Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 29 (1939)

Heft: 10

Artikel: So ehrt eine Nation ihren Lufthelden

Autor: Roth, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-637797

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: 16.09.2025

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

"Waren das nicht der Beter Hertig und der Lüthi von der Neuegg, die jetzt aufhörten?", fragte die Luzia Wymann ihre Mitschwester.

"Du mein Gott und Bater", stöhnte Frau Anna, "ist jest der Peter auch noch gesangen? Bin ich wohl noch schuld, daß er auch hier durch muß?"

Die Luzia wußte keine Antwort; stumm saßen sie im dunklen Berließ, der Gesang verklang im Gebrüll des Profossen.

Die Frauen fingen an zu beten, bald beteten fie laut, bald leise; dann brüteten fie wieder dumpf vor sich hin, hie und da seufzte eine laut auf.

Um Mittag brachte ein Wärter Waffer und Brot.

"Wie lange müffen wir hier bleiben?", fragte Frau Anna. "Geht mich nichts an; wäret ihr meinetwegen in die Kirche gegangen, dann fäßet ihr nicht da."

Er schlug die Türe zu, und die bohrende Einsamkeit und Berlassenheit zog wieder ins dunkle Gelaß. Bier Nächte und vier Tage saßen die Gesangenen dort, dann hieß es nachts um zwei: "Auf, in den Hof hinab!"

Beim Facesschein band man dort den Frauen die Arme aneinander, dann wurden die Männer heruntergeholt und auch aneinandergeschlossen.

Nachher holten die Schloßfnechte eine alte, lahme Täuferin aus dem Turm, warfen sie auf einen Karren, und "Borwärts, auf die Hochzeitsreise nach Bern!", höhnte ein Profoß, da öffnete sich das schwere Schloßtor und der Zug stieg in aller Stille den Schloßberg hinunter, zwei Täuserjäger voran, zwei in der Mitte, zwei hintendrein.

"Wer das Mauf auftut, dem schlagen wir die Zähne ein", verhieß der Leiter des Transports, und darauf ging es hinaus in die kühle Sommernacht.

In der Morgendämmerung kam man in Walfringen an; noch war niemand auf der Straße. Um sechs Uhr erschien das Trüpplein der Elenden auf der Höhe von Worb, da ertönten Pferdehuse; der Landvogt Mutach erschien mit einem Reitsnecht, um sich zu überzeugen, daß alles in Ordnung gegangen sei.

Bon hier an ritt er in einiger Entfernung hinten nach, er wollte die Gefangenen selber in Bern abliefern.

Am Stalben in Worb, der steil gegen Bern zu führte, begegneten die Täuserjäger einem Meggermeister, der rosenrot und gutgelaunt über Land ging, um Schlachtvieh einzufausen. Er blieb stehen und sagte mißbilligend: "Wißt Ihr wieder nichts Gescheiteres zu tun, als Unschuldige einzusangen! Man kann im Emmental bald kein Geschäft mehr machen, die meisten sind schon eingesperrt; aber die Richtigen nehmt Ihr nie, die Falschen laßt Ihr lausen!"

"Schön, daß du das einfiehft", lachte der Profoß.

Fortsetzung folgt.

Der Flieger

Von Fiedrich Bieri

Voll von Wundern und jung Reißt dich ein Rausch in die Höhe, Daß im sausenden Schwung Jubel und Ruhm bestehe.

Nicht bedürftig der Erde Scheint dein stürmisches Steigen, Auf die kriechende Herde Siehst du aus höchsten Gezweigen. Singst in die Sternäonen All, was dein Eigen war, Lachest drohender Jonen Lähmender Höhengefahr! —

In die Leere der Lüfte Hebt die Seele die Glieder, In die Tiefen der Klüfte, Wortlos fiehst du hernieder.

Und in rasendem Drehen Fühlst du jubelnde Freud', Kannst nicht stillestehen Luft ohne Staub ist dein Reich! . . .

So ehrt eine Nation ihren Lufthelden

Stigge von Ernft Roth

"Müller?"

Das Lächeln des Biloten steckt auch mich an. Es ist ja drollig, daß wir beide so seltene Namen sühren. Der Flieger batte sich mir nämlich als Weier vorgestellt.

"Also im Führerraum möchten Sie den Flug mitmachen?" Zwei graue Augen im scharfgeschnittenen Gesicht mustern mich von oben bis unten.

"Ihre Bitte fommt mir gerade gelegen, Herr Müller. Normalerweise hätte ich erst in drei Stunden starten sollen und nun besam ich den Austrag, in einer Biertelstunde Genf für einen Zusatzurs nach Zürich zu verlassen. Ich bin mit meiner Maschine bereit, aber mein Mechaniter, ebenfalls ein Herr Müller, verbringt seine ihm zustehende Freizeit irgendwo in der Stadt. Lande ich ohne Mechanifer, so bekomme ich Scherereien. Sie brauchten bloß in das Ueberkleid zu schlüpfen, die Mütze auf den Kopf zu setzen und Wechanifer Müller wäre zur Stelle. Machen Sie mit?"

Selbstverständlich bin ich damit einverstanden und wenige Minuten später, an den glänzenden Rumpf des zweimotorigen Schnellssuges gelehnt, komme ich mir tatsächlich als Mechaniker vor. Was doch so ein Berufskleid mit Reißverschluß ausmacht!

Die herankommenden Fluggäfte beachten mich kaum. Nur zwei Augen begegnen den meinen. Mandelförmige Augen in einem von blaukdwarzem Haar umrahmten, olivenkarbenen Gesicht. Nun möchte ich Mitreisender und nicht Mechaniker sein.

Doch eine Rückwandlung ist nicht mehr möglich. Bald starten wir mit unsern fünf Bassagieren und nehmen unter denkbar günstigen atmospärischen Verhältnissen Kurs auf Bern.

Unter uns reiht sich ein prächtiges Landschaftsbild an das andere. Für den Woment interessiert mich aber der Führerraum mit der Instrumententasel und dem Piloten an meiner Seite weit mehr. Die braunen, mandelsörmigen Augen sind vergessen. "Was für ein Typ?"

"Eine Orientalin, so wie ich sie einschätze", gibt mir der Bilot zur Antwort. Dann lachen wir wegen dem Mißverständenis, unterhalten uns über die hübsche Mitreisende, von der uns der Gepäckraum trennt und dann über das zweimotorige Schnellslugzeug Koolhoven.

"Fliegen ist keine Kunst, aber auf dem Boden abzustellen, ohne Kleinholz zu machen, das muß schon verstanden sein. Aber das ist auch bei andern Dingen so."

Der Bilot, die Hand am Steuerknüppel, die Füße auf den Raftern, überprüft immer wieder die verschiedenen Instrumente auf dem Urmaturenbrett und wirft ab und zu einen Blick auf die wegziehende Landschaft. Dann und wann bleibt sein Blick im Leeren haften. Für wenige Sekunden nur. Ob er an die bezaubernden Frauenaugen denkt?

"Sie können am Doppelsteuer probieren, wie leicht meine Maschine reagiert."

Nun bin ich Schüler am Doppelsteuer und befolge die Beisungen des Lehrers. Ich ziehe den Steuerknüppel ein wenig gegen mich und die Maschine beginnt zu steigen. Die gegenteilige Bewegung bringt sie wieder in die frühere Lage. Mit dem Seitwärtsbewegen des Knüppels kann ich die Maschine seitlich neigen und mit den Futzrastern den Kurs verändern. Das macht mir Spaß und gehört schließlich auch zu den Kenntnissen eines Flugzeugmechanikers.

Mit raffigem Tempo nähern wir uns der Bundesstadt. Nun verringert der Bilot die Gaszusuhr, die Geschwindigkeit nimmt ab und im Gleitslug geht es dem Belpmoos zu. Die Motoren werden abgedrosselt, laufen seer und die Geschindigkeit sinkt rasch gegen hundertsünfzig Stundenkilometer. Ein leichtes Anziehen des Steuerknüppels und das Flugzeug liegt wieder wagrecht zum Boden. Die Motoren sind verstummt.

Die Geschindigkeit beträgt noch hundertundzwanzig. Durch ein weiteres Unsichziehen des Steuerknüppels richtet der Bilot die Maschine vorne etwas auf und mit hundertundzehn Kilometer sett die Maschine zuerst mit dem kleinen Schwanzrad und dann mit den tragenden Rädern auf dem Boden auf.

"Beim Landen muß die Bifte in geradem Kurs angeflogen werden, sonst gibt es leicht Bruch. Das aber auch, wenn die Maschine nicht waagrecht liegt, wenn zu früh oder zu spät zum Gleitslug übergegangen und das Abkangen nicht im rechten Moment vorgenommen wird."

Wir find nach Zürich unterwegs und Pilot Meier sett seinen Unterricht fort. Linker Hand liegt das Schloß Burgdorf unter uns und weiter vorne dehnt sich der Langenthaler Flugplat. In Dübendorf werde ich mich des Ueberkleides rasch entsedigen, nehme ich mir vor, währenddem mir der Pilot die Peilung erklärt. Einmal und etwas gründlicher, muß ich diese Frauenaugen noch sehen.

Blöglich neigt sich das Flugzeug nach vorne. Der Bilot hängt über dem Steuerknüppel. Rasch geht es abwärts. Ich schreie und zerre den Biloten am Rleid. Umsonst. Er ist bewußtlos. Immer rascher steigt die Erde empor. Es saust in meinen Ohren. Die mandelsörmigen Augen sind vor mir, aber sie glänzen nicht braun, sie sprühen Feuer. Instinktiv greise ich nach dem Gashebel, nehme den Motoren die Rahrung. Es wird unheimsich still. Nur die Luft pfeift und singt.

Endlich habe ich den Steuerknüppel frei, ziehe ihn langsfam an und gebe wieder Gas. Die Motoren nehmen ihr monotones Lied von neuem wieder auf. Wir steigen und es gesingt mir auch, wieder auf den Kurs zu kommen. Kalter Schweiß perst von meiner Stirne. Ich hoffe, daß Meier bald wieder zur

Besinnung kommen werde. Inzwischen will ich mein Möglichstes tun. Ob sich ein Arzt unter den Passagieren besindet? Aber die Passagiere dürsen unter keinen Umständen beunruhigt werden! Schließlich betrachte ich es als meine Aufgabe, das Flugzeug an seinen Bestimmungsort zu bringen. Etwas anderes bleibt mir auch gar nicht übrig, wenn ich nicht mit den andern am Boden zerschmettern soll.

Nein, diese schönen Frauenaugen sollen nicht im Schreck sich weiten. Sie gehören dem Leben. Ich suche mich ganz auf meine phantastische Aufgabe zu konzentrieren, ruse mir alles ins Gedächtnis, was mir der Bilot erklärt hat und probiere die Steuerung. Merkwürdig, ich sasse Jutrauen zur Maschine, die mir, dem Unberusenen, ohne weiteres gehorcht.

Wenn nur die Landung nicht wäre. Die Propeller peitschen einen lichten Wolkenfeben. Unten liegt das Reußtal. Dort unten haben die Berner einmal einen Krieg verloren und einen ge= wonnen. Bei Villmergen. Wann war das schon? Zürich rückt unerwünscht näher. Wie soll ich ben Blat anfliegen? Villmergen, das Datum der beiden Kriege follte man doch wissen. Halt, was war das? Eine kleine Boe! Die Maschine liegt wieder ruhig. Ja, mit dem Villmergen . . . Aber eben, was hat mein Geschichtslehrer gesagt? "Müller ist wegen seinen Geschichten berüchtigter als wegen seinen Geschichtskenntnissen bekannt. Und der Deutschlehrer? "Daß Müller Geschichten macht, ist noch nicht so schlimm, aber ich befürchte, daß er noch Geschichten zu schreiben beginnt und das ist das Schlimmste, das er den Mitmenschen antun kann." Damals war die Geschichte mit meinem Gedicht an die Frau meines Geographielehrers und damit eine große Ernüchterung verbunden.

Unerbittlich nähert sich die Entscheidung. Am Uerliberg vorbei, zieht die Maschine ruhig über den See. Bom Dolder winken viele Menschen herauf. Sie beneiden uns wohl. Wenn sie wüßten! Dort ist der Flugplat. Eine Radioanlage ist an Bord, aber ich kann sie nicht bedienen. Zum Glück ist, soweit es sich feststellen läßt, die Luft frei von Flugzeugen und die Windstille begünstigt die Landung. Wenn der Platz auch noch leer ist und mich das sprichwörtlich gewordene Bech diesmal nicht versolgt, so komme ich vielleicht doch mit einem blauen Auge davon.

Ich muß wieder an die braunen, mandelförmigen denken. Die Fluggäste werden sich zum Aussteigen bereitmachen und ihre Pläne für die nächsten Stunden gesaßt haben. Wahnsinnig könnte ich bei dem Gedanken werden, daß die Menschen, so nahe am Ziel, elend zugrunde gehen können oder müssen. Wenn kein Wunder geschieht, so sind wir verloren.

Die Pifte gerade anfliegen! Ich nehme etwas Gas weg. Die Schleife gelingt mir vorzüglich. Ich fönnte meine Freude daran haben, wenn der drohende Boden nicht wäre. Nun liegt die Pifte schnurgerade vor mir, die Maschine in der Waagrechten, die Motoren gehen im Leerlauf. Ein Gleitflug, wie er im Buche steht! Mit noch immer beträchtlicher Geschwindigkeit saust die Maschine dem Boden zu.

Die Geschwindigkeit nicht verlieren, sonst steht die Maschine auf den Ropf und es passiert allerhand! Ich lasse die Motoren nochmals einige Sekunden anspringen, stelle sie wieder ab und ziehe den Steuerknüppel etwas an. Naum zwanzig Meter unter uns ist fester Boden. Reine Tiese und doch ties genug, um sich das Genick zu brechen. Eine Hebelbewegung, die Maschine ist abgefangen und nun kommt der wichtigste Moment. Ich erlebe ihn nicht bei vollem Bewußtsein. Das Aufreißen der Türe bringt mich in die Wirklichkeit zurück.

Erft Borwürfe wegen Nichtbeobachten verschiedener Signale und Landen auf falscher Piste. Aber nacher das Staunen. Nun haben die Fluggäste Herzstlopfen und werden bleich. Die Fachleute können es nicht fassen, daß einem Laien dieses Kunststück gekungen ist. Bon allen Seiten strömen Menschen herbei. Der Arzt untersucht den Biloten. Die Sache sei nicht lebensgeschrlich und die Folge einer Bergistung, die auf die Nerven lähmend gewirkt habe. Die Direktoren erstatten mir offiziell Dank und bitten mich, auf das Bodium zu steigen und allen

Unwesenden zu erzählen, was sich innerhalb der letzten Stunde hoch oben in den Lüsten ereignet hat. Es sind nur wenige Worte, die mir über die Lippen gehen, denn die braunen Augen da unter mir faszinieren mich. Und wenn mir alle West danken wollte, so wäre es nicht so viel, wie aus diesen Lugen spricht.

Im Namen der Bassagiere, denen ich das Leben gerettet habe, will mir die Orientalin mit einem Ruß danken. Sie stellt sich vor mich auf das Bodium, die warmen Augen und kußbereiten Lippen mir zugewandt. Ich breite meine Arme aus, um das große Geschenk in Empfang zu nehmen.

Da bricht das Brett, auf dem ich mich befinde, entzwei, ich ftürze und — erwache am Boden neben der Couch und höre noch die Stimme des Radio-Anfagers: "Sie hörten eine Reportage über "So ehrt eine Nation ihren Lufthelden"."

Wir brauchen Flieger!

Am 15./16. April 1939 veranstaltet die Stiftung "Pro Aero" eine nationale Aktion zur Propagierung und Förderung des zivilen Flugwesens. Durch diese Aktion soll in weitesten Kreisen für eine tatträftige moralische und sinanzielle Unterstüßung unseres jungen Flugsportes geworben und, vor allem bei der

Jugend, die Begeisterung für den majestätischen Segelslugsport geweckt werden. Wir freuen uns, mit dem nachstehenden Aufsak aus berusener Feder unsere Leser mit den allgemeinsten Grundlinien des Segelsluges bekannt machen zu können.

Der Segelflug Bon M. Hofer

Wer einmal den Segelflug gefostet, der möchte ihn nicht mehr missen. Was gibt es denn Herrlicheres, als losgelöst von aller Erdenschwere, über Wäsdern und Feldern und Dörfern, es den Bögeln gleich zu tun. Da oben herrscht Ruhe, da oben ist alles gut. In königlichem Spiele, erhaben, schaut der sorgenslose Flieger hinab auf die Erde, auf die Menschen, die in überstürzender Haft ihren Geschäften nacheilen. Ieder von uns ist ein solch Gehetzter, aber das Wissen, mit seinem Bogel sich aus diesem Wirrwarr sossösen zu können, sich in den ätherblauen Himmel zu schwingen, beruhigt und macht zusrieden.

Fliegen ist wohl einer der ältesten Träume der Menschheit, der sich trot seiner Unglaublichkeit verwirklicht hat.

Schon die griechische Mythologie kannte ihren Flughelden: Ikarus. Der Berwegene vermaß sich, mit Schwingen aus Bogelskedern und Wachs der Sonne entgegen zu stürmen. Aber unsbarmherzig schwolz die Wärme das bindende Wachs seiner Flüsgel, und der kühne Jüngling stürzte ins Meer.

Im Mittelalter beschäftigte sich Leonardo da Vinci sehr intensiv mit diesem Problem. Seine Aufzeichnungen und Pläne legen Zeugnis ab von gut durchdachten Flugideen. Sehr besamt und überaus humorvoll ist die Geschichte des Phantasten Berblinger, genannt der Schneider von Ulm. Ein hestiges Verlangen, es den Fliegen, Mücken und Vögeln gleich zu tun, ließ ihm keine Ruhe. Mit einer Eigenkonstruktion stürzte er sich vom Dom, um jedoch, zum Gespött seiner Mitbürger, mit gebrochenen Flügeln in der Donau zu landen.

Das Berdienst des ersten gelungenen Gleitslugzeuges und des ersten geglückten Gleitsluges ist Otto Lilienthal (1848—1896) zuzuschreiben. Nach seinem Opsertode, — er stürzte bei einem seiner Bersuche ab, — übernahmen die beiden Umerikaner Orvill und Wilbur Wright seine Sendung. Unter ihren Urbeiten entwickelte sich aus dem Gleitslugzeug das Motorslugzeug. Diese umwälzende Ersindung brachte den Segelslug für einige Zeit in Vergessenheit.

Nach dem Weltfriege, als die Weftmächte den besiegten Deutschen das Fliegen auf Luftschiffen und Motorslugzeugen für längere Zeit verboten, knüpften diese wiederum an die Gleitversuche Listenthals an. Diesem merkwürdigen Umstand verdanten wir den heutigen hohen Stand der Segelsliegerei. Jahr für Jahr überboten sich die Konstrukteure. Jahr für Jahr wurden bessere Leistungen erzielt und neue Rekorde aufgestellt. Die letzten Geheimnisse, welche für den Segelslug von Nutzen sein konnten, sind der Utmospäre in mühsam erbittertem Kampfe und eifrigstem Studium abgerungen worden. Der einsache Gleit-

flug befriedigte nicht mehr. Die übermütigen Segler suchten Anschluß im Hangaufwind, thermetischen Aufwind, auf Wolkenstraßen und vor Gewitterfronten.

Bom Chrgeiz getrieben, auch ohne Motor an die Leiftungen des Motorsliegers heran zu kommen, brachten die Hocheleistungssegler Gewaltiges fertig. Aus zwei Minuten Flugdauer wurden 45 Stunden, aus 100 Meter Flugweg wurden 500 km und aus 5 Meter Ueberhöhung wurden 7000 Meter. Heute sind sogar Segelssugzeuge im Kurs, die vollakrobatiktauglich sind und sämtliche Kunstssugriguren aussühren.

Segelsober Motorflug? Keine Streitfrage. Beide find auf ihre Art unübertrefflich. Mit feiner Spürnase, viel Einstühlungsvermögen und Glück dringt der Segelflieger in die Heimlichkeiten der Luft ein. Mutig und gebieterisch fordert der Motorslieger Einsaß in den Beltenraum. Beide erseben in stolzem, erhabenem Fluge die Schönheiten der Natur.

Ist Segelsliegen schwer? Nicht im geringsten. Jeder normale Wensch, der über fünf gesunde Sinne versügt, ist dazu tauglich. Um aber hundertprozentig sicher zu sein, muß jeder Fliegeranwärter eine psychotechnische und charakterologische Brüfung bestehen. Sie wird zeigen, ob er sich förperlich und geistig zu diesem Sport eignet. Streng sind die Experten. Nur kerngesunde Burschen und Mädchen werden zugesassen. Diese Brüfung ist die goldene Pforte in das Reich der Lüfte. Ein sanger, langer Traum geht in Erfüllung.

Stolz wandert der Schwergeprüfte auf den Flugplat. Von weitem schon winkt ihm der flatternde Windsack ein herzeliches "Willfommen" zu! Diese pralle Wurst ist auf jedem Flugplatz unerläßlich. Der Sack ist so konstruiert, daß der Wind durch ihn hindurch blasen kann. Je nach der Windrichtung und Windstärke nimmt er seine ganz bestimmte Stellung ein, nach welcher die Viloten, die den Sack aufmerksam beobachten, ihren Start, ihre Landung und ihren Flug einrichten. Die einsachste Faustregel lautet: immer gegen Wind starten und landen.

Erfahrene und tüchtige Fluglehrer stehen bereit, dem jungen Lustbegeisterten die beschwingte Kunst des Fliegens beizusbringen. Fluglehrer zu sein ist herrlich, aber äußerst verantwortungsvoll und stellt ganz beträchtliche moralische wie geistige Forderungen. Ein Fluglehrer muß sich über beste Charaktereigenschaften, pädagogisches Einfühlungsvermögen und erststassige Fliegersähigkeiten ausweisen können. Nicht jeder Schüler ist gleich zu behandeln. Dies herauszuspüren, ist eine der wichtigsten Ausgaden des Fluglehrers.

Die Schulung beginnt auf dem bewährten Zögling. Auf luftigem Sig ift der Schüler mit Gurten feftgebunden. Die Füße