreuzer in ihrem Eifer unermüdlich mitteilten, war doch endlich der Funkspruch, welcher Ostwind im Norden meldete und dadurch uns ermöglichte, die ungefähre Ausdehnung des Tiefdruckgebietes zu bestimmen. Ohne lange zu zögern, entschloß sich Dr. Eckener daraufhin, nach Norden vom direkten Kurs auf New York abzubiegen, durch einen Umweg den Zeitverlust wettzumachen, den

westlichen Winden auf der Südseite der Depression, die unser Vorwärtskommen seit vielen Stunden wesentlich aufhielten, auszuweichen und zu versuchen, in den Bereich der östlichen Winde auf der Nordhälfte des Wirbels zu kommen. Es war freilich wahrscheinlich, daß jene Ost- und Nordostwinde im Norden die westlichen Winde im Süden an Heftigkeit noch übertreffen würden, aber wir wußten von den Probefahrten und von den wenigen Stunden, in denen das Luftschiff den recht unruhigen Streifen der spanischen Nordküste am ersten Abend passierte, daß wir uns getrost ohne besondere Gefährdung auch in unruhige Luft mitten in das stürmischste Wetter hineinbegeben durften, ohne für die Festigkeit des Luftschiffes zu fürchten. Mit großer Spannung beobachteten alle Mann an Bord in den nächsten Stunden, wie sich Wind und Wetter ändern würden. Es war ein meteorologisches Praktikum in größtem Stile. Gegen 11 Uhr vormittags flaute der südwestliche Wind schnell ab. Um $3/4$ 12 Uhr trat Windstille ein, und 10 Minuten später zeigte uns die Rauchfahne einer abgeworfenen Peilbombe, daß bereits ein leichter südöstlicher Wind unsere Fahrt zur amerikanischen Küste beschleunigte. In wenigen Stunden war aus der leichten Brise ein steifer Ostwind von Stärke 8 geworden, der bald zum Sturm, Windstärke 10, answoll und das Schiff, dessen Maschinen mit selbstverständlicher Gleichförmigkeit arbeiteten, zusammen mit den wildzerrissenen Regenwolken mit sich fort dem Ziele entgegentrug. Mit wahrhaft phantastischer Geschwindigkeit — über 90 Seemeilen in der Stunde — brauste das riesige Luftschiff jetzt über der aufgewühlten Wasserfläche in die