

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 77 (1951)
Heft: 8

Rubrik: Psst!! Oberst Pfupf erzählt

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

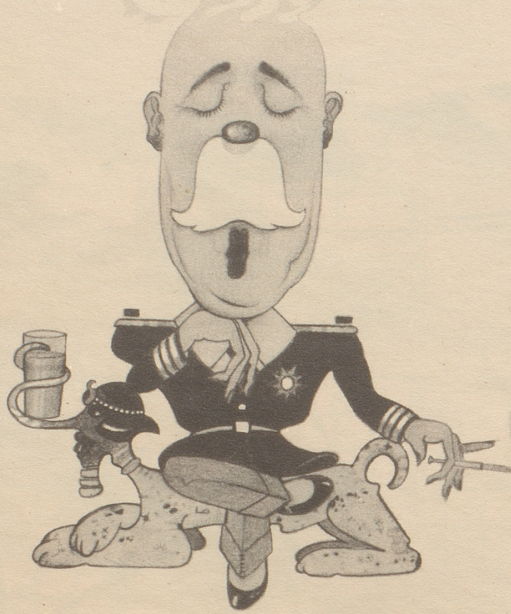
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 14.03.2025

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



E. R. HAENNI:

Psst!! Oberst Pfupf erzählt

Ihr habt wohl alle, liebe Kinder und Eltern, die Apostelgeschichte gelesen, die zwar mit diesem Buche nichts zu tun hat, das ja von den Reisen und Erlebnissen des berühmten Obersten von Pfupf so unterhaltsam und lieblich erzählt.

Wenn es auch oft den Anschein hat, daß der Herr Oberst es mit der Wahrheit nicht ganz genau nimmt, so hat es sich doch immer wieder herausgestellt, daß er ein überaus lauterer Mann ist. Es wird Euch deshalb nicht unlieb sein, noch zu erfahren, weshalb er einige seiner Geschichten niederschrieb:

So oft er nämlich von einer Reise zurückkehrte, wurde er dermaßen mit schriftlichen Einladungen überschwemmt, daß er mit denselben jeweils einen ganzen Winter lang seinen mächtigen Privat-Sitz heizen konnte.

Daß es dem Vielbegehrten dann nicht möglich war, überall zu sein ist klar und so wußten diejenigen, die das Nachsehen hatten, gewöhnlich nichts Gescheiteres zu tun, als Zweifel an der Wahrhaftigkeit des Obersten zu verbreiten. Und so kam er auf den großmütigen Gedanken, einige seiner Geschichten drucken zu lassen und, obschon es ihn einen großen Haufen Geld kostete, wohlversehen mit bildlichen Erläuterungen, denjenigen zuzustellen, die nicht die hohe Ehre und das Vergnügen hatten, den Schilderungen des Herrn Oberst persönlich lauschen zu können.



Also höret nun aufmerksam zu!

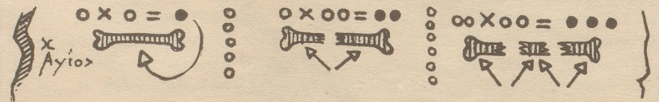
Wie Sie ja wissen, meine Herren, haben schon fast alle gekrönten Häupter oder Regierungen dieser Welt sich gezwungen gesehen, meine Hilfe irgendwie in Anspruch zu nehmen.

Als ich da wieder **1 X** im Auftrag der Siamesischen Republik mit meinem Privat-Flugzeug nach dem berühmten Bagdad hinüberflog, befand ich mich gerade hoch über dem letzthin durch seine Posaunenbläser bekannt gewordenen Jericho, als aus unerklärlichen Gründen die gesamte hintere Hälfte des Flugzeug-Rumpfes verloren ging und ich mir sagen mußte, daß ich gut tun würde, mich zum Absturz bereit zu machen. Mein Auftrag war jedoch so dringender Art, daß ich kategorisch von mir verlangte:

Es wird weitergeflogen!

Ich weiß nicht, meine Herrschaften, ob jemand unter Ihnen schon die Beobachtung machte, daß einem in höchster

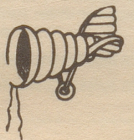
Lebensgefahr oft die seltsamsten Dinge durch den  schnellen. Kaiser Alexander der Große hat mir selbst erzählt, daß er damals bei Delphi inmitten der zusammenstürzenden Tempel und Säulen daran herumstudiert habe, wie er wohl der Welt beweisen könne, daß zwei Mal zwei drei sind. Bekanntlich hatte er das rechte Bein gebrochen und zwar war dasselbe zwischen zwei herabgestürzten wundervollen griechisch-koptischen Kapitellen eingeklemmt. Unglücklicherweise fiel dann noch der schwere Obelisk des Königs Montezumas derart über diese klemmenden Blöcke, daß sein bereits an einer Stelle gebrochenes Bein etwas weiter oben nochmals in zwei Teile gebrochen wurde. Alexander der Große griff sich an die Stirne, da es ihm klar wurde, daß er so quasi ein neues Einmaleins entdeckt hatte. Im gleichen Atem  hieß er dann seinen Protokollführer, diesen historischen Moment bildlich der Nachwelt zu überliefern und es ist mir gelungen, hier die überaus seltene Wiedergabe dieser vorchristlichen Dokumentations-Methode auf perforierten Steinplatten, zu veröffentlichen.

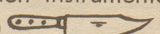



Ich lege überhaupt sehr viel Wert darauf, meine Mitteilungen mit wissenschaftlichem, geographisch-kommerziell und historischem Beweismaterial zu belegen, was natürlich hie und da zu längeren Abschweifungen von der Haupt-erzählung führt.


Tatsächlich war ich über den Verlust der Flugzeug-Rumpfhälfte nicht im geringsten verblüfft, denn — wer wie ich — sich täglich mit den heikelsten Problemen des Secret-Service herumbalgen muß, der weiß, daß hinter den «unerklärlichen Gründen» meist Sabotage steckt. Hier wollten offenbar böse Menschen durch einen Absturz meine Mission verhindern.

Ich hatte mich aber bereits vor meinem Abflug für eine solche Eventualität vorbereitet, indem ich mir von einer wohlbekannten Ballon-Fabrik aus zähem, imprägnierten Stoff die hintere Hälfte eines Flugzeugrumpfes hatte anfertigen lassen. — Da mein Flugzeug allmählich eine nach abwärts neigende Stellung einzunehmen begann, galt es,







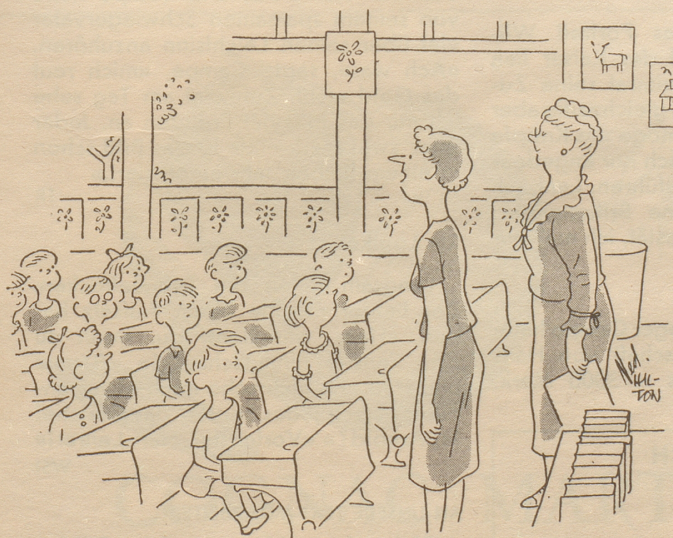
keine Zeit mehr zu verlieren. Ich entnahm meinem Koffer die besagte Rumpf-Modellhülle, befestigte deren Öffnung rund um den verbliebenen Rumpf-Stumpf und stieß den Rest in den Luftraum hinaus, wodurch sich dieselbe augenblicklich prall mit Luft füllte, so daß das Flugzeug sich wieder aufrichtete. Unverzüglich begab ich mich dann in meine Pilotenkabine, notierte mir rasch die eben im Radio durchgegebenen Börsen-Kurse, und kontrollierte darauf die verschiedenen Instrumente. Mein Blick blieb erstaunt an dem Höhen  haften: 18632 Meter und immer noch stieg der Apparat. Sofort schaltete ich das Höhensteuer auf Null, mußte aber feststellen, daß sich die Maschine trotzdem immer noch höher schraubte. — Ich war ratlos! — — Neunzehntausendundein Meter!!! Trotzdem es erst nachmittags drei Uhr war, konnte ich bereits von bloßem Auge zahlreiche  sehen, und eine Viertelstunde später sausten wir sogar, das heißt das Flugzeug und ich, hart an der unteren Kruste des Mondes vorbei. Ich werde Ihnen ein an-

deres Mal erzählen, was ich auf demselben alles erspät habe. Hochinteressant, sage ich Ihnen, hochinteressant. — Das Erste, was nun zu tun war, war das Abstellen der beiden Motoren, um dann zu versuchen, im Gleitflug wieder in die Tiefe zu kommen. Gesagt — getan! als ich mich aber plötzlich einem neuen Phänomen gegenüber sah. Statt daß nun die Maschine im Gleitflug an Höhe verlieren würde, blieb dieselbe konstant auf 23148 m ü. M. Während ich angestrengt nachdenkend etwas hin und her spazierte, fiel mir die Gebrauchsanweisung der Rumpfersatz-Hülle auf. Soso, da hatten wir es ja! der Fabrikant hatte dieselbe derart zusammengenäht, daß sich beim Füllen mit Luft in der jetzigen Lage ein Höhensteuer bildete. Mir fiel es wie Schuppen von den Augen. Der durch den Gleitflug entstehende Abwärts-Luftdruck wurde durch dieses Höhensteuer wieder aufwärts aufgefangen und derart ausgeglichen, daß die vorne entstehende Senkkraft sich hinten wieder in Steigkraft verwandelte, wodurch ganz logischerweise das Flugzeug auf gleicher Höhe verblieb, was auch Ihnen klar sein dürfte, nicht wahr.

Ich machte mich sofort daran, die Modell-Hülle umzukehren, was mir auch nach Ueberwindung einiger kleineren Schwierigkeiten gelang. Leider mußte ich daraufhin feststellen, daß wir nun mit geradezu beängstigender Schnelligkeit der Erde zustürzten. Nun weiß jeder Laie, daß ein schwerer Gegenstand rascher in die Tiefe fällt als ein leichter. — Natürlich weiß das auch jeder Pilot. Ich bin zwar nicht Berufs-Flieger, aber was das  anbelangt, meine Herren, so möchte ich den sehen, der mir etwas vor doch lassen wir das.

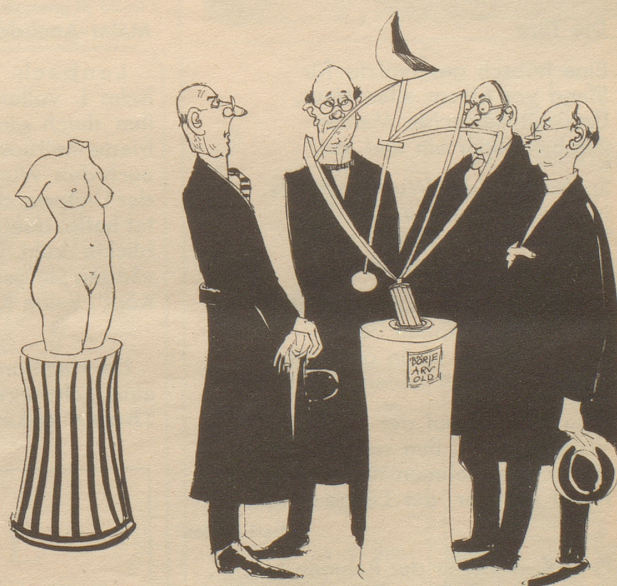
Eigentlich waren ja jetzt für den Gleitflug die beiden tonnen-schweren Motoren überflüssig, wofür jedes Segelflugzeug den Beweis erbringt. Ich beschloß, mich ihrer sofort zu entledigen. Unter höchster Lebensgefahr kletterte oder besser gesagt kroch ich auf den linken Flügel hinaus, löste die Schraubenmutter und war im Begriff, den Motor

mit einem Stoß über die ihn noch tragenden Gewindestangen zu schieben, als es mir einfiel, daß dies dem Gleichgewicht des Flugzeuges sehr schädlich sein könnte. Es war unumgänglich nötig, beide Motoren gleichzeitig abstürzen zu lassen. Das war geradezu ein kleineres Problem, dessen Lösung ich jedoch bald heraus hatte. Ich durchsägte ganz einfach die die Motoren tragenden Gewindestangen bis auf den dünnen Rest einer Millimeter-Wandung . Dann verband ich die beiden Motoren mit einer Schnur und stellte mich hochaufgerichtet etwas rückwärts in der Mitte der beiden auf. Der kleinste Zug an der Schnur mußte ja genügen, daß die beiden Tonnen-Lasten von den dünnen Gewindestangen-Wandungen abbrachen und in die Tiefe sausten. Item — ich spannte die Schnur in der Mitte leicht an, dann ... ein Ruck!! — doch statt daß sich die Motoren lösten, riß die Schnur und der rasende Winddruck fegte mich glatt hinweg in den Luftraum hinaus. Zum Glück hatte ich die Schnur nicht losgelassen und so pendelte ich an derselben etwa sechs Meter unter den Flugzeug-Flügeln hängend, in der freien Luft hin und her. Da besann ich mich auf meine Fertigkeit im Seilklettern und so turnte ich mich einfach behende nach oben, als ich gewahr wurde, daß sich die dünne Schnur durch das Hin- und Herpendeln an der Flügelkante schon derart durchgescheuert hatte, daß ich nur noch an einem einzelnen Hanffaden mit meiner weiteren Zukunft zusammen hing. Eiligst gab ich mir selbst einen heftigen Ruck nach aufwärts, kam platt auf den Flügel zu liegen, allwo ich die Schnur wieder  und endlich die beiden Motoren zum Absturz brachte. Ich war nun wirklich etwas müde und trollte mich in die Pilotenkabine. — Achttausendvierhundertundzwo Meter! — Im umdrehen berechnete ich, wie lange nun der Gleitflug dauern würde bei einer Höhen-Differenz von Vierzig-Minutenmetern und kam auf etwas über dreieinhalb Stunden. Peinlich genau stellte ich die Apparaturen für den automatischen Flug ein und schloß dann beruhigt die . (Fortsetzung folgt.)



„Wer Miss Twedle singen hören will, soll die rechte Hand hochheben. Alle anderen sitzen später nach.“

Sat. Ev. Post



Die Expertise

Söndagsnisse Strix