Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 29 (1939)

Heft: 13

Artikel: Warum Modellbau?

Autor: Hofer, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-639857

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: 02.11.2025

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

Wir sind im Rückstand!

Frankreich verausgabte im Jahre 1938 einen Betrag von 78 Millionen franz. Fr. für die "Bolksluftfahrt".

Im Budget 1939 find 81 Millionen für den gleichen Zweck vorgesehen!

England besits 59 Fliegerschulen. 27 neue sind im Entstehen begriffen! Durch starte Subventionierung des Sportslugwesens wurde der Preis per Flugstunde auf SFr. 10.50 gedrückt!

Die Biloten aus bild ung fostet total nur Fr 90. bis 100.—. Für die im Oftober 1938 geschaffene Civil Air Guard (Zivilsliegerwehr) liegen rund 34,000 Anmeldungen vor!

Deutschland besitzt 7 zivile Wotorslugschulen, 23 Segelsstugschulen, 465 Segelsstugslager, über 1000 Segelslugübungsstellen. Im NS.-Fliegerforps sind aftiv: 62,000 Piloten! Nachwuchs: 80,000 sliegerisch vorgebildete junge Leute aus der Kitleringend!

In der deutschen Schule ist der Modellbau als Pflichtfach eingeführt!

Italien besitt 39 Motorslugschulen, 2 Segelflugschulen, 53 Modelbauschulen. Nachwuchs: 30,000 Jungflieger! Der Modellbau ift obligatorisches Schulfach!

Auch in den kleineren Staaten Europas sind besondere Aftionen im Gange, um den Pilotennachwuchs im Flugsport zu ergänzen und das Zivilflugwesen auf eine breitere Basis zu stellen.

| Schweiz besitzt | müßte im Berhältnis zu de | en Bestand: |
|-----------------|---------------------------|-------------|
| | Nachbarstaaten haben: | |

| 77 | Mot.=Sportflugzeuge | $2\ 0\ 0$ | 38,5 | % |
|-----|-------------------------|--|---|--|
| 150 | Segelflugzeuge | $4\ 0\ 0$ | 37,5 | % |
| 300 | Mot.=Sportpiloten | $1\ 0\ 0\ 0$ | 30 | % |
| 800 | Segelflugpiloten | 3500 | 22,86 | % |
| 600 | Modellbauer | $4\ 0\ 0\ 0$ | 15 | % |
| | $\frac{150}{300}$ 800 | 77 MotSportflugzeuge 150 Segelflugzeuge 300 MotSportpiloten 800 Segelflugpiloten 600 Modellbauer | 150 Segelflugzeuge 4 0 0 300 Mot.=Sportpiloten 1 0 0 0 800 Segelflugpiloten 3 5 0 0 | 77 Mot. Sportflugzeuge 200 38,5 150 Segelflugzeuge 400 37,5 300 Mot. Sportpiloten 1000 30 800 Segelflugzeiloten 3500 22,86 |

Feftstellung:

- 1. Biel zu wenig Uebungsflugzeuge!
- 2. Ungenügende Organisation der Erziehung des Fliegernachwuchses!
- 3. Viel zu hohe Ausbildungstoften!
- 4. Reine ausreichende Flugzeugindustrie! Wir müssen ausholen!

Warum Modellbau?

Tell ist zu einer symbolischen Gestalt in der Schweizergeschichte geworden, die Schweiz ein symbolisches Staatswesen in der Weltgeschichte. Das Symbol ist die Freiheit. Sollte dieses höchste Gut nach einem Bestehen von über sechs Jahrhunderten heute in die Brüche geben? Nie und nimmer!

Die Gefahr ist groß. Borab ist das kleine Land gefährdet. Wir dürfen uns nicht vom sorglosen Schlaf der Sicherheit eins Tullen lassen. Es ist unsere Aufgabe als einiges Bolt zusammens zustehen, um Tag und Nacht, mit Kraft und Geist unser heiliges Gut, die Freiheit, zu bewachen.

Es ist Psslicht aller Schweizer Mütter, Bäter und Erzieher in diesem Sinne ihre Kinder zu erziehen und zu beeinflussen. Auf Schritt und Tritt soll die Jugend erinnert werden, daß sie die Trägerin der Freiheit ist, daß durch sie unser freies Batersland steht oder fällt.

Baterländisches Sinnen und Trachten soll dem Schweizer Kind frühzeitig in Fleisch und Blut übergehen. Die beste Mögslichkeit, dies auf breitester Basis durchzusühren, dietet die Erziehung in Heim und Schule. Den interessantssten und begeisterungsfähigsten Anknüpfungspunkt dazu sinden die Bäter und Lehrer an dem Flugwesen, ein Stoffgebiet, in dem es nicht an reichhaltiger Auslese sehlt.

Der Erfolg wird nicht ausbleiben, weil eine überbordende Begeisterung die Jugend anspornt. Wo sich solches Interesse für eine gute schweizerische Sache größter Bedeutung zeigt, müßten wir eine schwere Unterlassungssünde begehen, wollten wir dieses nicht ausbeuten.

Findet der Pädagoge vielleicht, die fliegerischen Probleme werden den erzieherischen Forderungen, wie Gemüts-, Charafter- und Kameradschaftsbildung, Festigung der Selbständigseit und Borbereitung auf das spätere Leben, nicht gerecht? — Ja, sollte das "Fliegen" wirklich in keiner Beziehung zum Innensleben des Kindes stehen, dann dürsten wir selbstwerständlich nicht damit an das Kind herantreten. Es wäre sonst eine gröbliche Berletzung der geistigen Entwicklung des Kindes. — Aber dem ist nicht so. Ungeahnt viele erzieherische Werte schlummern in diesen Problemen. Wer sie zu wecken versteht, dem wird es auch ein Leichtes sein, des Kindes Seelenkräfte auf sittliche Bahnen zu lenken. Zugleich aber stedt er den Keim, der im Kinde zur bewußten Freiheitsidee auswachen wird. Dies ist geistige Lansbesverteidigung, die zu entschlossenem Wehrwillen führt.

Der Flugzeugmodellbau rechtfertigt alle diese Behauptungen.

Was bezwedt handwerkliche Arbeit überhaupt? Sie soll die seelischen Beziehungen herstellen zwischen dem Wertzeug, dem zu bearbeitenden Material und dem schaffenden Kind. Sie will des Kindes Hand schulen und befähigen, sinngemäß mit dem Werkzeug umzugehen. Also nicht das Produkt steht im Vorder= grund, sondern der Borgang, die Arbeit, die sittlich auf den Schüler wirkt. Somit eine ftark betonte formale Forderung. Durch ihre Erfüllung schöpft das goldene Handwerk seine Schön= beiten. Im Flugzeugmodellbau werden alle diese Forderungen weitgehendst berücksichtigt. Der subtile Bau eines Flugzeug= modelles, wo Herz, Kopf und Hand in Einheit luftbetont schaffen können, verlangt die intensivste Mitarbeit aller Geistes- und Seelenfrafte, foll ein guter Erfolg erzielt werden. Das fertige Modell wird den Buben immer wieder beschäftigen. Er bleibt mit ihm verbunden. Im Fluge muß er es beobachten und muß feine Eigenschaften prüfen. Dieses Studium wird ihm Fehler und Mängel seiner Konstruktion zeigen. Er sammelt sich dabei Erfahrungen, die ihm helfen werden, durchdachte Berbefferungen anzubringen. Sein Erfindergeift muß immer rege sein. Der Bube ift fich bewußt, daß fein Modell, dem er viele Stunden liebevoller Arbeit gewidmet hat, bei der ersten Lufttaufe in die Brüche gehen kann. Dann foll ihn fein Chrgeiz an die Werkbant zurückführen, wo er Besseres leisten soll. Glückt es ihm aber, ein Modell zu erbauen, das im Flug seinen Bliden ent= schwindet, um nie wieder zurückzukehren, dann bedauert er nicht fein Flugzeug, das irgendwo zerbrochen in einem Baumwipfel hängt, sondern seine Augen strahlen vor Glück über seine er= folgreiche Arbeit.

Ohne daß das Kind von außen her beeinflußt wird, erzieht es sich selbst zu diszipliniertem Schaffen. Es wird sich bewußt, daß nur größte Energie und schärfste Ausmerksamkeit zum Ziele führen. Die kleinste Unausmerksamkeit kann das Gelingen in Frage stellen. Ein Seelenverhältnis zu seinem Modell läßt ihn das harte Ringen und Rämpfen um richtige Form und gute Flugeigenschaften ohne Klagen ertragen.

Ueberall verlangt man schöpferische Arbeit. Im Modellbau wird sie geleistet. Wie nirgends sonst ergibt sich eine strenge Verbundenheit von Gestalter, Werfzeug und Material. Wie nirgends sonst erlebt der junge Konstrukteur die besreiende Wirtung seines Schaffens. Der erzieherische Wert erweitert sich noch bedeutend, wenn eine Gruppe von Jungens ein Modell zusammen erbaut. Stärfer und schwächer Begabte arbeiten zusammen. Der Fähigste übernimmt die Leitung. Daraus entwickelt sich ein fruchtbares Gemeinschaftsverhältnis. Ein jeder isst auf den ansbern angewiesen. Ein jeder weiß, wenn seine Arbeit mißlingt, sann der ganze Ersolg ausbleiben. Ein jeder beißt auf die Jähne, schafft und gibt sein Letzes her. Jähigseit, Selbstdiszis

plin, Bertrauen und Berantwortung sind die unbedingten Forderungen solcher Gruppenarbeit. In einer solch verschmolzenen Gemeinschaft wird ein jeder zu einem wahren Ramerad und Freund herangebildet. "Allzeit bereit" heißt die Barole.

Aber nicht nur der Geift wird gefräftigt, sondern auch der Körper. Modellsliegen führt das Kind in die Natur, an Sonne und Luft. Im Wettlauf mit seinem Flugzeug füllt sich seine Lunge mit reiner, würziger Wiesenluft.

Modellfliegen ist ein edler und gesunder Sport. Er steht hoch über all den Sportarten, die zu reiner Resordsucht führen, die nur die Musselstraft fördern, sonst aber eher schädlich auf des Kindes Innenseben einwirken. Diese Sportarten machen aus dem Kinde einen Massenmenschen. Der Flugmodellsport aber formt aus ihm einen Individualmenschen.

Eine hohe edle Rultur wird nicht durch die Mustelfraft geschaffen, wohl aber durch die Stärte des Berstandes und des Herzens.

Wit der Gründung der Gesellschaft einer schweizerischen Flugzeugindustrie ist nun auch eine neue Berufsmöglichteit gegeben. Wollen wir eine seistungsfähige Flugzeugfabrikation, so benötigen wir auch ein gut geschultes Personal. Der kleine Mobellslieger wird am ehesten dazu geeignet sein, — Flugzeugsingenieur, «Techniker oder »Wechaniker zu werden.

Der Modellbau als Freizeitbeschäftigung und im Handfertigfeitsunterricht kann damit ein Bedeutendes beitragen, die Berufswahl einer schönen Anzahl Buben zu erleichtern.

Wir brauchen aber auch Flieger zum Schutze unseres Heimatlandes. Modellbau öffnet dem Jungschweizer den Weg zum Fliegen, gibt ihm das nötige Verständnis und die geistige Vorbereitung. Die methodische Reihenfolge in der Ausbildung unserer Piloten führt vom Modellbauer über den Segelslieger zum Motorslieger.

Unsere Nachbarländer haben ihren hochwertigen Modellsport nur einem frühzeitigen Einsehen und dem Umstande, daß er als obligatorisches Schulfach erklärt wurde, zu verdanken. Aus welchen Gründen sie zu diesen, mit hellseherischem Weitblick erfannten Maßnahmen getrieben wurden, zeigen uns heute die sprechenden Tatsachen. Das Flugwesen hat sich, ihre Vorausssicht bestätigend, ungeheuer rasch entwickelt und ist heute eine der wichtigsten Lebensadern eines Staates, sowohl in wirtschaftlicher wie in militärischer Hinsicht geworden. Viele ihrer Modellbauer sind heute schon tüchtige Viloten.

Auch wir Schweizer dürfen nicht hintenanstehen. Wir müssen es ihnen gleich tun. Im Modellflugsport sollen unsere Jungen mit den einsachsten Elementen der Fliegerei vertraut werden. Worgen zählen dann auch sie zu dem Pilotenstock, der für unsere Landes wirtschaft und unsere Landes ver = teidigung die beste Gewähr leistet.

Noch in den Kinderschuhen und auf wackeligen Beinen steht der Modellbausport bei uns. Die ersten Bastler, die sich zu Modellbauspuppen zusammenschlossen, tauchten vor 10 Jahren auf. Selbstverständlich wurde auch früher schon vereinzelt Modellbausgetrieben, doch ohne große Ersolge und unbeobachtet von der Umwelt. Auch die Pionierarbeit der ersten Modellbausgruppen trug erst 5 Jahre später, an lokal veranstalteten Modellbausgruppen trug erst 5 Jahre später, an lokal veranstalteten Modellsausgruppen trug des Aleroschuhes. Heute sind wir Dank der guten Leitung des Aleroschuhes der Schweiz so weit, besser organissierte Modellbausgruppen in Tätigkeit zu sehen. In 25 größenen und kleineren Städten der Schweiz wurden Arbeitsgruppen gebildet. In der Freizeit sindet sich jung und alt ein, um unter tundiger Führung zu basteln.

Aus methodischen Gründen wird nicht ein Refordmodell in Angriff genommen, sondern mit einem einsachsten Stabmodell begonnen. Die primitivsten Regeln der Bautechnit werden dabei kennen gelernt. Die Arbeit erfolgt auf Grund eines genauen Bauplanes. Biele folcher Borlagen, von den einsachsten bis zu den schwierigsten Modellen, eristieren schon. Es sei hier nur auf die beiden ausgezeichneten "Pro Aero" = Pläne Shell 1 und 2 hingewiesen, die im Sekretariat des Aero-Clubs der Schweiz (Schanzenstr. 1, Bern) gratis abgegeben werden. Sie enthalten eine genaue Baubeschreibung, eine Stückliste mit Ansgaben über Maße, Material und Stückzahl.

Borerst erlernt der junge Modellbauer einen Konstruktionsplan lesen und darnach die genauen Zeichnungen ansertigen. Benn er auf diese Urt einige Modelle gebaut hat, wird er bald einmal auf eigene Ideen stoßen. Mit Schwung und wiel Selbstvertrauen geht der Bastler daran, seine Ideen zu verwirklichen. Es entsteht eine Eigenkonstruktion. Der Modellbauer wird zum Forscher und sogar zum kleinen Ersinder.

Alle Arbeitsprozesse wie Strichsägen, Aussägen vorgezeichneter Figuren, Biegen von Leisten über Wasserdamps und Flamme, Spalten und Zurichten von Tonkin, Bespannungsversuche, Schäften, Wickeln mit Leimfaben ohne Knoten, Schneiden, Hobeln, Kaspeln, Feilen usw. werden gründlichst und instematisch durchgenommen.

Bei meteorologisch günstiger Witterung geht's mit dem fertigen Modell hinaus ins Freie zum Einfliegen. Das neue Modell wird zuerst richtig ausgewogen, das heißt, es werden verschiedene Flugversuche unternommen und Schwerpunkt und Gleichgewichtslage ausprobiert. Ein Modell kann "Ropf- oder Schwanzlastig" sein, oder aber es hängt, mit andern Worten, das Flugmodell liegt schief in der Luft. Alle diese Fehler müffen durch Unbringen von kleinen Gewichten, Berftellen der Flügel und der Anstellwinkel oder Anbringen von Berwindungsklappen behoben werden. Oberftes Ziel ist immer Kursstabilität, das heißt, das Modell foll möglichst schön geradeaus fliegen. Ist das Modell eingeflogen und find die Mängel behoben, wird es von einem Hügel herab, mittels Hand oder Gummiseilstart auf Strede geschickt. Um gute Erfolge zu erzielen, müffen Witterungsverhältnisse, Bindrichtung, Bindstärke, Temperatur usw. eingehendst studiert werden. Ebenso muß eine genaue Orben= tierung über die topographische Beschaffenheit des Uebungsge= ländes vorgenommen werden, um feststellen zu können, wo Hangaufwinde, warme Thermifströme oder gefährliche Wirbel zu erwarten sind.

Der Modellbauer hat sich in vielem mit den gleichen Fragen zu beschäftigen wie sein großer Bruder, der Segelslieger. Wer gewissenhaft baut, dessen Arbeit wird durch gute, ost sogar übrraschende Leistungen belohnt. So wurden schon Flüge von über einer Stunde Flugdauer, 1000 m Startüberhöhung und 10 km Distanz registriert.

Ist Modellbau teuer? Das Material dazu kostet nicht mehr als ein mittelgroßes Buch, also 4—5 Franken. Das Werkzeug, das dazu benötigt wird, ist in jedem Haushalt vorhanden: Hammer, Zange, Schere, Schraubenzieher, Laubsäge, Holzfeile, Sackmesser, Waßtab, Vinsel und Wachsterzen. Das sind sie! Um vorteilhaftesten und gewinnreichsten ist der Modellbau jedoch in den gut gesührten Gruppen des Aero-Clubs der Schweiz. In bestorganisierten Modellbaufursen will der Ae. C. S. der klugbegeisterten Jugend den ersten Kontakt mit der Fliegerei vermitteln und sie theoretisch für eine spätere sliegerische Brazis vorschulen. Wenn auch nicht jeder, der im Modellbau mitarbeitet, Bilot werden kann, so soll doch jeder, der Modellbau betreibt, ein geistiger Pilot werden zur Verteidigung der Freiheit und Unabhängigkeit unserer lieben Schweiz.

Das Titelbild muß in jung und alt Freude und Begeisterung für den Flugsport erwecken. Dieser Knabe von schäumensdem Uebermut, Gesundheit und Kraft strozend, ist das Symbol aller Modellbauer. Aus diesem Buben kann einst ein flotter Segelslieger, ein sportlicher Motorslieger und ein wagemutiger Militärslieger werden. Solchen Nachwuchs zu besitzen gibt einem das ruhige Gesühl der Sicherheit:

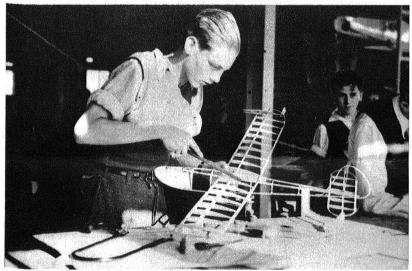
"Lieb Heimatland magst ruhig sein!"

Darum Modellbau und darum wird am 15./16. April die Aktion Bro Aero zur Förderung der nationalen Luftfahrt durchgeführt.

Bernerjugend übe dich in diesem schönen und gesunden Sport und unterstütze die Aktion Pro Aero! M. Hofer.



Blick in die Werkstatt: Kein einziger steht unbeschäftigt herum. Geschäftig, mit grosser Zufriedenheit und Liebe wird gearbeitet.



Fiugzeugmodell Shell 1 im Rohbau: Die letzten Feilenstriche, nachher wird das Gerippe mit Papier oder Seidenstoff überspannt. Eine ausgezeichnete Arbeit.



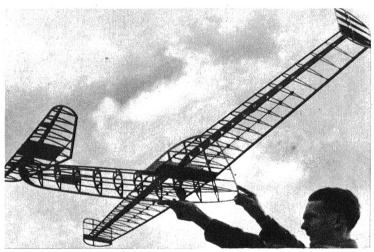
Der Werkzeugkasten: Weniger tuts auch! Die allernotwendigsten Werkzeuge sind: Hammer, Schraubenzieher, Zange, Laubsäge, Sackmesser, Schere, Masstab, Holzfeile; Glaspapier und Wachskerzen. Dies hier ist einer der Musterkasten, welche der Ae. C. S. den Modellbaugruppen, die gut arbeiten, leihweise zur Verfügung stellt.



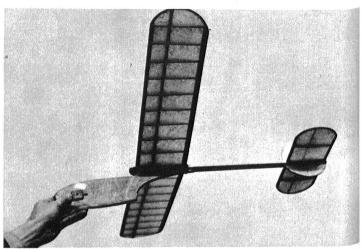
Flügel im Rohbau: Der junge Modellbauer setzt die Flügelrippen auf den Hauptholm. Diese Arbeit verlangt sehr viel Feingefühl, Ausdauer und Sorgfältigkeit. Im Hintergrund das Gerippe des Rumpfes. Das Dreicck als Bauelement.

Der Modellbau





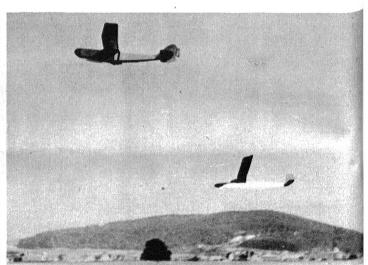
Fertiges Modellgerippe: Ein Meisterwerk. Der Rumpf ist dreikantig durchkonstruiert. Die Hauptholme der Flügel und des Rumpfes sind aus Kieferholz, die Rumpfspannten und Flügelrippen aus Sperrholz. Die Randbügel der Flügel, des Höhen- und Seitensteuers sind aus Peddigrohr.



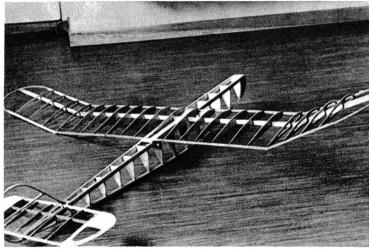
Einfachste Konstruktion: Eine mustergültige Ausführung. Originelle Kombination von Flach- und Stabrumpf.



Elegantes Grossmodell: Flügel ungebrochen gerade. Flügelnase aus dünnstem Sperrholz, ebenso ist der auskonstruierte Rumpf mit Sperrholz beplankt. Auf der Rumpfnase befindet sich ein Trimmgewicht zur Veränderung der Gleichgewichtslage. Die kleinen Klappen an den Flügeln aus Aluminium dienen zur Verbesserung der Stabilität.



Zwei Modelle auf Streckenflug: Sie liegen ausgezeichnet in der Luft. Das Modell im Vordergrund ist etwas schwanzlastig, das andere ist kopflastig.



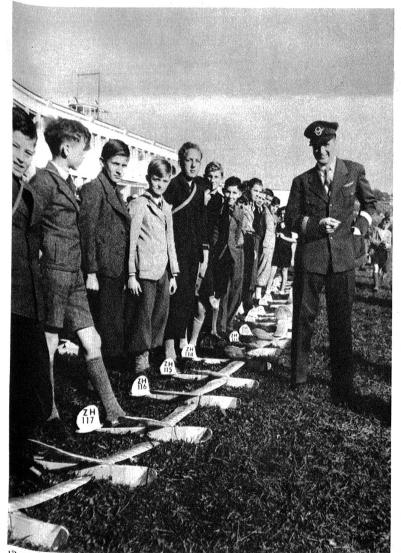
Modellgerippe: eine Meisterleistung der Modellbaukunst. Die "Ente" im Rohbau, mit durchkonstruiertem Tropfenformrumpf.



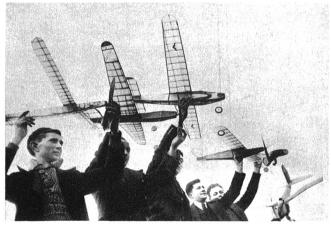
"Motormodell mit Zweitaktmotor. Führt Benzin für eine Flugdauer von 40 Min. mit sich. Gewicht 720 Gramm.



Vorbereitung zum Gummiseilstart: (Hochstart): An einem Starthaken wird das Gummiseil eingehängt und angepannt. Dann wird das Modell gegen den Wind losgelassen.



Flugkapitän Ackermann als Bauprüfer: Der beliebte Verkehrsflieger, bekannt als Autor vieler Flugbücher, prüft 15 Minuten vor seinem Start nach London die Modelle, die zu einem Wettbewerb angemeldet wurden



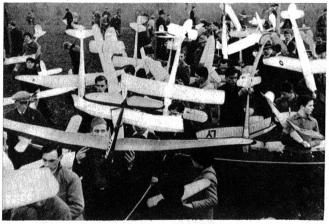
Gummimotormodelle bereit zum Start: Die Gummibänder sind aufgezogen,



Erste Phase des Handstartes: Dieses Modell erreichte über 1000 m Startüberhöhung und legte eine Strecke von 7250 m zurück.



Bereit zur Bauprüfung: Beachtenswert sind die beiden Riesenmudelle, konstruiert von zwei Knaben aus der Innerschweiz



In Erwartung vor dem Modellflugwettbewerb: Der Massenandrang ist ein schlagender Beweis für das grosse Interesse, das unsere Jugend für diesen Sport bekundet.