Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 29 (1939)
Heft: 15

Artikel: Flieger werden...!
Autor: Hofer, M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-641159

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: 22.07.2025

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

‚Was sagte denn die bedauernswerte Herrin des Hauses zu dem entsetzlichen Wirrwarr?'

‚Sie war natürlich vom Anblick des toten Gatten lange Zeit ganz konsterniert, vermochte kaum zu sprechen und schüttelte zu allem in stummem Entsetzen den Kopf. Erst als ich eindringlich fragte, ob ich gegen Kaul Strafanzeige machen solle, fuhr sie wie gestochen auf: ‚Seid ihr denn alle wahnsinnig geworden? Man hat doch nicht den kleinsten Anhaltspunkt. Das Fräulein schwatzt konfuses Zeug und hat völlig den Kopf verloren. Ich dulde keinenfalls, daß ein Mensch auf so vage Gründe hin gradezu des Mordes verdächtigt wird!' Ueber die Schwander'sche Ehe befragt, ging Dr. Krenn nicht so recht mit der Sprache heraus. Die Frau, aus einfachen Verhältnissen stammend, sei etwa fünfzehn Jahre jünger als der Verstorbene, sehr hübsch, wohl auch etwas unbefriedigt (kein Wunder!), deshalb häufig auf der Fahrt, indes der Alte, sein Herz schonend, zu Hause saß und sich mit dem vergötterten Kinde beschäftigte . . . Keine harmonische Ehe, doch auch nicht grade ein Schlachtfeld. Die lebensfrohe Frau mehr als der griesgrämige Alte zu bedauern.'

Kurz, meine Herren, tagsdrauf begab ich mich selbst an Ort und Stelle. Frau Schwander empfing mich liegend in ihrem Boudoir. Sie sah sehr abgespannt und bedrückt aus, machte sonst jedoch mit ihren vierzig Jahren noch einen ausgezeichneten Eindruck. Sie verwahrte sich gleich sehr energisch dagegen, daß sie sich den gegen ihren Schofför geäußerten Verdacht im geringsten zu eigen gemacht habe, nannte die Gouvernante eine hysterische Person, die unbegreiflicherweise auch Dr. Krenn angesteckt habe und bat mich flehentlich, einen Skandal nach Möglichkeit zu verhüten. Dann erzählte sie die typische, durchaus glaubhafte Geschichte von einer Schwarzfahrt und nachträglicher Zurredestellung usw. Statt das Vergehen ehrlich zu bekennen und den Tadel einzustecken, sei der sonst sehr anstellige junge Mann ihr noch frech gekommen, sodaß sie ihm in der Erregung ein Buch an den Kopf geworfen habe. ‚Unglücklicherweise wurde dann auch mein Mann noch alarmiert, der den Burschen ohne weiteres an die Luft setzte. Daß dieser darauf einen so niederträchtigen Racheplan ins Werk gesetzt haben soll, halte ich für ganz ausgeschlossen. Viel wahrscheinlicher ist wohl, daß hier ein grausamer Irrtum obwaltet. Die rätselhafte Meldung ging vielleicht jemand anders an . . . was weiß ich. Mein Mann, der sich fortwährend in irrsinniger Weise um den Kleinen ängstigte und keine ruhige Minute hatte, wenn ich ihn einmal im Wagen mitnahm (das Kind bat mich doch immer wieder darum!), ist einfach seiner Angstpsychose zum Opfer gefallen. Wer weiß, was er in der Aufregung gehört hat. Ich habe die Bonne im Verdacht, daß sie ihm die Vermutung eines Autounglücks schon vorher beibrachte. Sie bestreitet es zwar, gibt aber zu, es sei ihr erster Gedanke beim Anruf des fragwürdigen Kommissars gewesen. Und warum? Weil ich den Wagen selbst lenkte! Das konnte ja unmöglich gut ausgehen! So dachte nämlich auch mein Mann, obgleich mir noch nie das Geringste zustieß. Und da er aus purem Eigensinn einen andern Schofför nicht einstellen wollte . . . Kurzum, Sie müssen wohl auch zugeben, daß ein Irrtum viel wahrscheinlicher ist als ein Verbrechen. Es ist mir einfach unbegreiflich, wie Dr. Krenn es über sich bringen konnte, so einen furchtbaren Verdacht auszusprechen. Ich fürchte, die eifersüchtige Närrin hat ihm noch ganz andere Raupen in den Kopf gesetzt!' schloß sie mit aufflammenden Augen.

(Wird fortgesetzt.)

Flieger werden . . . !

M. Hofer

„Der Bider, der Bider!" Ja, dieser Name ist in der Schweiz für jung und alt, ob reich oder arm, zu einem Begriff geworden. Ertönte der Ruf „Bider", reckten sich die Hälse in die Höhe und suchten die Augen weit, weit entfernt am Horizont ein brummendes Ungeheuer: Oskar Biders Blériot. Bider, der Flieger, hieß er, und heißt er heute noch. Der Verwegene, der Vermessene, schimpften die Aengstlichen. Der Kühne, der Wagemutige, lobten die Begeisterten. Das war vor 20 Jahren.

Von Erfolg zu Erfolg eilte dieser seltene Mann. Steil führte seine Siegesbahn, hinan zum klaren Firmament, strahlend steht sein Name dort geschrieben. Die Erde forderte ihr Recht, er starb den Fliegertod. Doch hat sie uns nur seinen vergänglichen Leib weggenommen, sein Geist aber schwebt immer über uns und wird uns ewig bleiben. Bider war der größte Flieger seiner Zeit. Die ganze Welt feierte seinen Namen. Als erster überflog er die Pyrenäen, als erster besiegte er die damals für unbezwingbar geltenden Alpen. Seine kühnen Taten rächten den Tod des Peruaner Chavez, der in Domodossola nach gelungener Alpenüberquerung die Siegespalme nur noch als Sterbender übernehmen konnte.

Bider der Flieger. Kein Abenteurer. Ein ganzer Mann, der aus grenzenloser Liebe alles für sein Vaterland hingab: Seine Kraft, sein Gut und sein Leben. Er ist der Schöpfer unserer Sportaviatik, unserer Verkehrsluftfahrt und unseres Militärflugwesens. Mensch und Flieger ein einziger Guß. Vor mehr als 20 Jahren hat er in klarer Vorausahnung auf dem weiten Feld in Dübendorf prophezeit, es werde sich der Flugsport zu einer Selbstverständlichkeit entwickeln, mehrplätzige Verkehrsmaschinen werden an- und abfliegen, und mächtige Militärstaffeln werden über den Platz dahinsausen. Jedes Wort, aber auch jedes Wort ist in Erfüllung gegangen.

Verneigen wir uns ehrfurchtsvoll vor dem Andenken dieses ungewöhnlichen großen Schweizers. —

Welch ein Unterschied heute und vor 20 Jahren. Welch ungeheure Entwicklung von diesen schwächlichen halsbrecherischen Drahtkisten bis zu den eleganten, aerodynamisch durchgebildeten und vertrauenerweckenden Flugzeugen. Jawohl, unsere Luftpioniere setzten viel aufs Spiel, es ging um Biegen oder Brechen. Heute sitzt ein jeder, ob Pilot, Funker oder Passagier, gemütlich an seinem Platz im Flugzeug und fliegt sicher und ruhig mit der größten Selbstverständlichkeit über Berge, Täler und Meere.

Der Sportflieger bewundert sein schönes und liebes Fleckchen Heimat. Der Verkehrsflieger verbindet Erdteil mit Erdteil, und der Militärflieger bewacht mit tausendpferdigen, feuerspeienden Drachen die Grenzen seines Landes.

In weniger als einer Woche ist der ganze Erdball umflogen worden, bis zu 15,000 Meter schraubte sich ein Flugzeug hinauf, mit 600 km und mehr Geschwindigkeit rasen die neuesten Typen durch die Luft. Ein Ohnehaltflug von 14,000 km wurde von mutigen Männern ausgeführt. Ob Kleinflugzeug, ob Großflugzeug mit Rädern oder Schwimmern, sie alle durchquern Tag und Nacht bei Regen und bei Sonnenschein sicher, elegant und schnell den Weltenraum. Der dritte Weg ist kein Geheimnis mehr.

Fliegen können, Flieger werden ist der Traum so manches jungen Mannes. Sehnsüchtig richtet er seinen Blick nach den silbergrauen Vögeln, die hoch oben im freien Raum elegant und kühn ihre Kreise ziehen.

Die Motorfliegerschule ist hart. Sie verlangt ganze Burschen. Gute allgemeine Bildung, gute Intelligenz, makelloser Charakter und ausgezeichnete Gesundheit sind die Voraussetzungen. Derjenige Pilot, dem nur einer dieser genannten Faktoren fehlen würde, könnte für sich und seine Mitmenschen am Boden zur unmittelbaren Gefahr werden. Aus diesen Gründen muß sich jeder Pilotenanwärter einer eingehenden psychotechnischen, charakterologischen und medizinischen Prüfung unterziehen. Hat er diese erste Schwelle überschritten, ist noch lange nicht gesagt, daß er nun wirklich zum Fliegen taugt. Fehlt ihm das fliegerische Gefühl, kann er sich mit der dritten Dimension nicht befreunden, muß er sich eben mit dem Traum begnügen.

Das Fliegen muß einem gewissermaßen gegeben sein. Es muß einem sozusagen im Hinterteil sitzen. Unsere Piloten haben es alle, mehr oder weniger. Die größte Begeisterung, der zäheste Fleiß und der kühnste, unerschrockenste Mut werden darüber nicht hinweghelfen können.

Wie geht nun die Fliegerschulung vor sich? Vorerst wird der Pilotenanwärter einem Fluglehrer zugeteilt. Wer ist der Mann, was ist der Mann, dem er sich jetzt auf Gedeih und Verderben ausliefert? Ein absolut zuverlässiger und gewissenhafter Mensch, Psychologe, Pädagoge und Methodiker in einer Person. In ungezwungenem, belanglosem Gespräch wird der erste, verbindende unerläßliche Kontakt zwischen den beiden geschaffen. Auf Schritt und Tritt, wo er geht und steht, in Kleidung, Haltung, Auftreten und Sprache sucht der Fluglehrer das Innere seines Schülers zu erschließen. Zuletzt wird dessen ganze Psyche vor ihm aufgedeckt sein, wie ein ausgelegtes Kartenspiel. — Unverschämte Frechheit, sich in das Intimste, Verborgenste eines Menschen einschleichen zu wollen! — Oh nein! Nicht zu seinem Schaden geschieht dies, wohl aber zu seinem Vorteil. Nur so wird es dem Lehrer möglich sein, seinem Zögling die entsprechende Behandlung zuteil werden zu lassen, und dadurch das bedingungslose Vertrauen zu erlangen. Es bestehen so viele Schulmethoden, als es Schüler gibt! Der eine ist zart besaitet, etwas zögernd. Er will mit weichen Handschuhen berührt werden und verlangt anspornenden Zuspruch, mehr Lob als Tadel. Ein anderer wieder ist robust und gleichgültig. Der Lehrer muß mit rauher Faust zupacken, ihn, wenn es Not tut, scharf zurechtweisen. Ein dritter zeichnet sich durch ungestümes Drausgängertum aus, ist etwas unbeherrscht. Um ihn vor unüberlegten Dummheiten zu bewahren, muß er frühzeitig zurückgebunden werden. Wie ein wildes Rößlein bekommt er Zügel aufgezäumt. — All dies soll der Fluglehrer herausspüren. Ist er dazu nicht fähig, und behandelt er jeden über den gleichen Leist, wird er kläglich Schiffbruch erleiden und keine Erfolge verzeichnen können. Seine Schüler werden ewig mißverstanden. Seine Kritik, die er als die selbstverständlich richtige anbringt, entspricht nicht den begangenen Fehlern. Ein Mißverhältnis entsteht. Das Vertrauen ist weg. Nur unter „Aechzen" und „Murgsen" erlernt der Schüler freudlos das Fliegen. — Als Fluglehrer amtieren heute nur bestqualifizierte, verantwortungsbewußte Piloten, mit hervorragendem Können und ausgezeichneten Charaktereigenschaften!

Jede Praxis beginnt mit grauer Theorie. Auch hier. Am Flugzeug im Hangar erklärt der Lehrer seinem Schüler die Wirkung der Steuer, die Bedeutung der Bordinstrumente. Er führt ihn ein in die geheimnisvollen physikalischen Gesetze des Fliegens überhaupt. „Haben Sie verstanden?" Wie aus einem Traum wacht der Flugbegeisterte auf. Nur mit halbem Ohr ist er den Ausführungen gefolgt. In Gedanken fliegt er längst, handhabt den sagenhaften Steuerknüppel, den er heute zum ersten Mal berühren darf und ist überglücklich. —

Jetzt sitzen die beiden in der Doppelsteuerschulmaschine. Der Motor springt an. Das „Scheit", das noch friedlich still gestanden, saust wie wild vor der Nase des erschreckten Schülers herum, eine glänzende Scheibe bildend. Wie ein Vollblutpferd erzittert die „Kiste". Schüler und Flugzeug fiebern um die Wette. Von kundiger Hand gelenkt, rollen sie auf die Piste. Noch eine kurze Verständigung durch das Bordtelephon, dann heult der hundertpferdige Motor auf: Vollgas! Die Maschine rollt, der Schwanz hebt sich, die Maschine fliegt. Höher steigt sie. Der Schüler, der vorerst nur als Passagier mitfliegt, liest am Höhenmesser 100, 200, 300 m ab. Plötzlich neigt sich das Flugzeug. Des Schülers Augen weiten sich. Ungewöhnliche Fluglage! Absturz? Nein, einfachste, sanfteste Kurve. Unten zieht die Landschaft wie ein Filmbandvorüber. Jetzt hört der Motor auf zu lärmen. Statt dessen ein feines Singen in den Verspannungen. Motordefekt? Verfehlt, wir sind auf der Einflugrichtung und setzen zur Landung an. Jetzt ist aber die Reihe an dir, junger Mann. Zeige was du kannst. Zuerst lernt er die Verwindung handhaben, später darf er die Seitensteuerpedale bedienen und selbstständig die Kurven fliegen. Bald übernimmt er im freien Flug sämtliche Steuer. Hie und wieder ein Schlag auf den Steuerknüppel oder die Seitensteuerpedale seitens des Fluglehrers und eine Belehrung durchs Telephon: „Sie hängen, Sie schieben", oder „nicht so unruhig". Gehorsamst und behend führt der Schüler alle die Korrekturen aus.

Heute wird ihm der Gashebel anvertraut und der Start eingeübt: Steuerknüppel nach vorn, Vollgas und über die Motorenhaube einen Punkt am Horizont fixiert. Schnurgerade muß der Start sein. — Zum Schluß noch die Landung, das Schwerste. Ruhig in die Landerichtung einkurven, Gashebel zurück und normaler Gleitflug. Sachtes, feines Abfangen und schon setzt das Flugzeug am Boden auf. Bei den ersten Landungen springt die „Kiste" wieder hoch, wie ein wild gewordenes Geißlein. Macht nichts, nur die Ruhe nicht verlieren!

Plötzlich eine scheinbar stumpfsinnige Aufgabe durch das Kopftelephon: „Zählen Sie mir die Bäume der Straßenallee entlang." — Merkwürdig, was hat nun das mit dem Fliegen zu tun? — Kinderspiel! Der Schüler zählt, doch plötzlich bricht er ab. Erschreckt hat er wahrgenommen, daß sich sein Flugzeug in einer ganz bedenklichen Fluglage befindet. Lachend fängt der Lehrer den „Kahn" wieder auf. Also Fliegen und zu gleicher Zeit noch einer zweiten Beschäftigung obliegen ist doch nicht so einfach. Aber Zeit bringt Rat. Es vergehen keine drei Wochen, sitzt der Schüler am Steuer, beobachtet gelassen Himmel und Erde, ohne aus dem Konzept zu geraten. Eines Tages bemerkt er auch, wie der Lehrer quitschvergnügt während des ganzen Fluges seine Ellenbogen auf der Bordwand aufstützt. Donnerwetter! so fliege ich also schon ohne fremde Hilfe. Richtig, bei der nächsten Landung steigt der Lehrer aus. Noch einige gute Ratschläge und rasch haut er ab, als fürchtete er, der Lehrer könnte sich doch noch eines andern besinnen. Endlich allein! Ist's möglich! Keine störende und beunruhigende Schläge auf die Steuerorgane mehr von hinten, keine aufregenden Bemerkungen mehr durch das Telephon. Herrliches Gefühl. Mit aller Konzentration sitzt er am Steuer und gibt sein Bestes her. Gelungen! Start, Flug und Landung verdienen ein Lob.

Weiter geht's. Glissaden, Ziellandungen und Achte stehen auf dem Uebungsprogramm. Alles scheint in bester Ordnung. Doch eines Tages ist es aus. Nichts will mehr gelingen. Stöpselperiode. Zu sicher und zu selbstverständlich ist er in der letzten Zeit geflogen, die Konzentration hat darunter gelitten. Bei den Ziellandungen benimmt sich der Schüler so ungeschickt, daß dem Lehrer die Haare zu Berge stehen. Beinahe wäre er auf dem Flügel gelandet. Jetzt ist's aber genug, dem gefährlichen Spiel muß ein Ende bereitet werden!

Wie der Fehlbare zurück rollt, erblickt er seinen Meister in voller Fliegerausrüstung. Klein und häßlich duckt er sich in seinen Sitz hinunter, als wollte er sich verstecken. Aus schiefen Augenwinkeln nur wagt er seinen Lehrer anzuschauen. Wortlos steigt dieser ein. Am Doppelsteuer bringt er seinem Schutzbefohlenen wieder Ruhe, Disziplin und Sicherheit bei. —

Heute ist er reif zum Brevet I. Kinderspiel. Xmal ist es schon im Training geglückt. Warum sollten heute ausgerechnet die 5 Achte in 200 m Höhe und die Ziellandung mit vollständig gedrosseltem Motor mißlingen? — Nur nicht so siegesgewiß junger Mann! Schon mancher hat bei dieser Prüfung nicht mehr auf 5 zählen können. Nimm zur Vorsicht 5 Steine in den Hosensack und wirf nach jeder Acht einen zum Flugzeug raus. Gesagt, getan. Die Brille aufgesetzt und Vollgas. Ein bißchen nervös ist er doch, sonst würde der Schwanz nicht so unruhig auf und ab gehen. 1, — 2, — 3, — 4, — 5, —Achte, gut; Ziellandung mittelmäßig aber doch im Rechteck. Strahlend rollt er zurück. Bestanden! Hei das Gefühl! So frei und unbekümmert ist ihm schon lange nicht mehr zu Mute gewesen. Im Siegesrausch wird er ein ganz anderer Mensch. —

Der Appetit kommt mit dem Essen. Genau gleich beim Fliegen. Mit Feuereifer wird von nun an auf das Brevet II trainiert. Unterdessen durfte er die Maschine wechseln. Die alte Doppelsteuerkiste ist mit einem eleganten Sportflugzeug vertauscht worden. Wie sich der Jungpilot in die Brust wirft! Er fühlt sich schon ganz als große Kanone. Aber bei Außenlandungen, auf kleinsten Plätzchen, wo es zu zeigen gilt, was man kann oder nicht kann, wird sein Mütchen etwas abgekühlt. Er steigt von seinem hohen Roß herab. Die Douche tut ganz gut. Noch mehr Konzentration, Draufgänger und es kann eine Kanone aus dir werden.

Das eidgenössische Luftamt verlangt mindestens 20 Stunden Training, verteilt auf minimal 4 Monate vor der Prüfungszulassung für das Brevet II.

Dabei sind 100 Landungen vorgeschrieben, wovon 10 auf mindestens 5 verschiedenen Landeplätzen. Ebenfalls ist ein Ueberlandflug von 300 km, der sog. Schweizerrundflug, innert höchstens 8 Stunden zu absolvieren, wobei während einer halben Stunde eine Höhe von 2500 m über dem Standort beibehalten werden muß.

Sind diese Bedingungen erfüllt, kann sich der Bewerber für das Brevet II, sofern sein Können es erlaubt, zu der Flugprüfung anmelden.

Hundertmal macht er in Gedanken die Prüfung und hundertmal richtig. Schlaflose Nächte kostet es ihn. Von ruhigem Arbeiten keine Spur mehr. Endlich wird die Spannung gelöst. Ruhig Blut, ruhig Blut.

Er klettert mit seinem Flugzeug auf 1000 m Höhe. Macht 2 Spiralen links, 2 Spiralen rechts, eine Glissade links, eine rechts und anschließend eine Gasschlepplandung in das Rechteck von 100×200 m.

Gelungen! Ungeheures moralisches Plus. Es folgt die Ziellandung aus 1000 m ohne mit Gas nachzuhelfen, in ein Rechteck von 100×300 m Ausdehnung. Wiederum gelungen. Glückskind, noch eine Uebung, und du hast das Brevet im Sack. Die Rauchspurlandung: Auf 600—800 m Höhe muß der Prüfling über dem Platz kreisen. Im Moment, da unten ein Rauchspursignal abgefeuert wird, soll er den Motor abstellen und in das Rechteck von 100×300 m hineinlanden. Man denke sich eine Motorpanne, und eine Notlandung auf einer Matte in der eben angegebenen Größe, die rings von einem breiten Graben umgeben ist. Heikle Situation. Landet er zu kurz, also vor dem Rechteck, kapotiert er im Graben, landet er zu lang, etwa in der Mitte des Platzes, so rollt er mit Schuß in den Graben am Ende des Platzes.

Beide Landungen sind natürlich ungültig. Unser junger Pilot ist heute jedoch groß in Form. Auch die Rauchspurlandung gelingt vortrefflich. Er hat's geschafft. Fluglehrer und Schüler reichen sich die Hand: „Ich gratuliere". Aus warmem wahren Herzen ist das gekommen. Der Meister freut sich über die erfolgreiche Arbeit seines Zöglings. Zufrieden trägt er in dessen Flugbuch die Bemerkung ein: Alle Uebungen im ersten Anflug erfüllt. Zum Abschluß noch einige theoretische Fragen über Motorenkunde, Aerodynamik, Meteorologie und Geographie. Dann stellt ihm das Luftamt auf Ersuchen des Fluglehrers die Führerbewilligung II aus. Was ist er jetzt? Flugzeugführer für 1—3-plätzige Maschinen. Was kann er unternehmen? Flüge im Inland und Flüge ins Ausland. Reichlich nützt er die Gelegenheit aus. Er wird ein braver, zuverlässiger Reisepilot. Aber eines Tages genügt ihm auch das nicht mehr. Seinem Vorbild, dem Fluglehrer, eifert er nach. Immer wieder bestaunt er dessen tolle Figuren, die dieser in den blauen Himmel schreibt. Akrobatik! Das Zauberwort lockt. Auch er möchte sich mit seinem Flugzeug so um die eigene Achse herumwirbeln, auch er möchte das kitzelige Gefühl des freien Falles auskosten. Kurz entschlossen tritt er der Schule für „höhere Ausbildung" bei. Die Anforderungen sind gesteigert, aber der Genuß ist umso größer. Der Abschluß bildet das Akrobatikbrevet. Jetzt hat er den Kelch bis zur Neige gekostet. Wir gratulieren!

Habt ihr gesehen, wie herrlich es ist, Flieger zu werden, Flieger zu sein. Hart ist die Schulung, gewiß, aber die Genugtuung ist nachher umso größer. Schweizerjugend, eifre deinem Führer und Bahnbrecher Oskar Bider nach. Laß seine Prophezeihung restlos in Erfüllung gehen.

Laßt euch sagen, den schönsten Genuß erlebt der Sportflieger in kräftiger lebendiger Sportflugmaschine. Seinem Willen gehorchend, trägt sie ihn hoch über alle Berge, verschafft ihm Einlaß in die verborgensten Winkel seines herrlichen Heimatlandes.

Allein am Steuerknüppel, in einsamer Weite, reift der Jüngling zum Manne heran. Seine geistigen und körperlichen Kräfte werden durch konzentrierte Anspannung und dauerndes Pflichtbewußtseiin gestärkt. Ein Flieger weiß Gefahren zu begegnen und Gefahren zu parieren. Sein ganzes Auftreten, in Haltung und Charakter gewinnt durch die fliegerische Tätigkeit an Sicherheit.

Die Geschichte rühmt die Tapferkeit und den klugen Mut unserer Eidgenossen, die mit Hellebarden und Morgensternen furchtlos ihren Heimatboden verteidigten. Unsere Buben sollen auch solche Streiter werden. Heute gilt es den Luftraum zu verteidigen. Dazu brauchen wir Flieger — Militärflieger. Unsere fähigen Sportflieger sollen die eiserne Garde am Schweizerhimmel werden. Die Geschichtsschreiber sollen einst ein Loblied singen auf das Heldentum der Schweizerflieger.

Welch herrlicher Gedanke, ein starkes Flugzeug zu meistern, mit der ehrenvollen Aufgabe, sein geliebtes Vaterland zu beschützen! Väter und Mütter sind stolz auf ihre Flieger-Söhne.

Jeder Sportflieger leistet aber auch einen bedeutenden Beitrag für unsere wirtschaftliche Entwicklung. Je mehr Piloten ausgebildet werden, desto mehr Flugzeuge benötigen wir. Und da nun die Apparate in der Schweiz hergestellt werden, finden dadurch viele arbeitslose Mechaniker, Techniker und Ingenieure neue Arbeit und Verdienstmöglichkeit. Zugleich aber wird unseren schulentlassenen Buben durch die schweizerische Flugzeugindustrie ein neues interessantes Berufsfeld eröffnet.

Schweizerware ist immer hochwertige Qualität gewesen, durch unsere Flugzeugfabrikation soll dies mit der Zeit der ganzen Welt bestätigt werden.

Bernerknabe werde Sportflieger! In den Motorfluggruppen des Ae. C. S. wirst du gute Aufnahme und beste Kameradschaft finden.

Unser Heimatland braucht einen tüchtigen, mutigen Fliegernachwuchs. Wer den Steuerknüppel eines Sportflugzeuges beherrscht, bietet die beste Gewähr, auch ein unerschrockener Militärflieger zu werden.

Die Schweizer Stiftung Pro Aero, die das nationale Werk übernommen hat, unser Flugwesen kräftig zu fördern, ruft jedem Eidgenossen zu: „Unterstütze die Aktion Pro Aero, die am 15./16. April 1939 im ganzen Schweizerlande zur Durchführung gelangt.