

ingeniöse Vorrichtungen, die Wirkung der zurückgeworfenen Wellen abzuschwächen.

Die drehbaren Radiotürme bringen eine rundgehende Sendung hervor, die eine stumme Zone in sich schließt. Die Dauer der vollständigen Drehung beträgt genau 1 Minute. Wenn die stumme Zone über den geographischen Norden geht, sendet der Radiopharus ein „Stop!“, das zu gleicher Zeit von allen im Flug begriffenen Flugzeugen vernommen wird. Der Operateur, der den Radiopharus benutzen will um seine Position zu bestimmen, setzt



Der Biesbosch in Holland.



den Zeiger eines Chronometers in Bewegung, dessen Rotationsdauer (eine Umdrehung in der Minute) genau die gleiche ist, wie beim Radioturm.

Der Zeiger des Chronometers und der radiogoniometrische Plan haben dieselbe Winkelgeschwindigkeit. Im Augenblick der „Extinction“ setzt der Operateur den Zeiger fest, und der Winkel, den er mit der Achse der Null des Zifferblattes bildet, ist gleich dem Winkel, den die stumme Zone des Radiopharus mit der Linie Nord-Süd bildet.

Da der Chronometer in Grade statt in Sekunden eingeteilt ist, kann man am Zifferblatt die Richtung der Linie, die das Flugzeug mit dem Radiopharus verbindet und dessen Stellung auf der Bordkarte eingezeichnet ist, gleich ablesen.

Nach ein paar Jahren, sagt mir der Kommandant des Schiphol, wird dank dieser Verbesserungen nichts sich mehr der Luftschiffahrt entgegenstellen, sei es bei Tag oder bei Nacht, und sogar angesichts der schlimmsten atmosphärischen Bedingungen.

Und die infraroten Strahlen, die es ermöglichen, durch den Nebel zu sehen?

Wenn sie in der Photographie bemerkenswerte Resultate erzielt haben, so konnten die Versuche, die in der Luftschiffahrt angestellt wurden, kein befriedigendes Resultat ergeben. Aber wer weiß, was uns morgen bringt?

Weit entfernt, stiller zu werden, wird der Wind über der Ebene des Schiphol zusehends stürmischer... Ich muß mich an das Eisengeländer der Wendeltreppe klammern, beim Besteigen des Wachturms, um den der Sturm heult, bellt und dröhnt mit all den Stimmen des Raumes. Die Horizonte gleichen entfesselten Hürden; die Wolken sind hungrige Molosse einer wilden Meute.

Dennoch bereitet sich unser Fokker-Douglas zur Abfahrt vor. Die Meuten des Himmels werden ihn nicht zurückhalten. Seine mächtigen Propeller werden die Luftgeschwader herausfordern, die droben am

wahnsinnigen Himmel sich wälzen. Ein Kampf, den ich um nichts in der Welt verfehlen möchte. Aber auf der Landungsfläche halten starke Taue unsern Apparat, Taue, an denen mehrere Arbeiter des Flughafens mit aller Kraft ziehen. Er darf nicht stürzen, ehe er den Kampf begonnen hat, ehe ein plötzlicher mächtiger Luftwirbel ihn kopfüber in den Sand geworfen hat.

Droben werden seine Motore den Sturm zermalmen; hier auf der Landungsfläche ist seine Kraft gebrochen.

Meine Mantelschöße und meine Binde klatschen im Winde, aber welche Stille folgt plötzlich auf diesen Tumult, da ich in die Kabine steige, die doch unter den Windstößen erzittert.

Und nun schweigt der Sturm. Die Motore des Fokker-Douglas donnern und übertönen das Wüten des Sturmes.

Rasende Stimmen des Raumes, Zorn des Himmels, Schmährufe der Winde, Tobsucht der Horizonte, alle die Schrecken der Gottheiten können den Menschen nicht mehr aufs Knie zwingen.

Ein Lichtsignal vom Wachturm tritt an die Stelle des Gongschlags, der den

Beginn des Kampfes im Ring anzeigt, und unser Pilot löst den Apparat von der Landungsfläche. Er bewegt sich langsam nach dem Endpunkt der Ebene, mehrere Mechaniker hängen an Tauen an seinen Flügeln, denn die Elemente stellen sich ihm drohender entgegen, um ihn zu stürzen.

Aber ran an den Feind! heißt es bei unserm Fokker-Douglas.

Am Rand des Flugfelds werden die Taue gekappt und der Apparat schießt pfeilschnell über die Ebene.

Ich bin einziger Passagier und darf bitten, die Verbindungstür zum Pilotensitz offen zu lassen; ich möchte den Kampf, der anhebt, genau verfolgen. Zu meiner Rechten wie zu meiner Linken das wahnwitzige Jagen der Wolken; unter mir bückt sich die Landschaft unter den Wirbeln; vor mir — herrlicher Gegensatz — die ruhigen, präzisen, quasi mathematischen Bewegungen des Piloten, des Hilfspiloten und des Bordfunkers. Die Natur ist eine Kraftvergeuderin, und sie spart nicht mit ihren Drohungen und Anstrengungen; wir nehmen den Kampf kühl und gemessen auf: die Vernunft mißt ihre Kräfte und mäßigt sie.

Wozu dienen die wütenden Stöße der blinden Mächte? Was soll das alles, gegen unsern Willen?

Unser Apparat springt von „Loch“ zu „Loch“ und schraubt sich in die Höhe... Stürze von einigen Metern, dann leichtes Aufsteigen; mehr kann uns der Sturm nicht anhaben.

Aber seien wir gerecht: der Gegner bringt es fertig, daß wir uns ordentlich verspäten. Weniger als je habe ich den Eindruck, daß wir vorwärts gelangen,

Der Fokker F 22 «Roerdomp».

