

Kartenmaterial und Flugberichte zu den einzelnen Etappen des Weltenfluges der Grönland Wal D-2053

Kartenmaterial erstellt mit

Microsoft Encarta Encyclopeadia 98

und

Brockhaus Multimedia 2002

Berichte

Abschriften der Originalberichte von
Wolfgang von Gronau
aus dem Dornier-Archiv (teilweise
editiert)



[22.07.1932 - List](#)

[23.07.1932 - Seydisfjord](#)

[24.07.1932 - Reykjavik](#)

[25.07.1932 - Ivigtut](#)

[26.07.1932 - Cartwright](#)

[29.07.1932 - Montreal](#)

[30.07.1932 - Ottawa](#)

[02.08.1932 - Detroit](#)

[05.08.1932 - Chicago](#)

[10.08.1932 - Milwaukee](#)

[11.08.1932 - Minneapolis](#)

[13.08.1932 - Lac du Bonnet](#)

[16.08.1932 - Cormorant Lake](#)

[18.08.1932 - Lac la Biche](#)

[22.08.1932 - Prince Rupert](#)

[23.08.1932 - Juneau](#)

[25.08.1932 - Cordova](#)

[30.08.1932 - Dutch Harbor](#)

[31.08.1932 - Kanaga Harbor](#)

[02.09.1932 - Attu](#)

[03.09.1932 - Kakumabetsu](#)

[04.09.1932 - Nemuro](#)

[17.09.1932 - Kasumiga Ura](#)

[21.09.1932 - Nagoya](#)

[23.09.1932 - Kagoshima](#)

[25.09.1932 - Shanghai](#)

[27.09.1932 - Hong-Kong](#)

[30.09.1932 - Manila](#)

[01.10.1932 - Zamboanga](#)

[03.10.1932 - Tarakan](#)

[06.10.1932 - Surabaya](#)

[08.10.1932 - Batavia](#)

[09.10.1932 - Port Swettenham](#)

[10.10.1932 - Mergui](#)

[17.10.1932 - Rangoon](#)

[18.10.1932 - Akyab](#)

[19.10.1932 - Chilka Lake](#)

[20.10.1932 - Cocanada](#)

[23.10.1932 - Colombo](#)

[24.10.1932 - Mangalore](#)

[27.10.1932 - Bombay](#)

[29.10.1932 - Karachi](#)

[30.10.1932 - Hendjam](#)

[01.11.1932 - Bagdad](#)

[02.11.1932 - Limasol](#)

[04.11.1932 - Neu-Phaleron](#)

[07.11.1932 - Ostia](#)

[09.11.1932 - Genua](#)

[10.11.1932 - Altenrhein](#)

[23.11.1932 - Manzell](#)

22.7.1932 1800 km

List auf Sylt -> Seydisfjord (Island)



Start : 10 Uhr M.G.Z. Gewicht 8,7 t. Die Schwierigkeiten des Starts bei der herrschenden Windstille und dem glatten Wasser mit der stark belasteten Maschine (3200 L. Brennstoff und 300 kg. zusätzliche Ausrüstung) wurden durch voranstartenden Superwal überwunden und der Start erfolgte verhältnismäßig schnell.

Wetter bis Shetland –Inseln : Wind SW 1 bis Stille, gute Sicht mit Ausnahme einiger Schauer.

Die Position wurde wiederholt durch Funkpeilung kontrolliert (s. Spezialfunkbericht).

Um 14,20 Uhr M.G.Z. Standort südlich Syderö (Faröer)

Um 17,15 Uhr M.G.Z. Funkspruch von den Westman-Inseln und Reykjavik, der Nebel, Regen und starken Ostwind meldet. Da der Brennstoffvorrat uns keine größeren Umwege gestattete, wie sie bei unsichtigem Wetter unvermeidlich sind, wurde um Wettermeldung von Seydisfjord gebeten, die von Reykjavik über Landtelegraph eingeholt werden musste.

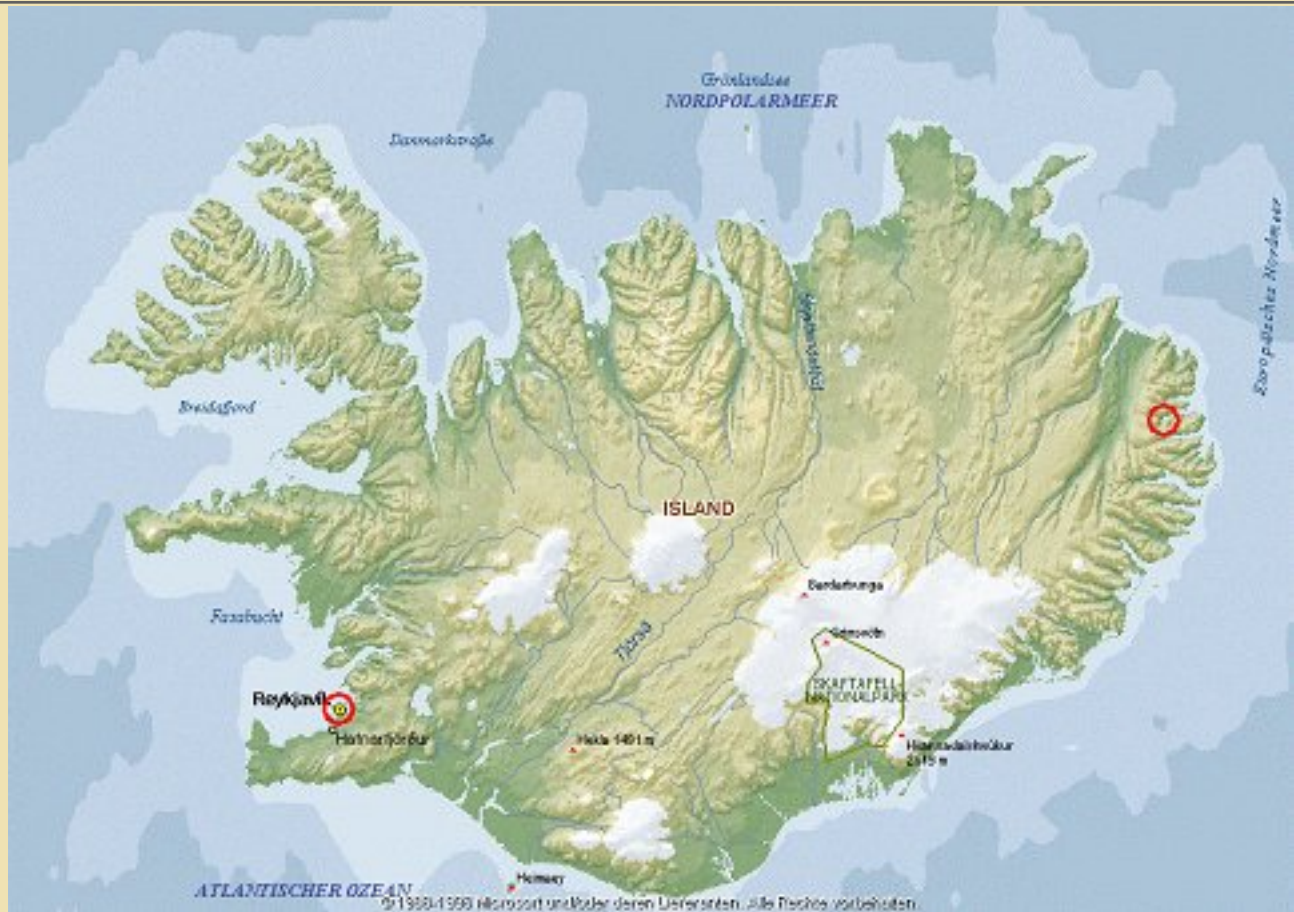
Da vorsorglich in Seydisfjord Brennstoff deponiert war, wurde um 18h Kurs auf Seydisfjord geändert und um 18,45 traf dann die Meldung ein, dass dort gute Sicht herrsche. Nach Passieren einiger Schauer und Nebelbänke an der Isländischen Ostküste landete der Wal um 19,50 Uhr in dem geschützten Seydisfjord.

Dass es richtig war, den ursprünglichen Flugplan zu ändern, bestätigte der Wetterbericht des Kapitäns des Hapag – Dampfers „Resolute“, der auf Reykjavik – Rhede wegen des schlechten Wetters und der hohen Dünung den zweiten Anker fallen ließ.



23.7.1932 400 km

Seydisfjord -> Reykjavik



23.7.32. Seydisfjord – Reykjavik

Start : 12,50 Uhr M.G.Z.

Da an der Südküste Stau, schlechte Sicht, teilweise sehr starke Winde und keine Notlandungsmöglichkeiten waren, beschloss ich über Nordland zu fliegen. Wir stießen beim Verlassen des Fjordes an der Ostküste zunächst auf Stau und fanden sehr schlechte Sicht vor, jedoch besserte sich die Wetterlage bald. In Nord-West -Land drehte der Wind auf Nord, wir trafen daher auf Nebelbänke, strichweise Regen und niedrige Wolken, konnten aber trotzdem direkten Kurs über Land nach Reykjavik nehmen.

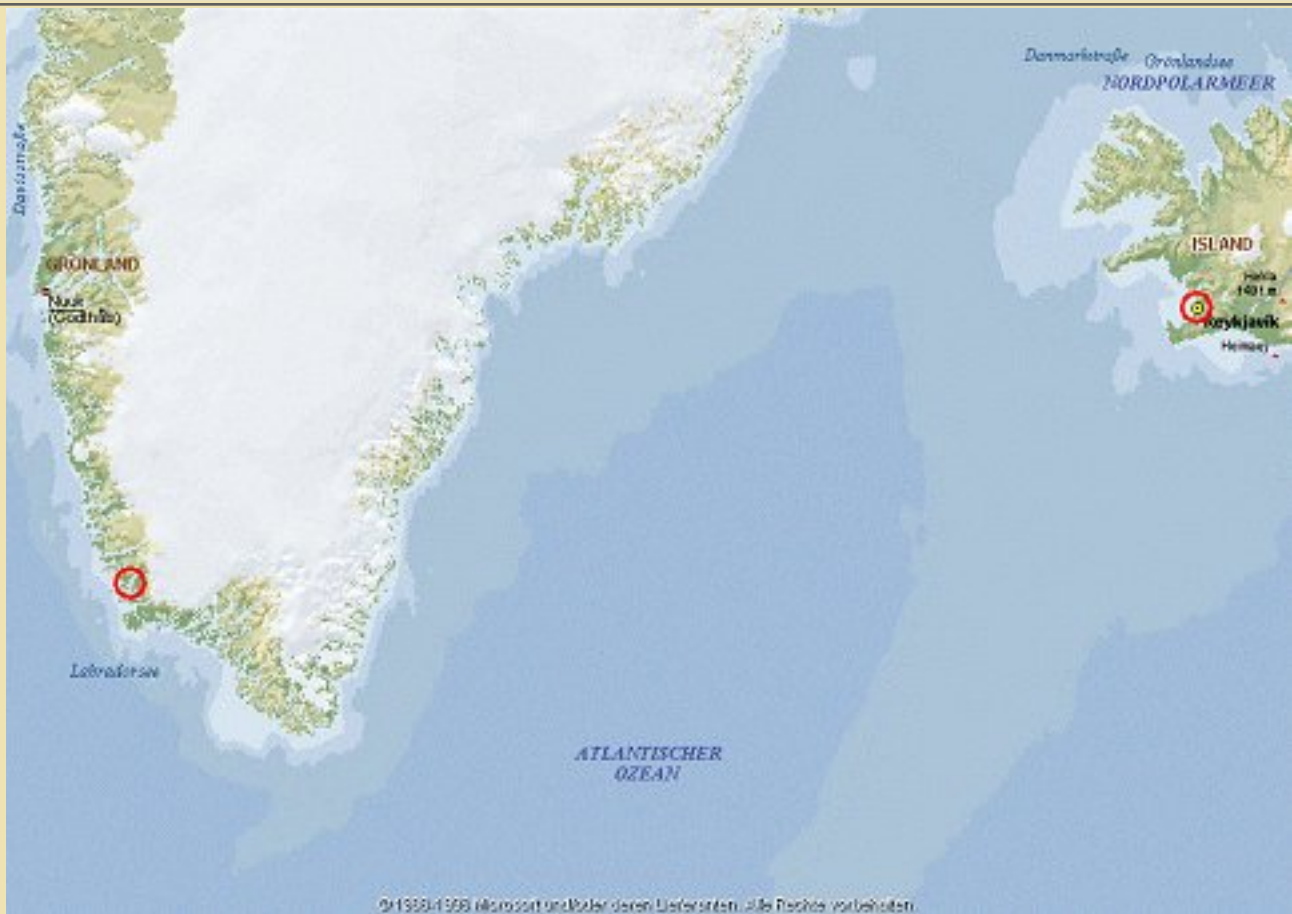
16,05 Uhr M.G.Z. Landung in Reykjavik.

Wind NW 3. Der dänische Kreuzer " Pylla " hatte Reykjavik zwecks Aufnahme von Kohlen angelaufen, um am nächsten Tage die Sicherung für das Flugboot auf der Strecke Island - Ostküste Grönland zu übernehmen.



24.7.1932 1700 km

Reykjavik -> Ivigtut



24.7.32 Reykjavik - Ivigtut

Start : 11,25 M.G.Z. = 9,25 Ortszeit

Wetterlage günstig. Zunächst Wind N 3 mit guter Sicht. Nach 1 1/2 Stunden bereits N 6, diesig, strichweise niedriger Dunst. Um 14,30 M.G.Z. wieder auf Windstärke 4 abflauend und sichtiger.

Ivigtut wurde auf dem größten Kreise angesteuert, der die Ostküste Grönlands ziemlich weit nördlich schneidet. Diese kam um 15,20 Uhr MGZ in Sicht. Um 17.00 Uhr erreichten wir Ikermiut. Es ist bemerkenswert, dass der Fjord nach 5 1/2 stündigem Fluge lediglich nach Abdriftmessung ohne Korrektur durch astronomische Beobachtung oder Funkpeilung bei zwischen 3 und 6 wechselnden Winden und einer von 25 bis 35 Grad wachsenden Missweisung auf den Kopf getroffen wurde. Gute Kompassse, genaues Steuern, große Übung in der Abdriftbestimmung sind Vorbedingung für solche Ergebnisse.

Vereinbarungsgemäß wurde der Kreuzer " Pylla " bei Erreichen der Ostküste aus der Sicherung entlassen. Wir übermittelten dem dänischen Marineministerium unseren Dank.

Um 17,35 MGZ war das Inlandeis erreicht, das bis zu einer Höhe von 2 200 m anstieg. Da an der Westküste Regenwolken auflagen, nahmen wir aus Sicherheitsgründen auf dem Eis zunächst südlicheren Kurs, um früher an die Fjorde, die einen Abstieg zur Westküste ermöglichen, heranzukommen.

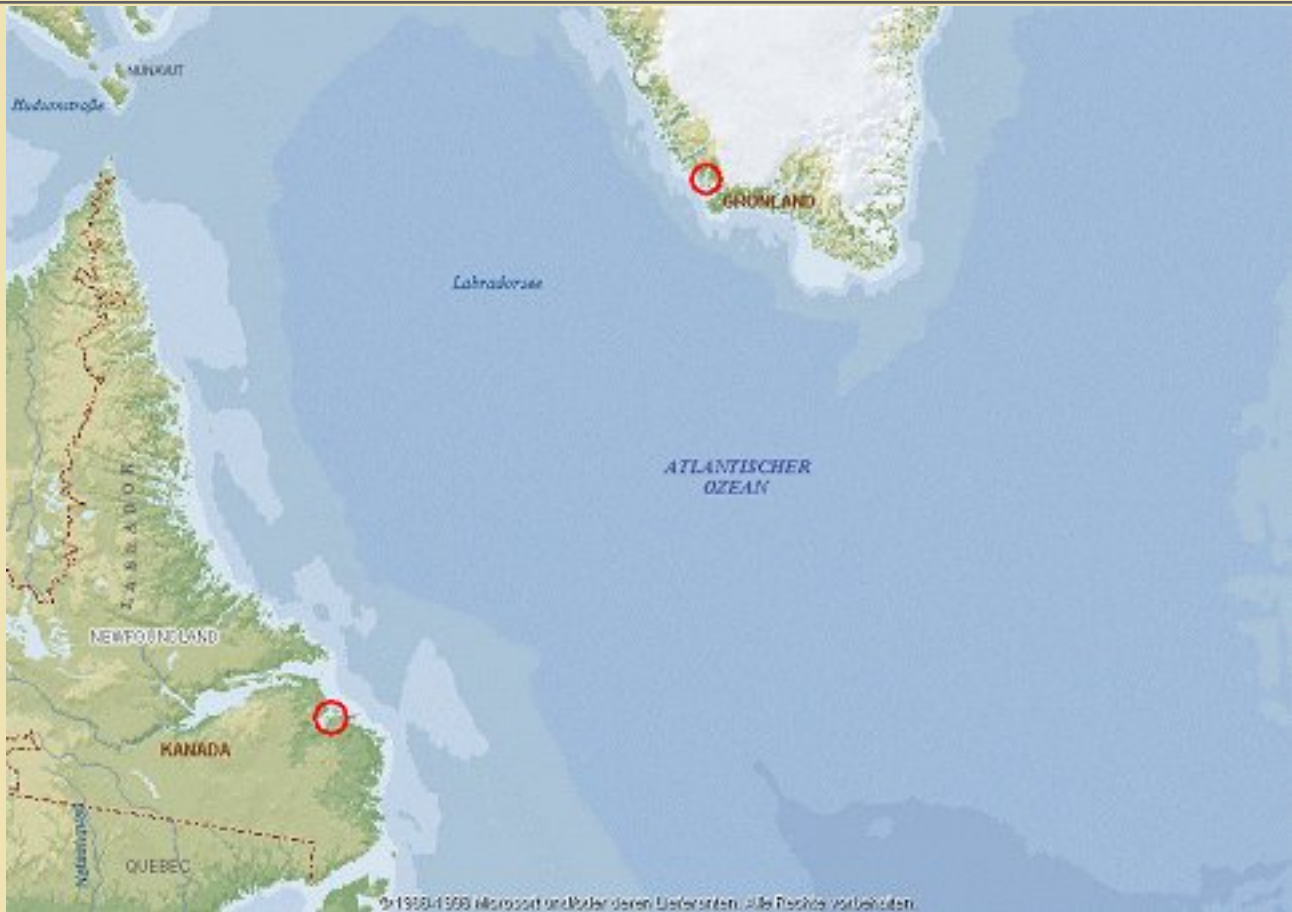
Um 18,00 Uhr kam die Küste in Sicht. Der letzte Teil des Fluges war behindert durch starke Schauer. Der Arsukfjord wurde um 18,20 Uhr erreicht. Es war dort so böig, das die Landung mit Schwierigkeiten verbunden war. Für diese Wetterlage erweisen sich die Querruder des Wales als unzureichend, da teilweise das Flugzeug steuerlos war.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf diesem Fluge betrug 180 km.



25.7.1932 1000 km

Ivigtut -> Cartwright



25.7.32. Ivigtut - Cartwright.

Start: 14,25 Uhr MGZ = 12,25 MGZ.

Da mir die Lage an der Labrador-Küste bekannt war, beschloss ich trotz der ungünstigen Wettermeldungen der deutschen Seewarte zu starten. Es kommt hinzu, daß die Ansteuerung von Cartwright wesentlich erleichtert war durch die im letzten Jahr angelegte Funkstation.

Beim Start leichter Regen. Win SO 2. Nach Verlassen der Küste frischte der Wind stark auf. 15h Süd 6. 16h über Nebel. 17h wieder sichtbar SW 2. 18h wieder Nebel. Um 19h und 19,30 (MGZ) wurde nach unten durchgestoßen, aber der Nebel reichte bis auf das Wasser. In dieser Lage war es sehr wichtig, von Cartwright die Meldung zu erhalten, dass dort leidliche Sicht strichweise Regen und westlicher Wind sei. Es war somit sichergestellt, dass der Hafen zur Landung von Nebel frei blieb. Trotzdem die letzte Standlinienbestimmung nach der Sonne ergab, dass das Flugzeug sich nahe dem gekoppelten Ort befinden musste, war eine dauernde Kurskontrolle nach dem Peiler wertvoll und zum Schluss wurde ein Zielflug ausgeführt. Eine Anfrage nach dem Wetter von Grady Isle, einer Insel vor Cartwright, ergab dichter Nebel und Regen. So war es klar, dass mit Verschwinden des Nebels erst direkt über der Küste zu rechnen war.

Um 20,00 Uhr stand das Flugzeug über den Bergen der Küste. Ohne die Funkstation in Cartwright, mit der bei einer Energie von 100 Watt auf eine Entfernung von 400 km in Verbindung getreten wurde, wäre bei dieser Wetterlage die Ansteuerung von Cartwright mit einem erheblichen Risiko verbunden

gewesen.

Die Landung in Cartwright erfolgte um 20,40 MGZ.



26.7.1932 1600 km

Cartwright -> Montreal



26.7.32. Cartwright - Montreal

Start: 9,50 Ortszeit (13,50 MGZ.)

Trotz des örtlichen Bodennebels erschien der Weiterflug angebracht, da die Wetterlage besonders günstig war. Bei Windstille und sehr warmer Temperatur kam das Flugzeug mit 2 900 L. nicht aus dem Wasser (in List 3 200 L. mit Superwal-Hilfe). Wir rollten zurück und pumpten 400 L. Brennstoff aus, wodurch eine Zwischenlandung in Quebec zum Nachtanken eventuell erforderlich wurde.

Wir flogen zunächst über Süd-Labrador mit Kurs auf St.Lorenz -Golf. Fast überall war Wasser für Notlandungen vorhanden. Nach zweistündigem Flug erreichten wir den Golf. Der anfängliche Gegenwind sprang nach 4 Stunden um, so dass wir durch den Rückenwind Montreal ohne Zwischenlandung in Quebec erreichen konnten. (Rest 20 L.)

Das Wetter war durchweg gut bis auf einige Schauer.

Die Landung erfolgte nach 10 Stunden Flugzeit in Montreal, in einem Seitenarm des St. Lorenz-Stromes bei einer provisorischen Seeflugstation der Fairchild Aircraft.



29.7.1932 200 km

Montreal -> Ottawa



29.7.32. Montreal - Ottawa

Start : 14,20 MGZ. Landung Ottawa: 15,35 MGZ.

Nichts zu bemerken.



30.7.1932 700 km

Ottawa -> Detroit



30.7.32. Ottawa – Detroit

Start : 9,20 Uhr Eastern Std. Time (13,20 MGZ.)

Wetterlage gut, Um 1,30 Uhr wurde Lac St.Claire erreicht. Detroit war bereits in Sicht. Plötzlich um 1,45 Uhr ließ der hintere Motor ohne dass die Temperaturen in die Höhe gegangen waren, an Touren nach. Gedrosselt blieb er sogleich stehen.

Beim Flug mit Vollgas stieg die Temperatur beim vorderen Motor bald auf 100, außerdem sackte das Flugzeug rasch durch, so dass nach 5 Minuten gelandet werden musste. Es wurde mit dem vorderen Motor gerollt und um 2,30 Uhr bei der Trans-American-Seaplane-Base festgemacht. Die Untersuchung ergab, dass das Entlüfterrohr gebrochen und dadurch Wasserverlust in den Zylindern eingetreten war. Es hatte 4 Kolben gefressen.



2.8.1932 400 km

Detroit -> Chicago



2.8.32. Detroit – Chicago

Start : 10,50 Ortszeit (14,50 MGZ.)

Wettermeldungen ungünstig, aber Tendenz zur Besserung, Abflug nach Chicago wurde beschlossen. Bereits 15 Minuten nach dem Start, musste gelandet werden, da der hintere Motor Kühlwasser verlor. Es zeigte sich eine Leckage im Kühlmantel eines Zylinders. Sie wurde provisorisch gedichtet. Um 11,15 Uhr Ortszeit erfolgte der zweite Start.

Flug über Land in niedriger Höhe 2 Stunden.

13,55 Ortszeit Landung in Chicago. Flugzeug wurde im Hafen der U.S.A.coast Guards festgemacht.



5.8.1932 100 km

Chicago -> Milwaukee



5.8.32. Chicago - Milwaukee

Start : 15,25 Ortszeit (19,25 MGZ.)

Flugdauer 1 Stunde. Die Landung erfolgte im Seeflughafen der Midwest Airways. Wir nahmen die Reparatur des lecken Zylinders und Versteifung der hinteren Motorgondel vor, Flugzeug liegt an Boje.



10.8.1932 500 km

Milwaukee -> Minneapolis



10.8.32. Milwaukee - Minneapolis

Start: 9,15 Uhr Ortszeit. Flugdauer 3 Std. 20 Min.

Wetter : klar.

Anfänglich Kurs West über Seen - Platte, dann einem Nebenfluss des Mississippi und diesem Strom selber folgend. 25 km. außerhalb Minneapolis auf dem Wassyhta - See gelandet, an Boje festgemacht. Weiterflug kann in Ruhe durchgeführt werden, da Brennstoffdampfer " Alaska " 8 Tage Verspätung meldet.



11.8.1932 650 km

Minneapolis -> Lac du Bonnet



11.8.32. Mineapolis - Lac du Bonnet.

Start : 11.10, Flugdauer 4 Stunden.

Wetter : klar.

Dem Oberlauf des Mississippi folgend, der aber teilweise wasserarm ist. Dann Seen - Platte, längste Zeit über Land 20 Min. In Lac du Bonnet zunächst zum Tanken an der Anlegebrücke, später an einer Boje festgemacht. Im See flache Felsenklippen.



13.8.1932 550 km

Lac du Bonnet -> Cormorant Lake



13.8.32. Lac du Bonnet - Cormorant -Lake.

Start : 15,25 Uhr Ortszeit. Flugdauer 3 Std.

Wetter: klar bis auf ein Gewitter und einzelne Schauer. Kurs N. bis zum Ende des Winnipeg - Sees und dann eine Reihe zusammenhängender Seen folgend bis zur Hudson - Bay - Bahn. In Cormorant - Lake an Boje festgemacht.



16.8.1932 750 km

Cormorant Lake -> Lac la Biche



16.8.32. Cormorant-Lake - Lac la Biche.

Start : 17,12 Uhr MGZ. Flugdauer 4 Std. 40 Minuten,

Wetter: klar.

Meistens Wasser. Mehrmals 15 Min. über Land. In Lac la Biche im Hafen an der Brücke festgemacht.



18.8.1932 1200 km

Lac la Biche -> Prinz Rupert



18.8.32. Lac la Biche - Prince Rupert.

Start: 17,45 Uhr MGZ. Landung 0,145 Uhr MGZ.

Wetter: Bis auf ein schweres Gewitter und einzelne Schauer klar.

Das überfliegen der Rocky Mountains bot dann keine besonderen Schwierigkeiten. In den Bergen war die Luft sehr ruhig. Bei Annäherung an die Küste stießen wir auf niedrige Wolken und Dunst. Der Einflug nach Prince-Rupert erfolgte in 50 m Höhe. Die Landung an der auf der amerikanischen Karte bezeichneten Stelle. Der Platz ist sehr geschützt, für Brennstoffübernahme aber nicht geeignet. So mussten wir am folgenden Tag nach dem Haupthafen, etwa 3 Km entfernt, rollen. Dort bereitete der große Tidenhub einige Schwierigkeiten; das Flugzeug wurde in einem Dock des Kommissionärs an schwimmende Flößen befestigt. Start infolge Höhenlage des Sees und warmer Luft lang und schwer, gleichfalls schlechtes Steigen, daher anfangs Flughöhe 200 m. Es kamen für das Überfliegen der Rocky Mountains nach Prince - Rupert mehrere Wege in Frage. Da ein einheitliches Urteil von den kanadischen Fliegern nicht zu erlangen war, wählten wir den Nördlichsten, dem Lauf des Peace River folgend über Hazelton.



22.8.1932 500 km

Prinz Rupert -> Juneau



22.8.32. Prince Rupert - Juneau.

Start: 12,05 Uhr Ortszeit. Landung 16,35 Uhr Ortszeit

Der beabsichtigte Start musste wegen lokalen Nebels um 2 Stunden verschoben werden. Dann herrschte klares Wetter, Sonnenschein und gute Sicht.

Es wurde zunächst über den inneren Wasserstraßen geflogen. Nach 3 Stunden erreichten wir den offenen Pacific, über dem Nebel bis zu 800 m Höhe lag. Wettermeldungen, die aus Cordova eingingen, lauteten ungünstig. Da wir gleichzeitig starken Gegenwind antrafen, beschlossen wir nach Juneau, der Hauptstadt Alaskas zu fliegen, um dort nachzutanken und einen Tag zu warten. Die Landungsverhältnisse vor der kleinen Wasserflugzeughalle der Alaska Airways waren günstig. Das Flugboot wurde an der schwimmenden Halle festgemacht.



23.8.1932 740 km

Juneau -> Jakutat -> Cordova



23.8.32. Juneau - (Jakutat) - Cordova.

Start: 10,50 Uhr & 18,45 Uhr Ortszeit. Landung: 12,45 Uhr & 20,40 Uhr Ortszeit.

In Juneau herrschte sehr gutes Wetter. Die Wettermeldungen aus Cordova waren nicht so ungünstig, wie am Vortage.

Auf See lag dichter Nebel, der sich bis zu 800 m Höhe erstreckte. Darüber wurde nach einer Stunde Fluges eine zweite Wolkenschicht angetroffen, die die Gipfel der Berge verdeckte und aus der es regnete.

Um 12,20 Uhr sichteten wir die Bucht von Jakutat, die noch frei von Nebel war. Eine Meldung von Cordova berichtete, dass jetzt sehr geringe Sicht, starker Regen und Nebel herrsche. Als gleichzeitig der Bordmonteur meldete, dass der hintere Kühler lecke und schon 10 Liter Wasser verloren habe, wurde, da Jakutat die letzte Möglichkeit einer Zwischenlandung vor Cordova bot, dort gelandet. Die Reparatur des lecken Kühlers führten wir mit Hilfe der Fischkonservenfabrik in 4 Stunden durch.

Mit der Notsendefunkanlage holten wir Wetter von Cordova ein und da es wieder günstig erschien, starteten wir um 18,45 Uhr Ortszeit, der letzte Zeitpunkt, um noch vor Einbruch der Dunkelheit in Cordova anzukommen.

Während anfänglich die Sicht etwas besser war, verschlechterte sie sich bald, dazu kam starker Regen. Die Flughöhe betrug durchschnittlich 50 m. Da die Küste gradlinig verläuft, gestaltete sich die Orientierung nicht sehr schwierig. Lediglich die Landung machte uns Sorgen, da mittlerweile die Dämmerung hereingebrochen war und Cordova zwischen hohen Bergen liegt. Wir landeten bei 50 m Wolkenhöhe und strömendem Regen auf einem kleinen See oberhalb der Stadt, an dem sich eine kleine Wasserflugstation befindet. Leider lagen alle Zugänge zu der Station unter Wasser. Da es seit 14 Tagen ununterbrochen geregnet hatte, stand das Wasser in der Halle einen Meter hoch. Die Brennstoffübernahme war deshalb hier nicht möglich und am folgenden Tage mussten wir bei unveränderter Wetterlage das Flugzeug nach dem Hafen hinüberfliegen. Bei dem Tidenhub von 6 m war das Tanken und Verankern nicht einfach.



25.8.1932 1450 km

Cordova -> Dutch Harbor



25.8.32. Cordova - Dutch Harbour.

Start: 10,15 Uhr Ortszeit. Landung: 19,35 Uhr Ortszeit.

Die Wetterlage hatte sich vollkommen geändert. Abgesehen von lokalem Bodennebel herrschte gute Sicht und auch die Meldungen von der beabsichtigten Flugstrecke lauteten nicht schlecht.

Während der ersten halben Stunde hatten wir gute Sicht, dann verschlechterte sich das Wetter wieder. Um 11.50 Uhr kamen wir in Nebel, Staubregen, niedrige Wolken und hatten sehr schlechte Sicht. Es wechselten nun dauernd Wind und Sichtweite.

Von 13,30 - 14,10 Uhr wurde ein kleiner Tiefdruckwirbel passiert, in dem Wind von Ost 3 - 6 über Süd auf West 5 drehte bei starkem Regen und anhaltender schlechter Sicht. Teilweise war das Fliegen in diesem unsichtigen Wetter bei den vielen hohen Felseninseln, die auf dem Kurs lagen, bedenklich, so dass ich um 16,45 Uhr, als die Position wegen lokalen Aufklarens festgestellt werden konnte, erwog, einen in der Nähe liegenden geeigneten Hafen anzufliegen. Lediglich die immer besser werdenden Meldungen aus Dutch-Harbour, eine Lage die ausgenutzt werden musste, bestimmten mich, durchzuhalten. Um 18,25 Uhr wurde die Sicht wieder normal und hielt mit Ausnahme einiger kleinerer Nebelbänke auch bis zur Landung in Dutch-Harbour um 19.35 Uhr an.

Die zurückgelegte Entfernung betrug 1700 km. Flugzeit 9 Std. 20 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 183 km.

In Dutch-Harbour musste die Verankerung besonders sorgfältig vorgenommen werden wegen der gefährlichen Wirbelstürme - Williwaws - und so wurden 5 Anker ausgebracht; in einer schlimmen Nacht außerdem von einem U.S.Coast Guard Boat eine starke Festmachertrosse hinzugenommen.

Wie uns erst während des Fluges durch ein Radio gemeldet, hatte der Dampfer mit dem Brennstoff weitere 10 Tage Verspätung und war erst auf dem Wege nach Dutch-Harbour. Da zwei kleinere Fahrzeuge, die für den Weitertransport nach Attu-Insel vorgesehen, gescheitert waren, war die Fortsetzung unseres Fluges in Frage gestellt. In dieser schwierigen Lage sprang die U.S.Coast Guard ein und der Kommandeur in Unalaska ordnete an, dass ein Fahrzeug sogleich nach Eintreffen des Brennstoffdampfers mit dem für Attu vorgesehenen Vorrat in See gehen solle, um uns auch mit Wetterberichten und Funkpeilung zur Seite zu stehen. Auf diese Weise wurde die Wartezeit in Dutch-Harbour auf 4 Tage abgekürzt und diese schwierige Etappe leidlich gesichert.

Der 29.8.32 war der erste Tag mit gutem Wetter und da auch die sonstigen Wettermeldungen günstig lauteten, beschloss ich am kommenden Tag zu starten, obgleich der Kutter " Montgomery " noch nicht in Attu sein konnte. An der japanischen Küste war es unsichtig, jedoch waren Stürme von dort nicht zu erwarten. (Kurzwellenberichte.)



30.8.1932 750 km

Dutch Harbor -> Kanaga Harbor



30.8.32. Dutch Harbour - Kanaga Harbour.

Start: 9,45 Uhr Ortszeit. Landung: 15,10 Uhr Ortszeit.

Der Start erfolgte bei Windstille und Dünung. Das Flugzeug kam mit 2 700 Ltr. Brennstoff gut aus dem Wasser. Sicht recht gut. Ab 12 Uhr SW 3 rasch wachsend auf Windstärke 5. Auf der Höhe von Kanaga Island erhielten wir Meldung von dem Kutter " Montgomery ", der 50 sm WNW von Attu stand, die Wind SW 4, Regen, Nebel, Sicht 1 sm und Verschlechterung besagte.

Bei dieser Etappe fiel der Luftgenerator unserer F.T.-Station aus und wir mussten mit Notsendeaggregat arbeiten.

Da wir bei dem starken Gegenwind nicht genügend Brennstoffreserve hatten, entschloss ich mich, in Kanaga - Harbour zwischenzulanden, den Brennstoff zu ergänzen, den Generator zu reparieren und die Ankunft des Kutters " Montgomery " in Attu abzuwarten.

Kanaga - Harbour ist auf der Karte nicht eingezeichnet. Der Hafen ist klein, jedoch geschützt. Boje zum Festmachen vorhanden. Unterkunftsmöglichkeit bei der Kanaga Rancking Co sehr gut.



31.8.1932 650 km

Kanaga Harbor -> Attu



31.8.32. Kanaga Harbour - Chikagoff (Attu).

Start: 10,40 Uhr Ortszeit. Landung: 14,55 Uhr Ortszeit.

Wetter in Kanaga ungünstig. SW 2, Staubregen, Wolkenhöhe 100 m, Sicht 1 km. Durch Notsendeaggregat holten wir von " Montgomery " Wettermeldung ein. Bei Attu leidlich Sicht und leidlich Wolkenhöhe. Mit einem Boot wurde der Hafen abgefahren, um die größte Startlänge herauszufinden. Da der Wind in die Hafeneinfahrt wehte, ging der Start leicht vor sich. Draußen dichter Nebel. Es wurde langsam im Nebel gestiegen und dabei Kurse gesteuert, die zwischen den hohen Inseln nach Norden auf das freie Meer führen mussten.

Um 11.20 Uhr sichteten wir einen Augenblick den Gipfel der Gareloi - Insel und hatten so eine sichere Abgangsposition. Um 12.05 Uhr wurde der 180.Längengrad passiert und das Datum wechselt: 1.9.1932. Beim Weiterflug wechselten Nebel, Regen, niedrige Wolken und hohe Wolken dauernd, so dass ein großer Teil im Blindflug zurückgelegt werden musste.

Der letzte Teil des Fluges wurde durch häufige Funkpeilungen auf " Montgomery " kontrolliert. Erst eine halbe Stunde vor Erreichen der Insel stieg die Sicht auf 2 - 3 Meilen. Um 15,40 sichteten wir Attu, um 15.45 Uhr den " Montgomery " und landeten um 15.55 Uhr Ortszeit in Chikagoff - Harbour. Die Zielpfeilung wies hier, wohl infolge Strahlenbrechung durch die erzhaltigen Gebirge von Attu einen Fehler von etwa 10 Grad auf, der aber schon vermutet und daher berücksichtigt war.

Der Hafen ist gut geschützt, aber rings um von hohen Bergen umgeben, so dass ein Start mit schwerem Flugzeug bei Südwind, wie er bei unserer Landung herrschte, unmöglich ist. Es wurde am Heck von Montgomery festgemacht.



2.9.1932 1200 km

Attu -> Kakumabetsu



2.9.32. Chikagoff - Kakumabetsu.

Start: 9,05 Uhr Ortszeit. Landung: 16,20 Uhr Ortszeit.

Morgens herrschte Windstille. Wettermeldungen wurden auf Kurzwelle von Kakumabetsu auf Horomushiro eingeholt. Der Start bei leichtem Nordwind bereitete keine Schwierigkeiten. Anfänglich gute Sicht und schwache wechselnde Winde. Nach 3 Stunden wurde die Sicht abnehmend, wir stießen auf Wolkenbänke, Nebel und strich weisen Regen, so dass teilweise blind geflogen werden musste. Um 14.30 auflarend. Um 14.55 Land in Sicht. Um 16.20 landeten wir in der Bucht von Kakumabetsu bei Nordwest 3 und entsprechender Dünung. Das Tanken und Arbeiten am Flugzeug gestaltete sich infolge der Dünung sehr schwierig, wurde aber mit Hilfe der japanischen Fischer bis zum Abend durchgeführt.



3.9.1932 1150 km

Kakumabetsu -> Nemuro



3.9.32. Kakumabetsu - Nemuro.

Start: 04,55 Uhr Ortszeit. Landung: 10,55 Uhr Ortszeit.

In der Nacht lag das Flugzeug schlecht, da es infolge eintretender Windstille schwojte und so die Dünung teils von der Seite, teils von achtern kommend die Stummel bzw. den Schwanz traf und die schwachen Teile gefährdete. Bei Hellwerden machten wir das Flugzeug klar. Man konnte bereits beobachten, dass von See eine Nebelwand heranzog, während gleichfalls von den Bergen Nebel herunterfloss. Wegen der niedrigen Temperatur mussten die Motoren längere Zeit angewärmt werden und bis dieses geschehen war, war die Nebelwand so nahe herangekommen, dass wir nicht mehr, wie ursprünglich beabsichtigt, längs der Dünung starten konnten, sondern Kurs gegen die Dünung nehmen mussten. Dieses bedeutete eine schwere Beanspruchung für das Flugzeug und besonders für den hinteren Kühler. Um die Schläge zu mildern, wurde bei höherer Geschwindigkeit abgedreht und in den Nebel hineingestartet; dabei wurde der Steuerbordstummel leicht beschädigt. Da der Nebel nur niedrig war, konnten wir bald nach oben durchziehen. Gemäß der japanischen Anweisung flogen wir bei guter Sicht an der Ostseite der Kurilen entlang nach Süden. Teilweise herrschte Bodennebel, jedoch sahen die Berggipfel überall oben heraus, so dass die Orientierung einfach war. Die Wettermeldungen aus Nemuro und Ochichi, der Funkstation an der Ostküste berichteten zunächst Nebel und schlechte Sicht. Um 9.40 Uhr flogen wir in das Schlechtwettergebiet hinein. Mittlerweile hatten sich die Verhältnisse in Nemuro gebessert. Unter Kontrolle des Funkpeilers steuerten wir Ochichi an und landeten um 10.55 Uhr bei 200 m Wolkenhöhe außerhalb des Hafens von Nemuro. Wir rollten in das Hafenbecken, wo wir das Flugzeug vor 2 Anker legen mussten. Während das Verhalten und seemännische Können der

Fischer in Kakumabetsu hervorragend war, bedeuteten in Nemuro die vielen Fahrzeuge, die das Flugzeug umkreisten, eine ständige Gefahr bis ein Polizeiboot die Bewachung übernahm.



4.9.1932 950 km

Nemuro -> Kasumiga Ura



4.9.32. Nemuro - Kasumiga Ura.

Start: 10,15 Uhr Ortszeit. Landung: 15,30 Uhr Ortszeit.

Die Wetternachrichten über den südlichen Teil der Flugroute und die Umgegend von Kasumiga Ura lauten zunächst schlecht. Nach den Erfahrungen des Vortages musste jedoch mir einer Besserung gegen Mittag gerechnet werden. Anfänglich herrschte gute Sicht bei niedriger Wolkenhöhe. Später teilweise schlechter werdend. Jedoch war die Sicht nicht unter 2000 m. So verlief der Flug nach Kasumiga Ura ohne Schwierigkeiten bei frischem Nordostwind.

Das Ziel der zweiten Etappe war erreicht.

(Anmerkung: Hier folgt in den Aufzeichnungen ein Absatz über die Instandsetzungs- und Umbauarbeiten der Do-Wal in Kasumiga Ura.)



17.9.1932 350 km

Kasumiga Ura -> Nagoya



17.9.32. Kasumiga Ura - Nagoya.

Start: 9,30 Uhr Ortszeit. Landung: 15,30 Uhr Ortszeit.

Da die Wettermeldungen aus Nagoya gut waren, starteten wir trotz Regen und niedriger Wolken um 9.30 Uhr Ortszeit. Beim Überfliegen einer Landrücken zwischen Yokohama und Kamakura - wir mussten diesen Weg nehmen, um die Sperrgebiete zu vermeiden - kam das Flugzeug in sehr schwere Regenböen. Bald danach ging der vordere Motor um 100 Umdrehungen zurück und qualmte stark. Da die Ursache nicht festzustellen war und der Motor sich nicht wieder erholte, suchten wir an der Küste eine geschützte Stelle Karamaku und landeten 10.25 Uhr, Start 13.50 Uhr. Es herrschte Nordwind (also ablandig) Stärke 5. Wir mussten ganz dicht an die Küste gehen, um in leidlich ruhigem Wasser zu liegen und dieses machte wieder Schwierigkeiten, da die Tiefenverhältnisse des Wassers nicht bekannt waren und es teilweise sehr flach schien. Bei dieser Gelegenheit bewährte sich der Anker des Wales ausgezeichnet, der trotz der langen Dünung und des sehr starken Druckes einwandfrei hielt. Nach längerer Untersuchung stellten wir fest, dass der Fehler am vordersten Vergaser lag. Es wurden Brennstoffpumpen, Leitungen, Schwimmer und Düsen untersucht und gereinigt. Außerdem die Vorwärmung verbessert. Da wir auf Land zu starten mussten, wegen des starken Windes jedoch mit dem Flugzeug nicht vor den Wind drehen konnten, um auf genügend Abstand zu rollen, mussten wir den Wal treiben lassen, soweit wie es der Seegang gestattete. Beim erneuten Start lief der Motor nun einwandfrei. Wir landeten um 15.30 Uhr in Nagoya und machten im Gelände der Aichi - Flugzeugfabrik - Lizenz Heinkel - den Wal an der Boje fest.

Am 20.9.32. wollten wir um 10.30 Uhr nach Kagoshima starten. Beim Rollen in dem belebten Hafen wichen wir zwei Fischerbooten aus und streiften dabei mit dem Backbord - Tragdeck eine Fahrwasserboje. Der Stirnholm war eingedrückt und eine Rippe gebrochen, sowie die Bespannung beschädigt. Die Reparatur nahm unter den schwierigen Verhältnissen - sie musste von Booten aus auf dem Wasser durchgeführt werden - den ganzen Tag in Anspruch.



21.9.1932 700 km

Nagoya -> Kagoshima



21.9.32. Nagoya - Kagoshima.

Start: 8,40 Uhr Ortszeit. Landung: 12,55 Uhr Ortszeit.

Es herrschte vorwiegend achterlicher Wind. Die Sicht war gut, Radioverbindung stets vorhanden. Die Landung in Kagoshima erfolgte glatt. Wir gingen mit dem Flugzeug an eine Boje der dortigen Seefahrtsschule. Alles klappte gut; und da es fast windstill war, ging das Tanken, das bei Seegang nicht ganz einfach gewesen wäre, rasch vor sich. Als die Arbeiten beendet, fing es an zu regnen. Es regnete die ganze Nacht und den folgenden Tag.



Do-Wal

23.9.1932 850 km

Kagoshima -> Shanghai



23.9.32. Kagoshima - Shanghai.

Start: Uhr Ortszeit. Landung: Uhr Ortszeit.

Da das Zentrum einer flachen Depression mit schlechter Sicht gerade auf dem Wege nach Shanghai lag und Aussichten auf Besserung bestand, wurde der am 22.9. geplante Start auf den folgenden Tag verschoben.

Dieses erwies sich als richtig, da die Wetterlage am 23.9. durchweg günstig war. Flugdauer 5 Std. 20 Min. Unterwegs passierten wir nur einen japanischen Dampfer. Die Landung auf dem Wangpoo war schwierig. Das Manövrieren bei Wind, Strom und regem Dampferverkehr schien riskant. Deshalb gaben wir sofort eine Schleppleine an ein Boot der Hafenpolizei. Der Wal wurde dann an einem geschützten Liegeplatz der Shell - Anlage an die Boje gelegt.

Bei allen weiteren Dispositionen musste besonders die Möglichkeit von Taifunen und ihre Vermeidung berücksichtigt werden, und wir mussten bemüht sein, möglichst schnell die gefährdete Zone zu passieren, also südlich von Manila zu gelangen. Da gerade ein Taifun über Hongkong gezogen war, konnten wir annehmen, dass sich dem programmmäßigen Weiterflug nichts in den Weg stellen würde. Und so war es auch. Es trat bis Manila kein Wirbelsturm mehr auf.

In dem ganzen Gebiet von hier bis Java herrschte die Regenzeit, jedoch bereitete diese kein wesentlichen Schwierigkeiten, da außerhalb des Regens die Sicht meist gut war und an Land die

Schauer im allgemeinen erst am späten Nachmittag einsetzen, so dass die Häfen bei unserer Ankunft noch frei waren.



25.9.1932 1300 km

Shanghai -> Hong-Kong



25.9.32. Shanghai - Hongkong.

Start: 7,50 Uhr Ortszeit. Landung: 15,35 Uhr Ortszeit.

Der Start machte Schwierigkeiten, da das Flugzeug bis zur Höchstgrenze belastet war, ferner herrschte Flaute und der Wangpoo - Fluss hatte, wie immer sehr regen Betrieb. An der Küste war es teilweise ziemlich unsichtig, so dass bisweilen weiter nach See herausgeflogen werden musste. In Hongkong landeten wir vor der zivilen Flugstation. Hafen liegt gut geschützt, bietet hinreichend Raum zum Abflug. Da die Ablaufbahn nur für Amphibien geeignet, wurde an Boje festgemacht.



27.9.1932 1200 km

Hong-Kong -> Manila



27.9.32. Hongkong - Manila.

Start: 8,10 Uhr Ortszeit. Landung: 14,40 Uhr Ortszeit.

Wetter bei ganz schwachen nördlichen Winden einwandfrei. Unterwegs steuerten wir mit unserem Peiler den Hapag - Dampfer " Nordmark " an. Der Innenhafen von Manila liegt gut geschützt und ist geeignet für Flugzeuge. Eine Reparatur an der Bespannung des Höhenleitwerkes war erforderlich, da diese durch den Ölverlust des achternen Motors sehr gelitten hatte. Flugzeug an Boje von Army - Navy Club.



30.9.1932 850 km

Manila -> Zamboanga



30.9.32. Manila - Zamboanga.

Start: 6,50 Uhr Ortszeit. Landung: 12,20 Uhr Ortszeit.

Ursprünglich Start nach Tarakan geplant, da jedoch stärkere Südwinde, also Gegenwinde wahrscheinlich, erschien es zweifelhaft, ob Brennstoffvorrat bei dem durch Tropenklima und morgendliche Windstille stark verringerten Abfluggewicht ausreichen würde. Es wurde also Zwischenlandung in Zamboanga beschlossen. Dort musste allerdings Autobetriebsstoff getankt werden. Da in dem Restbestand 30 % Benzol enthalten war, schien das bei der hohen Klopfestigkeit des Borneo - Benzins unbedenklich.

Auf der Strecke wurden mehrere stärkere Schauer mit atmosphärischen Störungen angetroffen, sonst nichts besonders Bemerkenswertes. Zamboanga - Reede ist leidlich geschützt, kann jedoch bei stärkeren Südwinden unangenehm werden. Die Küste ist ziemlich flach und es ist Vorsicht vor Sandbänken mit Steinen geboten. Draußen starker Strom. Flugzeug an Boje von Militärstation festgemacht.



1.10.1932 650 km

Zamboanga -> Tarakan



1.10.32. Zamboanga - Tarakan.

Start: 6,35 Uhr Ortszeit. Landung: 10,35 Uhr Ortszeit.

Wetter gut. Kurz vor Tarakan musste eine Gewitterfront passiert werden. Tarakan ziemlich geschützt, bisweilen kann aber die Dünung ziemlich stark hereinstehen. Boje, Unterbringung bei der Shell - Co.



3.10.1932 1300 km

Tarakan -> Balikpapan -> Soerabaja



3.10.32. Tarakan - Balikpapan - Soerabaja.

Start: 5,45 Uhr. Landung: 16,25 Uhr.

8,20 Uhr - Äquator passiert

9.35 Uhr - Landung in Balikpapan. 600 Ltr. Brennstoff ergänzt bei Seegang 2.

11.25 Uhr - Start in Balikpapan.

14.00 Uhr - Java - See, Wind SW 4, grobe See.

16.25 Uhr - Landung in Soerabaja

Der Wal wurde bei der holländischen Marinestation aufgeschleppt. Dabei wurde das Mittellängsprofil leicht verbogen. Stabilisierungsflächen erhielten eine neue Bespannung und lecke Brennstofftanks abgedichtet, sowie mehrere kleine Reparaturen durchgeführt. Umgebung der Flugstation außer schmaler Rinne flach, so dass bei Landung leichte Grundberührung.



6.10.1932 800 km

Surabaya -> Batavia



6.10.32. Soerabaja - Batavia.

Start: 7,00 Uhr Ortszeit. Landung: 10,45 Uhr Ortszeit.

SW 3, sichtbar. Das Manövrieren im Hafen von Batavia ist schwierig, da er eng und sehr belebt ist, so dass für große Flugzeuge sichere Starts nur in zwei Richtungen durchführbar sind. An kleine Schiffsbojen gegangen.



8.10.1932 1500 km

Batavia -> Port Swettenham (Port Kelang)



8.10.32. Batavia - Port Swettenham.

Start: 6,05 Uhr Ortszeit. Landung: 12,45 Uhr Ortszeit.

Der Start musste außerhalb des Hafens erfolgen, da ablandiger Wind war. Kein Seegang, dafür aber lange Dünung, die jedoch den Start nicht behinderte. Um 10.15 Uhr passierten wir den Äquator auf nördlichem Kurs bei SW - Wind. Ab 12 Uhr Regenschauer. Port Swettenham liegt an einem Fluss, der infolge seiner Windungen und Arme nach allen Seiten genügend Raum für sicheren Abflug bietet. Liegeplatz sehr geschützt R.A.F. Bojen, Unterbringung an Land nicht möglich (kein Hotel).



9.10.1932 800 km

Port Swettenham (Port Kelang) -> Mergui



9.10.32. Port Swettenham - Mergui.

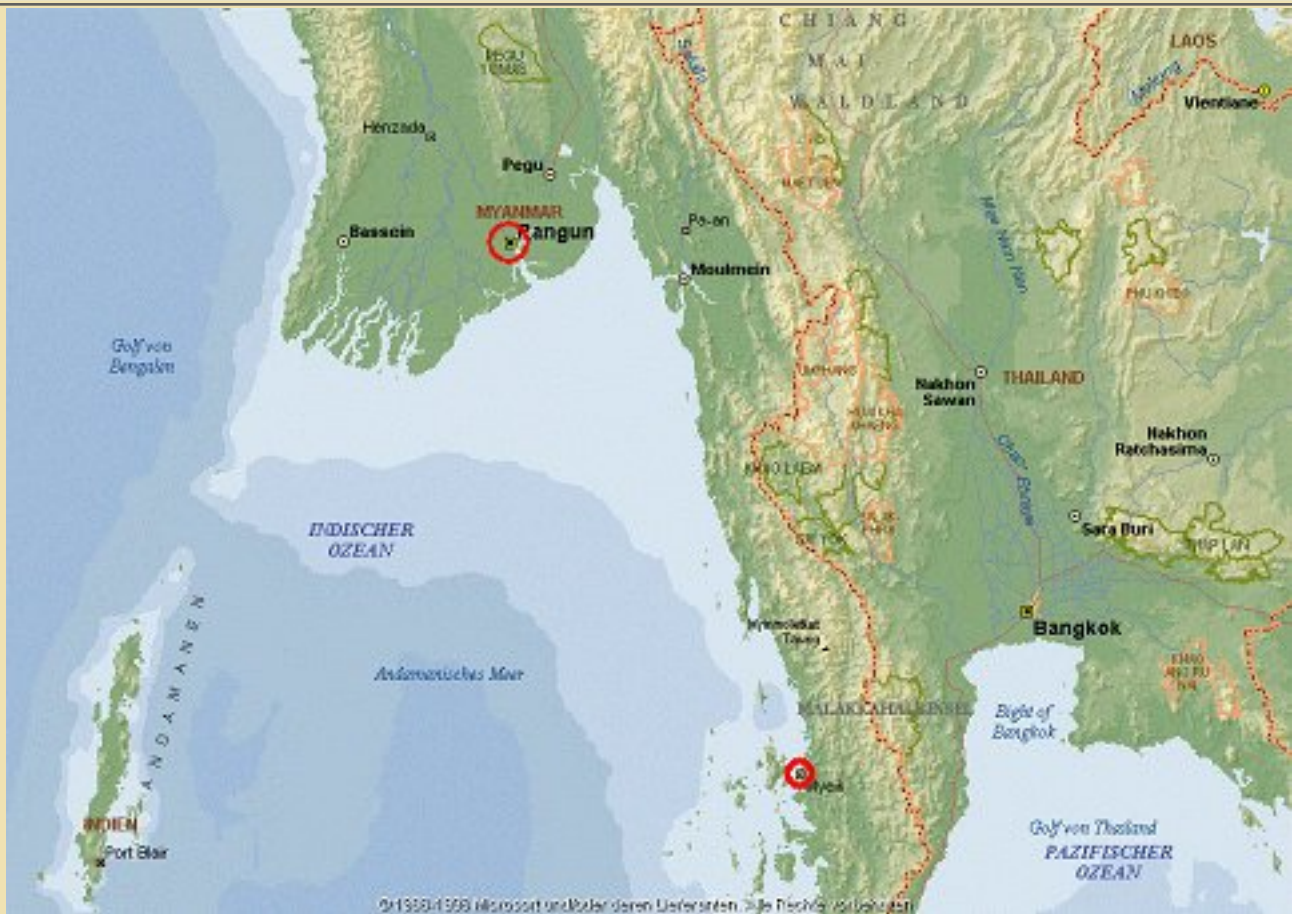
Start: 6,30 Uhr Ortszeit. Landung: 13,00 Uhr Ortszeit.

Start bei Windstille, später wechselnde schwache Winde. Es zeigt sich, dass der SW - Monsun nur noch unregelmäßig und sehr schwach weht. In der Höhe Nordost, daher herrschte außerhalb der allerdings besonders über Land zahlreichen schweren Schauer gute Sicht. Dies war günstig, da Mergui in einem Inselarchipel liegt und bei schlechter Sicht die Ansteuerung schwierig, zumal keine Funkstation vorhanden. Teilweise auf der Strecke viele Unterwasser -Klippen, Treibholz und Haifische. In Mergui Flugzeug an Boje festgemacht, bis ca 4 sm Strom - geschützter Liegeplatz. Unterbringung an Land nicht möglich.



10.10.1932 ? km

Mergui -> Rangoon



10.10.32. Mergui - Rangoon (Notlandung der D 2053 im Indischen Ozean).

6,15 Uhr Abflug von Mergui, Wind Südost 2, Kompasskurs 325°

6,35 Uhr Land außer Sicht, Wetter sichtbar, viele schwere Schauer.

7,35 Uhr Ost - Südost 3, vorderer Motor wird heiß. Es werden 500 Ltr. Brennstoff abgelassen, vorderer Motor muss gedrosselt werden, hinterer Motor Vollgas.

Das Flugzeug ist nicht auf der Höhe zu halten, Temperatur des hinteren Motors geht gleichfalls rasch hoch. Im letzten Augenblick wird vorderer Motor wieder Gas gegeben und gegen den Wind eingedreht. Landung verläuft glatt, leichte Stauchung am Steuerbordseitenprofil. Boot macht kein Wasser.

Flugzeug wird zunächst vor Treibanker gelegt, dann hinterer Motor abgestellt, vorderer Motor untersucht.

Inzwischen Verbindung mit Manila auf kurzer Welle aufgenommen, die rasch zustande kommt. Manila wird über den Stand der Dinge unterrichtet und bleibt in Bereitschaft.

Es stellt sich nach längerer Untersuchung heraus, dass das Rad der Wasserpumpe gebrochen ist, daher eine Reparatur des Motors nicht möglich.

Die Burmaküste ist 60 Seemeilen entfernt. Wind zum nächsten Punkt 3 Strich von Steuerbord ein. Es wird versucht, mit dem hinteren Motor nach der Küste zu rollen. Das Flugzeug lässt sich jedoch in dem Seegang nicht auf Kurs halten. Vor den Wind zu drehen, um nach Rangoon zu laufen 90 sm, ist auch nicht möglich. Da inzwischen die See etwas ruhiger geworden ist, wird der Notsendemast aufgerichtet.

Auf Anruf melden sich eine Reihe von Schiffen, von denen der Dampfer Caragola am nächsten steht, da er von Singapore nach Rangoon läuft. Es wird allen anderen Schiffen gedankt und Dampfer Caragola sagt zu, zu dem Flugzeug zu kommen. Er hat zunächst einen falschen Standort erhalten. Der Standort der Notlandung 7.40 Uhr war 14° 10' Nordbreite und 97° 15' Ostlänge. Von dort trieb das Flugzeug schätzungsweise 3 Seemeilen in der Stunde nach NW; die genaue Position konnte nicht ermittelt werden, da die Sonne verdeckt war. Es wurde zunächst dem Dampfer Caragola eine Peilung gegeben. Er versuchte dann selbst zu peilen, was ihm nicht gelang. Nach einer 2. Peilung 1/2 Std. später erkannte er, dass unsere Peilung und Position übereinstimmten und steuerte dann nach den Peilungen des Flugzeuges, die ihm jede Viertelstunde übermittelt wurden. Um 14.05 Uhr kam die Rauchfahne des Dampfers Caragola in Sicht.

Beim funkentelegraphischen Verkehr äußerte der Kapitän Bedenken, das Flugzeug zu schleppen, da er britische Post an Bord habe, die den Anschluss nach Europa erreichen müsse. Die Möglichkeit des Einsetzens bestand jedoch auch nicht. Auf unsere Mitteilung, dass das Flugzeug mit voller Geschwindigkeit geschleppt werden könnte, antwortete der Kapitän dann, dass er es versuchen wolle, uns an einen sicheren Ankerplatz zu bringen. Ich hatte vorgeschlagen, dass das Schiff in den Wind drehen sollte und an 2 Bojen 2 Schlepptrosse ausstecken. Dies erschien jedoch wegen der Höhe des Schiffshecks und wegen der Schwere der Trossen, die der Kapitän verwenden wollte, nicht tunlich. Es wurde ein Boot ausgesetzt und mit diesem die Trosse zum Flugzeug ausgefahren. Der Kapitän bestand darauf, dass die Besatzung das Flugzeug verließ, da er bei der bald eintretenden Dunkelheit die Verantwortung nicht übernehmen könne. Die Schlepptrossen wurden so, wie es bei der D.V.S. als die günstigste Anordnung erprobt ist, angebracht, nämlich eine schwere Trosse an den Bug, um die Lage des Flugzeuges in der Hand zu haben. Diese Anordnung erwies sich als durchaus zweckmäßig. Das Flugzeug lag fest und sicher auf der Hecksee. Auch als das Schiff mit langsamer Fahrt vor den Wind drehte, ergab sich keinerlei Schwierigkeiten.

Um 15.50 Uhr war das Flugzeug in's Schlepp genommen. Der Kapitän erklärte, dass er uns in der Nacht nicht den Rangoon - Fluss heraufschleppen könnte, da er durch das Flugzeug manövrierunfähig sei, was in der Dunkelheit und dem starken Strom für beide Teile gefährlich wäre.

Um 23.20 Uhr wurde der Lotsendampfer erreicht, um 23.50 Uhr war das Flugzeug frei vom Schiff. Es wurde mit dem hinteren Motor nach dem Fairway Feuerschiff gerollt und dort um 0.20 Uhr geankert. Um 6.05 Uhr (11.10.32.) erschien der Schlepper Chinthe und schleppte das Flugzeug nach Rangoon, wo um 10.55 Uhr geankert wurde.

Die Notsendeanlage und die Methode, einen Dampfer mit Hilfe dieser Einrichtung und des Peilers heranzuholen, haben sich voll bewährt. Desgleichen die bisher bei der D.V.S. gemachten Erfahrungen im Schleppen.

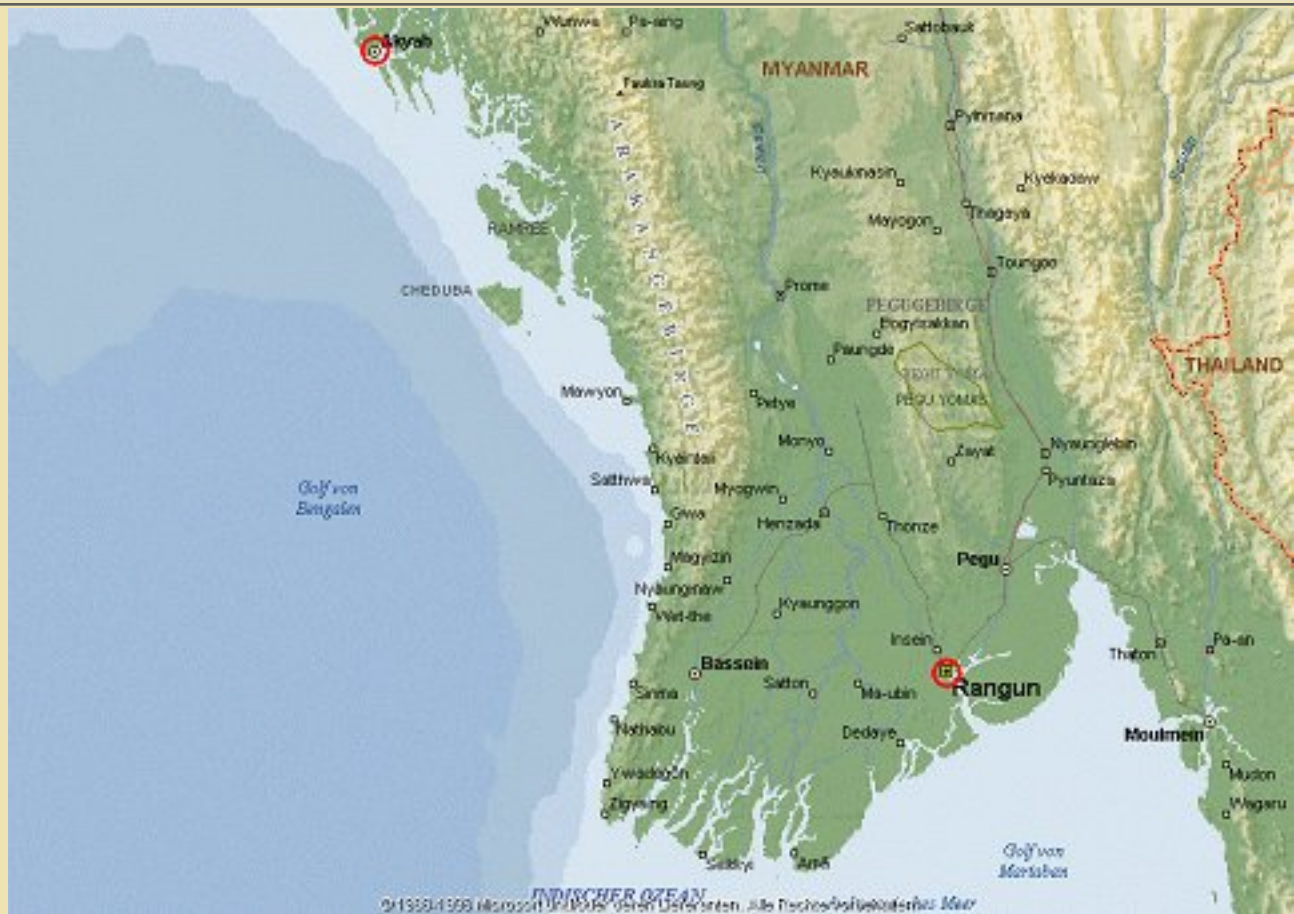
Es ist noch zu erwähnen, dass in dankenswerter Weise weder die British - Indian - Steamship Compagny noch die Hafenbehörde von Rangoon für das Einschleppen eine Gebühr erhoben haben.

(Es folgt eine nähere Beschreibung der Verhältnisse in Rangoon sowie der nötigen Reparaturen.)



17.10.1932 500 km

Rangoon -> Akyab



17.10.32. Rangoon - Akyab.

Start: 7,25 Uhr Ortszeit. Landung: 11,55 Uhr Ortszeit.

Die Motorreparatur erwies sich als erfolgreich. Unterwegs leckte der achtere Kühler, er wurde durch Dichtungsmittel repariert und dann in Akyab gelötet. Der Hafen ist gut und geschützt, an der Boje 3 sm. Strom. Unsere Unterbringung erfolgte im Regierungs - Rasthaus.



18.10.1932 800 km

Akyab -> Chilka Lake



18.10.32. Akyab - Chilka Lake.

Start: 6,45 Uhr Ortszeit. Landung: 11,35 Uhr Ortszeit.

Bei schwachen und wechselnden Winden Sicht gut. Um 9 Uhr überflogen wir den Dampfer " Maharadja ", der uns Position gab. Wir stellten starke Abtrift nach Süden fest, obwohl auf dem Wasser Windstille war. Der NO - Monsun weht also in 500 m Höhe bereits in beträchtlicher Stärke.

Um 10.40 Uhr erreichten wir die Küste und landeten um 11.35 Uhr in Chilka - Lake vor dem Rambah - Palace. Ein ausgedehnter See mit genügend tiefem Wasser gewährleistete einen sicheren Start. Es wurde geankert. Guter Ankergrund.



19.10.1932 450 km

Chilka Lake -> Cocanada (Kakinada)



19.10.32. Chilka Lake - Cokanada.

Start: 9,25 Uhr Ortszeit. Landung: 11,45 Uhr Ortszeit.

Da die ausgelegte Boje in Cocanada zu groß war, wurde vor Anker gegangen. Reede zwar gegen schwere See durch Sandbänke geschützt, jedoch läuft starker Strom und es steht eine sehr unangenehme kurze See. Da ein großer Teil der Lagune sehr flach, ist der Start bei Niedrigwasser riskant. Der Platz ist nur sehr bedingt brauchbar.

2 Zylindermäntel am achteren Motor waren leck und mussten gedichtet werden.



20.10.1932 1150 km

Cocanada (Kakinada) -> Colombo



20.10.32. Cokanada - Colombo.

Start: 6,10 Uhr Ortszeit. Landung: 12,40 Uhr Ortszeit.

Der Starter am vorderen Motor versagte, deshalb musste Motor am Propeller durchgedreht werden.

Sturmwarnung von Andermann Sea. 8.10 Uhr vor Madras schwere Gewitter, welches wir zum Teil umflogen. Dabei Regen in Schauern. - Mittlerer Brennstofftank leckte. Um 12.40 Uhr erfolgte die Landung in Colombo, dabei stellte sich heraus, dass auch der achtere Kühler leckte. Der Hafen von Colombo ist nicht geeignet für größere Flugzeuge, da zum Start nur die Richtung von S nach N zur Verfügung steht, während ein halbes Jahr SW Monsun weht und außerhalb der Mole der Seegang zu hoch ist. Erschwert wird alles durch den sehr regen Schiffsverkehr, der im Hafen herrscht und dadurch, dass die Schiffe alle quer zur Startrichtung an zwei Bojen festgemacht ist. Flugzeug an besonders ausgelegter Boje bei Lotsenstation festgemacht.



23.10.1932 850 km

Colombo -> Mangalore



23.10.32. Colombo - Mangalore.

Start: 6,15 Uhr Ortszeit. Landung: 12,15 Uhr Ortszeit.

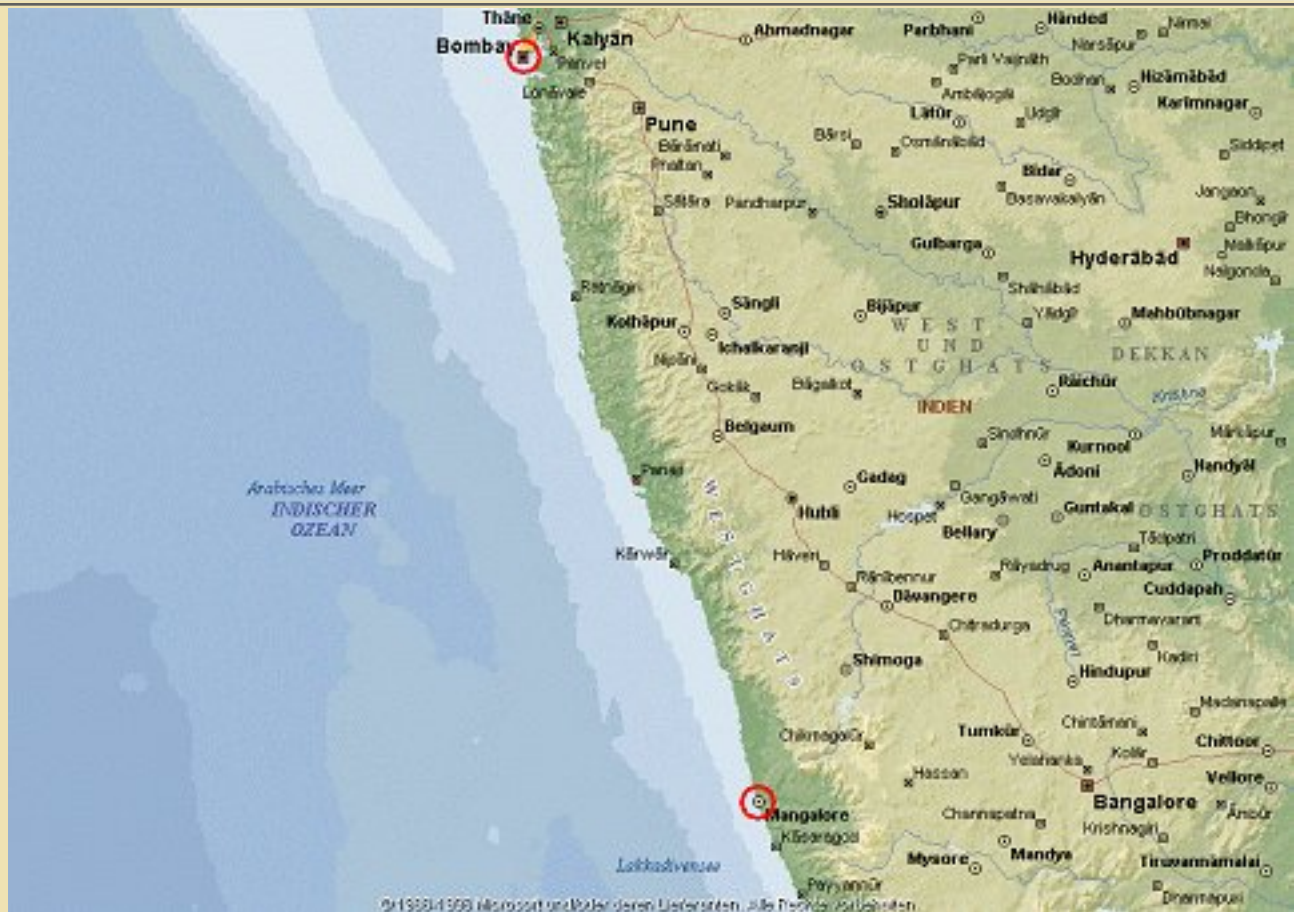
Wind W 4. 8.30 Uhr abflauend. Beim Start mit halben Wind kommt der Wal kurz vor der Hafeneinfahrt aus dem Wasser.

Der Innenhafen von Mangalore ist eng, hat starken Verkehr von Eingeborenenbooten und viele Sandbänke. So wurde, trotzdem der Landeplatz bezeichnet war, beim Auslauf Grund berührt. Liegeplatz an Boje gut. Hafen nur bedingt geeignet, da eng und viel Verkehr.



24.10.1932 700 km

Mangalore -> Bombay



24.10.32. Mangalore - Bombay.

Start: 6,50 Uhr Ortszeit. Landung: 11,10 Uhr Ortszeit.

Vor dem Abflug musste mit dem Hafenmeister der Hafen abgefahren werden, um die größte Startlänge herauszubekommen. Strecke reichte gerade. Wind SO 2, Sicht gut. Geschwindigkeit 196 km.

Landung im Außenhafen. Bei wenig Wind hinreichend gesicherter Liegeplatz. In Anbetracht der allnächtlich auftretenden Gewitterstürme wurde von der Royal - Indian - Navy eine Boje in deren Hafen ausgelegt und der Wal dorthin verholt, wo er geschützt lag. Tanken wegen feuerpolizeilichen Bestimmungen zeitraubend und umständlich.



27.10.1932 900 km

Bombay -> Karachi



27.10.32. Bombay - Karachi.

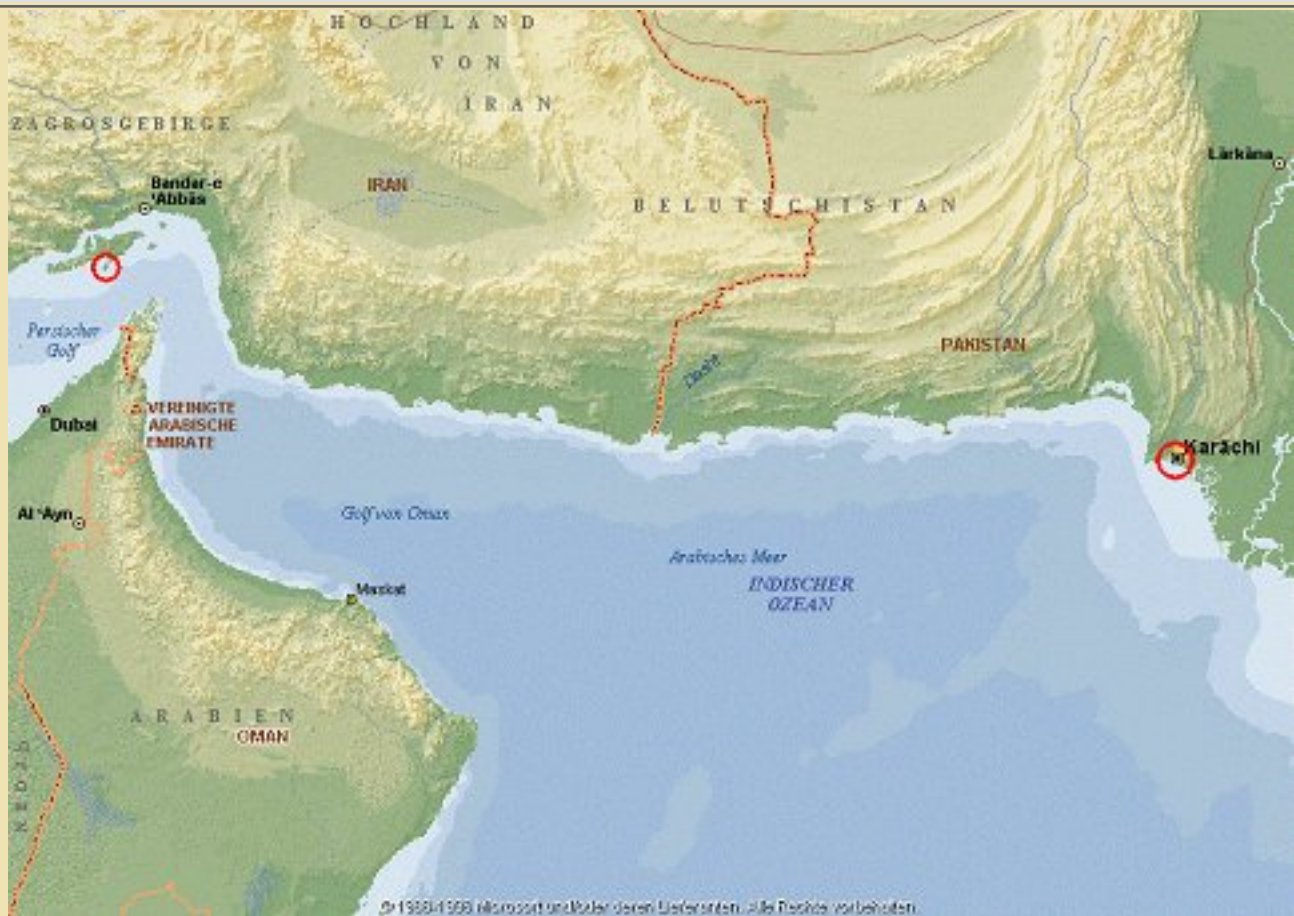
Start: 7,50 Uhr Ortszeit. Landung: 13,10 Uhr Ortszeit.

Jede Nacht bis Sonnenaufgang Regen. Um 12 Uhr befanden wir uns über dem Ganges Delta. Stark dunstig. Hafen in Karachi einwandfrei. An Boje gegangen. 3 Seemeilen Strom.



29.10.1932 1100 km

Karachi -> Hengiam



29.10.32. Karachi - Hendjam.

Start: 7,30 Uhr Ortszeit. Landung: 14,30 Uhr Ortszeit.

Der Flug führte an der persischen Küste entlang. Um 11.15 Uhr passierten wir das englische Streckenflugzeug "Hannibal".

Kurz danach um 11.20 Uhr meldete der Bordmonteur, dass der Kühler überkocht. Da die See ruhig, wird sofort gelandet, jedoch ohne die Ursache feststellen zu können. Der Wasserverlust betrug 15 Ltr. Nach 20 Minuten starteten wir wieder. In Hendjam machten wir das Flugzeug an der von Shell ausgelegten Boje fest. Die Reede von Hendjam ist lediglich geschützt. An Land keine Unterkunft. Ein dort stationiertes englisches Kriegsschiff bot seine Unterstützung an. Untersuchung der Kühlanlage förderte den restlichen Teil des Thermoelementes zutage. Sonst konnte Grund des Überkochens nicht gefunden werden.



30.10.1932 1350 km

Hengiam -> Basra -> Bagdad



30.10.32. Hendjam - Basra - Bagdad.

Start: 6,30 Uhr Ortszeit. Landung: 17,45 Uhr Ortszeit.

9.20 Uhr Kabel am Seitenleitwerk gebrochen

9.30 Uhr Funkverbindung mit Hamburg

12.30 Uhr Landung in Basra auf dem Tigris.

500 Ltr. Benzin getankt. Vorläufige Reparatur des Kabels.

Start: 14.45 Uhr Oz. Basra.

Flug auf kürzestem Wege nach Bagdad über die Wüste. 17.45 Uhr Landung in Bagdad. An Boje gegangen. Mäßiger Strom, jedoch da nur wenig Wasser im Tigris, Sandbänke.



1.11.1932 1000 km

Bagdad -> LimasSol



1.11.32. Bagdad - Limassol.

Start: 6,30 Uhr Ortszeit. Landung: 13,15 Uhr Ortszeit.

Euphrat angesteuert, dann seinem Laufe folgend langsam bis auf 1000 m gestiegen. Südlich Aleppo über Wüste zum Mittelmeer.

11.40 Uhr Mittelmeer erreicht. Wind SO 2, dunstig.

13.15 Uhr Landung in Limassol. Der Hafen ist eine offene Bucht. Vom vorhergehenden Tage stand noch Dünung, so dass das Tanken und Arbeiten wenig angenehm war. Es wurde für uns eine Flugzeugboje, an der wir festmachten, ausgelegt. Der Hafen ist im Winter nicht zu empfehlen.



2.11.1932 950 km

LimasSol -> Neu-Phaleron (Athen)



2.11.32. Limassol - Neu-Phaleron (Athen).

Start: 7,00 Uhr Ortszeit. Landung: 12,45 Uhr Ortszeit.

Wind N 2 - sichtig.

8 Uhr Wind SO 3, Cumuli

9 Uhr Wind W 6-7, Breite $35^{\circ} 30' N$, Länge $29^{\circ} 55' W$

10 Uhr SW 4 (Südspitze Rhodos)

11.30 NW 5-6, Regen. (Nexos) sehr böig.

12.45 Landung in Neu - Phaleron.

Um 8 Uhr ging von Hamburg auf Kurzwellen Wetterbericht ein, der besagte, dass der Kern eines Tiefdruckwirbels voraussichtlich zwischen Rhodos und der kleinasiatischen Küste läge. Darauf wurde der Kurs südlich Rhodos gewählt und um 9 Uhr dann bei schwerstem Regen, starken atmosphärischen Störungen und stürmischen Winden anscheinend gerade die Mitte des Tiefdruckes durchflogen. Wir steuerten Nordkurs und trafen an der Nordküste von Rhodos wesentlich besseres Wetter an.

3 lecke Kühlmäntel werden gedichtet. In Neu-Phaleron lagen wir an der Boje. Bei starken Südwinden ist der Hafen nicht benutzbar, sondern muss eine Bucht weiter nördlich angefliegen werden.



4.11.1932 1050 km

Neu-Phaleron (Athen) -> Ostia (Rom)



4.11.32. Neu-Phaleron - Rom (Ostia).

Start: 10,00 Uhr Ortszeit. Landung: 17,00 Uhr Ortszeit.

Durchweg gute Sicht. Wechselnde, teilweise sehr böige Winde. Wir überflogen Kalabrien, Capri, Sorent, Pompeji und den Vesuv. In Ostia an Land festgemacht. Dämpfungsflächen repariert. 300 kg Ausrüstung von Bord gegeben.



7.11.1932 400 km

Osita (Rom) -> Genua



7.11.32. Rom - Genua.

Start: 10,30 Uhr Ortszeit. Landung: 13,00 Uhr Ortszeit.

Wettermeldungen besagten, dass auf der Nordseite der Alpen Stau und sehr geringe Sicht vorhanden. Wir wollen also zunächst bis Genua oder Sesto Calente fliegen. Wind SO 3.

Vor Genua schwere Schauer, der Appennin zu. So beschlossen wir, um die Möglichkeit offen zu halten, auch über die Rhône zu fliegen in Genua zu landen. Außerdem brauchten wir die Strecke von Genua bis zu den Alpen, um die erforderliche Höhe zu gewinnen. Hafen in Genua geschützt. Gute Bojen, allerdings teilweise reichlicher Schiffsverkehr.



9.11.1932 350 km

Genua -> Altenrhein



9.11.32. Genua - Altenrhein.

Start: 13,45 Uhr Ortszeit. Landung: 16,15 Uhr Ortszeit.

8.11.32. Wetterbericht meldeten, dass Appennin und Alpen zu sind, ebenso die Rhône nicht zu überfliegen ist.

9.11.32. " Rhôneetal frei- . Schweiz und Bodensee jedoch unter Nebel. Nordalpen frei. Pässe zu Südalpen zu. Po- Ebene Nebel. Appennin zu. Besserung in Alpen wahrscheinlich ".

11 Uhr - Meldung:

" Bodensee - Altenrhein aufklarend. Alpenpässe frei. "

Nach Eingang dieser Meldung beschlossen wir zu starten. Die Italiener rieten zwar dringend davon ab, da in Genua Windstärke N 6 (Ablandig). Der Start im Hafen war sehr schwierig. Appennin und Po - Ebene noch zu. Beim Schleppen aus dem Hafen liegt und rollt das Boot gut in der See vor dem Wind.

13.45 Start - sehr kurz. Gehen erst nach See heraus, um dann in 1500 m über Wolken und Appennin zu fliegen. Mittlerweile sind die Südalpen frei, so dass die Höhe keine Schwierigkeiten macht.

16.15 Uhr Altenrhein gelandet.



10.11.1932 20 km

Altenrhein -> Mazell (Friedrichshafen)



10.11.32. Altenrhein - Friedrichshafen / Bodensee.

Start: 14,10 Uhr Ortszeit. Landung: 14,30 Uhr Ortszeit.



23.11.1932 1160 km

Mazell (Friedrichshafen) -> List auf Sylt



23.11.32. Friedrichshafen a.B. - List a.Sylt.

Start: 9.50 Uhr Ortszeit. Landung: 15,50 Uhr Ortszeit. (1160 km)

Teilweise Staubregen und schlechte Sicht.Nordsee NW 5-6.

