

— Morgen.
— No, sagte er phlegmatisch, sehen Sie.

Im Schein der Lampen des Woburn Place tanzten die Graupeln.

— Wenn es keinen plötzlichen Temperaturwechsel gibt, sagte der Engländer, wird sich morgen Eis an die Tragflächen ansetzen.

— Bah sagte der Journalist. Unser guter Fokker wird das überschüssige Gewicht schon ertragen können.

— All right! Aber denken Sie an die bekannten Hügel von Biggen-Hill. Und die so gefährliche Deformation des Luftschiffprofils unter dem Eis. Die Ansaugung des Apparates durch die Luft, die doppelt so stark ist wie der Druck, wird alsdann stark vermindert... Wenn Sie abfliegen, werden Sie umkehren, ehe die englische Küste in Sicht sein wird.

In diesem Augenblick trat Miss David wieder in den Salon unter dem Vorwand, einen Brief zu schreiben, und bei ihrem Anblick vergaßen die beiden Herren die atmosphärischen Umstände:

Der Reporter aber fand die Hügel des englischen Ostens noch sehr viel hübscher und verführerischer, wenn er die Miss ansah.

Mr. Brown seinerseits flüsterte seinem Begleiter zu:

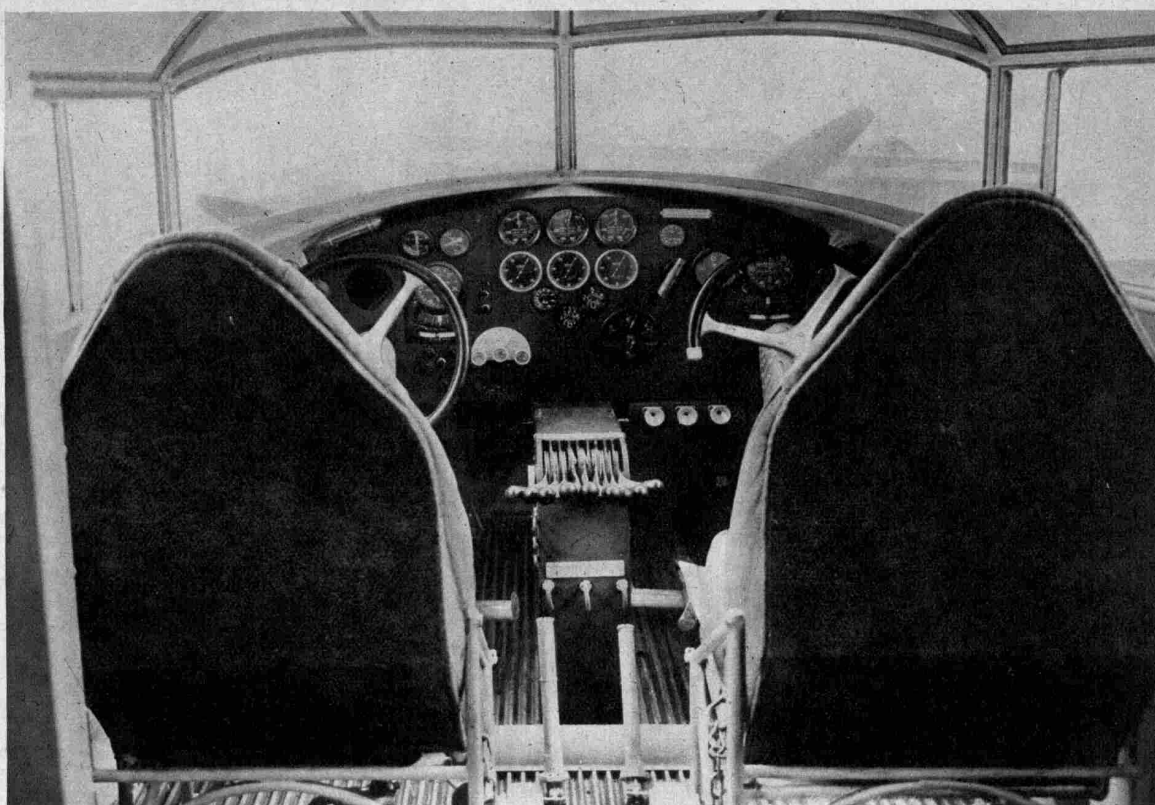
— Vergessen Sie die Devise der Imperial Airway nicht: „The futur is in the air.“

Worauf der Journalist antwortete, indem er seine Pfeife an den metallenen Kamingitter ausklopfte:

— Sie denken also, Mr. Brown, auch Miss David liebt die Fliegerei? In dem Fall bin ich sehr für die Devise der Imperial Airway! Andernfalls...

Am Tage nach dieser Unterhaltung verließ der Journalist das Ardmay Hotel gegen 10 Uhr vormittags nach einem soliden Breakfast-Thee, Brot und Butter nach Belieben, neben dem Porridge, dem „leigh und bacon“ und der nicht minder traditionsgemäßen Orangen-Marmelade. Dieses Breakfast, das ein stilgerechter, eleganter und bartloser Ober servierte, hatte ihn einen sonderbaren Lunch verschmerzen lassen, auch ein Dinner, das ihm am Abend vorher ein Londoner Koch „à la française“ zusammengeschmort hatte, und über dem unser Reporter die franco-britannische Freundschaft, — zu der er sich bisher stets bekannt hatte — zu allen Teufeln gewünscht hatte, vom kulinarischen Standpunkt aus. Denn er kann den undefinierbaren Geschmack der Möhrchen und der zahlreichen Würstchen, die inmitten einer zweifellos recht originellen Sauce eine dem bloßen Auge unsichtbare Niere flankierten, nicht los werden.

Um alles zu sagen, er verläßt nicht ohne ein leises Bedauern weder die hübsche, aber ach, so flüchtige Miss David... noch den Piccadilly Circus, der am Abend gegen acht erfüllt ist von den Fassadenlichtern seiner Theater, Kinos und Music-halls, vor deren Toren das Galerienpublikum trotz des kalten Nebels in langen Reihen auf Klappstühlen auf den Beginn der Vorstellungen wartet... noch den bequemen Metro mit seinen vielfachen unterirdischen Stockwerken und



Pilotposten des OO AIF

den dreifachen, prachtvollen Rolltreppen... noch Regent Street, in der es von roten, zweistöckigen Autobussen und unwahrscheinlichen Taxis wimmelt... noch die weitläufigen Squares... noch die anstoßenden zu Palästen und Klubhäusern gehörenden Park... noch den undurchdringlichen Nebel, die „soupe aux pois“, der nach der Voraussage des sportlichen Mr. Brown an diesem Vormittag noch dichter und kälter war als gewöhnlich... noch die Lichtreklamen, die im Herzen der City seit den frühesten Morgenstunden wieder leuchteten.

Um sich ein wenig anzuwärmen, bevor er den Bus der Imperial Airway besteigt, kehrt der Reporter in die Buvette der Victoria Station ein.

— Pale-ale!

— No, sir, wurde ihm zur Antwort mit einem Blick nach der Uhr, die genau 11 Uhr 22 zeigt. In 8 Minuten erst dürfen wir Bier ausschenken.

Dieses Verbot vor halb zwölf Uhr vormittags dem Alkoholteufel zu fröhnen, nebst der Erlaubnis, von diesem Zeitpunkt ab nach Herzenslust pale-ale, scotsch und stout zu saufen, ist ulkig, und so erwartet er denn am wärmenden Gasofen die Abfahrtszeit nach Croydon.

— Um dreieinviertel, sehe ich wieder Brüssel, sagt er sich, die Ebene von Haren und den Drehpharus.

Denn er zweifelt nicht, daß der Fokker in Croydon rechtzeitig abfliegen und das Meer trotz der pessimistischen Prophezeiung Mr. Browns überqueren wird.

— Der hätte vielleicht anders geredet, wenn ich ein britisches Flugzeug genommen hätte, sagt er sich, aber als er die Victoria Station verläßt, glänzt das Makadam unter dem Nebel, der sich in feine Graupeln auflöst, und die Passanten stecken tiefer die Köpfe unter die Kragen der Ueberzieher.

Wie es der Reporter vorgesehen und gewünscht hatte, verläßt der OO AIF Croydon fahrplanmäßig.

— Mit einem Piloten gleich Fächerrolle, sagt sich der Journalist, der den noch mit bedenklicher Miene die weite nebelnde Ebene und den schmutzigen gelben Himmel betrachtete, kommen wir bestimmt durch.

Aber er weiß, daß der meteorologische Tagesbericht die rotunterstrichene Bemerkung trägt, die Mr. Brown recht gibt:

„Rauhreif- und Glatteisgefahr in den Wolken.“

Er weiß daß alle Beobachter der Linie Nebel, Schnee, Regen und Rauhreif signalisieren, und daß besonders Heston voraussieht, daß die Sicht 150 m. nicht übersteigt.

Er weiß auch, daß der Fokker OO AIF keine Rauhreifabwehr hat und denkt, daß der Engländer nicht unrecht hatte, als er vom Gewicht des Eises auf den Tragflächen sprach und von der Deformierung des Flugzeugprofils, die in ähnlichen Lagen immer zu befürchten ist.

Aber unter der geschickten Hand Fécherolles kommt das Flugzeug einwandfrei los.

Durch die kleine Glasscheibe, die unsere Kabine vom Piloten trennt, notiert der Reporter in sein Heft, beobachte ich Bergmans. Weshalb hat er die Abfahrt noch nicht signalisiert? Wartet er damit, bis eine genügende Höhe und die Entfernung von den menschlichen Wohnungen ihm erlauben, seine Antennen aufzurollen? Um 13 Uhr 8 erst beginnt er zu telegraphieren.

Um 13 Uhr 8 gab Bergmans folgende erste Mitteilung:

— Gt-quad-ged-1303-gabon - b - quah-200 qbh 1).

Der Journalist seinerseits schreibt:

— Wir nähern uns Chatham... Manchmal klebt der Nebel, den man mit dem Messer schneiden kann, an den Scheiben

1) Das heisst textuell: Guten Tag! — Ich habe Croydon um 13 Uhr 3 verlassen in der Richtung Brüssel. Meine Höhe ist 200 Meter über den Wolken.