

waltigen Meerbusen beherrscht mit den felsigen Armen, die im weiten Bogen um Felseninseln liegen.

Links zieht sich die felsige Halbinsel der Pointe Rouge hin, stößt weit ins Meer hinein und setzt dort eine kleine Insel mit weißen Felsen ab, sieht aus wie ein Punktstrich der horizontal ins blaue Meer gezogen worden ist.

Rechts ragt ein steinichtes Vorgebirge dunkel gegen die Abendsonne, die in einem wundervoll getönten Himmel untergeht.

Zwischen beide weitoffenen Arme legt sich mit einer Art Wollust das Mitteländische Meer.

Im Hintergrund unseres Bildes flammt das Leuchtschiff auf und winkt der weisen mit dunkeln Zypressen, Palmen und Pinien gekrönten Corniche zu.

Steil zum Meer steht die Felsenküste im weiten Bogen bis zu Notre-Dame de la Garde. Zu unsern Füßen schlängeln sich enge Gassen mit orientalischen Häusern, deren Fenster durch eine stahlblaue Böe glitzern die der Frühlingsabend in die Schründe wirft.

Aber mein Freund der Pariser bewundert vor allem die Myriaden Lichter von Marseille. Um sich im Meer zu spiegeln — und das ist ihr Lebensziel, ihre Daseinsberechtigung, lehnt sich die Stadt gegen hohe Felsenhügel mit zackigen Kämmen. Nach und nach verschluckt sie der Abendnebel und der Rauch der Fabrikschlote dort zur Linken schwelt um die funkelnden Lichter der Stadt.

Das ganze Bild — Meer, Hügel, Stadt, Hafen, — ist so feenhaft, sogar einem Pariser kann es imponieren.

Marius hat Titi besiegt.

Diesmal ohne aufzuschneiden.

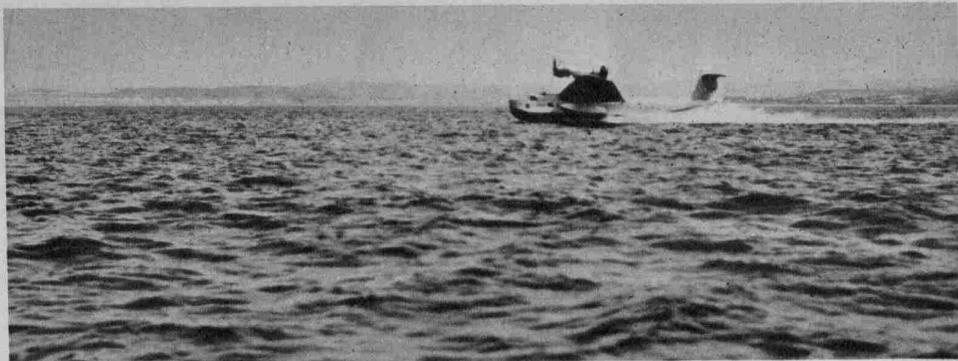
Und wie nun in der strahlenden Schönheit der phokischen Nacht die tiefe Stimme der mächtigen Glocke von Notre-Dame de la Garde den Abendgruß läutet, in denen alle Türme von Marseille einstimmen, bleibt mein Parigot lauschend stehen und brummt in seiner hellen Bewunderung:

— Nom de D... de nom de D...!

Notre-Dame de la Garde hat wohl noch niemals einen schöneren Sieg davon getragen, und Mistral, dessen frommes Dichterwerk eine Gedenktafel an den Mauern der Basilika verewigt, hat seine Bewunderung nicht spontaner ausdrücken können.

Freitag... das Auto der Air France braucht eine knappe Stunde bis zum Flughafen von Marnagnane. Dieser liegt am Ufer des weitläufigen Teichs von Berre, den ein Kanal mit dem Mittelmeer quer durch Martigue hindurch verbindet.

Ringsum den See liegen Felsenhügel, deren Kämme sich zackig gegen den Horizont abheben. Und in der Landschaft, in der vor allem Rosen blühen, liegt ein



Duft von Mandelbäumen, Oliven und Pinien.

Hier gehen die Wasserflugzeuge der Air-France nieder, die Europa in sechs Stunden mit Afrika verbinden.

Sobald sie auf den See niedergehen, lotst sie eine Vedette bis zu einem der betonierten Landungsquais, auf den ein Kran von 10 Tonnen die Flugzeuge hebt, nachdem die Passagiere ausgestiegen sind. Hier wird das Flugzeug gereinigt und in den Schuppen gezogen.

In diesem Augenblick sucht die Sicherheits„gonio“ die Wasserflugzeuge der Air-France über dem Mitteländischen Meer.

FANPM gestern von Marseille abgereist nach Tripoli und heute früh 3 Uhr von Corfu, zeigt seine Ankunft in Castellcasso an.

Von diesem Augenblick an braucht die Gonio die Reiseroute der Schiffe, die in der Fluglinie des Flugzeugs schwammen und die bei Gefahr benachrichtigt werden, nicht mehr zu verfolgen.

FAMSX, heute früh 9 Uhr nach Alger abgeflogen befindet sich um 10 Uhr in 194° Bezug auf Marnagnane, in 118° zu Perpignan und 60° zu Barcelona.

HZ abgeflogen 7 Uhr 45 ist in Ajaccio eingetroffen.

Jedoch das Wetter ist an diesem Morgen so schön, man braucht sich nicht zu wundern über diese Regelmäßigkeit im Luftverkehr, und die Rettungsmannschaften dort unten in Rosas, Marseille, Alcedia, Alger, Ajaccio und Tunis dürfen ruhig in ihrem Hafen liegen.

So ist es hier auch nicht immer.

— Das Mitteländische Meer, sagt M. Morvan, (der als Pilot der Sabena vom Dez. 1931 bis Febr. 1933 die Kongolinie befuhr, ehe er Direktor in Marnagnane wurde) ist manchmal sehr böseartig. Türkischer als die übrigen Meere, wenn es einmal will. Im Atlantischen Ozean ist in

der Regel die Entfernung zwischen zwei Wogenkämmen im Sturm 80 bis 100 m, aber hier 15 bis 20 m. Schlimm, wenn eine Panne dann zum Niedergehen auf dem Meere zwingt.

Aber der Mechaniker eines italienischen Wasserflugzeugs, das am Landungssteg auf den Wellen schaukelt, sagt mir:

— Mit seinen 4 Motoren nimmt das es auf mit Sturm und Dreck. Mitten im Sturm ist dieser Apparat 12 volle Stunden geschwommen.

Im Schuppen revidiert man das F-AMOU, man sieht die Motoren nach, man putzt es auf, die Tragflächen werden repariert. Funkelnagelneu wird es nachher wieder aussehen. In demselben Schuppen bessern Arbeiter das berühmte Flugzeug „Paris-Saigon“ aus.

— Je 1000 Klm., erklärt mir Morvan, werden die Motoren genau revidiert.

Nach dem Essen im Hydro-Bufferet, das ich in Gesellschaft der Arbeiter des Flughafens einnehme mit Pierre Viré, dem Mitarbeiter von „La Vie des Ailes“, und Maurice Larrouy, dem Autor von „Cargo tragique“ und „Coup de Roulis“, sonne ich mich am Ufer des Sees. Militärdoppeldecker ziehen ab und zu über mich hin. Aber da erscheint plötzlich über der Enge ein kleines „Potez“, wird rasch größer und springt leicht und behende auf die Erde.

Ich begebe mich dahin.

Wer winkt mir drunten zu? Die Silhouette kommt näher, und diese Begegnung ist eine der größten Ueberraschungen während meiner Reportage über „Eroberung der Luft“.

(Fortsetzung folgt.)

