

DIE EROBERUNG DER LUFT



VI.

Ueber den Wolken.

Ohne Meteorologie und Radiogonometrie, sagte zu mir Herr Godschalck, einer der Leiter des Flughafens von Haren, wäre der Flugverkehr noch in seinem allerersten Stadium.

Ich soll das sogleich erfahren.

An diesem Donnerstag, den 9. Januar 1936 hängt über der Ebene von Le Bourget ein niederer, grauer Himmel, an den man sich schließlich gewöhnt. Uebrigens habe ich ihn mir ja so, vom Beginn meiner Reportage an gewünscht, sogar noch schlimmer.

— Sie haben Glück, sagt mein Cicerone. Bei Ihrer zweiten Luftreise werden Sie von Paris bis Brüssel über den Wolken fliegen. Ich habe eben Ihren Piloten gesprochen, der aus der meteorologischen Station kam.

Und während die Mechaniker die Propeller in Bewegung setzen, erklärt er mir.

— Vor einigen Jahren wäre eine solche Reise ein Ding der Unmöglichkeit gewesen, denn diese wunderbaren Einrichtungen der Kurzwellensender waren noch nicht im Gebrauch. Im Jahre 1920 waren die Erdstationen vor allem unter sich in Verbindung. Das Drittel der Meldungen betraf die Berichte über Abflug und Landung der Streckenflugzeuge, die beiden andern Drittel, die meteorologische Ermittlungen berührten, übergab man dem Piloten auf den Zwischenstationen.

Das war die Zeit, wo ein unzulängliches und schlecht angepaßtes Material

durch häufige Verspätungen den Luftfahrplan ins Reich der Phantasie verwies. War die Abfahrt gemeldet, so begann der Hilfsdienst erst blindlings zwischen Abflug- und Landungsort seine Nachforschungen dann, wenn eine übermäßige Verspätung gemeldet wurde. Allerdings war die Strecke der Nachforschungen begrenzt, wenn es sich um Flugzeuge handelte die einen Bordsender besaßen, aber auch dann waren die Angaben summarisch.

Sie werden gleich die Radiomeldungen sehen, die jede Minute zwischen Ihrem Bordfunker und den Funkstationen ausgetauscht werden. Früher telephonierte der Pilot oder dessen Mechaniker (es gab noch keine fliegenden Radiostationen):

«Allo, Le Bourget? Hier Air-Union XDH; wir passieren Cambrai.» Die Station antwortete: «Allo! Air-Union XDH; Le Bourget antwortet, verstanden, Sie haben Cambrai passiert.» Dieser Nachrichtenaustausch fand statt unter dem Geprassel der Parasiten und einem derart betäubenden Lärm, sowohl auf der Erde als an Bord, daß ein ungeübtes Ohr bloß ein sinnloses Gewirr von Tönen vernommen hat. Wenn es gut ging errieten die Hörer den Sinn der Meldungen, deren konventionellen Form nach. Sobald die Form der Unterhaltung änderte, will heißen, wenn es gerade notwendig gewesen wäre, recht zu verstehen und rasch zu antworten, so war die Funksendung unverständlich und mußte fünfzehn bis zwanzigmal wiederholt werden. Heutzutage hat man es durch ein einfaches System, einfache Verbindungen von je drei Buchstaben, ermöglicht, rasch und

sicher zu korrespondieren. Es besteht aus 260 Zeichen, wovon 156, macht 6 Serien à 26 Gruppen, speziell für die Luftfahrt bestimmt sind. Aber das weiß jeder bereits...

— Aber sehr unvollkommen. Aber sagen Sie, ist das drahtlose Telephon ganz verschwunden?

— Einige Gesellschaften, deren kleingebaute Flugzeuge außer dem Piloten wenig Ausstattungsmaterial mitführen können, gebrauchen auch jetzt noch die Radiotelephonie.

Und nun will ich Ihnen noch gute Reise wünschen, schloß mein Begleiter, während ein Angestellter von Le Bourget bereits die Türen öffnete und das Flugzeug startbereit stand.

Das OIQ der „Saböna“, von dessen Bord ich Platz genommen habe, löst sich langsam und schwerfällig los. Während die Räder sich noch in der Luft drehen, ändert es schon die Richtung und neigt sich stark auf die linke Tragfläche, richtet sich dann plötzlich gerade und klettert in einer steilen und geraden Linie in die Wolken. Nach manchem Hupf und Schwank sitzen wir im Grau. Man meint der Apparat sei betäubt von diesem Qualm, den ein Gargantua aus einer riesigen Tabakpfeife bläst. Inmitten dieses Qualms steigt das Flugzeug beständig höher, die grauen Fetzen lecken an den Kabinenfenster, winden sich um das Flugzeug, lösen sich in sonderbaren Spiralen, die schließlich von dem Propeller zerrissen werden.

Sollen das Wolken sein? Geiß nicht. Aber, sobald wir sie durchquert haben, bilden sie ein walliges, weißes, bauschiges, herrliches Meer, so ähnlich wie auf hohen Gebirgen, wenn weiße Wolken durch die Schründe ziehen. Von der Erde aus grauer Staub, von oben makellostes Weiß.

Die Erde aber liegt unsichtbar unter diesem Ozean, der bis an den fernsten Horizont reicht. Nicht ein Riß, nicht ein Sprung läßt uns einen Streifen von ihr erblicken. Verschwunden sind Kirchturm, Straße, Fluß und Wald. Sie gehören nicht mehr in unsere Welt. Zwischen ihnen und uns liegt diese mollige Wolkendecke, über die wir sanft, in gleichem und sachtem Flug hingleiten.

Nur das Radio verbindet uns mit dem Erdboden. Bereits um 13 Uhr 12 (wir sind in Le Bourget um 12 Uhr 55 weggeflogen) telegraphiert unser Funker:

— QBG. — QAH 1200 m. QTE? ¹⁾

¹⁾ Ich bin über den Wolken, in 1200 Meter Höhe. Wie stehe ich?

Flugzeug-Aufnahme von La Haye. Im Zentrum der Fischweier, auf dessen linken Ufer das Museum Mauritshuis und der berühmte Rittersaal.

