

Leseprobe

aus

„Flucht zu den Eishai-Jägern“

von Herbert Kranz

5. Band der Reihe „Ubique Terrarum“

Weitere Informationen unter
www.ubique-terrarum.de

Taschenbuch, 224 Seiten
Herausgeber: Georg Kranz
Herstellung und Verlag:
Books on Demand GmbH, Norderstedt
ISBN 978-3-8370-1769-4

„Unvorhergesehenes gibt es bei uns nicht!“

Die drei Herren von der ‚kanadischen Kommission‘ waren aufs beste aufgenommen worden. Sie hatten im Flughafengebäude die Zimmer bekommen, die für Ehrengäste vorgesehen waren. Sie waren durch alle Räume geführt worden. Sie hatten sich im Dispatch-Center, der Herzkammer des Flugbetriebs gründlich aufgehalten. Sie hatten zugesehen, wie für jede Maschine, die von Kopenhagen aus ihre weite Reise antrat, je nach Typ und Wetterlage, genau errechnet wurde, wie viel Brennstoff sie mitnehmen musste, wie viel davon der Captain der Maschine von Funkfeuer zu Funkfeuer der Strecke verbrauchen durfte, welche Höhen er einhalten, wie er die Flugzeit einteilen musste, was für

Wind er zu erwarten, welche Nebelbänke er zu vermeiden hatte – wie die Wetterlage jetzt war, wie sie voraussichtlich nach fünf Flugstunden sein würde. Sie sahen, wie die Flugkapitäne vor ihrem Abflug die Flugpläne in die Hand bekamen, in denen über siebenhundert Rubriken mit Zahlen ausgefüllt waren, an denen das Schicksal ihres Fluges hing. Sie sahen, wie die schweigsamen Männer mit den ernstesten, kühnsten Gesichtern diese Papierblätter überflogen und dann den inhaltsschweren Satz unterschrieben, mit dem sie darüber quittierten: „Hierdurch bestätige ich, dass ich alle Unterlagen erhalten habe, die ich gemäß den Vorschriften für meinen Flug bekommen muss, und dass ich nach bestem Wissen und Gewissen für die Sicherheit des Fluges einstehe.“ Dann tippten sie mit dem Finger an den Rand ihrer Mütze, zündeten sich eine letzte Zigarette an und gingen in ihrer Fliegerkleidung langsam zu den Maschinen, wahrhafte Ritter des 20. Jahrhunderts.

Die drei, der Chef, GG und der Graf, hatten sich dann durch die Wetterstelle führen lassen, wo die Fernschreiber Tag und Nacht rasselten, wo von den 8.700 Wetterstationen des nördlichen Europa ununterbrochen die Meldungen einliefen, wie dort das Wetter war. Keine dieser vielen Tausend Meldungen enthielt ein einziges Wort, sondern alle bestanden nur aus Zahlen, Zahlen, Zahlen, immer zu Fünfergruppen angeordnet, und die Herren an ihren Schreibtischen entschlüsselten sie: Gewitter? Eisregen? Hagel? Graupelwetter? Regenschauer? Schneeschauer? Regengüsse? Sprühregen? Schneetreiben? Nebel? Schneesturm? Sandsturm? Staubsturm? Stratuswolken? Cumuluswolken? Aufgetürmte Cumuluswolken? Und dazu die Temperaturen der verschiedenen Höhen, die Sichtweiten, die Windrichtungen, die Windstärken, die Vereisungsgefahren.

Sie sahen den Kontrollturm, von dessen Glasaufsatz aus der Verkehr gelenkt und jeder Flug gesichert wurde. Sie hörten mit an, wie von der Radarstation aus die bei Nacht ankommenden Maschinen im System der Blindlandung sicher eingeschleust

wurden. Weisung an Weisung ging an den Piloten. Er selbst konnte nichts sehen, aber der Mann im Turm verfolgte seine Maschine in den genau eingeteilten Feldern des Radarschirms. Auch er sprach keine Worte durch das Mikrofon, nur Buchstaben und Zahlen, Buchstaben und Zahlen, wonach der Pilot seine Maschine richtete – bis zu dem ergreifenden Augenblick, wo er durch alle Schwierigkeiten gelenkt war und auf der erleuchteten Zementbahn sicher aufsetzen konnte. Da erst kam durch die Nacht von seinem Mikrofon keine Zahl mehr, sondern ein Wort – das schönste Wort vielleicht, das von Menschenlippen kommen kann: „Danke!“

Es wurde ihnen gezeigt, wie die Luft über unsrer Erde in Luftstraßen eingeteilt ist, an die der Flugkapitän gebunden ist. Sie erfuhren, dass die Maschinen auf dem Hinflug in Höhen mit ungeraden Zahlen gehalten werden und dass der Gegenverkehr Höhen mit geraden Zahlen nutzt. Es wurde ihnen erklärt, dass der Flugzeugführer die einmal gewählte Höhe nicht selbständig wechseln darf, damit er nicht mit einer andern Maschine zusammenstößt. Will er es doch tun, weil ihm das etwa wegen einer Wetterverschlechterung geraten scheint, so muss er erst beim nächsten Lufthafen anfragen, ob die neue Höhe auch wirklich frei ist. Geregelt alles, festgelegt, ein streng geordneter Verkehr auf unsichtbaren Schienen.

Sie sahen, welch ein unerhörter technischer Apparat aufgebaut wird, damit der Flugverkehr funktioniert. Sie sahen, wie die mächtigen Maschinen über ganze Erdteile und Weltmeere hinweg auf die Minute pünktlich ankamen und auf die Minute pünktlich die Startbahn wieder verließen.

Sie konnten bei diesen Führungen nach allen Einzelheiten fragen, und sie taten es auch, denn sie mussten doch die wissensdurstige Kommission spielen – aber nach dem einzigen, das sie wissen wollten, durften sie sich nicht erkundigen, sie hätten sonst verraten, dass ihnen an etwas ganz anderem lag als an einer genauen Besichtigung. Sie durften nicht rundheraus fragen:

„Ist es möglich, dass ein Flugzeug diesen Flughafen Kastrup auf der Insel Amager illegal verlassen kann?“

Wie aber konnte der geheimnisvolle Adlerberg sonst aus Kopenhagen im Flugzeug verschwinden?

Nachdem sie auch noch die Hangars besichtigt hatten, saßen sie mit dem Stationssuperintendenten in dessen Dienstzimmer beisammen. Er hatte sie heute selbst geführt.

„Prima Laden“, sagte der Chef in ehrlicher Anerkennung. „Alles wie am Schnürchen. Aber wie werden Sie nun mit Unvorhergesehenem fertig, Mr. Nörgaard?“

„Unvorhergesehenes gibt es bei uns nicht“, sagte der freundliche Däne heiter und schenkte den Herren noch einen Aquavit ein. „Die Fliegerei ist nicht romantisch. Sie ist ganz genaue und schwere Arbeit. Bei uns geht es zu wie bei der Eisenbahn. Da gibt's auch keine Romantik. Es gibt Nebel – dann wird nicht geflogen. Das heißt – die Air France steigt auch bei Nebel auf. Das halte ich indessen nicht für richtig. Dann gibt es leider Gottes auch Unfälle. Aber aufs Ganze gesehen sehr selten. Bei uns wird einfach der Flugplan geflogen. Fertig ab!“

„Aber Sie werden doch auch einmal Sonderaufträge erhalten“, wandte GG ein. „Wie machen Sie es da mit dem Flugplan?“

„Sonderaufträge kommen natürlich vor“, erwiderte Mr. Nörgaard. „Eben haben wir zum Beispiel eine merkwürdige Sache.“

Die drei Herren waren ganz Aufmerksamkeit. Hing diese merkwürdige Sache etwa mit einem gewissen Adlerberg zusammen?

„Da hat jemand von London aus eine Maschine gechartert –“

Die Anspannung der drei Herren ließ nach. Diesen Auftrag hatte die Company ‚Ubique Terrarum‘ auf ihre Veranlassung unter einem Decknamen erteilt...

„Das geht also zuerst an den Salesmanager. Der macht den Preis aus, und in diesem Fall nicht zu knapp, kann ich Ihnen sagen, denn was da verlangt wird, ist nicht ohne. Die Maschine soll auf unbestimmte Zeit ständig startbereit gehalten werden. Sie

soll unsern allerbesten Mann als Piloten haben. Gut. Einen besseren als unsern Senior-Check-Piloten E. R. Bowling gibt es in der Alten und der Neuen Welt nicht. Eine entzückendere Maschine als die ‚Gloria‘ B 26 auch nicht. Ein Weltkriegsbomber ‚Martin‘ B 26, der als Luxusflugzeug umgebaut wurde. Platz für sechzehn Personen. Mit allen Raffinessen. Nachdem die vorläufigen Kosten geklärt und ihre Bezahlung gesichert ist, geht die Sache an mich. Ich Sorge also dafür, dass der Pilot samt seinem Team immer greifbar ist. Alle schlafen hier im Stationsgebäude. Ich Sorge weiter dafür, dass die Maschine jederzeit losbrummen kann und so viel Treibstoff getankt hat, wie sie nur schleppen kann. Aber wenn es dann soweit ist, dann geht alles genau nach Vorschrift. Bis jetzt – Sie sind Kanadier, meine Herren, da kann ich offen reden –, bis jetzt haben diese verrückten Engländer noch kein Ziel angegeben. Ob sie nach Honolulu wollen oder einen Trip zum Südpol vorhaben, das ahnen wir nicht. Wenn sie damit heraustrücken, dann geht es erst einmal zum Dispatcher. Das haben Sie ja gesehen. Da wird der Flug mit allem Drum und Dran berechnet. Dann wird der Abflug in die andern Abflugzeiten eingebaut – und dann kann’s losgehen. Eher aber nicht. Und alle Stationen werden benachrichtigt, wann die Maschine bei ihnen vorbeikommen muss. Sie sehen, Überraschungen gibt es bei uns nicht!“

Saßen sie etwa an einer ganz falschen Stelle? War es vielleicht wirklich ausgeschlossen, dass der Gesuchte von hier aus abflog?

„Oder sehen Sie das hier an“, fuhr Herr Nörgaard fort. Er zeigte ihnen eine Tabelle. „Hier haben Sie sämtliche Maschinen, die innerhalb der nächsten zehn Tage bei uns abfliegen. Bei dieser sehen Sie ein grünes Kreuz. Das heißt: Flug entfällt. Das ist eine Routinemaschine, wie wir das nennen. Kein Passagierflugzeug, auch kein Lastentransporter. Ein kleines Ding, zwei Motoren. Eine Douglas DC 3. ‚Motte‘ nennen wir sie. Ein Kurierflugzeug, könnte man sagen. Die ‚Motte‘ fliegt jeden Samstag für die Danske Landmandsbank nach Keflavik, und Montag kommt sie

zurück. Bringt Geld hin oder holt Geld – was weiß ich. Da hat mich die Bank also angerufen, diesen Samstag, den 16. Juni, wollen sie nicht fliegen. Schön. Da mache ich also erst ein grünes Kreuz. Dann sage ich meiner Sekretärin, sie soll den Piloten abbestellen, und dann gebe ich eine Meldung an den Stationsverteiler. Der sagt dem Hallenmeister Hansen Bescheid, dann wird die Maschine gar nicht erst hinausgerollt, die Tankmannschaft bekommt die Anweisung, dass nicht aufgefüllt wird, und der Stationsverteiler ruft zuletzt auch noch den Stationsmanager vom Dienst oben auf dem Kontrollturm an, dass der für den Abflug keine Startbahn freihalten muss.“

„Sie sehen, meine Herren“, setzte er befriedigt hinzu, „das ist alles ganz klar und einfach. Ich sagte ja schon: wie auf einem Bahnhof! In zehn Monaten über 900.000 ankommende und abfliegende Passagiere! Allein eine Gesellschaft wie die PAA erzielt einen Reingewinn von mehr als sechs Millionen Dollar im Jahr! Reingewinn, meine Herren, glatter Reingewinn! Aber das will gemacht sein. Klipp, klapp muss da alles gehen. Keine Zeit für Überraschungen. Die können wir nicht brauchen! Na, auf Ihr Wohl, meine Herren!“

Er ahnte eben nicht, der muntere Herr Nörgaard, vor welcher Überraschung nicht nur er, sondern alle im Flughafen standen.