

Der Jungfernflug

Autor(en): **Müller, U,**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **98 (1957)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033553>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Weide, und die nun still da liegen, um auf Herz und Nieren überprüft zu werden, gleich Rennpferden in ihrer Boge.

Das alles ist verwirrend, nicht zu reden von den Gefühlen, die uns überkamen, als wir eine Reparaturleiter erklimmen und die Nase in die Pilotenkabine steckten. Der Deutsche würde da gesagt haben, daß ihm die Spucke wegbliebe.

Unnötig zu erwähnen, was alles an Seitenabteilungen da vorhanden ist. Von den Materiallagern in peinlichster Ordnung, von dem wohlorganisierten Werkzeugdienst, den Galvanisier- und Spritzabteilungen und dem Materialprüflabor gar nicht zu reden.

Und überall wird gearbeitet, Techniker, Arbeiter, Spezialisten und Lehrbuben, jeder an seinem Platz. Sie arbeiten gesammelt, ruhig, nicht nervös, aber in emsiger, konzentrierter Geschäftigkeit.

Man spürt, hier ist delikate Gehirnarbeit am Werk. Es entstehen Dinge, die bis in die kleinste Einzelheit von tiefer Verantwortung getragen sein müssen.

Und vor allem, nachdem wir mit unserm kindlichen Verstand alles gesehen hatten, wie wir erfahren konnten, wie so ein Flugzeug mit technischen Dingen gleich Eingeweiden zum Bersten gefüllt ist, und daß alles seine genauen Funktionen hat, da haben wir nie mehr den Kopf geschüttelt im Gedanken daran, was so ein Vogel an teurem Geld kostet. Wir hören jetzt auch lieber das Dröhnen und Heulen, wenn die silbernen Wesen an schönen Tagen gegen den Pilatus hinüber in den Himmel steigen.

Auch Flugzeuge sind Menschenwerk, und es ist ihnen etwas vom Menschen mit auf den Flug gegeben worden. Und darin ist uns auch dieses neueste Kind der Technik doch immer etwas vertraut und lieb.

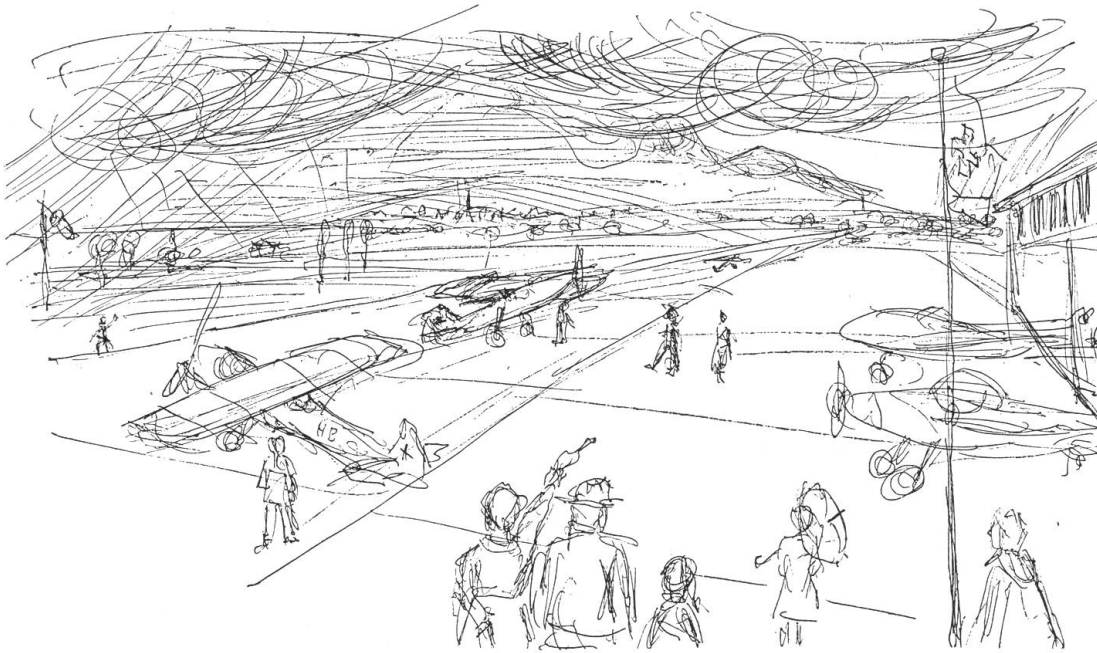
Der Jungfernflug

Von U. Müller, Redaktor

An einem Samstagnachmittag, im September 1956, bin ich zum ersten Mal in einem Flugzeug geflogen. Es war schlimmes Wetter. Doch warum das erst erwähnen, als ob im September 1956 das Wetter einmal gut gewesen wäre. Die Adwaldner wollten ihren Flugtag durchführen und hatten ihn schon einmal um eine Woche verschieben müssen. Nun, dieses Mal wagten sie es, trotz aller Witterung, und trotz der Wahrscheinlichkeit, daß es den ganzen Samstag und Sonntag stürmen und aus tiefen Wolkenvorhängen regnen würde. Der Samstag glich in der Tat dem ganzen September und Piloten und Fluggäste hatten nichts zu lachen. Der Sonntagnachmittag gab der Zuversicht der Himmelsstürmer mehr recht. Man konnte da beruhigter und geruhvoller in die Lüfte steigen. Aber ich war am Samstag auf meinem Jungfernflug, da war nichts mehr gutzumachen.

Wenn man selber noch nie geflogen ist, weiß man vom Fliegen wirklich nichts. Da

kann man, den Kopf zwischen die Fäuste gepreßt, lang über Büchern brüten, die von Flugzeugtypen, aerodynamischen Gesetzen, Motoren, Landeklappen und Schleudersitzen berichten. Man kann lang lesen, wie Walter Ufermann oder Antoine de Saint-Eupéry ihre Flüge erleben. Man kann lang auf den Flugplätzen die silbrigen oder buntfarbigen Maschinen streicheln: Das ist alles nichts, wenn man nicht selber geflogen ist. Denn erst das Leben in der Luft macht das Flugzeug zum Flugzeug, auf der Erde ist es ein schwerfälliges Ding, für eine Bodenreise höchst ungeeignet eingerichtet. Auf dem Boden ist das Flugzeug eine Fehlkonstruktion. Und so kann der Mensch die wahre Bestimmung dieses Vogels auch erst erleben, wenn er mit ihm in sein Element steigt, in die Luft. Nun ist für den, der noch niemals droben war, vieles unbekannt und ungewiß. Da hilft auch wieder alle Theorie nichts, und alle Erzählungen anderer, wie es sei und wie man sich fühle.



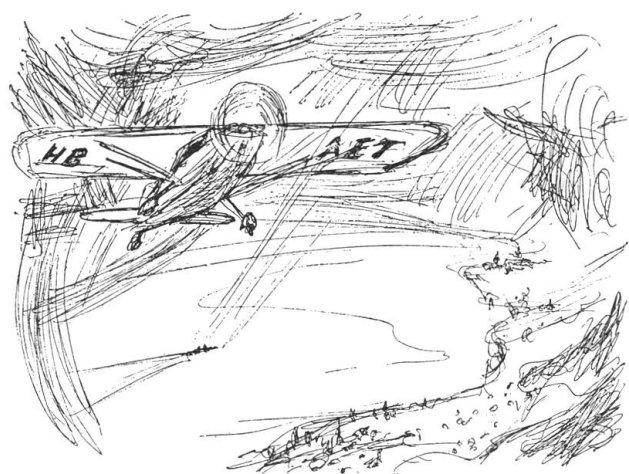
Der Samstag war also punkto Wetter ein schlimmer Tag. Es blies ein scharfer Wind von überall her. Die Wolken lagen lahm und trüb an den Bergen, Regenfahnen zogen seeauf und seeab. Die trübten Vorhänge hoben und senkten sich, manchmal kamen Grat und Seeufer hier heraus, manchmal dort. Und da sollten wir hinauf!

Ein Grüpplein Menschen stand in der Mitte des Nachmittags auf dem Rollfeld bei der Fadenbrücke. Es war wirklich nichts los. Bis ein kleiner roter Vogel von irgendwo herabkam. Ein kleiner Mann hüpfte heraus: Es sei droben gar nicht so schlimm, er habe rasch nach Obwalden hinüber geguckt, man könne es wagen. Und schon kommt vom Bürgenberg der P-4, gezeichnet HB-AET, hergerollt. Ach, Flugzeuge sind am Boden plump und wacklig.

Der P-4, bei uns in Nidwalden so richtig daheim, ist ein kurzer gedrungener Vogel. Vom Leib gehen nach unten die hochgestellten Beine, nach oben die Streben zu dem Flügel, der über der Kabine wie ein breites, langes Brett liegt. Ein einfaches, sicher solides Flugzeug, nicht für Rekorde geschaffen, aber für gute Flugdienste aller Art. Aber was nützt mir das, ich war noch nie geflogen und weiß von einem Flugzeug nichts. Da steht er, 15 Meter weit weg. Die Türen gehen auf, es ist komfortabel da drin,

fast wie in einem Auto. Vier Leute haben Platz, und unser Schicksalsgrüpplein besteht neben mir aus einem schweigsamen Menschen in kurzem Eodenmantel und mit einem Fotoapparat, den er auf dem Flug allerdings zu zücken vergaß. Es könnte ein Engländer gewesen sein. Einem jungen bleichen Menschen mit Baskenmütze auf dem Kopf, und einem lustigen, nervigen Nidwaldner. Dieses Anschnallen, man meinte, es wäre besser, frei zu sitzen, um schnell herauspringen zu können, falls das Maschinchen abstürzen wollte. Doch was nützte alles Herauspringen, wenn man keinen Fallschirm hat. So gurtet man uns an den Stühlen fest. Vorn in der Kabine sitzt der Pilot, wie muß es ihm gleichgültig sein, mit uns vier Neulingen aufzusteigen. Neben ihm zittern die Instrumente, vor dem grauen Himmel dreht sich der zur silbrigen Scheibe gewordene riesige Propeller. Nun hinüber zur Piste und Vollgas. Der Pilot ist entsetzlich gleichgültig. Er hat natürlich recht. Aber wir schätzen es nicht, denn wir hätten ein vertrauengebendes Wort so bitter nötig. Stark und schön, nicht laut, zieht der Motor, und da sinkt das schnurgerade Aawasser weg, und es ist vorläufig nicht anders, als säßen wir in irgend einer Luftseilbahn. Dann scheint mir alles doch ein wenig tief unten und ich stelle unangenehm

fest, daß über uns keine Rollen im Seil laufen. Nirgendwo angebunden, ich schaue zum Flügel hinüber, nichts zu sehen von der Luft, die uns tragen soll. Dann kommt so ein Wetternest: Ein Schlag, ein Zögern des Apparates, dann sinken wir plötzlich, unangenehm, um gleich von einer Windböe wieder aufgetrieben zu werden. Ich schaue zu meinen Kameraden zurück, die steif, mit großen Augen dastehen und den Flug erdulden. Einzig der Nidwaldner ist vergnügt und hat eben seinen Spaß. Der Pilot ist immer noch entsetzlich gleichgültig. Aber er hat recht, er fliegt ja nicht zum ersten Mal. Auch das Land unten kann mich nicht beruhigen, obschon die Straßen schön zu den Bauernhäusern laufen und die Riedkapelle lieb im Grünen steht. Dann wird die ganze Welt etwas schräg und unter uns wellt und flutet der See, es geht zur Vitznauer Nase hinüber und in die roten Tossen hinein. Der Motor brummt den Felsen und Tannen entlang. Stetig und zufrieden. Der Pilot schaut hin und wieder in den Berg oder auf der andern Seite ins Wetter hinauf. Und das Wetter ist gar nicht gut. Man sieht aufs Mal nirgends mehr hin, aber der Vogel bockt und stampft, sinkt und steigt. Es ist uns so elend, und der Pilot ist so gleichgültig. Nur einmal, als der Regen, vom Propeller zerstäubt, gar zu arg auf die Bugscheibe jagt, macht er ein mißmutiges Gesicht und brummt etwas von Hundewetter und daß man so nicht fliegen sollte. Das hatten wir, mit Ausnahme des Nidwaldners vielleicht,



schon lange gedacht. Aber das Ende wird schön und gut. Ueber Hertenstein geht das Mittelland auf, friedlich und voll Sonne. Der See ist blau, das Land und die Häuser scheinen sauber wie am Sonntag. Nur drüben in Nidwalden ist jetzt nicht gut in der Luft. So schweben wir hinüber nach Hergiswil und der Pilot wird auf einmal gesprächig (wie bin ich froh, daß auch Pilotenstimmungen vom Wetter abhängig sind). Ueber die Acherbrücke sind wir schnell hinweg, an der Ruine am Rotzberg drüben könnte man die Steine zählen, und dann liegt das Dorf Stans vor uns wie auf dem Modell von Christen im Historischen Museum. Die Landung geht so sanft, erst der Piste entlang, dann gibt es ein kleines Hüpfen und Rollen, und schon geht der Motor wieder stärker an, um die liebe Kiste an die Einsteigerampe zu ziehen.

Schönen Dank, Herr Pilot. Und ich bin froh, daß ich meinen ersten Flug nicht in den Polstern einer Transatlantik-Maschine getan habe, sondern bei Hundewetter in dem blaßgelben Nidwaldner P-4, der unter den Flügeln die Buchstaben trägt: HB-AET.