

DOCTOR JERÓNIMO MEGÍAS

La primera vuelta
al mundo en el
«Graf Zeppelin»

15 AGOSTO - 4 SEPTIEMBRE 1929

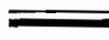
PRÓLOGO DE M. R. BLANCO-BELMONTE



J. 70
R-288

G-H-530

La primera vuelta al mundo
en el «Graf Zeppelin»



Este libro es propiedad de su autor.

Queda hecho el depósito que marca la Ley.

Las ilustraciones fotográficas son originales de los señores: V. Perckhammer, Berlín; V. Eschwege-Lichberg, Berlín; Geisenheyner, Frankfurt; Conde de Strachwitz, Tokio; Metro-Goldwin-Mayer, Los Angeles; Shoeps; International News Photos; Underwood; International Newsreel; Gerber, Friedrichshafen; Wide World Photos; Hartmann.

DOCTOR JERÓNIMO MEGÍAS

La primera vuelta
al mundo en el
«Graf Zeppelin»

15 AGOSTO a 4 SEPTIEMBRE 1929

PRÓLOGO DE M. R. BLANCO-BELMONTE

¶

HAUSER Y MENET
Ballesta, 30 a Madrid

A S. M. el Rey Don Alfonso XIII

SEÑOR:

Por obligación de bien sentida gratitud ofrezco a V. M. la dedicatoria de estas impresiones, recogidas en la vuelta al mundo a bordo del Graf Zeppelin.

Fué V. M. el único Soberano que siguió diariamente la marcha del dirigible en su maravilloso periplo, merecedor de recordación histórica.

Y fué, también, V. M. el único Soberano que, radiotelegráficamente, se dignó honrar con frases de alentadora felicitación al Jefe y tripulantes de la aeronave y a un pasajero ganoso de asociar el nombre de España a una empresa de ensueño dichosamente convertido en realidad.

Sea, esta dedicatoria, humilde cuanto respetuoso homenaje que aquel pasajero ofrece a su Rey.

SEÑOR:

A los R. P. de V. M.
JERÓNIMO MEGÍAS



Hugo Estrada



La primera edición de esta obra consta de dos mil ejemplares, de los cuales sólo se destinan mil a la venta.

El importe de los mil ejemplares que se ofrecen al público, se dedicará, por partes iguales, a los Colegios de huérfanos de médicos y a la Casa de Nazareth (fundación del primer Marqués de Luca de Tena).



TENGO EL GUSTO DE PRESENTAR A...

Dos personalidades, perfectamente definidas y acusadas con vigoroso relieve, coexisten y se funden en la personalidad del Doctor Jerónimo Megías. La primera es producto de la vocación científica, del estudio, de la reflexión, y también del amoroso empeño por continuar una obra gloriosa y por cumplir el noble deber, voluntariamente contraído, de sostener, agrandar y enaltecer la empresa a la que advocó abnegadamente lo más luminoso de su cerebro y lo más puro de su corazón el egregio patriota Doctor Vicente Llorente y Matos, precursor en el apostolado que le llevó a fundar el Instituto a que vinculó su nombre. Así, en ese aspecto de trabajo austero, de responsabilidad organizadora, de contribución a los estudios biológicos, de esfuerzo progresivo en las conquistas de la bacteriología y de la seroterapia, es conocido y merecidamente estimado, no sólo en España sino en todo el orbe culto, el español prócero que — en colaboración entrañable con su hermano D. Jacinto — actúa como director del Instituto Llorente.

La segunda personalidad se ha formado por efusión de un temperamento de artista, insaciable gustador de emociones, deliberado y tenaz pesquisidor del Bien y del Mal patentes u ocultos en las colectividades, ávido de aprender — por lectura directa — en el libro inmutable de la Naturaleza y en el libro efímero y constantemente renovado de la

vida humana: lo infinito en lo eterno, y lo infinito en lo fugaz.

Los millares de españoles que han visitado y visitan el Instituto Llorente encontraron y encuentran — acogedores, simpáticos, inteligentes y comprensivos — a los Doctores Megías, consagrados en cuerpo y alma al ejercicio de su no fácil función directorial.

A la puesta del sol, cuando cesa la actividad del Laboratorio, cuando llega a término la jornada — que con frecuencia se reanuda ante demanda para prestación de auxilios urgentes, — Jacinto Megías se refugia en la intimidad del hogar.

Y al iniciarse el paréntesis de descanso, Jerónimo Megías se metamorfosea y se trueca en otro hombre. En su gabinete, rodeado de selectísimas obras de Arte y de recuerdos de países exóticos; en el automóvil, a través de los encinares de El Pardo o en busca de las perspectivas de la sierra; en sabrosa charla con antiguos amigos, dibújase y revélase la fuerte personalidad del viajero que coexiste con el biólogo.

Su palabra, antes que pincel o buril, es sugestión poderosa, sencillez, amenidad, evocación... Al escucharle se adivina que el encanto de viajar constituye fiesta mayor para su espíritu, y que esa afición nació con él, desde los años primeros de la infancia, en su amada y luminosa tierra canaria, ante el hechizo del mar abierto como puerta y camino de ensueños. Sobrio en la expresión — acaso por la modestia y por el empeño en recatar la exhibición de lo que ha aprendido y de lo que sabe, — bien a las claras muestra hallarse familiarizado con la lectura de las narraciones en que Marco Polo, Mandeville y Ruy González de Clavijo anotaron sus empresas, y con la de los diarios y crónicas de famosos nautas y Adelantados mayores, desde los cuadernos

—cantos de gesta— del almirante D. Cristóbal y del vasco Juan Sebastián hasta los modernos volúmenes firmados por Charcot, Amundsen, Duques de los Abruzzos y de Montpensier, pasando por las reseñas de Livingstone, Stanley, Pierre Loti, Claudio Farrére y muchos más.

Involuntariamente, al comentar esas expediciones, una observación, una rectificación certera y concisa, manifiestan conocimientos adquiridos «sobre el terreno», culto a la verdad, aversión hacia los que patrañosamente anteponen las ficciones de sus voluptuosidades imaginativas a la visión fiel de la realidad.

En la formación espiritual del viajero —biólogo hubo un factor influyente que ha persistido desde la niñez y que constituye rasgo característico de la fisonomía moral del hombre en plenitud de energías y de facultades. Ese factor ha sido y es culto de amor a la Madre, ausente del mundo, presente a toda hora en el devotísimo sentimiento filial. La impronta materna se deja ver en la emotividad del hijo, en el pudor que le mueve a recatar las grandes impresiones, buscadas, apetecidas y bien gustadas. Con profunda convicción se juzga acompañado por Ella. Seguramente acierta; una madre no muere, mientras alienta el que es prolongación de su ser. ¡Quién sabe si el afán de explorar es sencillamente herencia de un deseo tácito y no realizado por la Madre! Si así fuere, bien satisfecho está en el hoy lo que no se logró en el ayer...

El Doctor Jerónimo Megías comenzó por estudiar concienzudamente cuanto encierra de notable España en sus progresos, en sus monumentos y en sus paisajes. Y en esas jornadas de recreo y de estudio estuvo cerca del final y algunos diéronle por finado. Ello fué en los Urrieles, en el macizo central de los Picos de Europa, a más de dos mil quié-

nientos metros de elevación, allá donde se encumbran y gallardean el Naranjo de Bulnes y las Torres del Llambrión, de Movejuno y de Cerredo. Allí, en aquellas alturas solitarias, pasóse toda una noche, sin orientación ni guía. Su serenidad contrastó con la inquietud de sus compañeros de alpinismo.

Bien conocido el solar patrio, pasó la frontera y comenzó otras peregrinaciones. Por impulso profesional frecuentó primeramente los laboratorios glorificados con el prestigio de Pasteur, Roux, Behring y Metchnikof. El viajero iba de la mano del biólogo, y no se impacientaba escuchando y recogiendo las lecciones de los famosos maestros; las horas de asueto y los días de vacación bastábanle para familiarizarse con los museos, recorrer comarcas, «devorar» centenares de kilómetros en aeroplano, y retornar a las cátedras en que depuraba y ensanchaba las enseñanzas adquiridas en su experiencia profesional. Y así, año tras año, inventarió lo más notable que guarda Europa.

Luego, el viajero sirvió de guía al biólogo, y lo condujo a las tierras de Africa y a las maravillosas urbes de Norteamérica, estableciendo el contraste formidable entre la civilización milenaria de los faraones y la supercivilización del pueblo donde son reyes y caudillos los multimillonarios. Y Egipto fué voz de ciencia muerta, embalsamada y momificada, y los Estados Unidos fueron vibraciones de vida intensa, ostentosa en su aparato suntuario y de magnificencia industrial; recogida, latente y avasalladora en las grandes Instituciones de Investigación Rockefeller, en el Departamento de Sanidad y en otros Centros de actividad científica.

El Sinaí, Palestina, los Santos Lugares de Jerusalén recibieron la visita del peregrino infatigable. En la aldea de

Nazaret, donde acaba el caserío y se abre el horizonte campestre, en la magia de un anochecer, al lado de la única fuente que desde hace más de veinte siglos surte de agua a los aldeanos, vió llegar púdica, recatada, a una gentil doncella, de hebraico perfil y suave sonrisa. Era su traje de todo en todo igual al atribuído por la iconografía a la bendita hija de Joaquín y de Ana; era el ánfora, en que recogió el agua, de todo en todo igual a las que hace dos mil años empleaban para usos domésticos las nazarenas... El viento acercó los tañidos de una esquila demandadora de la plegaria vespertina; la doncella inclinó la cabeza y rezó; rezó al borde de la fuente de la Virgen, en el sitio santificado por las huellas de la Virgen... Arrodillóse el alma del observador, sobrecogida por emoción inefable; brotó en los labios el Ave María, y el viajero-biólogo penetrado, traspasado por lo sublime, sintióse niño y *vivió* unos minutos remontando la corriente de veinte siglos, *vivió* contemplando en espejismo el trasunto de la Madre de Jesús...

En esa hora inolvidable, el excursionista se dió cuenta de su aptitud para lo que él pintolescamente llama «colecciónismo de grandes emociones». Hasta esa hora, en sus paseos y andanzas por el mundo se sometió relativamente a los mandamientos de los confeccionadores de catálogos y a las indicaciones de los guías, aceptando, con cierta protesta interior, admirar lo señalado como admirable, reflejar en su sentimiento lo que otros sintieron, y ser eco de ajena voz. Pero todo eso, que está bien así y que no puede ser de otro modo para que el que viaja por recreo puramente físico, no satisfice al que con vocación translaticia lleva alientos de descubridor en sus dos acepciones: descubrir por sí mismo y descubrirse al reaccionar ante el objeto que le cautiva y le retiene la atención. Para la producción del eco es indispensable

la oquedad; lo macizo, en lo material como en lo espiritual, no se presta a la resonancia.

Emancipado en absoluto de tutelas, resuelto a cosechar y a espigar libremente, sin influencias extrañas y sin prejuicios, Jerónimo Megías formó preciado ramillete de recuerdos orientales, que guarda inéditos. Estuvo en Constantinopla cuando el pueblo turco se hallaba en período de transición, camino de europeizamiento; aún subsistía el Stambul tal y como aparece sirviendo de escenario a los personajes de «El hombre que asesinó», pero ya se insinuaba el cambio que la guerra europea determinó: ya los harenes y las mujeres veladas estaban amagados de desaparición... Y en Damasco—uno de los cuatro paraísos terrenales de Mahoma—entre delicias de jardines y a la sombra de gallardos alminares, inclinándose en la Gran Mezquita que guarda como preciada reliquia la truncada testa del Santo Profeta Juan—anteriormente hubo de inclinarse ante el resto del cuerpo del Santo, conservado en la antigua Catedral de Génova,—experimentó orgullo de español y orgullo de enamorado de Granada, al comprobar que Alhamar el Nazarita, pretendiendo copiar a Damasco entre el Genil y el Darro, superó los prodigios damascenos en la idealidad de la Alhambra que florona las sienas de Medina Garnatha... Y en Siria, al pie del Antilíbano, absorto ante el imponente grupo de las ruinas de Baalbek—descubiertas y comenzadas a restaurar por arqueólogos alemanes que envió el Kaiser Guillermo II,—ante los tres ingentes templos abatidos por la convulsión de los terremotos, leyó páginas de la Historia de la Humanidad, páginas de Arte al servicio del sentimiento religioso, y oyó y escuchó la voz de aquellas piedras que, sucesivamente, cobijaron los ritos del paganismo, las solemnidades del culto cristiano y las ceremonias de los ulemas y alimanes...

«¡Más! ¡Más!»—reclamaba el espíritu insatisfecho. Más, soñaba la fantasía. Hubo más. Hubo la vuelta al mundo en el *Franconia*, soberbio transatlántico que no cede en lujo ni en comodidad a los hoteles de mayor renombre universal.

Al efectuar ese viaje que, en el plazo de medio año, compendió impresiones sobradas para llenar varias existencias dilatadísimas, contaba el Doctor Megías con dos excepcionales factores coadyuvantes: resistencia física que le permite arrostrar insomnios, marchas prolongadas y fatigas corporales; y aguda hipersensibilidad que le capacita para sorprender matices, para encontrar facetas imperceptibles a simple vista, para apreciar pulsaciones muy tenues, para buscar el fondo tras lo aparente y superficial. Que no en vano se maneja diariamente el microscopio y se escudriña en el mundo de lo infinitamente pequeño.

De la vuelta al mundo en el *Franconia* pudo muy bien el esforzado viajero escribir un libro que habría encerrado notas valiosísimas de observación personal y directa. No quiso escribir ese libro, invocando como razón—ya se verá ahora que la supuesta razón no pasaba de ser excusa o pretexto—su inexperiencia literaria. No quiso escribir ese libro; pero tampoco quiso dar en el egoísmo avaro de los que guardan celosamente sus ideas y ocultan sus sentimientos. Hoy es incomprensible la inhumanidad con que China negó al mundo, durante muchos siglos, participación en los beneficios de los inventos de la brújula, la pólvora y la imprenta; bien que con ello perdió la gloria de la invención y dejó los lauros de la inmortalidad para Flavio Gioja, Bernardo Schwartz y Juan Gutenberg.

De la vuelta al mundo en el *Franconia*, el Doctor Megías regaló al público tres «alcaloides verbales» de im-

presiones personalísimas, que vieron la luz—con artísticas fotografías—en las páginas del semanario *Blanco y Negro*.

Allí están consignadas sus palabras sin otra alteración que la resta inevitablemente sufrida por lo que pasa del oído a la pluma; allí están, rebosantes de verismo y de calor de humanidad, las reacciones espirituales, reacciones del cerebro y del corazón, ante el espectáculo del ayer y del hoy de tres imperios gigantescos: la India, China, el Japón.

Allí están, como trágicas pesadillas, los reflejos de los cuadros indostánicos: fatalismo de peregrinos fanáticos que se sumergen en las sucias aguas del Ganges y se prosternan en pagodas que son joyas arquitectónicas y muladares pestilentes; dantesca visión de los quemaderos de cadáveres; resignación de los parsis, al entregar a sus muertos a la voracidad de los buitres y de los cuervos: «movibles almenas de las torres del Silencio» de Bombay; angustia pavorosa de la santa ciudad de Benares, imán para los indostánicos ansiosos de morir; silencio y soledad de Agra, y embeleso de una noche de luna gozada en el Taj Mahal—en el monumento de mármol con espléndidas incrustaciones, con delicias de jardín y susurro de agua viva—que el amor de un sultán labró para tumba de su adorada compañera.

Y en esos relatos—donde también fluye la alegría de vivir al recorrer el paraíso terrenal de Ceylán y al disfrutar la fragancia y la dulzura de las Islas Hawai—se atropellan y se precipitan, como en cinematográfico desfile, ricas en luces y colores, las sugerencias de los jardines y palacios imperiales de Pekín, de la Gran Muralla, de las tumbas de los Shogunes en Nikko, de la fiesta de los cerezos en flor, y del sublime espectáculo de la puesta de sol en el mar de las Islas. Y en esas concisas referencias, trémulas, palpitantes—como salidas del alma—hay frases de afecto devotísimo

para la sobrehumana abnegación de los misioneros católicos en Extremo Oriente y para el fervido españolismo de los manileños, que no olvidan que Legazpi y Urdaneta les dieron por madre a España.

Más de una vez, al escuchar al Doctor Megías discutir acerca de sus viajes, lamenté que dejara inéditas esas impresiones a mi entender muy periodísticas y muy de literato moderno—moderno, no modernista ni vanguardista—que sabe, quiere y puede vivir en presente, concentrándolo todo en cada minuto del hoy, sin añorar lo pretérito, sin descontar lo porvenir...

No es lisonja de amistad asegurar que pocos hombres habrán visto tanto mundo y habrán estudiado tanto el mundo como el Doctor Jerónimo Megías.

Después del viaje de circunnavegación en el *Franconia* parecía difícil el hallazgo de emociones nuevas y no era empeño fácil idear expediciones que aventajasen a las ya realizadas. Se ha dicho acertadamente que los grandes descubridores empuñaron el mundo desde el punto y hora en que no hubo *terra ignota*, en que no quedó rincón por escudriñar... Pero el manantial de la emoción es inagotable, y la ciencia, en avances continuos, abre cotidianamente perspectivas insospéctadas.

El genio del Conde de Zeppelin dotó al Imperio germánico con un dirigible gigantesco; el talento de otros hombres perfeccionó el invento; la necesidad de testimoniar ante el orbe la conquista lograda hizo que el invento se industrializase, y, en fecha reciente, se anunció que el «Graf Zeppelin»—modelo 127—se disponía a atravesar el Atlántico en vuelo de Friedrichshafen a Nueva York y de Nueva York a Friedrichshafen. Para la travesía se reservaba un número limitado de plazas con destino a pasajeros... Y, na

turalmente, entre los que sin vacilar se alistaron, figuró el Doctor Jerónimo Megías. Aunque muchos creyeron que el anunciado vuelo sobre el Atlántico no estaba exento de peligro, pocos pudieron creer que ese peligro revistiese, como revistió, caracteres de amenaza para las vidas de cuantos iban a bordo de la aeronave. Los telegramas que aparecieron en la Prensa periódica reseñaron el forzado aterrizaje en Cuers, y al hablar de las averías y de las interrupciones en el funcionamiento de los motores, insinuaron la hipótesis de un *sabotaje* y aludieron, sin detalle, al trance en que se encontró el dirigible, impotente para esquivar el ímpetu del viento que lo llevaba a estrellarse contra las montañas...

Entonces, muy de cerca y prolongadamente, el Doctor Megías estuvo encarado con la Muerte. Entonces experimentó la sensación fortísima de hallarse con el pie en la sepultura y de adivinar la agonía—varonilmente disimulada bajo apariencias de serenidad—de los compañeros de viaje. Como los gladiadores adoptaban actitudes gallardas al caer expirantes, así también los pasajeros del *Zeppelin* supieron dar pruebas de recio temple de ánimo. Nadie se acongojó; fué como una competencia tácita de heroísmo o de resignación.

En los grandes museos, ante lienzos o mármoles inmortalizados por el genio, brota casi indefectiblemente un mentor oficioso que se encarga de advertir a los que se abstraen en muda contemplación: «¡Insuperable! ¡Único!» De igual modo esas palabras deben estar grabadas en la colección de emociones del español que afrontó las sacudidas psicológica y fisiológica del aterrizaje en Cuers. Lógicamente, aquella impresión pudo utilizarse para epílogo y colofón del emocionario.

Pero en la sociedad actual se ha exaltado el ansia de superación. El «Graf Zeppelin» reparó prontamente las

averías y en el mismo momento se supo que el dirigible se aprestaba a intentar una aventura casi fantástica: la de efectuar la vuelta al mundo. Naturalmente los riesgos eran mayores que en el vuelo transatlántico; mayores las etapas, más duras las pruebas a que habían de ser sometidos los motores; mayores las posibilidades de encontrarse con tormentas, tifones, nubes y otros «enemigos», entre los cuales se clasificaba, y no como el menor, el peligro de una caída o de un descenso en Siberia.

Y naturalmente, a conciencia de lo que arriesgaba en el envite, Jerónimo Megías se alistó para el gran viaje.

Le movió a ello su vocación, espoleada por sincero patriotismo. Quiso, según ha declarado públicamente, que al vuelo hazañoso alrededor del mundo se asociase un español y quiso él conquistar ese recuerdo inefable, yendo a título particular, sin representación ajena, sin ser enviado de nadie.

Allá fué. El buen éxito acompañó al «Graf Zeppelin» en sus jornadas triunfales; apoteosis, verdaderas apoteosis resultaron los recibimientos y las despedidas en Alemania, Japón, Los Angeles y Nueva York. Proeza gloriosa la del mando, pasajeros y tripulantes del dirigible. El mundo entero estuvo pendiente de las informaciones lanzadas desde la estación radiotelegráfica de la aeronave, dando cuenta del desarrollo de la semifabulosa aventura.

Cuando el que ahora actúa como prologuista de estas impresiones escuchó el relato completo del viaje, cuando leyó las notas del único viajero español, instó a éste para que las diese al público, ya que a todas luces era evidente que encerraban interés, amenidad, emoción de acontecimiento extraordinario, fuerza de realidad y atractivo de arte espontáneo que brota y fluye serenamente y se intensifica al recorrer «la Siberia infinita» y ofrece notas de tanta curiosidad como el

paseo por las entrañas del dirigible, mientras el «Graf Zepelin» volaba majestuosamente sobre las aguas del Pacífico...

Hubo amistosa porfía entre el narrador y el oyente. Y el oyente recordó:

—En siglos antañones, los hidalgos de ánimo esforzado y de ambición heroica, solían agenciarse algunos dineros, los indispensables para poner banderín de enganche en el Arenal, de Sevilla, y para fletar un bergantín o carabelón en Sanlúcar de Barrameda. Y se iban con rumbo a las Indias, a las tierras incorporadas a la civilización por mareantes y conquistadores epopéyicos. Se iban y ensanchaban a España, acrecentándola con imperios o enaltecéndola con prestigios. Se iban; con ellos iba la Patria; y la Patria, por ellos, ganaba los imperios de los aztecas y de los incas, y los principados de Cundinamarca y de Araucania, y con ellos y por ellos España descubría el Archipiélago que lleva el nombre de Filipo, y, primera en todo, era la primera en dar la vuelta al mundo... Y cuando los caudillos peleadores o los navegantes temerarios acertaban a dar feliz cabo y remate a una jornada, tomaban unas recias fojas de papel barbado, tajaban la péñola, hundíanla en las negras entrañas de un tinterillo y encabezaban el primer pliego con este rótulo: RELACIÓN, DIRIGIDA A LA SACRA Y CATÓLICA MAJESTAD DEL SEÑOR REY, DE LAS NAVEGACIONES, VIAJES Y CONQUISTAS QUE PARA SU HONRA Y MEJOR SERVICIO EFECTUÓ...

Y sin aliños retóricos, lisa y llanamente, llamando a cada cosa por su nombre, surgieron libros que han entrado por derecho propio en el tesoro de las obras clásicas, libros encantadores por lo que sugieren, por lo que enseñan y por lo que perpetúan.

Vaciló el narrador y solicitó del oyente que sirviera de prologuista a las impresiones de viaje, en el caso de resol-

ver darlas a la estampa. Vino en ello el oyente, y por lo mismo asume la parte de responsabilidad que le corresponde al sacar en letras de molde las notas del caballero Don Hierónimo Megías, natural de Las Palmas, estante en la Corte y retratado de mano, en el lienzo, por un inspirado pintor. En el retrato—que pudo dignamente figurar y no figura en este libro,—falta un detalle. Sobre el pecho de Don Hierónimo debe aparecer la banda de una gran cruz, que le fué concedida hace diez años, como blasón de magnanimidad. Eso es la Gran Cruz de Beneficencia que posee y no ostenta el buen caballero.

M. R. BLANCO-BELMONTE

CAPÍTULO PRIMERO

Antecedentes del viaje. Trágicas emociones del primer vuelo. Obtengo pasaje para el periplo aéreo. Mis preparativos finales. En el cobertizo del dirigible. La última cena en el hotel. Siluetas de compañeros de expedición. Del baile al aeródromo. Prisioneros a bordo.

Por confusión o equivocación en la fecha señalada para la salida, no pude permitirme la satisfacción de figurar como pasajero en el primer viaje que, en octubre de 1928, efectuó el *Graf Zeppelin*, desde Friedrichshafen (Alemania) a Lakehurst (Estados Unidos de la América del Norte).

Tomó parte en este vuelo, que constituyó un verdadero acontecimiento mundial, nuestro ilustre compatriota el teniente coronel, jefe de escuadra y de instrucción en la Aeronáutica Militar, D. Emilio Herrera y Linares que, al volver a Madrid, nos deleitó, en la Real Sociedad Geográfica, con una admirable conferencia descriptiva de la expedición.

Por entonces, inscripto ya en el pasaje, y dispuesto a trasladarme a Friedrichshafen, aguardé en Berlín que la aeronave regresase a Europa, para realizar mi sueño de cruzar por vía aérea el Océano Atlántico, en la segunda excursión del *Zeppelin*.

A fines de octubre del año citado, tornó felizmente de Norteamérica el dirigible, y se anunció el segundo vuelo transatlántico para fines del mismo mes.

Por vez primera disfruté en Staken, cerca de Berlín, la impresión de contemplar—en una mañana fría y lluviosa—la llegada triunfal del *Graf Zeppelin* que, también por vez primera, volaba sobre la metrópoli de la República Imperial. Y por vez primera oí, para nunca más olvidarla, la voz zumbadora de los mágicos motores Maybach.

Las autoridades berlinesas ordenaron el cierre de todos los centros docentes, para que la juventud universitaria y la infancia escolar asistiesen, con el pueblo, al gran espectáculo que se les ofrecía. Y fué de profunda emoción—como una victoria lograda por la

ciencia y por la industria de Alemania—el descenso majestuoso del *Zeppelin* en el extenso campo de Staken. Una muchedumbre innumerable, millares y millares de personas, formando grandes masas salpicadas por las notas rojas, azules y amarillas de las gorras escolares, entonaron en asordante coro el himno alemán: *Deutschland Deutschland Über Alles!*

Invitado por los señores Hanzel y Sabel, acompañé al doctor Eckener, en la caravana de automóviles Maybach formada en Staken, hasta la capital de la República Imperial, donde fué recibido por el venerable «Papá» Hindenburg, en la residencia presidencial de la Willstrasse.

El otoño trajo de la mano los temporales del invierno. Se suspendió el anunciado segundo vuelo transatlántico. Volví a Madrid, me reintegré a la familia y reanudé las tareas biológicas, que comparto con mi hermano Jacinto, en nuestro Instituto Llorente.

Desde esta fecha sostuve frecuente comunicación postal y telegráfica con Friedrichshafen. El viaje se fué aplazando hasta que, definitivamente, quedó fijado para la primera quincena de mayo.

Y, al comenzar el mes florido, la familia y los amigos me despidieron, con demasiada solemnidad, en la estación del Norte.

En París, en la Tour d'Argent, nos congregamos en fraternal almuerzo Luis Doreste, Joaquín de Montes Jovellar y su distinguida señora. Y en París me colmaron de atenciones mis maestros y camaradas del Instituto Pasteur y el justamente célebre pintor español Federico Beltrán Massés.

El 13 de mayo de 1929, con mi billete de Friedrichshafen a Lakehurst y mis diez kilogramos de equipaje, llegué al Hotel Kurtgarten. Hasta la madrugada del 16 no pudimos salir de la base aeronáutica.

A las cinco y treinta de la mañana se elevó el *Graf Zeppelin*, llevando a bordo dieciocho pasajeros y cuarenta y un tripulantes.

Con la alborada cruzamos sobre el lago y sobre la ciudad de Constanza, y pasamos por Basilea y por parte del territorio suizo hasta llegar a la frontera francesa. Habíamos de atravesarla entre siete y ocho de la mañana, hora fijada en la autorización concedida por el Gobierno de Francia.

Mecido por el vuelo, experimenté corporalmente raro bien-

estar. Estimulado por la emoción, mi espíritu se purificaba y se sublimaba en las alturas, rindiéndose ante las maravillas de Dios Creador e inclinándose ante el genio de los hombres que, cual el doctor Eckener, se yerguen y se remontan dominadores del espacio y retadores de los elementos.

Por Besançon entramos en Francia; con rumbo al Sur seguimos el valle del Ródano; divisamos Avignon, abroquelada en sus ciclópeas murallas, y nos internamos en el Mediterráneo, buscando las costas de España.

A las dos de la tarde nos encontrábamos sobre Barcelona, que mostraba su esplendor mientras se afanaba en perfilar los últimos detalles para inaugurar, cuarenta y ocho horas después, su magna Exposición Internacional.

Tornamos a *nuestro* mar—en viaje propendemos a pluralizar y a adjudicarnos verbalmente dominios que no nos pertenecerán nunca—y, siguiendo hacia el Suroeste, nos enfrentamos con Peñíscola.



El Graf Zeppelin en Cuers, después del accidentado viaje. El Jefe de la base francesa Capitán Hamón con los pasajeros Dr. Kiep, Koch, Gryha y Megías

Los motores trabajaban, llevándonos a doscientos kilómetros por hora. Eckener nos proporciona una alegría, al decirnos que, si el tiempo continuaba favoreciéndonos y si los motores sostenían su marcha actual, efectuaríamos la travesía del Atlántico antes del momento previsto.

Me abstraje señalando en el mapa las principales poblaciones que, en vertiginoso recorrido, habían quedado a nuestra espalda: Constanza, Avignon, Marsella, Barcelona, Peñíscola... Antojábase increíble que en el breve término de siete u ocho horas hubiera yo contemplado, sin cansancio alguno, esas urbes... Avignon, cuna y foco en la época medieval de turbulencias y luchas religiosas... Avignon y Peñíscola, la Corte y el postrero refugio-baluarto desde los cuales el intransigente Pontífice español Pedro de Luna opuso su recio tesón, en disputa por la tiara, a los Pontífices de Roma... Meditaba yo acerca del Cisma y de las porfías que se suscitan en nombre de la Religión, cuando el doctor Eckener, contrariadísimo, nos comunica la desagradable noticia de que han dejado de funcionar dos de los cinco motores, y de que, por ello, no considera prudente continuar el viaje y resuelve emprender el regreso a Friedrichshafen. Añade que confía en que retornaremos sin dificultad, aunque lentamente.

Antes me parecía increíble la velocidad de nuestra marcha; ahora me resisto a creer en el truncamiento de la excursión.

Recibimos la ingrata nueva frente al cabo de Naos, cerca de Cartagena.

¡Con cuánta pesadumbre presenciemos la maniobra que, suavísimamente, ejecuta el *Graf Zeppelin* hasta colocarse proa al Norte!

Contagioso, instantáneo fué el desencanto que asomó a las fisonomías de todos los pasajeros.

Despaciosamente retrocedíamos por el mismo camino que habíamos seguido en marcha vertiginosa. Al mediar la noche pasamos nuevamente por Barcelona, fantásticamente policromada con los haces de luz brotados de los focos, proyectores y faros que, en las faldas del Monjuich y en la cumbre del Tibidabo, ensayaban y combinaban efectos luminosos.

Amanecemos sobre el golfo de Lyon y... ¡a cuarenta kilóme-



En el puente del mando. Los dos pilotos timoneles y el capitán Hans Curt Flemming.

tros por hora! volamos sobre Francia, yendo de Nimes hacia el valle del Ródano, para seguir de Sur a Norte hasta Besançon con rumbo a la base de Friedrichshafen.

Cuando estábamos a la vista de Valence nos comunican otra mala noticia: han fallado otros dos motores; sólo funciona uno.

A la mala noticia aventaja otra peor: el mistral, que desde hacía unas horas nos azotaba, acrece en intensidad; ello es grave, porque el *Zeppelin* se dirige al Norte y el mistral lo empuja al Sur.

Se inicia la angustia; imposible continuar caminando hacia la base; arrecia la lucha con el mistral. Nos ordenan que estemos preparados para un posible aterrizaje, donde sea y como sea. Los radiotelegrafistas mantienen comunicación constante, demandadora de auxilio, con Lyon, Valence y París.

Por dos veces se intenta inútilmente aterrizar a orillas del Ródano; ni el terreno es propicio ni el mistral permite las maniobras que, indispensablemente, requiere el descenso de la aeronave.

El *Graf Zeppelin* efectúa una desviación hacia el Este, deja el valle del Ródano y nos mete en un gran callejón de los Alpes.

Nos damos cuenta de que estamos en trance mortal y de que vivimos instantes decisivos. Aterrados, mudos, sin una queja, sin una protesta, los pasajeros se miraban estupefactos, temiendo escuchar de un momento a otro el chasquido de la barquilla. A uno y otro lado del dirigible, y a mayor altura que el dirigible, enriscábanse las montañas; al fondo, abismos, barranqueras, agrios peñascos y algunas coníferas.

Comprendí la inminencia del peligro, vislumbré el final, y me encomendé a Dios y a mi santa madre.

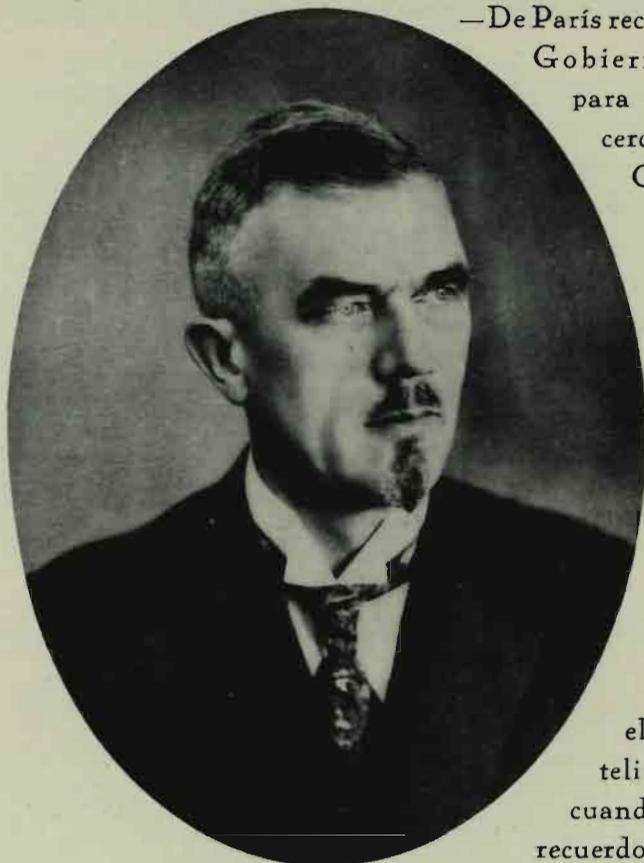
Velando con tono de humorismo lo trémulo de la voz, me pregunta un periodista berlinés:

—Doctor, ¿cuál es la mejor posición para recibir el golpe final?

—Todas son buenas—le contesté.

Una gran pausa. En el callejón montañoso y en las barranqueras el zumbido del único motor del *Zeppelin* despierta ecos y encuentra resonancias. El motor intensifica su trabajo, para suplir en lo posible a los que permanecen inactivos. Rápidamente ascendemos y nos remontamos a quinientos metros sobre los Alpes.

Acállase la angustia, renace la tranquilidad. El doctor Eckener deja el puesto de mando y habla así:



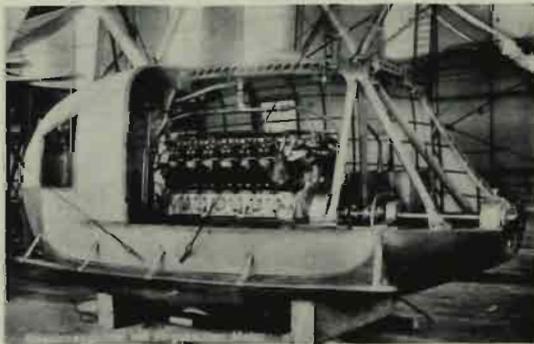
El Ingeniero Doctor Dürr, Jefe de los talleres de la casa Zeppelin.

—De París recibo instrucciones del Gobierno, autorizándome para aterrizar en Cuers, cerca de Tolón.

Cuers está a espaldas nuestras, a doscientos kilómetros de distancia; el mistral nos empujaba hacia allí, y hacia allí pone proa el dirigible, a favor del mistral que se ha convertido en aliado y auxiliador.

Divisamos de cerca el aeródromo de Montelimar, y, al atardecer, cuando ha pasado a ser recuerdo la tribulación, cuando al apartarnos del valle del Ródano no nos enfla

el mistral, ni para favorecernos ni para amenazarnos, observamos la febril actividad de un hormiguero humano: por todas las carreteras, convergiendo hacia un punto determinado, ruedan automóviles, camiones y motocicletas; en espacioso campo forman ancho círculo soldados y marinos, que visten uni-



Interior de una góndola con un motor Maybach



forme francés... Acorta la marcha la aeronave, desciende... Un jefe galo, el capitán Hamón, convierte en órdenes para la tropa las instrucciones que, por medio de altavoces, llegan hasta él desde el puesto de mando de nuestra casa flotante... Estamos en Cuers. Con rapidez y precisión maniobran centenares de hombres, prestándonos generoso concurso. El *Graf Zeppelin* está a salvo y entra en el cobertizo... La emoción de tripulantes y pasajeros resulta indescriptible... Soldados y campesinos nos saludan con espontánea simpatía, reveladora de que el bienhechor olvido y el sentimiento de humanidad se sobreponen a los antiguos odios. Ante la realidad de las vidas salvadas, hay efusiones de enhorabuenas y expresión de gratitudes desbordantes.

El subprefecto de Tolón nos atiende, y en los pasaportes, que recogemos en Tolón al siguiente día, hay una nota que dice así:

Sous-Prefecture de Toulon
Descendu du dirigeable Graf Zeppelin.
Toulon, 18 mai, 1929.
Le Sous-Prefect.

El 18 de mayo nos despedimos en Cuers del doctor Eckener, de Lehmann, Fleming y von Schiller. Entre los viajeros, por afinidades simpáticas, habíamos formado un grupo: el doctor Kiep, director general de la HAPAG; Kock, representante del Gobierno de Berlín; el representante de Württemberg, el pianista ruso Gourevtich y el ingeniero ruso Gryha. A título de periodistas figuraron en la expedición: el conde de Montgelat, Geisenheyner, von Eschwege y el norteamericano Nickolson, y como pasajera, la dama norteamericana lady Piers.

Después de las violentas emociones compartidas, llegó la hora de la separación, de la desbandada hacia París, hacia Barcelona, hacia Hamburgo, hacia Berlín.

Cuatro días permaneció en Cuers la aeronave, hasta que los ingenieros de la casa Maybach repararon e hicieron funcionar los motores, rectificando los cigüeñales.

De nuevo se encontró en Friedrichshafen el *Graf Zeppelin*, sin el menor desperfecto material y sin daño ni lesión en sus tripulantes, a pesar del grave peligro que había corrido.

Casi todos los pasajeros nos despedimos *hasta pronto*, por-

que casi todos estábamos resueltos, o muy inclinados, a llevar a feliz término el malogrado intento de viaje.

Por distintas causas el vuelo del *Graf Zeppelin* a los Estados Unidos de América del Norte se fué aplazando más y más, a medida que se dibujaba la organización de un viaje alrededor del mundo.

Las noticias de este proyecto, la idea de dar la primera vuelta al mundo en dirigible, me sugestionaron. Mi resolución fué inmediata. Renuncié a mis derechos a la travesía del Atlántico, y, desde entonces, puse toda mi actividad al servicio del deseo de conseguir un pasaje para la expedición alrededor del mundo.

Pero igual o semejante deseo experimentaban numerosas personalidades de diversas naciones. La primera vuelta al mundo por los aires adquiría importancia y transcendencia de aconteci-



El capitán Hans von Schiller



La estación de radiotelegrafía

miento histórico. Por lo mismo fueron muchas las dificultades que vencer y abundantes las recomendaciones que necesité utilizar, ni rehuí los viajes a Londres en avión, ni escatimé los radiogramas a Berlín, Hamburgo y Friedrichshafen... Ruda fué la competencia y empeñadísimo el pugilato entre los solicitantes.

A fines de junio me notifican que, definitivamente, formaría parte de la gran expedición, y desde Friedrichshafen me envía von Gerhard mi billete provisional: camarote núm. 9, cama baja. La satisfacción del logro iguala, por lo menos, a la ilusión que cifré en el deseo.

Me advierten que el *Zeppelin* realizará, previamente, un viaje de ida y vuelta a Norte América, y que luego, en la primera quincena de agosto, emprenderá la salida para el periplo aéreo.

Satisfechísimo con el buen éxito de mi gestión, regresé a Madrid y esperé la orden para ponerme en marcha.

Llegó la orden. El 10 de agosto, día de San Lorenzo, abrazador, como las parrillas martirizadoras del Santo, encarpeté mis papeles, dispuse los veinte kilogramos de equipaje que se me conceden ahora, y tomé el sudexpreso, despidiéndome de la familia y de los amigos.

En la estación de San Sebastián abrazo al modelo de lealtades y de depositarios de la fe pública que se llama Camilo Ávila. Al anoecer del 11 me acogen, en la estación del Quai d'Orsay, Luis Doreste y Beltrán Massés; descanso en el Hotel Claridge, y al otro día, fiesta de Santa Clara, rindo piadoso tributo de entrañable recuerdo a mi madre, la santa que tiene culto en mi corazón.

Desde Friedrichshafen me han prevenido de la conveniencia de llevar visado el pasaporte por el Gobierno de los Soviets. España no ha reconocido a la Unión de las Repúblicas Soviéticas, y necesito resolver en París este pequeño conflicto de documentación.

Luis Doreste me allana el obstáculo mediante una serie de presentaciones: del Banco de Bilbao en París al Banco de la Europa Central (Banco Soviético) y de éste al Consulado de los Soviets en la capital de Francia.

Docenas y docenas de rusos forman cola en el Consulado; son emigrados de aspecto pobre y revelador de abandono personal. Al verme pasar sin espera de turno, me miran tristemente, y en sus mi-

radas hay enojo, admiración, envidia. En el salón descuelle la ampliación de una fotografía que representa a Lenin despechugado, sin cuello de camisa y con una inscripción en ruso, que yo no entendía. Una soviética joven, distinguida, aplomada, que habla correctamente el francés, me atiende con amabilidad y me visa el pasaporte. El *Graf Zeppelin* está autorizado para volar sobre los territorios rusos, pero el requisito de contar con pasaporte individual en regla es medida de precaución, ante la posibilidad de un aterrizaje forzoso en aquellas dilatadísimas comarcas.

Nuestro Embajador en París, Sr. Quiñones de León, me favorece con una invitación a almorzar, y a la mesa se sientan, también invitados, los señores Duque de Alba, Huertas y Doreste.

Todos se interesan por el buen término de la aventura que voy a emprender.

Me despido de mis camaradas del Instituto Pasteur, y, tan henchido de satisfacción como Don Quijote al realizar su primera salida, tomo por la tarde el Oriente-Expreso, para Stuttgart.

Serpentea la línea férrea siguiendo el curso del Marne. Cruza el tren por Epernay, Chalons-sur-Marne, Nancy, Estrasburgo... Nombres fatídicamente evocadores de desolación y luto... Como pesadillas me conturban las imágenes de la apocalíptica guerra europea. Al lado de las estaciones del ferrocarril álzanse las bodegas del más alegre de todos los vinos, del Champaña, que me hacen pensar que la sangre humana empapada en esas tierras se ha transformado en el alegre vino.

Amanezco en Stuttgart el día 13. Encuentro animadísimo el restaurante de la estación. A las siete y media salgo para Friedrichshafen, recorriendo la industrial y frondosa cuenca de la capital de Wurtemberg. Empalme de trenes en Ulm, a orilla del Danubio, y a las once y treinta el convoy llega a Friedrichshafen.

Desde la estación me traslado a pie al Hotel Kurtgarten, donde tengo preparada la habitación.

El *hall* del hotel está concurridísimo, y algunas fisonomías me son ya conocidas.

Mis primeras entrevistas fueron con los ex compañeros del fracasado vuelo, von Eschwege-Lichberg, Geinsenhayner y Wilkins. En los apretones de manos y en la expresión de las miradas,

había la satisfacción de camaradas que vuelven a encontrarse para compartir los azares y las alegrías de una aventura que se sale de los límites de lo natural y corriente.

En la terraza, ante el anchuroso lago rizado por vientecillo caluroso, desgranaban los violines las notas de esas melodías cosmopolitas que se oyen en los hoteles de todo el mundo a la misma hora.



Una «cabina» de pasajeros

En una mesa toma el té el Rey Gustavo de Suecia; en otra, los Embajadores de los Estados Unidos y del Japón; más allá se agrupan unas familias japonesas; las damas niponas semejan muñequitas de lujo: mejillas estucadas, bordados kimonos, grandes lazos de brocado... En otra mesa saludo a la Condesa Brandestein Zeppelin, hija del glorioso inventor, y antaño dama de la Emperatriz de Alemania; en torno de dos

mesas, periodistas internacionales a la caza de noticias para lanzarlas a sus rotativos.

Ante otra mesa, solo, me llama la atención un joven de facciones finas y delicadas, de cutis intensamente color caoba, cabello laso con negror de azabache, y mirada y aspecto tristes; semejaba un príncipe indostánico de las orillas de Ganges, un hijo de Brahma. Grande fué mi sorpresa cuando me lo presentaron: el notable periodista francés Leo Gerville-Reache, que, en representación de *Le Matin*, dará la vuelta al mundo en *nuestra* aeronave.

A la hora de la comida sigo poniéndome en relación con los futuros compañeros de viaje. William B. Leeds se sienta a la mesa con el comandante Rosendahl y el teniente Richardson, de la Aviación militar de los Estados Unidos. Leeds, neoyorquino, de veintinueve años, es un pobrecito archimillonario, con rentas que ascienden a millones de dólares; tiene por esposa a la Princesa Xe-

nia de Grecia; hay distinción en su portè y afectación en sus palabras; habla campanudamente, escuchándose, mirando fijamente a su interlocutor. Con frecuencia ríe con un metal de voz laríngeo que se oye a distancia. Es una risa *sui generis* la risa característica de Leeds.

Charles E. Rosendahl es el comandante del dirigible *Los Ángeles*—hermano del *Graf Zeppelin 127*—que emigró a los Estados Unidos, cambiando su nacionalidad por la yanqui. Rosendahl habla algo el español; ha pasado largas temporadas en Méjico; se le considera autoridad máxima en la Aeronáutica estadounidense y mantiene relaciones de amistad con nuestro compatriota el teniente coronel D. Emilio Herrera.

El teniente Richardson, militar disciplinado y enérgico, oriundo de California, viene a las órdenes del comandante Rosendahl.

Joaquín Rickard de Boston, trae la representación del diario *A B C*. A poco de saludarnos fuimos sinceramente amigos, y a ello contribuyó su amor hacia España, donde ha residido grandes temporadas. Invitado por él, cené en su mesa, acompañado de su hermano James Theodore, muchacho culto que amplía estudios de diplomacia en París, y de su hermana, jovencita rubia, linda y atrayente, que a sus encantos unía el del amable esfuerzo por hablarme en español, complaciéndose en citar capítulos del *Quijote*. Me decía que su hermano Joaquín, en la paterna casa de Boston, era tan devotamente propagandista de España, que toda la familia decidió aprender el idioma de Cervantes.

Los dos hermanos menores habían hecho el viaje a Friedrichshafen para despedir a Joaquín.

14 de agosto.—Crece la animación en el Hotel; la expectación es muy grande; mañana de madrugada efectuará su salida el *Graf Zeppelin*. Familias de los viajeros, fotógrafos, periodistas, cinematografistas forman cuadro muy pintoresco. Un caricaturista wurtembergués traza siluetas cómicas de los pasajeros. Me canjean por el definitivo el billete provisional que me remitió a Madrid el representante de la HAPAG. Se me aproxima un fotógrafo con su cámara, me pide permiso para reproducir el billete, y me dice que él también dará la vuelta al mundo en el *Zeppelin*. Es el gran reporte-

ro gráfico Heinz von Perckhammer, hombre fuerte, rudo, originario del Tirol italiano, pero que no habla el italiano; ha vivido muchos



El Jefe de servicios de comedor Heinrich Kubis

años en China, no tiene familia, se expresa casi a gritos, gesticulando, pero es un insigne artista, que acierta a sorprender actitudes y momentos que para otros fotógrafos pasan inadvertidos.

Rickard se reúne con nueve periodistas; cada uno tiene que aportar una noticia inédita; él comunica que llevo en la cartera un billete de la Lotería española, correspondiente al sorteo de Navidad, billete que viajará conmigo buscando la buena suerte. Ovación por la nueva

y lanzamiento de la noticia a la Prensa de todo el mundo.

Los ingenieros y obreros especializados, dan los últimos toques a la aeronave. Se refuerza el armazón, las lonas de la envoltura son revisadas, y las arrugas, luego de estiradas, quedan empastadas y pintadas de aluminio. Los balones del gas de suspensión aparecen inflados, así como los depósitos del gas Blau, combustible que alimentará los cinco grandes motores Maybach, de 500 caballos cada uno. Como la temperatura es elevada, no se llenarán completamente los depósitos de gas hasta momentos antes de la salida.



Debajo de la góndola de La cocina eléctrica a bordo del *Graf Zeppelin*

mando y de los camarotes del pasaje queda instalado el nuevo aparato «paragolpes»; lleva en el interior una gran bolsa de goma, llena de aire, que, al aterrizar, amortiguará el choque.

Se prueban los cilindros de los motores; se recorren y examinan las hélices. Sin precipitaciones, se despliega actividad prodigiosa y ordenada.

En el puente de mando, al lado derecho, quedà colocado el «ecómetro» que servirá para medir la altura a que el *Zeppelin* se encuentre sobre el agua y sobre terrenos libres de bosques.

Los radiotelegrafistas atienden a sus instalaciones y prueban los aparatos. Durante la primera etapa mantendremos comunicación con las estaciones rusas del Ártico, con las alemanas del Norddeich, con Mukden y con el Japón. Las escuadras norteamericana y japonesa del Pacífico están ya advertidas, y, en caso necesario, nos prestarán auxilio.

El factor *tiempo* será principalmente quien en esta magna aventura nos llevará al éxito triunfal o al fracaso, y la regularidad en la recepción de informes radiotelegráficos de los observatorios meteorológicos, tiene importancia decisiva.

Otto Manz, nuestro cómico cocinero, aprovisiona las viandas: enormes salchichas y otros embutidos, jamones, piernas de cordero, latas de conservas de pescados, de carnes, *foie-gras*, caviar, pasan, como volúmenes de biblioteca, a los armarios frigoríficos. Verduras, frutas, dulces, y otras substancias para uso interno, ocupan sus sitios en diversos compartimientos.

Heinrich Kubis es el administrador de las bebidas. El agua mineral va en un depósito, para evitar el peso de los cascós de las botellas. La «bodega» llevará vinos del Rhin, del Moselle y de Burdeos, whisky, benedictino y cerveza.

—¿Hay Champaña?—le pregunto.

—Dieciocho botellas—me contesta Kubis.

—Quedan por mi cuenta—le digo.

Me he convertido en acaparador. A bordo ya no se podrá beber Champaña sin contar conmigo.

Mediante un documento, que leemos y firmamos, nos comprometemos a no reclamar a la Casa Zeppelin indemnización alguna en caso de accidentes y nos obligamos a no facilitar informa-

ción verbal, escrita, ni fotográfica acerca del viaje hasta que hayan transcurrido catorce días del regreso a la base de Friedrichshafen.

A las cinco de la tarde el doctor Eckener obsequia a sus pasajeros con un té espléndido y, al mismo tiempo, nos da instrucciones para el viaje. Saludamos afectuosamente a los intrépidos oficiales del *Zeppelin*, capitanes Lehmann, Flemming y von Schiller, de quienes éramos ya amigos.

A la hora del té aparece Karklin, geógrafo ruso, enviado



En la cocina del *Graf Zeppelin*. El grumete Ernst y el cómico cocinero Otto Manz

por el Gobierno de los Soviets como delegado en la expedición. Karklin viste decorosamente, aun cuando dista mucho de ser modelo de elegancia. A un lado del cuello lleva un parche blanco cubriéndole un respetable forúnculo, que le impide mover con facilidad la cabeza. El delegado soviético no habla francés, ni inglés ni alemán. Su presentación al doctor Eckener resulta muy divertida, porque el doctor Eckener no sabe ni palabra del idioma ruso. La mímica, el lenguaje universal, les permite entenderse hasta donde mímicamente es posible.

Me siento a una mesa con tres compañeros de expedición,

Max von Geisenheyner, von Eschwege-Lichberg y el doctor Kauder. Los dos primeros son veteranos camaradas del viaje truncado en Cuers; uno representa la a *Frankfurter Zeitung* y el otro, a un grupo de Prensa de Berlín, Viena y Stokolmo. Geisenheyner, poeta, además de insigne periodista, puede servir como prototipo de la corrección, del agrado y del buen gusto. Heinz von Eschwege-Lichberg, alemán, de no aventajada estatura, delgado y nervioso, vive dedicado a la busca y captura de temas y noticias que telegrafiar a sus periódicos, siempre pendiente del cumplimiento del deber.

El doctor Kauder actúa en representación de otro grupo de Prensa berlinesa; tampoco, aun siendo alemán, sobresale por su estatura; fuerte y robusto, muestra el cuello abultado en la región tiróidea. Atrae por su afable trato y por su cultura y se caracteriza por su acendrado patriotismo: *über alles...*

A las seis de la tarde un autómibus recoge nuestras no pesadas maletas—veinte kilogramos por viajero—para llevarlas al cobertizo y a los respectivos camarotes; previamente fueron rotuladas y marcadas con los nombres de sus propietarios. ¡Pobres maletas! ¡Si fuesen capaces de sentir a compás del baqueteo que les espera!...

Vamos a efectuar la última cena en el Hotel.

Suena blandamente la orquesta y se congregan los comensales ante las mesas adornadas de flores. Los grandes ventanales que abren a la terraza, al jardín y al lago están de par en par; el aire llega cálido y perfumado por los aromas del jardín. Noche de encanto, que invita a soñar despierto. Para la madrugada que se acerca está fijada la salida del *Graf Zeppelin*. Toda la buena sociedad de Friedrichshafen y numerosísimos forasteros se han dado cita en el *hall*, en las terrazas y en los jardines del Hotel. Esta noche no hay que pensar en dormir.

Me presentan a un nuevo compañero, Christof Iselin, de Zúrich; es teniente coronel del Estado Mayor del Ejército suizo; tiene negocios de petróleo en el Cáucaso. Le acompañan su señora e hijos hasta el momento de la partida. Moreno, delgado, enjuto, inquieto, físicamente recuerda los modelos que Victorio Macho descubre y recoge, en dibujos magistrales, para perpetuar los tipos de nuestra recia y austera Castilla.

Formando invariablemente grupo aparte está la familia nipona. Tres japoneses nos acompañarán; el capitán de corbeta Fuyiyoshi, jefe de aviación; el periodista Kitano y el doctor Enti, redactor del *Tokio Nichi-Nichi*. El grupito nipón—manantial inagotable de saludos y cortesías—es un conjunto de caras muy estiradas, como planchadas; pero en esas caras se abren inesperadamente las bocas, se contraen los músculos.

El doctor Seilkopf, otro camarada de viaje: sabio profesor del Instituto de Meteorología de Hamburgo, especializado en asuntos marítimos. Su concurso en la expedición ofrece interés máximo. Viene en calidad de agregado al Estado Mayor del doctor Eckener; pero le consideramos de los nuestros, porque ocupa uno de los camarotes del pasaje.

A un lado del comedor, charlando animadamente en derredor de una mesa, se encuentran el periodista von Wiegand, la bella cronista lady Grace Hay Drummond Hay, el explorador australiano Hubert Wilkins y el fotógrafo Robert Hartmann. Este cuarteto representa a un consorcio de Prensa norteamericana. Por un puñado de billetes, el consorcio ha adquirido el monopolio de la información periodística en este viaje; el puñado de billetes pronto lo recogerá multiplicado.

Fatalmente, los hechos históricos se repiten. Capitalistas israelitas, con el cebo de lucrarse ganando ciento por uno, ayudaron, aportando sus dineros, a la insuperable proeza de Colón, cuando salió de Palos en busca de las tierras del Gran Kan. Los capitalistas que interesadamente auxiliaron a Colón, ni pretendieron pasar por héroes ni mucho menos recabar parte de laurel en la hazaña. Se dieron por hartos satisfechos con reembolsarse de sus dineros, acrecentados por las gabelas estipuladas. Los modernos colaboradores económicos, además de realizar un espléndido negocio, soñaron y trataron nada menos que de apropiarse la gloria del genio de Eckener, eclipsándolo y procurando deslizarse por un resquicio en el templo de la Historia.

Quedan presentados por mí, diecinueve pasajeros de los veinte que, en Friedrichshafen, nos disponíamos a salir.

A mi gran amigo, M. R. Blanco-Belmonte, que prologará este relato, corresponde la presentación del último de los pasajeros,

que, por esos azares inexplicables de la suerte, consiguió formar parte de la más sugestiva y trascendental expedición de la época actual.

Espumeaban en las copas los vinos germanos; danzaban incansablemente las parejas a compás de los valeses de Strauss interpretados por la orquesta. Corren las horas; la expectación crece por instantes y atiranta los nervios. La música enmudece. Un grupo de pasajeros y curiosos rodea a un caballero y comenta sus palabras. Se trata de un millonario norteamericano que en Nueva York, adquirió billete para dar la vuelta al mundo, y, al llegar a Friedrichshafen, se entera de que el billete no es válido y de que el pasaje está completo.

Al regocijo del baile, al deleite de las melodías orquestales, suceden el silencio y la ansiedad; son las tres y media de la madrugada. En la puerta del Hotel aguarda el autobús que a los veinte pasajeros nos trasladará al «domicilio» del dirigible. El trayecto está iluminado, lleno de gente, de automóviles, pero sin bullicio. Dentro del carruaje nos observamos los viajeros y cruzamos alguna frase; pero, evidentemente, estamos abstraídos, meditabundos... A los pocos minutos llegamos al cobertizo.

¡Adiós, Friedrichshafen! ¿Volveremos a verte?...

Potentes focos eléctricos iluminan el interior del «hangar.» La cubierta del soberbio *Zeppelin*—con sus 236 metros de largo—tiene reflejos plateados, como la piel de inmenso cetáceo. En las góndolas de los cinco motores esperan los mecánicos. En el puesto de mando se yerguen Lehmann y Flemming.

Uno a uno subimos las escalerillas, al final de las cuales nos recibe el simpático von Schiller, pasamos al salón y de allí a tomar posesión de los respectivos camarotes; los gabaneros y el reducido equipaje que llevamos a mano los recoge el boy Ernst, jovenzuelo de catorce años, veterano del *Zeppelin* que oficia de ayudante de Kubis, jefe de comedor. Como el grumete que acompañó a Colón, Ernst será testigo de esta memorable empresa.

El doctor Eckener conversa y cambia apretones de manos con unos personajes; llega al pie de la escalera; sin solemnidad ni aspa-

vientos, sencillamente, besa a su esposa, se despide de la Condesa Brandenstein-Zeppelin, sube unos escalones y queda dentro de la aeronave.

Oímos el roce de las escalerillas al ser retiradas.

Ya somos prisioneros a bordo del *Graf Zeppelin*.



CAPITULO II

DE FRIEDRICHSHAFEN A TOKÍO

La partida. En ruta. Sobre Berlín. El primer almuerzo. De Pomerania a Lituania. Una gran emoción. Aquella hoguera en los Urales... Desde el puente de mando. Siberia, Siberia... La tundra y la taiga. El Tunguska. ¿Sol de media noche? Los tres astros. Jakust. Las montañas de Stanowoi. ¡Agua, agua! ¡Banzai, banzai!

15 de agosto.—Las cuatro y treinta minutos de la madrugada. La expectación es enorme. El instante encierra soberana emotividad. La aparente serenidad de las fisonomías encubre ansiedad rara, pocas veces sentida como en esta ocasión. El escalofrío corporal es consecuencia de la vibración del espíritu. Va a comenzar la epopeya.

Las familias de los tripulantes residentes en Friedrichshafen, las de algunos viajeros, los amigos que nos despiden y los personajes autorizados para entrar en el cobertizo, despejan y abren calle, siguiendo las órdenes de la Policía. Los focos eléctricos les iluminan los semblantes, dándoles aspecto terroso. Todas las miradas están fijadas en la góndola. Arrastrado por sus cables, el monstruo deja el cubil, se desliza suavemente, abandona su hogar... ¿Regresará indemne?

La muchedumbre nos sigue a pie. Sordamente redoblan las pisadas en el pavimento del espacioso *hangar*.

Silencio sepulcral. El *Graf Zeppelin* se encuentra inmóvil, al aire libre, en un vasto campo cubierto de césped. Truenan voces imperativas; se sueltan las amarras... Despégase de la tierra el dirigible, asciende lentamente; zumban, estremeciéndonos, los motores que comienzan a funcionar: es el preludio de la colosal sinfonía... Gritos asordantes, vítores, pañuelos que flotan... En unos segundos nos hemos colocado a doscientos metros sobre el gentío. Hemos dado comienzo a la aventura.

En el interior de la aeronave, en nuestro salón, las mesas lucen flores y están colmadas de cajas de bombones y galletas. El saloncito es una abreviatura de la Torre de Babel; juntos, pero no confundidos, estamos alemanes, franceses, ingleses, australianos, norteamericanos, suizos, italianos, japoneses, rusos y un español.

El estado psíquico del pasaje tiene interés precisamente por su uniformidad: contracción de los músculos faciales, miradas interrogantes, sonrisas algo forzadas, silencio... Quien más, quien menos, comprende que ha pasado el Rubicón y se tranquiliza pensando: la suerte está echada.

El mando ha dividido en cuatro etapas el periplo. La primera, de Friedrichshafen a Tokio, por la Rusia europea y Siberia. La segunda, de Tokio a Los Ángeles (California), en vuelo sobre el Océano Pacífico. La tercera, de Los Ángeles a Lakehurst, cruzando por el continente americano. La cuarta, de Lakehurst a Friedrichshafen, travesía del Océano Atlántico.

La ruta que probablemente seguiremos será por el N. E. hacia Berlín, el Báltico, Norte de la Rusia europea y Siberia, asomándonos quizás al Mar Blanco. Continuaremos por el Este de Siberia, en busca del Pacífico, para luego bajar al Japón. El itinerario definitivo dependerá de las noticias meteorológicas que lleguen de Leningrado, Vadsoe, Mukden y Alaska. Queda descartado el vuelo por el centro de Europa, valle del Danubio y Mar Caspio. Por esta dirección la distancia resultaría mayor, aunque parece más directa, aparte de que la carta meteorológica del Caspio es muy mala.

Los últimos informes señalan una alta presión en el Norte de Alemania y otra en el Atlántico, frente al Estrecho de Gibraltar. A medida que subamos hacia el Norte, mejorará el tiempo.

Enfilamos hacia el N. E. a 300 metros de altura. Dejamos a la derecha el Bodensee, en cuyas aguas vemos reflejarse las montañas de cuatro Estados: Würtemberg, Baviera, Tirol austriaco y la risueña Suiza. Por encima de las cordilleras bávaras despunta el claror del alba; las líneas y el color del paisaje van adquiriendo más fuerza y relieve.

—¡Formidable! ¡Formidable!—exclamaba el francés Gerville que, por vez primera, viajaba en aeronave.

—¡Único, único!—repetía Iselin, escudriñando sus nativas tierras suizas.

Todos nos sentíamos atraídos hacia las ventanas de la góndola, ávidos de contemplar la magnificencia del espectáculo.

Rickard se deleitaba admirando románticamente el paisaje a la indecisa luz del crepúsculo matutino, y yo interrumpía su abstracción, diciéndole: «Seremos testigos afortunados de la magna empresa.»

Ulm, la primera población importante que se ofrece a nuestro paso, eleva en el espacio la aguja de su ingente Catedral.

Amanece; la salida del sol es sorprendente. En las cuatro mesas del saloncito, quedan instaladas cinco máquinas de escribir, que otros tantos periodistas han sacado de sus camarotes. El desagradable tic-tac de los aparatos mecanográficos comienza a constituir una molestia para los oídos; tememos, fundadamente, que esa molestia tendrá término cuando finalice el viaje. Se lanzan los primeros radiogramas con las impresiones iniciales del vuelo.

Yo también dirijo el primer *radio* al Rey de España y los primeros saludos a mi familia de Madrid y de Canarias, y al Instituto Llorente. S. M. el Rey don Alfonso XIII se dignó autorizarme para enviarle, por telegrafía sin hilos, frecuentes noticias del viaje, así como también postales y cartas, por la estafeta del *Zeppelin*, para unir los sellos a su colección.

Mi primer mensaje, por vía inalámbrica, a S. M., decía así:

S. M. el Rey don Alfonso. Santander.—Pintoresco espectáculo, salida magna aventura. Marchamos hacia N. E. buscando Norte Siberia, descender línea recta Tokio. Comandante Eckener y yo saludamos respetuosamente Vuestra Majestad.—JERÓNIMO MEGÍAS.

Dejamos a un lado la capital de Baviera. A nuestra vista y a plena luz surge Nuremburgo, tras sus antiguas murallas grises; las típicas mansiones recuerdan, como modelos, los minúsculos juguetes de fama mundial. La histórica plaza está rodeada de puestos de frutas y de verduras; la gente se agita y nos saluda, como si bailara a compás del vals de *Los Maestros Cantores*. En la esquina

de una plazoleta quiero adivinar la Casa-museo de Alberto Durero.

Dejamos Nuremburgo, con la mirada en el paisaje y con el pensamiento en Wágner y en Durero.

El jefe de comedor, Kubis, el maestro Kubis, advierte la necesidad de que sean desalojadas las mesas para ofrecernos el desayuno. Las mesas servirán para comer, para escribir, para jugar; a cada hora tendrán distinta aplicación.

Sentíamos cansancio y hambre. La actividad del día anterior, la noche en vela, la serie de intensas emociones que, con rapidez vertiginosa, veníamos experimentando desde la madrugada, nos fatigaron corporalmente, pero actuaron también como aperitivos.

Bandejas repletas de salchichas variadas y de lonchas de jamón y de ternera; huevos, manteca, rebanadas de pan moreno, confituras y frutas substituyeron a las máquinas de escribir. Una gran cafetera de fina porcelana y otro recipiente con leche condensada pasan de mesa en mesa.

Hemos satisfecho el apetito. Nos dicen que al pasar por Berlín será arrojada la primera saca de correspondencia. El comedor se transforma en salón escritorio. Rasgúan las plumas estilográficas firmando postales; Kubis, que también oficia de estanquero, nos vende los sellos especiales del *Zeppelin*, que ya son esperados codiciosamente por los coleccionistas.

Los bosques y los campos alemanes, labrados y cultivados esmeradamente, muestran intenso verdor; en algunos sitios ya amarillean las sementeras.

A 150 kilómetros por hora avanzamos hacia el Norte y a nuestros pies van quedando pueblos y más pueblos.

Nos acercamos a Leipzig. Sus talleres de vidrios y aparatos para óptica, la Universidad, las instalaciones de sus clásicas ferias, sus librerías, todo brilla bajo el sol matutino, que se refleja en la ciudad como en inmenso cristal fabricado por ella misma. De las grandes estaciones ferroviarias salen, en semicírculo, innumerables parejas de rieles, que se dispersan y se prolongan en múltiples direcciones.

El far niente de los viajeros contrasta con la laboriosidad de los tres periodistas alemanes. Al cruzar sobre la capital de la República Imperial, dejarán caer las primeras cuartillas reseñadoras



El *Graf Zeppelin* sobre el monumento a La Victoria y el Reichstag.
La muchedumbre en ambas plazas.

del comienzo del viaje, y los rotativos, pocos minutos después, lanzarán a la calle las hojas impresas conteniendo las reseñas.

Divisamos el Havel con las minúsculas embarcaciones que efectúan la travesía de Berlín. Pasamos por Werder, popular por sus fiestas floridas y por sus vinos de frutas; seguimos por Potsdam, distinguiendo perfectamente el Palacio Imperial y La Orangerie. En los jardines de Sans-Souci, la estatua de Federico el Grande parece que cobra vida para llamar la atención a su también grande amigo Voltaire, acerca del paso del *Zeppelin*.

El Wansee está surcado por centenares de lanchitas veleras, que semejan bandadas de aves marinas; nos saludan los bañistas que llenan las orillas. El sol fulge intensamente en el espejo del lago.

Rodeado de chimeneas se deja ver Berlín. Entramos por Charlottenburgo; cerca de la Escuela Politécnica es lanzada la primera saca postal. Pasamos, sucesivamente, sobre Tiergarten, estatua de la Victoria, actual Plaza de la República, el Reichstag, la Branderburger Tor. Animación extraordinaria, alegría inmensa, júbilo indescriptible... No ha quedado un berlinés en el interior de su casa. Paseos, anchurosas calles, terrazas y balcones ofréncense colmados por millones de ciudadanos que vitorean con entusiasmo y flamean pañuelos y banderines.

Remontándose hasta nosotros llegan escuadrillas de aeroplanos; los aviadores nos envían salutations fraternales, fotografían al dirigible y lo escoltan.

Inmediatamente nos encontramos envueltos por otro centenar de aviones que acaba de salir del aeródromo de Tempelhof. Como bandadas de palomas, vuelan acompasadamente a los costados de la aeronave. Nos aturden con el mugido de sus sirenas y con el rimbombar de sus motores.

Hay momentos en que estamos tan cerca que vemos con todo detalle a los pilotos. Agítanse en el aire blancos pañuelos... Los aviadores no se contentan con escoltarnos. Quieren lucir su pericia y su temeridad, y durante unos minutos asistimos a una imponderable multiplicación de vértigo acrobático. Por doquiera, en derredor nuestro, ascienden, descienden, trazan espirales y actúan de jeroglifistas en el espacio los aeroplanos, obedientes al impulso de las manos que los guían...

En la Pariserplatz y el Unter den Linden—la señorial Avenida de los Tilos—una compacta masa humana ha tejido bullente alfombra. A continuación, la Universidad, la Ópera, el Palacio Imperial, el Dom y los Museos, siguiendo por la Alexanderplatz hacia el Norte. Los edificios públicos, y muchos particulares, han izado el pabellón nacional; asistimos a un derroche de vida, de movimiento y de color.

El doctor Eckener hace que el dirigible descienda a doscientos metros sobre la marea humana. Escuchamos el clamoreo popular y los bocinazos de los automóviles.

A Kauder, Geisenheyner y a Eschwege se les nublaban las pupilas. A mí también.

A los pocos minutos, perdemos de vista a Berlín; nos retiramos de la ventana y necesitamos sentarnos, para descansar de la fuerte sacudida nerviosa que acabamos de recibir...

Las mutaciones del saloncito son incesantes.

Las cuatro mesas que ocupan los ángulos aparecen, ahora, revestidas de blancos manteles.

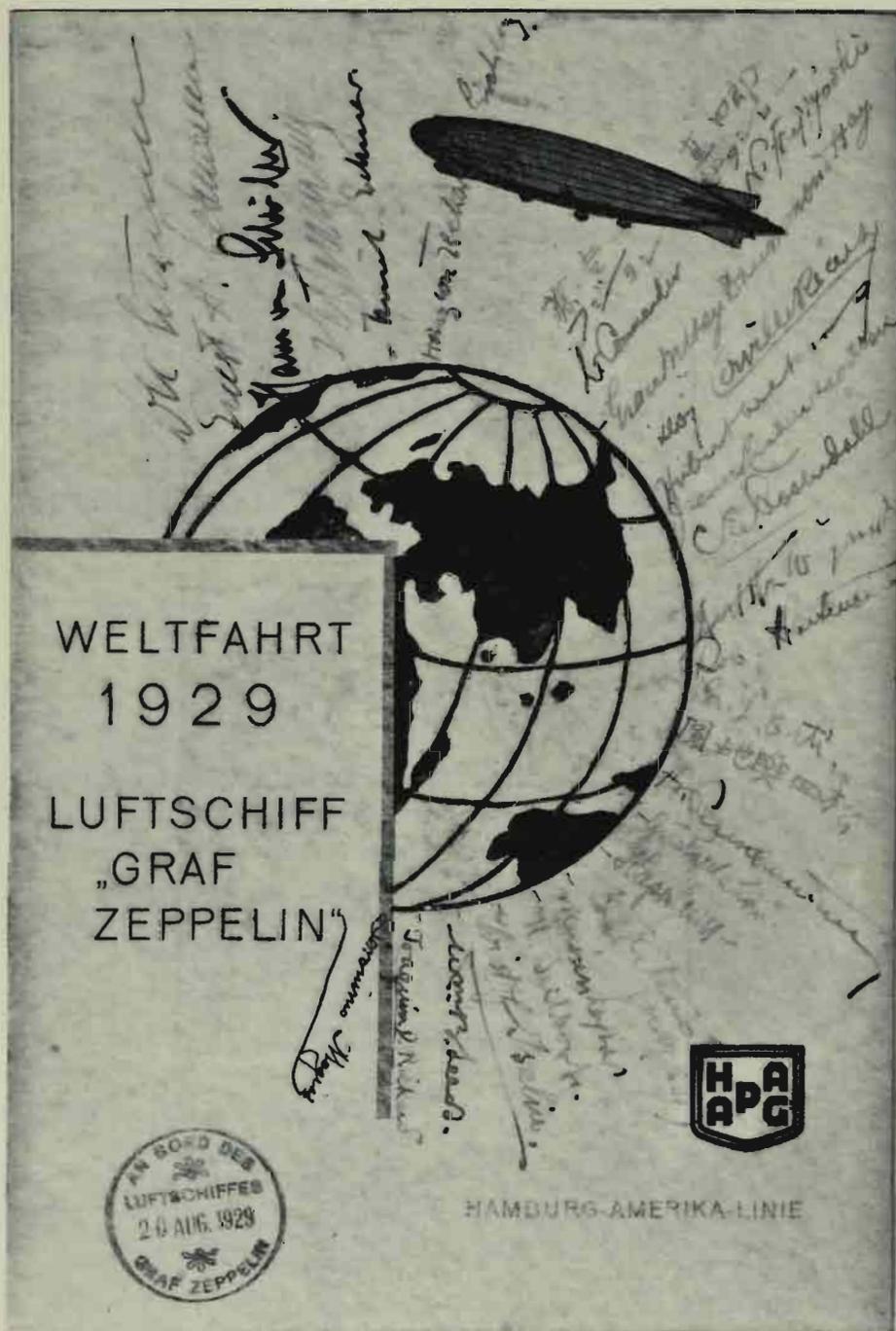
Kubis, secundado por el rapazuelo Ernst, va colocando una artística vajilla de porcelana bávara, de color blanco-nácar, fileteada de azul y de oro, y con las inscripciones del *Graf Zeppelin*. La vajilla ha sido regalada por una gran fábrica de Baviera.

Aún permanecen frescas y olorosas las flores que salieron con nosotros de Friedrichshafen. Finos cubiertos, copas y vasos de transparente cristal quedan instalados ante cada asiento. Creemos encontrarnos en el comedor de un lujoso hotel.

Faltaba la orquesta; pero Leeds, con el espíritu, previsor hasta en lo superfluo, que caracteriza a los norteamericanos, ha tenido la peregrina ocurrencia de traer un fonógrafo y lo instala a un lado, junto a los ventanales.

Ante cada cubierto, una envoltura de grueso papel blanco, rizado, resguarda la servilleta, y en el exterior de esta especie de sobre abierto aparece escrito un nombre.

En la mesa que preside nuestro Comandante, las envolturas ostentan inscritos los nombres de Lady Hay, Leeds, Rickard, Wilkins, Megías. Conservaremos estos puestos hasta el término de la primera etapa.



En el menú de uno de los almuerzos servidos a bordo en la primera etapa, consignaron sus autógrafos los jefes del *Graf Zeppelin* y los veinte pasajeros que salieron de Friedrichshafen el día 15 de Agosto de 1929.

Los demás pasajeros y oficiales están distribuidos en las otras mesas.

Cada comensal tiene su *menú* impreso en blanca y plegada cartulina, que en la primera página muestra un planisferio sirviendo de marco a la imagen del *Graf Zeppelin*.

El texto del *menú* dice así:

Mittagessen, 15 agosto.

Rheinsalm. (Salmón del Rhin.)
Rehrücken. (Chuletas de ciervo.)
Creme. (Crema.)
Obst. (Fruta.)

Nuestro comensal Leeds nos obsequia con dorado vino del Rhin. Los compañeros de mesa chocamos las copas, las elevamos y bebemos. El doctor Eckener sonríe, atendiéndonos paternalmente. Además de genial, es afectuoso y benévolo.

Otto Manz, cocinero a bordo—gordinflón, cariencendido, risueño y cómico, como la figura representativa de nuestro *Gordo de Navidad*,— vestido de blanco, con delantal y alto gorro de plato, también blancos, se asoma a una puerta y nos mira con cierto aire de superioridad. Su aspecto evoca el de una gallina clueca, regodeándose después de haber dado de comer a sus polluelos.

Perkhammer y Hartmann, asomados durante toda la mañana a las ventanas, habían obtenido muchas vistas fotográficas del exterior; de sobremesa inauguran su tarea en el interior del *Zeppelin*: impresionan placas y rollos para películas. Con objeto de animarnos y de que nuestras fisonomías apareciesen alegres, gritaban: ¡¡*Hundada, Hundada!*...

... Verdes praderas cercadas, donde pacen blanquinegras reses vacunas; granjas agrícolas en plena actividad; campos semejantes a tableros de ajedrez con casilleros verdes. ¿Huertos remolacheros o patateros?... No es posible distinguirlos desde nuestra elevada posición actual. Las sementeras verdeamarillentas ondulan como las olas del mar.

En los postreros confines del horizonte visible se distingue

una línea, una faja azul plomo, un mar poético: el Báltico. Lo entoldan nubes grises.

Estamos sobre Stettin y admiramos la hermosura de su puerto.



Al pasar por Stettin

Las chimeneas de las fábricas de productos químicos vomitan humareda. La gente nos aclama; los barcos nos hablan con el ronquido de sus sirenas. El júbilo del pueblo alemán no decae.

En dirección N. E. seguimos bordeando la costa; bandadas de gaviotas vuelan y revuelan por las planicies de turba. Nos distrae contemplar las líneas blancas que forman las olas del mar al morir en las playas.

Las tres de la tarde. Del mar volvemos a tierra. Danzig aguarda nuestro paso. Estamos sobre la población; claramente oímos las campanas de la Catedral, que nos saludan con tañidos prolongados. Pudiéramos interpretar esas voces por lamentos y quejumbres que nos despiden compadeciéndonos, dudando del buen éxito de nuestra empresa.

Volvemos al mar saliendo por Zoppot, el Montecarlo del Báltico.

Las rubias polacas habrán dejado el tapete verde del Gran Casino para admirar nuestro paso. Conozco ese Casino y conozco su tapete. Hace un año arrojé en él algunos *guldens* siguiendo mi capricho, que no coincidió con el de la bola de marfil de la ruleta.

Estrecho es el pasillo de Danzig, pero resulta más pequeño aún visto desde las alturas. ¡Pobres polacos!

Los barcos que cruzan el Báltico tienen el encanto, la poesía de la nave en que Isolda embarcó para asistir a Tristán, agonizante de herida y de amor.

Soberbia manifestación de entusiasmo, comparable a la de Berlín, nos aguardaba en los confines de la Prusia oriental.



Königsberg, visto desde el dirigible

Königsberg es la última población que nos despide en la República imperial. Dejamos otra saca de correspondencia.

En poco más de doce horas hemos cruzado el exímerio alemán, siguiendo su eje mayor.

Nos internamos en Lituania.

Al dejar Alemania pienso en la amargura que sentiré el des-

terrado en Dorn, por no participar del orgullo de contemplar al *Graf Zeppelin* en esta su marcha triunfal.

Lituania.—La primera perspectiva de conjunto nos muestra una dilatadísima llanura grisienta, salpicada por círculos de lagunas plateadas. No logramos divisar ningún núcleo importante de población. Tierras semi-incultas; casitas de madera, muy pobres en apariencia; poquísimos indicios de habitantes. La segunda perspectiva que se nos ofrece es totalmente igual a la primera; la tercera es idéntica a las anteriores... Estamos en las regiones pantanosas; aquí, al estallar la guerra europea, chocaron sangrientamente los ejércitos del Kaiser y del Zar. Y los ejércitos se destrozaron, y los tronos se hundieron, y Lituania rompió los lazos que la sujetaban al Imperio ruso, y, cuando se constituyó la Unión de las Repúblicas Soviéticas, mantúvose independiente.

De Lituania vamos a entrar en la Rusia europea, hemos de salvar la cordillera de los Urales y al tramonto nos aguarda la Rusia asiática: Siberia.

El geógrafo Karklin se manifiesta inquieto, animado y como fortalecido; se juzga en su casa o casi en su casa; pasa largos ratos en el mando, de pie, junto a Eckener y Flemming, contemplando la vastedad de los dominios soviéticos. Con muchas dificultades de expresión hace entender al doctor Eckener que debe pasar por Moscú. El Comandante asiente al deseo del Delegado del Gobierno de los Soviets, pero le advierte que hay que consultar con el doctor Seilkopf y resolver según lo que aconsejen las informaciones de los observatorios meteorológicos.

Hacia el lado de Moscú se señalan vientos desfavorables. Además, caso de volar sobre Moscú, no podría ser antes de media noche. Imposible complacer a Karklin, que no acierta a disimular su vivísima contrariedad; va al salón, intenta hablar uno por uno con los pasajeros, se coloca ante el mapa, con sus toscos dedos señala primero Moscú, luego las regiones siberianas, y con palabras que pretenden ser alemanas y que pertenecen a un lenguaje universal rudimentario, quiere decirnos: «Moscú industria, mucha gente. Siberia, nada bueno», y esto lo dice y lo repite tenazmente, incansablemente.

Anochece; cenamos, charlamos y nos dirigimos en busca de descanso. Bien lo necesitamos.

«Camarote número 9.—Cama baja», reza mi billete.

Tengo de compañero a Karklin, que ocupa la cama o litera superior. En una mesita plegable, cerca de los cristales de la ventana abierta en un costado del *Zeppelin*, he instalado un retratominiaturo de mi madre, reliquia que guardo desde mi adolescencia, cuando Ella voló al Cielo. Hay también en la mesa una banderita, azul y blanca, en su mástil, de la HAPAG; un monigotillo rojo que me regaló el simpático capitán von Schiller, varios libros, mi cuaderno de notas y la pluma estilográfica.

A un lado están colocadas dos maletas, una con ropa y otra más pequeña, estuche de aseo, con el total reglamentario de veinte kilogramos de peso.

Hay dos armarios que cierran con hojas de cretona; en su interior cuelgan perchas. Uno es para Karklin y otro para mí, y en el mío deposito dos gabanes. Debajo de la mesa y con mucha discreción me ha colocado el mando tres cajitas metálicas: la *apothéke*, el botiquín de urgencia, con el material y los elementos indispensables. Soy el único médico en la expedición, vamos sesenta y una personas, entre pasajeros y tripulantes. En caso necesario, prestaré mis modestos auxilios, pero confieso que quería olvidarme de lo que soy profesionalmente.

Dos camas confortables semejantes a las de los de trenes de lujo. Una banqueta. En las partes altas tiéndense redes de malla para las ropas y otros enseres. Todo el camarote está tapizado con cretona de vivos colores.

El equipaje de mi compañero Karklin no puede ser calificado de impedimenta; se reduce a un pequeño maletín-estuche de aseo, que pesará dos o tres kilos.

Hasta una hora llevaría yo descansando entre las blancas sábanas, cuando la puerta del camarote corre y se abre; la luz eléctrica se enciende y aparece un radiotelegrafista que, risueño, me pide perdón y me entrega dos despachos, en sobres cerrados. Uno procede de Madrid y el otro de Santander.

Leo ávidamente, con emoción muy intensa:

«Jerónimo Megías—Graf Zeppelin—Santander, 15-15, 30.—
Tan sinceramente agradezco saludos Eckener y tuyos, que devuelvo, deseando venturoso viaje que sigo con interés. Agradeceré sigas telegrafando.—ALFONSO R.»

El otro dice: «Madrid, 15.—Doctor Megías.—Graf Zeppelin.—*Anhelo seguir recibiendo buenas noticias. Todos bien. Abrazos.*—JACINTO.»

Mi agitación es grande; no me doy cuenta de la realidad.

¿Era posible que, en cómodo lecho, a quinientos metros de altura, a ciento cincuenta kilómetros de velocidad por hora, volando sobre Rusia, hacia lo desconocido, despertara con la sorpresa de recibir mensajes con noticias recientes de mi familia y del Jefe de mi patria?

Hasta la madrugada no pude ya conciliar el sueño.

16 de agosto.—Amanecemos en Rusia siguiendo con rumbo al Norte. La pobreza y la soledad de esta parte de la República Soviética sigue manifestándose en lo humilde de sus casas de madera y en la escasez de cultivo de los campos; de tarde en tarde, vemos algún campesino que, como en éxtasis, yergue la cabeza y se queda pasmado contemplándonos en las alturas.

Karklín, con monotonía, repite incansablemente:

—«Moscú, industria, mucha gente. Siberia, nada bueno.»

No se resigna a que el *Zeppelin* salga de los dominios de la Unión de las Repúblicas Soviéticas sin haber pasado por Moscú, donde residen el Gobierno y la familia de mi compañero de camarote. Acaso en su tenaz empeño de pasar volando sobre Moscú había el deseo orgulloso de mostrarnos la gran metrópoli que quiere imponer al mundo su régimen ultrademocrático.

Nos aproximamos a Wolodka, la primera ciudad rusa de importancia que vemos al paso. Nos llaman la atención sus monumentales templos, blancos, con cúpulas doradas.

A unos cientos de kilómetros al Norte de Wolodka divisamos por vez primera la *tundra*: llanuras infinitas, espacios lacustres recubiertos de algas y musgos, de materia orgánica acumulada en el transcurso de los siglos, en espera quizás del cataclismo que

la lleve a las entrañas de la tierra para convertirla en carbón.

Damos vista a la cordillera de los Urales, y la atravesamos por la parte más septentrional, donde sus montañas tienen menos elevación.

Hemos salido de la *tundra*; ahora se enmarañan debajo de nosotros interminables bosques de coníferas que ascienden de los valles a las cumbres. De vez en cuando, en un calvero, surge un diminuto grupo de casitas de madera, perdidas en la espesura del bosque



...Aquella hoguera en los montes Urales...

Alguien señala en la lejanía el rojear de una hoguera... ¿Fogata pastoril? ¿Almenara o lumbrarada de cazadores en un alto de su lucha para conquistar pieles de terribles fieras?

La aeronave enfila su proa hacia allí... Cortinones de nubes tiéndense entoldando las copas de la espesa arboleda. Al avanzar, nos cercioramos de que las nubes están formadas por columnas de humo denso, de humo desgarrado por llamaradas, por lenguas flámígeras que se retuercen, se abaten, desaparecen y reaparecen. La atmósfera está saturada de efluvios de resina que se consume, de savia de pinos, alerces y cedros, que se carbonizan y caen deshechos

en brasas. Aspiramos el olor de la leña quemada. Al volar a unos centenares de metros sobre la extensión enorme de aquel círculo de infierno dantesco, apreciamos su tremenda magnitud. Aquella hoguera pastoril es nada menos que un incendio en los bosques de los Urales, un incendio que nadie tratará de extinguir.

Salimos de la cordillera urálica. Dejamos Europa para adentrarnos en Asia por la región menos explorada: por el Norte de Siberia.



Los montes Urales.
Dejando Europa para adentrarnos
en Asia.

Desde aquí, hasta muy poco antes de salir al Pacífico, culmina y se acendra el interés del viaje. Todo es nuevo; todo resulta inédito o casi inédito para las miradas de los hombres. Contadísimo serán los que hayan visto en muy pequeña parte estas virginales extensiones. Totalmente, en conjunto, en visión vertical, seguramente somos los primeros en descubrirlas.

Experimento juntamente inquietud espiritual e inquietud nerviosa. Como un sedante me receto una asomada «al mando».

Lo que llamamos el puente de mando o dirección, es la parte anterior de la góndola grande; está situado debajo de la proa del *Graf Zeppelin*. Se halla acristalado hasta una altura de cuatro metros, y por el frente forma un pequeño ángulo abierto.

En la parte superior, Knut Eckener, el hijo del comandante, ha colo-

cado sus dos mascotas: un perro artificial de lanas doradas y un ibis de caucho. A través de los cristales los animalejos miran al espacio.

En el centro del puente hay un volante; a un lado, otro; uno es el timón para los movimientos laterales, el otro es el de altura.

En el de altura está el juvenil ingeniero diplomado Knut Eckener, en mangas de camisa, dando al viento sus abundantes cabellos rubios y ejecutando acompasadamente los movimientos de vaivén del timonel. Mecánico inteligentísimo y muy práctico, conoce a fondo los secretos de nuestro *Zeppelin*.



Knut Eckener en el puente de mando con el volante del timón de altura

Constantemente, y relevándose de cuatro en cuatro horas, hay dos oficiales; con frecuencia se les ve sudar. En momentos normales la fuerza de los timones representa un trabajo de cuatro kilogramos de peso, que se eleva hasta veinte cuando el viento sopla fuerte y en los momentos de lucha con las tormentas.

El doctor Hugo Eckener permanece muchas horas de pie, como un ermitaño, siempre en su puesto. A un lado un banco; colgando, varios gemelos prismáticos para escudriñar el espacio. En el centro, acristalado, y al lado izquierdo, un compartimiento con un tablero en el que se acumulan cartas geográficas, compases, reglas graduadas... Una trampilla comunica con la estación de radiotelegrafía, y una escalerilla metálica, de peldaños muy finos, llega hasta el techo, donde se abre un boquete que da entrada al interior de la aeronave. Una serie de timbres y teléfonos establece relación con los departamentos de motores y con varias dependencias.

Al lado derecho, en otro tablero, están el ecómetro, numerosas cartas meteorológicas y diversos libros.

El doctor Seilkopf, provisto de enormes gafas, se inclina sobre la mesa y comprueba las noticias meteorológicas con sus cartas.

La brújula, atraída magnéticamente, mira hacia el Norte.

Nos encontramos a poco más de mil kilómetros de distancia del Polo Ártico.

Atrás quedaron los bosques y las montañas de los Urales. Estamos en Asia, en Siberia.

Al roquedal soberbio del macizo montañoso sucede de nuevo la *tundra*, la llanura musgosa. Tétrica, desolada, la tundra es un paisaje de pesadilla, una visión caótica. Aguas turbias, algas, líquenes, musgos, cielos grises, y entristecedores.

Parecidas a estas tierras serían las que cruzó el pueblo de Israel en su éxodo bíblico hacia la tierra de promisión, y parecido a la fertilidad que en potencia guarda esta *tundra* sería el confortador y benéfico maná que la fe de los emigrantes recogía como don del Cielo.

Oímos el ruido de las hélices y el choque del duro viento que sopla adversamente para nosotros, contrariándonos la marcha.

Salimos de la esponjosa *tundra* y aparecen las estepas siberianas, tierras malditas, inhospitalarias: la *taiga*, que en tiempos



Las tundras siberianas

prehistóricos estuvo cubierta por las aguas, fondos de lagos, que, al desecarse, se convirtieron en suelo firme, estéril y rocoso.



Las taigas siberianas

Sentimos frío. Los pasajeros se arropan con chaleco de punto y gabanes. Lady Hay sale de su camarote tocada con un gorro negro, y ataviada con un abrigo de cuero y unas calzas altas de fieltro. Ha perdido sus líneas femeninas, pero aún ha tenido tiempo de sombrearse los ojos y de avivarse el color de los labios y de las mejillas.

Perkhammer, el tirolés, ha trocado sus calzones cortos por un pantalón de lana gruesa.

Los japoneses se han refugiado en sus lechos, arrebujándose con mantas. Rickard se frota las manos y entona cancioncillas picarescas, de aire español. Wilkins nos habla de sus proyectos de exploración por las regiones del Polo Ártico. Leeds, hace funcionar su fonógrafo. Charlamos, bebemos y reímos.

Resulta violento el contraste entre nuestra alegría y la tristeza del paisaje. El escenario sigue siendo pavoroso, helado, absolutamente solitario; la taíga: la majestad del silencio.



Regiones lacustres siberianas

Flemming ha rectificado la hora del reloj de nuestro salón-comedor. Marcaba las siete, corre las agujas y las coloca en las nueve y treinta minutos. Como marchamos en dirección Este, cotidiana-

mente perdemos horas. Dos veces al día adelantamos los relojes, hasta que en pleno Pacífico y en el meridiano convenido, después de haber perdido veinticuatro horas, recuperemos la pérdida y nos encontremos viviendo dos días iguales...

Hemos cenado y seguimos charlando de sobremesa, saboreando el café y paladeando unas copitas de licores. El doctor Kauder se afana, y chupa nerviosamente un cigarrillo artificial de brea. Quiere forjarse la ilusión de que fuma tabaco; pero a bordo del *Zeppelin* está rigurosamente prohibido fumar.

Aparece el pletórico cocinero, y le invitamos a beber. La reunión se anima al compás del fonógrafo. Manz se entusiasma y comienza a ejecutar cómicas piruetas. Perkhammer y Leeds se levantan. El salón se ha convertido en circo, las escenas son pintorescas, y reímos a carcajadas.

El cocinero, el fotógrafo y el archimillonario fraternizan graciosamente. Parodian duos de amor y de celos, se arrullan, se golpean, gritan, y promueven regocijada baraúnda.

Es curiosa esta escena, a las doce de la noche, sobre la angustiosa desolación de Siberia. La luna asoma en el firmamento, como sintiendo la curiosidad de ser testigo mudo de estos contrastes. Resulta interesante la psicología de los tres improvisados bufones que, perteneciendo a muy diversas capas sociales, se unen por puro divertimento y coinciden en la extravagancia.

Perkhammer vuelve de su camarote, embutido en su calzón tirolés, tocado con un cucurucho de papel por gorro y calzando alpargatas. Eschwege se presenta envuelto en su manta de cama; cantan, vociferan, bailan un *fox-trot* al son del fonógrafo, se caen y ruedan: una bacanal volando sobre la *taiga* siberiana.

El capitán Lehmann sale del puesto de mando, alarmado por el estrépito de la francachela; muy cortésmente nos advierte que estos bruscos movimientos de pantomimas y danzas no son convenientes en el interior de la góndola, y se brinda para proporcionarnos amena y pacífica distracción.

Hace que le traigan un magnífico acordeón, y, mientras sonríe con su característica y discreta sonrisa, ejecuta obras famosas de autores clásicos germanos. Por último, nos deleita con un fragmento del soberano poema lírico *Los Maestros Cantores*. Al des-

pedirnos, a la una de la mañana, las nubes corrían en el espacio, iluminadas por la luna que también se reflejaba abajo, plateando la masa confusa del bosquedal y espejando en las aguas.



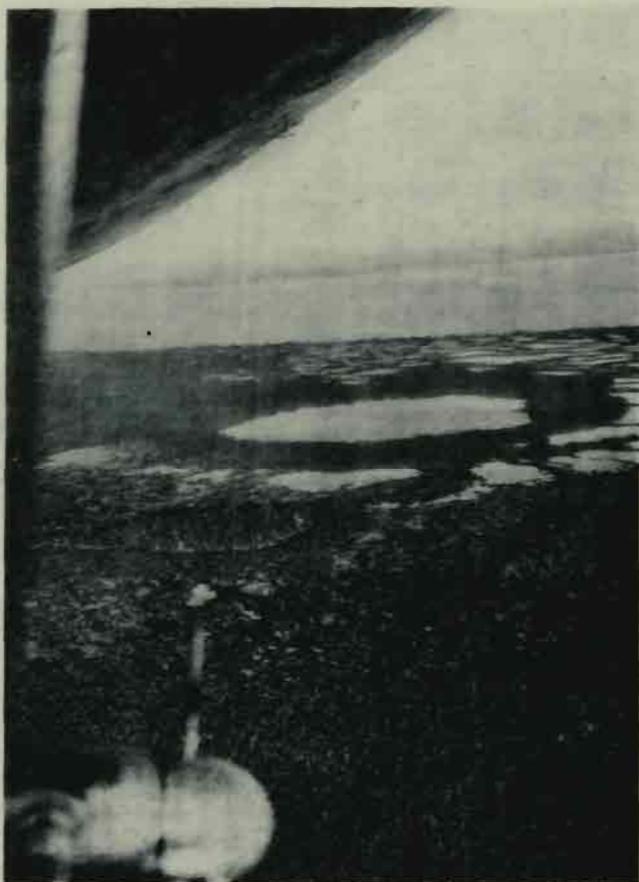
El capitán Lehmann dando un concierto de acordeón sobre la Siberia infinita y desolada

17 de agosto.—Al final del pasillo de los camarotes hay dos pequeños compartimientos, uno a derecha, otro a izquierda. Uno dice: *Toilette-Frauen*, y el otro: *Toilette-Herren*. Son iguales, cada uno tiene dos palanganas metálicas fijas, y, encima, dos grifos pequeños para agua fría y caliente.

En las primeras horas de la mañana, los pasajeros salen de sus camarotes, en pijama, con su toalla y estuche de aseo. Tenemos que guardar turno, somos veinticuatro los que necesitamos utilizar el lavabo para caballeros; en cambio, el de señoras, con dos instalaciones, sólo cuenta con una usuaria, la única Eva que viaja en la

aeronave: lady Hay. Algunos pasajeros se cansan de esperar; discretamente abren la puerta del lavabo para señoras, y cuando lo encuentran desocupado, se lanzan y despachan sus operaciones de aseo.

Iselin, nuestro compañero suizo, es muy despreocupado; cuando entra a lavarse, se aligera demasiado de ropa, no cuida de sujetarse el pantalón del pijama, y si éste cae, su dueño sigue afeitándose tranquilamente. El que entonces usufructúa con Iselin el gabinete, necesita adoptar precauciones para evitar a la única Eva del pasaje el espectáculo de un Adán al natural.



Selvas siberianas, regiones lacustres y, al fondo, el caudaloso río Tunguska

Al desayunarnos, el doctor Eckener señala en un mapa la posición en que nos encontramos: Longitud Este 90°; Latitud Norte 63°; nos acercamos a las regiones polares.

Se acabaron las húmedas *tundras* y las secas *taigas*. Aparece el Tunguska Inferior, inmenso río, que nace cerca del lago Baikal, se divide y subdivide en caudalosos brazos, forma extensas islas, vuelve a unirse y a engrosar su caudal perdiéndose en varias direcciones, deja a su paso enormes bancos de arenas y trazando zigzag desemboca, por el Norte de Siberia, en el Océano Artico. Esta parte del Tunguska que cruzamos está inexplorada, jamás mortal alguno la ha contemplado hasta hoy.

Entre brazo y brazo de agua, espesísimos bosques, selvas vír-



El río Tunguska Inferior en las regiones inexploradas

genes, densas, impenetrables, agrupaciones de cientos de millares de copudas coníferas encierran una riqueza forestal incalculable.

Las aguas turbias del Tunguska corren con vertiginosa rapidez. En la época del calor el río arrastra bloques de hielo de tal magnitud que al llegar a la desembocadura, en la parte septentrional de Siberia, originan, en las márgenes del cauce, cataclismos comparables a terremotos.

Volamos a mil metros de altura.

Desde nuestro *Zeppelin*, el Tunguska semeja una maraña de culebras, que se mueven y serpentean en la dilatada selva, a compás de la marcha de la aeronave. Así sería el tentador ofidio

que, en el Paraíso Terrenal, determinó la perdición de nuestros primeros padres.

Se nos presenta el polizón que llevamos a bordo: una gatita negra que, en el cobertizo de Friedrichshafen, se introdujo en el dirigible, se ocultó y hoy surge temerosa pidiéndonos de comer. Todos le prodigamos caricias y la obsequiamos con golosinas.



Las selvas vírgenes siberianas serpenteadas por un río

Los fotógrafos, sin dar paz a las máquinas, obtienen vistas de las selvas, de los ríos, de los neveros subsistentes del invierno del año anterior. La creación del mundo pudo ser algo muy semejante al cuadro que se nos ofrece en derredor.

Dentro de dos meses, todo cuanto tenemos a la vista, vol-



Vista panorámica de las selvas vírgenes de Siberia, surcadas por ríos que semejan monstruosas serpientes

verá a convertirse en sudario de hielo, de miles de kilómetros de extensión.

Entramos en comunicación con los observatorios meteorológicos de Jakutsk y Wladivostok. De las noticias que sigamos recibiendo dependerá que pasemos por una o por otra de esas ciudades, con rumbo al Japón.

A las cinco de la tarde llevamos recorridos seis mil kilómetros en cincuenta y cuatro horas y treinta minutos. Aún nos quedan gas combustible para noventa horas más, y bencina para veinte horas.

Podríamos continuar la marcha, cruzar el Pacífico y llegar a Los Ángeles sin interrupción en el vuelo...

Nos encontramos a un millar de kilómetros del Polo Ártico.

A las dos de la mañana todos los pasajeros, en actitud expectante, miramos hacia el Norte.

Entre el confín de la Tierra y el Cielo, en el extremo límite de nuestro horizonte visible, hay una faja de color azul más claro que el resto del firmamento; esa claridad nos anuncia que allí, en las regiones polares, se goza del magnífico espectáculo del *sol de media noche*.

En la misma dirección las estrellas parecen de mayor magnitud, lucen como vivo fuego, semejan rutilantes faros...

Desconcertado, sintiendo algún cansancio, voy al camarote buscando el lecho.

Me despojo del gabán y trato de desnudarme; el frío es muy intenso. Sobre las dos mantas de la cama amonto todas mis prendas de abrigo, americanas y gabanes. Toco las sábanas, queman de puro frías. Renuncio a despojarme de la ropa interior. Medio vestido y hecho un ovillo, me acurruco en la cama.

El ruso Karklin, en su litera, instalada sobre la mía, roncaba y roncaba, como un órgano, como un coro de roncadores.

18 de agosto.—Espléndido amanecer. Madrugo, tomo por asalto la cocina, soborno al cocinero, y el primer café que se filtra, el aroma, es para mí. Hasta que se sirva oficialmente el desayuno falta hora y media.

El paisaje continúa mostrándose aspérrimo: bosques, selvas vírgenes, de un color verde oscuro, que pierde su monotonía por

manchones de ramas secas amarillentas. Varios afluentes del Tunguska se retuercen y se arrastran en el dilatado panorama que abarcamos.

Las cuatro mesas del salón están convertidas en prosaicas oficinas de trabajo. Casi todos los pasajeros tienen a mano montoncitos de postales, que van escribiendo; a la redacción de cada postal sucede una tachadura en las listas de nombres de parientes y amigos.

Los periodistas muéstranse contrariados porque el día de hoy no ofrece nada nuevo que radiotelegrafiar. A bordo la normalidad es completa; las noticias meteorológicas son buenas, y el tema siberiano resulta idéntico al de ayer.

A la hora del almuerzo aparecen dos moscas volando sobre nuestras mesas.

Se comenta la aparición de las intrusas; seguramente proceden de Friedrichshafen y viajan gratuitamente.

¿Llevarán mensajes a sus congéneres del Japón? ¿Transmitirán alguna flora microbiana?...

Nos distraemos horas y horas viendo proyectarse la sombra del *Zeppelin*, abajo, sobre la tierra; la sombra corre y corre, siguiéndonos y persigiéndonos. Meditamos acerca de estas sombras infernales, terroríficas, que recuerdan a las ensoñaciones del Alighieri. Árboles milenarios, encorvados, torcidos, como martirizados; lagunas de aguas turbias, que parecen barro movedizo; remansos arenosos en los ríos, leños gigantes embarrancados en las orillas, pantanos, silencio, una interrogación abierta ante lo desconocido.

Así fué o así pudo ser el mundo en el comienzo de la Creación...

Unos cuantos pasajeros, armados de máquinas fotográficas, actúan de ojeadores de altura; escudriñan las orillas del Tunguska, dan batidas visuales en las espesuras, queriendo descubrir—para perpetuar imágenes en instantáneas—osos y lobos. El ojeo es inútil; las fieras permanecen invisibles; se han refugiado en sus cubiles o se han agazapado aterradas por la sombra y por los mugidos del *Zeppelin*.

Descansamos durante la tarde...

Desde el puesto que ocupó en la mesa del comedor, diviso a izquierda la puesta del astro-rey: el gran globo solar, rojo, sin ra-

yos, muéstrasenos cual un carbón encendido al que hubieran arro-



La sombra del *Graf Zeppelin*
en las estepas siberianas

niave: el tercer astro. En lejanía, nubes grises bordadas de oro. A la derecha, la luna asoma por el N. E., amarilla, como descomunal naranja. En el centro, nuestra majestuosa aeronave: el tercer astro.

Abajo, a cuatrocientos metros, selvas, lagunas no surcadas, y más lagunas en cuyas aguas cenagosas se reflejan el sol y la luna. En algunos sitios se observan vestigios de la

nieve invernal. Creyérase que se ha entablado competencia entre los tres astros. Nuestros motores Maybach, a ciento cincuenta kilómetros por hora, entonan su modernísima sinfonía que parece rimada por las entrañas del *Zeppelin*. El sol y la luna la escuchan silenciosos, mirando con envidia a su rival.



Joaquín Rickard y el Dr. Megías escudriñando
las selvas vírgenes de Siberia

En nuestra mesa, presidida por Eckener, estamos lady Hay, Leeds, Rickard, Wilkins y yo, gustando sabrosísimo caviar. El multimillonario Leeds nos invita a unas copas de oloroso vino del Rhin.

Llamo la atención de mis compañeros de mesa, acerca de los tres astros. Todos, extasiados, permanecemos unos momentos



Una comida sobre Siberia. El explorador Wilkins, el Dr. Megías, el grumete Ernst, el Comandante Eckener y lady Hay Drummond-Hay

mudos, absortos ante el imponderable espectáculo que se brinda sobre el Tunguska, y sobre estas selvas vírgenes siberianas, sin huellas del paso del hombre.

Wilkins interrumpe el silencio y nos dice que en estas latitudes en invierno la temperatura descende a 60°.

El doctor Eckener asiente.

Sentíamos frío, pero por obra de la emoción y de estas manifestaciones, el frío se convierte en oleadas de escalofrío.

Terminamos el yantar; el sol ha desaparecido; la luna, sola en el firmamento, ilumina con blancura de plata la soledad de las tristes lagunas.

Los motores continúan su interminable sinfonía, que no interrumpirán hasta que arribemos a Tokio.

Mi espíritu intranquilo busca eco y resonancia de sus vibraciones; los busca, sin encontrarlos, en los compañeros de viaje. Para hallar ese eco y esa expresión sería necesario hallar genios como los de Goethe y Wágner, únicos capaces de cantar esta epopeya.

Yo brindo estos momentos, a los poetas y a los músicos de excelsa inspiración, para una obra maestra que fije la sublimidad del instante en que se incorpora al sistema planetario un astro creado por milagros de la Ciencia de los hombres de hoy.

19 de agosto.— Amanece nublado. En las riberas de los riachuelos, que afluyen al Lena abriéndose paso por el bosque, advertimos señales de vida humana. Después de tres días de vuelo sobre tierras no holladas por la planta del hombre, nos produce una sensación de alegría encontrar humildes casas de madera rodeadas de terrenos pobremente cultivados. Divisamos el caudaloso Lena, de aguas oscuras, barrosas; en los remansos y en los arenales ribereños hay manchones grises, que parecen montones de paja pasada, de cosecha anterior. Los prismáticos nos revelan que esos manchones son toneladas de troncos, despojos arbóreos arrastrados por las ondas en su devastación a través de los bosques.

Nos acercamos a Jakutsk, primera población que encontramos al paso desde hace tres días. Son las siete de la mañana. Todos los pasajeros salen de los camarotes. Jakutsk está a la vista, solitaria, a un lado del ingente río. A la luz matinal se ven miserables barcazas y pontones. La ciudad, de color plomizo sucio, ocupa bastante extensión; las casas, de madera, son de escasa altura; las calles, rectas y anchas, de aspecto misérrimo. Dos iglesias se destacan por su elevación y por su blancura. La gente no corre, huye aterrada. Acaso se le antoja que el dirigible es un monstruo apocalíptico.

El Comandante ha hecho sacar una magnífica corona de flores artificiales, con cintas de los colores nacionales germanos y unas inscripciones, en alemán y en ruso, que dicen: «A nuestros camaradas, que murieron víctimas de la guerra.»

La corona ha sido llevada al puesto de mando, el *Zeppelin*

desciende hasta cien metros; pasa sobre una iglesia rodeada de un cementerio, y deja caer la corona, que gira en el espacio, entre un revuelo de cintas flameantes como banderolas, y finalmente se posa en el cementerio, junto a la iglesia. El momento de la ofrenda resulta conmovedor.

Durante la espantosa guerra europea perecieron aquí, víc-



Momento de lanzar desde el *Graf Zeppelin* la corona dedicada a los alemanes aprisionados por los rusos en la guerra europea y muertos en el destierro de Jakutsk

timas de enfermedades y de hambre, miles de prisioneros alemanes, que habían sido trasladados desde el frente a Wladivostok, por el transiberiano, y de Wladivostok, sabe Dios con cuántas penalidades, hasta Jakutsk.

El doctor Eckener había aceptado el encargo de depositar este piadoso recuerdo de la Patria a los hijos que por ella sucumbieron.

Karklín se apresuró a entregar unos mensajes, que fueron incluídos en la saca de correspondencia que se lanzó en Jakutsk. La saca contenía cartas y postales dirigidas a todos los países del mundo.

¿Cuándo llegarán a su destino?

Dejamos Jakutsk y caminamos con dirección Sureste.

Los bosques impenetrables vuelven a constituir nuestro cansado panorama durante doscientos kilómetros más. A lo lejos divisamos una línea encumbrada; comienza la altiva cordillera de Stanowoi, cordón montañoso de escarpes que se encrespan engendrando crestas, se hunden en valles rocosos y se yerguen para gallardear más próceres.

Nos encontramos con una sorpresa; las cartas geográficas



Jakutsk, visto desde el *Graf Zeppelin*. (En segundo término la iglesia y el cementerio)

asignan, como altura máxima a estas montañas, seiscientos o setecientos metros; nuestro *Zeppelin* ha tenido que realizar un supremo esfuerzo y remontarse hasta dos mil metros para tramontar la cordillera.

Nubes blancas, densas, que semejan copos de algodón envuelven los picachos cimeros. El dirigible *Zeppelin* efectúa otro supremo esfuerzo, vuela alzándose hasta dos mil doscientos metros y sorteja el peligro de un choque. Hemos pasado surcando una alfombra de nubes. El comandante norteamericano Rosendahl arru-

gó el entrecejo y no ocultó que el trance era serio, pues, aun remon-
tándonos a dos mil doscientos metros, sólo nos separaban ochenta
metros de las dentelladas cimas... Después de esta rectificación con-
cluyente de los textos geográficos ¡cualquiera concede crédito a car-
tógrafos y tratadistas!

Dos horas largas, marchando a ciento cuarenta kilómetros
por hora, invertimos en el cruce de la serranía de Stanowoi...



La cordillera de Stanowoi

Los pasajeros
presentíamos o espe-
rábamos algo ex-
traordinario; ávida,
tenazmente, conver-
gían nuestras mira-
das en dirección a la
proa de la aeronave.
En el confín de la
cordillera distingui-
mos un trazo rotun-
do; al principio era
gris, y luego, paula-
tíamente, a medida
que avanzamos, ex-
perimenta mutacio-
nes; el gris se torna
azul y el trazo se en-
sancha y se convier-
te en planicie dilata-
dísima.

A mi lado está Rickard; le doy una palmada en la espalda y
exclamo:

—¡Agua! ¡Agua!

Al encontrarme ante el Océano Pacífico despierta y vibra en
mi espíritu el recuerdo del epopéyico viaje de Colón, culminando
en el grito: ¡Tierra! ¡Tierra!

Siberia, tundras y taigas, devastadores ríos, deslumbrantes
hielos, selvas milenarias, escarpados montes, angustiosa soledad...
Todo pasó ya de lo presente a lo pretérito, en nuestra marcha. He-



Nubes sobre las montañas de Stanowoi

mos salido de un círculo del infierno dantesco para entrar en esferas paradisíacas.

El puesto del mando está animadísimo; en torno del doctor Eckener—que, lleno de júbilo, levanta las manos al Cielo y lanza una exclamación de gozosa gratitud—surge un coro de felicitaciones henchidas, de admiración.

Los representantes japoneses despliegan actividad prodigiosa. El capitán de fragata Fujiyoshi, insigne aeronauta japonés, presta valioso concurso al mando, da órdenes, toma notas en un librito.

Enti y Kitano envían radiogramas a Tokio, informando a los rotativos, cuya representación ostentan.

Hemos desembocado en el Océano por el mar de Okotsk, cerca de Nicolayevsk, con rumbo al Sur, entre la costa de Stanowoi y la isla de Sakalin, lugar de destierro de criminales rusos. Continuamos hacia el Sur, por el mar del Japón.

Almorzamos alegremente; el doctor Eckener nos enseña va-



Salida desde las montañas de Stanowoi hacia el Pacífico por el mar de Okotsk

rios mensajes radiotelegráficos del Gobierno de Tokio. Son saludos y parabienes por la histórica proeza, y son, también, anuncios del programa de las fiestas y de los agasajos que nos aguardan en Tokio.

El cielo parece más alto, el mar es de color azul verdoso; un fuerte viento favorable, restos del tifón que nos habían anunciado, nos empuja hacia el Sur. La Providencia favorece nuestro empeño por llegar pronto al término de la primera etapa.

Volamos sobre la isla de Yeso; las playas están atestadas de japoneses; unos se bañan, otros corren en la misma dirección que el *Zeppelin*.

Nos saluda un grupo de aviones, tremolando banderolas japonesas y alemanas; se aproxima otra escuadrilla, docenas de aeroplanos zumban y moscardonean en derredor del dirigible.

Kitano ha desplegado una bandera japonesa que traía enrollada, y la agita asomándola por la ventana.

El paisaje nipón, risueño, contrasta con el siberiano. Las montañas son azules, las tierras muéstranse esmeradamente cultivadas, sin un palmo de terreno yermo.

Los bosques son bosquecitos; las breves parcelas de arrozales tienen tintes de esmeraldas; las casitas semejan juguetes; los barcos se mueven en todas direcciones, cerca de las costas.

Vamos bordeando la isla hasta que, por estrecho istmo y volando sobre la coloreada torre de un faro, pasamos al Océano Pacífico. Hemos dejado el mar del Japón, siguiendo hacia abajo, al



Las costas japonesas a la salida de la isla de Yeso, cerca del gran faro

Sur; a la derecha, las pintorescas costas japonesas; a la izquierda, la inmensidad del Pacífico.

Desde que hemos abandonado los dominios soviéticos, Kar-
klin se siente deprimido, se ha tumbado en el lecho, duerme y no
comparte estas horas de regocijo con los compañeros de viaje. Du-
rante los tres días de vuelo por los inacabables territorios de Rusia
oteó el horizonte, escudriñó el paisaje, recogió notas, indagó...
Ahora ya no le interesa la expedición, le es indiferente...



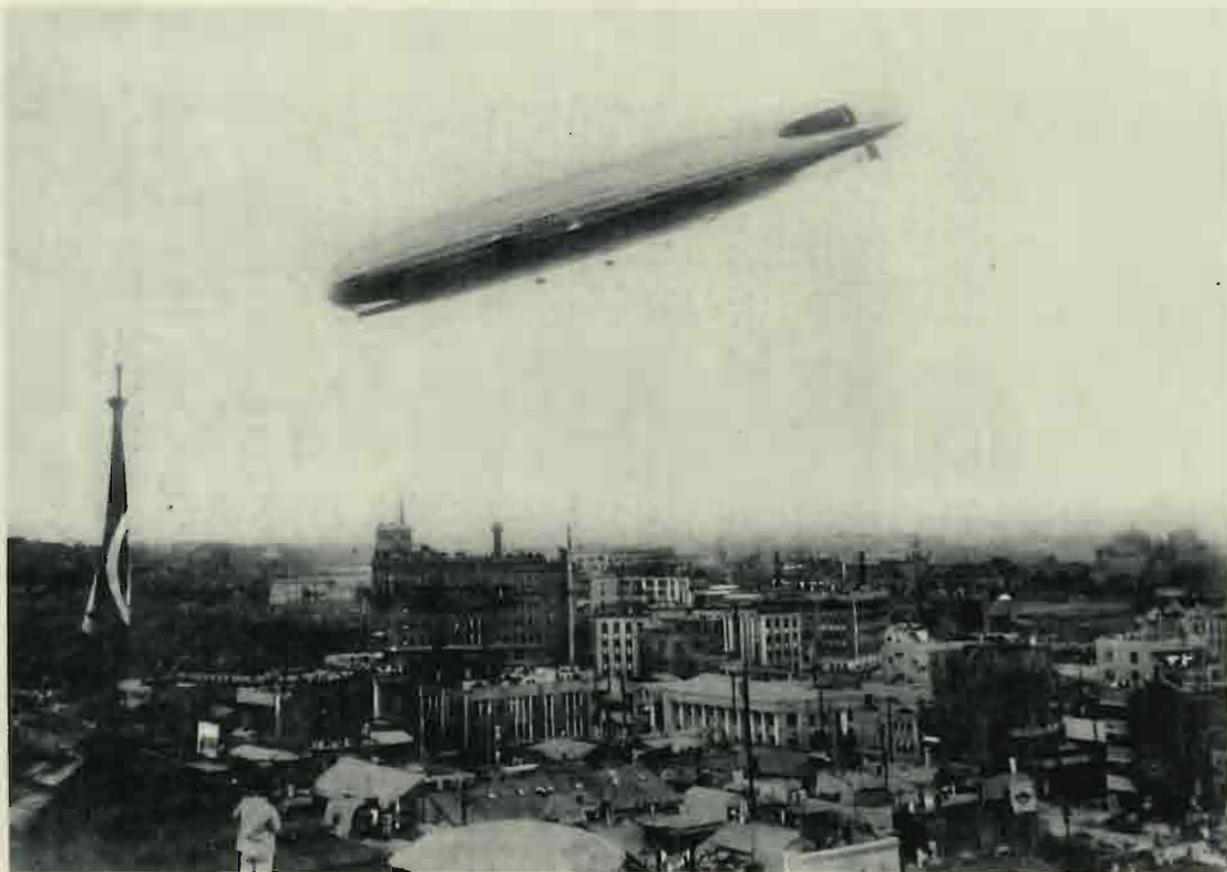
Telegrama a S. M.:

«Su Majestad el Rey.—Santander.—Señor: Divisamos Tokio y la imponente montaña sagrada Fuyiyama, tapizada de nieve, maravilloso espectáculo, terminando primera etapa viaje. Respetuosos saludos.—JERÓNIMO MEGÍAS.»

Hemos seguido bordeando las sugestivas costas japonesas; la quietud de las aguas transparentes, verde azules, la animación de la gente que se agita en innumerables pueblecitos, los aeroplanos que nos escoltan, y el pensar que pronto daremos feliz cabo y re-



Las costas japonesas



El Graf Zeppelin en su vuelo sobre Tokio

máte a la primera parte de la portentosa aventura, nos compensan de la tétrica impresión de los tres días pasados en Siberia.

La tarde se ha nublado; ante nosotros emerge una ancha llanura moteada de blanco, verde y negro; al fondo, por encima de las nubes, se destaca un cono blanco plateado por los rayos del sol. Por segunda vez en mi vida, dando la vuelta al mundo, me embeleso ante esta singular maravilla. Hace cuatro años, al entrar en el puerto de Yokohama, a bordo del *Franconia*, experimenté igual emoción.

La llanura, es Tokio; el cono blanco que asoma por encima de las nubes, el Fuyiyama, la montaña sagrada de este poético pueblo que aún tiene la suerte de vivir como en tiempos mitológicos.

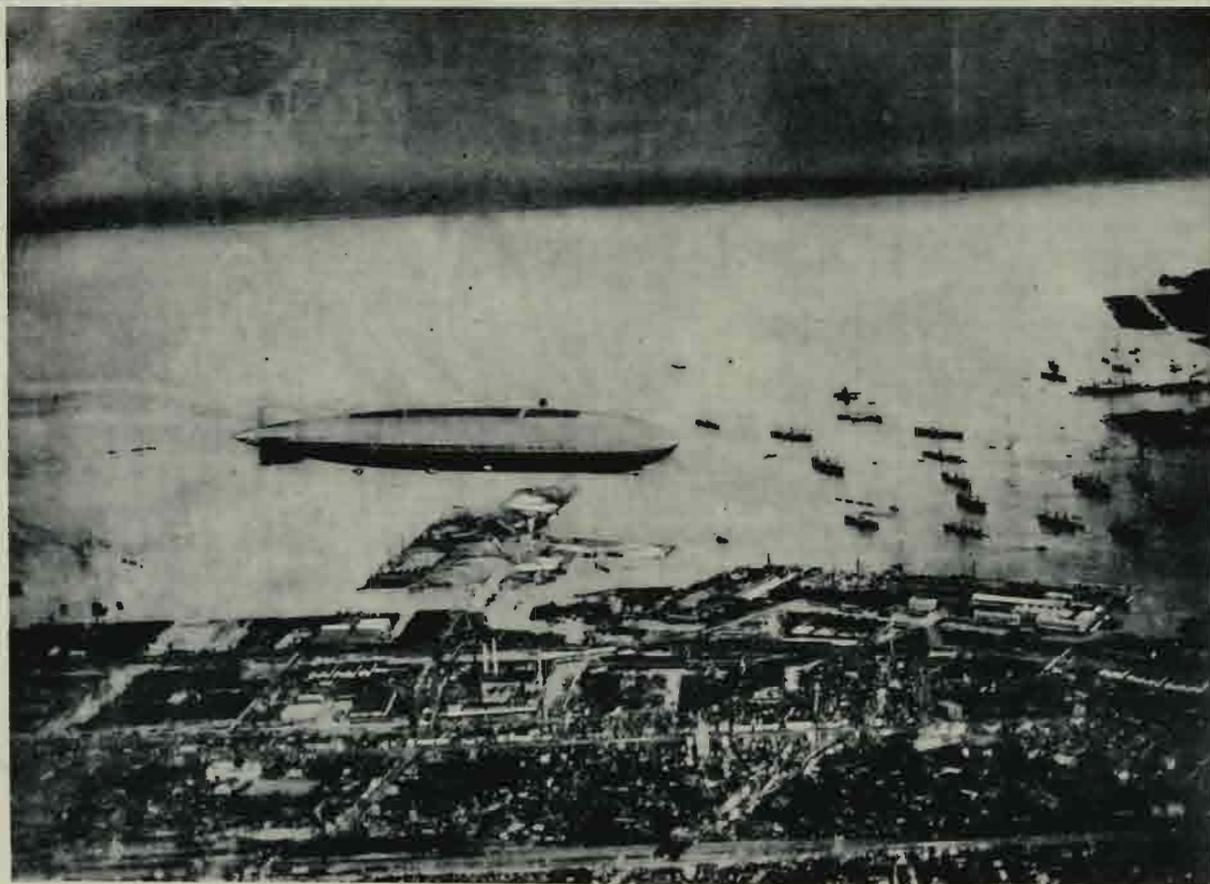
El capitán Fuyiyoshi recibe instrucciones de su Gobierno, y señala la ruta que hemos de seguir sobre la capital del Imperio del Sol Naciente.

Mayestáticamente entra el dirigible en Tokio; da dos vueltas sobre la planicie cubierta por el caserío, y se aleja casi hasta perderlo de vista. Hemos visto a distancia el Palacio Imperial, rodeado de bermejos murallones, con fosos y canales de aguas muertas donde florecen y blanquean los míticos lotos. Está prohibido volar sobre los recintos reales. Al Emperador se le atribuye origen divino y ello no consiente que mortal alguno pueda mirarle de arriba a abajo.

Las masas humanas se mueven apretadas, entre revolver de pañuelos y aleteo de sombreros; en las terrazas, en las pagodas budistas, en los puentes, en las plazas, bullen y se amontonan miles y miles de criaturas. Las banderas flotan en sus mástiles y se mecen los gallardetes en las cuerdas tendidas de un lado a otro de las calles.

En los parques y entre las arboledas divisamos las diminutas linternas funerarias de piedra, que los japoneses sintoistas dedican a sus muertos, a sus antepasados. Esta característica psicológica del pueblo japonés, lo hace simpático y le presta flexibilidad de adaptación.

De Tokio nos trasladamos al puerto de Yokohama. Las sirenas de las fábricas y de los gigantescos transatlánticos y barcos de guerra allí fondeados, engendran ruido ensordecedor.



Un momento del vuelo en el puerto de Yokohama



El barrio europeo de Yokohama—que hace cuatro años se me mostró arrasado por el cataclismo sísmico de 1923, con grietas por donde la tierra engulló colosales edificios, y en espantosa desolación—aparece hoy reedificado, con soberbias casas en cuyas azoteas nos saluda con banderas y pañuelos una muchedumbre entusiasmada.

Regresamos hacia Tokio, lo cruzamos por tercera vez y en línea recta enfilamos el aeródromo, que dista ochenta kilómetros de la capital. Divisamos el cobertizo, donde será acogida nuestra aeronave.

El alto mando del *Graf Zeppelin* nos facilita los siguientes datos oficiales:

«Distancia recorrida de Friedrichshafen a Tokio:

11.021 kilómetros.

Tiempo invertido en esta primera etapa:

Noventa y nueve horas cuarenta minutos.»

La última noche tiritamos en Siberia; ahora la temperatura se ha elevado considerablemente; sentimos calor, transpiramos.

Agoniza la tarde. En el verde césped del campo de aterrizaje, se agita un enjambre de marinos japoneses, vestidos de blanco. El *Zeppelin* desciende lentamente, se lanzan los primeros cables de la aeronave, y a continuación otros; se oyen voces de mando; ya nos han prendido. La masa de marinos se mueve y tira de los cables; nos acercamos a tierra. Los maniobreros de abajo nos saludan, gritan, ríen, no entendemos su lenguaje. La emoción que nos embarga no nos permite articular palabra. Desde la madrugada del 15 de agosto, que salimos de Friedrichshafen, hemos vivido en el aire, entre nubes, casi en la región planetaria... Dios nos deparó la suerte de ser los primeros mortales que han recorrido en un vuelo miles de kilómetros sobre la ignorada Siberia, salvando sin escalas esta enorme distancia, Friedrichshafen-Tokio: 11.021 kilómetros.

Con precisión y suavidad es conducido el dirigible al interior del cobertizo. Las bandas de música entonan himnos. Estalla el júbilo popular en agudas exclamaciones, en coros de vítores.

La policía contiene a la muchedumbre que pretende llegar hasta nosotros.

¡Banzai! ¡Banzai!, claman por doquier.

Nuestros equipajes están preparados. En el interior del *Zeppelin* se efectúa la revisión de los pasaportes. Anocheció; potentes focos eléctricos nos iluminan. Saltamos a tierra en Kasumi-gaura, en el Imperio del Sol Naciente.

¡Banzai!... Banzai Nipón!

CAPITULO III

ENTRE DOS VUELOS

Estancia en Tokio. Tres días de fiestas y agasajos. Llueven invitaciones. En el Instituto Kitasato. Banquete de los cuatro ministros. *Garden Party* del Mikado. Té en la Embajada alemana. Comida amenizada por geishas. Salimos de Kasumigaura.

En el aeródromo, en amplio cobertizo próximo al albergue transitorio del dirigible, servido en numerosas mesas, nos aguarda abundante refrigerio: mariscos secos, pastas duras, frutas, saké, cerveza, refrescos variados... En el fondo se alza una plataforma exornada con las banderas japonesa y alemana. Allí están el Ministro de Comunicaciones del Gobierno del Mikado, el Embajador de la República Imperial Alemana y otras personalidades.

La música interpreta los himnos nacionales de Alemania y del Nipón. Rompe en vítores la importante colonia alemana. Las aclamaciones y los aplausos suben de punto cuando el doctor Eckener ocupa puesto en la plataforma.

Pronúncianse entusiásticos discursos, en japonés, y a continuación los discursos se repiten traducidos al idioma germánico.

Estamos agotados por las emociones, aturdidos por las ovaciones clamorosas, asfixiados por el calor, molestos por la transpiración y por el polvo. Nuestro deseo se cifra en llegar cuanto antes a Tokio, al hotel, y bañarnos. Desde que salimos de Europa no nos hemos bañado, y estamos en Asia.

A mi lado, von Eschwege, con gesto dolorido, se queja. Al salir del albergue de la aeronave pisó en falso, cayó al suelo y se ha dislocado la articulación del pie derecho.

En un automóvil perteneciente al Ministerio de Marina, y puesto a nuestro servicio, nos trasladamos, el simpático Geisenheyner y yo, a la próxima estación del ferrocarril.

Un tren especial espera a los pasajeros y tripulantes del *Zeppelin* y a los personajes oficiales que han acudido al recibimiento en Kasumigaura.

Abrumados por calor sofocante, empapados en sudor, pasamos las dos horas invertidas en recorrer el trayecto hasta Tokio.

A las doce de la noche llegamos a la capital del Imperio y entramos en el Gran Hotel Imperial. Un ala entera de este edificio, de rara arquitectura, ha sido reservada para la familia del *Graf Zeppelin*.

La distancia existente desde el aeródromo hasta el Gran Hotel Imperial me ha parecido más larga que nuestra primera etapa de vuelo Friedrichshafen-Tokio.

No tengo paciencia para esperar a que me suban el equipaje y me lanzo al baño, una, dos y tres veces, durante la noche de insomnio.

La lujosa habitación que ocupo es de techo bajo; los sillones, bajos, pero incómodos; la mesita, también baja; bajito de techo el cuarto de baño, y, por no ser menos, la bañera se hunde en el suelo y resulta más baja que el piso.

La habitación está revestida de maderas aromáticas sin pintar; la finísima tela metálica que se alza ante el hueco del balcón y los colgantes tules que recubren y envuelven el lecho, me hacen recelar la posible visita de mosquitos.

En un ángulo de la estancia zumba, como una abeja, un ventilador eléctrico.

Tarjetas, recados, avisos telefónicos... Los reporteros de los principales diarios nos apremian con demandas corteses. Necesitan urgentemente interrogarnos, recoger impresiones, celebrar interviús.

Nosotros necesitamos silencio, tranquilidad.

Amanezco sin haber podido conciliar el sueño. Mi imaginación sigue volando por los espacios y se remonta más alto que el mismo *Zeppelin*.

Mentalmente efectué el recuento de los kilómetros que habíamos recorrido y de las horas empleadas en trasladarnos desde Friedrichshafen a Tokio.

No hacía aún cinco días estábamos en el corazón de Euro-

pa, junto al lago de Constanza; ahora me encontraba en el extremo oriente de Asia, en el Imperio del Sol Naciente.

Como en una cinta cinematográfica desfilaban por el campo de mis recuerdos las perspectivas de las ciudades pletóricas de alegría y los paisajes del continente europeo.

Las visiones de Siberia, fuertes y de rudo contraste, me estremecían al mismo tiempo que me tonificaban el espíritu.

Hemos abierto en lo presente un admirable camino para la civilización en el hoy y en lo porvenir: ya no separan a los pueblos las enormes distancias de antaño. Las comunicaciones aéreas acercarán a los países separados por desiertos y por fosos de mares.

Sublimada y purificada, el alma seguía ascendiendo hasta lo excelso; rebasaba los espacios, los planetas, me aproximaba a Dios.

El calor asfixiante, en la cama cubierta de tules, me sacó de mi abstracción y me colocó donde estaba: en una habitación del Hotel Imperial de Tokio, en la mañana del 20 de agosto.

Pido el desayuno; un japonesito, vestido de blanco y hablando correctamente el inglés, me trae dos bandejas: una con el desayuno, igual al que puede consumirse en cualquier hotel cosmopolita; la otra bandeja con radiogramas de S. M. el Rey Don Alfonso XIII, de mi familia y amigos, y un montón de sobres lujosos llenos de inscripciones japonesas.

Pido al camarero que me traduzca aquella correspondencia, para mí ininteligible; no sé si reírme o escandalizarme. Más de quince invitaciones distintas para banquetes, tés y festejos—por la mañana, por la tarde, por la noche y algunas para la misma hora—que el Gobierno, los ministros, las entidades y corporaciones ofrecían a los viajeros y tripulantes del *Graf Zeppelin*.

En el *hall* del hotel nos reunimos los compañeros de viaje. Aceptaremos las invitaciones que podamos.

Pido comunicación telefónica con el Ministro plenipotenciario de mi Patria, deseoso de saludar a nuestros representantes. El Ministro se halla de viaje a España; el personal ha emigrado, huyendo del calor. El Mikado tampoco está en Tokio.

Correctos y amables, los periodistas nos asedian pidiéndonos con insistencia impresiones, noticias del vuelo. No podemos complacerlos; por fuerza hemos de ser mudos; nos está prohibido

facilitar información hablada, escrita y fotográfica del vuelo hasta pasados catorce días del regreso a Friedrichshafen.

La poderosa empresa periodística norteamericana, que ad-

quirió por un puñado de dólares la exclusiva de esta información, nos resulta antipática y demasiado acaparadora.

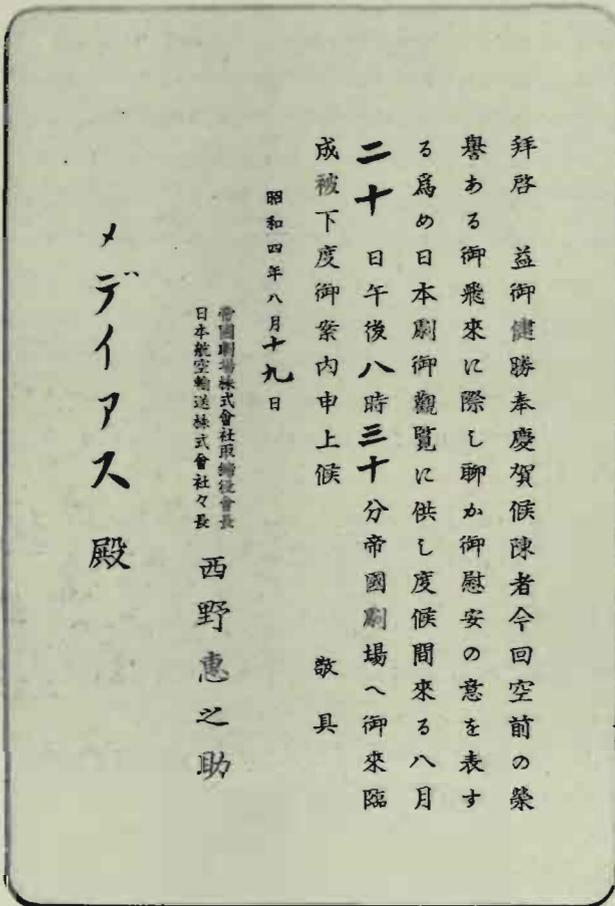
En el gran Parque Popular, frontero al Hotel, se celebra una recepción en honor del comandante Eckener. Cientos de miles de japoneses han invadido las avenidas, los clamores del gentío se alzan ahogando los sonidos de la banda de música;

el doctor Eckener, rodeado de tripulantes y pasajeros, sube a una tribuna; nos colocan en las solapas extravagantes flores de papel, muy grandes, de colores chillones. Los discursos son acogidos con ovaciones desbordantes de entusiasmo.

Desde la plataforma, los miles de cabecitas japonesas que se agolpan ante nosotros, nos parecen montones de nueces...

No puedo ni quiero prescindir de que soy médico y de que cultivo una especialidad. Se me insinúa una visita a Centros Biológicos.

Un automóvil me conduce al Instituto Kitasato. El director



Invitación para la función en el Teatro Imperial

está veraneando. El profesor Hata, que fué colaborador de Ehrlich, en su famoso descubrimiento, me recibe y me atiende amablemente. Cambiamos impresiones sobre los últimos acontecimientos biológicos.

El control que Hata realiza con los salvarsanes preparados en el Japón, es minucioso y de alto valor científico.

La sección anticolérica trabaja activamente. Existe un foco epidémico en el puerto de Kobe, y es urgente la elaboración de la vacuna contra el morbo asiático.

El doctor Hata me enseña un ángulo del patio del Instituto,



La Universidad Imperial de Tokio

en el que se alza una pequeña pagoda; una vez al año celebran allí ritos el pueblo y los profesores de esta interesante institución...

En el magnífico salón de fiestas del hotel Imperial se ha preparado un banquete monstruo ofrecido por los Ministros del Exterior, Comunicaciones, Guerra y Marina.

El techo y los muros del salón están tapizados de banderas de todas las naciones. Allí se veía también nuestra insignia, con sus colores gualda y rojo.

En el centro y a lo largo del salón, colgaba un *Zeppelin* de cartón, muy bien reproducido.

La mesa lucía adornada con flores exóticas y miniaturas

de jardincitos japoneses, formados con flores naturales y arbolitos enanos.

Los acordes de la música hacían retemblar las paredes; la animación era extraordinaria.

Cada uno de los ministros pronunció un discurso en japonés, y un intérprete los repitió traducidos al alemán.

El doctor Eckener se levantó en medio de una ovación delirante, habló en alemán y sus palabras fueron inmediatamente repetidas en japonés.

Entre los comensales está el anciano general Nagaoka, ataviado con el típico traje nacional de los súbditos del Mikado. De los lados de las narices del veterano jefe caían unos enormes bigotes blancos, que el caudillo acariciaba y colocaba entre su cuerpo y la mesa, para que no actuasen de barrederas del plato.

A la hora de los postres y del café me sorprende un ruido especial. Llegué a creer que los comensales japoneses se llamaban unos a otros con siseos. Era la hora del funcionamiento de los palillos de dientes; las bocas muy abiertas mostraban las dentaduras mal conformadas y estropeadas; las picaduras se habían llenado de partículas alimenticias, y, para desalojarlas, el comensal se aplica a un trabajo combinado entre el palillo y la aspiración. El resultado, para el oyente, es algo así como un hipido...

Nuestro compatriota, el culto coronel Herrera de la Rosa, que fué durante muchos años agregado militar a la Plenipotenciaria de España en Tokio, me atiende afectuosamente.

Hemos paseado en automóvil por las afueras de Tokio; me ha agasajado en su linda casa de campo y hemos visitado la residencia oficial del Ministro, donde he dejado tarjeta.

He observado que las típicas *ricshas* (cochecitos ligeros de dos ruedas tirados por un hombre), que hace cuatro años abundaban y animaban las vías de Tokio, casi han desaparecido. Así como en Madrid, el *taxi* ha sustituido al *simón*, aquí el *taxi* ha reemplazado a la *ricsha*, que constituía nota original y pintoresca en estos pueblos orientales.

Una de las invitaciones recibidas es para la fiesta que el Emperador se digna ofrecernos en los jardines de su palacio Hama Deltachu.

El Emperador japonés, poco visible, está veraneando en Nasu y en representación del Soberano nos recibe su Ministro de Ceremonias, el conde de Hayashi.

A la puerta del jardín nos saludan, sonrientes, dignatarios palatinos, que nos van presentando al Ministro.

Paseamos por los jardines recorriendo calles pavimentadas con losas desgastadas por el tiempo, y rodeadas de gruesa arena.



Una típica *ricsha*. Al fondo la montaña sagrada Fuyuyama

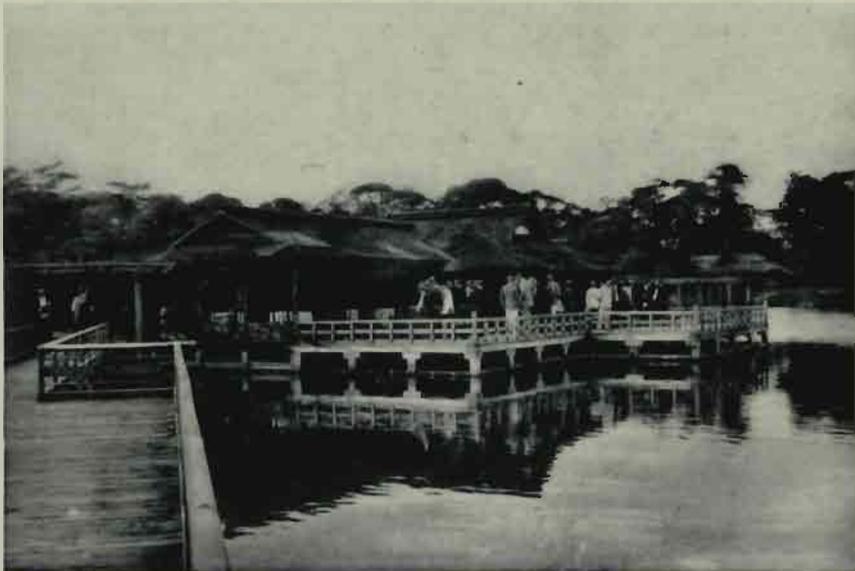
A un lado hay pinos seculares, de ramas sinuosas; al otro lado, añosos sauces lloran en las orillas de un silencioso lago.

Pasamos por un puente curvo, fabricado con oscuras maderas. Se ven algunas plantas tropicales con brillo y verdor intensísimos. Entre las matas emergen unas cabecitas de rostro apergaminado, de cutis muy tenso; nos miran con curiosidad; más allá, por encima de unos biombos de bambú, asoman otras caritas con la misma expresión. Son los soldados imperiales guardadores de este recinto sagrado.

Junto al lago se eleva un quiosco, con terraza de madera. Allí, en sencillas mesas, somos obsequiados. Una diminuta vajilla de porcelana casi transparente va y viene de mesa en mesa con té,

helados, exóticas y perfumadas pastas y melocotones japoneses grandísimos, sabrosos y frescos, que nos compensan del calor sofocante que sentimos en este recinto milenario del Hijo del Sol Naciente.

El Ministro de Ceremonias ordena que dos pescadores japo-



Garden Party ofrecida por el Mikado, en los jardines sagrados de Hama Deltachu Palace

neses del jardín imperial, dos figuras rematadas por grandes sombreros de paja, tomen sus cañas y lancen los anzuelos al lago. Ni aun así pudimos ver a los peces sagrados.

En el jardín del Palacio Imperial saludé por última vez a mi compañero Karklín; se quedaba en Tokio, para regresar luego a Moscú.

¡Qué contraste! El representante de la República de los Soviets, aceptando una invitación del más tradicional de los emperadores y asistiendo a una fiesta cortesana celebrada en un sagrado recinto imperial...

Los Embajadores alemanes, señores de Voretsch y su secretario, el Conde de Strachwitz, nos atienden y agasajan en el delicioso jardín del Palacio de la Embajada.

La colonia alemana de Yokohama, tan numerosa como dis-

tinguida, acudió a celebrar y a festejar el éxito triunfal del *Graf Zeppelin*.

Las rubias y rizosas cabelleras de elegantes y aristocráticas señoras germanas contrastaban con los altos peinados de los cabellos de azabache de las damas japonesas. Música, refrescos, impresión de películas, animación desbordante...



En Hama Deltachu Palace

nipones afablemente se brindan a guardarnos el calzado, y ello quiere decir que hemos de descalzarnos.

Al dejar Eckener sus zapatos, nos llaman la atención sus negros calcetines, adornados con dos *tomates* de buen tamaño.

Jovencitas geishas, muñecas de carne, nos conducen por pasillos finamente esterados, hasta el salón donde nos aguarda el Comité de banqueros que, a manera de aperitivo, nos ofrece tazas de una infusión de plantas aromáticas, saké y cigarrillos.

Cuando ya han llegado todos los invitados, nos trasladamos a otro salón rectangular, con vistas al jardín. En el fondo vemos un entarimado y un telón corrido.

A los lados de la estancia, sobre la estera de paja amarilla hay, una serie de cojines, separados unos de otros por un metro de distancia. Nos invitan a sentarnos, y con bastante dificultad doblamos las piernas para acomodarnos en los almohadones.

Un grupo de banqueros de Tokio nos invita a comer en el restaurante Kohyo, en Shiba Park.

Al descender de los automóviles, camareros

Al descender de los automóviles, camareros



El Dr. Eckener y el doctor Megias en los jardines de Hama Deltachu Palace - Tokio

Formadas en fila, entran numerosas geishas llevando en las manos bandejas de negra laca, de un palmo de altura. La bandeja es una mesita individual, que colocan en el suelo delante del comensal. La mesita está llena de minúsculos platos, jícara y tazas de porcelana, hasta veinte; cada minúsculo recipiente contiene un manjar distinto: pescado frito, pescado crudo, aletas de tiburón, pescado seco y ahumado; pescado fermentado, de olor nauseabundo; trocitos de pollo, de carne, de verduras variadas; un platillo ofrece dos esparraguitos, casi microscópicos; en otros hay ensaladas. Para cada manjar se ofrece otra diminuta jícara con su salsa especial; por lo general, picante.

Ante cada invitado se arrodilla en el suelo la encantadora geisha, ataviada con kimonos bordados de colores fantásticos, y entrega al comensal dos largos palillos, que constituyen el cubierto. La geisha tiene la misión de presentarnos y acercarnos los manjares, indicarnos la salsa especial con que hemos de aderezarlos, y servirnos agua, saké y cuanto apetezcamos.

A un lado se coloca otra geisha aún más bonita; viste kimono gris, bordado de crisantemos blancos y amarillos; en las manos tiene un gran abanico, nos mira muy risueña, maulla como una gatita, y con soberana indolencia agita el abanico hacia nosotros, para refrescarnos.

Desde lejos observo que nuestro Comandante engulle con buen apetito los manjares japoneses, que son peligrosos para estómagos europeos. Le pronostico malas consecuencias.

Rickard, que está a mi lado, me dice que tiene hambre, y me consulta acerca de la conveniencia de satisfacerla o de abstenerse. Le aconsejo, y predico con el ejemplo, que se abstenga y aguarde la hora de las frutas.

Renuncio a comer esos manjares, muy deleitosos para los japoneses; conocí sus efectos cuatro años ha. Ahora, me doy por bien servido y satisfecho con el refresco que me proporciona el abanico de la geisha que me asiste. Al llegar a los postres comí unos frescos y sabrosos melocotones, cuya piel se desprendía con los dedos.

El calor continúa siendo sofocante; el doctor Eckener se despoja de su americana y apoya las espaldas en la pared, molesto

por la actitud sedente en el almohadón. Todos seguimos el ejemplo y nos quedamos en mangas de camisa.

Se descorre el telón, y entre cortinas aparecen varias geishas que pulsán instrumentos de cuerda y ejecutan danzas clásicas.

Un personaje nipón se sitúa en el centro del comedor, pro-



Tokio / Un grupo de Geishas

nuncia unas frases en japonés y entrega a nuestro Comandante un soberbio sable de honor, un sable muy antiguo, que han traído de Osaka.

Son las nueve y treinta de la noche, y a las diez hemos de salir del hotel en dirección a Kasumigaura.

Precipitadamente nos despedimos de los banqueros y de las graciosas geishas; un torneo de saludos, reverencias y cortesías.

A la salida nos calzan, y regresamos a escape al Hotel.

Suplico a von Schiller que nos conduzca pronto a nuestra casa del *Zeppelin*: queremos volar, refrescarnos, vivir.

A toda marcha salimos del Gran Hotel Imperial en direc-

ción a la estación del ferrocarril para tomar el tren, que nos llevará a Kasumigaura.

Durante el recorrido, Herrn Koch, representante de la HAPAG, nos obsequia con pequeños bloques de sabrosos helados, que se expenden en las estaciones del trayecto. Estos bloques están preparados higiénicamente, envueltos en papel de seda y con cubierta de cartón precintada; bajo la cubierta hay una fina laminilla de madera, que sirve de cucharilla individual.

Al llegar a Kasumigaura, nos sentimos abrumados por el contacto de la masa humana que nos rodea, por el polvo y por el calor.

Muchos pasajeros adquirieron en Tokio recuerdos exóticos para regalar a sus familias, a sus amigos; el equipaje había aumentado de volumen, se había hinchado. Pero ¡oh sorpresa! Al pie de la escalerilla de subida al *Zeppelin* nos aguardaba sonriente el capitán Lehmann; junto a él, una báscula y un servidor del dirigible. El equipaje se repesaba, si el aumento sobre los veinte kilos era pequeño, se hacía la vista gorda, pero si el aumento era grande, se establecía el dilema: pagar una exorbitante cantidad por cada kilo de exceso de equipaje o renunciar a la mercancía, regalándola o abandonándola...

Son las doce de la noche. El doctor Eckener está en el cobertizo, cerca de la proa de la aeronave; se dirige solo hacia afuera, sale a la dilatada explanada, va descubierto, avanza con paso ligero unos cien metros entre las sombras, no hay nadie a su alrededor. Parado y pensativo mira al cielo, explorándolo en todos sentidos; se detiene un momento, extático; alza la mano y se alisa el tupé. Da media vuelta y regresa al cobertizo.

Cual un genio de la guerra, implora al Dios Grande que los elementos le sean favorables en su magna empresa: cruzar el Pacífico.

Las autoridades japonesas, el Embajador alemán y el personal de la Embajada están a un lado, cerca de una mesa provista de copas y botellas. Un brindis y unos discursos, todos sobrios y vibrantes.

El *Zeppelin* se desliza desde el interior de su albergue hacia afuera; la muchedumbre lanza vítores ensordecedores, las músicas

Tokio • El Graf Zeppelin
volando sobre una pagoda



entonan el himno nacional, los focos eléctricos iluminan el firmamento. Aguardamos el momento supremo de la orden, para soltar las amarras y elevarnos. Desencanto... La aeronave retrocede y entra de nuevo en el cobertizo.

Los elementos se mostraban favorables al doctor Eckener, la noche era cálida, despejada y serena; pero una mala maniobra de los soldados japoneses, al deslizar el *Zeppelin* hacia el campo, provocó una avería en los soportes del último motor y hubo que suspender la salida.

Por ignorarse el tiempo que se invertiría en subsanar el deterioro, nos ordenan volver a Tokio y allí amanecemos, en el Gran Hotel Imperial. Cansados, agotados, faltos de sueño y sobrados de calor, caemos en el lecho. El capitán Lehmann nos ha dicho que en la reparación de la avería podrán invertirse veinticuatro horas o tres días.

Al mediodía nos avisan urgentemente que el arreglo del estropeo está efectuado y que a las tres de la tarde saldremos para Kasumigaura. Ni hemos descansado ni hemos comido; la precipitación nos acompaña, nos aguija, nos persigue.

Estamos de nuevo en Kasumigaura, y nos mostramos alegres porque todos deseamos abandonar esta atmósfera que nos deprime y nos asfixia.

Un ligero vientecillo bajo, desfavorable, impide salir de su cobijo al *Zeppelin*. Aguardamos a que mejore el tiempo; transcurre la tarde, transcurre la noche. Los soldados de la Marina están impacientes. Llegan órdenes para que se retiren; algunos quedan durmiendo en el cobertizo. Descansamos unas horas en nuestros camarotes del *Zeppelin*, y allí nos desayunamos.

El Comandante, Kauder y yo paseamos brevemente por el aeródromo, observando la dirección y la intensidad del viento. En una silla, proporcionada por Kubis, toma asiento el doctor Eckener, enciende un cigarrillo y no puede reprimir un movimiento de contrariedad... Necesariamente hay que aguardar a que ceda el viento desfavorable...

Para distraernos nos invitan a ir en automóvil hasta un pueblecito próximo a Kasumigaura. Aceptamos la invitación y allí almorzamos al estilo del país, descalzos, sentados en el suelo, ser-

vidos y abanicados por geishas: almorzamos, si almorzar es engullir pescado crudo, pescado seco y pescado putrefacto.

Los fotógrafos invaden el restaurante, se obtienen películas.



El Comandante Hugo Eckener con los Doctores Kauder y Megías en el campo de aterrizaje de Kasumigaura (Tokio), esperando noticias del tiempo para emprender la salida hacia el Pacífico

Perckhammer, en una superación de actividad profesional, derrocha placas, y aún le parecen pocas.

—*One more, one more*—exclama.

El viento se atenúa; son las tres de la tarde; atropelladamente, adquirimos frutas, y tornamos al interior de nuestra casa flotante...

Tres de la tarde del 23 de agosto.—El tiempo ha mejorado. Se oyen voces guturales que parecen aullidos de fieras en el bosque. Los jefes japoneses disponen a su gente, que corre de acá para allá.

El capitán Fuyiyoshi, que nos acompañó en la primera etapa Friedrichshafen-Tokio, se queda en la capital de su patria y es el jefe supremo en el aeródromo de Kasumigaura.



Pasajeros del *Graf Zeppelin* después del almuerzo servido por geishas, en Kasumigaura, momentos antes de la partida para América

Con un altavoz en la mano da la orden de salida. Rásgase el aire con un griterío unánime de *Banzai, Banzai!*

Inclínanse las frentes en respetuoso saludo... Solemnes, conmovedores, resuenan los himnos nacionales... Ascende el *Graf Zeppelin*, continúa remontándose normalmente. Vamos hacia el Océano Pacífico.

Por vez postrera, descubriéndonos, repetimos:

—*Banzai Nipon!*

CAPÍTULO IV

LA SEGUNDA ETAPA

El tifón. Las tripas del *Zeppelin*. Primer domingo, 25 de agosto. Segundo domingo, 25 de agosto. ¡Tierra, tierra! Unas copas de Champaña y algunos datos del viaje. Placeres y filones auríferos. Entre dos firmamentos. Los pozos de petróleo. Hemos llegado a Los Ángeles.

Estamos nuevamente en los espacios. Después de cuatro días de silencio, reanudan los motores su sinfonía formidable.

Con alegría y con tristeza nos alejamos de las rientes costas niponas. El pueblo japonés, tan sensible como comprensivo, no olvidará jamás estos momentos históricos; esta proeza inaudita representa más, mucho más, en pro de la aproximación de dos pueblos, que toda la labor diplomática de un decenio.

Al dejar las aguas japonesas, tomando rumbo NE. para dar cima al intento hazañoso de cruzar el Océano Pacífico, permanecemos meditabundos. Asomados a una ventanilla, miramos hacia abajo, hacia el mar; estamos a 300 metros sobre las olas, ¡horror! En la superficie de las aguas sobresalen los lomos grises de horribles tiburones, que nos siguen y escoltan.

De Tokio a California tres nuevos pasajeros substituyen a los cuatro que quedaron en la capital del Imperio del Mikado. El mayor Shibata, el capitán de fragata Kusaka y un periodista, también japonés.

Dispongo enteramente de mi camarote; nadie ha ocupado el puesto que dejó vacante Karklín; soy el único viajero masculino que está solo en su departamento, aunque me acompañe la *apotheke*.

Las autoridades japonesas han regalado al Comandante dos monumentales coronas de flores artificiales, con anchos lazos, que han sido instaladas, sobre caballetes, en los ángulos del salón comedor. Esas coronas me producían la impresión de que volábamos en el interior de una cámara funeraria...

Se aproxima la noche, el cielo está encapotado. El servicio meteorológico nos anuncia depresión atmosférica en una gran faja de Norte a Sur, frente a la proa del *Zeppelin*.

Hemos cenado y deseamos descansar, pero los avisos meteorológicos nos tienen en expectativa.

Se oye el azote del viento en los cristales de las ventanas. No vemos ni el cielo ni el agua. Las cinco hélices de los motores rugen con más intensidad. El viento silba al chocar con las lonas de la envoltura de la aeronave, que se estremece. Las mesas y las sillas danzan de un lado para otro; unas botellas caen y ruedan por el suelo. Se ha desencadenado una lluvia torrencial y rasga las nubes la efímera y sulfúrea claridad del relámpago. El *Zeppelin* se mueve en todos sentidos: de proa a popa y de babor a estribor.

El Comandante y la oficialidad están en el puesto de mando dando órdenes. El manejo de los timones de altura y laterales es penoso. El doctor Seilkopf medita ante sus cartas meteorológicas. A los pasajeros se nos veda acercarnos al mando. Además de los oficiales del *Zeppelin*, se hallan presentes los aviadores norteamericanos y japoneses que viajan con nosotros.

El comandante Rosendahl y el teniente Richardson, prestigiosos aeronautas estadounidenses, se han dado cuenta de la gravedad del momento y, con mucha discreción, insinúan a Rickard y a mí que estamos dentro de un tifón y que la situación es difícil.

Por momentos crecen los estremecimientos y la desordenada danza de la aeronave; sucesiva y hasta simultáneamente se oyen el batir de las hélices y los latigazos del viento en las lonas del *Zeppelin*.

Es de sublime emoción la lucha contra la terrible tormenta, entre nubes, a través del Pacífico.

Contemplé las coronas japonesas, de rojas flores de papel, que colgaban en el salón, y sonreí pensando estoicamente en la suerte que a ellas y a nosotros nos aguardaba como desenlace de la crítica situación en que nos hallábamos.

Los movimientos se suavizan, cesa la lluvia, los bramidos y silbidos del huracán decrecen, se atenúan; por transiciones rápidas tornamos a la normalidad.

El capitán Flemming, sonriente, sale del puesto de mando, y

nos dice que el peligro ha pasado. Hemos luchado bravamente, durante quince minutos, con los elementos desencadenados.

El tifón ha seguido su trayectoria para estrellarse frente a las costas japonesas. El *Zeppelin* también continúa su ruta, pero en sentido contrario, hacia las playas de América, orgulloso de haber vencido a un enemigo difícilmente vencible.

Suplico a lady Hay pida al Comandante que sean retiradas del salón las coronas de papel japonesas. Además de antiestéticas son de mal agüero.

Necesitamos reposar, para compensación de los agobios de calor, insomnios y fatigas sufridos en Tokio.

El simpático von Schiller se brinda, para el siguiente día, a acompañarme a visitar el interior del *Zeppelin* para verle las *tripas*, las *entrañas*.

A las diez de la noche, el sueño es rey absoluto a bordo...

Amanecemos descansados. La temperatura ha refrescado y ya no sentimos las molestias del calor. El ligero vientecillo que sopla nos es favorable, pero seguimos sin ver ni el cielo ni el agua; vamos envueltos en espesas nieblas, y a poca altura del mar: 350 metros. De vez en cuando vislumbramos las olas, agitándose y formando torbellinos blancos; como el cielo no les presta reflejos, aparecen de color gris sucio. Digan lo que digan los poetas, no es pacífico ni azul este gran Océano Pacífico.

He desayunado con von Schiller, y nos aprestamos para adentrarnos en las entrañas del monstruo que nos conduce. Nuestro único antecesor es Jonás.

Al final del pasillo de nuestros camarotes hay una puerta, de uso vedado para los pasajeros; los oficiales disponen de una llavecita para entrar y salir, cuando las necesidades del servicio lo requieren.

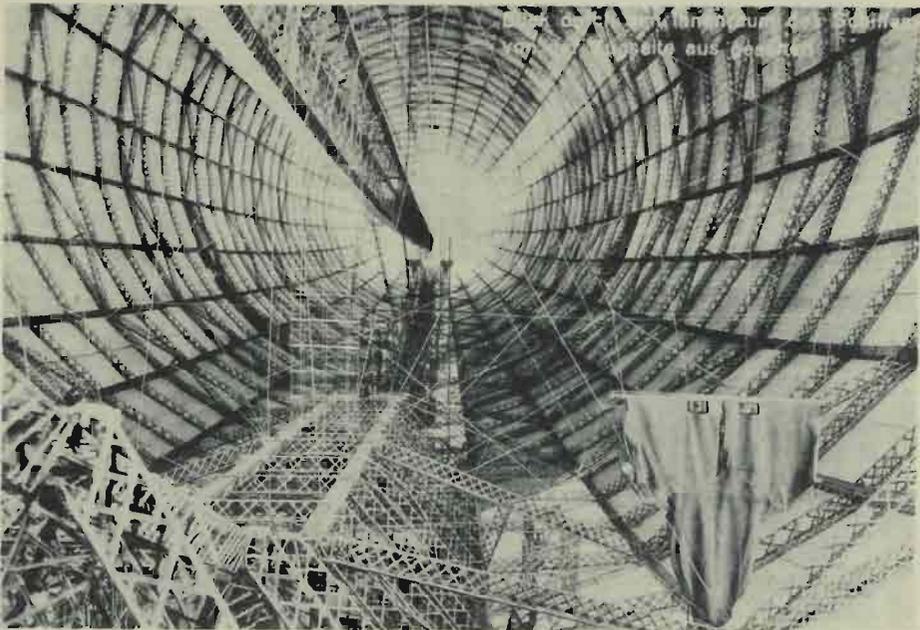
Considero al *Graf Zeppelin* como un cetáceo colosal que, en vez de contar con el agua como medio, vive en el espacio, nada en el aire. El monstruo tiene enormes *ojos*; acaso sus órganos más interesantes son los ventanales del puesto de mando; las ventanas laterales, que corresponden al departamento de los servicios meteorológicos, equivalen a las *narices*, allí se huelen, se olfatean las tormentas.

Efectuamos el examen anatómico, de delante hacia atrás. A continuación de las *narices*, se halla la estación de radiotelegrafía, que representa los *oídos*.

Frente por frente se encuentra la pulcra y modernísima cocina eléctrica, abarrotada de cacharros con sabrosas viandas, que el rollizo Manz se complace en preparar: la *boca*.

Un pasillo, el *esófago*, comunica con el amplio comedor: el *estómago*. A continuación están nuestros doce camarotes, incluso los destinados a lavabos: la primera parte del intestino, el *duodeno*. Hasta aquí está permitido verlo todo; llegamos a la puerta vedada y entramos, guiados por el amable von Schiller.

Al abrirse la puerta aparecen ante nosotros las *entrañas* del monstruo, dilatándose hasta más de doscientos veinte metros. Un ligero pasillo, de unos treinta centímetros de ancho, fabricado con pasta de peso no mayor que el de la madera, atraviesa al *Zeppelin* de extremo a extremo: es como un puente colgante sustentado por cuerdas y alambres, que penden de la armazón metálica de aluminio. Innumerables planchas finísimas—taladradas para ahorrar peso,— fabricadas con la aleación metálica, que es una especialidad



Las entrañas del *Graf Zeppelin*. Un aspecto de conjunto



Las entrañas del *Graf Zeppelin*, Vista parcial

de los talleres constructores del dirigible, forman entramados que semejan gigantescas telas de araña, entrecruzadas.

Caminamos por el estrecho pasillo, asiéndonos a cuerdas y alambres para mantener el equilibrio. Miramos hacia abajo, a veinte metros, y es un desafío al vértigo.

A un lado, vemos grandes compartimientos repletos de hidrógeno, para la suspensión del globo. A otro lado, están los balones de lona impermeable con el gas Blau que alimenta a los motores. Más allá, vamos descubriendo depósitos metálicos llenos de bencina que, en los momentos tormentosos, suministran también combustible a los motores, y depósitos de tela, llenos de agua, con sus tuberías para la distribución de los servicios. Estos depósitos de agua pueden ser vaciados rápidamente, en caso de necesitarse aligerar el peso de la aeronave.

Seguimos efectuando el inventario: un pequeño taller mecánico de reparaciones; varias hélices de repuesto, y que al producirse una avería son cambiables en pleno vuelo; sobre telas metálicas, cajas rotuladas, con mercancías, por las cuales se han pagado tarifas

de transporte muy elevadas; y, en telas metálicas, las sacas de correspondencia.

Unos armarios frigoríficos conservan nuestras subsistencias: carnes, embutidos, manteca, frutas y vinos.

Del estrecho pasillo central arrancan otros laterales que terminan en las paredes de lona, donde se abren para dar acceso, por escalas de cuerdas, a los motores que cuelgan en el exterior.

Las cámaras del doctor Eckener y de la tripulación están sostenidas en el aire: son dormitorios-columpios. El capitán von Schiller me invita a pasar a su departamento, en el que, además del lecho, hay un armario con papeles y libros y una mesita central rodeada de escaños. Aquí se celebran las juntas de la oficialidad.

Continuamos hacia el fondo, en dirección a la cola del *Zeppelin*, donde se encuentran los timones laterales y de altura, que se manejan desde el puesto de mando. Un conglomerado de cables y tubos se ramifica y se subdivide: conducciones y transmisiones de alumbrado eléctrico, teléfono gas y agua. Todo ello equivale al *paquete vasculo-nervioso* de la anatomía.

Y allí, sobre una alambrada—arrugados los lazos y estropeadas las poco artísticas flores de papel—están las dos enormes coronas japonesas que ayer colgaban en el salón durante la lucha supremamente angustiosa que nuestra aeronave sostuvo con el tifón. El *Zeppelin* engulló las coronas, y allí estaban, en los intestinos del «cetáceo-volador». Ya no volverán a molestarnos con sus malos agüeros.

Al pasar por el centro del pasillo, mientras guardábamos el equilibrio, miramos hacia abajo; un gran espacio del fondo del *Zeppelin* está recubierto de largas láminas de mica, que dejan paso a la claridad exterior; trescientos cincuenta metros debajo de nuestros pies vemos las aguas del Pacífico agitándose, y von Schiller me recuerda que caminamos con velocidad de ciento cincuenta kilómetros por hora. Enmudecemos ante la imponente realidad.

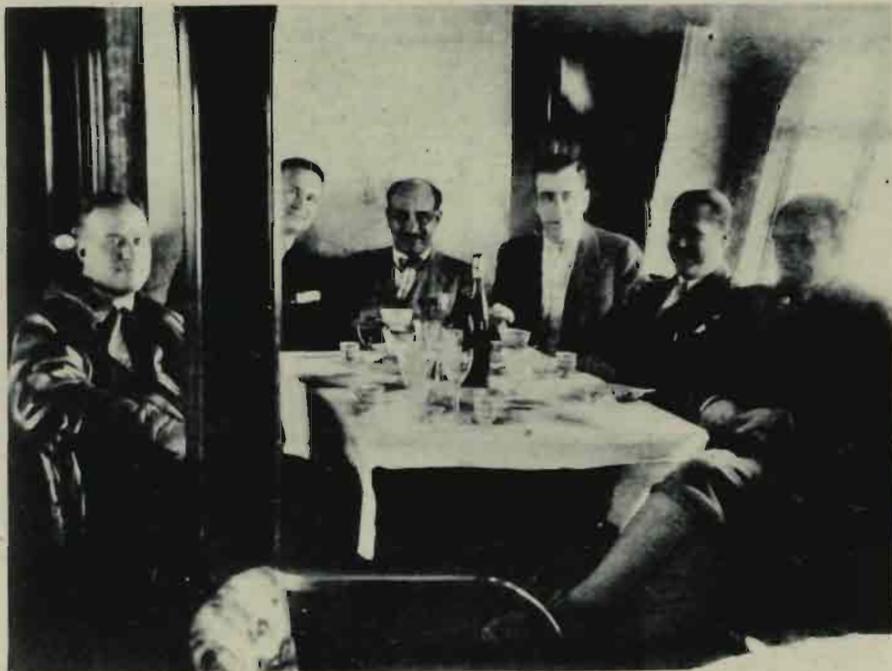
Hora y media hemos invertido en esta interesante visita. Salgo de las entrañas del monstruo, pletórico de emociones. Hemos visto los intestinos, el bazo, el hígado...

Quiero descansar y meditar a solas, y busco refugio en el lecho...

El doctor Eckener se ha quedado hoy en su camarote. Se confirmaron mis pronósticos; los manjares exóticos del banquete japonés han ocasionado un trastorno intestinal a nuestro Comandante.

Marchamos envueltos en nieblas; nos hemos remontado muy al Norte y sentimos bastante frío.

Los periodistas y los demás pasajeros escriben sin dar paz a las máquinas ni a las estilográficas.



Sobre el Océano Pacífico. El teniente Richardson, el comandante Rosendahl, Megías, Rickard, Leeds y Wilkins, de sobremesa, entre mar y cielo

El mayor Shibata y el capitán Kusaka se complacen en obsequiarnos con artísticas cajitas llenas de granillos de variados colores, que parecen confites; son trocitos, secos y ahumados, de diversos mariscos y pescados procedentes de las costas niponas.

Hoy practico mis primeras curas a bordo; los «clientes» son el periodista von Eschwege, que en Tokio se dislocó un pie; un mecánico de las góndolas de motores, que se ha herido en una mano y requiere unos puntos de sutura, y el *píccolo* Ernst, que se ha clavado en un dedo un vidrio de botella. Mi camarote se ha

convertido en gabinete médico de urgencia, en clínica aérea, única, que vuela sobre el Océano Pacífico...

No cesa la monotonía de las nieblas, aun cuando disfrutamos a ratos espectáculos sorprendentes. La bruma se ha convertido en densas nubes que parecen vellones de blanco algodón; las surcamos rasgándolas, forjándonos la ilusión de que nos remontamos hacia las regiones celestiales. Llevamos cerca de cuarenta y ocho horas entre el cielo y el mar, envueltos en algodones. El viento nos favorece; marchamos a ciento cuarenta y cinco kilómetros por hora.

Durante los días de vuelo desde Friedrichshafen, fuimos siempre con rumbo al Este, en sentido inverso al de la rotación de la tierra; teníamos que adelantar los relojes dos veces al día; los días no eran de veinticuatro horas; cotidianamente había merma de horas desde una salida hasta la otra salida del sol, y así hasta que llegó el momento en que perdimos veinticuatro horas.

Al cruzar el Océano Pacífico, en el meridiano convenido por la náutica internacional, necesitamos ganar el día perdido y nuestro calendario de a bordo repite hoy el mismo día de ayer. A los que viajan en sentido contrario, de Este a Oeste, les ocurrirá a la inversa: vivirán un día menos.

Ayer fué domingo, 25 de agosto, hoy es segundo domingo, 25 de agosto.

El año 1925 también viví dos días iguales, 2 de mayo, cuando en el *Franconia* crucé el Pacífico en el mismo sentido, desde las islas Hawai a San Francisco de California.

Al cabo de tres días de vuelo monótono entre mar y cielo, divisamos por vez primera un barco; todo los prismáticos de a bordo apuntan hacia él; es un vapor que baja de las costas del Canadá, de Vancouver. Más tarde vemos una pareja de blancas gaviotas; nos aproximamos a las costas americanas y a bordo reina animación.

El comandante Rosendahl y el siempre alegre teniente Richardson, que desde Friedrichshafen venían vestidos de paisanos, aparecen metamorfoseados con los elegantes uniformes de la Aeronáutica norteamericana; están cerca de su patria...

«¡Tierra! ¡Tierra!», exclaman todos a bordo. Alegría compa-

rabable a la que sentimos al salir de Siberia y encontrarnos con el Pacífico. En lontananza, mirando hacia la proa del *Zeppelin*, vemos dibujarse las costas de California. La alegría rebosa en las palabras, en los gestos y en las fisonomías de pasajeros y tripulantes.

Recatadamente encargo a Kubis que ponga entre hielo unas botellas del Champaña, que él me guarda, y que prepare las copas.

Estamos en las costas americanas; hemos salido del Océano por encima de San Francisco, remontándonos bastante hacia el Norte.

Se ha establecido otro nuevo «record»: el de la primera travesía del Pacífico desde el Japón hasta California.

Dios sigue protegiéndonos.

Hemos avisado al Comandante, a la oficialidad libre de servicio y a los pasajeros; se han descorchado las botellas de Champaña; entre hurras y alegrías chocamos las copas y brindamos, enfrentándonos con tierras californianas, en el preciso instante de dar fin a la segunda etapa de nuestro memorable periplo.

No acertamos a reprimir la satisfacción que se adueña de nosotros.

El Comandante nos facilita los siguientes datos:

De Tokio a San Francisco, 68 horas y 51 minutos.

Kilómetros recorridos, 8.673.

Máxima velocidad, 175 kilómetros.

Casi todo el trayecto entre nieblas.

Quince minutos en grave peligro, luchando con el tifón.

Mientras brindamos con el espumoso vino francés, docenas de aviones norteamericanos vienen hacia nosotros; oímos sus bocinas. Ya no son docenas, ya pasan de un centenar los aeroplanos, pintados de amarillo, rojo y azul, que nos dan la bienvenida y nos escoltan, pirueteando en el espacio.

Estamos en la bahía de San Francisco; la gran escuadra del Pacífico y los barcos surtos en el puerto han izado sus banderas, nos ensordecen con el clamoreo de sus sirenas; miles de automóviles ruedan por las avenidas frente al mar; en las terrazas de los rascacielos, se agitan los pañuelos.

Los tres japoneses que nos acompañan ríen contentísimos; han tomado parte en la proeza de cruzar por primera vez en vuelo el Pacífico.

Un oficial japonés pregunta a otro norteamericano, señalando al puerto:

—¿Qué hace ahí la escuadra del Pacífico?

El norteamericano le mira fijamente y exclama:

—*Specting* (aguardando).

El comandante Rosendahl, Richardson, Rickard y Leeds



San Francisco de California. La escuadra del Pacífico saludando al *Graf Zeppelin*

están congestionados por la emoción que les embarga al sentirse en su patria.

Por segunda vez en mi vida, dando la vuelta al mundo, me encuentro con la formidable escuadra norteamericana del Pacífico. Hace cuatro años, en una mañana luminosa de primavera, esta misma escuadra que hoy veo desde la aeronave, escoltó al *Franconia* hasta que fondeó en la bahía de Honolulu, en las islas Hawai, y allí presencié el soberbio espectáculo de las maniobras nocturnas, en las que los potentísimos focos eléctricos de los acorazados simulaban dar caza a los aviones, iluminando el firmamento...

Agoniza la tarde; el sol comienza a ocultarse entre el cielo

rojizo y las montañas grises. Dejamos San Francisco, después de haber dado un gran rodeo sobre la moderna ciudad de líneas rectas.

Entre el Océano Pacífico y las costas de California, nuestra siempre majestuosa aeronave, sigue altanera hacia el Sur, buscando el encanto que nos aguarda: Los Ángeles.

Surcamos el espacio sobre California Alta. Su nombre evoca recuerdos españoles en estos dominios de aquella España donde el sol no se ponía. Desde las gloriosas epopeyas de Cortés, las tierras de esta California Alta y las de la Baja estuvieron bajo el cetro de nuestros Monarcas, juntamente con el virreinato de Méjico. A principios del siglo XIX se emanciparon de la generosa madre inmortal; la California Alta fué una estrella más en el pabellón de los Estados Unidos de la América del Norte; la California Baja quedó agregada al nuevo Estado de Méjico.

A la izquierda, y paralelamente a la dirección que llevamos, una gran cordillera se dibuja de Norte a Sur, paralela, también, a las costas del Pacífico; aún conserva su bello nombre hispano, Sierra Nevada, de altas montañas; algunas gallardean a más de 4.000 metros de elevación. En sus vertientes han existido y existen filones de oro. En las épocas de lluvias torrenciales, los cauces de los ríos y barrancos arrastran arenas auríferas, formando en las partes bajas depósitos llamados placeres. Cuando aún no hace medio siglo se explotaban estos placeres, recogiendo primero el oro en la superficie y acudiendo luego a los filones, nadie perdía el tiempo en cultivar la tierra. Decayó la explotación aurífera, y, entonces, los buscadores de oro aplicaron su actividad a las tareas agrícolas. Aprovecharon el clima, el mejor del mundo, y convirtieron a California en un vergel; sus frutos invaden hoy los mercados mundiales.

Los ríos Sacramento y San Joaquín fertilizan estos campos, que son jardines; sus ciudades, Sacramento, San Pedro, Los Ángeles, Santa Bárbara, Monterrey, Santa Clara... conservan los nombres que en el descubrimiento y en las fundaciones les impusieron caudillos colonizadores; esos nombres siguen siendo blasones para los pueblos que los ostentan y para la Patria que los otorgó...

El sol ha desaparecido; la noche es clara, despejada; el cielo, muy alto, está sembrado de estrellas; la temperatura tonifica el cuerpo. La tierra también parece constelada. Desde San Francisco

hasta Los Ángeles no dejamos de ver las luces de las poblaciones, que casi están unidas unas a otras por avenidas bañadas en la claridad que les prestan los focos eléctricos.

Los haces de luz roja del faro, en el puerto de San Pedro, reflejándose en las quietas aguas, han quedado debajo de la aeronave. A pocos kilómetros surge la inmensa urbe de Los Ángeles, extendida en una llanura que faldea la sierra, donde está Hollywood. Desde nuestro *Zeppelin* se pierde de vista la extensísima planicie, esclarecida por millones y millones de lucecitas.

Es la una de la madrugada; el Comandante no quiere aterrizar de noche. En Los Ángeles no hay cobertizo; dispondremos de un hermoso aeródromo y de una torre metálica que servirá de mástil, para amarrar el dirigible, pero a la intemperie. Además, los numerosísimos cables conductores de flúido eléctrico de alta tensión, que cruzan el espacio en todos sentidos, constituyen un grave peligro. Seguiremos paseándonos por los aires, pasando el rato y matando el tiempo hasta que luzca su majestad el sol.

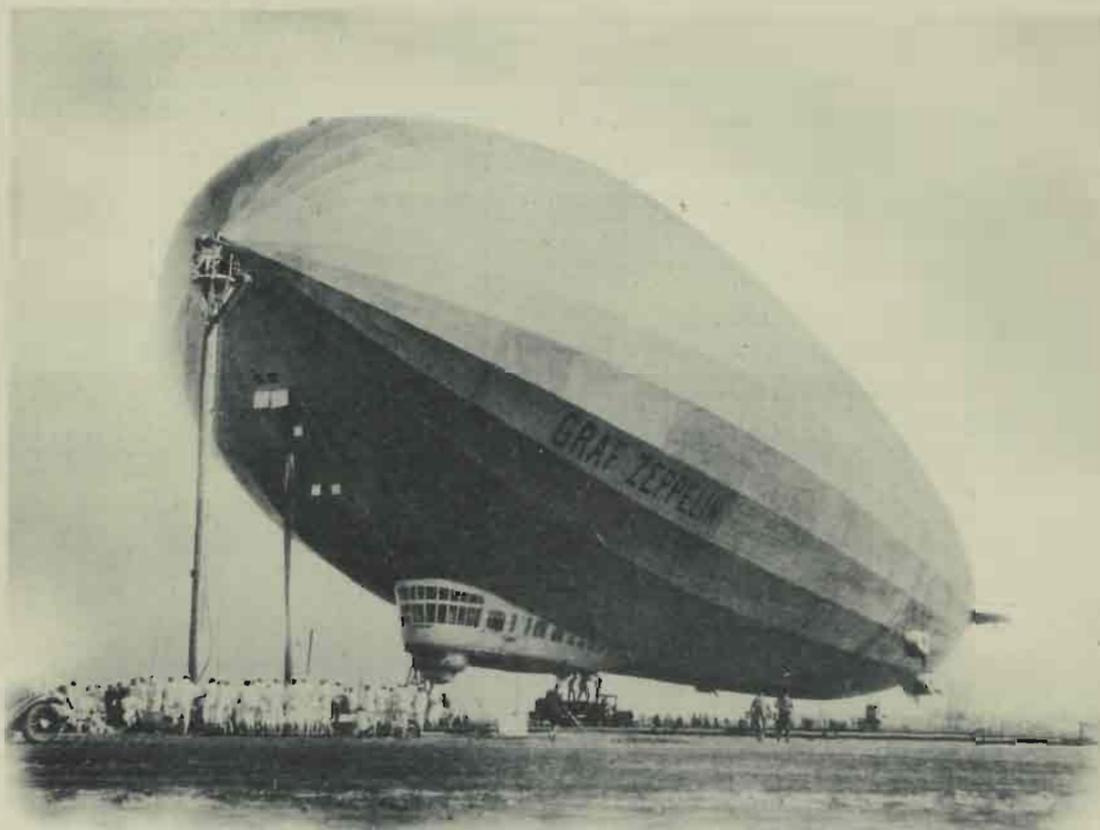
No queremos ir a la cama a descansar; apetecemos el disfrute de la maravilla que nos rodea. Los motores han acertado la marcha, los pasajeros estamos asomados en las ventanas. Miramos hacia arriba, y el firmamento, de ese azul veneciano—característico de la paleta de Beltrán Massés,— está sembrado de estrellas; miramos hacia abajo, a la tierra, y nos sorprende encontrarnos con otro cielo invertido, salpicado de millones de luces que semejan estrellas. El *Graf Zeppelin* se pasea entre dos firmamentos, y, con la magia de la fantasía, me traslado a Granada, al mirador junto a la Alcazaba. Desde allí, en una noche clara de enero, contemplé el prodigio de los dos cielos: arriba el firmamento, abajo el Albaicín con las lucecitas de sus poéticas calles y de sus casas pintorescas...

De madrugada divisamos en la tierra una serie de círculos blanquecinos, diseminados, iluminados con lamparillas eléctricas. Son depósitos de los pozos de petróleo, llenos del hasta hoy insubstituído combustible, que luego será sometido a las prácticas de refinamiento. Hacia el Sur de Los Ángeles, casi tocando con la población, comienzan estos pozos, que llegan hasta la orilla del mar.

Amanece, y desde la tierra sube olor agradable que emana de la tierra petrolífera. Así huelen las doradas cabelleras de las

lindas *girls* norteamericanas, hijas de los multimillonarios explotadores del petróleo.

Detrás de la sierra, donde duerme Hollywood, hay un res-



Momento de aterrizar el *Graf Zeppelin* en el campo de los Angeles

plandor; el cielo, en aquella dirección es blanco amarillo; las líneas de la sierra se van dibujando en azul; amanece, estamos a media luz. El doctor Eckener dispone a su gente y dirige la aeronave hacia el aeródromo.

En el extenso campo, salpicado por blancos manchones, ocupa el centro una pequeña plataforma, de la cual sale un mástil. La aeronave da dos vueltas descendiendo; los manchones blancos son grupos de marinos norteamericanos que aguardan al *Zeppelin* para apresar las amarras; el mástil es la torre metálica donde ha de quedar sujeto, prisionero.

El comandante Rosendhal y el teniente Richarson dictan órdenes; son los jefes supremos de la Aviación norteamericana; en pocos minutos hemos aterrizado.

En pleno campo abierto; a mucha distancia se ven los cordones de la masa humana que nos espera. Los soldados de la Armada estadounidense, uniformados de blanco, altos, fuertes, sanos, colorados, con caras de niño, contrastan con los soldaditos que dejamos en Kasumigaura, delgados, pequeñitos, morenos, de rostros enigmáticos, también uniformados de blanco pero sin elegancia, como si vistieran de prestado.

Cortésmente, antes de desembarcar, unos *policemen* nos revisan los pasaportes.

Al descender por las escalerillas del dirigible, cientos de máquinas fotográficas y cinematográficas nos enfocan.

Saltamos a tierra. Hemos llegado a Los Ángeles.

CAPÍTULO V

EN LOS ÁNGELES

Visita a Hollywood y Culver City. Banquete de dos mil cubiertos. Del banquete al *Zeppelin*

Lujosos automóviles Packard, abiertos, nos aguardan y nos conducen al Departamento de Aduanas, donde los funcionarios inspeccionan y revuelven el contenido de los maletines y estuches de aseo que llevamos a mano. Sólo permaneceremos en la capital del Condado de Los Ángeles unas horas, desde la mañana hasta la noche. Cumplidos los requisitos aduaneros, no sin pérdidas de tiempo y con molestias innecesarias, volvemos a los carruajes para dirigirnos a la ciudad.

De un grupo de japoneses se destacan tres lindas niponas, ricamente ataviadas; son portadoras de coronas y ramos de flores, y los entregan, después de profundas y repetidas reverencias, a los tres pasajeros japoneses.

Arrancan en fila nuestros automóviles precedidos de policías motoristas, que abren camino; a los lados de los coches que ocupamos van también motoristas. Las sirenas de la policía atruenan el espacio; en los andenes de la gran avenida hay muchos millares de curiosos y miles de automóviles. La gente ha madrugado para presenciar, de lejos, el aterrizaje del *Zeppelin* y darnos la bienvenida.

La muchedumbre nos aclama, se elevan los sombreros y los brazos; resuenan estridentes silbidos, que hieren nuestros oídos: son la máxima expresión del entusiasmo norteamericano, el equivalente a los mayores aplausos europeos.

Entre el bramido de las sirenas policíacas y el silbar de los innumerables admiradores, se forma un estruendo algo raro, musical, pero indudablemente molesto.

Desde el campo de aterrizaje hasta el hotel recorreremos ocho kilómetros. Las anchurosas avenidas de esta opulenta y moderna

población son maravillosas. La ciudad de Los Ángeles es la más grande del orbe en extensión, y cuenta actualmente con dos millones de habitantes.

Aquí no hay rascacielos; cada casa está rodeada de jardines; el buen gusto de los ciudadanos, aprovechando la benignidad del clima y la fertilidad del suelo, ha creado paraísos deleitosos, vergenes de ensueño embalsamados por una superabundancia de flores difícilmente imaginable.

Nos hospedamos en el Hotel Embassader, modelo de esplendidez y de elegancia. Las habitaciones nos esperaban preparadas. En una mesa central se nos brinda una enorme cesta de frutas; en los ángulos, dos monumentales ramos de flores; todo es colosal. Dos ventanas abren a un bien cuidado parque, lleno de macizos de flores vivamente coloreadas.

Son las siete de la mañana; el aire que penetra por las ventanas llega embalsamado, ligeramente cálido; la habitación, magníficamente amueblada, huele a suaves perfumes de flores y frutas.

La noche anterior la habíamos pasado en vigilia. Dudamos entre reposar o aprovechar estos momentos de intensidad vital que Dios nos deparaba.

El baño, que efectivamente fué un baño de placer—el último lo tomamos en Japón, y estamos en California,— resultó tonificador.

En una mesita rodadera nos traen un rico desayuno.

Comienza a funcionar el teléfono. Periodistas, curiosos, compatriotas a quienes no conozco quieren saludar a un viajero español que en el *Graf Zeppelin* viene dando la vuelta al mundo.

Sin previo aviso se entra campechanamente en mi aposento un madrileño, el poeta y prosista C. Álvarez, redactor del diario *La Prensa*, de Nueva York.

Se pone enteramente a mi disposición; será mi guía, mi secretario de calidad durante las horas que pasaremos en la urbe del oro, del petróleo, de las flores, de las frutas, de las millonarias más bellas del mundo y de los más célebres artistas de la pantalla.

Álvarez me conduce en su automóvil a visitar la ciudad de la farsa. Previamente telefonó a la dirección de la *Metro-Goldwyn-Mayer*.

El paseo desde el hotel hasta las faldas de la sierra—donde están establecidos los renombrados talleres productores de cintas cinematográficas—nos proporciona la satisfacción de admirar la exuberancia casi tropical del suelo: palmeras, copudos cedros y otros árboles frondosos sombrean los poéticos jardines que circundan a las casas; la cantidad de automóviles en circulación asusta, casi nadie va a pie; aquí no hay pobres.

El señor Polonsky nos recibe y nos da la bienvenida en la Metro-Goldwyn-Mayer. Nos conduce por una calle de evocadora arquitectura medieval; detrás de las fachadas no hay edificios; se han levantado los muros exteriores y se ha copiado exactamente la calle de una vetusta ciudad germana, para *filmar* un número, y dentro de algunos días desaparecerá la vía gótica y aparecerá una plaza con un cadalso u otra cosa semejante. No importa gastar cincuenta mil o cien mil dólares hoy en edificaciones, para derribarlas mañana.

Hoy se están *filmando* en estos talleres diez obras distintas, dos de ellas sonoras.

Recorremos calles, canales y puentecillos; vemos cabañas en las selvas, todo mutable de un día a otro. En una estación de ferrocarril, va y viene una locomotora con un vagón; en los andenes hay grupos de viajeros y de curiosos; tres religiosas, con unos saquitos de mano, aguardan el tren; un sacerdote se pasea impaciente; los mozos arrastran las carretillas con los equipajes; un jefe de estación da órdenes; mujeres del pueblo charlan y esperan...

Hemos pasado por la simulada estación y también nos han *filmado* como personajes de la película, como colaboradores gratuitos.

Por doquiera vemos lindas muchachas paseándose con elegantes mancebos, de arrogante presencia y correctas facciones, pero todos pintados de blanco, de rojo, de amarillo y ataviados con trajes extravagantes. Aguardan la hora de ensayar o *filmar* sus películas, y se pasean y flirtean. Abundan los restaurantes y «bars». A la puerta de uno de éstos, una pareja de rubias bailarinas se destaca en un grupo de negros, vestidos de verde.

Visitamos uno de los talleres; ensayan un *film* sonoro; al lado de un lecho, que ostenta emblemas regios y colgaduras sede-

ñas pendientes de una corona, hay trastos viejos, sillas rotas, mesas cojas.

En el *film* sonoro que está ensayándose figura nuestro compatriota Ramón Novarro. Al enterarse de que el visitante es un viajero español del *Graf Zeppelin*, interrumpe el ensayo, me saluda efusivamente, me acompaña, ordena que me fotografien y me encarga una visita para dos hermanas suyas, residentes en Madrid, beneméritas Hijas de San Vicente de Paúl.

Paso a otro taller, cumpliendo escrupulosamente el encargo de no producir ruido alguno. Soy la personificación del silencio. Están obteniendo la película hablada *The Bishop Murder Case*.

Observo un rato la curiosa técnica de los trabajos combinados



Ramón Novarro saluda al pasajero español del *Graf Zeppelin* en su visita a la Metro-Goldwyn-Mayer



Leila Hyams y su director Nick Grinde interrumpen el ensayo de una película en la Metro-Goldwin-Mayer para saludar a un pasajero que viene dando la vuelta al mundo en el *Graf Zeppelin*

para la producción de la película hablada. Hay un momento de descanso y el director Nick Grinde me saluda y me presenta a la más linda de las estrellas que actúan en esta película: Leila Hyams, jovencita, de un rubio transparente, soñadora, digna de haber nacido en las playas del Báltico brumoso. Leila dice que me envidia, que querría salir de Hollywood, embarcarse en el *Graf Zeppelin* y dar la vuelta al mundo...

La Municipalidad de Los Ángeles ofrece un banquete «colosal» al comandante Eckener y a los pasajeros y tripulantes del dirigible.

El enorme salón de fiestas del Hotel Embassader se ha convertido en comedor, adornado con banderas y exornado profusamente con flores.

En la prolongadísima mesa presidencial están el doctor Eckener, el burgomaestre de Los Ángeles, las autoridades superio-

res y la familia «zeppelinesca». En torno de centenares de mesitas congréganse hasta dos mil personas, las más destacadas de este país del dólar; entre ellas se encuentra el famoso Charles Chaplin.

Jamás he visto tanta cantidad de mujeres hermosas. Díjérase que los millonarios son imanes para las bellezas mundiales.

La música resuena; luego enmudece y comienzan los discursos; pero, al final, falta ese desbordamiento expansivo que se advierte en casi todos los países del mundo cuando se llega a los postres de un banquete y suenan los taponazos del Champaña y principian a servirse los licores. Estamos en Norteamérica, donde se acata y se cumple la ley seca. Los abstemios no alborotan...

Son las diez de la noche; precipitadamente abandonamos el comedor para tomar los automóviles que nos conducen al campo de aterrizaje.

A pesar del derroche de electricidad de este país, nuestro *Zeppelin* y el aeródromo no están suficientemente iluminados.

Comienczan las maniobras; los soldados de la Marina tienen prendidas las amarras. La aeronave ha estado todo el día a la intemperie, sin cobertizo, sujeta al mástil, sufriendo la calentura del sol durante muchas horas, y al comenzar la noche ha absorbido la humedad atmosférica. Ha perdido ligereza, pesa más, y las maniobras para soltarla resultan penosas.

Transcurren dos horas, que se invierten en llevar y traer a *Zeppelin* de acá para allá, pero sin desamarrarlo del mástil. Ya han colocado las escalerillas; los pasajeros, contentísimos, nos reinstalamos en «nuestra casa».

Griterío, sombras abajo... Emprendemos la tercera etapa del vuelo.

En el preciso instante de salir del campo de aterrizaje, experimentamos una sacudida; el dirigible se estremece y en el mando se produce momentánea confusión.

Orden del jefe: hay que desalojar los depósitos de agua, que contienen bastantes metros cúbicos del precioso líquido.

En el acto se cumple la orden y un torrente cae sobre el campo de aterrizaje.

¿Qué ha ocurrido?

Que la cola del *Zeppelin* chocó con un cable de alta tensión,

rasgándose las lonas y produciéndose una pequeña avería, que no impide al dirigible proseguir su marcha triunfal.

A los diez minutos de vuelo, un mensaje radiotelegráfico advierte que en el campo está todo preparado en previsión de que sea necesario o conveniente un nuevo aterrizaje.

El *Graf Zeppelin* contesta, también radiotelegráficamente, expresando la gratitud por el ofrecimiento, y afirmando que sigue el viaje, sin novedad, con rumbo a Nueva York.

CAPÍTULO VI

LA TERCERA ETAPA

Una danza a mil trescientos metros de altura. El colapso de Perkhhammer. Sobre El Paso, Kansas, Chicago, Detroit y el Canadá. Saludo a la Libertad, en Nueva York. En el aeródromo mayor del mundo.

Gustosamente, al salir de Los Ángeles, busqué el sueño en la soledad de mi celda flotante. El lecho superior de mi camarote sigue vacío, desde que Karklin dejó de ocuparlo al llegar a Tokio. Con la imaginación retorno a Hollywood. La rubita Leyla, de mirada expresiva, quedóse con el deseo de embarcar en el dirigible y de efectuar el recorrido de las últimas etapas de la vuelta al mundo. El deseo de la estrella no era irrealizable. La plaza que a bordo ocupaba el ruso nadie la ocupa y es precisamente en mi camarote. ¡Lástima que el deseo de Leyla no haya podido convertirse en realidad!

De madrugada dejamos el Estado de Los Ángeles, cruzamos el río Colorado y entramos en el Estado de Arizona, por la parte meridional, cerca de la frontera mejicana.

Una tacita de aromático café nos despeja y nos infunde optimismo. No hace aún cuarenta horas que volábamos sobre el Océano Pacífico, arribábamos a las costas norteamericanas—batiendo un *record*,— disfrutábamos un día de estancia en el Paraíso de Los Ángeles, y ¡ya! nos hallábamos en pleno continente americano y caminábamos hacia el Este, en busca de las playas del otro gran Océano.

Comienza la aridez de la estepa americana; seguimos la dirección de la vía férrea que cruza la metrópoli desde el Atlántico al Pacífico.

La desolación de estas tierras recuerda la de las estepas rusas, con una diferencia: allí los fríos y el hielo las hacen inhospita-

larias y aquí el excesivo calor las hace inhabitables; no se ve agua por ninguna parte: tierras rocosas, grises, sin señales de vegetación.

Durante centenares de kilómetros atravesamos una planicie de tierra plomiza, rodeada de cordilleras; es el lecho seco de un lago prehistórico; al evaporarse las aguas dejaron sedimentadas sus sales, que anulan la posibilidad de la vida vegetal. Las cordilleras circundantes son calveros, que demandan urgentes repoblaciones forestales, para modificar la temperatura y atraer las aguas pluviales. Aquí se ignora lo que es llover.

El extremado calor en esta comarca produce desniveles atmosféricos, y los vientos son constantes. A medida que avanzamos hacia el Noreste, el viento arrecia y el movimiento de la aeronave aumenta, sigue aumentando, molesta y nos proporciona una «danza de altura». Los vaivenes son constantes; si estamos sentados, las sillas se corren; si optamos por permanecer de pie, perdemos el equilibrio. Nos hemos remontado hasta mil trescientos metros, esquivando los vientos; pero arriba bailamos casi lo mismo que a cuatrocientos metros.

Hoy no hemos podido lavarnos la cara ni afeitarnos. El percance sufrido a la salida del aeródromo de Los Ángeles obligó a vaciar el agua de los depósitos y nos obliga a prescindir de las atenciones elementales del aseo personal.

La fina vajilla está convenientemente empaquetada y ha sido substituída por piezas de aluminio y por platos de cartón. Por vez primera en el viaje ha sido preciso acudir a este recurso, para evitar la rotura del servicio de porcelana y cristal.

En mi litera, en posición horizontal, estoy reposando el almuerzo; una llamada urgente interrumpe mi descanso. En el camarote que ocupan Leeds y Rickard se encontraba con ellos el fotógrafo; éste se ha desplomado y está en el suelo, privado de sentido. Von Schiller acude también presuroso. No hay tiempo que perder; preparo y se le aplica inmediatamente una inyección de cafeína.

Cambio impresiones con el Comandante; la situación, momentáneamente, es grave para Perkhhammer; se trata de un cardíaco. La altura, mil trescientos metros; el calor, el incesante zarandeo del dirigible batido por fuerte viento y la incomodidad que un flemon dental ocasionaba al fotógrafo, le han ocasionado el colapso.

Trasladan al enfermo a su camarote, y el pulso comienza a rehacerse.

El doctor Eckener formula la observación de que acaso sea la primera vez en la vida que, volando a mil trescientos metros sobre la estepa desolada, y a ciento cuarenta kilómetros de velocidad por hora, preste la Medicina humanitariós servicios de urgencia.



Las tierras de Nuevo Méjico vistas desde el interior del *Graf Zeppelin*.

Al salir del Estado de Arizona, pasamos al de Nuevo Méjico, para continuar por el de Tejas: comarcas ricas en minerales, que pertenecieron a la antigua Nueva España, espléndido florón que formó parte de la Corona de aquella Castilla que, para engrandecerse, saltó sobre los mares.

Nos acercamos a Río Grande, donde comienzan las exuberancias de estas tierras. Estamos en la parte superior y central del magno cuerno de la abundancia, que es Méjico; el cono corresponde a la angostura de la América Central. Por la parte superior, el cuerno vuelca sus incalculables riquezas hacia los Estados Unidos de América del Norte. El Río Grande corre hacia el Sureste, engen-



La ciudad El Paso. Un aeroplano de los que escoltaron al *Graf Zeppelin*.

drando las fronteras de los dos grandes Estados Unidos, hasta desembocar en el Golfo de Méjico.

A última hora de la tarde hemos cruzado por El Paso, población norteamericana separada de Juárez, población mejicana, por un puente sobre Río Grande. Los súbditos de la América del Norte, que desean saborear los vinos y licores, prohibidos en su país, no tienen más que atravesar el famoso puente y así queda burlada la ley seca.



El puente internacional sobre Río Grande entre El Paso y Juárez. A un lado mandan los abstemios, y en el otro se expansionan los potamios

Seguimos al Noreste sin dejar de ver la vía férrea; los campos están más cultivados, se ven grupos de casas de madera, yegadas y piaras de reses vacunas que pastan en los prados, formando los legendarios *ranchos*...

28 de agosto.—Esta noche la actividad mecanográfica de Lady Hay se encargó de no dejarme dormir. El camarote de la nocturna mecanógrafa está separado del mío por un lienzo de cretona. El tecleo de la máquina me excitó y me desveló. Por la mañana, Lady Hay sale de su cuarto con un puñado de cuartillas, las entrega a su jefe von Wiegand, que las repasa, corrige, aprueba y lleva a la estación de la radio, para lanzarlas a los periódicos de la empresa por ellos representada...

Wilkins, pensativo, asomado a una ventana, se acaricia la barbilla. ¿Pensará en las futuras exploraciones antárticas o en su prometida, que le aguarda en Cleveland, donde contraerán matrimonio dentro de tres días?

El paisaje ya es grato y risueño. Volamos por el Estado de Kansas, cruzando sobre su capital, Kansas City.

En múltiples direcciones vemos líneas férreas que convergen hacia un gran núcleo de población: agrupaciones de vastos edificios empenachados por columnas de vapor de agua y de humo, con estaciones ferroviarias en torno de las cuales se extienden pequeños compartimientos rectangulares, que desde el *Zeppelin* parecen tableros de ajedrez, llenos de manchas grises, blancas y castaño-oscuras. Son millones de cerdos y de reses vacunas, que aguardan en los corrales el fatal momento de sucumbir en los mataderos de las fábricas donde serán transformados en salchichas, jamones, mortadelas, y otros preparados sabrosísimos. Aquí también se fabrican millonarios con las utilidades obtenidas mediante el sacrificio de la vida de animalitos cerdudos y cornudos.

Estamos en Chicago, la segunda ciudad de los Estados Unidos, en riqueza y población, después de Nueva York. Son las tres



Chicago y el lago Michigan vistos desde el *Graf Zeppelin*

y media de la tarde; el sol de verano, en un cielo que es limpidez y transparencia, ilumina fantásticamente a la gigantesca urbe.

Los rascacielos han cobrado vida; sus azoteas son blancura y agitación de pañuelos; trompetean las sirenas de las fábricas; varios aeroplanos nos escoltan.

A un lado del enorme caserío espejea el lago Michigan como inmensa bandeja de plata con motas, que son barcos, semejantes a juguetes. Entre el lago y los edificios urbanos, verdea un magnífico parque, con una fuente monumental que eleva un río de agua a gran altura. En las avenidas paralelas al lago ruedan cientos de



El Graf Zeppelin visto desde la ciudad de Chicago

miles de automóviles, siguiendo la misma dirección que nuestra majestuosa aeronave. La animación puede compararse a la que presenciarnos al pasar sobre Berlín.

Los pasajeros norteamericanos, Rickard, Leeds, Rosendahl y Richardson se orgullecen patrióticamente de este espectáculo.

El Comandante hace dar al *Zeppelin* dos vueltas en torno de la capital, y a continuación, pletóricos de alegría y de emociones, nos alejamos con rumbo al Noreste.

Ya no volvemos a ver tierras incultas ni montañas peladas; todo está aprovechado. Las granjas agrícolas muestran pintorescas agrupaciones de edificios, rodeadas de campos sometidos científicamente a cultivos intensivos. Los montes y las sierras exhiben su riqueza forestal.

El sol se pone y frente a la proa del dirigible se distinguen infinitas luces que parecen estrellas. A medida que nos acercamos, las estrellas aumentan. Es la población de Cleveland, con el desbordamiento de alumbrado de sus fábricas y sus calles.

Seguimos hacia el Norte y a las diez de la noche estamos sobre Detroit. Sus soberbias fábricas rojean como focos de fuego infernal. Las paredes de las naves son en mucha parte de cristales. Los proyectores eléctricos lanzan potentísimos haces de luz que envuelven al *Graf Zeppelin*, y nos ciegan obligándonos a cerrar los ojos.

Desde Detroit nos internamos en la región más meridional del Canadá, y por ella volamos durante más de una hora, para volver a cruzar el lago de Erié, de tranquilas aguas, que, más al Norte de nuestra dirección, salen lanzadas en vertiginosa carrera hacia el lago Ontario, formando la gran catarata del Niágara. Entramos en el Estado de Pensilvania; es hora de descansar; mañana temprano daremos fin a la tercera etapa de este viaje epopéyico...

Con el alba se levantan todos los pasajeros y se desayunan con mucho apetito y más alegría.

El *Zeppelin* pudo holgadamente llegar de madrugada a Lakehurst, pero el doctor Eckener acertó la marcha de los motores; quería aterrizar a la luz del día y pasear con orgullo, en pleno sol, la aeronave sobre la ciudad de los rascacielos y de los reyes del oro, para que los millones de yanquis que en esta Babel se agitan, fuesen testigos de la proeza realizada en la actualidad.

Los compañeros norteamericanos y los representantes de la prensa periódica estadounidense han cerrado sus maletas y han embalado las máquinas de escribir y los aparatos fotográficos.

Como rinden viaje en Lakehurst, afirman que aquí termina el vuelo del *Graf Zeppelin* en su vuelta al mundo.

Esto no pasa de ser una apreciación inocente de estos ciudadanos, caracterizados por sus temperamentos infantiles.

El *Zeppelin* inició el periplo saliendo de su casa solariega, de su patria, de las orillas del lago de Constanza, con rumbo al Este, y hasta no regresar por el Oeste, al punto de partida, a su hogar en Friedrichshafen, no puede darse por terminado el vuelo. Yo, como pasajero, atestiguo que mi billete, para esta vuelta al

Nicht übertragbar; gültig nur mit eigenhändiger Unterschrift des Fahrgastes auf dem Kontroll-Abschnitt.
Not transferable. Requires for its validity the personal signature (on the voucher) of the passenger.

LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN Kabine / Cabin 9/14

FAHRKARTE NR. 185 Bett / Berth
oberes / upper
unteres / lower

TICKET NO. 185

für die Luftreise von Friedrichshafen über Los Angeles
for the air-voyage from Friedrichshafen via Lakehurst

nach Friedrichshafen
to Friedrichshafen

mit dem Luftschiff Graf Zeppelin am 15. August 29
by the airship Graf Zeppelin on 15. August 29

gültig für Herrn/Frau/Fräulein H. Jeronimo Bogdas
valid for Mr./Mrs./Miss H. Jeronimo Bogdas

Einschiffung am Luftschiffhafen in Friedrichshafen
Embarkation at the airport of Friedrichshafen

Abfahrt des Autos von Murgarten Nord am 15. Aug. 29. um Uhr
Departure of motor-car from Murgarten Nord on 15. Aug. 29. at Uhr

Der Betrag von RM \$ £ 7000.-
The amount of RM \$ £ 7000.-
(Lohn des Passanten -
Carriage \$ 5.- Amer. Hauptstadt)
ist ordnungsgemäß entrichtet.
has been duly paid.

Die Fahrkarte ist ausgeliefert gegen
The ticket has been delivered against

Empfangschein Nr. 67226 vom 3. Juli 29
deposit receipt No. 67226 dated 3. Juli 29

Ort/Datum 1. Aug. 11. 8. 29
Place/Date 1. Aug. 11. 8. 29

HAMBURG-AMERIKA LINIE
H. A. L. ROTTERDAM-BOGSEL
G. A. L. L.

Reisebüro
Travel bureau

Unterschriften
Signature [Signature]

Facsimile del billete para efectuar la vuelta al mundo en el *Graf Zeppelin*, desde Friedrichshafen hasta Friedrichshafen

mundo, dice: «De Friedrichshafen a Friedrichshafen, por Tokio, Los Ángeles, Lakehurst.»

Nos falta aún efectuar la cuarta etapa.

Son las siete de la mañana; difusa y no espesa niebla, luchando con los rayos del sol naciente, que la tiñe de rosa, rodea la isla de Manhattan, de donde, como por obra de encantamiento, surge Nueva York; esta aparición es de ensueño, de cuento de hadas que cuaja en realidad. Los enormes rascacielos quieren escalar los espacios y llegar a nosotros.



Nueva York contemplada verticalmente desde el *Graf Zeppelin*

El río Hudson, en su desembocadura, está poblado de pequeñas embarcaciones y de grandes transatlánticos, que van y vienen en todas direcciones.

La estatua de la Libertad, solitaria en su islote, mira hacia nosotros, y, cual si quisiera saludarnos, tiende la mano en ademán



El *Graf Zeppelin* volando sobre Nueva York en la mañana del 29 de Agosto

de confraternidad universal, rindiéndose ante la proeza reveladora del genio de Eckener. Describimos un círculo en torno de la estatua y volvemos sobre la ciudad.

En los muelles particulares, que en el puerto tienen las poderosas compañías navieras de todo el mundo, hay fondeados cientos de soberbios barcos, que izan sus banderas, lanzan a los aires el ronquido de sus bocinas, y nos saludan.

El Parque Central, las avenidas y las terrazas neoyorquinas, están repletos de gente que lanza vítores y agita pañuelos.

La consabida nube de aeroplanos nos sigue y nos acompaña, rindiendo homenaje al *Graf Zeppelin*.

Nuevamente cruzamos el río Hudson, pasando por la ciudad de Nueva Jersey, donde se repiten manifestaciones de júbilo idénticas a las de Nueva York, y enfilamos hacia el aeródromo de Lakehurst.

Y a las ocho de la mañana llegamos al mayor campo de aterrizaje que existe en el mundo. A pesar de que este aeródromo dista unos ochenta kilómetros de Nueva Jersey, lo encontramos colmado de gentío y de automóviles. La muchedumbre ha madrugado para asistir a la entrada triunfal del monstruo, que se mece



El *Graf Zeppelin* sobre la estatua de La Libertad

orgullosa, glorificada, sobre el cobertizo que le albergará durante los tres días de nuestra permanencia en los Estados Unidos.

Allí le aguarda su hermano el dirigible *Los Ángeles*. Si pudieran hablar ¡cuántas impresiones se comunicarían los dos colosos!

El aterrizaje se efectúa con precisión.

Desde Los Ángeles hasta Lakehurst hemos recorrido cuatro mil cuatrocientos treinta y siete kilómetros, invirtiendo en el vuelo cincuenta y dos horas.

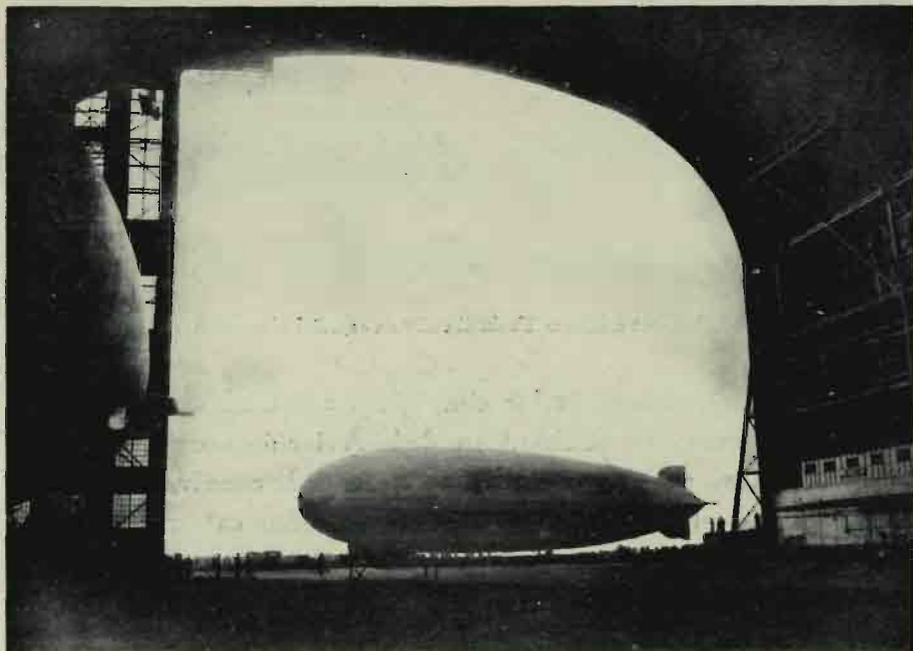
A lo lejos se apretujan, acordonadas, innumerables personas que aplauden y vitorean jubilosas.

Se repiten las inevitables formalidades de saludos oficiales y revisión de pasaportes, y, seguidamente, bajamos a tierra.

La primera grata impresión que experimentamos es encontrarnos con el dirigible *Los Ángeles*, que reposa a un lado del cobertizo.

Pasamos por el filtro de las Aduanas.

Oleadas de periodistas y de fotógrafos nos asaltan, nos asedian, nos estrechan las manos, nos contemplan como algo raro,



En el «Hangar» de Lakehurst. Al fondo el *Graf Zeppelin* entrando en el cobertizo; a la izquierda, el dirigible *Los Angeles*

nos consideran héroes, seres sobrenaturales, y su admirativo entusiasmo contrasta con la serenidad ecuánime de la familia del *Graf Zeppelin*.

Junto al cobertizo está formado un tren especial, el *Blue Comet*, que nos conducirá a Nueva York. El convoy lleva coches-salones espléndidos, como sólo se ven en Norte América; allí nos acomodamos los pasajeros y casi todos los tripulantes, mezclados con reporteros y fotógrafos.



De Lakehurst a Nueva York. En el tren especial *Cometa Azul*

Nos despedimos de los simpáticos camaradas comandante Rosendahl y teniente Richardson, de la Aviación norteamericana, que aquí terminan el viaje. Los catorce días de convivencia, desde que partimos de Friedrichshafen, nos parecen catorce años de amistad.

El coronel Iselin manifiesta a los informadores que salió de su casa de Suiza con sesenta años y que piensa volver con cuarenta; el gran viaje, el viaje *único*, como él le llama, le ha rejuvenecido en veinte años. No puedo decir lo mismo, no me he quitado veinte

años, pero sí aseguro que he vivido en estos días intensas emociones equivalentes a veinte años. Por un puñado de dólares he comprado veinte años de existencia no vulgar.

Rickard ha tomado un aeroplano y se ha dirigido a Boston, para abrazar a sus padres y familia residentes en la hermosa quinta que poseen en los alrededores de la ciudad intelectual.

Nuestro Comandante conversa con los periodistas y les dice que el *Graf Zeppelin* pudo haber dado la vuelta al mundo sin su dirección. Considera a sus oficiales, no como subordinados, sino como camaradas con quienes está identificado, existiendo entre ellos íntima y fraternal compenetración. Todos colaboran y se afanan por el bien común.

El Comandante y su gente viven con modestos sueldos, sacrificándose en el orden material a la conquista de lo ideal.

Son prototipos del genio que alienta con la mirada en lo excelso, en afán de superación, en férvido anhelo por el más allá...

CAPITULO VII

En Nueva York. La cuarta y última etapa. Imprudencia temeraria. Aires canarios. Europa. Costas de España. Unas horas en el mando. La barquilla de los dioses mitológicos. Santander. La última noche a bordo. Epílogo. Un sueño en el Hotel Kurgarten.

El *Blue Comet* nos conduce desde el campo de aterrizaje hasta Nueva Jersey; atravesamos el Hudson, en una barcaza pontón, y entramos en Nueva York. Afortunadamente, ya no marchamos entre muchedumbre que nos aclama. Con los correspondientes maletines en la mano, pasamos inadvertidos entre oleadas de automóviles y torrentes de hombres y mujeres que apresuradamente caminan a sus trabajos, a sus negocios.

Al mediar el día llegamos a uno de los mejores hoteles del mundo: el Sherry-Netherland, instalado en un edificio de cuarenta pisos. Allí están preparadas las habitaciones para el doctor Ecker, pasajeros y tripulantes.

En el *hall* me aguarda el entrañable amigo Banzhaf, con su distinguida señora. Banzhaf es un gran biólogo neoyorquino, con el cual he sostenido comunicación radiotelegráfica durante la travesía.

Poco después abrazo al insigne periodista y digno hidalgo José M. Torres-Perona, subdirector del importante diario *La Prensa*, de Nueva York, que realiza con inteligente acierto una benemérita labor hispanoamericana.

Imposible atender a las invitaciones, que nos abruma. Ante todo, apetecemos algún descanso.

El burgomaestre nos obsequia con una recepción de gala en el City Hall. Salimos en automóviles descubiertos, en filas, escoltados por guardias a caballo. Las calles del trayecto quedan cerradas para la circulación general; los balcones y las ventanas de los rascacielos, empavesados con banderas, muestran arracimados ejércitos de curiosos; las aceras de las avenidas, invadidas de público; el griterío y el flamear de millares de banderolas nos conmueven.



Nueva York - Camino de City Hall. Caravana de automóviles, con el Dr. Eckener, tripulantes y pasajeros del *Graf Zeppelin* a su paso por las calles de la capital

Desde las alturas casi invisibles de los rascacielos caen, como si fuera lluvia del cielo, recortes finísimos de papel y serpentinas multicolores, que alfombran el pavimento e inundan los carruajes. Parece que caminamos por un paraíso de flores, pero son artificiales; seguramente las naturales con sus perfumes nos aguardan al final de la expedición, en Friedrichshafen.

Las autoridades del Municipio neoyorquino dan la bienvenida al doctor Eckener; hay una serie de breves discursos, y, en marcha siempre triunfal, salimos para el Hotel Astor, donde está dispuesto un banquete de tres mil cubiertos.

Aquí se manifiesta la cordialidad establecida, entre el pueblo norteamericano y el germano, por obra de la proeza de los hombres geniales que han conducido la aeronave en torno del mundo.

El 31 de agosto, por la tarde, emprendemos la marcha hacia Lakehurst. Está señalada la salida del *Zeppelin* para las diez de la noche.

Nuestro Comandante, el doctor Hugo Eckener, se queda en Nueva York atendiendo a asuntos privados. Ha delegado la dirección de la aeronave en su segundo, el capitán-ingeniero E. A. Lehmann, que se encargará del mando en esta postrera etapa y nos llevará, cruzando el Océano Atlántico, hasta el punto de partida: a la casa del dirigible, a las poéticas orillas del lago de Constanza.

Un ligero vientecillo impide salir del cobertizo al *Zeppelin*; dormimos a bordo, en nuestros camarotes...

1.º de septiembre.—A las siete de la mañana nos levantamos; se encargaron de despertarnos el ruido de los soldados en el cobertizo y las órdenes de mando.

En pocos minutos salimos al campo de aterrizaje; allí está el doctor Eckener, vestido de paisano; nos despide sonriendo, pero quiero adivinar en él cierta tristeza, cuando contempla los movimientos del *Graf Zeppelin*, sin su dirección. En la última etapa echaremos de menos la atrayente y sugestiva compañía de nuestro Comandante. ¡Adiós, genio de los aires!

Nuestros excompañeros, el comandante Rosendahl y el teniente Richardson, se han convertido en jefes del aeródromo de Lakehurst. Dictan las órdenes de salida y aún tienen tiempo, alar-



En Lakehurst. El Comandante Hugo Eckener se despide del Capitán
Lehmann, que asumirá la dirección del *Grat Zeppelin*
en su cuarta y última etapa

gando el brazo, de darnos un fuerte apretón de manos y de entregarnos una cajita con un pequeño recuerdo.

¡Adiós, camaradas, caballeros del aire, que nos acompañasteis en las tres primeras etapas del inolvidable vuelo alrededor del mundo!

Las ocho de la mañana. Las amarras se han soltado y simultáneamente, los motores comienzan a funcionar. Nos elevamos a cuatrocientos metros; viramos la proa hacia el Este y al poco rato estamos sobre las aguas del Atlántico.

Al mirar desdibujarse en lejanía las costas norteamericanas, para perdernos nuevamente entre el firmamento y el Océano, presentimos la emoción que nos espera cuando, al otro lado del charco, divisemos las costas europeas, acaso las de España, para dar fin a la sobrehumana empresa.

En el interior de «nuestro hogar» se han efectuado variaciones que influyen en el estado psíquico de la antigua familia del *Zeppelin*. De los camaradas que salimos de Friedrichshafen sólo quedamos ocho: Kauder, Geisenheyner, Eschwege, Rickard, Iselin Perckhammer, Gerville-Reache y yo.



Los ocho afortunados viajeros que efectuaron la totalidad de la vuelta al mundo en el *Graf Zeppelin*. Gerville-Reache, Rickard, Geisenheyner, v. Perckhammer, Megías, Iselin, Kauder y von Eschwege-Lichberg

Hay doce pasajeros nuevos, entre ellos dos señoras y tres aviadores del Ejército norteamericano, que han tomado billetes para la travesía de Lakehurst a Friedrichshafen.

Sin propósito deliberado nos hemos dividido en dos grupos. Los nuevos pasajeros no están unidos espiritualmente a nosotros, no han sentido las vibraciones de la salida de Friedrichshafen, del

paso por Siberia, del arribo a Tokio, del cruce del Pacífico, y no podrán experimentar idénticas emociones que nosotros, cuando rindamos viaje en Friedrichshafen, con la ufanía de haber sido testigos y partícipes del acontecimiento del siglo xx.

Ya no estoy solo en mi camarote; para acomodar a los nuevos pasajeros, han trasladado a la cama alta de mi celda al camarada von Eschwege; aquí sigo curándolo de su lesión, y aquí continúa, mecanográficamente, llenando cuartillas con informaciones que la «radio» transmite a la Prensa de Berlín.

El servicio meteorológico anuncia una gran depresión al Norte del Atlántico, justamente por el camino más corto y por donde, generalmente, los vientos son favorables para la travesía de América a Europa. A fin de esquivar el temporal, derivamos hacia el Sur.

Marchamos sin novedad, conducidos por el nuevo comandante, el simpático Lehmann. La depresión atmosférica desciende por el Atlántico, de Norte a Sur, y durante la noche hemos necesitado retroceder hacia el Oeste, dejando el paso al temporal.

La sobremesa de la cena es animadísima; rivalizan en charlar los noveles y los veteranos pasajeros.

En la puerta del pasillo central un compañero, muy alarmado, señala unas espirales de humo, y nos hace comprobar que hay olor a tabaco; abrimos la puerta del W. C. y una bocanada de humo sale de aquel recinto, que se halla desierto.

La alarma cunde; se da parte al comandante Lehmann; se procede al recuento del pasaje; falta un súbdito norteamericano. Se escondió en el W. C. fumó, y, después de consumado el delito, se ocultó en su camarote.

Comparece ante el Comandante; sufre una reprimenda, pide perdón y promete no reincidir.

El delincuente es un tipo repulsivo; ha cometido el delito con jactancia. No nos convencen sus protestas de humildad. Un grupo de pasajeros se compromete a vigilarle, para, en caso de reincidencia, aplicarle inmediata sanción: lanzarlo por una ventana al Océano.

No es lícito ni tolerable que, por satisfacer inconscientemente su capricho, un rico improvisado ponga en grave peligro la vida

de más de sesenta personas, y amenace con la desaparición por incendio al glorioso *Graf Zeppelin*, cuando está próximo a rematar su hazaña, esa hazaña conmemorada en una medalla—con expresiva inscripción—acuñada para recuerdo de los que realizaron el periplo.

El día 2 amanece encapotado, nubes plomizas cubren el cielo, y el agua se arremolina formando movibles montañas, que se rompen en blanca espuma. Marchamos en dirección Sureste, hacia las Azores.

El capitán von Schiller convoca a los ocho pasajeros veteranos. Con mucho gracejo nos arenga, y, en nombre del burgomaestre de Nueva York, nos impone la artística medalla recordatoria, pendiente de una cinta azul, blanca y amarilla...



(Anverso)

(Reverso)

Medalla conmemorativa de la primera vuelta al mundo en el *Graf Zeppelin*, obsequio del Burgomaestre de Nueva York a los tripulantes y pasajeros

Por la noche nos hemos desviado bastante al Sur de las islas Azores, entre las de Madera y las Canarias. Estamos en comunicación radiotelegráfica con la estación de Canarias; mi contento alcanza proporciones infinitas; quiero reconocer hasta el aire que respiro; es el mismo que me envolvió cuando vine a la vida y que me llenó los pulmones en los felices días corridos desde la niñez hasta la juventud.



Al amanecer, en el Océano Atlántico

cipreses del modesto cementerio de Arucas, cubren las reliquias de mi santa madre...

El día 3 amanece encapotado; hemos cambiado el rumbo hacia el Noreste; la temperatura es agradable y el viento sopla a favor.

Nos dirigimos hacia las costas de España, buscando el cabo de Finisterre. Hay grandísima animación; el pasaje se aplica, con los prismáticos, a escudriñar el horizonte para lanzar el grito del Descubridor: ¡tierra, tierra!

En las Islas están vinculados mis afectos entrañables.

He dirigido dos radiogramas, uno, al alcalde de Las Palmas, saludando en él a mi querida ciudad natal; otro a mis hermanos, enviándoles abrazos, rebosantes de alegría, al encontrarme cerca de ellos, en el triunfal regreso de la vuelta al mundo, y encareciéndoles un piadoso encargo: que depositen en mi nombre un puñado de flores sobre las humildes piedras que, entre los muros y

Después de suculento almuerzo, todos estamos fijos en las ventanas; entre el horizonte gris de las nubes se dibuja una línea alta, más gris: las costas de Galicia; nos hallamos frente a España.

Alborozo general; pero el mío supera al de todos: soy el único español a bordo. Se inicia el fin de la epopeya.

Aviso a Kubis, para que las botellas de Champaña, que aún me guardaba cuidadosamente, sean trasladadas al puente del mando. Allí están el comandante Lehmann, Flemming, von Schiller, Eckener (hijo), Seilkopf y otros tripulantes.

Los ocho pasajeros veteranos han sido convocados.

Se descorchan las botellas, las copas han chocado, y, a pesar del velo que la emoción patriótica me pone en las pupilas, vislumbro abajo, borroso, el perfil de la costa española, en el cabo de Finisterre.

De entre las nubes ha salido una ráfaga de luz que esclarece el mar, las montañas, los campos, las casitas, y añade una cálida nota de color al horizonte.

El servicio radiotelegráfico del *Graf Zeppelin* no ha conseguido establecer comunicación con los servicios de España; estamos comunicando con el Norddeich ale-



Portadas de los menús servidos a bordo del *Graf Zeppelin* en la segunda, tercera y cuarta etapas

mán, que se encarga de retransmitir los despachos cursados.

En nombre del comandante Lehmann, de toda la tripulación y pasajeros dirijo a S. M. el Rey Don Alfonso un efusivo *radio* de salutación, al dar vista a España.



Las costas de España en el Cabo de Finesterre

Insinúo al Comandante la posibilidad de llevar la aeronave sobre Santander. Consulta con el doctor Seilkopf la carta meteorológica; en el Norte de Francia se marca una depresión y en el centro de la Península ibérica otra depresión mayor.

El mismo Comandante me acompaña a la estación radiotelegráfica y transmitimos el siguiente mensaje:

S. M. el Rey.—Santander.—Díceme comandante Lehmann comunique a V. M. que Zeppelin pasará sobre Santander seis tarde.—Respetuosamente, JERÓNIMO MEGIAS.

El Comandante me brinda asiento en un banco del puesto de mando; ínterin permanezcamos sobre tierras y aguas españolas, no debo separarme de allí.

Bordeamos el litoral galaico, francamente al Este.

Sentado en la banqueta, no me canso de observar con los prismáticos nuestras costas, los pueblecillos con gente que aún veranea, las gasolineras que se asoman a la desembocadura de las rías, los barquitos pesqueros y de cabotaje, las torrecillas de los faros, las bandadas de gaviotas que describen semicírculos en los acantilados, el azul plomizo de las aguas, las praderas verdeantes.

La magia del escenario y el estímulo del vino burbujeante nos invitan a soñar despiertos en la mayor de las glorias de la fantasía.

Aquellos individuos que cumplían su misión en el puente de mando, se me antojaban divinidades mitológicas. Vencían el espacio, dominaban los embravecidos y adversos elementos y llevaban triunfante la aeronave, nuestro *Graf Zeppelin*, dócil al conjuro de sus soberanas voluntades.

El comandante Lehmann observa, consulta y ordena. El doctor Seilkopf comprueba en un mapa las noticias internacionales meteorológicas que le transmite la *radio*. Otro ingeniero, en otra mesa, con un mapa, compases e instrumentos náuticos, fija la posición exacta de la aeronave. K. Eckener suda, en mangas de camisa, pegado al volante del timón de altura. Otro piloto actúa en el timón lateral. Flemming y von Schiller toman notas. Se habla poco; todos sonríen mirando a la lejanía, satisfechos de su dominio. Son, los pilotos aeronautas, dioses que marchan triunfantes en esta barquilla por el reino de las águilas, por las fronteras del jardín de los astros, por la región azul.

A lo largo seguimos las costas de Asturias; las nubes nos impiden admirar los Picos de Europa, donde señorea encumbrado el Naranjo de Bulnes, para mí de trágica recordación...

Comienza el crepúsculo vespertino. Los relojes marcan las cinco; no habíamos rectificado la hora, y son más de las siete; los motores han acertado su marcha a cien kilómetros. La noche, con su negrura, nos ha sorprendido en las costas santanderinas. No me he separado ni un minuto del sitio con que me honró el mando.

El comandante me pide datos geográficos de la bahía de Santander; no la conoce y desea volar sobre el Palacio Real de la Magdalena.

Desde este momento la aeronave será dirigida siguiendo mis

indicaciones. Jamás en mi vida he pasado mayores zozobras. ¿Yo, mandando el *Graf Zeppelin* que da la vuelta al mundo?...

Hemos descartado la existencia de altas montañas costeras. Varios faros y lucecillas de caseríos brillan en la obscuridad; pero no vemos un grupo grande luminoso que nos delate a la hermosa ciudad castellana y a su puerto. Entramos en tierra, pasando sobre los altos hornos de Nueva Montaña. Ocultándose a un lado, aparece Santander. Hemos enfilado la bahía desde su fondo, por el Astillero, a la salida del mar. La población, profusamente iluminada, está a nuestra izquierda; a continuación el Hotel Real y la península de la Magdalena con el Palacio Real. El *Zeppelin* ha bajado a ochenta metros; las ventanas y los balcones del magnífico Palacio están abiertos; son rectángulos de luz. Buscando la salida hacia el mar, hemos visto el Sardinero, y el faro de Cabo Mayor; estamos nuevamente sobre el Cantábrico, en el golfo de Vizcaya.

Desde la estación del dirigible hemos procurado insistentemente ponernos al habla por teléfono con el Real Palacio; todo ha sido inútil. Los radiotelegrafistas no han podido captar las ondas de los servicios españoles, para comunicar con ellos.

Por vía Norddeich hemos lanzado expresivos *radios* de salutación y de gratitud al Soberano, que nos ha honrado con su afectuoso interés, siguiendo el desarrollo de las etapas del magno viaje.

Desde la salida de la bahía de Santander vamos en línea recta, cortando el Golfo de Vizcaya, hasta Burdeos. Gerville-Reache, al llegar a su Patria, ha experimentado igual emoción que yo cuando divisé tierra española.

La espléndida capital de la Gironda se nos presenta esmaltada de lucecillas; el caudaloso Garona aparece encauzado por hileras de focos voltaicos...

Ha mediado la noche; la alegría se enseñoorea a bordo de la aeronave; se ha bebido en la mesa, y, de sobremesa, se ha charlado se espera el amanecer para dar remate a la realidad de este viaje, que cada vez nos parece más fantástico. Pero estamos cansados y queremos reposar algunas horas. Pletórico de bienestar, con un estado eufórico muy pronunciado, me voy al lecho y duermo profundamente.

Amanecemos en Besançon el glorioso día 4 de septiembre.

Atravesamos la frontera francesa, penetrando en los dominios de nuestro compañero Iselin: Suiza.

Basilea nos saluda agitando pañuelos y enviando unos aviones, mensajeros de cordial bienvenida.

Zurich desborda en animación; seguimos la cuenca del Rhin y la Selva Negra. Luego, la ciudad de Constanza con su puente— junto al Bodensee,— entre cuyos pilares salen las ondas engendrando al poético y legendario Rhin.

Al otro lado del lago se divisa Friedrichshafen, la deseada villa. Hace pocos días, muy pocos, el 15 de agosto, al romper el alba, salíamos de aquí con el ansia de alzarnos sobre un imposible. Hoy, 4 de septiembre, regresamos vencedores; el imposible dejó de serlo; pudo más el genio de los hombres. Hemos efectuado la más grande y sugestiva de las expediciones: *la primera vuelta al mundo en aeronave*. Los camaradas alemanes nos abrazan enajenados de gozo.

El *Zeppelin*, soberbio, cruza el lago, se balancea sobre las aguas y se mira en ellas como en inmenso espejo.

Cruzamos el lago; estamos en Friedrichshafen...

A las ocho de la mañana llegamos al campo de aterrizaje, sobre el cobertizo. La policía contiene la masa humana, que se agolpa en los alrededores.

El dirigible desciende, suelta las amarras y se entrega voluntariamente prisionero. Centenares de hábiles operarios de la casa *Zeppelin* se asen a las cuerdas y suavemente nos deslizan en el interior del cobertizo, invadido por numerosos invitados. La música resuena en las paredes; brazos, sombreros y pañuelos se mueven al compás de la música; el himno nacional «*Deutschland, Deutschland Über Alles*» se canta con cordial emoción patriótica. Las familias de los tripulantes, todas residentes en Friedrichshafen, lloran de júbilo.

Con sencillez conmovedora, nuestro glorioso comandante Lehmann baja por la escalerilla del *Zeppelin* al cobertizo, y los representantes de los Estados alemanes y los embajadores de los Estados Unidos y del Japón cumplimentan al héroe.

De Lakehurst a Friedrichshafen hemos recorrido ocho mil cuatrocientos kilómetros en sesenta y siete horas.

De Friedrichshafen a Friedrichshafen, con escalas en Tokio, Los Ángeles, Lakehurst, hemos tardado veinte días y cuatro horas.



De la apoteosis a la llegada a Friedrichshafen. El capitán Fleming, el Embajador de los Estados Unidos de América del Norte, Knut Eckener, el comandante Lehmann y otras personalidades

La mañana, de verano muriente, es grata y apacible. Automóviles, adornados de flores, nos aguardan para que efectuemos la entrada triunfal en la villa. Las salvas atruenan el espacio y hacen retemblar la tierra; a compás de la música surgen las frases del himno nacional. Millares de hombres, de rubias alemanas y de muchachos llenan las avenidas y las calles, y arrojan hermosos ramos de fragantes flores a los carruajes que ocupamos.

La manifestación de la inmensa alegría del pueblo alemán es indescriptible.

Me acompaña en el automóvil el camarada Rickard y, mudos de admiración, contemplamos nuestro coche colmado de flores. La caravana de *autos* ha dado dos vueltas por la pequeña población, que no cesa de aclamar una gloria que considera propia... Estamos en el Hotel Kurgarten.

A poco de llegar, me entregan el siguiente radiograma de Su Majestad el Rey don Alfonso:

Doctor Jerónimo Megías—Graf Zeppelin.—Friedrichshafen-Bodensee.

Santander.—Agradezco vivamente amable mensaje anunciándome de parte del comandante Lehmann su propósito de volar sobre Santander. Dile que vivamente agradezco esta tan delicada deferencia que sé apreciar cumplidamente, pero que el radio no ha llegado a mi poder hasta esta mañana, por lo que no pude disponer lo necesario para saludar desde aquí a la aeronave, y que les envío mis más calurosos parabienes por su magnífica hazaña y asombroso viaje. Salúdales afectuosamente.—ALFONSO R.

El estado de Württemberg ha organizado un almuerzo, en el salón de fiestas del Hotel Kurgarten, en obsequio de la ya gloriosa dotación y de los pasajeros del dirigible. Asisten los cuarenta y un tripulantes, desde el comandante Lehmann hasta el grumete Ernst.

En el fondo del comedor, con vistas a la terraza y al lago, descuella un retrato al óleo, de tamaño natural, del viejo Conde de Zeppelin. El retrato se quiere salir del dorado marco. La gloria ha espiritualizado a la imagen representada en el lienzo; el plácido rostro, el blanco bigote y los azules ojos, cobran movimiento. Dijérase que el inventor asiente y se complace en presidir el acto culminante que ha coronado de laureles su invención.

Al mismo tiempo que el banquete comienzan los discursos, desbordantes de sincero patriotismo y de fraternidad universal. Hablan los representantes de la municipalidad de Friedrichshafen, del presidente Hindenburg, de Württemberg, Prusia, Baviera y otros Estados alemanes. Al usar de la palabra los Embajadores del Japón y de los Estados Unidos de Norteamérica en Berlín, las ovaciones son delirantes.

En nombre de los talleres constructores de la Casa Zeppelin pronuncia elocuentes frases su jefe, el ingeniero Dürr, señalando datos técnicos de extraordinario interés. Al hablar Maybach, el inventor de los admirabilísimos motores, creemos oír a éstos entonar



El inventor Conde de Zeppelin † 8 de Marzo de 1917, en Charlottenburg

su mágica sinfonía, volando sobre Siberia, en un recorrido de más de once mil kilómetros, desde Friedrichshafen a Tokio.

El comandante Lehmann se expresa en nombre del comandante Eckener, que ha quedado en Nueva York, y de los oficiales y tripulantes de la aeronave. Dice que mucha parte del feliz éxito se debe a los servicios internacionales meteorológicos y radiotele-

gráficos. Se congratula de que esta magna expedición haya abierto nuevas rutas de comunicación y de aproximación entre todos los pueblos del mundo.

El Conde de Brandenstein-Zeppelin, esposo de la hija del Conde de Zeppelin, distinguida dama que también ocupó puesto en la mesa presidencial del banquete, habla en nombre de la familia del inventor.

Desde que nos sentamos a la mesa han transcurrido nada más que cinco horas.

Por último, Geisenheyner asume la representación de los pasajeros y lee una cuartilla rebosante de poesía.

No acierto a saber—dice—si estoy en Siberia, en Tokio, en el Pacífico, en América, en el Atlántico o en mi Patria...

Diciembre, 1929.

La proeza tuvo feliz remate; el dirigible Graf Zeppelin 127, queda resguardado en su albergue. Sus tripulantes, glorificados, recogen la gratitud de la Patria y del mundo entero. A los que fuimos testigos de la portentosa hazaña nos falta el estímulo de las constantes emociones, nuevas y renovadas, que hemos experimentado en el decurso de veinte días. Quiero reposar, dormir; me recojo en la habitación del Hotel Kurgarten.

El sueño es agitado, intranquilo, una pesadilla:

Oigo zumbas de motores, silbos del viento, vítores de la muchedumbre, salvas, músicas, himnos nacionales, cantos angélicos... Veo selvas vírgenes, taigas y tundras, escarpadas montañas, océanos, nubes, astros deslumbrantes, flores de luz: la gloria, la apoteosis...

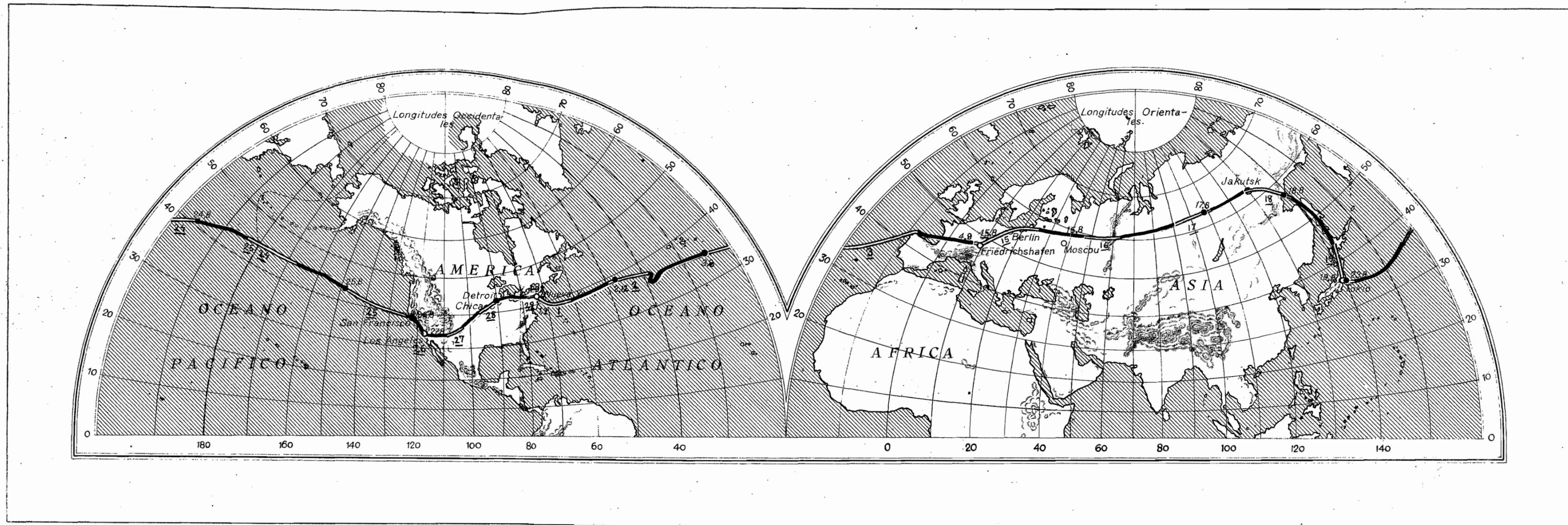
Han corrido algunos años. En Friedrichshafen el ingeniero Dürr, jefe de los talleres Zeppelin, construye de manera prodigiosa miles de aeronaves, que salen dotadas, como por arte de encantamiento, de rubios y enérgicos tripulantes. Maybach lanza nuevos modelos de motores, que alcanzan velocidades de miles de kilómetros por hora. Del otro lado del lago, Dornier, enfebrecido, fabrica,

en cantidades fantásticas, hidroplanos y aviones. Eckener, Lehmann, Flemming y von Schiller dan las últimas instrucciones a pléyades de noveles y ya diestros pilotos. Los talleres semejan hogueras ciclópeas que iluminan el firmamento. No existe noche ni día.

Acongojado, inquietísimo, contemplo el lago de Constanza; sus orillas se hallan convertidas en focos productores de enormes máquinas guerreras, infernales. De aquellos focos salen bufando y aleteando monstruos que, en pocos minutos, incendian y destruyen las grandes urbes y aniquilan a los habitantes, que sucumben intoxicados por gases deletéreos...

Las aguas del lago, convertidas en barro ígneo, hierven, saltan, se arremolinan y se retuercen en convulsiones epileptiformes, exhalando fétidos olores.

Desde las montañas de Baviera, Satanás, ebrio de contento, contempla el horripilante espectáculo, se contrae en carcajadas, y, satisfecho, nos empuja al lago ardiente. Allí, sufriendo torturas crueles, fraternizamos en el dolor los camaradas que juntos habíamos dado la vuelta al mundo en el Graf Zeppelin.



La ruta del «Graf Zeppelin» en su vuelta al mundo. (Gráfico que, con los datos recogidos durante la travesía, ha trazado, amablemente, el prestigioso jefe de la Aeronáutica española Teniente Coronel D. Emilio Herrera)

La ruta seguida está dibujada en un trazo de dos colores: rojo, el correspondiente a los recorridos diurnos, y azul el de los nocturnos.

Las fechas en tiempo local están marcadas con números subrayados, y los días y horas de tiempo de Europa Central correspondientes a los puntos azules señalados, se indican con números sin subrayar. En el Océano Pacífico está trazada la línea de cambio de fecha, que, pasando por el Estrecho de Behring, sigue después el meridiano 180°. Al cortar esta línea, la fecha local cambia, pasando del día 25 al 24.

TRIPULACIÓN DEL «GRAF ZEPPELIN» EN SU
VUELTA AL MUNDO

DR. HUGO ECKENER, comandante.

Departamento de pilotos.

DIPL. ING. E. A. LEHMANN, capitán.

HANS CURT FLEMMING, capitán.

HANS VON SCHILLER, capitán.

ANTON WITTEMANN, piloto.

MAX PRUSS, piloto.

HANS LADWIG, piloto.

ALBERT SAMMT, ingeniero-jefe.

DIPL. ING. KNUT ECKENER, timonel.

RICHARD MÜLLER, timonel.

KURT SCHÖNHERR, ayudante de timonel.

FRANZ BARTSCHAT, ayudante de timonel.

HEINRICH BAUER, ayudante de timonel.

Departamento de ingenieros.

WILHELM SIEGLE, jefe de ingenieros.

KARL RÖSCH, ingeniero de máquinas.

AUGUST GRÖZINGER, ingeniero de máquinas.

HERMANN PFAFF, ingeniero de máquinas.

ALBERT THASSLER, mecánico.

OSKAR RÖSCH, mecánico.

ADOLF WENZLER, mecánico,

ALBERT LEICHTLE, mecánico.
EUGEN SCHÄUBLE, mecánico.
BRUNO WEBER, mecánico.
MARTIN CHRIST, mecánico.
JOSEPH SCHREIBMÜLLER, mecánico.
RICHARD HALDER, mecánico.
WILHELM FISCHER, mecánico.
RAPHAEL SCHÄDLER, mecánico.
GERMAN ZETTEL, mecánico.
JOHANNES AUER, mecánico.
WILHELM DIMMLER, mecánico.
JOSEPH BRAUN, mecánico.
LUDWIG KNORR, inspector.
PHILIPP LENZ, técnico electricista.
KARL BEUERLE, ingeniero.

Departamento de radiotelegrafía.

WALTER DUMKE.
WILLY SPECK.
LEO FREUND.

Departamento de comedor y cocina.

HEINRICH KÜBIS.
ERNST FISCHBACH.
OTTO MANZ, cocinero.

LISTA DE PASAJEROS QUE SALIERON DE FRIEDRICHSHAFEN

LADY GRACE HAY DRUMMOND HAY, periodista.—Londres.
KARKLIN, geógrafo.—Moscou.
WILLIAN B. LEEDS, archimillonario.—Nueva York.
X JOACHIN DAVID RICKARD, representante de A B C.—Boston.
X HEINZ VON ESCHWEGE-LICHBERG, periodista.—Berlín.

- ✕ LEO GERVILLE REACHE, periodista.—París.
 KITANO, periodista.—Tokio.
 YUSIMATU ENTI, periodista.—Tokio.
 ✕ HEINZ VON PERCKHAMMER, fotógrafo.—Tirol.
 FUYIYOSHI, capitán aviador.—Tokio.
 † MAX GEISENHEYNER, periodista.—Frankfort.
 ✕ GUSTAV KAUDER, periodista.—Berlín.
 † HEINRICH SEILKOPF, meteorólogo.—Hamburgo.
 ✕ CHRISTOF ISELIN, coronel de Estado Mayor.—Zurich.
 CHARLES E. ROSENDAHL, comandante aviador.—Nueva York
 JACK RICHARDSON, teniente aviador.—Nueva York.
 KARL H. VON WIEGAND, periodista.—Nueva York.
 HUBERT WILKINS, explorador.—Australia.
 ROBERT HARTMANN, fotógrafo.—Nueva York.
 ✕ JERÓNIMO MEGÍAS, médico.—Madrid.

LISTA DE PASAJEROS QUE SALIERON DE FRIEDRICHSHAFEN Y REGRESARON
 A FRIEDRICHSHAFEN

VON ESCHWEGE.—Lichberg.
 DR. KAUDER.
 VON PERCKHAMMER.
 J. D. RICKARD.
 GEISENHEYNER.
 DR. SEILKOPF.
 ISELIN.
 GERVILLE REACHE.
 DR. JERÓNIMO MEGÍAS.

INDICE

	<u>Páginas</u>
<i>TENGO EL GUSTO DE PRESENTAR A.....</i>	IX
CAPITULO PRIMERO. —Antecedentes del viaje. Trágicas emociones del primer vuelo. Obtengo pasaje para el periplo aéreo. Mis preparativos finales. En el cobertizo del dirigible. La última cena en el hotel. Siluetas de compañeros de expedición. Del baile al aeródromo. Prisioneros a bordo.....	1
CAPITULO II. —DE FRIEDRICHSHAFEN A TOKIO. La partida. En ruta. Sobre Berlín. El primer almuerzo. De Pomerania a Lituania. Una gran emoción. Aquella hoguera en los Urales... Desde el puente de mando. Siberia, Siberia... La tundra y la taiga. El Tunguska. ¿Sol de media noche? Los tres astros. Jakust. Las montañas de Stanowoi. ¡Agua, agua! ¡Banzai, banzai!	21
CAPITULO III. —ENTRE DOS VUELOS. Estancia en Tokio. Tres días de fiestas y agasajos. Lluven invitaciones. En el Instituto Kitasato. Banquete de los cuatro ministros. <i>Garden Party</i> del Mikado. Té en la Embajada alemana. Comida amenizada por geishas. Salimos de Kasumigaura	65
CAPITULO IV. —LA SEGUNDA ETAPA. El tifón. Las tripas del <i>Zeppelin</i> . Primer domingo, 25 de agosto. Segundo domingo, 25 de agosto. ¡Tierra, tierra! Unas copas de Champaña y algunos datos del viaje. Placeres y filones auríferos. Entre dos firmamentos. Los pozos de petróleo. Hemos llegado a Los Angeles	83
CAPITULO V. —EN LOS ÁNGELES. Visita a Hollywood y Culver City. Banquete de dos mil cubiertos. Del banquete al <i>Zeppelin</i>	97
CAPITULO VI. —LA TERCERA ETAPA. Una danza a mil trescientos metros de altura. El colapso de Perkhammer. Sobre el Paso, Kansas, Chicago, Detroit y el Canadá. Saludo a la Libertad, en Nueva York. En el aeródromo mayor del mundo.....	105
CAPITULO VII. —En Nueva York. La cuarta y última etapa. Imprudencia temeraria. Aires canarios. Europa. Costas de España. Unas horas en el mando. La barquilla de los dioses mitológicos. Santander. La última noche a bordo. Epílogo. Un sueño en el Hotel Kurgarten	121

ACABÓSE ESTE LIBRO EN LOS TALLERES DE FOTO,
TIPIA DE LOS SEÑORES HAUSER Y MENET,
IMPRIMIÉNDOSE EN CASA DE
TOMÁS MARINAS, A XXV
DÍAS DEL MES DE
FEBRERO DE
MCMXXX

LAVS DEO

X-64-158120-2

