

Ich fing an zu glauben, daß Arlette sich nicht über mich lustig gemacht hatte.

Durch denselben Kollegen erhielt ich Aufklärung über Adrienne Bolland, die Arlette erwähnt hatte. Adrienne Bolland erteilt die Lufttaufen heute in Le Bourget.

Am 26. Januar 1920 erhielt sie ihr Brevet. Am 1. April 1921 überflog sie auf einem alten «Zinc» aus dem Kriege, das nur 4200 Meter hoch fliegen sollte, die Anden, deren höchste Gipfel beinahe diese Höhe erreichen. Vor ihr hatte Locatelli als Einziger dieses Stück fertig gebracht, und zwar unter viel günstigeren Bedingungen, von Süden nach Norden, während Adrienne Bolland die verschrieene Strecke von Norden nach Süden wagte. Um zu Geld zu kommen und ihren Apparat bezahlen zu können hatte sie dann in Buenos-Ayres 600 Lufttaufen erteilt.

Ich erfuhr weiter, daß sie mit ihren Kameradinnen inzwischen Schule gemacht hat: im Jahre 1914 gab es 12 offiziell eingeschriebene Fliegerinnen. Aber vom 8. März 1910 bis zum 23. Januar 1933 hatte der Aero-Club Frankreichs 52 Brevets an Frauen ausgeteilt.

Arlette hatte also nur ihr Beispiel befolgt.

Voll Entusiasmus über ihren neuen Beruf sagte mir Arlette im großen ganzen:

— Frankreich liegt nicht wie England an der Küste Europas wie ein Schiff, das stets bereit ist, die Anker zu lichten. Es ist auch nicht, wie das Deutschland von heute, ein Land, das sich mit allen Mitteln auf sich beruft. Es ist in Europa und in der Gesamtheit der Zivilisationen, die um den 45. Breitengrad aufgeblüht sind, ein Anziehungspunkt und ein Knotenpunkt. Es ist der Verschiffungshafen des kontinentalen Europa nach dem Atlantischen Ozean und die vorgeschobene Spitze Eurasiens nach Amerika hin. Es ist der Weg, der von Nord-europa nach den sonnigen Ländern des Mittelmeeres führt: in dem Zeitalter der Romantik sagte man, es besitze den Bosphorus des Westens u. in der Tat,

ein Blick auf die Karte Europas zeigt uns, daß die beiden einzigen Verbindungsstraßen (für die Fußgänger und die Reiter von früher wie für die Luftreisenden von heutzutage) zwischen dem Europa der industriellen Ebenen und dem südlichen Europa im Westen vom Rhönetaal und im Osten vom dem Durchgang des Aegäischen Meeres gebildet werden.

Das französische Luftnetz hat Paris zu einer Art Drehscheibe gemacht, auf der die Linien Paris-London, Paris-Malmö, in kurzer Zeit Stockholm, Paris-Amsterdam, Paris-Berlin, Paris-Prag, sowie nach den Donauländern, auf die Geleise der Linie Paris-Marseille übergeleitet werden, von deren Endstation die Flugzeuge und Wasserflugzeuge alle Lebenspunkte des Mittelmeeres erreichen."

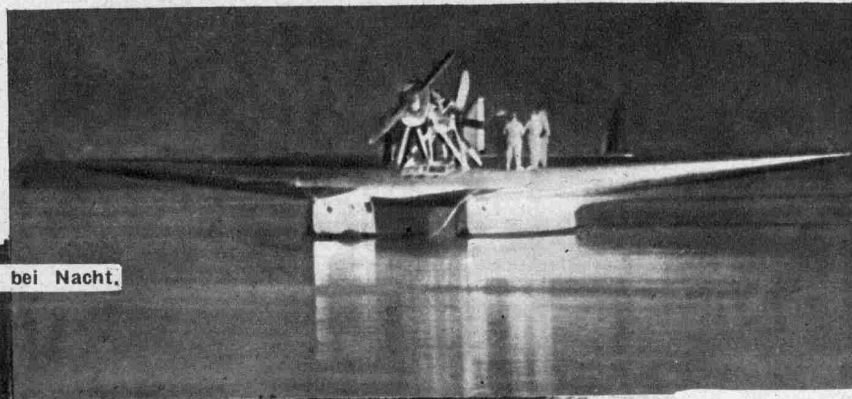
Und Arlette, die entschieden ihren Beruf gefunden hat, fährt weiter:

— Frankreich ist ein Knotenpunkt für das weiße Universum, aber es ist zugleich ein Imperium, und dessen Verbindungen bilden das sekundäre Objekt seines Lufthandelsverkehrs.

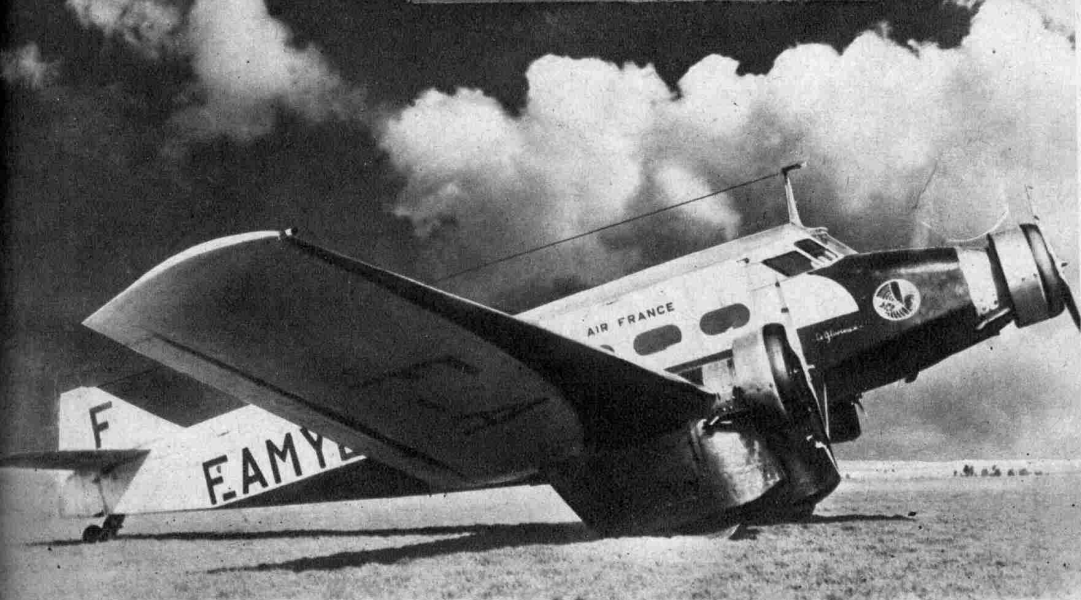
Der große französische Block, der sich auf Afrika und Europa ausdehnt vom 5. Grad südlich bis zum 51. Grad nördlich, ist größer als Europa, aber er ist in drei Teile gespalten: das Mittelländische trennt das Mutterland Frankreich von dem zweiten Frankreich Nordafrika; die Sahara trennt Nordafrika vom französischen Sudan, wo sich nach und nach eine schwarze Bauernschaft verwurzelt. Zwischen Paris und Alger brauchte man kürzlich noch 26 Stunden für den schnellsten Verkehr. Von Nordafrika nach den Lebenszentren Westafrikas brauchte man beinahe eine Woche im Schiff oder im Auto. Heute hat das Flugzeug Alger in eine Entfernung von 9 Stunden zu Paris gebracht, und Dakar, das geschichtliche Zentrum Westafrikas, liegt noch 24 bis 26 Stunden von Frankreich entfernt.



Prinz Olaf von Schweden und die Prinzessin Martha; Abreise von Haren am 11. 5. 35 nach Malmö.



Ein italienisches Wasserflugzeug bei Nacht.



Arlette erläutert mir dann die Umänderungen, die die Marseiller Handelskammer verfügt hat, die mit der Verwaltung von Marignane betraut ist; dann schlendern wir am Ufer des Sees von Berre entlang.

— Weder die Verbindungen des 45. Breitengrades, noch diejenigen, welche die verschiedenen Teile des französischen Blocks miteinander verbinden, erschöpfen die Notwendigkeiten der Fernverbindungen Frankreichs. Ohne von den Besitzungen Frankreichs

im Stillen Ozean oder im Indischen Ozean zu sprechen, gibt es noch andere französische Länder außer denen in Afrika; es gibt andere Verbindungen von vitaler Bedeutung für das Mutterland außer denen, die es mit Europa und den Amerikanischen Nordstaaten unterhält. Es lag in der Bestimmung des französischen Luftverkehrs, Frankreich das Westindien von ehemals und das Indien des Orients näherzurücken, und auf den Luftkarten die hundertjährigen Beziehungen zu konkretisieren, die Frankreich mit dem nördlichen Asien und dem tropischen Amerika hat. Die Linie des Fernen Ostens (Marseille-Hanoi) bringt Frankreich mit dem französischen Orient zusammen, und über das unermessliche Indien hinweg mit dem französischen Hinterindien. Die Flugzeuge dieser Linie überfliegen Länder, die man Wüsten vergleichen kann, die Flugzeuge überfliegen die Ufer des Ganges, ohne einen Gramm Post oder Paketpost zu erhalten. Aber Hinterindien ist für diese Linien bloß ein provisorischer Terminus, und man kann die Orientlinie