

06570 0001

000

Gronau

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

25. Aug. 1930

Datum

192

Kölnische Zeitung

Nr. 464

Der bescheidene Amerikaflieger

Das ist die einzige noch zeitgemäße Art, Ozeanflüge zu machen. Man bereitet sie sorgfältig vor, man geht auf die Reise, bei der ersten oder zweiten Etappe erfährt die Welt nebenbei, daß es sich um einen Übungsflug nach Amerika handle. Und in ein paar Tagen ist man drüben.

So hat es der deutsche Flieger Gronau gemacht. Seit Jahren werden alle Ozeanflugpläne wochenlang voraus in die Welt hinausgeschrien. Niemand würde ihr Wichtigen zur Kenntnis nehmen, das Gefühl von der vorläufigen Unsicherheit aller Langstreckenfliegerei würde nicht so in die Öffentlichkeit gedrungen sein, wenn diese Vorschulvorbeeren gespart worden wären. Welch peinliche Angelegenheit war es, als vor einem Jahr der schwedische Flieger Ahrenberg, der auf derselben Strecke nach Amerika wollte, in Reikjavik festsaß. Ständig wiederkehrender Motorschade, der für den Hersteller gleich unangenehm war wie für den Flieger. Wolf Hirth wollte vor kurzem mit dem Leichtflugzeug die Strecke machen. Bis Island kam er, dann gab es Schwierigkeiten. Wenn es nur am dänischen Grönlandamt gelegen hätte, daß er nicht weiterkam, wie es zuerst hieß, hätte Gronau wohl dieselben Schwierigkeiten haben müssen. Den Ausschlag gab wohl doch, daß Hirth über die Landemöglichkeiten in Grönland nicht genügend Bescheid wußte. Aber wie dem auch sei, nach allen Mißerfolgen und Schwierigkeiten, die bei der Überfliegung dieser Strecke schon erlebt wurden, war man auch für Gronau in Sorge, man wollte überhaupt nicht recht an die praktische Brauchbarkeit dieses Flugwegs nach Amerika glauben, deren Feststellung ja die frühern Flüge galten.

Gronau hat in dieser Richtung keine Äußerungen getan. Aber die reibungslose Durchführung seines Flugs — die Zwischenlandung in Queensport braucht unter diesem Gesichtspunkt nicht gewertet zu werden — beweist, daß über die Verkehrsbedeutung der Nordatlantikflugstrecke über Island und Grönland noch nicht das letzte Wort gesprochen ist. Daß sie besonders durch Nebel und Flugzeugvereisung gefährlich werden kann, sah man schon aus Köhls Flug. Gronau hatte auch mit dem Nebel zu kämpfen. Aber es ist nicht ausgeschlossen, daß die Fortschritte der Nebelnavigation und besondere noch zu findende Hilfsmittel gegen die Vereisung dieser Linie jedenfalls für die meteorologisch günstigeren Sommermonate noch Verkehrsbedeutung bringen werden. Denn sie bietet durch die häufigere Möglichkeit der Zwischenlandung mehr Sicherheitsfaktoren und verlangt auch nicht Riesensflugzeuge für größte Ohnehaltstrecken.

Gronau hat Pionierarbeit geleistet. Er hat die von Köhl begonnene moralische Werbung für Deutschland fortgesetzt, er hat, soweit aus den amerikanischen Pressestimmen ersichtlich ist, auch den richtigen Ton im Ausland getroffen. Deutschland kann seinem neuen fliegerischen Vertreter Glück wünschen.

Kölnische Zeitung

Nr. 467

von Gronau in Neuyork

(Telegramm der United Press)

Neuyork, 26. August.

Der deutsche Ozeanflieger von Gronau hat seinen Flug glücklich beendet. Er landete 15,45 Uhr Ortszeit (das ist 20,45 MEZ.) an der Südspitze der City von Neuyork, der sogenannten Batteryseite. Von einer großen Menschenmenge wurde er bei seinem Niedergehen fürmisch bejubelt.

*

Der Ozeanflug des deutschen Fliegers Wolfgang von Gronau mit dem zweimotorigen Flugboot Dornier-Wal verdient neben der ungeheuern fliegerischen Leistung auch durch die Tatsache besonderes Interesse, weil es das erste mal ist, daß mit einem Seeflugzeug der Nordatlantik überwunden wurde. Besonders ist an dem Flug die wohl überlegte Vorbereitung und gut gelungene Durchführung, die nur in Verbindung mit Wetterdienst und Funkanlage möglich war, und die Vorgeschichte des benutzten Flugboots hervorzuheben.

Das zum Flug verwandte Flugboot, das mit zwei 500-Perdekräften-BMW-Motoren ausgerüstet ist, ist ein „Veteran der Luftfahrt“ und bereits sechs Jahre im Dienst. Er wurde 1924 im Auftrag des Nordpolforschers Roald Amundsen gebaut und von ihm zu seinem berühmten Flug nach dem Nordpol im Jahre 1925 benutzt. Während das Flugboot Wal N 24 im Eis zurückgelassen werden mußte, konnte N 25, der heute von Gronau benutzte Wal D 1422, wieder starten und brachte die Besatzung beider Flugboote nach Spitzbergen und der norwegischen Hauptstadt zurück. Die außerordentlichen Anforderungen, die bei diesem Flug an die Maschine gestellt wurden, waren in Form von Verbeulungen, die durch die Eispressungen verursacht worden waren, wohl sichtbar, beeinträchtigten jedoch die Eigenschaften des Flugzeugs in keiner Weise.

In den folgenden Jahren machte der Nordpol-Wal unter Führung des norwegischen Oberleutnants Lützow-Holm eine Reihe von Erkundungsflügen von Oslo nach England und Holland, um zwei Jahre nach der Rückkehr vom Nordpol von den Dornier-Werken wieder zurück-erworben zu werden. 1927 wurden die im Flugboot befindlichen englischen Rolls-Royce-Motoren gegen Napier-Lion-Motoren ausgetauscht. Der englische Flieger Courtney benutzte darauf das Flugboot zu dem Versuch einer Ozeanüberquerung, die jedoch wegen ungünstiger Witterung auf dem Wege nach den Azoren abgebrochen werden mußte, worauf der Wal wieder nach Friedrichshafen zurückflog. Es folgte hierauf ein neuer Motorenwechsel, und zwar wurden die heute in der Maschine befindlichen BMW-Motoren eingebaut.

Die Maschine ging darauf in den Besitz der Deutschen Verkehrsfliegerschule Warnemünde über und machte bereits unter der Führung von Gronaus 1928 einen Rundflug Lissabon-Färöerinseln-Bergen-Oslo-Lissabon, 1929 einen Flug nach Island und zurück und in diesem Jahr größere Flüge, darunter einen nach Helsinki (Finnland). Daß derselbe Flugboottyp Dornier-Wal bereits zweimal den Südatlantik, das erste mal 1926 unter der Führung des spanischen Majors Franco, das zweite mal 1927 unter dem portugiesischen Major Sarmiento de Velres überquert hat, dürfte noch in Erinnerung sein.

Der Führer, Wolfgang von Gronau, ist geborener Berliner, er steht im 38. Lebensjahr. Während des Krieges ist er anfänglich an Bord verschiedener Kriegsschiffe, später als Seeflieger tätig gewesen. Nach Kriegsende bewirtschaftete er einige Jahre sein ostpreussisches Gut. 1925 wandte er sich wieder der Fliegerei zu. Ein Jahr später ging er aus dem Seeflugwettbewerb als Sieger hervor. Seit dem 1. Dezember 1926 ist von Gronau Geschäftsführer bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule.

Der zweite Flugzeugführer, Eduard Zimmer, 1904 in Neustadt a. d. Hardt geboren, gehört der Verkehrsfliegerschule seit dem Jahre 1926 als Flugschüler an und befindet sich zurzeit im letzten Abschnitt seiner Ausbildung.

Funkmeister Fritz Albrecht, 1898 in Magdeburg geboren, gehört der Verkehrsfliegerschule seit November 1928 an. Ihm liegt die Funkausbildung und Leitung des Funkdienstes der fortgeschrittenen Seeflugschüler ob.

Berliner Tageblatt

Nr. 404

**Hie guet Brandenburg
allewege!****Eine Nase, Prachtausgabe mit Goldschnitt,
in Schweinsleder gebunden.**

Die Kritik, die wir in dem Artikel „Janus von Gronau“ („Berliner Tageblatt“ Nr. 402) an den Praktiken des Reichsverkehrsministeriums geübt haben, hat eine merkwürdige Entgegnung des Ministeriums zur Folge gehabt. Der Verkehrsminister, Herr von Guérard, hat an den Ozeanflieger von Gronau nach New-York ein Glückwunschtelegramm geschickt, das folgenden netten Wortlaut hat:

„In Stolz und Freude über den wohlüberlegten und kühnen Flug, mit dem Sie dem Luftverkehr einen bedeutsamen Weg über den Ozean gezeigt und dem Ansehen unseres Volkes in der Welt einen guten Dienst erwiesen haben, grüsse ich Sie und Ihre Besatzung am Ziel Ihres Fluges mit herzlichen Glückwünschen. Als persönliches Geschenk von mir bitte ich Sie eine Prachtausgabe des „Prinz Friedrich von Homburg“ von Heinrich von Kleist entgegenzunehmen.“

Dieses Telegramm ist nur Eingeweihten verständlich. Der Leiter der Luftfahrtabteilung im Reichsverkehrsministerium heisst Brandenburg. Kleists „Prinz von Homburg“ endet mit dem Ausruf: „In Staub mit allen Feinden Brandenburgs!“ — Verstanden, nicht wahr?

Bleibt zu kombinieren:

a) Besteht die Möglichkeit, dass sich Herr von Gronau mit Herrn Brandenburg veruneinigt hatte, und dass er jetzt von Herrn von Guérard eine telegraphische Nase bekommen hat „in Prachtband, Goldschnitt, Schweinslederband“. Das wäre dann allerdings eine mehr als merkwürdige Nase, denn in diesem Fall würde ja Herr von Guérard Herrn von Gronau „in den Staub“ verwünschen ...

b) Ist die Möglichkeit zu erwägen, dass Herr von Guérard die Sache ironisch gemeint hat, und dass er — seinem Ministerialdirigenten eine Nase hat verpassen wollen. In diesem Fall wäre die „Prachtausgabe“ einer Nase ein verzweifelt misslungenes Exemplar, denn solche Art von „Ironie“ versteht kein Mensch mehr.

Die Möglichkeit unter a) hat aber viel mehr Wahrscheinlichkeit, als die unter b) erwähnte. Der „Prinz von Homburg“ ist, wie bekannt, das Drama der Insubordination, und wenn man das bedenkt, bekommt das Geschenk des Ministers ein gänzlich anderes Aussehen. Es wird dann eine Ruffelung, die im Angesicht der ganzen Welt ausgeteilt wurde, und man darf, ohne sich dem Vorwurf der bedingungslosen Heldenanbetung auszusetzen, wohl sagen, dass Männer vom Schlage Gronau mit einer einzigen kühnen und wohlüberlegten Tat vermutlich mehr für den deutschen Luftverkehr getan haben, als Männer à la Brandenburg in Jahren. Wenn aber eine solche „Zurechtweisung“ die Absicht war, muss man erwarten, dass der Herr Minister seinen öffentlich erteilten Ruffel nun auch öffentlich kommentiert.

Uebrigens hat seinerzeit, als Koennecke seinen Ozeanflug (der dann zum Glück keiner wurde) unternehmen wollte, das Reichsverkehrsministerium die Auffassung vertreten, dass es zwar die Lufthoheit in Deutschland ausübe, aber keine Möglichkeit habe, einen Ozeanflug zu untersagen. Wie reimt sich also der Fall Gronau zum Fall Koennecke? Damals war Herr Brandenburg da, und heute ist Herr Brandenburg da, und es gibt, sintemalen die Meinungen über die Luftfahrtabteilungen des R. V. M. sehr, sehr geteilt sind, eine Menge Zeitgenossen, die meinen, mit dem „Hie guet Brandenburg allewege“ könnt man's allgemach ein bisschen bescheidener treiben.

Was hiermit alleruntertänigst an den Herrn Minister weitergegeben sei, mit dem schüchternen Hinweis darauf, dass in der Luftfahrt seit Lilienthal, und noch weiter her, immer noch die Praxis das Verdienst gehabt hat, nicht das Bureau. R. E.

Vossische Zeitung (Berlin)

Nr. 206

Ozeanflieger wider Willen

— der vorgesetzten Dienstbehörde

Man soll es festhalten, wenn in der Politik, namentlich in der deutschen Politik, einmal etwas Wichtiges passiert, wenn etwas Leichtigkeit hineinkommt, wenn der Amtsschimmel einmal über sich selber wehert.

Daß die Leute, die heute Politik machen, oft genug schlechte Politik machen, würde gar nicht so sehr verstimmen, wenn sie sich selbst nicht dabei so verzweifelt ernst nehmen würden, wenn sie nicht ständig mit Zeichenbittermiene herumlaufen würden, wenn sie nicht dauernd beleidigt wären.

Es geschah folgendes: Herr Gronau wollte nach Amerika fliegen. Er wandte sich an seine vorgesetzte Dienstbehörde, das Reichsverkehrsministerium, und trug seinen Plan vor. Seit der Luftfahrtabteilung ist der Ministerialdirigent Brandenburg. Herr Brandenburg machte, wie nicht anders zu erwarten war, Schwierigkeiten. Wenn sich Gronau absolut das nicht brechen wollte, schön! Aber — das Flugzeug! Wer sollte das Risiko der wertvollen Maschine aus Reichsbeständen tragen?

Es kam zum Konflikt. Die Maschine war für einen derartigen Flug nicht versichert. Und während Gronau ängstlich die Wettermeldungen verfolgte und sich startfertig machte, kam die Befehls seiner vorgesetzten Behörde: Das Flugzeug muß erst versichert werden, vorher wird nicht geflogen! Schließlich — es könnte ja jeder kommen, nicht wahr, und überhaupt...

Aber Herr Gronau flog doch. Unversichert, in aller Stille, mit dem Eigentum des Reiches und gegen den Willen seiner Vorgesetzten. Und was wichtiger war: Herr Gronau kam hinüber, landete in Amerika, wurde gefeiert und war plötzlich ein großer Mann. Von allen Seiten kamen die Glückwunschtelegramme und alle Zeitungen waren begeistert.

Was sollte in diesem Falle die vorgesetzte Dienstbehörde tun? Sich ausschließen ging nicht. Rüffeln ging auch nicht. Wenn Gronau gesprochen und sich beklagt hätte, hätte er die deutsche öffentliche Meinung auf seiner Seite gehabt, und die amerikanische hätte sich doppelt gefreut. Die Situation der „zuständigen Stellen“ war peinlich und heikel.

Reichsverkehrsminister v. Guérard löste die Schwierigkeit in einer wahrhaft salomonischen Weise. Er tabelte gestern an den Ozeanflieger Paul Gronau nach New York ein Glückwunschtelegramm mit folgendem Wortlaut:

„In Stolz und Freude über den wohlüberlegten und kühnen Flug, mit dem Sie dem Luftverkehr einen bedeutsamen Weg über den Ozean gezeigt und dem Ansehen unseres Volkes in der Welt einen guten Dienst erwiesen haben, grüße ich Sie und Ihre Besatzung am Ziel Ihres Fluges mit herzlichsten Glückwünschen. Als persönliches Geschenk von mir bitte ich Sie eine Pracht Ausgabe des „Prinz Friedrich von Homburg“ von Heinrich von Kleist entgegenzunehmen.“

Man weiß: der „Prinz von Homburg“ ist das Drama der Insubordination. Der Prinz gewann zwar die Bataille, aber trotzdem stellte der Große Kurfürst ihn vor ein Kriegsgericht. Und er entrannte knapp dem Tode des Erschießens.

Am Schluß des Dramas aber steht der Satz: „In Staub mit allen Feinden Brandenburgs!“

Nett, nicht wahr? Es ist alles gesagt, es ist wichtig gesagt, es versöhnt, und die Spannungen und Konflikte sind gelöst. Daß dies in Deutschland möglich war, versöhnt mit manchem.

Es fragt sich nun bloß noch, ob es auch in Deutschland verstanden werden wird. Bereits gestern schrieb ein Blatt mit der gesamten Schwere politischen Rüstzeugs und ernsthafter Polemik:

„Es wird dann eine Rüfflung, die im Angesicht der ganzen Welt ausgeteilt wurde, und man darf, ohne sich dem Vorwurf der bedingungslosen Heldenanbetung auszusetzen, wohl sagen, daß Männer vom Schlage Gronau mit einer einzigen kühnen und wohlüberlegten Tat vermutlich mehr für den deutschen Luftverkehr getan haben, als Männer à la Brandenburg in Jahren. Wenn aber eine solche „Zurechtweisung“ die Absicht war, muß man erwarten, daß der Herr Minister seinen öffentlich erteilten Rüffel nun auch öffentlich kommentiert.“

O je! da hat wieder jemand Anstoß genommen, da kommt wieder die scharfe unversöhnliche Note herein. Leichtigkeit, Wit und Geist in der Politik scheitern bei uns doch noch nicht ganz möglich zu sein.

Der Heimatgruß an die Ozeanflieger

v. Gronau und seine Begleiter in Cuxhaven gelandet.

Wieder einmal flogen vier Deutsche über den Ozean. Diesmal ganz im stillen, ohne daß irgend jemand von der Nachricht ihrer Ankunft in Kanada etwas wußte, unternahmen sie unter der Führung v. Gronaus, des Leiters der Seeflugstation der Deutschen Verkehrsfliegerschule in Warnemünde, einen transatlantischen Etappenflug über Grönland. „Ich wollte keine sportliche Leistung vollbringen, sondern ernsthaft eine Route für einen späteren regelmäßigen Luftpostverkehr erkunden. Hätte ich meine Absicht bekanntgegeben, dann hätte mir bestimmt die Ruhe zur Vorbereitung gefehlt. Und wäre mein Flug nicht geglückt und in Island oder Grönland abgebrochen worden, dann wäre es eben nichts weiter als der Funtprobe-Flug gewesen, den ich angekündigt hatte.“

Der Flug ist geglückt. Durch Regen und Sturm, über weite Strecken Treibeis, durch Nebel und Wolken ging der Flug der vier Menschen mit der Dornier-Wal-Maschine über den Atlantischen Ozean.

Nun lehren sie heim zu neuem Schaffen. Aber bevor sie an ihre Arbeit zurückkehren, wird man ihnen in der Heimat einen festlichen, jubelnden Empfang bereiten.

Die Ankunft des Sonderzuges der Hapag richtet sich nach der Ankunft der Hamburg in Cuxhaven. Man nimmt an, daß der Zug zwischen 3 und 4 Uhr in Hamburg sein wird. Nach einer kurzen Begrüßung werden die Flieger von der Ankunftsseite des Hauptbahnhofes über den Holzdamm in offenem Wagen zum Hotel Atlantic fahren, wo sie wohnen werden. Um 5 Uhr werden die Ozeanflieger über den Alsterdamm zum Rathaus fahren. Im ersten Wagen sitzen Wolfgang von Gronau mit seinem Vater, dem General a. D. von Gronau, der Hauptflugleiter der Deutschen Verkehrsfliegerschule Bedder, Direktor Riep und Freiherr von der Goltz von der Hapag. Im zweiten Wagen folgt die Besatzung der D 1442, die Herren Zimmer, Albrecht und Haack mit dem Ersten Offizier der Hapag, Haller. Am Alsterdam wird von Gronau der Hapag einen kurzen Besuch abstatten.

Im Rathaus werden die Flieger vom Hamburger Senat feierlich begrüßt werden. Als Zeichen der Anerkennung für den bahnbrechenden Flug wird hier Wolfgang von Gronau eine Ehrenurkunde überreicht werden. Die Rückfahrt vom Rathaus erfolgt um 6 Uhr und geht über die Mönckebergstraße und den Glockengießerwall nach dem Hotel Atlantic. Abends wird der Hamburger Verein für Luftfahrt einen Begrüßungsabend im Hotel Atlantic veranstalten, auf dem Bürgermeister a. D. Dr. Schröder die Gäste begrüßen wird.

Die D 1442 wird nicht schon in Cuxhaven von Bord gebracht, sondern mit dem Dampfer nach Hamburg reisen und erst hier im Hafen von Bord gebracht werden.

v. Gronau ist den Hamburgern nicht unbekannt. Er nahm 1925 an dem Deutschen Seeflugwettbewerb, in dem Hamburg eine Etappe darstellte, teil und erwarb unter andern Preisen sich auch den Ehrenpreis des Hamburger Fremdenblattes.

Die Ankunft.

ben. Cuxhaven, 18. September.

Schutzmann die Verkehrsregelung übernehmen: so zahlreiche Autos trafen ein. Am Pier hinter der Absperrung dichte Menschenmauern.

Freunde und Mitarbeiter des Ozeanfliegers hatten es sich nicht nehmen lassen, ihm bis Cuxhaven entgegenzukommen. So sah man die Leiter der Deutschen Verkehrsfliegerschulen in Braunschweig, München-Schleißheim, List und Warnemünde. Ferner war Direktor Merkel von der Deutschen Luft Hansa erschienen. Vor allem waren aber natürlich die Verwandten des Fliegers gekommen, der Vater, General a. D. v. Gronau, im Weltkrieg Kommandeur des 4. Reservekorps, die Gattin des Fliegers mit zwei Kindern, einem Sohn und einem Töchterchen, und zahlreiche nahe Freunde. Für den abwesenden Festungskommandanten von Cuxhaven war Korvettenkapitän Liemann erschienen.



Wolfgang von Gronau.

Phot. D. P. P. 3.

Gegen 11 Uhr tauchte am Horizont, in hellem Sonnenglanz, hinter der Kugelbake die „Hamburg“ auf. Noch lag am Pier die „Deutschland“, die bis 12 Uhr die Ausfahrt nach Amerika antreten wollte. Das übliche Hasten bei Abfahrt eines Dampfers: die Passagiere eilen auf das Schiff und werfen dennoch neugierig ihre Blicke hinüber zu der „Hamburg“.

Plötzlich beginnt es auch in der Luft lebendig zu werden: Es trifft

eine Seeflugstaffel

aus List ein: fünf Flugzeuge, die in prächtigem Geschwadersflug über dem Pier Kreise ziehen. Es werden noch weitere fünf Flugzeuge aus Warnemünde erwartet. Bald gesellt sich ein Schwesterflugzeug des v. Gronauschen Ozeanapparates hinzu: ein Dorniermal.

Von Minute zu Minute steigt die Spannung. Die „Deutschland“ ist jetzt ausreisefertig. Die Taue werden losgeworfen. Sie legt in großem Bogen ab vom Pier. In schneller Fahrt kommt jetzt die „Hamburg“ näher. Das Absperrkommando der Polizei auf dem Pier hat alle Hände voll zu tun, die Neugierigen und Begeisterten zurückzudrängen. Presseleute und Photographen halten sich in großer Zahl bereit. Ein Automobil mit eingebauter Tonfilmapparat fährt über den Pier, macht sich startfertig für die Aufnahmen bei der Ankunft der „Hamburg“.

Die Hamburg kommt jetzt heran. Silberne

Sein Kamerad, der Bordsunker Fritz Albrecht, hat sie endlich entdeckt und macht v. Gronau darauf aufmerksam. Nun geht ein nicht endenwollendes Begrüße herüber und hinüber los.

Begeisterte Rufe schallen zum Schiff hinüber. Die Hüte fliegen von den Köpfen. Man ruft:

Hoch v. Gronau, Hurra!

Gronau wird nicht müde, lachend zu grüßen und zu winken.

Kurz nach 12 Uhr macht die Hamburg am Pier fest. In ein paar Sekunden hat die Gangway die Verbindung zwischen Schiff und Pier hergestellt. Und wieder ein paar Sekunden später erscheint v. Gronau mit seinen Kameraden, dem Hilfspiloten Eduard Zimmer, dem Mechaniker Franz Hack und dem Bordtelegraphisten Fritz Albrecht, auf der Laufbrücke.

v. Gronau begrüßt und umarmt seinen Vater, fliegt seiner Gattin in die Arme. Freunde umstehen die ersten Begrüßungsszenen. In wenigen Minuten kann v. Gronau sich vor den Ovationen und vor dem Sturm der Photographen nicht mehr bergen.

Seine Frau hat ihm einen großen Rosenstrauch in die Hand gedrückt. Noch manch anderer Strauch wird ihm überreicht. Er hat wirklich alle Arme voll zu tun. Zwischen Gruß- und Scherzworten fordern auch immer wieder seine kleinen Kinder, beide im Matrosenanzug, ihr Recht. Sie wollen auch etwas vom Papa haben, der jetzt von Amerika zurückgekommen ist.

Oben vom Promenadendeck herab klingt, von der Bordkapelle gespielt, das Deutschland-Lied. Die Menge auf dem Pier singt begeistert mit.

v. Gronau zieht sich vor den erdrückenden Glückwünschen und Begrüßungen wieder auf die Hamburg zurück. Er verweilt im Rauchsalon eine ruhige Viertelstunde mit seinen Angehörigen und nächsten Freunden.

Inzwischen ist die Deutschland hinausgefahren, der Nordsee zu. Immer noch kreisen die Flugzeugstaffeln zur Begrüßung v. Gronaus im Geschwadersflug über der Hamburg. Weiß und leuchtend kommt der Kaiser, Seebädereisdampfer der Hamburg-Amerika Linie, heran.

Während v. Gronau im Rauchzimmer das erste herzliche Fragen- und Antwortspiel nach seiner Wiederkehr mitmacht, konzentriert sich das Interesse der Menge am Pier auf sein

Ozeanflugzeug am Achterdeck hinter der Laube.

Auf diesem Platz hat es die Rückkehr von Amerika, genau wie v. Gronau und seine Kameraden, als Gast der Sapag, angetreten. Die Flügel der Maschine sind abmontiert, über dem vierflügeligen Propeller und dem Motor liegt brauner Persennig. Der Rumpf des Flugbootes und die Flügelansätze sind seegrün gestrichen.

Die Passagiere kommen jetzt von Bord der Hamburg. In einer halben Stunde geht der Sonderzug der Sapag ab nach Hamburg, wo die offiziellen Empfänge v. Gronau erwarten.

*

v. Gronau wird am Sonntag mit seinem Dornier-Wal D 1422 auf dem Templiner See in der Nähe des Potsdamer Luftschiffhafens landen. Er wird am Sonntag mittag in Hamburg starten.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 261

v. Gronau erzählt.

Von unserem Sonderberichterstatter.

Die Hamburg mit dem Ozeanflieger Wolfgang v. Gronau an Bord war angekommen. Auf Pier der Hapag in Cuxhaven hatte sich die erste Aufregung der Begeisterung, das Hochrufen und das Hüteschwenken ein wenig gelegt. Die Menge, die den großen Pier nach der Landseite zu besetzt hält, ist jetzt etwas stiller geworden, nur für die Berühmtheit des Tages, für Wolfgang v. Gronau, bleiben die Minuten bis zur Abfahrt des Hapag-Sonderzuges nach Hamburg gleich unruhig. Er hat unter seinem Ruhm schwer zu leiden, findet sich aber mit freundlicher Entschlossenheit in sein Schicksal.

Die Photographen machen die 140. Aufnahme. v. Gronau lächelt, dreht seinen Kopf immer wieder nach allen Himmelsrichtungen und schüttelt Hände. Aber jetzt kommt ein monströser Apparat der Ruhmesverbindung: eine Tonfilmmaschine auf Rädern. Ein Vehikel höchster Aktualität: das Automobil der tönenden Wochenschau. Geheimnisvolle Apparaturen werden blitzschnell um v. Gronau aufgebaut, er muß hierhin sprechen und dorthin sprechen und muß einen wohlgefügten Satz, indem er sich auf Englisch für die amerikanische Gastfreundschaft bedankt, zwei-, dreimal mit kräftiger Stimme wiederholen. (Die Szene ist fesssam genug: der Sprecher steht in Richtung nach der Elbe und wendet seinen Dank gleichzeitig an ein unsichtbares Amerika, dessen geographische Wirklichkeit ihm im Rücken liegt.) Tempo, Tempo! Der Satz muß auch in deutscher Sprache noch zweimal wiederholt werden... Dann klappt das amerikanische Tonfilm-Auto seinen Laden zu: office closed.

Endlich geht es nach dem Zuge, Aber, wie weit wird der Weg dorthin! v. Gronau muß den langen Abfertigungsangang passieren. Er muß durch ein lustiges Fenster-Spalier wandern: an allen Fenstern drängen sich Gesichter von Schuljungen und kleinen Mädchen, aus allen Fenstern strecken sich ihm kleine Hände entgegen. Der Flieger winkt, grüßt, schüttelt alle 5 Meter Hände und macht der Cuxhavener Schuljugend eine Riesens Freude. (Uebrigens: dieser berühmte Mann hat ein außerordentlich sympathisches Gebaren, ganz ohne Pose, freundlich und doch mit einer gewissen Zurückhaltung —, ohne Frage eine festumrissene geschlossene Persönlichkeit.

Endlich, endlich sieht v. Gronau mit seinem Verwandten und nächsten Freunden im Zuge. Der erste Sturm des Jubels der Heimat ist überwunden. Man läßt v. Gronau Ruhe. Bis Stade.

Nur die wenigsten kennen die wahre Bedeutung von Stade, jene Bedeutung, die in des Wortes eigentlichem Sinne an der Bahn liegt. Stade ist der Ort, bei dem die Berühmtheiten, die mit den Hapag-Sonderzügen von Cuxhaven nach Hamburg fahren, interviewt werden. Bis Stade haben sie sich meist von dem Cuxhavener Antunftsbetriebe erholt. Bei Stade haben bisher alle Rede und Antwort stehen müssen: Wolff und Schmeling, Emil Jannings und der berühmte indische Methusalem, der Sioux-Häuptling „Weißer Adler“, Berühmtheiten aller Nationen, Diplomaten, Künstler, Wissenschaftler, Sportsleute und Diktatoren der Weltwirtschaft.

Auch v. Gronau muß jetzt dran glauben. Er sitzt

zwischen den Presseleuten aus Hamburg und Berlin

sagt, was er für wissenschaftlich hält und ihm hauptsächlich am Herzen liegt.

Feste Pläne, die sich etwa auf seinem Transatlantik-Fluge aufbauten, hat er zurzeit noch nicht. Er fährt zunächst nach Barnemünde und Rist a. Sylt, um seine Kameraden und seine Flugschüler zu besuchen. Sein Flugzeug, eine wahrhaft historische Maschine, die ja schon mit Alundsen ins Eis des Nordmeeres geflogen ist, wird keinen zweiten Transatlantikflug mehr unternehmen. Es ist klar, daß

die Maschine,

die schon etliche Jahre und manches aufreibende technische Abenteuer durchgemacht hat, durch die Strapazen nicht jünger geworden ist. In Chicago haben sich amerikanische Kreise ernsthaft bemüht, den berühmten Flugapparat für ein neues Museum, das nach dem Stil des Deutschen Museums in München gebaut werden soll, zu erwerben. Man war bereits in Verhandlungen mit dem deutschen Reichsverkehrsministerium getreten, das gegebenenfalls bereit war, die Maschine, ohne Motor, für 5000 Dollars herzugeben. Aber Lindbergh, dessen Wort in Amerika ein unheimliches Gewicht hat, sagte seinen Landsleuten, daß dieses Flugzeug in ein deutsches Museum gehöre. So wurde aus dem amerikanischen Ankauf nichts. Im nächsten Jahre wird die Maschine allerdings noch bei der Verkehrsfliegerschule in Rist Dienst tun.

v. Gronau war übrigens

bei Lindbergh zum Frühstück.

Amerika nennt seinen beliebtesten Helden nur Lindy und dessen Gattin Anne. Das ist die größte Ehre, die jemandem heute in Amerika widerfahren kann. (Mehr als 500 000 Dollars wert!) Und bei dieser Gelegenheit haben der amerikanische und der deutsche Ozeanflieger erkannt, daß ihre Interessen und ihre Ziele gleichliegen: beide setzen sich mit unbeirrter Stetigkeit für den Ausbau und die praktische Einführung des Langstrecken-Flugverkehrs ein.

Um eine Sekunde abzuschweifen: Lindy ist in Amerika so beliebt, daß sein Schwiegervater, Mr. Morrow, die allergrößte Aussicht hat, bei der nächsten Präsidentschaftswahl der höchste Beamte von U. S. A. zu werden. Nota bene als überzeugter Gegner der Prohibition.

Als v. Gronau mit seinem Ozean-Flugzeug zu einer großen Flugveranstaltung in Chicago erschien, da brachte ihm eine Menge von annähernd hunderttausend Zuschauern stürmischste Ovationen dar. Und die Deutsche Botschaft in Washington hat in einem Abschiedstelegramm, das sie dem Flieger vor seiner Heimreise nach Neu-York sandte, mit herzlichen und anerkennenden Worten bestätigt, daß er und seine Kameraden durch ihren Flug und ihr Auftreten in Amerika viel für die deutsche Sache getan haben.

Der Transatlantik-Flug selbst.

Seine Einzelheiten sind bekannt. Sein Gesamtergebnis und die Erfahrungen, die auf ihm gemacht wurden, haben v. Gronau in dem Urteil befestigt, daß der heutige Luftverkehr noch nicht daran denken kann, ständige Personen-Verkehrsstrecken zwischen den Kontinenten einzurichten. Es muß erst einmal der absolut zuverlässige Typ eines Weitstrecken-Flugzeuges und es muß auch ein Motor gefunden werden, der noch höheren Anforderungen als die jetzigen Motoren genügen kann. Wenn aber einmal ein transatlantischer Flugverkehr zwischen Europa und Amerika eingerichtet werden sollte, dann, so meint v. Gronau, wird man ohne Frage jene nördliche Route

v. Gronau erzählt.

Von unserem Sonderberichterstatter.

Die Hamburg mit dem Ozeanflieger Wolfgang v. Gronau an Bord war angekommen. Auf Pier der Hapag in Cuxhaven hatte sich die erste Aufregung der Begeisterung, das Hochrufen und das Hüteschwenken ein wenig gelegt. Die Menge, die den großen Pier nach der Landseite zu besetzt hält, ist jetzt etwas stiller geworden, nur für die Verühmtheit des Tages, für Wolfgang v. Gronau, bleiben die Minuten bis zur Abfahrt des Hapag-Sonderzuges nach Hamburg gleich unruhig. Er hat unter seinem Ruhm schwer zu leiden, findet sich aber mit freundlicher Entschlossenheit in sein Schicksal.

Die Photographen machen die 140. Aufnahme. v. Gronau lächelt, dreht seinen Kopf immer wieder nach allen Himmelsrichtungen und schüttelt Hände. Aber jetzt kommt ein monströser Apparat der Ruhmesverkündung: eine Tonfilmmaschine auf Rädern. Ein Behälter höchster Aktualität: das Automobil der tönenden Wochenschau. Geheimnisvolle Apparaturen werden blitzschnell um v. Gronau aufgebaut, er muß hierhin sprechen und dorthin sprechen und muß einen wohlgefügten Satz, indem er sich auf Englisch für die amerikanische Gastfreundschaft bedankt, zwei-, dreimal mit kräftiger Stimme wiederholen. (Die Szene ist selbstsam genug: der Sprecher steht in Richtung nach der Elbe und wendet seinen Dank gleichsam an ein unsichtbares Amerika, dessen geographische Wirklichkeit ihm im Rücken liegt.) Tempo, Tempo! Der Satz muß auch in deutscher Sprache noch zweimal wiederholt werden... Dann klappt das amerikanische Tonfilm-Auto seinen Laden zu: office closed.

Endlich geht es nach dem Zuge, Aber, wie weit wird der Weg dorthin! v. Gronau muß den langen Abfertigungsgang passieren. Er muß durch ein lustiges Fenster-Spalier wandern: an allen Fenstern drängen sich Gesichter von Schuljugend und kleinen Mädchen, aus allen Fenstern strecken sich ihm kleine Hände entgegen. Der Flieger winkt, grüßt, schüttelt alle 5 Meter Hände und macht der Cuxhavener Schuljugend eine Niefenfreude. Ueberhaupt: dieser berühmte Mann hat ein außerordentlich sympathisches Gebaren, ganz ohne Pose, freundlich und doch mit einer gewissen Zurückhaltung —, ohne Frage eine festumrissene geschlossene Persönlichkeit.

Endlich, endlich sitzt v. Gronau mit seinen Verwandten und nächsten Freunden im Zuge. Der erste Sturm des Jubels der Heimat ist überwunden. Man läßt v. Gronau Ruhe. Bis Stade.

Nur die wenigsten kennen die wahre Bedeutung von Stade, jene Bedeutung, die in des Wortes eigentlichem Sinne an der Bahn liegt. Stade ist der Ort, bei dem die Verühmtheiten, die mit den Hapag-Sonderzügen von Cuxhaven nach Hamburg fahren, interviewt werden. Bis Stade haben sie sich meist von dem Cuxhavener Ankunftsbetriebe erholt. Bei Stade haben bisher alle Rede und Antwort stehen müssen: Moissi und Schmeling, Emil Jannings und der berühmte indische Methusalem, der Sioux-Häuptling „Weißer Adler“, Verühmtheiten aller Nationen, Diplomaten, Künstler, Wissenschaftler, Sportleute und Diktatoren der Weltwirtschaft.

Auch v. Gronau muß jetzt brom glauben, Er sitzt

zwischen den Presseleuten aus Hamburg und Berlin

im Abteil. Man entdeckt plötzlich erstaunt, für wieviel Menschen ein D-Zug-Abteil Platz hat. Der Flieger kommt in blauem Vordanzug, mit einer Altenmappe unter dem Arm, in der die letzten, seinen Flug betreffenden Zeitungsausschnitte aus deutschen und amerikanischen Blättern liegen, in der wichtige Aufzeichnungen gemacht und Notizen gesammelt sind. Das sportlich-energetische, kluge Gesicht strahlt Lebhaftigkeit. Er stürzt sich mitten in das Chaos der Fragen, ohne Umschweife und hat in einer Viertelstunde das ge-

sagt, was er für wissenschaftlich hält und ihm hauptsächlich am Herzen liegt.

Feste Pläne, die sich etwa auf seinem Transatlantik-Fluge aufbauten, hat er zurzeit noch nicht. Er fährt zunächst nach Warnemünde und Rostock, um seine Kameraden und seine Flugschüler zu besuchen. Sein Flugzeug, eine wahrhaft historische Maschine, die ja schon mit Altmundsen ins Eis des Nordmeeres geflogen ist, wird keinen zweiten Transatlantikflug mehr unternehmen. Es ist klar, daß

die Maschine,

die schon etliche Jahre und manches aufreibende technische Abenteuer durchgemacht hat, durch die Strapazen nicht jünger geworden ist. In Chicago haben sich amerikanische Kreise ernsthaft bemüht, den berühmten Flugapparat für ein neues Museum, das nach dem Stil des Deutschen Museums in München gebaut werden soll, zu erwerben. Man war bereits in Verhandlungen mit dem deutschen Reichsverkehrsministerium getreten, das gegebenenfalls bereit war, die Maschine, ohne Motor, für 5000 Dollars herzugeben. Aber Lindbergh, dessen Wort in Amerika ein unheimliches Gewicht hat, sagte seinen Landsleuten, daß dieses Flugzeug in ein deutsches Museum gehöre. So wurde aus dem amerikanischen Anlauf nichts. Im nächsten Jahre wird die Maschine allerdings noch bei der Verkehrsfliegerschule in Rostock Dienst tun.

v. Gronau war übrigens

bei Lindbergh zum Frühstück.

Amerika nennt seinen beliebtesten Helden nur Lindy und dessen Gattin Anne. Das ist die größte Ehre, die jemandem heute in Amerika widerfahren kann. (Mehr als 500 000 Dollars wert!) Und bei dieser Gelegenheit haben der amerikanische und der deutsche Ozeanflieger erkannt, daß ihre Interessen und ihre Ziele gleichliegen: beide setzen sich mit unbeirrter Stetigkeit für den Ausbau und die praktische Einführung des Langstrecken-Flugverkehrs ein.

Um eine Sekunde abzuschweifen: Lindy ist in Amerika so beliebt, daß sein Schwiegervater, Mr. Morrow, die allgrößte Aussicht hat, bei der nächsten Präsidentschaftswahl der höchste Beamte von U. S. A. zu werden. Nota bene als überzeugter Gegner der Prohibition.

Als v. Gronau mit seinem Ozean-Flugzeug zu einer großen Flugveranstaltung in Chicago erschien, da brachte ihm eine Menge von annähernd hunderttausend Zuschauern stürmische Ovationen dar. Und die Deutsche Botschaft in Washington hat in einem Abschiedstelegramm, das sie dem Flieger vor seiner Heimreise nach New York sandte, mit herzlichen und anerkennenden Worten bestätigt, daß er und seine Kameraden durch ihren Flug und ihr Auftreten in Amerika viel für die deutsche Sache getan haben.

Der Transatlantik-Flug selbst.

Seine Einzelheiten sind bekannt. Sein Gesamtergebnis und die Erfahrungen, die auf ihm gemacht wurden, haben v. Gronau in dem Urteil befestigt, daß der heutige Luftverkehr noch nicht daran denken kann, ständige Personen-Verkehrsstrecken zwischen den Kontinenten einzurichten. Es muß erst einmal der absolut zuverlässige Typ eines Weitstrecken-Flugzeuges und es muß auch ein Motor gefunden werden, der noch höheren Anforderungen als die jetzigen Motoren genügen kann. Wenn aber einmal ein transatlantischer Flugverkehr zwischen Europa und Amerika eingerichtet werden sollte, dann, so meint v. Gronau, wird man ohne Frage jene nördliche Route wählen, die er erforscht und erprobt hat. Aber vor der Hand hat es noch keinen Zweck, in Grönland und auf anderen Zwischenlandungsplätzen Funkstationen oder Brennstofflager in großem Umfange einzurichten. Die Brennstoff-Schwierigkeiten haben v. Gronau auf seinem Fluge manche Sorge und Aufregung bereitet. In Grönland zum Beispiel waren die Betriebsstoffe noch nicht eingetroffen, und er konnte nur einem Zufall die Möglichkeit des Weiterfluges danken: Es lagerten dort noch Be-

Wenden!

triebstoffe von der Expedition des Schweden Ahrenberg. Man darf nicht vergessen, daß er eigentlich bei seinem Unternehmen ganz auf sich selbst gestellt war und daß das Reichsverkehrsministerium keine Genehmigung zu dem Fluge hätte erteilen können. Auf die Frage: „Dann sind Sie also letzten Endes durchgebrannt?“ antwortet v. Gronau gutgelaunt und lächelnd: „Gewissermaßen —, ja!“

Es ist bedauerlich, daß in Deutschland von staatlicher Seite aus verschiedenen und wohlverwogenen Gründen nicht die Möglichkeit besteht, jenen Typ eines Weitstreckenflugzeuges unermüdlich auszuprobieren, den der Luftverkehr der Zukunft braucht. Die Verkehrsfliegerschulen können da nicht allein die Geschäfte der Zukunft besorgen.

Auch ein anderes ist bedauerlich: daß Deutschland nicht die Mittel hat, sich in dem Maße an großen ausländischen Flugveranstaltungen zu beteiligen, wie es seiner Position im Luftverkehr zuträfe. So haben unbedingt bei den erwähnten Luftrennen in Chicago Männer wie Fieseler oder Udet gefehlt. Der Deutsche Lohse, der an dem Wettbewerb teilnahm, hatte obendrein noch Pech mit seiner Maschine: er mußte notlanden. Wenn einmal die flugtechnischen Probleme, ferner die Boden- und Finanz-Probleme des transatlantischen Flugverkehrs gelöst sein werden, dann bleibt immer noch eine Frage: ob man die Flugzeuge etwa von der Größe des

Superwal oder eines Dornier X

in Dienste stellen soll. v. Gronau widmet dem Do X starkes Interesse, betont aber auf der anderen Seite, daß diese Riesenmaschinen z. B. durch ihr starkes Beharrungsvermögen noch mancherlei Schwierigkeiten, namentlich in kleineren Häfen, und bei Nebel bereiten werden.

Hinter Burghude sind die Interviews im Habazug meist beendet. v. Gronau geht wieder zurück in sein Amt und rüstet sich für die Empfänge in Hamburg.

Ben.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

439

Hamburg feiert die deutschen Ozeanflieger

Festlicher Empfang durch den Senat — Gronau schildert im Rundfunk seine Erlebnisse

ws. Hamburg, 19. 9. (Eigenbericht)

Der Ozeanflieger v. Gronau traf an Bord des Hapag-Dampfers „Hamburg“ heute mittag in Cuxhaven ein. Das Schiff wurde von mehreren Wasserflugzeugen umkreist, die ihm von Warnemünde und Vist auf Sylt entgegengeslogen waren. Als der Dampfer am Amerika-Pier anlegte und v. Gronau mit seinen Begleitern in Sicht kam, brach die Menschenmenge, die sich inzwischen angesammelt hatte, in lebhaften Jubel aus und stimmte das Deutschlandlied an.

Zur Begrüßung hatten sich zahlreiche Vertreter von Behörden und der Industrie, Abordnungen der Fliegervereine und eine größere Anzahl von Freunden v. Gronaus eingefunden. Gronau drückte seine Freude darüber aus, daß sein Ozeanflug so rege Anteilnahme in Deutschland gefunden habe.

Von Cuxhaven fuhr v. Gronau mit seinen drei Kameraden Zimmer, Had und Albrecht im Hapag-Sonderzug nach Hamburg, wo er gegen vier Uhr nachmittags eintraf. Auf dem Bahnsteig des Hauptbahnhofes hatten sich Vertreter der Behörden, der Hapag, der Hamburger Luftfahrtverbände und ein zahlreiches Publikum eingefunden. Als v. Gronau als erster dem Zuge entstieg, wurde er mit lebhaften Hochrufen empfangen. Im Auftrage der Hapag begrüßte Dr. Kiep v. Gronau und seine drei Begleiter mit kurzen Worten und ließ den Ozeanluftbezwingern Blumensträuße überreichen. Auf ihrer Fahrt nach dem Hotel „Atlantic“ bildete die Menschenmenge Spalier und jubelte den Fliegern aufs lebhafteste zu.

Um 5½ Uhr wurden die Ozeanflieger vom Hamburger Senat im Rathaus empfangen. Mit dem ersten Bürgermeister Roß hatten sich hierzu mehrere Mitglieder des Senats und der Bürgerschaft eingefunden. Ferner waren u. a. erschienen der Chef der Dienststelle der Marineleitung Hamburg, Kapitän z. D. Menche, der amerikanische Generalkonsul Rehl, vom Direktorium der Hamburg-Amerika Linie Dr. Kiep und Ritter, General a. D. v. Gronau, der Vater des Fliegers, sowie zahlreiche Vertreter der großhamburgischen Luftfahrtverbände. Bürgermeister Roß hieß die Flieger auf deutschem und hamburgischen Boden herzlich willkommen und überbrachte die Glückwünsche Hamburgs zu der von ihnen vollbrachten großen Leistung. Als Zeichen des Dankes des Hamburger Senats und als bleibende Erinnerung überreichte der Bürgermeister jedem der vier Teilnehmer am Fluge eine Ehrenurkunde. v. Gronau dankte in seiner Erwiderung zugleich im Namen seiner Kameraden der Hamburg-Amerika Linie für die große ihnen zuteil gewordene Unterstützung und dem Hamburger Senat für den schönen Empfang. Die Gefühle, die ihn und die drei anderen Flugeilnehmer bei ihrer Ankunft auf deutschem Boden befielen, ließen sich nicht recht in Worte kleiden. Sie würden ihre ganze Kraft daransetzen, auf dem eingeschlagenen Wege weiter zu arbeiten, denn wenn man bei den schwierigen Verhältnissen, unter denen Deutschland und die deutsche Luftfahrt leidet, auch anfangen könnte, zu verzagen, so habe der Aufenthalt in Amerika ihre Zuversicht doch wieder aufgerichtet.

Die Flieger trugen sich hierauf in das Goldene Buch der Stadt Hamburg ein, anschließend an die Eintragung Dr. Edeners, der gerade vor einem Jahre, am 12. September 1929, in Hamburg weilte. Außer ihnen

Ankunft als auch bei ihrer Abfahrt vom Rathaus wurden die Flieger lebhaft begrüßt.

Im Hotel Atlantic fand am Abend ein Zwiegespräch zwischen dem Ozeanflieger v. Gronau und dem Leiter des Hamburger Flughafens von der Goltz statt, das durch den Hamburger Rundfunk verbreitet wurde. Nach einleitenden Bemerkungen über die Vorbedingungen seines Fluges erklärte v. Gronau auf die Frage, warum er den nördlichen der drei möglichen Kurse eingeschlagen habe, daß dieser beim Stande der heutigen Technik, bei dem nur ein Seeflugzeug in Frage komme, der einzige sei, der beschritten werden könne. Die verhältnismäßig kurzen Etappen auf dieser Strecke gestatten die Mitnahme einer genügenden Brennstoffmenge, auch bei ungünstigem Winde, und erlauben außerdem, noch als Nutzlast eine Menge zu befördern. Vorbedingung für einen solchen Dienst sei natürlich eine gründliche Bodenorganisation. Es sei anzunehmen, daß eine solche Verkehrsroute zustandekomme, wenn auch zunächst nur für das Sommerhalbjahr.

Ueber die Wetterlage während seines Fluges befragt, äußerte v. Gronau: „Ich habe während des Fluges unerwartet schlechtes Wetter angetroffen. Das war darauf zurückzuführen, daß wir aus Gründen der Geheimhaltung in keiner Weise den meteorologischen Nachrichtendienst vorher organisieren konnten, und daß wir daher sowohl von den Färöer Inseln als auch später von Grönland und Labrador stets ohne Wetternachrichten abgeflogen sind. Andererseits konnte ich mich natürlich während des zweiten Teils des Fluges nicht übermäßig viel um das Wetter kümmern, da das Ziel New York baldigst erreicht werden sollte. Aber gerade der Umstand, daß wir den Weg bei schlechtestem Wetter ohne jede Bodenorganisation mit einem leichten Flugzeug und insolge dessen beschränkten Hilfsmitteln zurückgelegt haben, beweist mir, daß später dieser Weg keine übermäßig großen Schwierigkeiten bieten wird und wohl geeignet ist, beschritten zu werden. Die meteorologischen Verhältnisse sind im Sommerhalbjahr nicht so schlecht wie man annimmt. Auch der Nebel ist für ein modernes Flugzeug über See kein wesentliches Hindernis mehr. Natürlich hat uns der Flug eine Fülle von Erfahrungen gebracht, auf die ich im einzelnen hier nicht eingehen kann.“

Auf die Frage, warum er ein Dornier-Wal-Flugboot gewählt habe, erklärte v. Gronau, dieser Typ sei hinsichtlich der Tragfähigkeit, der Reichweite und der Seetüchtigkeit am günstigsten. Weiterhin sei dieser alte Amundsen-Wal das einzige Flugzeug mit größerem Aktionsradius, also für Landstreckenflüge geeignet, gewesen, das bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule zur Verfügung gestanden habe. Um den Flug mit größtmöglicher Sicherheit durchzuführen, hätte es zweier Führer eines Navigators und eines Funkers, bedurft. Ein solches Flugzeug müsse schon die Größe eines Dornier-Wals haben; dazu gehöre dann auch noch ein Bordmonteur. Die Instrumente hätten ihn nicht im Stich gelassen.

Am Schluß des Zwiegesprächs dankte v. Gronau den Firmen Dornier und Rhénania-Ossag für die ausgezeichnete Vorbereitung seines Unternehmens durch Bereitstellung der erforderlichen technischen Hilfsmittel sowie insbesondere der Hamburg-Amerika-Linie für die hervorragende Unterstützung, die sie ihm und seinen Begleitern nach seiner Ankunft in New York und auch weiterhin habe angedeihen lassen.

Hamburg feiert die deutschen Ozeanflieger

Festlicher Empfang durch den Senat — Gronau schildert im Rundfunk seine Erlebnisse

ws. Hamburg, 19. 9. (Eigenbericht)

Der Ozeanflieger v. Gronau traf an Bord des Hapag-Dampfers „Hamburg“ heute mittag in Cuxhaven ein. Das Schiff wurde von mehreren Wasserflugzeugen umkreist, die ihm von Warnemünde und List auf Sylt entgegengeflogen waren. Als der Dampfer am Amerika-Pier anlegte und v. Gronau mit seinen Begleitern in Sicht kam, brach die Menschenmenge, die sich inzwischen angesammelt hatte, in lebhaften Jubel aus und stimmte das Deutschlandlied an.

Zur Begrüßung hatten sich zahlreiche Vertreter von Behörden und der Industrie, Abordnungen der Fliegervereine und eine größere Anzahl von Freunden v. Gronaus eingefunden. Gronau drückte seine Freude darüber aus, daß sein Ozeanflug so rege Anteilnahme in Deutschland gefunden habe.

Von Cuxhaven fuhr v. Gronau mit seinen drei Kameraden Zimmer, Hack und Albrecht im Hapag-Sonderzug nach Hamburg, wo er gegen vier Uhr nachmittags eintraf. Auf dem Bahnsteig des Hauptbahnhofes hatten sich Vertreter der Behörden, der Hapag, der Hamburger Luftfahrtverbände und ein zahlreiches Publikum eingefunden. Als v. Gronau als erster dem Zuge entstieg, wurde er mit lebhaften Hochrufen empfangen. Im Auftrage der Hapag begrüßte Dr. Kiep v. Gronau und seine drei Begleiter mit kurzen Worten und ließ den Ozeanflugbezwinger Blumensträuße überreichen. Auf ihrer Fahrt nach dem Hotel „Atlantic“ bildete die Menschenmenge Spalier und jubelte den Fliegern aufs lebhafteste zu.

★

Um 5½ Uhr wurden die Ozeanflieger vom Hamburger Senat im Rathaus empfangen. Mit dem ersten Bürgermeister Koss hatten sich hierzu mehrere Mitglieder des Senats und der Bürgerschaft eingefunden. Ferner waren u. a. erschienen der Chef der Dienststelle der Marineleitung Hamburg, Kapitän z. D. Menche, der amerikanische Generalkonsul Kehl, vom Direktorium der Hamburg-Amerika Linie Dr. Kiep und Ritter, General a. D. v. Gronau, der Vater des Fliegers, sowie zahlreiche Vertreter der großhamburgischen Luftfahrtverbände. Bürgermeister Koss hieß die Flieger auf deutschem und hamburgischen Boden herzlich willkommen und überbrachte die Glückwünsche Hamburgs zu der von ihnen vollbrachten großen Leistung. Als Zeichen des Dankes des Hamburger Senats und als bleibende Erinnerung überreichte der Bürgermeister jedem der vier Teilnehmer am Fluge eine Ehrenurkunde. v. Gronau dankte in seiner Erwiderung zugleich im Namen seiner Kameraden der Hamburg-Amerika Linie für die große ihnen zuteil gewordene Unterstützung und dem Hamburger Senat für den schönen Empfang. Die Gefühle, die ihn und die drei anderen Flugteilnehmer bei ihrer Ankunft auf deutschem Boden besaßen, ließen sich nicht recht in Worte kleiden. Sie würden ihre ganze Kraft daransetzen, auf dem eingeschlagenen Wege weiter zu arbeiten, denn wenn man bei den schwierigen Verhältnissen, unter denen Deutschland und die deutsche Luftfahrt leidet, auch anfangen könnte, zu verzagen, so habe der Aufenthalt in Amerika ihre Zuversicht doch wieder ausgerichtet.

Die Flieger trugen sich hierauf in das Goldene Buch der Stadt Hamburg ein, anschließend an die Eintragung Dr. Edders, der gerade vor einem Jahre, am 18. September 1929, in Hamburg weilte. Außer ihnen und Dr. Edder weist die betreffende Seite des Goldenen Buches jetzt Namen wie Chamberlin, Levine, v. Hünefeld, Köhl und Fikmaurice auf.

Auf dem Rathausmarkt hatte sich eine nach Tausenden zählende Menschenmenge eingefunden, auf deren Drängen v. Gronau auf dem Balkon erschien, von wo aus er einige kurze, mit stürmischem Beifall aufgenommene Worte an das Publikum richtete. Ueber der Stadt kreisten während des Empfanges mehrere Fliegerstaffeln. Sowohl bei ihrer

Ankunft als auch bei ihrer Abfahrt vom Rathaus wurden die Flieger lebhaft begrüßt.

★

Im Hotel Atlantic fand am Abend ein Zwiegespräch zwischen dem Ozeanflieger v. Gronau und dem Leiter des Hamburger Flughafens von der Goltz statt, das durch den Hamburger Rundfunk verbreitet wurde. Nach einleitenden Bemerkungen über die Vorbedingungen seines Fluges erklärte v. Gronau auf die Frage, warum er den nördlichen der drei möglichen Kurse eingeschlagen habe, daß dieser beim Stande der heutigen Technik, bei dem nur ein Seeflugzeug in Frage komme, der einzige sei, der beschritten werden könne. Die verhältnismäßig kurzen Etappen auf dieser Strecke gestatten die Mitnahme einer genügenden Brennstoffmenge, auch bei ungünstigem Winde, und erlauben außerdem, noch als Nutzlast eine Menge zu befördern. Vorbedingung für einen solchen Dienst sei natürlich eine gründliche Bodenorganisation. Es sei anzunehmen, daß eine solche Verkehrsroute zustandekomme, wenn auch zunächst nur für das Sommerhalbjahr.

Ueber die Wetterlage während seines Fluges befragt, äußerte v. Gronau: „Ich habe während des Fluges unerwartet schlechtes Wetter angetroffen. Das war darauf zurückzuführen, daß wir aus Gründen der Geheimhaltung in keiner Weise den meteorologischen Nachrichtendienst vorher organisieren konnten, und daß wir daher sowohl von den Färöer Inseln als auch später von Grönland und Labrador stets ohne Wetternachrichten abgeflogen sind. Andererseits konnte ich mich natürlich während des zweiten Teils des Fluges nicht übermäßig viel um das Wetter kümmern, da das Ziel New York baldigst erreicht werden sollte. Aber gerade der Umstand, daß wir den Weg bei schlechtestem Wetter ohne jede Bodenorganisation mit einem leichten Flugzeug und infolgedessen beschränkten Hilfsmitteln zurückgelegt haben, beweist mir, daß später dieser Weg keine übermäßig großen Schwierigkeiten bieten wird und wohl geeignet ist, beschritten zu werden. Die meteorologischen Verhältnisse sind im Sommerhalbjahr nicht so schlecht wie man annimmt. Auch der Nebel ist für ein modernes Flugzeug über See kein wesentliches Hindernis mehr. Natürlich hat uns der Flug eine Fülle von Erfahrungen gebracht, auf die ich im einzelnen hier nicht eingehen kann.“

Auf die Frage, warum er ein Dornier-Wal-Flugboot gewählt habe, erklärte v. Gronau, dieser Typ sei hinsichtlich der Tragfähigkeit, der Reichweite und der Seetüchtigkeit am günstigsten. Weiterhin sei dieser alte Amundsen-Wal das einzige Flugzeug mit größerem Aktionsradius, also für Langstreckenflüge geeignet, gewesen, das bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule zur Verfügung gestanden habe. Um den Flug mit größtmöglicher Sicherheit durchzuführen, hätte es zweier Führer, eines Navigators und eines Funkers, bedurft. Ein solches Flugzeug müsse schon die Größe eines Dornier-Wals haben; dazu gehöre dann auch noch ein Bordmonteur. Die Instrumente hätten ihn nicht im Stich gelassen.

Am Schluß des Zwiegesprächs dankte v. Gronau den Firmen Dornier und Rhénania-Offag für die ausgezeichnete Vorbereitung seines Unternehmens durch Bereitstellung der erforderlichen technischen Hilfsmittel sowie insbesondere der Hamburg-Amerika-Linie für die hervorragende Unterstützung, die sie ihm und seinen Begleitern nach seiner Ankunft in New York und auch weiterhin habe angedeihen lassen.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 448

Wie Chicago Gronau zujubelte**Ein Erlebnis des Ozeanfliegers
in Amerika**

Der Ozeanflieger v. Gronau war am Montagabend Gast des Klubs der Deutschen Presse, wo er einem geladenen Kreis an Hand von Kartenmaterial, unterstützt durch Lichtbilder, die einzelnen Phasen seines Ozeanfluges schilderte. Unter den zahlreichen Gästen bemerkte man u. a. den Reichsverkehrsminister v. Guérard, den Ministerialdirigenten im Reichsverkehrsministerium Brandenburg, als Vertreter der Pressestelle der Reichsregierung den Dirigenten Dr. v. Kaufmann sowie von sonstigen bekannten Persönlichkeiten den Ozeanflieger Köhl, den Direktor der Luft-Hansa Wronsky, den Berliner Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie, Herr v. Maibohm, und den Vizepräsidenten des Aero-Clubs, v. Höppner. Von ausländischen Missionen waren vertreten Dänemark durch seinen Gesandten Zahle, die Vereinigten Staaten durch den ersten Botschaftsrat Gordon und Oesterreich durch den Sektionsrat Wasserbäck.

Nach einer Begrüßungsansprache des geschäftsführenden Vorsitzenden des Klubs, Direktor Richter, der besonders die politische Bedeutung des Fluges unterstrich, schilderte Herr v. Gronau in einer sehr ansprechenden, frischen Weise seinen Flug. Die Einzelheiten sind ja im großen und ganzen aus der Berichterstattung während und gleich nach dem Flug in der Öffentlichkeit bekanntgeworden. Hervorheben möchten wir aber ein Ereignis, das bisher in der deutschen Presse noch keine Beachtung gefunden hat und für das Gronau die Darstellung der „Chicagoer Abendpost“ sprechen ließ.

Es handelt sich darum, daß gleich nach Ankunft in New York Gronau gebeten wurde, an der größten fliegerischen Veranstaltung der Vereinigten Staaten in Chicago als Gast teilzunehmen. Diese Teilnahme war um so mehr in unserem Interesse gelegen, als der einzige deutsche Teilnehmer bei einer Landung mit seiner Maschine Bruch gemacht hatte und infolgedessen aus dem Wettbewerb ausschied. Für Gronau war die Zusage nicht ganz unbedenklich, weil die Rühlanlagen seines Wasserflugzeuges, wie er bereits bei der Annäherung an Amerika festgestellt hatte, den dortigen Temperaturen nur gewachsen war, wenn die Geschwindigkeiten sehr stark herabgedrückt wurden. Trotzdem glaubte er, aus den obigen Erwägungen sich nicht versagen zu dürfen. Aus der Schilderung der genannten amerikanischen Zeitung geht nun hervor, mit welcher geradezu überwältigenden Begeisterung der deutsche Flieger von der Bevölkerung Chicagos empfangen wurde. Es heißt in dem Bericht sinngemäß u. a.: „Als der deutsche Flieger, begleitet von einem amerikanischen Fluggeschwader, in 2500 Fuß Höhe über dem Platz erschien und dann auf 600 Fuß herabging, um sich zur Landung anzuschicken, erhob sich die etwa hunderttausendköpfige Zuschauermenge spontan wie ein Mann von den Sitzen, und während die deutsche Flagge am Mast hochging, stimmte die Menge das Deutschlandlied an.“ Der deutsche Generalkonsul, der der Veranstaltung beizuwohnte, hat an die Reichsbehörden von diesem Vorfall Meldung erstattet und gleichfalls zum Ausdruck gebracht, welchen geradezu erschütternden Eindruck dieses Erlebnis auf ihn gemacht habe.

Anschließend an den Vortrag vereinigte ein Essen die Gäste mit Herrn v. Gronau noch zu gemüthlichem Beisammensein.

v. B. B.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 264

Der andere Gronau.

Der Vater des Ozeanfliegers.

Empfang des Ozeanfliegers v. Gronau in Cuxhaven. Tausende von Zuschauern, Reportern und Photographen umdrängen ihn und jubeln ihm zu. Ein alter Mann in der schon beinahe vergessenen Uniform der alten Armee steht abseits. Erst als der jugendliche Held ihn in die Arme schließt, raunt man sich zu: „Der alte Vater, ein ehemaliger General.“

Raum einer von den Tausenden weiß, daß dieser Mann einmal Weltgeschichte gemacht hat, daß einer der wichtigsten Entschlüsse während der Marne-Schlacht von ihm gefaßt und ausgeführt wurde.

Das Reichsarchivwerk über den Weltkrieg gibt eine kristallklare Darstellung jener Schlacht, die man mit Recht als die deutsche Schicksalschlacht bezeichnet hat. Mit unerbittlicher Logik, objektiv bis zum äußersten, zeichnet es die Handlungen auf bei Freund und Feind. Aber an einer Stelle erhält die sonst so nüchterne Darstellung eine beinahe persönliche Note, wie es über jenen alten Mann, den General der Artillerie v. Gronau, wörtlich heißt: „Durch den kühnen Vorstoß des 4. Reservekorps und die vorbildliche Initiative seines Kommandierenden Generals war die Lage vor Paris mit einem Schlage geklärt: die rechte deutsche Heeresflanke war in der Tat ernstlich bedroht. Daß diese Warnung rechtzeitig kam, war das besondere Verdienst der umsichtigen und tatkräftigen Führung durch den General v. Gronau und der aufopferungsvollen Hingabe seiner tapferen Reserveverbände.“

Trotz zweimaliger gegenteiliger Befehle der Obersten Heeresleitung war die 1. Armee in den ersten Septembertagen 1914 unaufhaltsam nach Süden vorgeedrungen. Schon lag die Marne weit hinter ihr. Die Hoffnung, den geschlagenen, vor ihr zurückweichenden Feind noch in der überholenden Verfolgung zu fassen, läßt die Armeeführung das „drohende Gespenst in der rechten Flanke, Paris, völlig ignorieren.“

Nur das 4. Reservekorps, mit 15 Bataillonen und 12 leichten Batterien, nicht stärker als eine aktive Division, ist zur Deckung gegen Paris nördlich der Marne, in Gegend nördlich Meaux, zurückgelassen worden. Eine zugeteilte Kavalleriedivision, die vierte, zu der auch die Wandsbeker und Schleswiger Husaren und die Mecklenburger Dragoner gehören, verleiht dem Korps zwar eine gewisse Stärke, aber eine Entscheidung der

„Ebbing Paris“ ist nicht gelungen, zumal Flieger vollkommen fehlen.

Da trifft, um 10 Uhr vormittags, am 5. September, beim Korps die Meldung der Kavallerie vom Vorgehen einer feindlichen Kavalleriedivision von Paris auf Dammertin ein, dem bald die Meldung folgt, daß auch französische Infanteriekolonnen im Vormarsch von Paris nach Osten sind. „Die schwere Verantwortung für die Sicherheit des ganzen deutschen Westheeres lastet in diesen entscheidenden Augenblicken auf den Schultern des Generals“, heißt es in dem genannten Werke.

Er muß Klarheit gewinnen über das, was vor ihm bei Paris geschieht. Aber nur ein Mittel gibt es, den Schleier zu zerreißen: hineinzustoßen in dieses Wespennest und mit den schwachen Truppen anzugreifen! Nur Männer mit eisernen Nerven und höchstem Verantwortungsgefühl können in derartigen Lagen bestehen. General v. Gronau ist ein solcher Mann! Der wenig beachtete Führer eines Reservekorps befolgt den napoleonischen Lehrsatz: On attaque partout et puis on voit — man greift überall an und wird dann schon sehen. Er dreht erst die 7. Reserve-Division, dann die 22. Reserve-Division gegen den Feind ein und greift an.

Und der Erfolg dieses kühnen Schrittes?

Sein Angriff entgleit völlig die Lage. An diesem Tage wollte sich die französische Armee Maunourh erst zum Angriff bereitstellen, um am 6. September den großen Stoß in den Rücken des deutschen Heeres zu führen. Durch den heroischen Entschluß Gronaus werden die französischen Karten einen Tag zu früh aufgedeckt. Das drohende Gespenst Paris hatte mit einem Male Fleisch und Blut angenommen.

Die Schlacht am Ourq war hiermit entbrannt.

Die weiteren Ereignisse sind bekannt: Blinkschnell wurde die 1. Armee aus ihrem Vormarsch bis zum Grand Morin nach Norden herumgeholt. Korps auf Korps wird in die zuerst schwache neue Kampffront am Ourq hereingeworfen. Schon liegt der große entscheidende Sieg, der den Krieg entscheiden sollte, in greifbarer Nähe, schon ist der Plankeustoß Maunourhs seinerseits durch eine doppelte deutsche Ueberlegenheit umfaßt — da bringen jene bekannten, schicksalhaften Verstärkungen, vor allem die unglückliche Sendung des Oberstleutnants Gentsch, die deutschen Truppen um den Sieg, den die 1. Armee in so glänzender Weise vorbereitet hatte.

v. B.

06570 0010

000

v. Gronau

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum 27. Sep. 1930₉Illustrierte Beilage der
Deutschen Tageszeitung (Berlin)

Nr. 39

Ankunft von Gronaus in Potsdam

W. Braemer.

Am 21. September, traf der Ozeanflieger von Gronau mit seinen Begleitern auf dem Ozeanflugzeug von Hamburg kommend in Potsdam ein und landete vor dem Luftschiffhafen auf dem Templiner See. Eine riesige Menschenmenge begrüßte die Flieger. Die Flieger von der Ankunft des Dornier-Flugbootes mit von Gronau über dem Templiner See. — Im Kreis: Ozeanflieger von Gronau.



W. Braemer.

Ankunft von Gronaus in Potsdam

Am Sonntag, dem 21. September, traf der Ozeanflieger von Gronau mit seinen Begleitern auf dem Ozeanflugzeug von Hamburg kommend in Potsdam ein und landete vor dem Luftschiffhafen auf dem Templiner See. Eine riesige Menschenmenge begrüßte die Flieger. Originalaufnahme von der Ankunft des Dornier-Flugbootes mit von Gronau über dem Templiner See. — Im Kreis: Ozeanflieger von Gronau.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. **467****Gronau-Ehrung
auf dem Fest der Luftfahrt**

Das diesjährige Fest der Luftfahrt bei Kroll erhielt sein besonderes Gepräge durch eine begeistert aufgenommene Ehrung des Ozeanfliegers v. Gronau durch den das Fest veranstaltenden Deutschen Luftfahrt-Verband. Kurz nach 10 Uhr gab es einen kräftigen Zusch, und auf den Schultern mehrerer Herren wurde v. Gronau in den Saal getragen. Nach einer herzlichen Begrüßung durch den Vorstand des Verbandes hielt der Flieger eine Ansprache, in der er sagte: Das Fest gelte dem deutschen Flugsport, und wenn der Flug über Grönland nach Amerika auch ein Teil der Arbeit am künftigen wirtschaftlichen Verkehrsunternehmen gewesen sei, so sei doch nicht zu verkennen, daß der Sport immer der Schrittmacher großer wirtschaftlicher Leistungen sei. Unter dem Jubel der Festgäste wurde v. Gronau darauf die große silberne Medaille des Deutschen Luftfahrt-Verbandes überreicht, und auch sein mit ihm anwesender Kamerad Zimmer wurde gefeiert.

Der gesellschaftliche Rahmen des Festes war glanzvoller als der des vorjährigen. Man sah u. a. den zweimaligen Sieger des Europa-Rundfluges Morzitz, ferner den Rektor der Technischen Hochschule Berlin, den Präsidenten des Landgerichts I, den Vater des Ozeanfliegers, General der Artillerie v. Gronau, und den Vizepräsidenten Kühn der Bau- und Finanzdirektion. Die Kapelle Anton Goronzy vom Tennis-Klub „Blau-Weiß“ spielte zum Tanz auf, Dorothea Albu und Jens Keith, Lou Eggers, Pieselott Raumanns und Ida Meival sowie der russische Ballettmeister Viktor Gosty erfreuten durch Solotänze, Medt Brinz-Niebenstahl und Nanny Mangelsdorff durch Pieder. Ein originelles „Fliegendes Preisausschreiben“ bestand im Niedergehen von 3000 kleinen Gleitfliegern, von denen 31 mit Preisen (Rundflüge) bedacht waren und eingefangen werden mußten.

Fse.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 299.

Wolfgang v. Gronau: Mein Ozeanflug.

Vortrag im Conventgarten.

Auf Einladung der Kameradschaftlichen Vereinigung ehemaliger Marineflieger und Luftschiffer sprach im Großen Saal des Conventgartens am Montag abend

Wolfgang v. Gronau über seinen Ozeanflug im vergangenen Sommer.

Stürmischer Beifall begrüßte Herrn von Gronau, dem Herr Schiller als Vorsitzender der Kameradschaftlichen Vereinigung vor seinem Vortrag den Willkommen der Marinefliegerkameraden bot.

Mit aller denkbaren Gewissenhaftigkeit hat v. Gronau, der Leiter der Seefliegerabteilung der Deutschen Verkehrsfliegerschule, seinen Ozeanflug vorbereitet. Streng durchdacht war das Unternehmen, mehr als zwei Jahre dauerte die Vorarbeit, die schon 1928 mit Flügen nach Färöer und 1929 nach Island geleistet wurde. Vor dem Ozeanflug ging ein Langstreckenflug durch die Ostsee von Riga über Stockholm nach Helsingfors und Riga voraus.

Nur v. Gronau selbst wußte, daß es über den Ozean nach Newyork gehen sollte, nicht einmal die Besatzung hatte bis nach Island eine Ahnung von der Absicht ihres Führers.

In Reykjavik klärte v. Gronau den zweiten Führer, Piloten Zimmer und den Bordfunter Albrecht, auf. Neuferte zugleich diesen sein Bedenken, auch den Bordmonteur schon in Island (!) aufzuklären, was gespielt werde — denn der brave Bordmonteur Had war verlobt. Verlobte sind unsichere Leute, meinten da auch die andern beiden. Had meinte dann später, als es von Island nach Grönland ging, man flöge doch ganz verkehrt, jedenfalls stände die Sonne verkehrt, er sei zwar kein Flieger, aber so viel wüßte er von Himmelsrichtung, und da teilte man ihm im Donner der Motoren auf einem Zettel lateinisch mit: „Ganz richtig, mein Junge, aber wir fliegen nach Amerika!“ Worauf ein strahlendes Gesicht die Antwort war.

Eine lange Reihe eindrucksvoller Lichtbilder unterstützen v. Gronau, als er dann die einzelnen Flugetappen schildert, die gedrückte Stimmung unterweg schnell übergeht und dafür die frohgelauten und siegesgewissen Stunden humorvoll nacherleben läßt. Von Riga auf Sylt über die Shetlands-Inseln, die Färöer nach Reykjavik, immer im dichten Nebel.

Nach dem Abflug von Island gibt der „Meteor“ einige Telegramme nach Deutschland im Auftrage v. Gronaus weiter: an den Reichsverkehrsminister die Bitte um Erlaubnis zum Ozeanflug und an die Fluggesellschaft die dringende Empfehlung, rasch eine Ozeanflugversicherung abzuschließen.

Bis nach Grönland hin dicker Nebel, der bis auf zehn Meter überm Wasser hinunterreicht. Unten Windstärke sechs, rollende Wogen. Also fliegt man lieber hoch und sieht nichts. Kein Schiffsverkehr auf dieser einsamen Wegstrecke. Das sind die schlimmsten Stunden der Ozeanüberquerung, wenn die Rufe in den Aether ohne Antwort bleiben. Schließlich, bei einem Wiederunterstoßen durch den Nebel: ein Eisberg. Etwas weiter ein ganzer Treibeisgürtel. Da muß die Küste nahe sein. Und eine Stunde später zer-

reißt der widerliche Nebel und in gigantischer Schönheit taucht die Küste Grönlands auf. Man kann nicht über das Gletscherbinnenland hinweg, fliegt um die Südspitze und an der scharfartigen Südküste entlang. Bilder von einzigartiger unvergeßlicher Schönheit.



Ozeanflieger v. Gronau am Vortragspult.

Nach der Landung in dem kleinen Hafensjord an Grönlands Südküste begrüßen die vier deutschen Männer drei laute Hurra! ... Deutsche Arbeiter aus Silberfeld bauen in bewährter deutscher Gründlichkeit einen Trockenschuppen im Auftrage einer dänischen Gesellschaft. Die Piloten dürfen schlafen aber erst, nachdem die Maschine gründlich geprüft, gedöht und neu getankt ist. Keine fremde Hand an die Maschine ist ein Grundgesetz zum Gelingen des Fluges. Start in Grönland und bis Labrador wieder ununterbrochen Nebel.

An Labradors Küste, an Neufundland entlang nach Halifax, Neuschottland. Kreuzfeuer der Photographen, Tonfilmapparate, Rundfunkmikrophone (Amerika hat Konkurrenz-Gesellschaften auch im Rundfunk), Interviewer, kurz: ein starker Ansturm der Neuen Welt. Von Gronau meint, „nun begann der Ernst des Lebens!“ Dann Newyork, Einzug in den Hafen im Triumph, das erste Mal, daß ein Flugzeug aus der Alten Welt feierlich wie ein Dampfer aus der Alten Welt in den Hafen eingeholt wurde. Begeisterung, Ehrungen, Empfänge, Bürgermeister Walker, Präsident Hoover, Empfänge, Diners. „Der Ernst des Lebens!“ Da man doch gern schlafen, nur schlafen möchte. In Chicago ist internationales Kunstfliegen um Meisterschaften der Neuen Welt. Deutschland ist nicht vertreten. Da fliegt der deutsche Dornier-Wal ohne langes Besinnen über die Niagara-Wassersfälle dorthin, wird stürmisch geehrt. 70 000 Amerikaner entblößen das Haupt, während die Musik die deutsche Nationalhymne spielt.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 518

Dänemark ehrt den Ozeanflieger v. Gronau

y. Kopenhagen, 4. 11. (Eigenbericht)

Der Ozeanflieger v. Gronau weilte dieser Tage in Kopenhagen, um den dänischen Behörden für ihren Beistand während seines Fluges Sylt-Island-Grönland-New York zu danken. Auf der Kopenhagener Luftmarine-Station hatten alle Flieger der Station Aufstellung genommen, um Gronau zu begrüßen. Marinesflugchef Grandjean hielt eine herzliche Begrüßungsansprache an den deutschen Flieger und brachte die Bewunderung zum Ausdruck, die man in Dänemark der Leistung v. Gronaus zolle. Sein Ozeanflug sei vorbildlich gewesen durch die sorgfältige Vorbereitung, die methodische, gründliche Anlage und die glänzende Durchführung. Der Ozeanflieger dankte mit herzlichen Worten.

Nach der kleinen Feier auf der Marine-Station gab die Aeronautische Gesellschaft ein Frühstück zu Ehren v. Gronaus. Am Nachmittag leistete der deutsche Flieger einer Aufforderung des Königs Christian X. zu einem Besuch auf Schloß Sorgenfri Folge. Später veranstaltete die Kopenhagener Zeitung „Politiken“ einen Empfang für v. Gronau.

Signatur *P. Gronau, v. Wolfgang*

06570 -0014- BEC

Datum 11. Nov. 1932

Deutsche Tageszeitung (Berlin)

Nr. 315

Nach dem
feierlichen
Empfang:

/ Gronau über den Weltflug.

Als der Weltflieger Wolfgang v. Gronau mit seinem Dornier-Wal D 2053 gestern nachmittag von seinem Weltflug, der ihn über 44 000 Kilometer rund um den Erdball geführt hat, in Friedrichshafen eintraf, trugen Friedrichshafen und die umliegenden Bodenseeorde reichen Flaggen und es setzte eine Völkerwanderung nach den Dornier-Werken in Manzell ein, wo die mit Girlanden und Fahnen geschmückte große Seehalle und die anschließenden Bodenseeufer bald von einer Kopf an Kopf stehenden Menschenmenge gefüllt waren. Draußen auf dem Bodensee kreuzten bewimpelte Boote in Erwartung der Flieger.

In der großen Seehalle versammelten sich inzwischen die Ehrengäste, die Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden, sowie der Fliegerorganisationen, über deren Teilnahme wir berichteten. Kurz nach 1/3 Uhr hörte man

den Motorendonner des Grönland-Wals,

der über dem Luftschiffbau eine Ehrenrunde zog und sich dann in schneller Fahrt unter dem Geheul der Sirenen und dem Krachen der Böller den Dornier-Werken näherte, wo den aus dem Flugboot winkenden Fliegern die Menschenmenge jubelte. Nach einer kurzen Schleife ging der Wal auf den Bodensee nieder und rollte bis unmittelbar an die Raimauer der Montagehalle, wo er von einem großen Luftkran aufgenommen und unter andauernden Ovationen und unter einem wahren Blumenregen mit seiner auf dem Flugzeugrumpf stehenden Besatzung aus dem Wasser gehoben und in die Halle gefahren wurde und unmittelbar vor dem Rednerpodium aufgestellt fand. v. Gronau und seine Begleiter, der zweite Pilot Gert v. Both, Funkmeister Albrecht und Bordmonteur Had, winkten immer wieder der Menge zu, bis allmählich Ruhe eintrat und als erster Redner der Württembergische Wirtschaftsminister Dr. Maier das Wort ergriff. Er begrüßte im Namen der Reichsregierung und der Württembergischen Staatsregierung die Flieger auf das herzlichste und überbrachte ihnen den Dank des Vaterlandes für die von ihnen glückhaft vollbrachte Mannestat. Gerade dieses außerordentlichen Maß sachlichen Heldentums, das in diesem vorher genau berechneten und sorgfältig vorbereiteten Flug um die Welt liege, nötige größte Hochachtung ab. v. Gronau und seine Begleiter hätten mit dieser Tat, mit der sie den deutschen Namen in die Welt getragen und zu Ehren gebracht hätten, wahrhaft national gehandelt. Brausend stimmte die Menge in das Hoch auf die Flieger ein, während die Musik das Deutschlandlied intonierte. Weiter sprachen Bürgermeister Dr. Schickler-Friedrichshafen, sowie Dr. Dornier, der darauf hinwies, wie das ganze Volk diesen Flug des Dornier-Wals und seiner kühnen Besatzung verfolgt habe, und der seine Befriedigung darüber aussprach, daß dieses Erzeugnis der Dornier-Werke

die zum Gelingen dieses Fluges beigetragen hatten, seinen herzlichsten Dank auszusprechen. Dieser Dank gelte auch den Regierungen und Behörden der mehr als 20 Länder, die auf diesem Weltflug berührt worden seien und in denen man dem Wal und seiner Besatzung überall wahre Freundschaft und Hilfsbereitschaft entgegengebracht habe. Der Wunsch der Besatzung des Grönlandwals sei es, daß in Deutschland das Wort

Kartenskizze des Fluges,

der Wolfgang v. Gronau rund um die Welt führte. Gronau startete bekanntlich Ende Juli in List auf der Insel Sylt, flog über Island und Grönland nach Nordamerika, durchquerte den nordamerikanischen Kontinent und flog dann längs der asiatischen Küste nach Vorderasien und über Südeuropa nach dem Bodensee.



Hindenburgs in Ehren gehalten werde: „Deutsche seid einig“. Stürmischer Beifall dankte Gronau für diese Mahnworte.

Wolfgang v. Gronau

äußerte sich noch im Laufe des gestrigen Nachmittags gegenüber den Vertretern der in- und ausländischen Presse über die Erfahrungen und Ergebnisse seines jetzt beendeten Weltfluges. Zunächst habe es sich für ihn darum gehandelt, die Erfahrungen, die er auf seinen früheren Grönlandflügen auf der sogenannten Nordroute, die auch vom Ozeanflieger-Kon-

Bei Erfüllungskrankheiten, bei Schmerzen rheumatischer, gichtischer und nervöser Art haben sich Logal-Tabletten hervorragend bewährt. Logal beseitigt die Krankheitsstoffe auf natürlichem Wege, es wirkt auf den Stoffhaushalt ein.

groß in
jammelt
Ameri
Flügen
erbracht.
36 Flug
regeln
werden
Kenta
treal
große
einer sol
interessen
des Flug

Kana
füste Ar
bedeuten
außerord
sache n
reichen
eignete
seien.
keine G
wir mit
nach I

Di

zu zeige
jammeln
gen e h

Nach dem feierlichen Empfang:

Nach dem
feierlichen
Empfang: / **Bronau über den Weltflug.**

Als der Weltflieger Wolfgang v. Gronau mit seinem Dornier-Wal D 2053 gestern nachmittag von seinem Weltflug, der ihn über 44000 Kilometer rund um den Erdball geführt hat, in Friedrichshafen eintraf, trugen Friedrichshafen und die umliegenden Bodenseeorte reichen Flaggen Schmuck, und es setzte eine Völkerverwanderung nach den Dornier-Werken in Manzell ein, wo die mit Girlanden und Fahnen geschmückte große Seehalle und die anschließenden Bodenseeufer bald von einer Kopf an Kopf stehenden Menschenmenge gefüllt waren. Draußen auf dem Bodensee kreuzten bewimpelte Boote in Erwartung der Flieger.

In der großen Seehalle versammelten sich inzwischen die Ehrengäste, die Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden, sowie der Fliegerorganisationen, über deren Teilnahme wir berichteten. Kurz nach ½3 Uhr hörte man

den Motorendonner des Grönland-Wals,

der über dem Luftschiffbau eine Ehrenrunde zog und sich dann in schneller Fahrt unter dem Geheul der Sirenen und dem Krachen der Böller den Dornier-Werken näherte, wo den aus dem Flugboot winkenden Fliegern die Menschenmenge zujubelte. Nach einer kurzen Schleife ging der Wal auf den Bodensee nieder und rollte bis unmittelbar an die Raimauer der Montageschalle, wo er von einem großen Lastkran aufgenommen und unter andauernden Ovationen und unter einem wahren Blumenregen mit seiner auf dem Flugzeugrumpf stehenden Besatzung aus dem Wasser gehoben und in die Halle gefahren wurde und unmittelbar vor dem Rednerpodium aufgestellt fand. v. Gronau und seine Begleiter, der zweite Pilot Gheert v. Both, Funkmeister Albrecht und Bordmonteur Had, winkten immer wieder der Menge zu, bis allmählich Ruhe eintrat und als erster Redner der Württembergische Wirtschaftsminister Dr. Maier das Wort ergriff. Er begrüßte im Namen der Reichsregierung und der Württembergischen Staatsregierung die Flieger auf das herzlichste und überbrachte ihnen den Dank des Vaterlandes für die von ihnen glückhaft vollbrachte Mannesthat. Gerade dieses außerordentliche Maß sachlichen Selbstums, das in diesem vorher genau berechneten und sorgfältig vorbereiteten Flug um die Welt liege, nötige größte Hochachtung ab. v. Gronau und seine Begleiter hätten mit dieser That, mit der sie den deutschen Namen in die Welt getragen und zu Ehren gebracht hätten, wahrhaft national gehandelt. Brausend stimmte die Menge in das Hoch auf die Flieger ein, während die Musik das Deutschlandlied intonierte. Weiter sprachen Bürgermeister Dr. Schnitzler, Friedrichshafen, sowie Dr. Dornier, der darauf hinwies, wie das ganze Volk diesen Flug des Dornier-Wals und seiner kühnen Besatzung verfolgt habe, und der seine Befriedigung darüber ausdrückte, daß dieses Erzeugnis der Dornier-

die Flieger sicher um die Welt getragen

habe. Nachdem dann v. Gronau und seine Begleiter große Lorbeerkränze mit den Farben des Staates Württemberg und der Stadt Friedrichshafen entgegengenommen hatten, ergriff Wolfgang v. Gronau selbst das Wort, um den Dornier-Metallbauern, den Bayerischen Motorenwerken und allen,

die zum Gelingen dieses Fluges beigetragen hatten, seinen herzlichsten Dank auszusprechen. Dieser Dank gelte auch den Regierungen und Behörden der mehr als 20 Länder, die auf diesem Weltflug berührt worden seien und in denen man dem Wal und seiner Besatzung überall wahre Freundschaft und Hilfsbereitschaft entgegengebracht habe. Der Wunsch der Besatzung des Grönlandwals sei es, daß in Deutschland das Wort

Kartenskizze des Fluges,

der Wolfgang v. Gronau
rund um die Welt führte.
Gronau startete bekanntlich
Ende Juli in Liss auf der
Insel Sylt, flog über Island
und Grönland nach Nord-
amerika, durchquerte den
nordamerikanischen
Kontinent und flog dann
längs der asiatischen Küste
nach Vorderasien und über
Südeuropa nach dem
Bosporus.



Hindenburgs in Ehren gehalten werde: „Deutsche seid einig“. Stürmischer Beifall dankte Gronau für diese Mahnworte.

Wolfgang v. Gronau

äußerte sich noch im Laufe des gestrigen Nachmittags gegenüber den Vertretern der in- und ausländischen Presse über die Erfahrungen und Ergebnisse seines jetzt beendeten Weltfluges. Zunächst habe es sich für ihn darum gehandelt, die Erfahrungen, die er auf seinen früheren Grenzlandflügen auf der sogenannten Nordroute, die auch vom Ozeanflieger-Kon-

Bei Erkältungskrankheiten, bei Schmerzen rheumatischer, gichtischer und nervöser Art haben sich Togonal-Tabletten hervorragend bewährt. Togonal beseitigt die Krankheitsstoffe auf natürlichem Wege, es ist außerdem bakterientötend! Ein Versuch überzeugt! In allen Apotheken M. 1.25.

12,6 Lith., 0,46 Chin., 74,3 Acid. acet. salic.

groß in
sammelt
Ameri
Flügen
erbracht.
36 Flug
regeln
werden
Renta
treal
große
einer sol
interess
des Flu

K a n a
küste Ur
bedeuten
außerord
| a d e m
reichen
eignete
seien.
keine V
wir mit
n a d

Di

zu zeige
sammeln
geneh
Häfen,
landung
ein Sch

über den Weltflug.

mit seinem Weltflug, der ball geschafte und in schmutz, Werken in geschmiedete neuer bald füllt waren. Note in Er-

ischen die tsbehörden, me wir be-

Bals,

sch dann und dem en aus dem abelte. Nach Bodensee der Mon- ommen und wahren mpf stehen- e Halle ge- podium der zweite und Bord- zu, bis all- embergische ergriß. Er rtembergi- ißte und von ihnen rordentliche nau berech- te liege, o seine Be- eutschen cht hätten, Menge in Deut- sch- eister Dr. der darauf -Bals und e Befriedi- Dornier-

die zum Gelingen dieses Fluges beigetragen hatten, seinen herzlichsten Dank auszusprechen. Dieser Dank gelte auch den Regierungen und Behörden der mehr als 20 Länder, die auf diesem Weltflug berührt worden seien und in denen man dem Wal und seiner Besatzung überall wahre Freundschaft und Hilfsbereitschaft entgegengebracht habe. Der Wunsch der Besatzung des Grönlandwals sei es, daß in Deutschland das Wort

Kartenskizze des Fluges.

der Wolfgang v. Gronau rund um die Welt führte. Gronau startete bekanntlich Ende Juli in List auf der Insel Sylt, flog über Island und Grönland nach Nordamerika, durchquerte den nordamerikanischen Kontinent und flog dann längs der asiatischen Küste nach Vorderasien und über Südeuropa nach dem Bodensee.



Hindenburgs in Ehren gehalten werde: „Deutsche seid einig“. Stürmischer Beifall dankte Gronau für diese Mahnworte.

Wolfgang v. Gronau

äußerte sich noch im Laufe des gestrigen Nachmittags gegenüber den Vertretern der in- und ausländischen Presse über die Erfahrungen und Ergebnisse seines jetzt beendeten Weltfluges. Zunächst habe es sich für ihn darum gehandelt, die Erfahrungen, die er auf seinen früheren Grönlandflügen auf der sogenannten Nordroute, die auch vom Ozeanflieger-Kon-

greß in Rom als zur Zeit einzig möglich angesehen wurde, gesammelt habe, einmal praktisch auszuprobieren. Dieser Amerikaflug der schönsten von allen drei bisherigen Flügen gewesen, und er habe auch die besten Flugzeiten erbracht. Von Sylt bis Montreal habe der Dornierwal nur 36 Flugstunden gebracht. Das sei sehr wichtig für einen späteren regelmäßigen Verkehr, der möglichst täglich durchgeführt werden müsse, weil die Verkehrsbedichte auch gleichzeitig die größte Rentabilität dieses Verkehrs bedeuten würde. In Montreal habe man für einen regelmäßigen Dienst auch bereits großes Interesse, um so mehr, als die Weiterführung einer solchen Linie nach Detroit gehen würde, wo die Hauptinteressenten für einen solchen Verkehr säßen. Der zweite Teil des Fluges habe der Erkundung der fliegerischen Verhältnisse in

Kanada gegolten, weil eine Luftverkehrslinie von der Ostküste Amerikas über Kanada zum Pazifik eine große Abkürzung bedeuten würde. Die fliegerischen Verhältnisse in Kanada seien außerordentlich günstig, und zwar kämen dort in der Hauptsache nur Wasserflugzeuge in Frage, die auf den zahlreichen Seen genügend Landemöglichkeit hätten, während geeignete Landplätze für Landflugzeuge nur wenig vorhanden seien. „Am Pazifik angekommen, so erklärte Gronau, hatten wir keine Lust, denselben Weg zurückzuflogen und deswegen flogen wir mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums weiter nach Japan, um

Die deutsche Flagge zur Luft im Auslande

zu zeigen und um navigatorische und fliegerische Erfahrungen zu sammeln. Es blieb uns auch nichts erspart an wenig angenehmen Situationen. Wir haben alles kennengelernt, Häfen, die keine waren, schwere Seestarts und schwere See- landungen, und unser Einschleppen nach Rangoon war geradezu ein Schulbeispiel.“ Weiter betonte v. Gronau, daß sich die

Bei Erkältungskrankheiten,

bei Schmerzen rheumatischer, gichtischer und nervöser Art haben sich Total-Tabletten hervorragend bewährt. Total beseitigt die Krankheitsstoffe auf natürlichem Wege, es ist außerdem bakterientötend! Ein Versuch überzeugt! In allen Apotheken M. 1.25.

12,6 Lith., 0,46 Chin., 74,3 Acid. acet. salic.

Funken-Telegraphie als wichtigstes Hilfsmittel außerordentlich gut bewährt habe. Überall sei man den deutschen Fliegern hilfsreich entgegengekommen.

Zusammenfassend betonte v. Gronau, daß er eins auf seinem Weltfluge gelernt habe: Das Vertrauen der Welt zu Deutschland sei viel größer, als das der Deutschen zu ihrem eigenen Vaterland.

Den Abschluß der gestrigen Empfangsfeierlichkeiten bildete

ein Bankett im Kurgarten-Hotel in Friedrichshafen,

auf dem nach einer Begrüßungsansprache Dr. Dorniers der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialrat Mühlig-Sofmann, ferner Admiral Laas für den Reichsverband der Luftfahrtindustrie und die Luft Hansa, Prof. Madelung von der Technischen Hochschule Stuttgart, sowie Vertreter des Deutschen Luftfahrtverbandes des Aero-Clubs und des Rings Deutscher Flieger das Wort ergriffen, um die Befähigung des Gröndals zu feiern. Prof. Madelung gab von einer einstimmig von Rektor und Senat der Technischen Hochschule Stuttgart beschlossenen Anerkennung für Wolfgang v. Gronau, „den verdienstvollen Erforscher polarer Luftverkehrswege“, Kenntnis.

Gronau, Wolfgang
v.

Signatur

28. Juni 1934

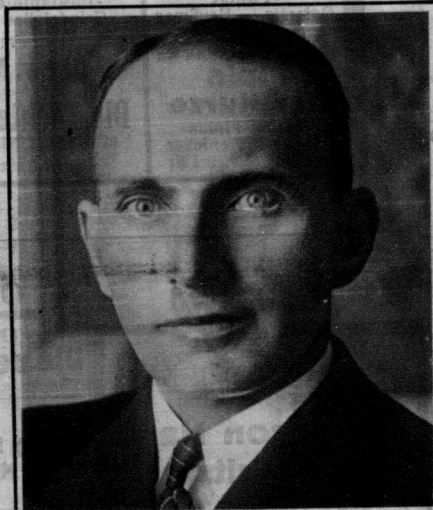
Datum

06570 0021 BEC

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 176 .

Wolfgang
von Gronau
ist zum
Vizepräsidenten
des
Aero-Clubs
von Deutschland
ernannt worden.



06570 0022 BEC

v. Gronau
Datum 6. Nov. 1934

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 23625

**PROCEDENTE DE CHILE, ES
ESPERADO HOY EL AVIADOR
ALEMAN H. W. VON GRONAU**

Esperarán al viajero, que es presidente del Aero Club de Alemania, representantes de las entidades aeronáuticas

Por vía aérea y procedente de Chile llegará hoy al aeródromo Presidente Rivadavia el piloto alemán Hans Wolfgang von Gronau, aviador que ha tenido destacada actuación en el trascurso de los últimos años, considerado en la actualidad como uno de los aeronavegantes más capacitados y calificados y presidente, además, del Aero Club de Alemania.

Entre sus vuelos más conocidos, después de su actuación en la Gran Guerra, donde obtuvo el título de "As", figuran los tres cruceros aéreos que cumplió en los años 1930, 1931 y 1932 para unir por la zona preártica las costas alemanas con las de los Estados Unidos de Norte América. Particularmente arriesgado resultó el segundo de estos vuelos, en el que se vió obligado a volar a ciegas durante muchas horas sobre las montañas de Islandia, luego sobre las costas de Groenlandia y por último sobre la península del Labrador.

Estas excursiones efectuadas con aparatos marinos tuvieron por objeto estudiar la posibilidad de implantar una ruta comercial entre el viejo y el nuevo continente.

Efectuó también el piloto alemán otros vuelos de importancia, uno de ellos por las inmediaciones del polo Norte y una tentativa de circunvalación.

En el aeródromo será recibido hoy por el presidente del Aero Club Argentino, señor Anacleto Galimberti, el ministro plenipotenciario de Alemania, señor Von Thermann, y representantes de las direcciones de Aeronáutica Militar, Naval y Civil y de otras entidades que concurrirán a saludar al viajero, que es también vicepresidente de la Federación Aeronautica Internacional.

Mañana ofrecerá el ministro de Alemania un "cocktail party" en su residencia de la avenida Quintana 161 en honor del viajero, que permanecerá pocos días en esta capital.

v. Gronau

Signatur

P

06570 0023 BEC

Datum 7. Nov. 1934

Deutsche La Plata-Zeitung (Buenos Aires)

No. 219.

Der Weltumflieger Hans Wolfgang von Gronau, Präsident des Aero Club von Deutschland, in Buenos Aires

Herzlicher Empfang des berühmten deutschen Flugzeugführers bei seiner
Ankunft auf dem Flugplatz Presidente Rivadavia in Moron



Hans Wolfgang von Gronau wird auf dem Flugplatz vom Deutschen Gesandten,
Freiherrn Dr. von Thermann und argentinischen Persönlichkeiten begrüßt.

Gestern nachmittag, um etwa 15.30 Uhr, traf auf dem Flugplatz Presidente Rivadavia bei Moron wie erwartet der bekannte deutsche Weltumflieger und Präsident des Aero-Clubs von Deutschland, Hans Wolfgang von Gronau, mit dem fahrplanmäßigen Douglas-Flugzeug der Panagra von Chile her ein.

Herr Wolfgang von Gronau befindet sich zur Zeit auf einer Informationsreise durch die südamerikanischen Länder, die ihm des weiteren dazu dienen soll, engere Fühlung mit den Fliegerkreisen hier und in anderen lateiname-

von dort fast ohne Aufenthalt weiter nach Porto Alegre, um bereits Freitagabend in Rio de Janeiro zu sein. Von hier aus wird v. Gronau nach New York zurückfliegen.

Wie Herr von Gronau erklärte, bot sich ihm auch die Möglichkeit, anstelle der Amerikafahrt, einen Flug nach Kapstadt (Südafrika) zu unternehmen; er habe es jedoch vorgezogen, den amerikanischen Ländern einen Besuch abzustatten, deren außerordentliche wirtschaftliche und politische Bedeutung in Deutschland vollkommen erkannt werde.

Flugzeuge wurden persönlich geführt von den Herren Galimberti selbst zusammen mit dem Piloten Rosendo Diaz, ferner dem Generalinstructeur des Aero Club Argentino Manuel Maurilio und von den Piloten Alberto Sanchez und Jose Parada des Centro Universitario de Aviacion.

Diese Flugzeugstaffel, die dem deutschen Weltflieger zur Begrüßung entgegenflog, erreichte die „Santa Ana“, etwa über Lujan und eskortierte sie dann bis nach Moron.

Auf dem Flugplatz selbst hatten sich der Deutsche Gesandte, Freiherr Dr. von Thermann, Herr Major Becerro

Mohano und Hauptmann Elies von der Direccion General der Militärluftfahrt, Herren der deutschen Kolonie, des Condor-Syndikates und dann die Kommission des Aero Club Argentino und anderer argentinischer Flugverbände zur Begrüßung eingefunden. Nach dem herzlichen Willkommen wurde der Gast nach dem nahen Heim des Aero Club Argentino geleitet, wo ihm zu Ehren ein Lunch gegeben wurde und Herr Galimberti als Präsident des Aero Club ihn mit schönen Worten willkommen heiß, wobei Herr Ingenieur Mascias in liebenswürdigster Weise den Dolmetsch machte.

Eine Stunde nach seiner Ankunft begab sich der deutsche Weltumflieger in Begleitung des Herrn Gesandten per Auto dann nach der Bundeshauptstadt, wo er während seines kurzen Aufenthaltes Gast des deutschen Reichsvertreters sein wird.

Gestern abend fand dann noch im Deutschen Klub ein Empfang zu Ehren des Weltfliegers statt, an dem sich eine beträchtliche Zahl deutscher Volksgenossen beteiligte und dem auch der Deutsche Gesandte beiwohnte.

Heute, Mittwoch, um 17.30 Uhr, findet zu Ehren des Weltfliegers ein Tee im Hause des Deutschen Gesandten in der Avenida Quintana statt, zu dem außer Herren der Kolonie auch die zivilen und militärischen Luftfahrtbehörden und Vertreter deutscher Vereine hier eingeladen worden sind.

Heute früh wird Herr von Gronau den Anlagen des Condor-Syndikates im Puerto Nuevo einen Besuch abstatten.

*

Wenngleich es wohl kaum jemanden geben dürfte, der nicht wenigstens weiß, daß Gronau einer unserer besten und erfahrensten Flieger ist und vor allem auf dem Spezialgebiet des Wasserflugzeuges und Flugbootes über unschätzbare Erfahrungen in allen möglichen

Der Weltumflieger Hans Wolfgang von Gronau, Präsident des Aero Club von Deutschland, in Buenos Aires

Herzlicher Empfang des berühmten deutschen Flugzeugführers bei seiner Ankunft auf dem Flugplatz Presidente Rivadavia in Moron



Hans Wolfgang von Gronau wird auf dem Flugplatz vom Deutschen Gesandten, Freiherrn Dr. von Thermann und argentinischen Persönlichkeiten begrüßt.

Gestern nachmittag, um etwa 15.30 Uhr, traf auf dem Flugplatz Presidente Rivadavia bei Moron wie erwartet der bekannte deutsche Weltumflieger und Präsident des Aero-Clubs von Deutschland, Hans Wolfgang von Gronau, mit dem fahrplanmäßigen Douglas-Flugzeug der Panagra von Chile her ein.

Herr Wolfgang von Gronau befindet sich zur Zeit auf einer Informationsreise durch die südamerikanischen Länder, die ihm des weiteren dazu dienen soll, engere Fühlung mit den Fliegerkreisen hier und in anderen lateinamerikanischen Staaten zu bekommen. Er kam von Washington, wo er am dortigen Luftfahrtkongreß teilnahm, über die Staaten der Westküste nach hier, allerdings nur zu einem sehr kurzen Aufenthalt. Bereits morgen, Donnerstag früh, wird er nach Montevideo weiterfliegen.

Von dort fast ohne Aufenthalt weiter nach Porto Alegre, um bereits Freitagabend in Rio de Janeiro zu sein. Von hier aus wird v. Gronau nach New York zurückfliegen.

Wie Herr von Gronau erklärte, bot sich ihm auch die Möglichkeit, anstelle der Amerikafahrt, einen Flug nach Kapstadt (Südafrika) zu unternehmen; er habe es jedoch vorgezogen, den amerikanischen Ländern einen Besuch abzustatten, deren außerordentliche wirtschaftliche und politische Bedeutung in Deutschland vollkommen erkannt werde.

Vom Flugplatz Presidente Rivadavia aus waren dem Douglas-Flugzeug „Santa Ana“, mit dem Herr von Gronau reiste, drei Flugzeuge entgegengeflogen, und zwar unter der Führung des Präsidenten des Aero Club Argentino, Herrn Anacleto Galimberti. Die drei

Flugzeuge wurden persönlich geführt von den Herren Galimberti selbst zusammen mit dem Piloten Rosendo Diaz, ferner dem Generalinstrukteur des Aero Club Argentino Manuel Mauriño und von den Piloten Alberto Sanchez und Jose Parada des Centro Universitario de Aviacion.

Diese Flugzeugstaffel, die dem deutschen Weltflieger zur Begrüßung entgegenflog, erreichte die „Santa Ana“, etwa über Bujan und eskortierte sie dann bis nach Moron.

Auf dem Flugplatz selbst hatten sich der Deutsche Gesandte, Freiherr Dr. von Thermann, Herr Major Becerro

Mohano und Hauptmann Elies von der Direccion General der Militärluftfahrt, Herren der deutschen Kolonie, des Condor-Syndikates und dann die Kommission des Aero Club Argentino und anderer argentinischer Flugverbände zur Begrüßung eingefunden. Nach dem herzlichen Willkommen wurde der Gast nach dem nahen Heim des Aero Club Argentino geleitet, wo ihm zu Ehren ein Lunch gegeben wurde und Herr Galimberti als Präsident des Aero Club ihn mit schönen Worten willkommen heiß, wobei Herr Ingenieur Mascias in liebenswürdigster Weise den Dolmetsch machte.

Eine Stunde nach seiner Ankunft begab sich der deutsche Weltumflieger in Begleitung des Herrn Gesandten per Auto dann nach der Bundeshauptstadt, wo er während seines kurzen Aufenthaltes Gast des deutschen Reichsvertreters sein wird.

Gestern abend fand dann noch im Deutschen Klub ein Empfang zu Ehren des Weltfliegers statt, an dem sich eine beträchtliche Zahl deutscher Volksgenossen beteiligte und dem auch der Deutsche Gesandte beiwohnte.

Heute, Mittwoch, um 17.30 Uhr, findet zu Ehren des Weltfliegers ein Tee im Hause des Deutschen Gesandten in der Avenida Quintana statt, zu dem außer Herren der Kolonie auch die zivilen und militärischen Luftfahrtbehörden und Vertreter deutscher Vereine hier eingeladen worden sind.

Heute früh wird Herr von Gronau den Anlagen des Condor-Syndikates im Puerto Nuevo einen Besuch abstatten.

*

Wenngleich es wohl kaum jemanden geben dürfte, der nicht wenigstens weiß, daß Gronau einer unserer besten und erfahrensten Flieger ist und vor allem auf dem Spezialgebiet des Wasserflugzeuges und Flugbootes über unschätzbare Erfahrungen in allen möglichen Weltteilen verfügt, wird sich anlässlich seines leider nur so kurzen Besuches doch bei vielen die Frage erheben:

wenden!

Wer ist Gronau?

Zur Charakterisierung zunächst eine kleine Buchkritik, gerade vor einem Jahr erschienen: „Mit der gleichen Schlichtheit, mit der dieser Pionier deutschen Luftverkehrs dreimal über den Atlantik und einmal um die nördliche Halbkugel der Erde flog, schreibt er seinen Fahrbericht, der Weltflieger von Gronau. Etwas humorvoll, ein wenig pedantisch, farbig, wechselvoll, duzendend von Ländern und Meere zeigend, rollt die Erde unter dem Bericht ab...“

Das genügte eigentlich schon völlig und man könnte seinen eigenen Bericht über Wolfgang von Gronau sofort wieder schließen. Denn in diesen wenigen Worten ist alles enthalten, was über und von dem im Februar 1892 zu Berlin geborenen ehemaligen Marineoffizier, Seeflieger, Landwirt, Sieger des deutschen Seeflug-Wettbewerbs 1926, von dem Direktor der Deutschen Verkehrsfliegerschule, dem Ozeanflieger und

dem Menschen Gronau zu sagen wäre, der jetzt gerade zum Geschäftsführenden Präsidenten des Aero-Clubs von Deutschland gewählt wurde.

Aber schließlich — der Leser will ja etwas mehr wissen, und deshalb muß man schon in seinem Archiv und seinem Gedächtnis herumkramen, um ein vollständiges Bild von dem sympathischen Mann zu geben, der, wie nur wenige, in trüben Tagen der Welt draußen ein glänzendes Beispiel gab von deutscher Pflichterfüllung, deutscher Tüchtigkeit und echter deutscher Art; der, wie nur wenige auch, für sein Vaterland warb, als es angefeindet und verfeimt schwer darniederlag. Er meinte zwar immer, wenn man ihn feierte und ehrte, daß er „doch nichts anderes als seine Pflicht getan hätte“, aber gerade darin, in dem oft falsch gebrauchten Worte „Pflicht“, das stets überzeugend schlicht aus seinem Munde klang, liegt die Größe dieses Mannes, der sich von vielen anderen Ozean- und Weltfliegern dadurch unterscheidet, daß er nicht auf eine Sensation ausging, sondern ausflog, um des Fliegens willen und gar nicht wollte, daß man nun eine so große Sache aus seinen rein „privaten“ Unternehmen machte.

Er flog nicht aufs Geratewohl los, sondern er ging planmäßig Schritt für Schritt vor — und behielt seine Pläne immer bei sich. Was er wollte, erfuhr die Welt immer erst, als die Tat schon geschehen war. Und auch dann blieb diese seine Tat stumm. Ihm stand die Sache stets höher als seine Person. Ganz gegen seinen Willen war er allmählich in die Rolle eines Pioniers hineinmanövriert und „hineingeklittert“. Wie er zu all seinen Flügen gekommen ist, ist ein Kapitel für sich und davon noch kurz einiges später. Ehre man Wolfgang von Gronau (es geschah oft, viel zu oft nach seinem Geschmack), nachdem er nun einmal berühmt geworden war, so ließ er immer auch seine Kameraden daran teilnehmen. Aufrechtig gekreuzt hat er sich über Empfänge, Begrüßungen, Banketts, und was dergleichen Dinge mehr waren, auch immer nur, wenn sie

von Freunden und Verwandten kamen. Fremde Menschen in fremden Ländern sagten ihm zumeist wenig, und sein verbindliches freundliches Lächeln war stets nur das obligate. Gronau warnte Kameradschafts- und Gemeinschaftsgeist, der nicht nur in frohen Tagen, sondern auch in trüben und dann erst recht sich bewähren muß. Ausgesprochenes Bed

durch keine Rück- und Nachschläge aus der Fassung bringen oder gar entmutigen, er fühlt es sich nicht nur, sondern er ist auch der unumschränkte Herrscher über alle Gewalten, über Welten, über Elemente und Zeiten... Nimmer sich beugen, kraftvoll sich zeigen, ruft die Arme der Götter herbei.“

Das hat er sehr deutlich bei allen seinen Flugunternehmen gezeigt und vor allem bei ihrer Vorbereitung. In und für sich schon beim Planemachen. Immer wieder stellten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten ein, traten neue Hindernisse und Widerstände auf. Kam er mit irgend einem Vorschlage, mochte es nun ein Flug nach Island oder ein „Ausflug“ nach Finnland sein, stets hielt man ihm sogleich dieses und jenes vor, erklärte man, daß er das nicht so und dieses natürlich auch nicht machen dürfte, daß er dort die Kreise dieser und hier wieder das Vorhaben jener fürchte, daß überhaupt alles so nicht ginge, wie er sich das dachte — kurz und gut, man fand immer eine Ausrede, ihn abzuwimmeln. „Rufet die Arme der Götter herbei“. Gronau vertraute dem Schicksal und seiner Energie. Langsam und bedächtig, man könnte es wirklich schon pedantisch nennen, ging er voran. Er schwiege, und das war das Beste. Er handelte nur. Es ist erstaunlich, daß von seinen Unternehmungen vorher nie etwas verlautete, und man immer wieder von ihm überrascht wurde. „Erst wagen, dann wagen“ war sein Wahlspruch. Und als er nun als Leiter der Seeflugzeugführer-Ausbildung bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule den alten Amundsen-Wal, den Dornier im Jahre 1925 für den norwegischen Forscher erbaut

hatte, zur Verfügung gestellt erhielt, konnte er sich wieder einmal ernsthaft mit Plänen vergangener Tage beschäftigen: Flugreisen über große Weiten.

Zunächst ist er eigentlich gegen seinen Willen zum Fliegen gekommen. Er gehörte dem Reservegeschwader der Hochseeflotte an und eines Tages hieß es kurz und bündig: Jahrgang 1909/10 tritt zur U-Bootwaffe über. Jahrgang 1911 kommt zur Fliegerei. Gronau war 1911er. Seinen Eltern, die schon einen Sohn als Flieger verloren hatten, mußte er zwar die Sache zunächst verheimlichen und erzählen, daß er zu den Luftschiffen abkommandiert wäre. Als es später aber auch bei ihnen recht brenzlich wurde, brenzlischer sogar manchmal als bei den Fliegern, da gestand er der Mutter sein Geheimnis, und die alte Dame fand sich als Offiziersfrau mit dem Unbermeidlichen ab. Und konnte stolz auf ihren Flieger Sohn sein.

Mit dem unglücklichen Kriegsende war es auch mit dem Fliegen und dem Traum, einmal in Friedenszeiten nach Amerika per Luft zu reisen, vorläufig aus. Gronau war Landwirt geworden. Aber in der östpreussischen Einsamkeit hörte er eines Tages von seinem einzi-

gen Freunde vom Reservegeschwader, daß er als Navigations-Offizier des Kreuzers „Hamburg“ eine Weltreise machte. Da fragte er sich, warum nun gerade der und nicht auch du. Und so entstand wieder in ihm der Plan, auch einmal um die Welt zu fahren. Für ihn kam natürlich nur das Fliegen in Frage. So sah er sich um in Deutschland, wo wohl etwas zu machen sei. Er bewarb sich bei Dornier, und man erzählte ihm dort schon von den großen Plänen mit dem „Do X“. Er schaute sich hier und dort um, und eines Tages war

Deutschen Verkehrsfliegerschule, und dann schlug er den geraden Weg ein, um zum Ziele zu gelangen. Wie gesagt: Flugreisen über große Weiten.

Amerika schwebte ihm als erstes Ziel vor. Aber im Gegensatz zu Lindbergh,

Chamberlin, Köhl und den vielen anderen, kam für Gronau allein ein Flugboot in Frage, das jedes Risiko so weit wie nur möglich ausschaltete. Außerdem schwebte ihm nicht nur ein Hopser über das große Wasser vor, sondern er hatte andere Gedanken, er dachte in fernere Zeiten. Der Dornier-Wal, jener Amundsen-Wal war schon das geeignete Instrument, und er hatte Vertrauen zu ihm. Er glaubte, daß dieses Flugzeug sicher alles aushalten würde, hatte es doch monatelang in der Arktis gelegen, und das war eine gute Probe gewesen für Flüge nach Island, Grönland und Labrador. Jetzt sollten die Pläne zur Tat reifen. Ein kurzer Probeflug nach Norden war zunächst zwar alles andere als ermutigend. Fast ging die Sache dort schief, und der Pilot sagte sich im Stillen, wenn schon vor Norden die See einem so böse mißspielt und man soviel Wasser übernehmen mußte, wie würde das erst wo anders sein, wo es keine geschützten Häfen gibt, und keiner auch so recht die Verhältnisse kennt.

Doch... nimmer sich beugen“. Weiter — hieß es. Der Antrag, einen Flug nach Island zu machen, wird abgelehnt. Ein Probeflug nach den Faröer-Inseln wird gestartet. Er verlief gut. Man gewann Vertrauen, restloses Vertrauen. Das war 1928. Ein Jahr später ging es nach Island. Auch das klappte gut. Aber noch standen zuviel Unbekannte in der Rechnung. Trotz aller guten und sorgfältigen Vorbereitungen schien Gronau eine ausreichende Gewähr, jetzt schon nach Amerika hinüberzubringen nicht gegeben. Die Garantie, daß der Sprung gelingen würde, war nicht vorhanden. Da er Niemand etwas sagte, daß er eigentlich nach Amerika wollte, konnte er, ohne sich etwas dabei zu vergehen, ruhig den Entschluß fassen, wieder nach Hause zurückzukehren. Aber er fühlte in sich die moralische Verpflichtung, doch nach Amerika hinüberzufliegen, zumal auch schon in Grönland und Labrador der nötige Brennstoff, wenn auch falsch, gelagert war; er fühlte sich selber gegenüber auch die Verpflichtung, es seinem Freunde von der „Hamburg“ nachzutun und in die Welt hinauszuziehen. Er erklärte eines Tages, wieder nach Island fliegen zu wollen. Ein harmloser Probeflug sollte es sein — nach außen hin. Aber der Plan stand fest, daß es diesmal Amerika sein müsse. Nur durfte niemand etwas erfahren. Man spielte das Spiel so gut, daß tatsächlich auch nichts vorher bekannt wurde. Selbst in Island merkte niemand etwas; denn die Besatzung tanzte und amüsierte sich weidlich die ganze Nacht hindurch in der „Gesellschaft“ von Island, und so harmlos, wie die deutschen Flieger gekommen, verschwanden sie auch am nächsten Morgen wieder von Reikjavik und flogen nach Grönland.

Als dieses riesige Eiland mit seinem alibierenden Gletschern plötzlich nach schwerstem Unwetter in hellem Sonnenschein vor ihren Widen auftauchte, wirkte es auf Gronau und seine Crew wie eine Offenbarung, und Glückstrahlend landeten die Flieger mit ihren Wal im Hafen von Sigatut. Der Flug war gelungen. Nun gab es kein Hindernis mehr. Nun mußte man nur noch über den

danisch, jaroig, begehrt, dungenoe
von Ländern und Meere zeigend, rollt
die Erde unter dem Vericht ab. . . . *

Das genügte eigentlich schon völlig
und man könnte seinen eigenen Bericht
über Wolfgang von Gronau sofort wie-
der schließen. Denn in diesen wenigen
Worten ist alles enthalten, was über
und von dem im Februar 1892 zu Ver-
ein geborenen ehemaligen Marineoffi-
zier, Seeflieger, Landwirt, Sieger des
deutschen Seeflug-Wettbewerbs 1926,
von dem Direktor der Deutschen Ver-
kehrsfliegerschule, dem Ozeanflieger und

dem Menschen Gronau zu sagen wäre,
der jetzt gerade zum Geschäftsführenden
Präsidenten des Aero-Clubs von
Deutschland gewählt wurde.

Aber schließlich — der Leser will ja et-
was mehr wissen, und deshalb muß man
schon in seinem Archiv und seinem Ge-
dächtnis herumtasten, um ein vollstän-
diges Bild von dem sympathischen Mann
zu geben, der, wie nur wenige, in trü-
ben Tagen der Welt draußen ein glän-
zendes Beispiel gab von deutscher
Pflichterfüllung, deutscher Tüchtigkeit
und echter deutscher Art; der, wie nur
wenige auch, für sein Vaterland warb,
als es angefeindet und verfeindet schwer
darniederlag. Er meinte zwar immer,
wenn man ihn feierte und ehrte, daß er
„doch nichts anderes als seine Pflicht
getan hätte“, aber gerade darin, in dem
oft falsch gebrauchten Worte „Pflicht“,
das stets überzeugend schlicht aus seinem
Munde klang, liegt die Größe dieses
Mannes, der sich von vielen anderen
Ozean- und Weltfliegern dadurch un-
terscheidet, daß er nicht auf eine Sen-
sation ausging, sondern ausflog, um des
Fliegens willen und gar nicht wollte,
daß man nun eine so große Sache aus
seinen rein „privaten“ Unternehmen
machte.

*
Er flog nicht auf Gerätewohl los,
sondern er ging planmäßige Schritte für
Schritt vor — und behielt seine Pläne
immer bei sich. Was er wollte, erfuhr
die Welt immer erst, als die Tat schon
geschehen war. Und auch dann blieb diese
seine Tat stumm. Ihm stand die Sache
stets höher als seine Person. Ganz ge-
gen seinen Willen war er allmählich in
die Rolle eines Pioniers hineingeman-
driert und „hineingeschlittert“. Wie er
zu all seinen Flügen gekommen ist, ist
ein Kapitel für sich und davon noch kurz
einiges später. Ehrte man Wolfgang
von Gronau (es geschah oft, viel zu oft
nach seinem Geschmack), nachdem er nun
einmal berühmt geworden war, so ließ
er immer auch seine Kameraden daran
teilnehmen. Aufrichtig gefreut hat er
sich über Empfänge, Begrüßungen,
Banketts, und was dergleichen Dinge
mehr waren, auch immer nur, wenn sie

von Freunden und Verwandten kamen.
Fremde Menschen in fremden Ländern
sagten ihm zumeist wenig, und sein ver-
bindliches freundliches Lächeln war stets
nur das obligate. Gronau wahrte Ka-
meradschafts- und Gemeinschaftsgeist,
der nicht nur in frohen Tagen, sondern
auch in trüben und dann erst recht sich
bewähren muß. Ausgesprochenes Bed
hat er allerdings auch so gut wie nie
gehabt.

Und das ist sozusagen der beste Be-
weis für seine Tüchtigkeit. Denn Glück,
persönliches Glück ist immer gleichbedeu-
tend auch mit Können. Allein der Kön-
ner kann alle Gefahren meistern, ist al-
len Situationen gewachsen, läßt sich

dem bei ihrer Vorbereitung. In und
für sich schon beim Planemachen. Im-

mer wieder stellten sich unvorhergesehene
Schwierigkeiten ein, traten neue Hin-
dernisse und Widerstände auf. Kam er
mit irgend einem Vorschlage, mochte es
nun ein Flug nach Island oder ein
„Ausflug“ nach Finnland sein, stets
hielt man ihm sogleich dieses und jenes
vor, erklärte man, daß er das nicht so
und dieses natürlich auch nicht machen
dürfte, daß er dort die Kreise dieser und
hier wieder das Vorhaben jener störte,
daß überhaupt alles so nicht ginge, wie
er sich das dachte — kurz und gut, man
sah immer eine Ausrede, ihn abzu-
wimmeln. „Rufet die Arme der Götter
herbei“, Gronau vertraute dem Schick-
sal und seiner Energie. Langsam und
bedächtig, man könnte es wirklich schon
pedantisch nennen, ging er voran. Er
schwie, und das war das Beste. Er han-
delte nur. Es ist erstaunlich, daß von
seinen Unternehmungen vorher nie et-
was verlautete, und man immer wieder
von ihm überrascht wurde. „Erst wägen,
dann wagen“ war sein Wahlspruch. Und
als er nun als Leiter der Seeflugzeug-
führer-Ausbildung bei der Deutschen
Verkehrsfliegerschule den alten Amund-
sen-Wal, den Dornier im Jahre 1925
für den norwegischen Forscher erbaut

hatte, zur Verfügung gestellt erhielt,
konnte er sich wieder einmal ernsthaft
mit Plänen vergangener Tage beschäf-
tigen: Flugreisen über große Weiten.

Zunächst ist er eigentlich gegen seinen
Willen zum Fliegen gekommen. Er ge-
hörte dem Reservegeschwader der Hoch-
seeflotte an und eines Tages hieß es
kurz und bündig: Jahrgang 1909/10
tritt zur U-Bootwaffe über, Jahrgang
1911 kommt zur Fliegerei. Gronau war
1911er. Seinen Eltern, die schon einen
Sohn als Flieger verloren hatten, muß-
te er zwar die Sache zunächst verheim-
lichen und erzählen, daß er zu den Luft-
schiffen abkommandiert wäre. Als es
später aber auch bei ihnen recht brenn-
lich wurde, brenzlischer sogar manchmal
als bei den Fliegern, da gestand er der
Mutter sein Geheimnis, und die alte
Dame fand sich als Offiziersfrau mit
dem Unvermeidlichen ab. Und konnte
stolz auf ihren Fliegersohn sein.

Mit dem unglücklichen Kriegerende
war es auch mit dem Fliegen und dem
Traum, einmal in Friedenszeiten nach
Amerika per Luft zu reisen, vorläufig
aus. Gronau war Landwirt geworden.
Aber in der ökonomischen Einsamkeit
hörte er eines Tages von seinem einzi-

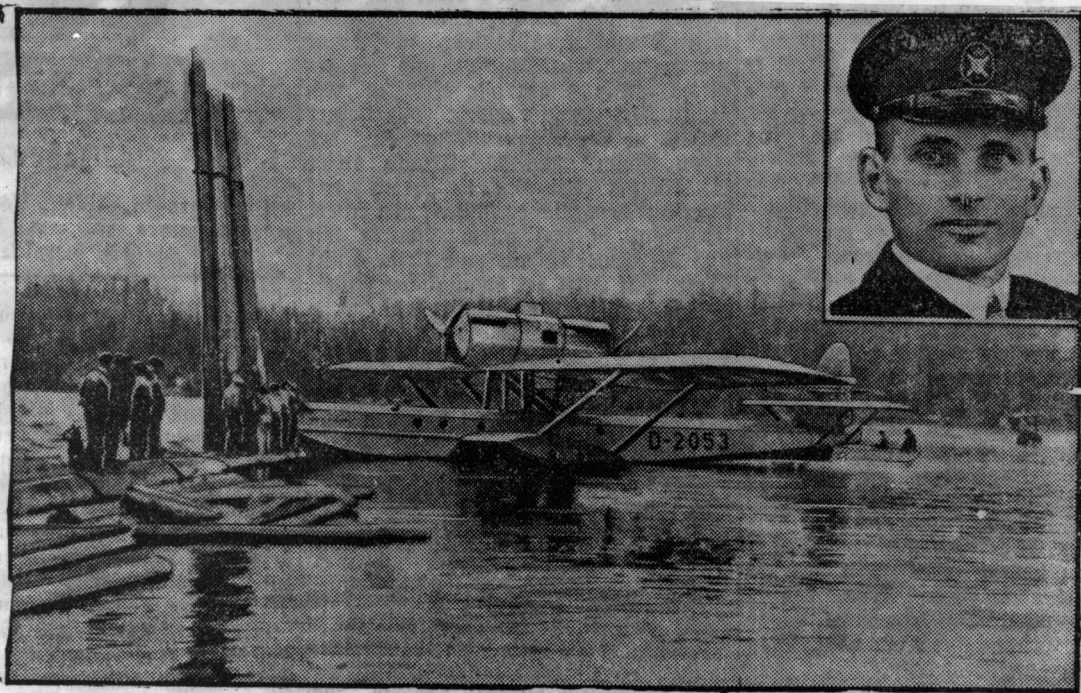
gen Freunde vom Reservegeschwader,
daß er als Navigations-Offizier des
Kreuzers „Gamburg“ eine Weltreise
machte. Da fragte er sich, warum nun
gerade der und nicht auch du. Und so
entstand wieder in ihm der Plan, auch
einmal um die Welt zu fahren. Für ihn
kam natürlich nur das Fliegen in Fra-
ge. So sah er sich um in Deutschland,
wo wohl etwas zu machen sei. Er be-
wahrte sich bei Dornier, und man erzähl-
te ihm dort schon von den großen Plä-
nen mit dem „Do X“. Er schaute sich
hier und dort um, und eines Tages war
er wieder in die Fliegerei hineinge-
rutscht, wenn auch nicht als Einflieger
in Pifa, so doch an einem anderen ver-
antwortungsvollen Posten in der Hei-
mat. Das Jahr 1926 sah ihn bereits als
Sieger des Deutschen Seeflug-Wettbe-
werbs, in dem er einen Heinkel steuerte.
Nach diesem Erfolg wurde er dann Lei-
ter der Seeflieger-Ausbildung bei der

wie nur möglich ausstattete. Außerdem
schwebte ihm nicht nur ein Hopfer über
das große Wasser vor, sondern er hatte
andere Gedanken, er dachte in fernere
Zeiten. Der Dornier-Wal, jener
Amundsen-Wal war schon das geeignet-
ste Instrument, und er hatte Vertrauen
zu ihm. Er glaubte, daß dieses Flugzeug
sicher alles aushalten würde, hatte es
doch monatelang in der Arktis gelegen,
und das war eine gute Probe gewesen
für Flüge nach Island, Grönland und
Labrador. Jetzt sollten die Pläne zur
Tat reifen. Ein kurzer Probeflug nach
Nordehne war zunächst zwar alles an-
dere als ermutigend. Kaft ging die Sa-
che dort schief, und der Pilot sagte sich
im Stillen, wenn schon vor Nordehne
die See einem so böse mitspielt und
man soviel Wasser übernehmen mußte,
wie würde das erst wo anders sein, wo
es keine geschützten Häfen gibt, und
keiner auch so recht die Verhältnisse
kennt.

Doch „..... nimmer sich beugen“.
Weiter — hieß es. Der Antrag, einen
Flug nach Island zu machen, wird ab-
gelehnt. Ein Probeflug nach den Ka-
roer-Inseln wird gestartet. Er verlief
gut. Man gewann Vertrauen, restloses
Vertrauen. Das war 1928. Ein Jahr
später ging es nach Island. Auch das
klappte gut. Aber noch standen zwei
Unbekannte in der Rechnung. Trotz aller
guten und sorgfältigen Vorbereitung
sahen Gronau eine ausreichende Ge-
währ, jetzt schon nach Amerika hinüber-
zubringen nicht gegeben. Die Garantie,
daß der Sprung gelingen würde, war
nicht vorhanden. Da er Niemand etwas
sagte, daß er eigentlich nach Amerika
wollte, konnte er, ohne sich etwas dabei
zu vergeben, ruhig den Entschluß fas-
sen, wieder nach Hause zurückzukehren.
Aber er fühlte in sich die moralische Ver-
pflichtung, doch nach Amerika hinüber-
zufliegen, zumal auch schon in Grönland
und Labrador der nötige Brennstoff,
wenn auch falsch, gelagert war; er fühlte
sich selber gegenüber auch die Verpflich-
tung, es seinem Freunde von der „Gamb-
burg“ nachzutun und in die Welt hin-
auszuziehen. Er erklärte eines Tages,
wieder nach Island fliegen zu wollen.
Ein harmloser Probeflug sollte es sein

— nach außen hin. Aber der Plan stand
fest, daß es diesmal Amerika sein müsse.
Nur durfte niemand etwas erfahren.
Man spielte das Spiel so gut, daß tat-
sächlich auch nichts vorher bekannt wur-
de. Selbst in Island merkte niemand
etwas; denn die Besatzung tanzte und
amüsierte sich weidlich die ganze Nacht
hindurch in der „Gesellschaft“ von Is-
land, und so harmlos, wie die deutschen
Flieger gekommen, verschwanden sie
auch am nächsten Morgen wieder von
Reykjavik und flogen nach Grönland.

Als dieses riesige Eiland mit seinem
albernden Gletschern plötzlich nach
schwerstem Unwetter in hellem Sonnen-
schein vor ihren Blicken auftauchte,
wirkte es auf Gronau und seine Crew
wie eine Offenbarung, und glückselig-
lend landeten die Flieger mit ihren Wal
im Hafen von Nuqut. Der Flug war
gelingen. Nun gab es kein Hindernis
oder Halten mehr und über Labrador
wurde Amerika angesteuert. In Cali-
fornia (Kanada) wurde den wahren Pi-

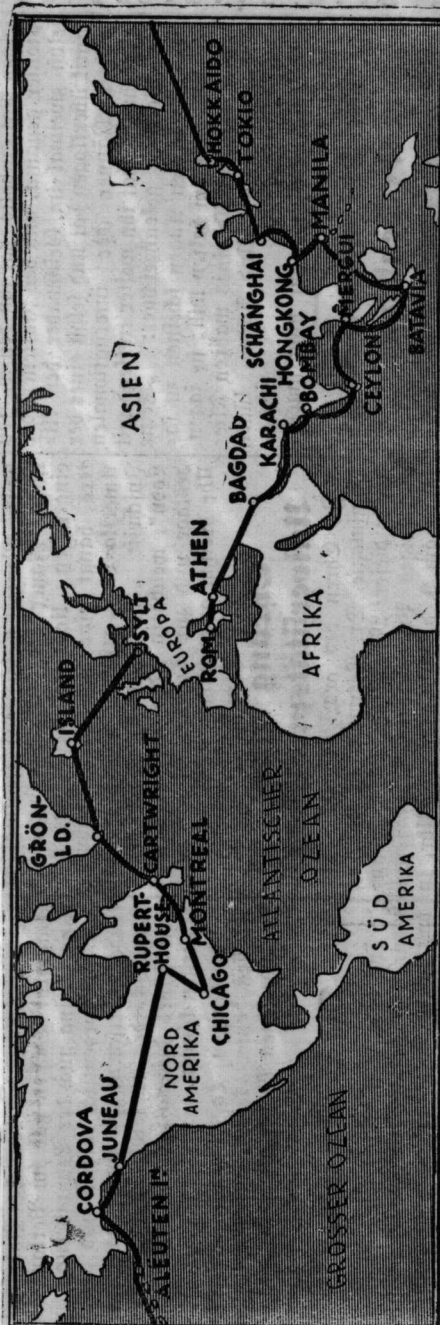


Der „Grönland-Wal“ von Gronau nach seiner Landung in Prince Rupert (Kanada) anlässlich seines berühmten Fluges um die Welt; rechts oben der Flieger als Führer seines „Wales“

loten erst klar, daß dieser Flug die Welt aufregte, und dort erst erfuhr Gronau, wie die Welt seinen Flug beurteilte. Er hatte eine Tat vollbracht und er konnte sie mit der ersten Landung eines von Europa kommenden Flugbootes im Hafen von New York, angesichts der massigen Wolkenkratzer. Das Wagnis war geglückt, der Flug Deutschland—Island—Grönland—Amerika gegen den Willen der Behörden, ohne ihr Wissen, durchgeführt, und der damalige Reichsverkehrsminister zog sich so geschickt wie nur möglich aus der Affäre: er schenkte dem siegreichen Ozeanflieger eine Prachtausgabe von Heinrich v. Meiß's „Prinz Friedrich von Homburg“. Das ist das Drama der Unbottmäßigkeit. Und so wurde er, der eigentlich nur mal schnell nach Amerika hatte fliegen wollen und sich dazu den Weg wählte, der allein für ihn wegen der geringen Reichweite seines Flugbootes in Frage kam, der Pionier der „Nordroute“. Man hat so Gronau schließlich mit Recht als einen „Pionier“ bezeichnet und er hat es hingenommen. Er selbst wollte es gar nicht sein. Man kommt eben halt wieder schwer aus einer solchen Lage heraus und muß manches hinnehmen, was einem im Grunde gar nicht paßt. Bloß keine Aufregung deswegen.

Ein Jahr später. Wieder macht es große Mühe, eine Erlaubnis zu bekommen. Als schließlich alles geregelt ist, kracht die Danabank zusammen, und es schien fast so, als ob dieses Ereignis nun den Flug verhindern sollte. Gronau fragte nicht viel, der Betriebsstoff war

ja schon wieder auf Strecke gelegt und mit ganzen 200 RM. in der Tasche zog die Besatzung von dannen. Grönland wurde erreicht, Grönland wurde überwunden. Zum ersten Male wurde das unerforschte und in seinen größten Ausmaßen noch völlig unbekannte grönländische Inlandeis mit seinen gewaltigen Gletschern und Bergen überflogen. Amerika wurde wieder besucht, Chicago war das Ziel. Und hier nun wieder das selbe Zwischenspiel wie vor zwei Jahren in Island. Dann an und für sich sollte die Reise weitergehen nach Japan, aber die Motore wollten nicht so, wie sie sollten, und deshalb wurde der Flug hier beendet, was wieder mit Anstand zu machen ging, da nur Gronau wußte, was er im Stillen herbeigeholt hatte. Das



Eine Karte vom Weltflug des Fliegers Hans Wolf; dieser Flug, der über schwierigste Strecken führte und vielfach den internationalen Flugverbindungen unerschöpfbare Erfahrungen vermittelte, machte Gronau zu einem der berühmtesten Flieger der Welt

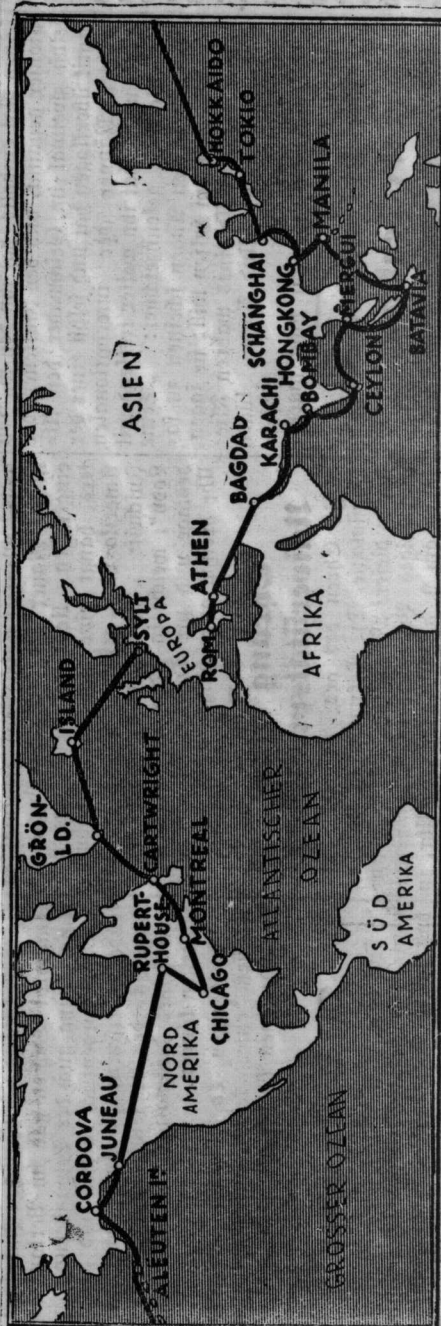


Der „Grönland-Wal“ von Gronau nach seiner Landung in Prince Rupert (Kanada) anlässlich seines berühmten Fluges um die Welt; rechts oben der Flieger als Führer seines „Wales“

loten erst klar, daß dieser Flug die Welt aufregte, und dort erst erfuhr Gronau, wie die Welt seinen Flug beurteilte. Er hatte eine Tat vollbracht und er konnte sie mit der ersten Landung eines von Europa kommenden Flugbootes im Hafen von New York, angesichts der massigen Wolkenkratzer. Das Wagnis war geglückt, der Flug Deutschland—Island—Grönland—Amerika gegen den Willen der Behörden, ohne ihr Wissen, durchgeführt, und der damalige Reichsverkehrsminister zog sich so geschickt wie nur möglich aus der Affäre: er schenkte dem siegreichen Ozeanflieger eine Prachtausgabe von Heinrich v. Kleists „Prinz Friedrich von Homburg“. Das ist das Drama der Unbotmäßigkeit. Und so wurde er, der eigentlich nur mal schnell nach Amerika hatte fliegen wollen und sich dazu den Weg wählte, der allein für ihn wegen der geringen Reichweite seines Flugbootes in Frage kam, der Pionier der „Nordroute“. Man hat so Gronau schließlich mit Recht als einen „Pionier“ bezeichnet und er hat es hingenommen. Er selbst wollte es gar nicht sein. Man kommt eben halt wieder schwer aus einer solchen Lage heraus und muß manches hinnehmen, was einem im Grunde gar nicht paßt. Bloß keine Aufregung deswegen.

Ein Jahr später. Wieder macht es große Mühe, eine Erlaubnis zu bekommen. Als schließlich alles geregelt ist, kracht die Danabank zusammen, und es schien fast so, als ob dieses Ereignis nun den Flug verhindern sollte. Gronau fragte nicht viel, der Betriebsstoff war ja schon wieder auf Strecke gelegt und mit ganzen 200 RM. in der Tasche zog die Besatzung von dannen. Grönland wurde erreicht, Grönland wurde überwunden. Zum ersten Male wurde das unerforschte und in seinen größten Ausmaßen noch völlig unbekannte grönländische Inlandeis mit seinen gewaltigen Gletschern und Bergen überflogen. Amerika wurde wieder besucht, Chicago war das Ziel. Und hier nun wieder das selbe Zwischenspiel wie vor zwei Jahren in Island. Dann an und für sich sollte die Reise weitergehen nach Japan, aber die Motore wollten nicht so, wie sie sollten, und deshalb wurde der Flug hier beendet, was wieder mit Anstand zu machen ging, da nur Gronau wußte, was er im Stillen vorgehabt hatte. Zurück mit dem Schiff in die Heimat.

*



Eine Karte vom Westflug des Fliegers Hans Wolfgang von Gronau; dieser Flug, der über schwierigste Strecken führte und vielfach den internationalen einem der berühmtesten Flieger der Welt

wenden!

Signatur *H. von Gronau*

06570 0024 BEC

Datum 8. Nov. 1934

La Prensa (Buenos Aires)

Nr. 23627

**FUE OBJETO DE DIVERSOS
AGASAJOS AYER EL PILOTO
ALEMAN H. W. VON GRONAU**

**Hoy emprenderá viaje con destino
a Montevideo, de donde seguirá
hacia Río de Janeiro**

Durante el día de ayer fué objeto de diversos agasajos el aviador alemán Hans Wolfgan von Gronau, vicepresidente de la Federación Internacional Aeronáutica y presidente del Aero Club de Alemania que se encuentra en esta capital, procedente de Chile, y que hoy continuará viaje con destino a su patria.

A mediodía le fué ofrecido un almuerzo por el departamento de aviación de la West India Company, en uno de los salones del Jousten Hotel. Al acto concurrieron, además del ministro de Alemania y del director general de Aeronáutica, los representantes de diversas entidades locales vinculadas con las actividades aéreas, así como un calificado grupo de pilotos argentinos.

Previas palabras del señor Eduardo Bruce Covey, gerente de la entidad organizadora del acto, ofreció la demostración, con conceptos elogiosos para el visitante, el coronel Angel María Zuloaga. Respondió con un corto discurso el aviador alemán, quien agradeció las atenciones de la concurrencia, y posteriormente hicieron uso de la palabra el ingeniero Alberto Mascias; el presidente del Aero Club Argentino, señor Anacleto Galimberti, y el ingeniero Alejandro Amoretti.

Por la tarde se realizó en la residencia del representante del Reich, señor Eduardo von Thermann, un "cocktail party" organizado en honor del señor von Gronau. A esta reunión concurrieron miembros de la aeronáutica naval, militar y civil, así como los representantes de diversas agrupaciones y entidades de la colectividad germana.

Hoy a primera hora el presidente del Aero Club de Alemania partirá en un avión particular con destino a Montevideo, donde sólo permanecerá unas horas, para continuar luego vuelo con destino a Porto Alegre y Río de Janeiro, en una de las máquinas que realizan el servicio regular por la costa del Atlántico.

Gronau, v.

Signatur



06570 0025 BEC

Datum 7. Dez. 1934

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 622..

Gronau Präsident des Aeroclubs.

✠ Berlin, 5. Dez. In einer Generalversammlung des Aero-
klubs von Deutschland wurde gestern der Amerika- und Weltflie-
ger von Gronau zum neuen Präsidenten des
Klubs gewählt. Der bisherige Präsident Major a. D. von
Rehler, der wegen seines hohen Alters zurückgetreten war, wurde
in Anerkennung seines langjährigen Wirkens zum Ehrenpräsi-
den ernannt.

Tagung des Internationalen Aero-Clubs



Am Sonntagabend gab der Aero-Club von Deutschland den Teilnehmern an der Tagung des Internationalen Aero-Clubs im Haus der Flieger einen Empfang. Unser Bild zeigt den englischen Botschafter in Berlin, Henderson, (links), und den Präsidenten des Aero-Clubs von Deutschland, Wolfgang von Gronau (Mitte), mit der Prinzessin Bibesco, der Gattin des Präsidenten der Vereinigung des Internationalen Aero-Clubs

06 570 0027 BEC

Signatur.....

Datum

4. März 1939

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 105.06

Der bisherige Präsident des Aeroclubs von Deutschland Wolfgang v. Gronau ist wieder in die Luftwaffe als aktiver Offizier eingetreten. Er erhielt soeben seine Ernennung zum Luftfahrtattaché in Tokio. Diejenigen deutschen und ausländischen Kreise, die mit Herrn und Frau v. Gronau in ihrer leitenden Stellung im Aeroclub zusammenkamen, werden das Scheiden des Ehepaares herzlich bedauern.

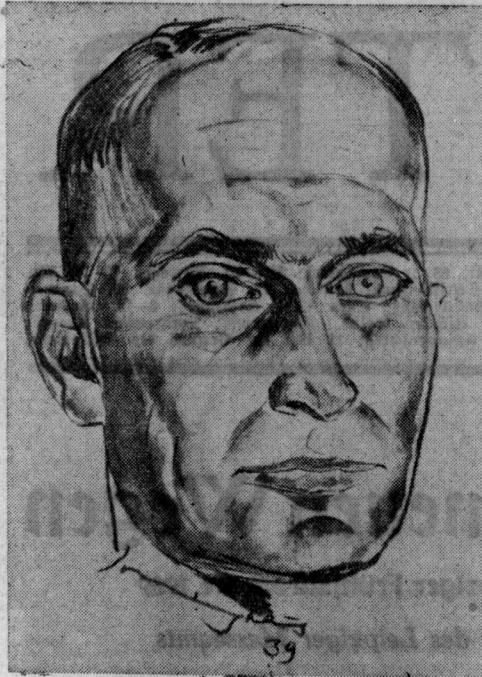
06570 0028 BEC

Signatur P. von Gronau

Datum 5. März 1939

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 64



Zeichnung: Irmlinghaus

Wolfgang von Gronau

der bisherige Präsident des Aeroklubs von Deutschland, ist zum Luftfahrt-attaché bei der Deutschen Botschaft in Tokio ernannt worden. Von Gronau, aus der Seeoffizierslaufbahn hervorgegangen, ist durch seinen Erkundungsflug mit einem Dornier-Wal-Flugboot über Grönland nach New York im Jahre 1930 und durch spätere Ozean- und Weltflüge bekanntgeworden