

HANS DOMINIK
DER WETTFLUG DER NATIONEN

Zuerst erschienen: 1933

Verlag Projekt Gutenberg-DE

ISBN: 9783739011080

© 2022

INHALT

Ein Testament wird eröffnet	7
In den Eggerth-Werken	22
In der City von New York	29
Wieder in den Eggerth-Werken	50
Der Startschuß fällt	58
Das Rennen geht weiter	114
Sabotage am Werk	187
Eine Sturmnacht	229
Die letzten Kilometer	250
Ausklang	253

EIN TESTAMENT WIRD ERÖFFNET

Der große Saal im 30. Stockwerk des Reading-Hauses in New York war bis auf den letzten Platz gefüllt. Hier wurden gewöhnlich die Generalversammlungen der vielen zum Reading-Konzern gehörenden Gesellschaften abgehalten. Heute aber lag ein anderer Anlaß vor und anders war auch die Gesellschaft zusammengesetzt, die sich eingefunden hatte.

Man bemerkte unter den Erschienenen die meisten führenden Männer des Konzerns. Da fiel in der vordersten Reihe der scharf geschnittene durchgeistigte Philosophenkopf Frank Kellys, des Generaldirektors der Reading-Flugzeugwerke auf. In seiner Nähe saß Henrik Dahl Juve. Dessen vierschrötige Gestalt, sein breites von Gesundheit strotzendes Gesicht, hätten ganz gut zu einem Weizenfarmer aus den Weststaaten gepaßt und verrieten in keiner Weise, daß Henrik Juve sozusagen der Finanzminister des Reading-Konzerns und ein genialer Bankfachmann war. Man sah weiter Francis Flagg, der die Eisenbahninteressen des Konzerns verwaltete und äußerlich wie ein Methodistenpfarrer wirkte. In einer Gruppe standen James Harrow, Jack Gibson und Theodor Addington zusammen, denen die Betreuung der Bodenwerte des Konzerns in den verschiedenen amerikanischen Großstädten oblag. Aber der Schöpfer und langjährige Leiter dieses riesenhaften Wirtschaftsgebildes, Morgan Reading, selbst war nicht hier. Sein lebensgroßes Bild hing schwarz umflort an der Saalwand hinter dem Präsidententisch.

Die überwiegende Mehrzahl der Versammelten gehörte der Presse an. Alle großen amerikanischen Blätter waren durch ihre Berichterstatter vertreten. Die Telegraphenbüros aller Erdteile hatten ihre Korrespondenten entsandt. Alle Maßnahmen waren getroffen, um das, was sich hier ereignen sollte, schon wenige Minuten später in der ganzen Welt bekanntzugeben.

Gesprächsfetzen flogen hier und da durch den Raum . . . Also doch ein Testament! . . . Wem wird der alte Mann seine Millionen vermacht haben? . . . Milden Stiftungen . . . vielleicht der Heilsarmee? . . . oder dem Milchfonds? . . .

Gewaltig war die allgemeine Überraschung, als John Sharp, der Syndikus des Konzerns und mit dem Verstorbenen eng befreundet, die Weltpresse vor vierundzwanzig Stunden einlud, heute hierher zu kommen und der Eröffnung des Testaments von Morgan Reading beizuwohnen. In dicken Schlagzeilen hatten die amerikanischen Blätter ihren Lesern sofort die Tatsache mitgeteilt, daß ein Testament vorhanden war, aber des Rätselratens war darum nicht weniger geworden. Man wußte ja, daß der Verstorbene keine direkten Erben besaß und frei über seinen Reichtum verfügen konnte. So blieb auch jetzt noch die Frage offen, wem die vielen Dollar-Millionen zufallen sollten.

Langsam waren die Zeiger der Saaluhr weiter gerückt. Jetzt hob sie zum Schläge aus. Vier helle, zwölf dunklere Schläge. Die Mittagsstunde, zu der die

Eröffnung stattfinden sollte, war da. Noch zitterte der Klang des letzten Schlages durch den Raum, als John Sharp sich aus seinem Sessel am Präsidententisch erhob. Eine kurze knappe Verbeugung der fast überlangen hageren Gestalt gegen die Versammlung. Mit einem kurzen Ruck schob er die scharfen Brillengläser dichter an die Augen. Seine Linke griff nach einem mit fünf schweren Siegeln verschlossenen Briefumschlag. Unmittelbar danach begann er zu sprechen.

»Meine Herren, ich eröffne in Ihrer Gegenwart das Testament des verstorbenen Charles Francis Morgan Reading.« Während er die Worte sagte, schnitt er den Umschlag auf, zog ein Dokument heraus und entfaltete es. Fuhr dann fort: »In Übereinstimmung mit dem Willen des Heimgegangenen gebe ich den Inhalt seiner letztwilligen Verfügung jetzt einer breiten Öffentlichkeit bekannt.«

Hundert Bleistifte standen über den Notizblocks gezückt bereit, jedes Wort festzuhalten, das jetzt kommen mußte. Doch vorläufig gab es noch nichts zum Schreiben. Das war ja kaum ein Testament, was John Sharp dort vorlas. Viel eher eine philosophische Abhandlung über die Vorzüge und Nachteile des Reichtums und die Verpflichtungen, die er seinem Besitzer auferlegt. Derartige Gedanken und Anwendungen hätten die wenigsten der Hörer dem Toten zugetraut. Doch nun wurde es interessanter.

»Ich habe«, las John Sharp weiter, »immer die hochherzige Stiftung des schwedischen Ingenieurs Alfred Nobel bewundert, der die Erträgnisse seines Vermögens denen vermachte, die sich um die Fortschritte der Wissenschaft und die Verbrüderung der Völker besonderes Verdienst erwerben. Es ist meine Absicht, das von mir erworbene Vermögen in ähnlicher Weise in den Dienst der Menschheit zu stellen . . .«

Jetzt kamen Bleistifte und Füllfederhalter in fieberhafte Bewegung und ließen keines der Worte aus, die von Sharps Lippen fielen. Der las weiter:

»Meine Lebensarbeit galt besonders der Entwicklung des Flugwesens. Meine letzten Pläne, in langjähriger Arbeit entwickelt, sind für die Ausführung reif. Der Berufenste soll sie nach meinem Tode verwirklichen. Ich bestimme deshalb folgendes: Mein Testamentsvollstrecker John Sharp wird eine Woche nach der Eröffnung meines Testaments einen internationalen Wettbewerb, den Wettflug der Nationen um die Welt, ausschreiben. Der Start zu diesem Flug soll am ersten Jahrestag meines Todes stattfinden. Weitere Bestimmungen über alle Einzelheiten des Wettbewerbes hat mein Testamentsvollstrecker in einem besonderen Schriftstück von mir erhalten.

Sieger des Fluges ist derjenige, der seinen Startpunkt zuerst wieder erreicht. Es gibt nur einen Sieger und nur einen Preis. Unter Umständen wird die Sekunde entscheiden.

Als Preis setze ich mein Vermögen aus. Nach Erfüllung aller gesetzlichen Verpflichtungen und nach Abzug der nachstehend aufgezählten Legate an einige

mir nahestehende Personen wird es immer noch größer sein als die Summe, die Alfred Nobel in seine Stiftung gab.

Zu meinem Vermögen gehören die Reading-Flugzeugwerke in Bay City und meine zur Ausführung reifen Pläne für ein Stratosphären-Flugzeug. Der Sieger soll verpflichtet sein, diese Pläne unter vollem Einsatz der ihm als Preis zufallenden Vermögenswerte zur Ausführung zu bringen. Dieser Bedingung haben sich alle Teilnehmer an dem Wettbewerb vorher schriftlich zu unterwerfen. Ich hoffe, durch diese meine Stiftung dem Fortschritt und der friedlichen Entwicklung der Menschen am besten zu dienen.«

John Sharp ließ das Schriftstück sinken. »Das, meine Herren, ist vorläufig alles. Heute in acht Tagen werde ich hier in demselben Saal die genauen Bedingungen für den Wettflug der Nationen bekanntgeben . . .«

Schon während seiner letzten Worte stürmten die Pressevertreter hinaus, um ihren Redaktionen durch Telephone und Telegraphen das Testament Morgan Readings bekanntzugeben. Nur die Angehörigen des Konzerns selbst blieben zurück.

Henrik Juve schüttelte unwillig den massigen Schädel. »Eine nette Überraschung, die uns der alte Mann bereitet hat, Sharp. Ein ganzes Jahr lang werden wir nicht wissen, wem der Reading-Konzern gehört, wer hier Koch oder Kellner ist.« Frank Kelly war nähergetreten und nickte Juve beistimmend zu.

John Sharp funkelte die beiden durch seine scharfen Brillengläser an. »Für das nächste Jahr ist der Konzern mir, als dem Testamentsvollstrecker zu treuen Händen überantwortet. Sie und die übrigen Herren werden Ihre Posten nach wie vor nach bestem Wissen und Gewissen verwalten. Die wöchentliche Sitzung der Konzernleiter wird wie bisher im Reading-Haus, doch von jetzt an unter meinem Vorsitz stattfinden. Im übrigen wird für das nächste Jahr alles beim alten bleiben. Wir sehen uns in drei Tagen bei der ersten Konferenz.«

Der Testamentsvollstrecker schüttelte den anderen die Hand zum Abschied und zog den Direktor der Flugwerke mit sich.

»Sie bekommen von mir noch die Quittung über die Pläne des Stratosphären-Flugzeuges, Kelly. Hier, bitte nehmen Sie sie. Übrigens . . . jedem von uns kann etwas Menschliches zustoßen. Ich muß Sie über die Aufbewahrung dieser Schriftstücke informieren. Wollen Sie mich begleiten.«

Im Rapid-Lift fuhren die beiden Herren vom 30. Stockwerk bis in den dritten Tiefkeller des Reading-Hauses hinab und schritten einen langen, tunnelartigen Gang zwischen meterstarken Betonwänden entlang. An einer Stelle schien der Gang blind zu enden. Nur die schwache Umrißlinie eines etwa metergroßen Kreises zeichnete sich auf der Stirnwand ab. Drei kleine Bronzerosetten befanden sich innerhalb der Kreislinie an der Wandfläche.

John Sharp zog seine Uhr. »Fünf Minuten nach eins. Von eins bis zwei Uhr nachmittags geben die Zeitschlösser den Schrank frei.« Aus der einen Rockta-

sche holte er ein Lederetui und entnahm ihm drei komplizierte Schlüssel. Dann drehte er die Rosetten zur Seite, führte die drei Schlüssel in drei freiwerdende Schlüssellöcher ein und schloß. Drückte danach auf einen Knopf an der Wand. Das Surren eines Elektromotors wurde hörbar, langsam schwenkte eine schwere, kreisförmige Stahltür aus der Stirnwand nach außen und gab den Blick in das Innere eines Panzerschranks frei, der hier schon beim Bau des Reading-Hauses in die Betonfundamente eingegossen worden war.

John Sharp griff nach einem größeren, mehrfach versiegelten Paket und hielt es dem anderen hin. »Sie sehen, Kelly, hier liegen die Pläne noch ebenso verpackt und eingesiegelt, wie Sie sie mir übergaben. Ich fürchte, in den kommenden Monaten wird der sicherste Platz eben gerade sicher genug dafür sein. Nach dem Bekanntwerden von Readings Testament dürften sich mehr Leute für diese Dokumente interessieren als uns lieb ist.«

Er legte das Paket in den Schrank zurück und drückte auf einen anderen Knopf. Die schwere Tür schloß sich. John Sharp drehte die drei Schlüssel herum, zog sie aus der Wand und ließ die Rosetten wieder über die Schlüssellöcher fallen.

»Ich will so verfahren, Kelly! Den einen Schlüssel hier bekommen Sie und nehmen ihn mit nach Bay City. Den anderen behalte ich. Der dritte wird in meinem Privatsafe in der First Saving-Bank deponiert. Berücksichtigen wir die Zeitschlösser, die den Tresor nur die eine Mittagsstunde freigeben und außerdem gewisse andere kleine Überraschungen, die wir hier für ungebetene Gäste vorgesehen haben, so haben wir wohl alles Menschenmögliche getan, um uns gegen einen Verlust der Pläne zu schützen.«

Frank Kelly verbarg den feinen Stahlschlüssel sorgfältig in seiner Brieftasche.

»Gut, ich nehme ihn mit nach Bay City. Da will ich ihn verwahren, bis die neuen Herren ihn übers Jahr von uns fordern werden. Wenn nicht . . . ja, Sharp, was hindert eigentlich die Reading-Werke in Bay City, sich an dem Wettflug zu beteiligen . . .?«

»Nichts, Kelly! Natürlich! Sie können es, und ich erwarte stark, daß sie es tun werden. Es wäre nicht die schlechteste Lösung, wenn der große Reading-Preis an die Reading-Werke fiel.«

Als Frank Kelly kurze Zeit darauf vor dem Haus in seinen Kraftwagen stieg, um nach Bay City zurückzufahren, verkauften die Zeitungsboys schon die neuesten Ausgaben mit allen Einzelheiten über das Testament Morgan Readings. »Riesenstiftung des verstorbenen Millionärs« leuchtete es ihm in starken Schlagzeilen aus allen Blättern entgegen. Und nicht anders als hier in New York war es zur gleichen Zeit in allen anderen amerikanischen Städten, war es einige Stunden später auch in den Morgenausgaben der europäischen Zeitungen zu lesen. Wie ein Lauffeuer flog die Kunde von Morgan Readings Vermächtnis um den Erdball.

*

Direktor Kelly hatte seinen Wagen glücklich aus dem Gewühl der Hudson-Metropole herausgebracht. Die letzten Häuser von Jersey City lagen hinter ihm. Jetzt, auf der neuen großen Autostraße nach Pittsburg konnte er endlich Vollgas geben und seine starke Maschine laufen lassen, was sie hergab. Mit 120 Stundenkilometern brauste der Wagen über den spiegelglatten Makadam nach Westen, wie Schatten huschten die Bäume und Kilometersteine an dem Fahrer vorüber.

Nach zweistündiger Fahrt kam Harriesburg in Sicht. Kelly warf einen Blick auf die Benzinuhr. Nur noch Betriebsstoff für eine Stunde. An der nächsten Tankstelle machte er halt. Während der Wärter mit dem Einfüllen begann, stieg Kelly aus dem Wagen. Er spürte das Bedürfnis, sich die Beine zu vertreten und eine Zigarette zu rauchen. Noch suchte er nach Feuer, als ein zweiter Wagen vor der Tankstelle anhielt. Einer der Insassen sprang hinaus und hielt dem Direktor dienstbereit ein brennendes Streichholz hin.

»Bitte, Mr. Kelly, bedienen Sie sich.«

Mit tiefen Zügen sog der Direktor den Rauch ein. Dann erst kam ihm zum Bewußtsein, daß der andere ihn mit seinem Namen angeredet hatte.

»Sie kennen mich, Herr . . . Herr?«

»Tredjakoff ist mein Name. Wer sollte Sie nicht kennen, Herr Direktor? Das Bild des Leiters der Reading-Werke von Bay City war ja erst heute wieder in allen New Yorker Zeitungen zu sehen.«

Frank Kelly lachte. »Also sozusagen über Nacht berühmt geworden. Ja . . . ja, die Zeitungen machen jetzt viel mit uns her, Herr . . . Herr, Verzeihung, wie war Ihr Name?«

»Tredjakoff, russischer Emigrant. Ich hatte bereits die Ehre Ihrer Bekanntschaft, Mr. Kelly. Vielleicht erinnern Sie sich? . . . Vor zwei Monaten bei einem Empfangsabend des französischen Generalkonsuls in New York?«

Schattenhaft kam dem Direktor ein kurzes damaliges Zusammentreffen wieder ins Gedächtnis.

»Ganz recht, ja. Jetzt erkenne ich Sie wieder, Mr. Tredjakoff, wir haben damals kurze Zeit miteinander gesprochen.«

»Ja, damals, Herr Direktor. Wie viel hat sich seit dem geändert. Damals lebte Morgan Reading noch in voller Gesundheit. Niemand konnte ahnen, daß sein Ende so nahe war.« Während der Russe immer lebhafter sprach und Frank Kelly schnell in Rede und Gegenrede verwickelte, schlenderten sie ein Stück neben der Autostraße entlang. Nach einigen Minuten blieb Tredjakoff stehen und meinte scherzend: »Auf die Weise laufen wir so langsam zu Fuß nach New York zurück, Mr. Kelly. Wir wollen umkehren. Unsere Tanks dürften inzwischen gefüllt sein. Sie machen die lange Fahrt nach Bay City ganz allein, Mr. Kelly?«

»Ja, Herr Tredjakoff. Ich ziehe es vor, meinen Wagen selbst zu steuern.« –

Kurze Zeit danach sauste Kellys Wagen schon wieder auf der großen Straße nach Westen. Das langsamere Gefährt, in dem Tredjakoff mit zwei Landsleuten ihm folgte, blieb zurück. Schnell war Harriesburg passiert. Danach wurde die Landschaft hügelig, die Straße hatte die letzten Ausläufer der Alleghanies zu überwinden. –

Unruhig schaute Frank Kelly auf den Kilometerzeiger und horchte auf das Motorgeräusch. Irgend etwas schien da nicht in Ordnung zu sein. Die Maschine gab nur noch knapp 100 Kilometer her, begann hier und da Zündungen auszulassen. Zum Teufel, was war das? Hatte ihm der Tankwärter gepanschtes Benzin verkauft? War ein Tropfen Wasser in den Vergaser geraten, oder war am Magneten etwas in Unordnung?

Immer unregelmäßiger wurden die Zündungen und dann setzten sie ganz aus. Der Wagen blieb stehen. Mit einem Fluch zog Kelly die Bremse und stieg aus. Schöne Schweinerei! Weit und breit kein Haus in Sicht. Jetzt konnte er sich hier selber an die Arbeit machen und den Fehler suchen. Ärgerlich zog er den Rock aus, warf ihn in den Wagenfond und klappte die Motorhaube auf. Eben beugte er sich über den Vergaser, als ein anderes Auto dicht hinter ihm stoppte. Es war der Wagen Tredjakoffs und seiner Freunde.

»Eine Panne, Mr. Kelly? Hoffentlich nichts Ernsthaftes. Darf ich Ihnen behilflich sein?«

Ohne die Antwort abzuwarten verließen die drei Russen ihr Auto und traten an Kellys Wagen heran. Mit geschickten Handgriffen, die volle Kennerschaft verrieten, begann Tredjakoff die einzelnen Teile des Motors zu überprüfen, während seine Gefährten sich an anderen Stellen des Wagens zu schaffen machten.

»Scheint doch irgendein Kurzschluß oder Nebenschluß im Magneten zu sein«, meinte Tredjakoff achselzuckend zu Kelly. »Wir müssen die Stromleitung im einzelnen verfolgen.«

Tief steckten die beiden ihre Köpfe unter die Motorhaube. So konnte der Direktor nicht sehen, wie die Hände des zweiten Russen mit einer zauberhaften Fixigkeit die Taschen seines Rockes im Wagenfond durchsuchten, wie eine Brieftasche aufklappte und ein kleiner blanker Stahlschlüssel in zwei Sekunden auf einem Wachsblock abgedrückt wurde. Dann waren Schlüssel und Tasche wieder an ihrem alten Ort.

»Haben Sie schon den Stromverteiler untersucht?« fragte der fingerfertige Russe danach Tredjakoff.

»Noch nicht, Perow, ich werde es gleich tun.« Tredjakoff beugte sich über den Stromverteiler, zupfte an den Zuführungskabeln und wischte dabei unauffällig ein wenig Öl, das merkwürdig metallisch schimmerte, von der Verteilerscheibe ab.

»Vielleicht lag der Fehler hier, Mr. Kelly. Wir wollen den Motor noch einmal anlassen.«

Diensteifrig drückte der als Perow Angeredete auf den Startknopf. Die Maschine sprang an, der Motor lief wieder mit vollen Touren.

»Was ist es denn gewesen?« fragte Kelly.

»Eine harmlose Sache. Ein Wackelkontakt in einem der Verteilerkabel. Ich habe die Schrauben etwas nachgezogen, ich denke, Sie werden jetzt ohne Zwischenfall bis Bay City durchfahren können.«

Der Direktor bedankte sich für die wirksame Hilfe, bestieg seinen Wagen und suchte durch beschleunigtes Tempo den Zeitverlust wieder einzuholen. Die drei Russen warteten, bis er ihren Blicken entschwunden war. Dann machten sie mit ihrem Wagen kehrt und fuhren zurück nach New York.

»Das ging verdammt schnell, Perow. Ich war überrascht, als Sie mir schon so bald das Stichwort gaben.«

»Alles in bester Ordnung, Tredjakoff. War ja nur Kinderspiel. Wäre schwerer gewesen, wenn er den Schlüssel in der Hosentasche gehabt hätte. Dann wäre es an Bunnin gewesen, seine Kunst zu zeigen, aber dazu hätten wir den Herrn Direktor erst veranlassen müssen, unter seinen Wagen zu kriechen.

War schon besser so. Der Abdruck ist tadellos. Morgen bekommen Sie den Schlüssel. Unter Garantie auf den Hundertstel Millimeter genau.«

»Gute Idee von Ihnen, Perow, da an der Tankstelle ein paar Tropfen kolloidaler Kupferlösung auf den Stromverteiler von Kellys Wagen zu spritzen«, sagte Bunnin, der dritte Russe. »Die Panne ist auf die Minute genau eingetreten. Hoffen wir, daß alles andere ebenso klappt.«

Tredjakoff krauste die Stirn. »Das war nur das erste und leichteste Stück. Vergessen Sie nicht, daß wir den zweiten Schlüssel bei John Sharp und den dritten aus der Saving-Bank holen müssen . . . und dann mit den drei Schlüsseln die Dokumente aus dem Tresor des Reading-Hauses. Es ist der schwierigste Auftrag, den ich jemals von Moskau bekommen habe.«

Bunnin pfiff vor sich hin. »Ah bah, Tredjakoff, vielleicht gewinnen unsere Landsleute den Wettflug. Dann erledigt sich unser Auftrag von selbst.«

Tredjakoff schüttelt den Kopf. »Sie sind im Irrtum, Bunnin. Wir müssen die Pläne haben, bevor der Wettflug entschieden ist. Nachher würde es zu spät sein. Es hilft nichts, wir müssen in New York sofort überlegen, wie wir weiter vorgehen wollen. Unser nächstes Ziel muß die Brieftasche von John Sharp sein.«

Die anderen nickten. Das Gespräch verstummte. Schweigend legten sie den Rest des Weges zurück.

*

In Fieberspannung sah die Welt der zweiten Versammlung im Reading-Haus entgegen. Was würden das für Bedingungen sein, die John Sharp hier für den großen Wettflug der Nationen bekanntgeben wollte? Welche Propositionen mochte sich die exzentrische Phantasie des toten Millionärs für den Wettflug um den Erdball erdacht haben? Zahllos die Fragen, zahllos die Vermutungen in allen Ländern. –

Dann kam der Tag heran. Auf die Sekunde pünktlich stand John Sharp wieder vor den Vertretern der Weltpresse und verlas die Bedingungen für den Wettflug. Zehn Minuten später waren sie durch Kurzwellenfunk über die ganze Erde verbreitet, und wo man sie vernahm, erregten sie eine unbeschreibliche Überraschung. Zum erstenmal, seitdem es Flugwettbewerbe und Luftrennen gab, wurden hier ganz neue, ganz eigenartige Bedingungen aufgestellt. Bedingungen, die sich zuerst ganz harmlos und einfach anhörten, aber bei genauerer Betrachtung nicht nur eine Fülle von Möglichkeiten, sondern auch ungeahnte Schwierigkeiten enthielten.

Da hieß es in den Propositionen für diesen Wettbewerb: »Jede Nation kann sich mit sechs Flugzeugen beliebiger Art, die in allen ihren Teilen im eigenen Lande hergestellt sein müssen, beteiligen. Die Wahl ihres Startpunktes ist jeder Nation freigestellt. Es ist jedoch Bedingung, daß eine Kontrollstation auf dem gegenüberliegenden Antipodenpunkt des Erdballes eingerichtet wird. Der Flug hat vom Start zur Kontrollstation und von dort möglichst gradlinig weiter um die andere Hälfte des Erdballes herum zurück zum Startpunkt zu führen.

Sämtliche Start-, Kontroll- und Zielpunkte sind mit Zeitnehmern zu besetzen, die ein vom Testamentsvollstrecker im Auftrag des Erblassers errichtetes Kuratorium stellen wird.

Alle diese Punkte werden durch das Kuratorium mit Rundfunksendern und -empfängern ausgerüstet.

Der Wettflug beginnt am 22. September um zwölf Uhr mittags nach New Yorker Zeit. Der Startschuß wird im großen Sendesaal der Radio-City von New York abgefeuert. Er wird an allen Startstellen durch die Lautsprecher der dortigen Empfangsstationen hörbar sein. Im Augenblick des Startschusses beginnt das Rennen. Wer später startet, verliert die entsprechende Zeit.

An den Kontrollstellen wird die Sekunde der Ankunft festgelegt und sofort auf Geheimwelle an die Zentrale der Radio-City weitergegeben. In jeder Kontrollstelle wird jeder Rennteilnehmer dreißig Minuten festgehalten, die ihm nicht auf die Rennzeit angerechnet werden. Seine Ankunft am Ziel wird ebenfalls auf die Sekunde gewertet und sofort nach New York gefunkt. Jedem Teilnehmer stehen beliebige Zwischenlandungen frei. Jedes am Wettbewerb teilnehmende Flugzeug ist mit einer Sende- und Empfangsvorrichtung für Kurzwellen auszurüsten. Möglichst häufige Standortmeldungen während des Fluges sind

erwünscht, aber nicht obligatorisch. Die Feststellungen der vom Reading-Kuratorium gestellten Zeitnehmer sind unanfechtbar.« –

Das waren in der Hauptsache die Bedingungen, die John Sharp am 7. Oktober bekanntgab. Fünfzig Wochen später sollte nach ihnen das große Rennen beginnen.

Fünfzig Wochen, beinahe ein Jahr, und dennoch zu kurz die Frist, um etwa noch vollkommen neue Maschinentypen für die besonderen Verhältnisse dieses Wettbewerbes zu entwickeln, zu bauen und auch zu erproben. Schon diese Festsetzung des Termins für das Rennen zeigte, wie genau Morgan Reading sich seine Bedingungen überlegt hatte. Das klang so elegisch poetisch: Der Startschuß fällt, wenn die Stunde meines Todes sich jährt. Tatsächlich aber gab er durch diese Festsetzung gerade denjenigen Teilnehmern die größte Chance, die schon bisher das beste auf dem Gebiete des Flugzeugbaues geleistet hatten.

Und so wie diese erste, hatten auch alle die folgenden Bedingungen einen verborgenen tieferen Sinn, der sich zum Teil erst während des großen Rennens selbst offenbaren sollte.

Immer wieder tauchte die Frage auf: Warum hat der Verstorbene nicht eine einzige Rennstrecke für alle Teilnehmer festgelegt? Wäre die ganze Organisation und Kontrolle dann nicht viel einfacher, die Sicherheit der einzelnen Teilnehmer nicht größer? Hätte Morgan Reading auf diese Fragen aus seiner Marmorgruft her antworten können, er würde wohl in seiner wortkargen Weise gesagt haben: Konkurrenten auf dem gleichen Weg sind die größte Gefahr für einander.

Und dann kam jene dritte Bedingung der Kontrollstationen am Antipodenpunkt zur Debatte. Auch das schien auf den ersten Blick so harmlos und selbstverständlich zu sein. Wenn die Teilnehmer zwei gegenüberliegende Punkte des Erdballes berührten, so waren sie dadurch ja automatisch gezwungen, wirklich den ganzen Erdumfang in der Länge von 40 000 Kilometern auszufliegen. Jede Abkürzung des Weges, jeder Täuschungsversuch waren durch die Festlegung dieser beiden Punkte grundsätzlich unmöglich gemacht.

Aber bekanntlich kann man ja durch zwei derartige Punkte unendlich viele größte Kreise um den Erdball legen. Auch nach der Festlegung eines Startpunktes und der zugehörigen Kontrollstation blieb es daher immer noch der Tüchtigkeit der Teilnehmer überlassen, sich denjenigen Weg auszusuchen, auf dem ihnen Witterungsverhältnisse und atmosphärische Strömungen am förderlichsten waren. Auch hier leuchtete wieder der Grundgedanke Morgan Readings durch: Der beste Mann auf der besten Maschine soll den Preis gewinnen.

Ein Startpunkt war schnell gefunden. Jedes Land suchte ihn zuerst innerhalb seiner Grenzen in einem der großen Flughäfen. Doch wie stand es nun mit dem Antipodenpunkt, auf dem die Kontrollstation erreicht werden mußte? Auch der ließ sich rechnerisch leicht ermitteln. Man brauchte ja nur einen Apfel

zu nehmen und eine Stricknadel durch seinen Mittelpunkt hindurchzustecken, um sich die Verhältnisse klarzumachen. Lag der Startpunkt unter x Grad nördlicher Breite, so war der Antipodenpunkt natürlich unter x Grad südlicher Breite zu suchen. Lag der Startpunkt unter y Grad westlicher Länge, so fand sich der Gegenpunkt unter $180-y$ Grad östlicher Länge. Das war so einfach, daß man kaum einen Globus dazu brauchte. Es genügte, im Atlas zu blättern, um Punkt und Gegenpunkt zu finden.

Und so geschah es. Ein mächtiges Wälzen von Atlanten, ein emsiges Blättern in ihnen hub an. In den flugtechnischen Gesellschaften, in den flugsportlichen Verbänden, in den Flugzeugwerken aller Staaten der Erde beschäftigte man sich damit. Auch auf die Schulen sprang es über und füllte die Geographiestunden aus. Wie eine Epidemie griff es immer weiter um sich. Gegenpunktsuchen wurde in wenigen Wochen ein beliebiges Gesellschaftsspiel wie früher Mah Jong und Yoyo.

Aber sehr schnell entdeckte man dabei, daß auch hier wieder die Bedingungen Morgan Readings einen Haken hatten. Forderte er doch eine Errichtung der Kontrollstation auf festem Land. Mit einer konstanten Tücke aber lagen die Gegenpunkte zu all den Startstellen, an die man in den einzelnen Ländern zuerst gedacht hatte, irgendwo im offenen Weltmeer. Da hieß es nun noch einmal beginnen und die Wahl so treffen, daß beide Punkte im Trockenen lagen.

Man wollte die Startstelle begreiflicherwise gern im eigenen Lande haben. Man wollte, wenn irgendmöglich, auch die Kontrollstation am Gegenpunkt auf eigenem Gebiet, in irgendeiner Kolonie vielleicht, errichten. Doch nur die Engländer waren dank ihres ausgedehnten Kolonialreiches in der glücklichen Lage, sowohl den Start wie auch die Kontrolle auf anglosächsisches Gebiet zu legen. Man entschloß sich in London, als Start und Ziel die Festung Gibraltar zu wählen. Die englische Gegenstation war danach unter 36 Grad südlicher Breite und 174 Grad 31 Minuten östlicher Länge zu errichten. Sie lag auf der Nordinsel der Neuseelandgruppe nördlich von Auckland am Ostabhang des Haurakigebirges. Eine verhältnismäßig ausgedehnte Ebene an einer hafenartigen Meeresbucht gab dort gleich gute Gelegenheit zum Landen oder zum Wassern der konkurrierenden Flugzeuge. Ein Funkspruch übermittelte diesen Beschluß des englischen Aeroklubs an das Reading-Haus, und da er durchaus den Bedingungen des Preisstifters entsprach, erfolgte umgehend durch Gegenfunkspruch die Genehmigung des Kuratoriums.

Für die Vereinigten Staaten übernahm es das Kuratorium selbst, unter Hinzuziehung sportlicher und industrieller Führer des amerikanischen Flugwesens die Wahl zu treffen. Es gab eine Reihe von Sitzungen im New Yorker Reading-Haus, bei denen die Meinungen hart aufeinander platzten, denn auch hier mußte man erfahren, wie schwer die Bedingungen des Erblässers zu erfüllen waren.

Ärgerlich schlug Arthur G. Stangland, der Präsident des amerikanischen Aeroklubs, mit der Faust auf den Tisch.

»Dammie, Gentlemen! Sollte es denn wirklich auf diesem erbärmlichen Erdball keinen trockenen Gegenpunkt zu unserem gesegneten Land geben?«

»Wir haben die ›Trockenheit‹ zu lange hier im Lande gehabt. Darüber ist alles andere naß geworden«, versuchte Frank Kelly zu scherzen. »Aber Mr. Kelly!« Mißbilligend blickte ihn Francis Flagg an, der für seine Person auch jetzt noch an der Prohibition festhielt.

Und dann standen die Herren des Kuratoriums in einer Ecke des Konferenzzimmers um einen zwei Meter großen Globus herum. Aber vergeblich drehten sie den gewaltigen Ball nach allen Richtungen. Umsonst schnitten sie einen großen Bogen Papier nach den Grenzen der Union aus und rutschten damit auf der Gegenseite dieses künstlichen Erdballes herum. Nichts als Wasser lag darunter, das ungeheure insellose Gebiet des südlichen Indischen Ozeans.

Frank Kelly schlug sich vor die Stirn. »So geht's nicht, Gentlemen! Aber wir haben ja auch die Philippinen, haben sie zum Mißvergnügen des japanischen Inselreiches immer noch. Wie wär's, wenn wir den Start auf der Insel Luzon, etwa auf unserem großen Flugplatz bei Manila annehmen?«

»Wäre ein Vorschlag, der sich hören läßt«, meinte John Sharp. »Wäre ein Start auf amerikanischem Gebiet. Sehen wir uns mal den Gegenpunkt an.«

Der Gegenpunkt war schnell ermittelt, aber ebenso schnell wurden die Gesichter lang und immer länger. Der Punkt lag unter 14 Grad 21 Minuten südlicher Breite und 59 Grad westlicher Länge im Tale des Rio Jurueña in Brasilien, mitten im tropischen Urwald, mehr als hundert Kilometer von der nächsten Ortschaft entfernt. Eine berühmte Gegend, in der vor Jahren der Forscher Fawcett mit seinen Begleitern verschollen war.

Frank Kelly zuckte die Achseln. »Schade, Gentlemen, wäre so schön gewesen. Sehe aber selbst ein, daß es nicht zu machen ist. Mit den Indios und ihren Giftpfeilen ist nicht zu spaßen. Dazu Urwald, Fieber, allerhand wilde Bestien . . . werden was anderes unternehmen müssen.«

John Sharp hatte sich einen Hocker herangezogen, saß vor der großen Globuskugel und studierte unter Zuhilfenahme einer Lupe lange und eingehend die Stelle im brasilianischen Urwald, die als Gegenpunkt zur Stadt Manila in Betracht kam. Dann zog er eine Nadel aus seinem Rockaufschlag. Es war eines jener vielen Vereinsabzeichen, welche die Yankees in Ermangelung von Orden so gern tragen; eine hübsche Juwelierarbeit in Emaille auf Goldunterlage, eine kleine Nachbildung des amerikanischen Sternenbanners. Er drückte die Spitze der Nadel in die Globusfläche hinein.

»Hier, Gentlemen, wird unsere Kontrollstation sein. Es ist die einzige Möglichkeit, wenigstens Ziel und Start auf dem Boden unseres Landes zu haben. Fassen wir gleich unseren Beschluß, dann brauchen wir in dieser Angelegenheit nicht wieder zusammenzukommen.« –

Funksprüche flogen zwischen dem Reading-Haus in New York und dem Weißen Haus in Washington hin und her, andere Funksprüche dann zwischen Washington und Buenos Aires. Die brasilianische Regierung hatte nichts dagegen einzuwenden, daß die Nordamerikaner ihre Kontrollstelle in das Tal des Rio Juruena legten. Wenn bei dieser Gelegenheit etwas Zivilisation in diese gottverlassene Gegend käme, sollte es ihr auch recht sein. Irgendwelche Garantien für die Sicherheit der nordamerikanischen Expedition bedauerte sie freilich, nicht geben zu können, und sie besaß zweifellos gute Gründe für ihr Verhalten.

Mit dieser Konzession in der Tasche wurde das Reading-Kuratorium plötzlich sehr aktiv und die ›Errungenschaften der Zivilisation‹ wurden in das Tal des Rio Juruena gebracht. Allerdings geschah das in jener etwas explosiven und hemdsärmeligen Art und Weise, welche die Nordamerikaner bei ihren politischen und wirtschaftlichen Unternehmungen bisweilen bevorzugen. –

Strahlend wie immer nach dem Ende der Regenzeit war die Sonne um sechs Uhr morgens über dem Horizont erschienen und vergoldete die Osthänge der Sierra dos Parecis. Tausendstimmig begrüßte das fliegende und laufende Getier der dichten Waldungen den jungen Tag. Dann mischte sich ein dumpfer dröhnender Klang in dies Konzert, der von Minute zu Minute stärker wurde.

Von Norden her kam's heran, eine Flottille von sechs großen Lastflugzeugen. Silberweiß schimmerten die mächtigen Metallrumpfe am stahlblauen Himmel, glitzernde Kreise mahlten die Propeller in die flimmernde Atmosphäre. Tausend Meter hoch kamen sie in Kiellinie heran, folgten dem Juruena ein Stück Weges stromaufwärts und begannen dann an einer Stelle zu kreisen wie Raubvögel, die eine Beute im Tale erspähen.

Das Tierzeug in Busch und Sumpf kümmerte sich wenig um die fremden Vögel, aber viele Hunderte menschlicher Augen beobachteten ihren Flug vom ersten Morgenlicht an. Zu fast nackten rostroten Gestalten, die verborgen in der Wildnis hausten, gehörten die Augen. –

Im Kommandoraum des ersten Lastflugzeuges ließ der Navigationsoffizier McGill den Sextanten sinken. Seine Rechte notierte die eben genommene Sonnenhöhe, mit der Linken fuhr er über die Zahlenreihen eines aufgeschlagenen Buches, warf neue Zahlen auf das Papier, wandte sich dann an den Kommandanten des Flugzeuges.

»Hier ist's, Mr. Eddington. 59 Grad westlich, 14 Grad 21 Minuten südlich. Sieht wenig erbaulich aus, die Gegend hier. Undurchdringlicher Urwald. Keine Spur einer menschlichen Ansiedlung, soweit man sehen kann.«

»Um so besser, McGill! Da brauchen wir keine zeitraubenden Rücksichten zu nehmen. Können gleich mit unserem Geschäft anfangen. Geben Sie Befehl in unsere Bombenkammer und an die anderen.« –

Es sah aus, als ob der mächtige Vogel im Fluge ein Ei verloren hätte. Wie ein großer weißer Ball fiel es aus seinem Leib und stürzte in die Tiefe. Immer schneller wirbelte es herab, tauchte in das dunkle Grün da unten und war verschwunden. Noch immer mehr solcher Eier ließ das Flugzeug fallen, ein gutes Dutzend und mehr wohl noch, und seine fünf Gefährten spielten das gleiche Spiel. Überall tropfte es aus der Höhe und schweigend schluckte der Urwald fast an hundert Bälle. –

Ruhig zogen die sechs Flugzeuge ihre Kreise weiter, gespannt beobachteten ihre Besatzungen die Wildnis aus der Höhe. Würden die kombinierten Thermit-Petroleumbomben halten, was man von ihnen erwartete? Man kannte ihre verheerenden Brandwirkungen gegen Baulichkeiten aller Art. Gegen den saftstrotzenden Urwald hier versuchte man sie zum erstenmal. –

Die Minuten summten sich zur Viertelstunde. Dann arbeitete sich – erst hier, dann dort, dann da – Rauch durch das Gipfelgewirr empor. Dünn, grau zuerst, schwarzer dichter Qualm danach. Der Urwald brannte, brannte an den hundert Stellen, wo die hundert Bomben niedergefallen waren. Immer stärker wurden die Rauchwolken. Schon züngelte es sich hier und dort spitz und rot aus dem Laubdach, schon begannen sich schwarze Brandflecken auf grünen Flächen zu bilden, die ein feiner roter Saum von dem Grün trennte.

Eine Stunde noch kreiste die Luftflottille über dem Brandherd, dann bog sie nach Osten ab, um auf einem ruhigen Seitenarm des Rio Juruena nieder zu gehen. –

Wochenlang ankerte sie dort. Nur bisweilen stieg der eine oder andere der ehernen Vögel auf und überflog die Brandstelle. Wo immer dort das Feuer im Begriff stand, die Grenzen, die man ihm bestimmt hatte, zu überschreiten und sich weiter in den Urwald hineinzufressen, da ließ das Flugzeug Löschbomben fallen. Die zerbrachen, wo sie den Boden trafen, viele hundert Liter flüssiger Kohlensäure entströmten der geborstenen Schale und fast augenblicklich erloschen die Flammen. Als die letzte Bombe die letzten Flammen erstickte, stellte sich der Brandfleck als ein großes Quadrat dar, zwei Kilometer breit und zwei Kilometer lang, so sauber und gerade abgegrenzt, als habe es irgendein Fabelriese mit Zirkel und Lineal gezeichnet. –

Schon zog jene erste Flottille, die dies Werk verrichtete, wieder nach Norden fort. Andere Flugschiffe kamen dafür. Die brachten Maschinen von mancherlei Art. Traktoren und Exkavatoren, die den Platz von allen Resten des verbrannten Urwaldes säuberten und ebneten. Ein hoher Drahtzaun entstand, der das Quadrat gegen den Urwald abgrenzte, Brunnen wurden gebohrt, Wellblechbaracken wuchsen aus dem Boden und wurden mit Hausgerät und Lebensmitteln versehen. Brennstoffspeicher wurden angelegt, die Antennentürme einer Radioanlage reckten sich hoch über die Kronen des Urwaldes hinaus. Keuchend trieben die Motoren eines Kraftwerkes ihre Dynamomaschinen und lieferten Strom für

den Sender des Platzes, für die Beleuchtung und noch für manches andere. Ein Vierteljahr nach dem Erscheinen jener ersten Flugzeugflottille war der Kontrollpunkt der amerikanischen Union für das Reading-Rennen fix und fertig. –

Die Indios des brasilianischen Urwaldes sahen den Platz entstehen, ohne selbst gesehen zu werden. Sie hielten sich verborgen, bis das letzte Flugzeug nach Norden abzog und nur vier Mann zur Bewachung der Anlagen zurückblieben. –

Es war in der Nacht danach. Scott Campbell, der Platzkommandant, saß zusammen mit dem Ingenieur Jack Williamson im Maschinenhaus und rauchte seine Pfeife.

»Verdammt eintöniger Job hier«, meinte der Ingenieur. »Werden uns die Monate bis zum Rennen schwer langweilen. Ein Glück, daß wir Pokerkarten und Schachspiel mitgenommen haben.«

Campbell pff durch die Zähne. »Ich fürchte, Williamson, wir werden hier in den nächsten Wochen mehr Abwechslung haben, als uns lieb ist. John Sharp weiß sehr genau, warum er uns hierher geschickt hat. Sehen Sie mal, da scheint sich schon etwas zu rühren.« Er wies bei diesen Worten auf einen Strommesser der Schalttafel. Dessen Zeiger hatte bisher auf Null gestanden, jetzt zuckte er in wilden unregelmäßigen Ausschlägen über die Skala.

»Zum Teufel, Campbell, was ist da los? 5 Ampere . . . 10 Ampere . . . Donnerwetter! 30 Ampere . . . haben wir einen Nebenschluß in unserer Zaunleitung?«

Campbell nickte. »Mehrere Nebenschlüsse, lieber Williamson! Ich taxiere, daß eben ein paar Dutzend Indios versucht haben, über den Zaun zu klettern und an der Hochspannung klebengeblieben sind. Schalten Sie die Zaunladung mal auf 30 Sekunden ab, aber bitte nur auf 30 Sekunden.«

Der Ingenieur, die Uhr in der Hand, ging zum Schaltbrett, legte einen Hebel um, drehte ihn nach einer halben Minute wieder in die alte Stellung zurück.

»Sehen Sie, Williamson, nur noch 10 Ampere. Reichlich die Hälfte der braunen Herrschaften ist nach der Stromunterbrechung von den Drähten abgefallen. Die andere Hälfte klebt noch. Da hilft nun nichts. Tot sind sie ja doch alle, die müssen wir bis morgen schmoren lassen. In der Dunkelheit dürfen wir uns nicht in die Nähe des Zaunes wagen.«

»Warum nicht, Campbell? Wir haben doch Maschinengewehre und Revolverkanonen in erfreulicher Menge hier, um der Bande den Standpunkt klarzumachen.«

»Stimmt, Sir! Wette mit Ihnen hundert Dollars gegen einen, daß wir die Dinger in den nächsten Tagen kräftig gebrauchen werden. Aber nicht jetzt! Diese Nacht mag sich die Gesellschaft die Finger an der Hochspannung verbrennen. Sehen Sie, das Instrument zeigt schon wieder 70. Die scheinen von der ersten Kostprobe noch nicht genug zu haben und versuchen jetzt, das Gitter im Sturm

zu nehmen.« Während er die Worte sprach, war der Zeiger schon bis an die Hundert geklettert. Williamson kratzte sich hinterm Ohr. »Gut, daß der Stromkreis auf 800 Ampere gesichert ist. Verflucht, wenn die Sicherung durchginge und wir ohne den Schutz der Hochspannung hier säßen.«

»Wäre höchst fatal, Williamson! Die brasilianischen Indios schießen mit ihren Giftpfeilen auf 300 Meter verteufelt sicher. Hoffen wir, daß die Sicherung wenigstens so lange hält, bis der Tag anbricht. Beklagen Sie sich übrigens immer noch über Langeweile?«

Der Ingenieur schüttelte den Kopf. »Danke, nein, Herr. Aber sehr kurzweilig kann ich die Geschichte auch nicht finden.«

»Warten Sie bis morgen, Williamson. Da werden Sie auf Ihre Rechnung kommen.« –

Der Morgen zog herauf und im Sonnenlicht sahen sie, was in der Nacht gesehen war. Durch scharfe Gläser beobachteten sie es und hüteten sich, näher als 500 Meter an das schützende Gitter heranzukommen. Dutzendweise lagen da braune Gestalten verkrampft, versengt, von der Hochspannung erschlagen in dem offenen Streifen zwischen Zaun und Urwald. Bis zur Unkenntlichkeit verkohlt klebten einzelne noch an den todbringenden Drähten.

»Unmöglich hinzugehen, Williamson.« Der Platzkommandant hielt den Ingenieur am Arm fest. »Eine Wolke von Giftpfeilen könnte uns empfangen. Aber unsere Kanönchen wollen wir mal kräftig bellen lassen. Zum Spaß hat man uns ja nicht die hunderttausend Schuß Munition mitgegeben.« –

Das rollende Tacken der Revolverkanonen setzte ein. In dichten Garben fuhren ihre mit Zeitzündern versehenen Sprenggeschosse in den Urwald und räumten mit allem Lebendigen auf, was sich dort vielleicht verborgen halten mochte.

»Viertausend Schuß über jede Seite des Platzes«, hatte der Kommandant befohlen. »Sechzehntausend im ganzen.« Der letzte Schuß war verfeuert. Kommandant Campbell strich sich über die Stirn.

»Das dürfte gewirkt haben. Jetzt die Hochspannung ausgeschaltet und den Zaun gesäubert. Dann wieder Spannung darauf und dann mag's in Dreiteufelnamen weitergehen.« –

Es ging weiter, aber nicht mehr allzulange. Nach vier Wochen hatten die Indios die Gegend verlassen. Zu unheimlich war der Platz ihnen geworden, auf dem auch zu jeder Nachtstunde das rote Mündungsf Feuer von Revolverkanonen und Maschinengewehren aufblitzte und nach allen Seiten Tod und Verderben in den Urwald spie, sobald der Stromzeiger im Kraftwerk auch nur eine verdächtige Bewegung machte. Nun gab es nur noch blinden Alarm, wenn sich gelegentlich Schlangen oder Affen an dem Gitter fingen. Die amerikanische Kontrollstation war jetzt wirklich betriebsbereit.

IN DEN EGGERTH-WERKEN

Nordwestlich von Bitterfeld liegen die Eggerth-Werke. Mehrere Montagehallen bilden einen langgestreckten Komplex, flankiert von einer Reihe mehrstöckiger Bauten, in denen sich die Werkstätten und Laboratorien befinden. Äußerlich nimmt sich das ganze ziemlich bescheiden aus. Irgendein kleineres Werk unter den vielen Werken dieser industriereichen Gegend, könnte wohl ein oberflächlicher Beobachter denken. Auffallend vielleicht nur, daß die hohe, aus gelben Bitterfelder Ziegelsteinen errichtete Fabrikmauer nicht nur die Baulichkeiten des Werkes, sondern auch noch eine ebene und völlig unbebaute Fläche von etwa anderthalb Kilometern im Quadrat umschließt. Aber dieses scheinbar nutzlose Gelände ist keineswegs unwichtig. Es ist der Flugplatz, über dem die von den Eggerth-Werken herausgebrachten Flugzeuge eingeflogen werden und von dem aus sie danach immer weiter ausgedehnte Probeflüge in die Umgebung unternehmen.

Als Professor Eggerth sich hier mehrere Jahre vor dem Weltkriege niederließ und zuerst ganz bescheiden mit einer kleinen Werkstatt anfang, wurde manch absprechendes Urteil über ihn gefällt. Der typische deutsche Gelehrte, sagte man, der allen Dingen mit professoraler Wissenschaftlichkeit auf den Grund gehen will, in einer Baracke, die er hochtrabend »Forschungsinstitut« nennt, zwecklose, kostspielige Versuche anstellt, und vor lauter Versuchen nicht zum Bauen kommt. Doch die folgenden Jahre hatten solche Kritiken bald verstummen lassen. Die Flugzeuge, die Professor Eggerth nach einer freilich nicht eben kurzen Vorbereitungszeit herausbrachte, erwiesen sich als unübertrefflich und eroberten den Eggerth-Werken schnell eine führende Stellung in der deutschen Flugzeug-Industrie.

Dabei scheute sich dieser wissenschaftliche Revolutionär nicht, alte, von der Technik als gut befundene Wege kurz entschlossen zu verlassen, sobald er bessere Möglichkeiten sah. So hatte er schon während des Weltkrieges gegen den Widerspruch der gesamten Fachwelt und der militärischen Stellen das erste Ganzmetall-Flugzeug herausgebracht. Wie hatte man damals über die »fliegende Konservenbüchse« gespottet. Und doch begann sich die neue Bauart schon während des Krieges allgemein durchzusetzen und um 1940 erinnerte man sich nur noch dunkel, daß man dreißig Jahre früher einmal Flugzeuge aus Holz, Leinwand und ähnlichen brennbaren und auch sonst bedenklichen Stoffen gefertigt hatte.

Es ging oft so mit den bahnbrechenden Erfindungen des Professors, daß man sie erst verlachte, dann allgemein annahm und den Erfinder darüber vergaß. Der alte Eggerth war es nachgerade gewohnt und ertrug es mit philosophischer Gelassenheit. Dabei arbeitete er heute noch ebenso unermüdlich wie vor einem Vierteljahrhundert und vertrat die Ansicht, daß das Flugzeug von einem Abschluß seiner Entwicklung noch weit entfernt sei.