



Nach der Landung im Bestimmungshafen *Phot. Georg Ebert*

Kompasse, Längs- und Querneigungs- sowie Höhen- und Geschwindigkeitsmesser zeigen dem Führer Flugrichtung und Lage der Maschine, Bordscheinwerfer und Landefackeln erleichtern die Landung, am wichtigsten ist jedoch das F. T.-Wechselgerät, das einmal zur Verständigung über die Wetterlage und sonstige Fragen zwischen Besatzung und Erdstation dient, dann aber vor allem durch Peilung sichere Orientierung ermöglicht. Mittels Peilrahmen stellen zwei Stationen auf der Erde

den Winkel fest, unter dem sie das Flugzeug hören, und hieraus läßt sich ohne Schwierigkeiten der jeweilige Standort ermitteln. Unaufhörlich sendet der Funker seine Meldungen und Fragen in den Äther und lauscht dann, welche Antwort aus dem Dunkel zu ihm kommt. Für den Reisenden bedeutet es eine große Beruhigung, zu wissen, daß man sich in steter Verbindung zur Erde befindet und daß die annähernd 1000 PS der drei Motoren den riesigen Metallvogel nicht auf gut Glück ins Unge- wisse hinein vorwärtstreiben. Wer einmal einen Nachtflug mit erlebt hat, der wird nie die phantastischen Eindrücke vergessen. Die Viermillionenstadt versinkt schnell und liegt wie ein Teppich aus schwarzem Samt unter uns, die hellerleuch-

teten Straßen und Plätze erscheinen als glitzern- de Stickereien, die groteske, geometrische Figuren bilden, das Lichtermeer, von dem man so häufig spricht, hat mehr rabenschwarze Inseln als leuchtende Wogen. Und dann umfängt uns die Nacht mit ihren schwarzen Armen. Wenn wir jedoch vorausspähen, erkennen wir in regelmäßigem Wechsel die ganzen Streckenfeuer, die mit treuen, wachsamen Augen beruhigend zu uns heraufblicken, und vorn im Führerstand sehen wir am „Steuerknüppel“ sichere Hände, denen man sich gern anvertraut.