

Vierteltage überfliegen könnte. Es kann auch vorkommen, daß es die belgische Küste entlang bis Dunkerque fliegen muß, wodurch der Flug über dem Meere gute 10 Minuten länger dauert.

Auf dem Nebentisch liegen Telegramme: Wetter: sehr breiter Nebel, stellenweise ein wenig Schnee... Himmel: Stratus und Frakto-Stratus, niedrig, über und in der Nähe des Meeres.

— Weshalb ist das Wort niedrig rot unterstrichen?

Statt einer Antwort zeigt der Leiter auf eine Fußnote des Bulletins: Rot, gefährliche Naturerscheinung.

Ich lese still weiter:

— Anhaltender Nebel. Leichte Besserung...

Bemerkung: Eisniederschläge auf Flugzeug im Nebel und in den Wolken.

Nun die Einzelheiten.

— Ostende hat telegraphiert: Wetter: Nebel... Sicht: 1 bis 2 Klm... Höhe: 200 bis 300... Umwölkltheit: 9... Totale Umwölkltheit: 10... Luft am Boden: ruhig...

Das ginge an. St. Inglevert, Lypne, Dungeness melden nicht schlechter und Manston verspricht sogar eine Decke von 300 bis 600 Meter mit Windrichtung West-Nord-West von 13 bis 18 Klm.

— Was beunruhigt Sie denn dabei?

— Sehen Sie selber.

Manston meldete um 8 Uhr: Nebel; Sicht: 600 m.; Höhe: 300/600. Biggin-Hills Laune war schlechter. Um 7 Uhr brummte es: Nebel; Sicht: 250 m.; Höhe 0 bis 50 m.; Umwölkltheit: unbestimmt. Wohl war es eine Stunde später weniger bedrohlich. Die Sicht war fortgeschritten bis zu 500 m. Nichtsdestoweniger blieben Umwölkltheit und Höhe unbestimmt. Biggin-Hill hatte eigentlich nur eine einzige gute Meldung: Am Boden ruhiger Wind, aber AG COX und seine Geschwister ficht der Wind weniger an als der Nebel, der arge Feind, und der Reif, der nicht minder gefährlich wird... Und nun mischt sich auch Croydon drein.

Sicht: 600 m., meldet es um 7 Uhr 15.

— Also kurz gesagt, das ist nicht sehr gut?

— Nein, im Gegenteil.

Ein letzter Blick auf den Bericht: Acht Wörter rot unterstrichen.

— Die Fahrt wird also abgesagt werden?

Der Meteorologe zuckt die Schulter: darüber ist er nicht zuständig.

— Wir warten noch die Nachrichten der Hochsee ab, sagte er.

Seine Aufgabe besteht darin, die Stimmen seiner unsichtbaren, wachsamten Zeugen, die sich zwischen London und Brüssel befinden, an der Küste sitzen oder auf den Meeren schaukeln, zu notieren. Er verdichtet ihre Berichte lakonisch in einen einzigen. Er zeichnet sie auf die Karte ein und kommentiert sie nötigen-

falls, aber damit ist seine Rolle beendet. Beschließen kann er nicht.

AG COX würde nicht auf seinen Befehl hören.

Beim Verlassen der Wetterstation bemüht sich der Reporter, seinen Gemütszustand zu analysieren...

Vor einigen Wochen, als man ihm von einem Bericht über das Leben im Flughafen sprach, antwortete er einfachhin: — Gewiß, wird gemacht.

Denn er ist gewöhnt, die Aufträge, die man ihm erteilt, ohne Widerrede anzunehmen. Einige Tage später ging er los, um die Voraarbeiten zu beginnen. Ohne Hast, leidenschaftslos, wie wenn man spazieren geht...

Manchmal, wenn ein Flugzeug surrte, sah er von seinem Blatt auf:

— Das ist die Post von 2 Uhr — Paris-Amsterdam. (Er kennt bereits die Fahrpläne, er hat sie mit dem Leiter des Luftverkehrs studiert.)

Dann schrieb er seinen täglichen Artikel nieder, der anderntags zur Druckerei der Zeitung abgehen sollte, ohne weiter an die bewußte Reportage zu denken.

Aber nun hat er plötzlich in einem Augenblick, wo er es am wenigsten erwartet hätte, in sich einen Stoß verspürt. Ach er kennt das, dieses Drängen, das ihn plötzlich mit seinem „Sujet“ in innige Beziehung setzt und alle seine Nerven dahin richtet. Es ist eine innere Stimme, ähnlich wie die Inspiration des Dichters oder des Komponisten, zu vergleichen auch mit dem Fieber des Schauspielers bei der Erstaufführung, oder mit der Unruhe des Volksredners am Vorabend eines Großkampftages.

Aber diesmal war der Stoß stärker als sonst...

Heute will er der tieferen Ursache desselben mit seiner ganzen Wahrhaftigkeit nachforschen.

— Sollten vielleicht die Nachrichten, die ihm auf der Wetter-

station mitgeteilt wurden, in ihm eine Art instinktive Angst bewirkt haben?

Er weist diesen Faktor a priori wirklich nicht von sich, er glaubt ihm aber dabei beim besten Glauben nur einen sehr geringen Anteil zuschreiben zu müssen.

Er weiß ja, daß Reisen im Flugzeug heutzutage nicht gefahrvoller ist als Reisen mit der Eisenbahn oder im Auto. Ferner bringt es sein Beruf mit sich, daß er der Gefahr kühl gegenüber steht und sie mit dem notwendigen Fatalismus erwartet; er sieht darin einen Reiz, und nicht den kleinsten, den sein Beruf ihm bietet.

Dennoch will er nicht die Poesie herabmindern, die dem nichtgewohnten Menschen das Fliegen bedeutet, das ja auch eigentlich trotz allem noch recht neu ist.

Die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Luftverkehrs, die für viele Menschen eine banale Sache geworden sind, erregen immer wieder sein Erstaunen. Wenn er ein Flugzeug gegen den Sturm kämpfen oder seinen Weg mittelst Kompaß und Radio durch den Nebel suchen sieht; wenn trotz aller Widerwärtigkeiten die Post von Paris, London, Berlin oder Amsterdam in der vorgemerkten Zeit am Landungsplatz eintrifft, empfindet er dasselbe bewundernde Erstaunen, wie damals, als er in seiner Kinderzeit von den ersten Flugversuchen eines Blériot oder eines Farman erzählen hörte.

— Der einzige Unterschied, denkt er, ist der, daß meine Bewunderung sich



Raymond Baigne, der bekannte belgische Fussballer bei seiner Ankunft in Haren. Links der Pilot Cocquyt.



Flugzeug im Lufthafen von Haren.