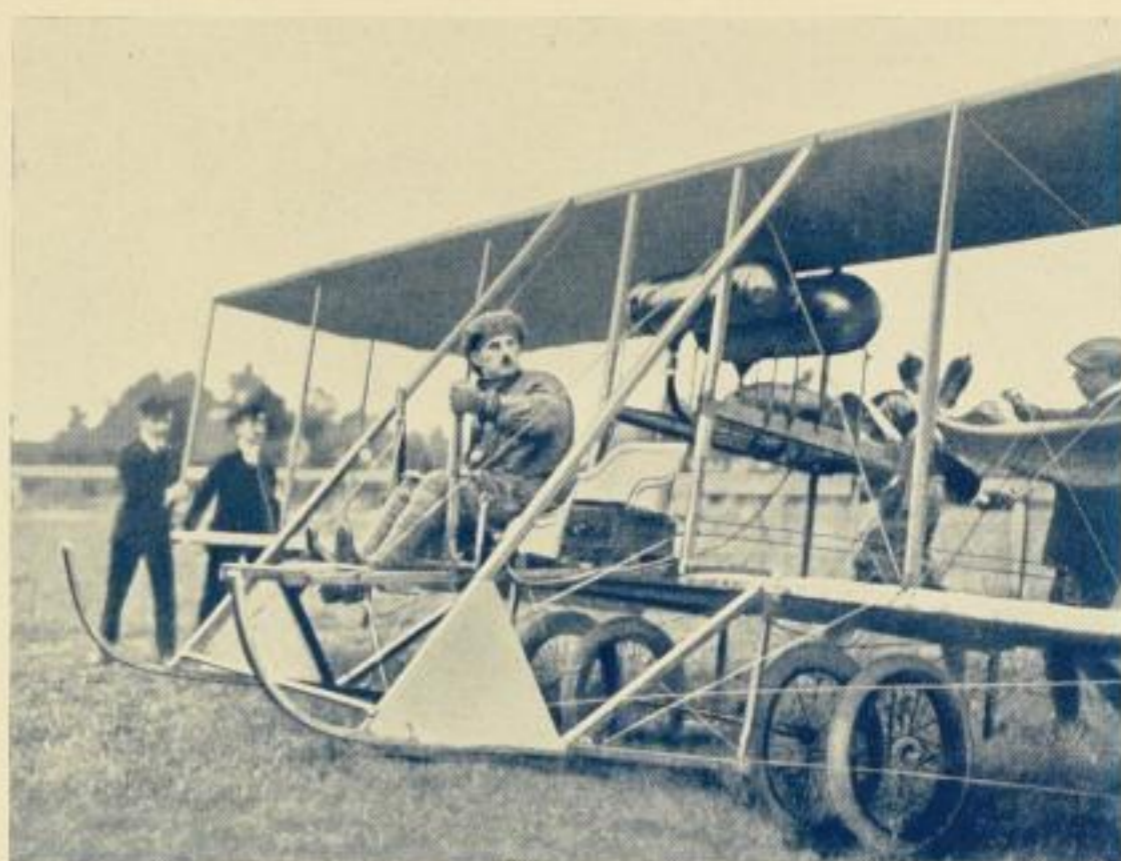




Am 30. Oktober 1909 gewann Hans Grade mit seiner kleinen selbstgebauten Maschine auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin den „Lanz-Preis der Lüfte“



Dipl.-Ing. Robert Thelen, deutscher Pilot Nummer 9, war einer der kühnsten und besten der deutschen Fliegerei. Er vollbrachte zahllose glänzende Leistungen.

Leseprobe

Ein Name noch leuchtet auf im großen Jahre 1910. Ein Name, der niemals vergessen werden sollte, solange die Welt vom Fliegen spricht: Geo Chavez.

Er war der erste, dem es gelang, die Alpen, das größte europäische Gebirgsmassiv, zu überfliegen.

Als Sohn peruanischer Eltern in Paris geboren, war er leidenschaftlicher Flieger vom ersten zagen Beginn der Aviatik an.

Am 25. September startet er in Brig im Wallis auf einer leichten Blériot-Maschine. Richtung Simplon. Es ist unbekanntes Gebiet. Plötzliche Fallwinde, Wirbel und Stürme stehen bevor. Chavez weiß nur, was die Bergsteiger erzählen. Die Luft hat noch niemand erforscht. Er ahnt, daß sie den zerklüfteten Felsen gleicht mit ihren Schründen und Zacken, vorgelagerten Grat und schwindelerregenden Spalten. Es ist schlimmer, tausendmal schlimmer.

Der kleine Eindecker wird hochgeschwemmt wie ein Regenpapier, in der nächsten Sekunde herabgerissen in gährende Tiefe. Umkehren? Chavez hält durch, umklammert mit beiden Händen das Steuer, horcht auf das Pochen des Motors. Es ist unregelmäßig, asthmatisch. Er läuft fehlerlos auf der Erde, störungsfrei im grandiosen Rhythmus, den die Gehirne der Ingenieure ihm gaben, in fünfhundert, tausend, tausendfünfhundert Meter. Chavez fliegt zweitausendvierhundert! Vierzig Kilometer lang! Da ist die Luft schon so dünn, daß der kleine Gnôme-Umlaufmotor um seine Tourenzahl ringt, daß er kämpft wie der Pilot.

Die Gondo-Schlucht speit alle Gewalten unsichtbarer Strömungen aus, reißt und zerrt an dem hellen Schmetterling mit hundert grausamen Händen, schleudert ihn gegen eine Felswand, näher, näher, daß Chavez friert vor Entsetzen und Kälte, mit allen Kräften das Steuer an sich drückt und im letzten Augenblick über das steinerne Grau der Felsen hinwegwischt.

Zweiundvierzig Minuten dauert der Kampf. Ein ganzes entsetzliches Leben lang für den Menschen, der ihn ausfocht bis zur allerletzten Kraft seines Herzens.

Das Ziel winkt: Domodossola — Ebene — Italien.

Nur keine Berge mehr, denkt Chavez, niemals mehr Berge. Schon kann er die Menschen erkennen, die auf ihn warten, ihm zuwinken in taumelnder Begeisterung. Er kann es nicht fassen. Vor seinen Augen tanzen noch die schneebedeckten Felsen, die plötzlich nackt und kalt auf ihn zurasten, wenn eine Fallbö die Maschine abgrundtief nach unten reiñ. Er schließt für Sekunden die Augen. Dann nimmt er die Zündung weg. Das Motorgeräusch ersticht, die Spanndrähte fangen an zu pfeifen. Chavez beginnt den Abstieg. In wenigen Minuten wird er landen.

Die Menschen starren hinauf zu dem kleinen Blériot, der größer und größer wird. Der Sekt perlt schon im Glas, ein Willkommensgruß für den Bezwingen der Alpen. Kleine Schreie flammen auf. Frauen stoßen sie aus. Will Chavez seine letzte Bravour zeigen? Das ist kein Gleitflug mehr!

„Er stürzt ja“, schreit eine Stimme.

Im gleichen Augenblick, wenige Meter nur über dem Boden, brechen die Flügel. Die Maschine kracht auf die Erde.

Bewußtlos, mit gebrochenen Beinen wird Chavez aus den Trümmern gezogen. Kaum eine sichtbare Wunde entstellt seinen Körper. Die Ärzte finden nichts. Chavez hat auch keine innere Verletzung. Aber er bleibt ohne Besinnung. Tage und Nächte. Schüttelt sich im Fieber, schreit auf: Die Felsen — nehmt die Felsen weg!

Am fünften Tage stirbt er, ohne das volle Bewußtsein zurücklangt zu haben. Die ärztliche Weisheit findet keine organische Ursache für seinen Tod.

Die Piloten aber sagen: Chavez gab sein Leben her im Kampf um den Sieg. Jede Minute wurde für ihn ein Jahr. Was niederstürzte auf italienischen Boden, das war nicht mehr der Mensch, es war nur noch die triumphierende Seele, die den Leib auf dem Altar der Flugtechnik hingab.

Einen Augenblick lang ruhen alle Angriffe der Presse. Erschüttertes Schweigen ehrt den erst dreiundzwanzigjährigen Heros, der nun bleich, mit

lächelndem Mund, von tausend Blüten und Kränzen umhüllt, im Sarge liegt. Rot wie die brennende Fackel seines Lebens leuchtet das Band der Ehrenlegion über den starren, gefalteten Händen.

*

Der Doppeldecker steht in einer Mauerspalde. Der breite Kühler blinzelt regennass in die Sonne, mustert mißtrauisch die Umgebung und macht entsetzt seine hundert Lamellenaugen wieder zu, als ihr Blick auf hohe Häuser trifft, die von allen Seiten auf den kleinen Platz heruntergrinsen.

Hackstetter hatte schon gestern nach der Ankunft diesen erfreulichen Anblick, als ihn die russischen Soldaten wie einen Federball in die Luft warfen, um ihn, kaum aufgefangen, aufs neue hochzuschleudern. In diesen Augenblicken barbarischer Begeisterung — eine infernalische Militärmusik trompetete die Begrüßungshonne — hatte Hackstetter die Häuser erblickt und sich stumm gefragt, ob es nicht sicherer wäre, den Aeroplan von einem Luftballon aus diesem Loch herausziehen zu lassen.

Abramowitsch lächelte nur. „Wir werden schon rauskommen. Die Wright-Maschine kann man getrost etwas reißen.“ Dann setzt er sich zurecht, Hackstetter mit ein wenig klopfendem Herzen, aber unbegrenztem Vertrauen zum Piloten daneben.

Zu beiden Seiten der Fahrtrichtung stehen die Menschen gleich dicken Mauern. Im Blickfeld eine Reihe mittelgroßer Häuser, links davon mehrstöckige Gebäude, rechts ein langgestrecktes Kasernement. Das ist der Startplatz in Pskow.

Es gibt auch kein Benzin in der Stadt. Wer braucht Benzin! Der MAS-Wagen schleppt es hinterher. Er bringt es nie zu spät.

Abramowitsch hat sich ein paar handfeste Leute ausgesucht. Sie sollen sich gegen die Maschine stemmen, erst auf ein Zeichen hin loslassen. Mit einem einzigen Panthersprung will er die Maschine über die Häuser reißen.

Schlimme und Ljocki werfen die Propeller an. Der Motor reagiert sofort, knattert sich durch ein halbes Duzend Fehlzündungen auf volle Touren, donnert mit Vollgas. Hackstetter gibt das Zeichen.

Wie der Satan jagt die Maschine die schmale Gasse der Menschenmenge hindurch, steigt hoch, fünf Meter, acht Meter — —

In diesem Augenblick verliert der Motor den Atem.

Abramowitsch geht steil in die Kurve, wirft die Maschine herum. Ein Sturmflieger bricht sich nicht an einer Häuserwand das Genick! Fast auf der Stelle dreht der Doppeldecker um 180 Grad zurück, setzt zur Landung an — —

Es gibt für jeden Piloten zehn Sekunden, in denen jeder Gedanke zu spät kommt. In diesen zehn Sekunden hat er nur die Wahl zwischen Lat und Tod.

Das Landungsfeld ist schwarz von Menschen. Sie durchbrechen den Militärfordon und laufen nun in ahnungsloser Begeisterung der niedergleitenden Maschine entgegen.

Abramowitsch fliegt zwei Meter hoch, tiefer, tiefer — — in dieser Sekunde reißt er die Verwindung durch, läßt den linken Flügel hart am Boden schleifen, der rechte Flügel kippt hinterher, kracht splitternd herunter. Dann sackt die ganze Maschine stöhnend in sich zusammen.

Die Menschen, die jetzt neugierig und mit betrübten Gesichtern herbeieilen, haben keine Ahnung, daß ihre Unvernunft die Ursache des Unfalls war. Sie wissen auch nicht, daß ihr Leben noch vor Minuten keine halbe Kopeke wert war. Und sie können es sich gar nicht erklären, warum der schöne Vogel nun mit zerbrochenen Flügeln am Boden liegt.

Schlimme läuft keuchend heran, zwingt sich durch die Menschen und macht den Eindruck, als wolle er sie im nächsten Augenblick zusammenschlagen. Laut schimpft er vor sich hin, ruft dann: „Abramowitsch! — Hackstetter! Lebt ihr denn noch, Kinder? Lebt ihr noch — —“

Völlig außer Atem kommt er an, bleibt wie angewurzelt stehen. „Oh, Verzeihung, Herr Abramowitsch. Ich dachte schon, es wäre was passiert. Das bißchen Kleinholz werden wir schon wieder zurechtgleistern. Wenn Sie man leben, alle beide.“

Dieser Prospekt — mit Sammelbestell-Liste oder Einzelbestellschein auf der letzten Seite — steht zu Ihrer Verfügung