



Deutsche Luftaufnahme des französischen Flughafens La Villeneuve (3. August 1918. Höhe 6100 M.

wie Leim, und wir sitzen in einer grauen Gefängniszelle... Die Höhe bleibt beständig, trotzdem ein Hügel auf den andern folgt und vor uns im Nebel eine dunkle Wand aufzurichten scheint.

Ich muß an das Unglück denken, das am verflorenen 10. Dezember hier in der Nähe so vielen Menschen das Leben kostete, aber ich weise die grausige Vision von mir, besonders da es der Sabena erstes Unglück war.

Aber man hat den Eindruck jetzt, daß die Eisschicht auf dem Apparat lastet und ich ertappe mich dabei, wie ich ängstlich auf das dumpfe Knacken des Gerüstes hinhorche.

Vom Flugschiff aus gesehen gleichen die Straßen Kanälen, so wie sie im Glatt-eis leuchten. — Wenn jedoch der Pilot, wie ich glaube, Schwierigkeiten hat, die Höhe einzuhalten, so fliegen wir doch ohne Stöße und Schwanken.

Dann :

— 13 Uhr 30. Wir nähern uns Laversham im dichten Nebel. Stellenweise sieht man gar nichts. Wie in einem Dampfkessel, wenn die Temperatur nicht so niedrig wäre... Staubregen... Ich schätze unsere Höhe auf 150 m., mehr nicht. Weshalb fliegt Fécherolle so niedrig? Hofft er, die Tragflächen zu erwärmen oder werden sie zusehends schwerer? Es wird spannend und ich beginne, den Worten Mr. Browns Glauben zu schenken: „Wenn Sie abfliegen, werden Sie umkehren, bevor Sie die englische Küste erblickt haben werden.“ Es wäre ärgerlich, aber ich kenne die Vorsichtigkeit Fécherolles, es ist Wagemut damit verbunden... Er wird schon das Richtige treffen... Was tut jetzt Miss David? Wirft sie noch „Silberpapier“ ins Kaminfeuer?

Etwas später notiert Bergmans den folgenden Bericht auf seinen Block :

— Uhr 13.43. Angerufene Posten: Ostende und St. Inglevert. Anrufer: OO AIF. Meine Position ist : Deal. Richtung : La Panne. Ich bin in 150 m. Höhe unter den Wolken.

Als dann lauscht er auf mehrere Posten, deren Schall sich im Raum kreuzt und er schreibt die konventionellen Ziffern :

— Ostende hat meine Meldung erhalten, wie aber steht es mit St. Inglevert ?

Er notiert weiter :

— Croydon hat zu tun mit dem englischen Flugzeug GEM und dem französischen Flugzeug FHM.

Er schreibt nicht, weil das nicht angeht, aber ins rechte Ohr des Piloten schreit er hinein :

„GEM meldet eben nach Croydon, daß es sich in Gefahr befindet wegen Eissbildung an den Tragflächen.“

Bei diesen Worten sieht der Pilot nach seinem Schnellkeitsmesser. Er funktioniert schlecht.

— Die Luftröhren sind durch Eis verstopft, denkt er. Auch ohne dieses Anzeichen würde er sich keinen Illusionen hingeben; er hat ja deutlich gespürt, daß der „zinc“ sich seiner Lenkung nicht recht fügen will. Ohne Zweifel hat der große Vogel „Blei im Flügel“. Unter diesen Umständen fragt sich Fécherolle, ob er das Meer überfliegen oder umkehren soll.

Kaltblütig wägt er das Für und Wider ab.

Aufpassen, Fécherolle !

Das Meer verzeiht den kühnen Fliegern nicht, — es ist da, ganz nahe, fahl liegt es unter dem Winternebel, tückisch lauert es im Zwielflicht des erblassenden Tages.

(Fortsetzung folgt.)

DER

Fahrstuhl

Ich kann mich nicht mehr erinnern, was ich von meinem Freunde, dem Disponenten, wollte, als ich ihn an diesem Abend in dem neuen großen Geschäftshause aufsuchte, wo er sich im obersten Stockwerk ein Junggesellennest, Wand an Wand mit seinem Kontor, eingerichtet hatte. Ich fuhr im Fahrstuhl in den sechsten Stock, ging durch einen langen Korridor und klingelte bei meinem Freunde an. Das Mädchen machte mir auf und teilte mir mit, daß der Herr Disponent gegen elf Uhr nach Hause kommen würde. Damals war es neun.

Enttäuscht und niedergeschlagen — es dämmert mir jetzt auf, daß mein Besuch einen kleinen Pump bezweckte — ging ich durch den Korridor zurück. Als der Mann der Ordnung, der ich bin, hatte ich den Fahrstuhl nach der Benützung wieder hinuntergeschickt. Es war, wie gesagt, ein modernes Haus und der Lift war automatisch. Nun drückte ich auf den Taster „Hieher“, um ihn wieder heraufzudirigieren. Auf einer beleuchteten Scheibe mit einem Zeiger, der sich von der Zahl eins bis sechs bewegte, konnte ich den Gang des Fahrstuhls durch die Stockwerke verfolgen. Der Fahrstuhl kam herauf — das Licht aus seinem Innern drang durch die matte Glastür — und er ging wieder hinunter !

Ärgerlich drückte ich abermals auf den Knopf „Hieher“, aber ohne irgendeine Wirkung. Der Zeiger ging rings um die Scheibe, ganz zurück zu der Zahl eins. Ich drückte wieder auf den Taster „Hieher“, noch immer ohne Wirkung. Aber eine Sekunde vorher hörte ich, wie die Fahrstuhltür unten geöffnet wurde. Dann wurde sie wieder zugeschlagen und nun stieg der Lift ohne jede Mitwirkung von meiner Seite nach oben. Der Zusammenhang wurde mir klar : während der Fahrstuhl das erstmal unterwegs nach oben war, war jemand in der ersten Etage erschienen. Während der Fahrstuhl zur sechsten Etage kam, hatte er dort auf den Taster „Hieher“ gedrückt, worauf er, als der Fahrstuhl unten angelangt war, ihn in Besitz genommen hatte. Er hatte in seiner Tücke sofort die Tür geöffnet; das war der Grund, weshalb es nicht gewirkt hatte, als ich vorhin auf den Taster „Hieher“ drückte. — Ein Fahrstuhl kann bekanntlich nur in Bewegung gesetzt werden, wenn alle Türen ordentlich geschlossen sind.

Unverschämt ! dachte ich.

Aber im selben Moment keimte eine Hoffnung in mir auf, die meine Seele erwärmte : wenn der Mensch zufälligerweise ganz hier herauf wollte, in den sechsten Stock, würde ich ihn mit seinen eigenen Waffen schlagen !

Gespannt folgte ich den Bewegungen des Zeigers : Er passierte den dritten Stock, den vierten und — ja, den fünften Stock !

Ich drückte jetzt den Zeigefinger auf den Taster „Hinunter“.

Ganz richtig : der Fahrstuhl kam herauf — und ging wieder hinunter. Und in dem Augenblick, in dem er wieder seinen Abstieg begann, ruhte mein Zeigefinger mit gelassenem Druck auf dem Taster „Hieher“. Der Zeiger passierte alle Zahlen von sechs bis eins, dann machte er kehrt und ging sie in umgekehrter Ordnung durch, von eins bis sechs.