

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 88 (1962)
Heft: 45

Artikel: Luftpost
Autor: Thunderbird, Alex
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-501925>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

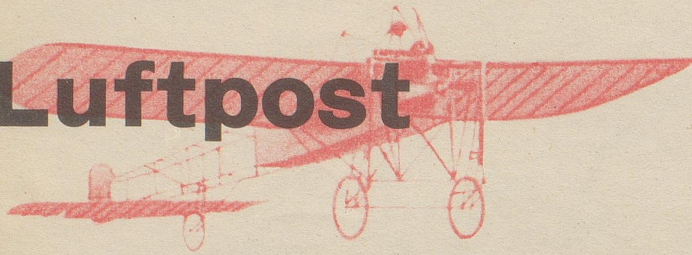
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Luftpost



Ein hämisches Gerücht meldet, Louis Blériot sei 1909 nach seinem aufsehenerregenden Flug von Calais nach Dover über den Aermelkanal von einem auf einem Pferd herantretenden Uniformierten umzingelt und gefragt worden, ob er keine zollpflichtige Ware bei sich habe.

Die Interessen der Buben und Mädchen gehen schon früh verschiedene Wege. Der bekannte Schweizer Flieger Walter Ackermann landete irgendwo draußen mit seiner Maschine, und schon nahte ein Lehrer mit einer Kinderschar. Mit ausgestreckten Armen begannen die Buben allsogleich neugierig das Flugzeug zu betasten, und Ackermann erfuhr: es waren Kinder vom Landesblindenheim. Und während die Buben Motoren, Flügel, Rumpf und Höhensteuer eifrig begutachteten, stand ein kleines, blondes Mädchen, des Lehrers beste Schülerin, abseits, und schüttelte auf die Frage, ob es das Flugzeug nicht auch betrachten wolle, verneinend den Kopf: «Nein, aber den Flieger möchte ich sehen.»

Als erster Mensch wagte Pilâtre de Rozier eine Ballonfahrt, nachdem er den Franzenkönig davon hatte abbringen können, als erste menschliche Versuchskaninchen zwei Schwerverbrecher 'hochgehen' zu lassen, um die es, gehe es, wie es wolle, nicht schade gewesen wäre. Zeuge dieses ersten Ballonflugs mit Menschenlast war – im November 1783 – Benjamin Franklin, und als einer in seiner Gegenwart fragte: «Wozu können die Luftballone jemals dienen?», reagierte der Amerikaner: «Wozu kann ein neugeborenes Kind dienen?»

Professor Jacques Charles, der Erfinder des Gasballons und fast aller Mittel, aller künstlichen Vorrichtungen und aller sinnreichen Vorsichtsmaßnahmen, deren sich die Ballonschiffahrt bis heute bedient, hat am 1. Dezember 1783 seine Erfindung ausprobiert und eine überaus erfolgreiche Luftfahrt gemacht. Merkwürdigerweise wiederholte der Physiker seinen Versuch nie wieder,

weshalb Condé höhnte: «Er hatte eben nur an diesem einen Tage Mut.»

Auch die Ballonfahrer schickten vorerst einmal Tiere als Vorhut in die Luft. Stephan Montgolfier, der Erfinder der Montgolfière, hängte seinem Ballon einen Korb mit einem Schaf, einem Hahn und einer Ente an. Die Tiere kamen heil aus der Luft zurück, bloß der Hahn hatte vom aufgeregten Schaf einen Fußtritt erhalten.

Vorgänger unserer Astronauten waren unter anderem die Schimpastronauten. Einer dieser Weltraumaffen beklagte sich bei einem gewöhnlichen Schimpansen über das lausige und gefährliche Metier: man riskiere, in der Luft oben zu bleiben, oder ins Meer zu fallen und jämmerlich zu ertrinken, oder gar .. «Nanu», meinte der Kollege, «dann gib doch einfach diesen Beruf auf!» Darauf der Weltraumaffe degoutiert: «Ja, und dann? Einfach wieder zur blöden Verjüngungsserumsforschung zurück?»

Alle Flughäfen, meint Geoffrey Willans, haben eines gemeinsam: sie sind nie ganz fertig. Jene Flughäfen, die so aussehen, als seien sie fertiggebaut, sind von vorneherein zu klein.

Ueber die Zerstretheit des ehemaligen griechischen Diktators Metaxas erzählte man sich: Im Rahmen einer Inspektion probierte Metaxas ein neues Flugboot, steuerte es selbst und wurde, als er in seiner Zerstretheit auf dem Festland statt auf dem Wasser landen wollte, von einem mitfahrenden Luftwaffengeneral im letzten Augenblick auf den Irrtum aufmerksam gemacht. Metaxas brachte hierauf das Flugboot elegant aufs Wasser, dankte für den nützlichen Wink, öffnete die Tür – und setzte den Fuß ins Wasser.

Wer, meckerte der Kabarettist Werner Finck, die Redensart erfunden hat von der Zeit, die wie im Fluge vergeht, der hat noch keine langen Flugreisen gemacht.

«Wer nie sein Leben aufs Spiel gesetzt hat, wer geflissentlich allen kritischen Situationen aus dem Wege geht, der wird auch nie ein rechter Flieger werden.» So schrieb Walter Mittelholzer, der einmal in der Umfrage einer Illustrierten nach dem populärsten Schweizer an erster Stelle stand vor August Piccard und Gottlieb Duttweiler sowie den Bundesräten Minger und Schultheß. Mittelholzer war in der Tat außerordentlich wagemutig und hatte viel Glück beim Fliegen. Die Tiroler Berge sind denn auch nicht dem Flieger, sondern dem Bergsteiger Mittelholzer zum Verhängnis geworden.

Luftkutscher Robert Gsell, später Sektionschef beim Eidgenössischen Luftamt, führte 1912 im Ausland erste Passagierflüge aus, darunter einen für eine Filmgesellschaft, welche das Ereignis für die Wochenschau kurbelte. So kam Gsell in der Schweiz lebende Mutter dazu, ihren Sohn wenigstens einmal auf der Leinwand fliegen zu sehen. Was sie sich denn dabei gedacht habe, schrieb der stolze Sohn nach Hause. Die Antwort der Mutter: «Du solltest dir eine neue Lederhose kaufen. Wie kann man sich mit so einem wüsten Flecken dem Publikum beim Einsteigen in Großaufnahme zeigen?»

Robert Gsell machte zwischendurch auch bei der «aufgeblasenen Konkurrenz», bei Ballonfahrten, mit. Als er während eines Fluges über dem Industriegebiet von Krefeld auf unbebauter Fläche schön im Acker landete, eilten von allen Seiten Neugierige herbei und zertrampelten den Acker. Selbstverständlich schnaubten auch die Landbesitzer herbei und präsentierten Rechnungen und Forderungen, die nach Gsell's Schätzungen wohl das Zehnfache des Schadens ausmachten. Doch Gsell wendete einen bewährten Trick an: er zahlte, steckte die Bestätigungen in die Tasche, stieg ein und sagte zum Abschied so nebenher: «Die Zettel schicke ich der Steuerbehörde. Entweder habt Ihr mich nicht überfordert, und verdient die genannte Summe für jeden Quadratmeter Rübenfeld, dann müßt Ihr Eure Erträge in Zukunft auch so versteuern; oder Ihr habt meine Lage mißbraucht und werdet dafür bestraft. Adieu!» Und dann erklärte er sich nach einigem Zieren

gnädigst bereit, zuviel gezahlte Beträge von den Bauern zurückzunehmen.

Immer unentbehrlicher wird für viele die Fliegerei. Was wäre der Stardirigent, der Stargeiger ohne Flugzeug? Nathan Milstein fliegt, obwohl er das Gefühl hat, er bestehe ein größeres Abenteuer als seinerzeit Lindbergh bei der Ueberquerung des Atlantik. Yehudi Menuhin kam, nachdem er mehrere Freunde durch Flugzeugunfälle verloren hatte, vorübergehend vom Fliegen ab, mußte aber wegen Zeitschwierigkeiten wieder umschalten. Strawinsky hat sein Leben witzig in drei Perioden eingeteilt: in eine Velo-, eine Auto und eine Flugzeugperiode, wobei die Velo-Periode die kürzeste war.

Zahlreiche Geschäftsleute verfügen heute über eigene Flugmaschinen, zahlreiche Sportflieger können von Zeit zu Zeit der Versuchung nicht widerstehen, sogenannte «Verwandtenflüge» zu machen, die Holdeste mit Achterfiguren oder Schleifen zu begrüßen («Huldigungsgabe für Damen des Herzens, das ehemalige Ständchen ersetzend ...»), sich vor Publikum und winkenden Verwandten zu produzieren, wie Ringelmatz es von einem ehemaligen Matrosen geschildert hat: «Und ich wußte, Meta schaute, winkte auf nach meinem Wolkenkahn, oder, wie sie's nennen, «Aeroplan». Und oben im Wolkenhang meditiert der verliebte Flieger: «Wenn ich jetzt hinunterstürze, fängt mich Meta mit der Schürze auf.»

O ja, wenn's so einfach wäre. «Ich möchte nicht wissen, wie viele Unfälle beim Kurven ums eigene Haus passieren», sagt ein deutscher Fluglehrer.

Erst wenn der geschmeichelte Flugpassagier, sagt Geoffrey Willans, merkt, daß das Lächeln der Hostess nicht nur ihm, sondern in gleichem Ausmaße jedem andern Reisenden im Flugzeug geschenkt wird, wird er sich bewußt, daß Lächeln zur Berufsausrüstung der Hostess gehört wie etwa ein Verbandskasten für Erste Hilfe.

Jet-Flugzeuge seien, witzelt einer, doppelt so schnell, dreimal leistungsfähiger, viermal schwerer, sechsmal stärker und achtmal teurer als die Flugzeuge von 1950.

**Feuer breitet sich nicht aus,
hast Du MINIMAX im Haus!**