

Zigarettenetui beschäftigte und vergeblich auf eine günstige Gelegenheit wartete, das vor zwei Stunden eingeschlafene Gespräch wieder anzuknüpfen.

In dem kleinen Raum im Schwanzende des Flugzeuges bastelte der Monteur an der Radioanlage. Als er den Piloten sah, legte er die Zange weg und meldete in einem harten Deutsch mit stark finnischem Akzent, daß die Funkanlage irgendeinen Defekt aufweise, den er nicht gleich finden könne.

„Schon gut, es wird ein Kontakt gebrochen sein“, antwortete der Pilot und fühlte im gleichen Augenblick, daß das Flugzeug eine schwache Neigung annahm. „Juroff hat die Route verbessert“, dachte er dabei. Juroff das war der andere Pilot.

„Der rechte Motor klopft“, wiederholte der Pilot. „Ich höre es am Gang, meine Instrumente zeigen es nicht an.“

Der Monteur hätte gern ein paar Worte der Überraschung gerufen, aber seine mangelnde Kenntnis der dafür notwendigen Ausdrücke der deutschen Sprache ließen es nicht zu. Er konnte deshalb nur „ja“ sagen.

„Bringen Sie Ihren Werkzeugkasten mit“, befahl Kraus und der Monteur sagte wieder „ja“; — diesmal aber schwang der Satz: „Ich freue mich, daß meine Antwort einen Sinn hat“ darin mit. Er nahm den Kasten und folgte dem Piloten, der vorausging.

Pilot Kraus prüfte nochmals die Instrumente seiner Schalttafel, aber Öldruck, Benzinstand und Tourenzahl stimmten. Der Benzinzufluß zum Motor war etwas unregelmäßig, aber das brauchte gar nichts zu bedeuten. Er befahl dem Monteur, alle Zuleitungen zum rechten Motor eingehend nachzuprüfen und setzte sich wieder an seinen Platz.

„Licht wird uns nicht fehlen, wenn wirklich etwas geschieht“, dachte der Pilot und überlegte, daß sie bald über unerforschtem Gebiet sein würden. Es war das ein eigenartiges Gefühl.

Der Monteur meldete nach geraumer Zeit, daß er nichts finden könne. Alles sei in Ordnung, ob er nun die Funkanlage wieder in Betrieb bringen solle?

Kraus sah zu Juroff hinüber. Der beugte sich über seine Schalttafel und bestätigte nach einer Weile, von oben bis unten ein Ausdruck der Unzufriedenheit mit sich selbst, daß er auch nichts finden könne. „Aber es klopft stärker“, sagte er und beugte sich wieder über die Zifferblätter, „wir wollen einmal vollste Kraft fliegen.“

Sie gaben beiden Motoren Vollgas und donnerten durch die eisige Luft, — eine halbe Stunde, eine ganze Stunde ... der Motor lief. Aber er klopfte, es war nun wieder ein wenig stärker geworden. Juroff sah sich Kraus' Instrumente noch einmal an. „Der Benzinzufluß ist unregelmäßig.“

„Das habe ich auch gesehen“, antwortete Kraus, „aber was heißt das?“ — Er unterbrach sich, „Augenblick — — Wart' doch mal, — ja ... wenn vielleicht die Streben, in denen der Motor hängt, nicht ganz fest sind ...“

Bei dem Flugzeug hingen beide Motoren frei neben dem Rumpf unter den Tragflächen. Es kam ab und zu vor, daß sich die Verbindungen durch die Erschütterungen der Maschine etwas lockerten. Einmal hatte eine Maschine dieses Typs sogar einen Motor verloren, was aber niemand geschadet hatte. Juroff mußte zugeben, daß Kraus mit seiner Vermutung Recht haben könnte. „Der Monteur soll hinausklettern und nachsehen“, meinte er und schaltete beide Motoren auf halbe Kraft. „Wir sind übrigens etwas vom Kurs abgekommen“, fügte er hinzu, „wollen wir eine Zwischenlandung vornehmen? Dann können wir den Schaden leicht beheben.“

„Ich will erst sehen, ob es auch stimmt, was wir vermuten“, widersprach Kraus, „wir können dann landen, wenn es nötig ist. Aber ich will selbst hinausklettern, der Monteur versteht weniger davon als ich.“

Die beiden Piloten ließen das Flugzeug fallen, langsam gingen sie auf 800 Meter herab, tiefer auf 300, auf 150, auf 80, auf 20 und schließlich jagten sie kaum zehn Meter hoch über dem Neuschnee, der weit und breit alles bedeckte. Es lag tatsächlich eine ganz glatte Schneefläche unter ihnen, so daß sie ohne Gefahr landen konnten, wenn es nötig wurde. „Komisch“, meinte Kraus, „von oben sah es aus, als lägen dünne Nebelschleier am Boden, jetzt kann ich sie aber nicht sehen“.

Langsam drosselte er seinen Motor vollkommen ab, bis nur noch der Fahrtwind den Propeller drehte. Juroff hielt mit dem linken Motor allein das Flugzeug in der Luft. Ihre Geschwindigkeit übertraf die mittlere eines Eisenbahnzuges nicht mehr.