

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: 25.01.2026

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

Nachtflug

Skizze von Friedrich Bieri.

Gegen sieben Uhr abends trifft der diensttuende Übungscommandant ein. Er war schon im Frieden dadurch berühmt, daß er, obwohl ein „Schwerer Reiter“, mit seinem Jockey-Gewicht 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 fast ausschließlich mit Beschlag belegte, pflegte ihn zuweilen wie ein Püppchen auf dem Flugplatz herumzutragen ...

So wettet er denn jetzt, da wir zu acht in die schwere, soeben aus der Fabrik zur Ablieferung gekommene Maschine klettern, daß er den neuen „Rahn“ in zwanzig Minuten auf 3600 Meter zerren werde, rein nur durch die „gewichtige“ Gegenwart des Übungscommandanten.

„Trauen Sie sich das nicht zu, Herbert?“ fragt 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“, stichelt der Commandant den Piloten Herbert, da die ersten paar hundert Meter erreicht sind.

Es geht fröhlich her an Bord. Die gesamte Besatzung hilft dem Piloten „steigen“. Dieser glüht, trotzdem es allmählich winterlich kalt zu werden beginnt. Von der Stadt her schimmert rosig elektrischer Schein in die grünlichen Abend Schatten. Köstlich klar zeichnet der Horizont Silhouetten, ehe die Nebelschleier anschleichen. Immer voller und reiner dröhnt der Wohlklang der drei Motoren. Im „Rahn“ selbst herrscht eine wahre Andacht; keiner spricht mehr. Sie sitzen im Finstern, schwelgen in der großen Stille, die nur der Flieger

kennt, wenn im monotonen, sonoren Glockensummen der Motoren unter ihm der Tag erlischt und die Einsamkeit der Nacht erste Sternbilder hervorzaubern beginnt.

Hinten, im „Schwanz“ tritt der Commandant ums Haar auf den „Rothhaarigen“. Er hat sich der Länge nach, die Hände in der Lederjacke, auf den Rücken gelegt und studiert den Großen Bären.

Die Maschine erreicht 3400.

„Wenn Ihr sie auf 3600 bringt“, verschränkt der Übungscommandant die Arme, „setze ich morgen abend den Spezialurlaub durch!“

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

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

Es ist Nacht geworden.

„Wenn wir die 3600 haben“, klopft der Commandant dem Piloten Herbert auf die Schultern, „wird gelandet!“

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

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 sackt durch; sie steigt nicht mehr.

Drei der Piloten sind jetzt 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 Höhensteuer ziehen, aber die Schwerkraft hält die Maschine fest. Der Widerstand schwindet in den Fingern der Steuernden. Die Macht der Motoren ist erschöpft; sie kommen nicht höher; sie sacken durch wie im Lift.

Nun kommen alle wieder nach vorn.

Die Maschine steigt!

Sie erreichen die 3600. Wie verabredet fracht der sechzehnteilige Stern aus der Leuchtpistole,

zischt raketen gleich zum Zenit und zerglühert in christbaumstrahlendem Sternensfall. Da ist das Zeichen für die Landefeuern und Bodenmannschaften.

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

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

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

Noch ein paar Meter, jetzt, da sie die 3600 haben! Keiner fragt, 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 bißchen Willen hebt auch jetzt noch die riesige Last schwenkt sie wie ein Kran am nachtdunklen Himmel.

Sie sind zufrieden. Jetzt gehen sie heim.

Über den Flugplatz huscht ein Scheintwerferstrahl. Er stört nur. „Bitte, rote Leuchtfugel!“ befiehlt der Kommandant. Nicht, daß sie jetzt 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. So auch beim Bahnbau. Im Jahre 1860 besaß 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 Dron-Linie oder die Linie über Baherne-Nverdun. Stämpfli trat für die Dronlinie ein. Es gelang ihm, seinen Rivalen Escher aus dem Felde zu schlagen. Die Dron-Bahn wurde gebaut, mit Riesenkosten allerdings, die sich anfänglich nur schlecht bezahlt machten.

Der Tag der Eröffnung der Dronbahn war ein großer Festtag in der welschen Schweiz. Wenn man die Zeitungen jener Tage durchgeht, so weht uns der Optimismus entgegen, den das vergangene Jahrhundert jedem technischen Fortschritt fast bedingungslos entgegengebracht hat. Und die Linie über Dron war nicht schlecht geeignet, die Zeitungsschreiber zu Lobgesängen hinreißen zu lassen, führte sie doch durch eine Landschaft, deren Schönheit jeden Reisenden bezauberte. „Käme es auf die landschaftliche Schönheit allein an“, so bemerkte der „Bund“, „so wäre uns um die Dron-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 Zug den Tunnel verläßt und der Blick auf den tief unten liegenden, blauen Genfersee fällt. Im Süden steigen schroff die Savoyer Alpen aus dem Wasser, auf dem nördlichen Ufer windet sich die Bahn kilometerlang durch die waadtländischen Rebberge. Aber nicht nur als Anziehungspunkt für Fremde