

aeropers rundschau

9. Jahrgang

Nr. ~~96~~ 98

Dezember 1962

LIEBE MITGLIEDER von Capt. A. Sooder	2
AUFENTHALT IN AFRIKA von R. Braunburg	3
DIE ERSTE LANDUNG IN AROSA von R. Fretz	7
SCHÄFCHENWOLKEN von Walter Ackermann	9
ES WAR EINMAL von Ka. frei nach Antoine de Saint-Exupéry	11

Redaktion:

Capt. H. Kaufmann
Capt. R. Schilliger
Capt. K. Strickler
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B,
Nr. 215. Telefon: 84 76 61, intern 2337

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Die Herren Piloten Bächtold Rolf,
Käsermann W. und
Thut Peter

wurden in die AEROPERS aufgenommen; wir heissen sie in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Vertragsverhandlungen

Am 11. Dezember fand die 15. Verhandlung statt. Darin wurden die noch offenen Punkte der Vertrages ausser Art. 25 sowie die entsprechenden Reglemente bereinigt und es sind nur noch kleine redaktionelle Aenderungen notwendig.

Betreffend Art. 25 hat man einmal gegenseitig Fühlung aufgenommen. Die Ansichten über einen Vergleich mit andern europäischen Gesellschaften gingen hier auseinander. Der von der Swissair gemachte Vorschlag konnte uns jedoch nicht befriedigen, und wir erwarten einen besseren Vorschlag. Ich hoffe, dass wir im Januar 1963 das ganze Vertragswerk anlässlich von Orientierungsabenden besprechen können. Der Vorstand hat beschlossen, dass erst eine Abstimmung über den Vertrag stattfinden soll, wenn alle Punkte, welche die Piloten und Navigatoren betreffen, bereinigt sind.

Ersatz von Herrn H. Hofmann im Vorstand

Herr H. Hofmann ist durch seine neue Funktion stark beansprucht und ersuchte um einen Ersatz im Vorstand. Eine von den Navigatoren intern durchgeführte Abstimmung ergab, dass Herr H. Kammer mit grossem Mehr als Nachfolger vorgeschlagen wurde.

Herr Kammer wird ab sofort als Beobachter zu sämtlichen Vorstandssitzungen eingeladen und vom Vorstand der nächsten ordentlichen GV als Ersatz von Herrn H. Hofmann vorgeschlagen werden.

1962

Das verflossene Jahr war für die AEROPERS wiederum ein arbeitsreiches und der Probleme waren und bleiben noch viele. Wir wollen hoffen, dass wir sie im neuen Jahre auf irgend eine Art meistern werden.

Der Vorstand und ich wünschen Ihnen frohe Festtage und ein gutes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen

sig. A. Sooder

Liebe Mitglieder,

die Redaktionskommission legt Ihnen diesmal eine Weihnachtsnummer vor, in der nur die schönen Seiten der Fliegerei gezeigt werden.

In diesem Sinne wünscht sie Ihnen wie auch Ihren Familienangehörigen von Herzen frohe Festtage.

R. Schilliger
H. Kaufmann
K. Strickler
Dr. P. Hunziker

AUFENTHALT IN AFRIKA

von Rudolf Braunburg (aus Flugrevue November 1962)

Wir sassen im Flughafen-Restaurant eines jener afrikanischen Orte, deren Startbahnen länger als die Hauptgeschäftsstrassen sind, und starrten trübsinnig auf unsere Super-Star. Die Gute musste ein Laufrad wechseln, und zur Beschleunigung dieses Vorganges hatte man in der Tropenhitze zwei Mechaniker angesetzt. Ein kleiner scharzer Eingeborener reichte aus einer Tasche wahllos Werkzeug weiter an einen grossen schwarzen Eingeborenen, der die Geräte nach Perioden immensen Nachdenkens und Prüfens in vier Gruppen einteilte: brauchbare, unbrauchbare, vielleicht brauchbare und vielleicht unbrauchbare.

Vor unseren missgünstigen Blicken rollte fauchend die Düsenflotte jener Länder vorbei, die aus einer ominösen Sprachgepflogenheit als unterentwickelt bezeichnet werden. Ghana airways, Ceylon Air, Air Liban, Nigerian Airways..... hier standen ihre Turbinenflugzeuge auf der Plattform, für die unser Kolbenflugzeug nicht mehr als salonfähig galt.

In unserem Kreis befand sich ein Passagier, ein gewisser K., nicht weniger geduldig ausharrend als wir, jedoch voller Spott über die Geschwindigkeit, mit der sich moderner Luftverkehr entfaltet. Uebri-gens hatte der grosse schwarze Eingeborene damit begonnen, die als brauchbar erkannten Werkzeuge an den kleinen schwarzen Eingeborenen zur endgültigen Verwendung zurückzureichen. Ich gebe zu, dass dieses Verfahren nicht den richtigen Eindruck vermittelte von den zeitlichen Möglichkeiten, die in dem heutigen Flugverkehr verborgen liegen, aber war es notwendig, dass K. jetzt einen Spottvers aus dem 18. Jahrhundert summen musste, deren Schlussvers lautete:

" Ich glaub' einmal und bleib dabei,
dass Fliegen nur für Vögel sei.... "

Wir kamen ins Gespräch, und es stellte sich heraus, dass K. den Standpunkt vertrat, alles, was heute als fliegerischer Fortschritt gepriesen werde, sei bereits vor Jahrtausenden einmal dagewesen.

" Nehmen Sie Ikarus zum Beispiel ", sagte er. " Obwohl das schon ein fortgeschrittenes Stadium der Luftfahrt ist. Denn hätte er oder sein Vater damals während der Festungshaft ein wenig in der einschlägigen Luftfahrtliteratur geblättert, so wäre er auf die indischen Flugberichte der Gebrüder Sampati und Jatayus gestossen, die so hoch flogen, dass ihnen die Städte wie Wagenräder erschienen. Uebrigens verwirklichte Ikarus keinesfalls zunächst, wie es so schön heisst, einen uralten Traum der Menschheit. Der von seinem Vater Dädalos im Do-it-yourself-Verfahren hergestellte Flugapparat diente einem höchst profanen Zweck. Der Flucht von der Insel Kreta nämlich. Die mühsamen Bastelstunden waren nicht vergeblich; über Minos hinweg starteten sie gen Festland, und die staunenden Insulaner sehen den kleinen Ikarus brav im Gefolge seines Vaters an den Inseln Samos, Delos und Paros vorüberfliegen. Und darauf will ich hinaus: Das war damals kein kleiner Hüpfen; das war ein kompletter Langstreckenflug mit Koppel-Navigation und allen Schikanen! Alles schon dagewesen! "

" Aber es wäre trostlos, wenn die Fliegerei aus einem banalen Zweckgedanken heraus entstanden wäre! " protestierten wir. " Wo bleibt da der Idealismus, der Traum von dem grossen Wunder! "

" Sehen Sie: das ist das Grossartige an Ikarus! Kaum hat er entdeckt, dass sein Apparat einen einigermaßen annehmbaren Gleitwinkel aufweist, da hält ihn nichts mehr, die Formel von Auftrieb und Widerstand genauer zu erforschen. Mit kühnem Aufschwung schwingt er sich sonnenwärts, der Rausch der Fliegerei hat ihn gepackt, während sein Vater, von Kopf bis Flügelende ein pedantischer Beamte, sorgenvoll, aber stur seines Weges zieht. Hier scheiden sich die Geister; aber natürlich musste die Nonchalance, mit der der waghalsige Aviateur die navigatorische Seite des Sonnenunternehmens übergang, zum ersten Flugunfall in der Geschichte Griechenlands führen. Das Wachs, ein naturreines Produkt der Bienen Kretas, schmolz in der Sonnenhitze. "

" Der gute Mann kannte eben noch keine hitzebeständigen Klebstoffe! " sagte ich.

" Immerhin stellte er auch einen internationalen Höhenrekord auf; alles schon längst dagewesen! " sagte K.

Wir blickten trübsinnig auf unsere Super-Star, die mit Hängen und Würgen 24 000 Fuss schaffte. Da schmolz noch kein Wachs.

" Und nehmen Sie den Geschwindigkeitsrekord auf der Strecke Jerusalem - Mekka! " fuhr unser lieber Gast fort. " Der wurde vor fast zweitausend Jahren aufgestellt. "

" Geschwindigkeitsrekord? " fragten wir.

" Der Prophet Mohammed ritt auf seiner Stute Burak in einer Nacht von Mekka nach Jerusalem und zurück. Nun vergleichen Sie seinen Flugplan mit dem irgendeiner Fluggesellschaft und sagen, wer schlechter abschneidet. ! "

Wir sparten uns den Vergleich und fielen in unseren goldbetressten Uniformen mehr und mehr zusammen. Die beiden Mechaniker waren Schwierigkeiten beim Abnehmen der Scheibenbremsen begegnet und hatten sich zur Beratung in den Schatten der Tragfläche zurückgezogen.

" Und was das Problem der Grossraumtransporter betrifft ", setzte unser Kontrahent bereits wieder an, " das war schon in der Kalewala gelöst. "

" Wo, bitte, war das gelöst? " fragte der Bordingenieur und wünschte sich unter die übrigen Fluggäste, die bei Eis und Mokka sich über die Verspätung hinwegtrösteten.

" Im finnischen Volksepos wird eine Schiffsschlacht zwischen Louhi und Wäinämöinen geschildert. Während Louhis Schiff an einem Felsen zerschellt, breitet er im Sturz die Arme aus und verwandelt sich in einen Adler. Seine Leute klammern sich an seine Schwingen und klettern auf den Rücken. Es wird berichtet, dass hunderte Platz hatten, und es gab nicht einmal einen Ueberlast-Start! Er schwang sich hoch in die Luft, und der rechte Flügel streifte die Wolken! Sie sehen: auch das Problem der Massenbeförderung war längst gelöst, bevor es eine Economy-Class gab! " " Wenn Sie die Dinge so sehen, werden Sie sicher auch die Walküren zu den Flugpionieren rechnen? " vermuteten wir und fügten profanerweise hinzu: " Sie gehörten zu einer Art Lufttaxi-Unternehmen für Call-Girls, nicht wahr? "

" Ohne Zweifel! " sagte K. " Ihre Anführerin, Freya, besass ein Federkleid, das von dem listigen Loki öfters zu Privatausflügen entwendet wurde - es war ein zu feines Fluggerät! Aber als Schwester des Sonnengottes Freyr, der mit einem goldenen Wagen über den Himmel fuhr, gehörte es für sie einfach zum guten Ton, auch ihre Jungfrauen mit erstklassigem Schwanengefieder auszurüsten. Leider herrschte unter den Männern der Ehrgeiz, die Damen beim Baden zu überraschen und ihnen die abgelegten Schwanengewänder zu entwenden. "

" Selbstverständlich, um damit Flugversuche anzustellen ", gab sich unser Steward naiv.

" Keinesfalls. Man wollte sich die Damen gefügig machen. Auch Brünhild wurde ein Opfer dieser neckischen Unsitte. Als sie ausserdem noch dem falschen Krieger zum Sieg verhalf, entzog Odin ihr kurzentschlossen die Fluglizenz. "

" Mit anderen Worten ", halfen wir, " sie wurde ge-grounded. "

" So strenge Sitten herrschten schon damals im Luftverkehr! " sagte K.

Wir stierten wieder traurig, unseres Nimbus' beraubt, auf die beiden Räder. Brüderlich standen alt und neu nebeneinander; und das ganze Problem bestand darin, aus Versehen nicht wieder das alte Rad zu montieren.

" Nun erzählen Sie uns bloss noch, Luftfahrt zu treiben hätte damals zum selbstverständlichen Chic der Hautevolee gehört! " protestierte die Stewardess; und das hätte sie besser nicht tun sollen, denn jetzt sagte K.:

" Selbstverständlich! Jede Götter-Dynastie, gleich welchen völkischen Ursprungs, hielt sich ein paar geflügelte Vertreter oder zumindest solche, die im Besitze eines Greifen, Adlers oder Schwans waren. Man könnte eine fast endlose Reihe anführen; wollen Sie sie hören? "

Wir wollten gar nicht, aber schon prasselten die Namen unserer Konkurrenzunternehmen über uns herein: Ling-Fen, Brahma, Krischna, Râ., Astarte, Nike, Hermes, Viktoria, Eros, Amos, Odin.... und der Zusatz, alles sei längst dagewesen, es gäbe nichts Neues in der Fliegelei, trieb uns die stille Schamröte ins Gesicht. Und plötzlich durchzuckte es uns alle gleichzeitig. Wir wurden vom gleichen Blitz erleuchtet - Piloten, Ingenieur und Stewardess.

" Alles schon dagewesen, wie?" fragte der Bordingenieur herausfordernd.

" Nichts Neues unter der Sonne!" bestätigte der nette Passagier noch einmal und besiegelte damit seine Niederlage. " Höhenflug, Ueberschallgeschwindigkeit, Langstrecken-Navigation. Ich könnte Ihnen da noch ein Beispiel von Astro-Navigation anführen, - aus einem Märchen der Gascogne mit dem Titel " Goldfuss "....."

" Dann kommen Sie man mit!" sagte der Bordingenieur drohend und verheissungsvoll gleichzeitig, während wir uns erhoben.

" Der Radwechsel geht seiner Vollendung entgegen; es lässt sich nicht länger verhindern", sagte ich. " Wenn Sie Lust haben, besuchen Sie die einzelnen Stationen mit uns."

Wir betraten die Abteilung Weight & Balance, auf der auf Grund der anfallenden Fracht, der Passagiere und des gewünschten Treibstoffes der Schwerpunkt für Start und Landung sowie Start- und Landegewicht errechnet wurden. Ich nahm mit den Beladungsplan vor und fragte:

" Irgendwelche VIP's dabei?"

" Zwei, aber die sind bis jetzt no-show!" sagte der Mann hinter dem Schalter.

" Wieviel Free-Twos unter den Pax?" " Drei, und vielleicht noch ein Last-minute-Change. Auf jeden Fall nicht overboarded." " Fein," sagten wir. " Also kein Delay."

" Es wäre gut, wenn wir noch 34 als Block nehmen könnten." " Das hängt ganz von Ihrem Handling ab ", sagten wir. Und an unseren netten Passagier gewandt: " Nicht wahr, dagegen ist doch nichts zu sagen! Sehen Sie sich nur den MAC an; grossartig, nicht wahr?"

Er blickte uns an mit jenem feinen Anflug von Unverständnis, das Boxer nach einen K.o.-Schlag aufweisen, und wir zogen wohlgenut zur Wetterwarte. Dort liessen wir uns unsere Voraussagen und Wetterkarten geben, und ich sagte zu dem Meteorologen: " Wir hätten gern noch den TAF für Yesilköy, bitte." " Aber sicher", sagte der Meteorologe. " Der ist heute ganz kurz!" Und er las vor: " Achtzehn bis vierundzwanzig Zebra Wind null eins null null fünf zwanzig Meilen drei in fünf sieben in neun und als Nektar Hotel zehn zwanzig und als GRADU einundzwanzig bis vierundzwanzig sieben Meilen in Drizzle."

" Also kein Problem, nicht wahr?" erkundigten wir uns bei unserem netten Begleiter, in der Annahme, er habe das sicher schon bei Wieland, dem Schmied, gelssen. Aber er schwieg noch immer, und so fuhren wir munter fort:

" Falls Fiumicino out sein sollte, werden wir nach Malpensa diversten."

" Sie könnten auch nach Linate alternaten", meinte der Meteorologe, und damit gingen wir dann.

Wir gingen und unterhielten uns unterwegs noch ein wenig untereinander über Service und Power-Setting:

" Also wir machen's erst einmal mit Step-Climb auf elf, später auf siebzehn, und falls wir shiften, shiften wir alle vier gleichzeitig, mit Announcement. Und ich würde sagen, wir versuchen's mit siebzehnhundert Horsepower, und beim Ausleanen wollen wir uns mal den Dreier genauer unter die Lupe nehmen. Und auf dem ersten Leg gibt's ja nur ein Ka-le, aber vergesst mir nicht, die Schwimmwesten Arie zu singen, und wenn auf dem zweiten Leg der Hauptgang marschiert, und es wird bumpy, so fragt erst nach, ob ihr euch selber anseilen müsst, okay?"

" Okay!" sagten alle, und das war ja auch alles ganz klar.

Und jetzt hatte auch endlich unser netter Begleiter seine Sprache zurückgewonnen.

" Aber das ist ja...." rief er aus. " Noch nie dagewesen, wie?" ergänzte der Bordingenieur.

" In der Kalewala nicht und bei den Walküren nicht!" sagte die Stewardess.

" Ich gebe mich geschlagen ", seufzte er. " Das ist neu, völlig neu. Und diesen Slang sprechen Sie täglich?" " Sie haben nur die harmloseste Seite kennengelernt!" sagte die Stewardess.

" Und nun lesen Sie daraufhin mal " Wert und Ehre deutscher Sprache " sagte ich. " Von Hugo von Hofmannsthal!"

Wir reichten uns stumm die Hände und versöhnten uns.

" Wollten wir eigentlich nicht noch zur Fernschreib-Abteilung?" frage der Bordingenieur unternehmungslustig.

" Ich schlage vor, wir ersparen uns das!" schug ich vor.

Und wir beschlossen, es uns zu ersparen.

* * * *

YEARS

Anniversary

DIE ERSTE LANDUNG IN AROSA

1954 → 2014

von Robert Fretz (aus " Vier Schweizer Flieger erzählen ")

Anfang März erwäge ich eine Landung auf Skiern in Arosa. Die Wahl der Landungsstelle fällt auf den Obersee. Da die Raumverhältnisse dort oben, ganz abgesehen von einer Höhe von 1800 Meter über Meer, sehr knapp sind, rekonstruiere ich dieselben mit künstlichen Hindernissen auf dem geräumigeren Davosersee.

Ich trainiere zwei Stunden lang, bis mir die erreichten Start- und Landelängen genügen, das Experiment in Arosa zu versuchen. Unter der Leitung von Hauptmann Herzig ist eine Landebahn auf dem See gewalzt und Markierungs- und Absperrmassnahmen getroffen worden.

Zehn Minuten nach dem Start in Davos kreise ich über Arosa. Noch einmal lasse ich mir alles genau durch den Kopf gehen. Da unten liegt ein verdammt kleiner, an den Berg hin geklebter, zugefrorener See. Er kann nur von einer Seite her angefliegen werden. Die Landung muss das erste Mal sitzen. Auskneifen und neu ansetzen unmöglich. Ein solcher Versuch würde totsicher mit Abschmieren in der Kurve enden. Also Anfliegen mit minimaler Geschwindigkeit. Zudem über Hindernisse, zwischen zwei Kandelabern hindurch in eine vorgezeichnete Piste hinein.

Ich nehme alle Entschlusskraft zusammen und befolge genau meinen Gedankengang. Mit etwas zuviel Geschwindigkeit schwebe ich zwischen den Kandelabern hindurch, bremsen durch Glissade ab und setze erst in der Mitte des Sees auf, etwas 100 Meter zu spät. Diesen Fehler korrigiere ich durch eine Art Christianiaschwung, wodurch der Auslauf des Flugzeuges wesentlich verkürzt wird. Andernfalls hätte ich an der Böschung des Sees Bruch machen müssen.

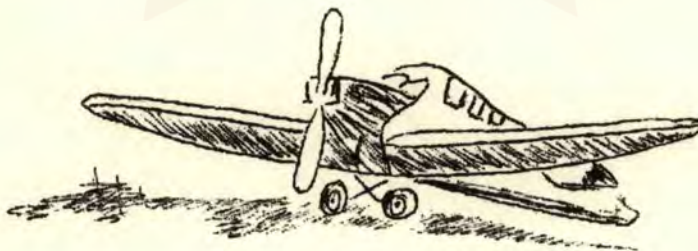
Arosas Jugend empfängt mich mit Böllerschüssen, die Spitzen der Gemeinde mit Champagner. Die von Arosa längst ersehnte Landung eines Flugzeuges auf dem Obersee ist gelungen und wird im Kreuzfeuer der Photographen sympathisch gefeiert und begossen.

Drei Flüge überzeugen mich, dass unter bestimmten Voraussetzungen Passagierflüge gefahrlos durchgeführt werden können. Die Lösung dieses Problems gelingt mir erst ein Jahr später. Mit Hilfe eines verstellbaren Propellers, dem ich geringe Steigung gebe, entwickelt der Motor am Stand und beim Start eine bedeutend höhere Tourenzahl und folglich eine grössere Leistung. Dieser Einrichtung verdanke ich eine Startverbesserung von zirka 40%, und damit die Möglichkeit, mit zwei Passagieren sicher vom See wegzukommen.

Während dreier Wochen führe ich Anfang 1933 an 200 Passagiere aus der Geborgenheit des winterlichen Arosa über die prächtigen Skifelder in die Alpenwelt Graubündens. Die Verbindung nach Davos wird in 12 Minuten, einmal sogar in der Rekordzeit von sieben Minuten bewerkstelligt, gegenüber 3 bis 4 Stunden Bahnfahrt. Zu meinen am meisten begeisterten Passagieren, welche den ersten Alpenflug mit mir durchführten, gehörte das belgische Königspaar. Zwei Kurgästen ermögliche ich die Diavolezzaabfahrt in einem Tag von Arosa und wieder zurück. Start frühmorgens nach St. Moritz, Bahnfahrt bis Bernina-Häuser, Aufstieg zur Diavolezzahütte, Abfahrt über Isola Pers und Morteratschgletscher, wiederum Bahnfahrt bis St. Moritz und nachmittags um 3 Uhr im Flugzeug zurück in Arosa. Ebenso wird Parsenn mit Landung in Davos eine bequeme Tagesangelegenheit von Arosa aus.

Mit der steten Verbesserung von Start- und Landeeigenschaften der Flugzeuge wird Arosa der Fliegerei immer mehr zugänglich werden.

* * * *



SCHÄFCHENWOLKEN

von Walter Ackermann (aus " Bordbuch eines Verkehrsfliegers ")

Wenn nach wilden, graufinstern Stürmen der Herbst sich noch einmal auf den Sommer zurückbesinnt, wenn später September und früher Oktober ihre hauchzarten Morgengespinste durcheinanderweben und sich von Zweig zu Zweig die Silberfäden ziehen - dann kommt die Zeit der opalfarbenen Himmel. Dann sind die zauberhaftesten Diademe in der Jahreskette an der Reihe. Dann werden jene blaudeaufigen Tage geboren, die zum Himmelnahsten gehören, was das Leben über dem Erdboden zu bringen vermag. Da ist nichts von der unbändigen Erwachenspracht des Frühlings, nichts von der zehrenden Glut des Sommers - da ist nur stille Verträumtheit, Herbstgefühl, aus Märchenruf aufquellender Glückszauber.

Aus silberblauem Nebel schälte sich heute früh die erwachende Welt. Dann floss gedämpftes Sonnengold über die feuchte Erde, sie für die grosse Schönheitsernte dieses Tages zu erwärmen.

Selbst in den steinernen Schächten der grossen Stadt, die ich durchfahren, hatte ich in Herbstmorgenbläue und Nebelduft eine ganz loise, romantische Verzauberung verspürt. In der vorgelagerten Gartenstadt aber, aus der ich gekommen, war an diesem Morgen ein funkelndes Herbstblumen-Erwachen gewesen. Auf Dahlien, Chrysanthemen, Herbstkrokus und Silberkerzen hatten blitzende Diamanten gelegen. Unter dem Goldgetropfe der Baumblätter war dieses farbige Taugeglitzer wie Edelsteingleucht in verwunschenem Märchenpark gewesen. Und in der vergangenen Nacht hatten uns die seidenen Tönchen einer verschlafenen Meise vor die Türe gelockt - da hatte der silberne Mond in den tauverweinten Asten gestanden und viel mit ihnen zu flüstern gehabt.

Nun liegt die herbstliche Länderweite in weichem Glanze mir zu Füssen. Selbst hoch über dem Erdboden zieht eine Ahnung von Herbstduft durch den Führersitz. Der grosse Menschenvogel segelt dahin wie ein Boot über spiegelglatten Teich. Und mit tiefem Orgelton dröhnen heute die Motoren. So samtweich ist die Luft, so voll schmeichlerischer Ruhe, dass alles Ungemach versinkt und nur viel heimliches Glück im Herzen bleibt.

Die blauen Rauchscheier der Kartoffelfeuer weben über den Feldern. Perlmutterfarben leuchten Flüsse und Seen. Ein grosser Zug Stare begegnete mir. Ueber rehbraunem Wald sah ich zwei Sperber mit regungslos gebreiteten Schwingen ihre Kreise ziehen.

Endlos blaute der Himmel im ersten Teil der Strecke. Dann überzog er sich mit einer dünnen, flockigen Decke. Himmlische Heerscharen erschienen über mir, unzählige Lämmerwolken, silbern ins Blau gestochen jede einzelne, mit flimmernden, sonnengoldenem Rand. Die hatte sich der Himmel so hingeträumt, nun wussten sie nicht, wohin sie ziehen sollten, standen da in ihrer Schönheit - regungslos vor Glück.

Viel zu früh bin ich über dem Zwischenlandeplatz. Ich schwebe über herbstflammenden Wipfeln ein, spüre das Wackwerden der gleitenden Maschine in den Gliedern, lasse das vier Tonnen schwere Geschöpf mit dem alten, spielerischen Kunstgriff leise die Erde fassen. Flugplatzhasen springen zur Seite, bleiben stehen, drücken sich mit zurückgelegten Ohren ins Gras. Sie lassen mich dicht heranrumpeln und geben dann lebensfroh Fersengeld - die dräuende Gefahr mit hoppelnden, schneeweissen Hinterteilen verspottend.

Ich rolle auf die Plattform, Monteure legen Eisenschuhe vor die Räder. Lautlos drehen die Propeller aus. Die Passagiere verlassen die Kabine, weisen ihre Flugscheine vor und schlendern dann langsam ins Flughafen-Restaurant hinüber.

Schon beim Heranrollen hatte ich etwas abseits eine Kinderschar gesehen mit dem Lehrer mitten darunter. Nun winkt ihn der Flugleiter heran. Der Lehrer kommt auf die Maschine zu und hält an jeder Hand eine Reihe von Schutzbefohlenen, die Hand in Hand die Kette bilden. Die jüngsten mögen vielleicht neun, die ältesten vierzehn Jahre alt sein.

" Da steht nun das Flugzeug, das ihr eben gehört habt ", sagt der Lehrer und möchte noch etwas hinzufügen. Aber da ist kein Halten mehr in der Kinderschar. Hei - welch ein Schieben und Stossen, welch aufgeregtes Stimmengezwitscher! So etwas habe ich noch nicht erlebt. Ganz dicht drängen sie sich an die Maschine, greifen mit neugierigen Bewegungen nach ihr. Ich stehe in der Kabinentüre, fast etwas ärgerlich. Die Kleinen sehen doch, dass ich heraus möchte!

Da schiebt sich mit entschuldigendem Lächeln der Lehrer zwischen den Kindern hindurch und schaut mich hinter dicken Brillengläsern aus grundgütigen Augen an. Er stellt sich vor - als Lehrer am Landesblindenheim.

Nun weisst Du's. Deshalb diese seltsam vorgestreckten Arme, dieses sonderbare Herandrängen. Blinde Kinder betrachten sich ein Flugzeug. Sie wissen sehr genau, was das ist, namentlich die Jungs. Sie bewegen die Steuerfläche, reden von Seiten- und Höhensteuer, von Rumpf, Flügel und Motoren. Einer kniet nieder, fasst hin und ruft begeistert, das da, das müsse der Schwanzsporn sein!

Tastende, fühlende Hände greifen hungrig, was ewige Nacht den Augen verbirgt. Monteure nehmen die bettelnden Jungs auf die Arme, heben sie hoch, bis ihnen der heisse Atem der Motore ins Gesicht schlägt. Manche legen die Wange an die Propellerflügel, fahren mit den Fingern an der Kante auf und nieder. Schau Dir das gut an! Blinde Kinder erleben das Fliegen.

Ja, das sei nun ein grosser Tag für die Kleinen, sagt mir der Lehrer. Sie hätten im Unterricht schon viel vom Fliegen und von Flugzeugen gesprochen und namentlich die Jungs seien ganz vernarrt in alles, was damit zusammenhänge.

Etwas abseits steht ganz allein ein kleines, blondköpfiges Mädlein. Das sei das Mariele, sagt der Lehrer, seine liebste Schülerin. Er geht auf das Kind zu, beugt sich zu ihm nieder und fragt, ob es sich denn nicht das Flugzeug betrachten möge?

Die Kleine steht einen Augenblick stumm, dann wispert sie ihrem Lehrer etwas zu. Der schiebt mir lächelnd das Mädchel hin und sagt: " Sie ist eben ein besonderes Kind - sie möchte gern den Flieger sehen."

Da nehme ich das Mariele bei der Hand und gehe etwas abseits mit ihm auf den Rasen hinaus. Hier muss ich nun vor der Kleinen ins Gras knien, damit sie mich recht gut betrachten kann. Zwei suchende, sehende Händchen tasten sich an meinem Ledermantel hoch, streicheln mir ums Gesicht, fahren mir um das Kinn, um die Mundwinkel, um die Nasenflügel und über die Augenbogen. Viel zu genau schaut es mich an, das Mariele. Mir ist plötzlich, als kniete ich vor dem allerhöchsten Richter. Damit ich die toten, glanzlosen Augen nicht sehe, schaue ich starr hinüber nach dem Waldhang, an dem die Wipfelmassen in milden Leuchtfarben brennen. Und als mich das Kind fragt, ob fliegen schön und was denn nun da oben sei, wo ich jetzt eben hergekommen, da sitzt es mir steinhart in der Kehle, und ich kann dem Mariele keine Antwort geben.

Das aber ist eine kleine Schande für einen, der schon so mancherlei erlebt hat auf und über der Erde und schliesslich doch, was man so nennt, " ein ganzer Mann " sein sollte.

* * * *

ES WAR EINMAL.....

(frei nach Antoine de Saint-Exupéry)

ein kleiner Prinz. Er hatte schon einige Jahre auf seinem kleinen Planeten gelebt und bereits einige Entdeckungen gemacht; - er ging nämlich immer mit offenen Augen umher. Neben drei Vulkanen hatte er auch eine Blume entdeckt, und auch Schafe. Er wusste bereits um die Lebensgeheimnisse, dass die Blume auch Dornen hat und dass die Schafe nicht nur Stauden sondern auch Blumen fressen. (Daran erinnerte sich der kleine Prinz viele Jahre später, als er sich auf dem grossen Planeten Erde aufhielt, wo ein Mensch zu ihm sagte: " Es kann der Frömmste nicht im Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbarn nicht gefällt.")

Kurz vor dem Sonnenuntergang lag der kleine Prinz einmal am Fusse eines seiner drei Vulkane und schaute in den Himmel. Er schaute den dahingleitenden Wolken nach und rief aus: " Wie schön wäre es, wenn ich ein Vogel wäre! Ich würde höher als diese Wolken und um meinen ganzen Planeten herum fliegen!"

es, wenn ich ein Vogel wäre! Ich würde höher als diese Wolken und um meinen ganzen Planeten herum fliegen!"

Der kleine Prinz wurde älter und eines Tages ging sein grosser Wunschtraum, fliegen zu können, in Erfüllung. Er jauchzte, denn er wusste, dass er nun viel Neues entdecken würde und dass er andere Menschen treffen werde.



Auf seinem ersten grossen Flug kam er zu einem König. " Wenn ich geböte ", pflegte dieser zu sagen, " wenn ich einem General geböte, sich in einen Seevogel zu verwandeln, und wenn dieser General nicht gehorchte, es wäre nicht die Schuld des Generals. Es wäre meine Schuld."

Der Kleine Prinz dachte: Dieser König ist ein vernünftiger Monarch. (Viele Jahre später ergab es sich, dass der kleine Prinz andere Könige kennen lernte, die eine andere Sprache redeten. Die Leute sagten von ihnen: Power tends to corrupt.....)

Nach seiner zweiten Flugetappe traf der kleine Prinz einen Eitlen, der ihn fragte, ob er ihn bewundere.

" Was heisst bewundern?" fragte der kleine Prinz zurück.

" Bewundern heisst erkennen, dass ich der schönste, der bestangezogene, der reichste und der intelligenteste Mensch des Planeten bin."

" Aber du bist doch allein auf deinem Planeten!"

" Mach mir die Freude, bewundere mich trotzdem!"

" Ich bewundere dich ", sagte der kleine Prinz, indem er ein bisschen die Schultern hob, " aber wozu nimmst du das wichtig?"

Der kleine Prinz reiste weiter und stellte fest, dass die grossen Leute entschieden sehr verwunderlich sind.

Bei seiner nächsten Zwischenlandung traf der kleine Prinz einen Säufer und fragte ihn: " Warum trinkst du?"

" Um zu vergessen."

" Um was zu vergessen?"

" Um zu vergessen, dass ich mich schäme."

" Weshalb schämst du dich?"

" Weil ich saufe!"

Der kleine Prinz verschwand bestürzt.

Nun kam er zu einem Geschäftsmann, der bei seiner Ankunft nicht einmal den Kopf hob. Mehrere Male sagte der kleine Prinz " guten Tag ". " Wie? Du bist immer noch da? Fünfhunderteine Million von... ich weiss nicht mehr.... ich habe so viele Arbeit! Ich bin ein ernsthafter Mann, ich gebe mich nicht mit Kindereien ab. Zwei und fünf ist sieben. .." Der kleine Prinz war froh, dass seine duty time wieder begann.

Es ergab sich nun, dass er bei seinem nächsten night-stop - sie hatten ein engine-fire und mussten an einem ganz abgelegenen Ort landen - einen Laternenanzünder traf. Er konnte sich ganz gut mit ihm unterhalten. Der, sagte sich der kleine Prinz, während er seine Reise anderntags fortsetzte, der wird von allen andern verachtet werden, vom König, vom Eitlen, vom Säufer, vom Geschäftsmann. Dabei ist er der einzige, den ich nicht lächerlich finde. Das kommt vielleicht daher, weil er sich mit andern Dingen beschäftigt statt mit sich selbst.

Einige Zeit darauf traf der kleine Prinz während eines Slings einen Geographen, der ihn fragte, woher er käme und wie seine Heimat aussähe. Der kleine Prinz erzählte alles. Es stimmte ihn sehr nachdenklich, dass der Geograph nur seine drei Vulkane registrierte, nicht aber die Blumen, weil sie vergänglich seien.

Ka.