Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 50 (1946-1947)

Heft: 18

Artikel: Nachtluft

Autor: Bieri, Friedrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-671192

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: 10.12.2025

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

Nachtflug

Skizze von Friedrich Bieri.

Segen sieben Uhr abends trifft der diensttuende Ubungskommandant ein. Er war schon im Frieden dadurch berühmt, daß er, obwohl ein "Schwerer Reiter", mit seinem Jockei-Sewicht leichter wog als jeder andere "Passagier". Also rissen sich die Piloten ganz besonders dann um ihn, wenn sie Wettbewerbe auszufliegen hatten. Der Flugplatzleiter, selbst Führer einer Staffel, der ihn bald als "seinen" Beobachter sast ausschließlich mit Beschlag belegte, pflegte ihn zuweilen wie ein Püppchen auf dem Flugplatz herumzutragen . . .

Go wettet er denn sett, da wir zu acht in die schwere, soeben aus der Fabrik zur Ablieferung gekommene Maschine klettern, daß er den neuen "Kahn" in zwanzig Minuten auf 3600 Meter zerren werde, rein nur durch die "gewichtige" Segenwart des Übungskommandanten.

"Trauen Sie sich das nicht zu, Herbert?" frägt er den am Steuer sitzenden ersten Piloten.

Dieser lacht. "Nun, wir werden sehen, wie sich der Spaziergang anläßt heute Nacht! Sie belieben uns wieder einmal zu necken! Nun — wir werden uns nicht kleinkriegen lassen; darauf können Sie sich jedenfalls verlassen!"

In der sinkenden Dämmerung steigt die Maschine, wie sie nie gestiegen vor der endgültigen Abnahme.

"Mit Leutnant Hammer am Hilfssteuer hätte ich sie längst auf tausend", stickelt der Kommandant den Piloten Herbert, da die ersten paar hundert Meter erreicht sind.

Es geht fröhlich her an Bord. Die gesamte Besatung hist dem Piloten "steigen". Dieser glüht, trotdem es allmählich winterlich kalt zu werden beginnt. Bon der Stadt her schimmert rosig elektrischer Schein in die grünlichen Abendschatten. Röstlich klar zeichnet der Horizont Silhouetten, ehe die Nebelschleier anschleichen. Immer voller und reiner dröhnt der Wohllaut der drei Motoren. Im "Kahn" selbst herrscht eine wahre Andacht; feiner spricht mehr. Sie siten im Finstern, schwelgen in der großen Stille, die nur der Flieger

fennt, wenn im monotonen, sonoren Slockensummen der Motoren unter ihm der Tag erlischt und die Sinsamkeit der Nacht erste Sternbilder hervorzuzaubern beginnt.

Hinten, im "Schwanz" tritt der Kommandant ums Haar auf den "Nothaarigen". Er hat sich der Länge nach, die Hände in der Lederjacke, auf den Rücken gelegt und studiget den Großen Bären.

Die Maschine erreicht 3400.

"Wenn Thr sie auf 3600 bringt", verschränkt der Übungskommandant die Arme, "setze ich morgen abend den Spezialurlaub durch!"

"Und ich spendiere eine Runde im Kasino!" schwört Leutnant Hammer.

Die Maschine sedenfalls steigt noch immer; sie steigt auf 3450 — 60.

Es ist Nacht geworden.

"Wenn wir die 3600 haben", klopft der Kommandant dem Piloten Herbert auf die Schultern, "wird gelandet!"

3600 Meter — mit einer normalen Maschine ein Sprung, ein Aufschwung, ein Flügelschlag. Ein Rekord für Riesenkähne!

Aber sie erreichen ihn nicht. — "Besatzung verteilen!" winkt der Pilot zurück; alle sind nach vorn gegangen, um den großen Augenblick nicht zu versäumen, da das Zünglein des Höhenmessers in die Strichlinie bei 3600 zuckt.

Die Maschine sacht durch; sie steigt nicht mehr. Drei der Piloten sind jeht am Steuer; aber sie steigen trotzdem nicht weiter. Last und Auftrieb haben sich endgültig ausgeglichen. Sie aber halten nichts in der Hand, die paar Meter zu überhöhen. Sie schwimmen. Sie fliegen kaum noch. Sie können am Köhensteuer ziehen, aber die Schwerkraft hält die Maschine sest. Der Widerstand schwindet in den Fingern der Steuernden. Die Macht der Motoren ist erschöpft; sie kommen nicht höher; sie sachen durch wie im Lift.

Nun kommen alle wieder nach vorn.

Die Maschine steigt!

Sie erreichen die 3600. Wie verabredet kracht der sechzehnteiige Stern aus der Leuchtpistole,

zischt raketengleich zum Zenit und zerglitzert in christbaumstrahlendem Sternenfall. Da ist das Zeichen für die Landefeuer und Bodenmannschaften.

Schon flammen die erften Lichter in der Ferne auf — sie fliegen ostwärts — eines rechts, eines links, eines in der mittleren Tiefe. Sie ersehen ein Landekreuz und weisen die Windrichtung nach.

In wunderschön geründeter Linkskurve nehmen sie Kurs auf den Platz. Aber in stillem Sinverständnis fliegen sie weiter und landen nicht.

Roch ein paar Meter, nur noch ein paar Meter jetzt! Herrgott, so haben sie es einst gelernt, seinerzeit mit den ersten Maschinen!

Roch ein paar Meter, jett, da sie die 3600 haben! Keiner frägt, jeder begreift, jeder kennt das, hat das erlebt. Nur, sich beweisen, daß das Jünglein sich noch bewegt über das erreichte Ziel hinweg...

Und es bewegt sich! Der Magnet, das bischen Willen hebt auch jetzt noch die riesige Last schwenkt sie wie ein Kran am nachtdunklen Himmel.

Sie sind zufrieden. Jett gehen sie heim.

Über den Flugplat huscht ein Scheinwerferstrahl. Er stört nur. "Bitte, rote Leuchtfugel!" befiehlt der Kommandant. Nicht, daß sie jett die Maschine noch zusammenschlagen!

Ruhig tauchen sie in die Tiefe . . .

Bundesbahn oder Privatbahn?

Kampf um die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen vor 80 Jahren.

In diesem Sommer werden es hundert Jahre her sein, seit zum ersten Male eine Eisenbahn durch unser Land rollte. Die Spanisch-Brötli-Bahn war aber nur ein Anfang. Erst in den späteren Fünfziger und den beginnenden Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts nahmen die Bahnen in unserm Lande einen großen Aufschwung. Die Eisenbahn wurde zu einem bedeutsamen Faktor der eidgenössischen Politik.

Zwei Männer waren es, die um 1860 das politische Bild der Schweiz bestimmten: Escher und Stämpfli. Obwohl beide der freisinnigen Partei angehörten, gingen ihre Interessen auf manchen Gebieten auseinander. Go auch beim Bahnbau. Im Jahre 1860 befaß Bern noch keine Bahnverbindung mit der welschen Schweiz. Zwei Linien waren möglich, um die Bundesstadt mit Lausanne zu verbinden: entweder die Linie über Freiburg-Chexbres, das heißt die Oron-Linie oder die Linie über Paperne-Nverdon. Stämpfi trat für die Oronlinie ein. Es gelang ihm, seinen Rivalen Escher aus dem Felde zu schlagen. Die Oron-Bahn wurde gebaut, mit Riefenkosten allerdings, die sich anfänglich nur schlecht bezahlt machten.

Der Tag der Eröffnung der Oronbahn war ein großer Festtag in der welschen Schweiz. Wenn man die Zeitungen sener Tage durchgeht, so weht uns der Optimismus entgegen, den das vergangene Jahrhundert sedem technischen Fortschritt fast bedingungslos entgegengebracht hat. Und die Linie über Oron war nicht schlecht geeignet, die Zeitungsschreiber zu Lobgesängen hinreißen zu lassen, führte sie doch durch eine Landschaft, deren Schönheit seden Reisenden bezauberte. "Käme es auf die landschaftliche Schönheit allein an", so bemerkte der "Bund", "so wäre uns um die Oron-Bahn nicht bange. Denn in diesem Punkte steht sie keiner andern Schweizerbahn nach, und mancher wird sie die schönste nennen."

Jahrzehntelang war denn auch der Tunnel von Chexbres geradezu weltberühmt, jener Augenblick der Fahrt von den Reisenden aller Länder ungestüm herbeigesehnt, da der Jug den Tunnel verläßt und der Blick auf den tief unten liegenden, blauen Senfersee fällt. Im Süden steigenschroff die Savoher Alpen aus dem Wasser, auf dem nördlichen Ufer windet sich die Bahn kilometerlang durch die waadtländischen Rebberge. Aber nicht nur als Anziehungspunkt für Fremde