

## »Maksim Gorkij«s tragiske endeligt

»Maksim Gorkij«, verdens største flyvemaskine, er styrtet ned. Den var netop ved at træffe forberedelser til landing, da en jagermaskine med en fart af fire hundrede kilometer i timen ramte den.

Nogle siger, at jagermaskinen brasede mod vingen, andre påstår den traf den midterste motor, og alle så »Maksim Gorkij« styrte ned som ramt af lynet. Så gik vinger, motor og krop fra hinanden i et sort sammensurium og med en vis langsomhed. Selv faldhastigheden virkede afmålt. Tilskuerne havde en fornemmelse af at overvære en svimlende glideflugt eller et torpederet skibs næsten højtidelige undergang.

Den toogfyrre tons tunge maskine faldt ned på et træhus, der blev knust og gik op i flammer. Beboerne omkom. Den elleve mands besætning, deriblandt den store pilot Jurov, og femog-tredive passagerer omkom ligeledes.

Denne luftkatastrofe krævede otteogfyrre ofre. »Maksim Gorkij«, den russiske luftflådes stolthed, havde en spændvidde på treogtres meter og var toogtredive meter lang. Dens otte motorer, hvoraf seks var anbragt i vingerne, havde en samlet effekt på 7000 hk. Flyvehastigheden var 260 km i timen. Den bar gennem luften en gigantisk højttaler, og dens stemme, der fra skyerne nåede de mennesker, der lyttede på jorden, overdøvede dens otte motorers buldren.

Så sent som dagen før ulykken fløj jeg om bord på »Maksim Gorkij«. Jeg var den første udlænding, som denne ære blev til del. Jeg var den sidste ... Jeg havde måttet vente temmelig længe på den påkrævede tilladelse, og først om eftermiddagen, da jeg allerede havde opgivet håbet, kom den. Jeg satte mig i salonen, der befandt sig helt foran i maskinen, og derfra overværede jeg starten. Der gik en mægtig rystelse gennem maskinen, og så mærkede jeg, hvordan denne kolos på toogfyrre tons hurtigt indtog sin plads i luften, og jeg blev overrasket over, hvor let starten gik for sig.

Mens vi satte kursen i retning af Moskva, gik jeg mig en spadseretur. Det var virkelig en spadseretur, for jeg kikkede indenfor i elleve større rum, der var forbundet med hinanden med et automatisk telefonnet; et rørpostsystem supplerede yderligere telefonen til formidling af skriftlige ordrer. Maskinens dimensioner virkede endnu mere gigantiske, fordi kabinerne ikke blot var anbragt langs kroppen, men også i vingerne. Jeg vovede mig altså ind i midtergangen i den venstre vinge og åbnede efter hinanden alle dørene i den. De førte enten ind til kabiner eller til rigtige maskinrum, hver med sin motor. En

ingeniør sluttede sig til mig og viste mig den elektriske central. Foruden radioanlægget, højttaleren og startmekanismerne forsynede den maskinens firs lyskilder med strøm, hvis samlede effekt var 12.000 watt.

I det kvarter, jeg havde besigtiget denne maskine og var trængt ned i dybet af den som i bugen på en torpedobåd, havde jeg ikke set dagens lys. Jeg lod mig bære af sted af motorernes uophørlige og tunge vibreren. Jeg kom forbi telefonister, jeg lagde mærke til senge i kabinerne, jeg mødte mekanikere i blå drejl. Min overraskelse nåede højdepunktet, da jeg fik øje på en ung maskinskriverske, der sad og arbejdede ganske alene i sit kontor ...

Jeg kom tilbage til dagslyset. Moskva drejede sig langsomt under maskinen. Luftkaptajnen, der befandt sig i et hjørne af salonen, telefonerede nogle ordrer til sine piloter. Radiostationen sendte ham meddelelser gennem rørposten, og man fik indtryk af et differentieret fællesskab, en gennemorganiseret foretagsomhed, som jeg endnu aldrig havde oplevet i luften.

Så sank jeg ned i min lænestol og lukkede øjnene. Gennem polstringen lod jeg mig massere af de otte motorer. Jeg følte, hvordan dette glødende liv rislede gennem mig fra top til tå. Jeg så for mig den elektriske central, der kontrollerede lyset, og tænkte på motorkamrene, der var så brændende hede som fyrrum. Jeg åbnede øjnene igen.

Gennem et stort vindue i salonen strømmede blåligt lys ind, og jeg nød som fra et luksushotels balkon udsigten over jorden dybt under mig. I en maskine af gennemsnitsstørrelse udgør førerkabine, instrumenter og passagerkabine en samlet helhed, men her var denne helhed allerede brudt. Fra luftfartøjets domæne kunne man uden videre gå over i driverlivets og drømmens rige.

Næste dag eksisterede »Maksim Gorkij« ikke mere. Og tabet

af den synes her at blive betragtet som en tragedie for hele nationen. Foruden piloten Jurov og de to medlemmer af besætningen, de bedste blandt de bedste, foruden de femogtredive passagerer, alle arbejdere fra fabrikken Tfagi, der som belønning for deres arbejde var blevet udvalgt til flyveturen, har USSR mistet det bedste bevis landet ejede på dets unge industris livskraft.

Men noget synes at trøste de eksperter, jeg har talt med, en smule. Nemlig at kun en absurd skæbnens tilskikkelse fældede kæmpen. Tragedien skyldtes hverken ingeniørernes fejlregninger eller arbejdernes manglende erfaring eller en fejl fra besætningens side. Ved den blodige korsvej på dens fredelige rejse blev »Maksim Gorkij« ramt, fordi den befandt sig i en blind jagermaskines bane, der var så ufravigelig som en skudbane.