

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 39 (1935-1936)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Luftverkehr im Winter  
**Autor:** Buchli, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-667808>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Da geschah es an einem heißen Dezembertage — das Weihnachtsfest stand kurz bevor —, daß eine Abteilung gefangener Hereros auf der Landstraße gerade an meinem Store vorbeizog. Eine mächtige Gestalt mit breitrandigem Tropenhut führte den Trupp. Als ich den Mann ins Auge sah, zuckte ich in freudiger Überraschung zusammen: es war mein lieber Reisebegleiter von der Überfahrt. Auch er hatte mich sofort erkannt. Wir eilten zueinander und schüttelten uns bewegt die Hände. Er hatte sich von der Schutztruppe anwerben lassen und schon manchen blutigen Strauß hinter sich.

Der Abend gehörte uns. Wir saßen bis tief in die Nacht in lebhaftem Geplauder auf meiner offenen Veranda. Über uns schimmerte in immer gleichbleibender Erhabenheit das charakteristische Sternbild der südlichen Halbkugel, das Andreas-Kreuz. Ruhevoll leuchtete dieses Symbol des Friedens durch die stille, einsame Nacht, während Freund Berring seine Felderlebnisse erzählte.

Er hatte am Waterberg und vielen anderen Stellen gekämpft und auch das überaus blutige

Gefecht bei Groß-Nabas gegen Hendrik Witbooi mitgemacht. Es war das letztemal, daß wir uns von Angesicht zu Angesicht sahen.

Mitte 1908 erhielt ich von ihm noch einige flüchtige Zeilen aus den heißen, damals neu entdeckten Diamantfeldern: „Hallo, old fellow, wie geht's? Gut? Es sollte mich freuen! Was mich betrifft, so stehe ich hier mitten im Kreuzfeuer der im heißen Sande lagernden Brillanten! Ja, ich bin auf dem besten Wege, mich zum Diamantkönig von Südafrika emporzuschwingen! Wenn ich so lange Geduld habe. Denn es ist auch möglich, daß mich mein unruhiges Blut weiter treibt in ein anderes mir noch unbekanntes, fernes Land . . .“

Und so sah ich ihn denn im Geiste zuletzt in der trostlosen Namib, wo die Sonne unbarmherzig brennt, wo der feine Triebsand rastlos Welle um Welle wirft . . . bis zur wandernden Düne. Wo der Sand fließt und rinnt, wo die feinen Körnchen und glitzernden Kristalle unter dem leisesten Winddruck wie Lebewesen kriechen und rieseln, unermüdlich, immerzu im ewigen Fluß.

## Luftverkehr im Winter.

Es gab eine Zeit, da Fliegen überhaupt nur bei schönem Wetter möglich war. Aber diese Zeit liegt bereits fast ein Vierteljahrhundert hinter uns. In dieser Periode hat das Flugzeug sowohl wie die Technik des Fliegens eine ungeheure Entwicklung durchgemacht, welche der Laie kaum zu ermessen imstande ist. Zwar stellt er fest, daß aus den „Drahtverhauen“ der „alten Zeit“ solide, geräumige, bequeme Maschinen geworden sind, in welche man im Sonntagsgewand und mit dem Strohhut einsteigen kann und die man genau so frisch und gepflegt verläßt, wie man sie bestiegen hat. Er stellt fest, daß man in bequemen Fauteuils sitzt und sich bedienen lassen kann; daß man mit den neuen Großflugzeugen heute auch dann die Länder der Erde mühelos überquert, wenn es regnet oder stürmt und daß eine Luftverkehrsgesellschaft es sich heute nicht einmal mehr überlegt, ob sie ihre Flugzeuge auf die Reise schicken soll, wenn der Himmel verhängt ist und der Erdbewohner seine Behausung nur verläßt, wenn er durchaus muß. Denn das Wetter ist für das moderne Flugzeug kein Problem mehr. Es verfügt über Motoren, welche stärker sind als die Winde des Himmels, Motoren, deren geniale Konstruktion sie so verlässlich macht, daß sie auch gegen die schwersten Stürme siegen und

das Flugzeug immer noch in Zeiten zum Bestimmungshafen bringen, welche von Bahn und Auto nicht zu erreichen sind.

Die noch bei weitem nicht zu Ende gediehene Entwicklung des drahtlosen Verkehrs, des Radio, hat dem Luftverkehr eine weitere Entwicklungsphase überwinden helfen. Seitdem es möglich ist, von der Erde aus mit einem entsprechend eingerichteten Flugzeug jederzeit in Verbindung zu bleiben und jede Nachricht mit ihm auszutauschen, hat sich das Flugzeug die vollkommene Unabhängigkeit von der Bodensicht erkämpft. Zu seiner verlässlichen Steuerung, zur Durchführung seiner Reisen über Land und Meer ist es nicht mehr notwendig, daß der Pilot den Boden sieht. Er kann sich, wenn die Wolken tief über den Feldern hängen, mit dem Funkspruch über seinen Standort orientieren, er fliegt mit einer navigatorischen Ausstattung, welche ihm die Verfolgung eines Kurses auch dann aufs genaueste ermöglicht, wenn er auf Hunderte von Kilometern, Tausende von Metern über der von Wolken überschatteten Erde fliegt. Er fliegt „blind“, sagt man, und dieser Blindflug, eine Errungenschaft, welche erst vor wenigen Jahren zur Vollendung entwickelt werden konnte, hat erst das Flugzeug völlig vom Boden zu lösen vermocht.

Damit aber, daß Instrumente erfunden wurden, welche den Blindflug erlaubten, welche das sichere Innehalten der Gleichgewichtslage sowohl wie die zuverlässige Navigation ohne Sicht gewährleisteten, war die Entwicklung noch nicht abgeschlossen. Fast größer noch war das Problem der Blindlandung und des Blindstartes. Beide setzten eine allen Ansforderungen des modernen Verkehrs vollkommen gewachsene Bodenorganisation voraus, also einmal genügende Dimensionen der Verkehrsflugplätze und ihre Ausstattung mit den erforderlichen Funkeinrichtungen. Der Blindstart wurde als erstes Problem bald gelöst. Komplizierter war es, ein Flugzeug, dessen Führer vollkommen „blind“ ist, weil er infolge von tiefliegenden Wolken und von dichten Bodennebeln den Boden nicht sehen kann, sicher und sanft, genau so, wie wenn schönstes Wetter herrschte, auf den Flugplatz zu bringen, es also aus den wallenden Nebeln heraus ohne Gefahr einer Kollision mit etwaigen Hindernissen wieder auf die Erde zu bringen. Die Lösung dieses Problems hat lange Studien erfordert und wurde der Anreger zu verschiedenen Erfindungen, welche dessen Lösung innerhalb erstaunlich kurzer Frist zu stande brachten. Der Vorgang bei einer Blindlandung ist kurz folgender:

Ist ein Flieger dank der Funk-Beilung über einem Flugplatz angekommen und ohne Erdicht auf 200 Meter heruntergegangen, so erhält er zunächst durch Funkspruch die Nachricht „Platz“, durch welche er weiß, daß er sich über dem Flugplatz befindet. Er wird dann ohne Gefahr bis in Bodensicht hinuntergehen können. Die Landung vollzieht sich auf völlig normalem Wege.

Hängen dagegen Nebel bis auf den Boden, so wird mittels der sogenannten Landebaken gelandet. Dies ist ein Ultrakurzwellen-Gleitstrahl, der auf zirka 20 Kilometer vom Flugplatz wirkend, auf die günstigste Standlinie gelegt wird. Der Pilot empfängt diesen Gleitstrahl durch Zeiger- und Gehörrapparate und diese geben ihm die Möglichkeit dem Strahl in vertikaler sowohl wie in horizontaler Richtung zu folgen, wobei irgendwelche Abweichungen sofort ablesbar sind. So ist es möglich, das Flugzeug auf einige Meter genau an die gewünschte Stelle des Flugplatzes heran zu bringen, so daß der Pilot erst kurz vor der eigentlichen Landung den Boden sieht. Diese Baken haben den Vorteil, daß sie auch gegen luftelektrische Störungen unempfindlich sind.

Damit ist eines der Hauptprobleme auch des Winterluftverkehrs gelöst. Denn Beilung, Blindstart und Blindlandung sind praktisch auch im Sommerluftverkehr bereits so vollkommen ausgeprobt, daß sie nicht die geringsten Schwierigkeiten mehr bieten, sondern bei nebligem und wolkigem Wetter durchaus zum Normalen gehören, umso mehr als im Reiseflug über große Distanzen ohnehin große Höhen aufgesucht werden, die bei nicht absolut klarer Witterung fast stets über den Wolken liegen.

Viel Diskussionsstoff unter den Technikern des Luftverkehrs hat für den Winter die Vereisungsgefahr geliefert. Aber auch dieses Problem hat sich als weit weniger schwerwiegend herausgestellt, als es in der Praxis ist. Vereisung entsteht beim Fliegen in der feuchten Luft, welche zwischen der Erde und der im Winter tiefer als sonst herabhängenden Wolkenschicht und in derselben liegt.

Bei den Schnellverkehrsflugzeugen, zum Beispiel der Douglas DC2, welche die Swissair mit so viel Erfolg auf ihren internationalen Linien verwendet, wird — da auch der günstigste Wirkungsgrad für die modernen Motoren in größerer Höhe liegt — die Vereisungsgefahr ohnehin rasch durchstoßen, indem das Flugzeug in 10 Minuten von 0 auf 3000 Meter steigt. Allerdings vorkommende Vereisungen der Flugzeugzelle, welche sich lediglich als vermehrte Belastung auswirken, sindangesichts des Umstandes, daß die Maschinen regelmäßig mit nur rund 60 Prozent der möglichen Motorenleistung geflogen werden, keine Gefahrenquelle, da sie höchstens eine etwas höhere Motorenleistung verlangen. Der Vereisung des Propellers kann durch einfache Mittel wirksam begegnet werden. Hier haben die Erfahrungen der Amerikaner, welche seit Jahren mit den modernen Großflugzeugen auch im Winter ihren Verkehr durchaus normal aufrecht erhalten, wertvolle Winke gebracht. Außerdem sind durch Vergaserheizung, durch elektrisch geheizte Staudruckmündsen usw. auch die maschinell wichtigen Teile zuverlässig geschützt. Bedenkt man weiterhin, daß zahlreiche Luftverkehrsgeellschaften im Ausland ohne jede Benützung der bestehenden Enteisungsvorrichtungen einen intensiven und regelmäßigen Winterluftverkehr durchgeführt haben, so darf gesagt werden, daß keinerlei Bedenken gegen einen Winterluftverkehr mehr bestehen können, umso mehr als beispielsweise die neuen Douglas-Maschinen der Swissair an sich schon durch ihre

glatte Außenhaut, sowie durch den erwähnten größeren Leistungsüberschuss viel weniger Möglichkeiten von Vereisungsgefahren aufweisen.

Schließlich sind die Verhältnisse in nichts von denen verschieden, welche sich — zeitweise sogar in den Sommermonaten — bei den zahllosen Alpenflügen bieten. Hunderte von Malen hat unser Walter Mittelholzer auch im Winter die graue Decke durchstoßen und Tausende von Passagieren in die helle, sonnendurchflutete Luft unserer Berge geführt. Es ist also völlig gleichgültig, ob es sich um derartige Rundflüge oder um Reiseflüge über lange Strecken handelt. Die gesammelten Erfahrungen gewährleisten den Erfolg umso sicherer, als unsere Schweizerflieger schon vom ersten Tage an angesichts der Berge und in einem Klima flogen, das fliegerisch wesentlich

ungünstiger als dasjenige unserer Nachbarländer ist.

So darf dem rein schweizerischen Luftverkehr im Winter eine durchaus gute Prognose gestellt werden, umso mehr als bei unseren Nachbarn und den fluglustigen Wintersportgästen sehr intensives Interesse dafür besteht. Auch das schweizerische Publikum wird sich trotz seiner Konservativität rasch an den Gedanken gewöhnen, daß das Flugzeug nicht nur ein Sommertransportmittel ist, sondern daß seine technische Vollkommenheit, gepaart mit einer hochstehenden Bodenorganisation und dem ausgewählten Pilotenstab der Swissair, auch imstande ist, mit derselben Selbstverständlichkeit und Regelmäßigkeit dem Winter Trotz zu bieten.

H. Buchli.

## Wie meistert man das Leben.

Die heutige Zeit verlangt weit mehr vom Menschen, als je eine Epoche forderte. Und doch waren es zu allen Zeiten immer die gleichen Kräfte, welche eines Menschen Aufstieg beförder-ten, ihm behilflich waren, den Kampf mit dem Schicksal erfolgreich aufzunehmen. Wenn jemand es wagen sollte, ein Lehrbuch fürs Leben zu schreiben, dann müßte er an die erste Stelle das Wort „Selbstvertrauen“ setzen, denn ohne Glauben an sich kann auch der kleinste Sieg nie errungen werden. Natürlich findet sich Selbstvertrauen nur dort, wo auch die seelische und körperliche Er-tüchtigung des einzelnen gepflegt wird. Eine Lebensweise muß wegleitend sein, die dem Geist und dem Mut eine gesunde und kräftige Heimstatt bietet. Nicht allein die Abgeschlossenheit und Einsamkeit schafft Charaktere, sondern vor allem auch die schönen Wechselbeziehungen zwischen Mensch und Mensch, da das Einzelgängertum gar leicht Sonderlinge züchtet. Und dann darf nie vergessen werden, daß überall da Glück und Lebensfreude herrscht, wo der rechte Mensch auf dem rechten Platz sich befindet. Man kann in keinen Menschen etwas hineinzaubern, was er nun einmal nicht besitzt. Und es wäre verfehlt, wenn Eltern sich einen Wunschtraum am Kinde einfach erzwingen wollten. Denn gerade dort beginnt die Tragik so vieler Unglücklicher, daß man sie auf einen Platz stellt, daß man ihnen einen Beruf aufzwinge, den sie nicht lieben, den aber die Eltern in kurzsichtiger Weise sich ausgekämpft haben. Nur dort, wo freie Entfaltung möglich ist, dort werden auch die besten Kräfte rege, und die

Energien verdoppeln sich in der Befriedigung an dem, was man mit ganzer Seele tut. Jede thypische Eigenart muß berücksichtigt werden, und es wäre verfehlt und eine Sünde am Kinde, wenn es dazu käme, daß man es in Verhältnisse zwingt, die ihm nie passen und in denen es sich nie wohl fühlen kann. In jedem Menschen ruhen Kräfte seelischer und körperlicher Art, die selbst den Schwachen aufwärts führen, wenn er seinen Weg vor sich sieht. Wer dennoch versagt, der hat es Hemmungen zuzuschreiben, die unbedingt beseitigt werden müssen. Er ist entmutigt oder strebt Ziele an, die abseits von dem liegen, was in seinen natürlichen Möglichkeiten liegt. Selbstbewußtsein und Bereitschaft sind die Triebfedern jedes echten und tüchtigen Vorwärtskommens, und wer sich nichts zutraut, wer auch im Gefühl der Mitmenschlichkeit keine gangbaren Pfade findet, der kann nie Erfolg haben. Nur wer das Minderwertigkeitsgefühl der Kindheit endgültig abstreift und mutig und zielbewußt seiner Begabung und wahren Neigung dient, der kann es selbst aus Mittelmäßigkeit zu großer Geltung bringen. Aber nur die vereinte Kraft führt dazu, und jede Vergeudung und Verstreitung hemmt den Fortgang und kann bei schwachen Naturen sogar zum Schiffbruch führen. Nicht immer ist „der Starke am mächtigsten allein“, wie Schiller im Wilhelm Tell sagt, im Gegenteil, Menschen, die aus Unsicherheit sich zur Bestimmtheit durchringen, sind dazu gezwungen, im Austausch von Gedanken bei höherstehenden, reiferen Menschen sich zu bilden, um an ihrem Beispiel zu lernen