

DIE EROBERUNG DER LUFT



Barendrecht, vom Flugzeug aus.



IX.

Sturm über Holland und Deutschland.

Wir wollen einen Augenblick auf unsere Reise vom 9. Januar zurückkommen... Wir ließen das OIQ am Schiphol landen nach der Reise Paris-Bruxelles über den Wolken.

Am nächsten Tag stürmte ein Wind von 75 Klm. Stundengeschwindigkeit über Holland und Deutschland; in höheren Regionen erreichte er die enorme Geschwindigkeit von 100 bis 120 Klm.

Während ich gegen Mittag die prachtvolle Einrichtung des Schiphol besichtige, sagt mein lebenswürdiger Führer Herr Picard zu mir:

— Das Flugzeug von Berlin mußte in Twente landen um Benzin zu tanken. Es hat bereits drei Stunden Verspätung; es mußte hart gegen den Sturm kämpfen.

Wieder einmal meinen es die

atmosphärischen Umstände gut mit mir.

— Ich fürchte, sage ich zum Leiter des Schiphol, die Gelegenheit zu einer Luftfahrt bei einem solchen Sturm wird sich sobald nicht mehr bieten. Ich möchte sie mir nicht entgehen lassen.

— Tot uw dienst! antwortet mir mein Begleiter ganz gelassen, mit der Höflichkeit des Holländers, die ich drunten schätzen gelernt habe.

Es ist also eine beschlossene Sache, daß ich diesen Nachmittag die Reise Amsterdam-Rotterdam in einem Fokker Douglas der K.L.M. machen werde.

Inzwischen will ich zum Radiopharus des Schiphol gehen, um mir die nötigen Erklärungen geben zu lassen.

— Die goniometrischen Messungen tagsüber sind genau, sagt mir mein Begleiter. Auf eine Entfernung von 200 Klm. von der Station kann die Stellung eines Flugzeugs

auf einen Radius von weniger als 10 Klm. festgestellt werden. Aber zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang, allem in der Morgen- und Abenddämmerung sind die Angaben der Radiogoniometrie weniger genau. Zu diesen Stunden kommt es vor, daß die „Extinction“, das Erlöschen der Töne, nicht stattfindet oder ungenau ist. Wie sich der Rahmen aus dem Flugzeug stellt, man vernimmt immer den Anruf des Bordradio. Dies ist ein Phänomen, das sich besonders stark gleich nach Sonnenuntergang bemerkbar macht auf die „Ionisierung“ einer atmosphärischen Schicht zurückzuführen, die zwischen 80 bis 100 Klm. Höhe liegt. Die elektrischen Wellen, die der Erdposten sendet, brechen sich an dieser Schicht und kehren zur Erde zurück. Ein goniometrischer Rahmen empfängt in dem Fall zwei Wellen, die von derselben Sendestation herrühren: die direkte Welle und die welche durch Brechung von der „ionisierten“ Schicht der Stratosphäre zurückgeworfen wird. Da diese beiden Wellen von zwei verschiedenen Richtungen kommen und doch dasselbe Signal übermitteln, produziert sich die „Extinction“ nicht mehr. Jahrelang waren diese Posten daher nachts geschlossen, weil sie unbrauchbar waren. Erst seit 1932 erlauben besonders



Der belgische Bevollmächtigte in Kopenhagen und Frl. Bettels nehmen in Haren den Nord-Air-Express.



Der Fokker F 36.