

schädigt an. Nobiles Landungsmanöver in Stolp — er gab viel zu spät Wasserballast ab — erregte das Kopfschütteln der deutschen Luftschiffer. Als das Schiff später wiederhergestellt war, schwankte Nobile wieder, ganz wie 1926, recht lange in seinem Startentschluß. Schließlich ließ er durch seine italienischen Mannschaften noch Windmessungen vornehmen. Die Ziffern der Windstärken, die von den Italienern errechnet wurden, verboten jeden Start. Aber sie waren auf den ersten Blick so unwahrscheinlich, daß Malmgren selber die Messungen wiederholte und sogleich herausfand, daß die Italiener ganz kindliche Rechenfehler begangen hatten! Nicht einmal diese allereinfachsten Messungen konnten also diese Italiener ausführen, mit denen man die Arktis erforschen wollte.

*

Nach der Landung in Spitzbergen folgte eine vierzehntägige Periode, die eigentlich die peinlichste der ganzen Expedition war: Die — ziemlich unaufmerksame — Welt wurde mit wortreichen Berichten und Schilderungen überschüttet, deren Reiseschriftsteller-Lyrik befremdlich war. Da wurde zuerst „die Welt der weißen Träume“ auf Spitzbergen bedichtet. Da Spitzbergen allsommerlich von Vergnügungsdampfern angelaufen wird und ganzjährig bewohnt ist, wollte man diese Arktis-Entdeckungen eigentlich gar nicht so genau wissen. Dann kam endlich ein erster Flug, der aber wegen der „Ungunst der Witterung“ vor Franz-Josephs-Land abgebrochen wurde. Franz-Josephs-Land ist eine der ältesten Entdeckungen in der Arktis. Obwohl die Welt, wie gesagt, nur mit einem Ohr hinhörte, fing sie doch allmählich die Unzulänglichkeit des Schiffes und den Dilettantismus des ganzen Unternehmens zu erkennen an: Die Schilderungen verrieten nur die Naivität arktischer Neulinge, enthielten aber keinerlei neue Tatsachen. Nun raffte sich Nobile zu einem langen Flug auf. Der sollte über Franz-Josephs-Land hinweg von der sibirischen Küste bis zur Insel Nikolaus II. (jetzt

auch Lenin-Land genannt) führen. Auf dieser Insel wären tatsächlich noch ein paar Küstenstriche zu erforschen. Aber obwohl er 69 Stunden unterwegs war, erreichte Nobile auch dieses Ziel nicht, mußte vor Nowaja Semlja wieder umkehren. Das Schiff erwies sich keinem arktischen Wetter gewachsen.

Aber nun nahte der 24. Mai heran. Der übrigen Welt außer Italien war die „historische“ Bedeutung dieses Tages — Italiens Eintritt in den Weltkrieg — längst entfallen. Rom hat später mit Heftigkeit in Abrede gestellt, Nobile irgendeinen Fahrtbefehl gerade für diesen Tag gegeben zu haben. Sicherlich keinen formellen und keinen unformellen Befehl. Aber jetzt müssen wir uns wieder an den anfangs zitierten römischen Bericht vom 19. Oktober 1927 erinnern: „ . . . daß man die zehnjährige Siegesfeier nicht würdiger begehen könne als durch dieses Polarunternehmen.“ Nobile stand unter dem Zwang seiner selbst angebotenen und von Rom angenommenen Versprechung. Nach seiner Rettung ist ihm in seinem Bericht vom 6. Juli dieser Aufschrei eines schuldigen Gewissens herausgefahren: „Wenn ich nur nicht entschlossen gewesen wäre, die italienische Flagge am Jahrestage von Italiens Kriegseintritt auf dem Pol aufzupflanzen (!„aufzupflanzen“!), wäre das ganze Unglück gewiß vermieden worden.“

*

Nobile war am 25. Mai nachmittags gestartet. Er sandte zunächst drei kurze Funksprüche, deren letzter besagte: in 20 Minuten wird die italienische Fahne am Nordpol wehen. Wieder diese Prahlerei von der wehenden und aufgepflanzten Fahne. Er hat niemals an eine Landung am Pol gedacht, geschweige sie auch nur versucht, um 1 Uhr 20 morgens warf er also noch eine Fahne mehr und ein Kreuz ab. Er meldete sich danach erst wieder, als er Kurs zurück nach Spitzbergen nahm und schlechtes Wetter sichtete. Nun begann er fieberhaft und irritabel nach Wettermeldungen zu funken, aus seinem