

DIE EROBERUNG DER LUFT



An diesem 20. Dezember 1935, erlebte der Flughafen von Haren Stunden fieberhafter Unruhe, unter einem schweren und niederen Himmel, an dem große schwarze Wolken sich wälzen im frühen Nachmittag.

Während der meteorologische Dienst und die Radiognometrie unermüdlich den unsicheren Raum durchforschen, wartet das Flugzeug der Imperial Airways folgsam auf dem weitläufigen Makadamrechteck neben dem unterirdischen Benzintank auf den Startbefehl...

Rings um das AG COX, das einsam stolz seine beiden Propeller dem nebelgrauen Horizont entgegenstreckt, breitet sich die grasbewachsene Ebene; an beiden Seiten stehen die Schuppen der Sabena, die täglich mehr verschwinden neben den Geländen der Armeeluftflotte.

— 540 Liter, notiert der Zollbeamte, der das Tanken kontrolliert.

Am Rand der Grasfläche fliegt ein Militärlflugzeug mit Trikolorkokarde ab, dessen massige Gummireifen Pfützen und Kot in breiten Strahlen seitwärts schleudern.

— So'n Dreck! sagt der Mechaniker. Krank und mies wird einem davon.

Das Flugzeug aber kommt trotz Stampfen und Schlingern hoch über einer Baumreihe, die ungewiß im Nebel das dreckige Gelände begrenzt, das von einer schlecht gepflasterten Landstraße durchschnitten ist.

— Wenn er den Wind im Rücken haben wird, geht es besser, sagt der Mechaniker, der es nicht aus dem Auge läßt. Er wendet sich hierauf langsam wieder dem OO AIH zu:

— Schlimmes Wetter für die Flieger!.. Ein solcher Dezember!..

Der Dezember 1935 ist wirklich aller atmosphärischen Untugenden voll. Ein Hosiker, der in seinem Sack kunterbunt durcheinander Regen, Nebel, widrige Winde, sogar die steifsten Wirbelstürme eingepackt trägt und nun seine Last an die Schwelle von 1936 niederwirft: „Tu

damit nach Belieben,“ scheint er zu sagen. Bei solchem Regim steht der Zuave von der Pont de l'Alma im Wasser. Im oberen Themsetal wird der Stand der großen Ueberschwemmungen von 1929 erreicht.

Die Schiffe liegen in den Häfen oder kämpfen gegen ungeheure Wogen draussen. In den Alpen rutscht ein Berg und vier Millionen Kubikmeter Erde geraten ins Gleiten. Die Loire schwillt so plötzlich und so heftig an, daß die Ortschaft Jomesson ein paar Kilometer von Moulins entfernt einem vollständigen Untergang geweiht scheint. In Avignon erreicht die Rhône ihr Maximum, und auf der Straße von Lyon nach Genf fluten die Wasser des Hospitalsees über die Uferwege.

— Sie hätten im Frühjahr kommen sollen, sagt jemand und es scheint ein Vorwurf mitzuklingen. Im vergangenen Sommer verzeichneten wir in Haren allein im Durchschnitt täglich 30 Abfahrten und Ankünfte. Wintersüber ist der Verkehr viel geringer. Das sind schöne Zahlen, aber für den Reporter sind sie doch monoton.

Dieser möchte lieber das Leben im Flughafen kennen lernen in den Augenblicken, wo alles am Werk ist, was der Fliegerei zuwider ist; in den Tagen wo sie kämpft gegen alles, was den Flugzeugen, diesen gleich zähnen und zerbrechlichen Dingen, die es unternommen haben, die Luft zu erobern, den Weg versperren will; in den Zeiten, wo das Personal, vom Leiter bis zum bescheidensten Untergebenen das Maximum an Verantwortung zu tragen hat für die Regelmäßigkeit des Verkehrs und

die Sicherheit der Passagiere, und von Minute zu Minute den tückischen Naturkräften und dem Unberechenbaren mit Fassung und kaltem Blut das Gegengewicht des menschlichen Genius entgegen halten...

Er möchte auch die Piloten in den schwierigsten Momenten, in den gefährvollsten auch, am Werk sehen.

Sein Wunsch kann ihm hier erfüllt werden.

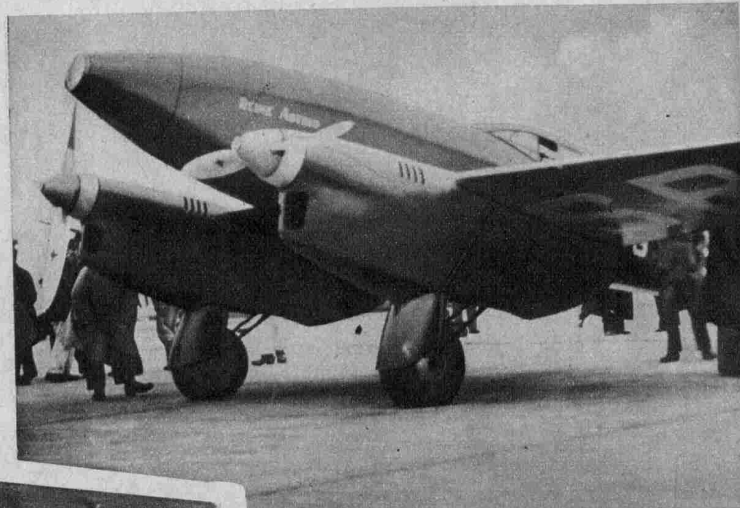
— Fliegen wir? Fliegen wir nicht?

Diese Frage beschäftigt ihn in diesem Augenblick.

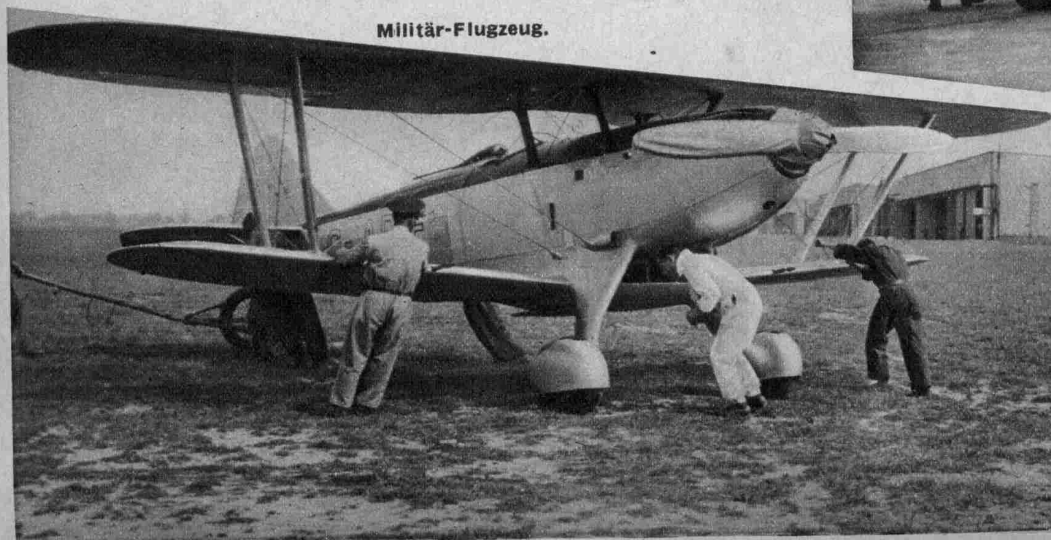
Wenn alles richtig ist, fliegt er in Haren 3 Uhr 10 an Bord des AG COX ab, das in Croydon, dem Aerodrom von London um 4 Uhr 50 ankommen soll. Er sieht schon im Geiste das Lichtermeer der Ville tentaculaire im Dunkel der Nacht näher und näher kommen.

Er läßt seinen Freund, den Mechaniker allein mit dessen Schützling OO AIH, an dem der mit streichelnden Händen herumtastet, des Nebels nicht achtend, der sich in Regen auflöst, und er steigt

Das englische Flugzeug «Reine Astrid».



Militär-Flugzeug.



auf den ersten Stock des Hafengeländes, wo die Leute der Wetterstation fieberhaft tätig sind.

— Dort, denkt er, werde ich mehr erfahren.

Auf einem großen Tisch liegt die Karte ausgebreitet, auf welcher der Stationsleiter die „Fronten“ einzeichnet, das heißt die Linien, die zwei atmosphärische Regionen trennen.

Vor dem Start kommen die Piloten jeweils hier die beste Route studieren. Es kann z. B. geschehen, daß jetzt das Flugzeug AG COX direkten Kurs auf die englische Küste nehmen würde, wodurch es den Kanal in weniger als einer