

**Zeitschrift:** Die Berner Woche

**Band:** 37 (1947)

**Heft:** 3

**Artikel:** Gefesselte Flügel

**Autor:** Hering, Emil

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-635042>

### 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:** 13.01.2026

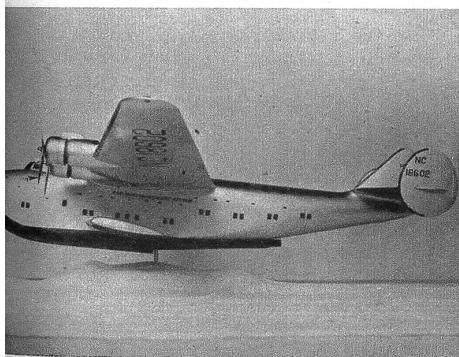
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

C-35, Grösse 1:20 mit Innenausbau  
und allen Teilen beweglich

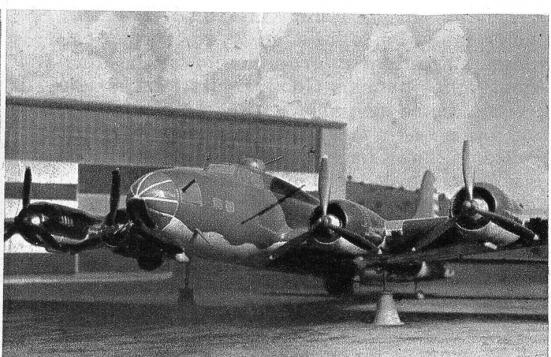


# Gefesselte Flügel

Eine bekannt — unbekannte Flugzeugfabrik  
in der Schweiz



Boeing 314 — Atlantik Clipper, Grösse 1:30  
— 145 cm Spannweite



Fliegende Festung Boeing B-17 I, Grösse 1:40 —  
86 cm Spannweite. Alle Teile beweglich

In meinen Ferien traf ich mit einem Manne zusammen, über den und über dessen Arbeit ich der «Berner Woche» ein Kleines berichten möchte.

So wie wir als Buben — welche Buben tun das nicht! — für die Fliegerei uns begeisterten, so auch er, nämlich: Anton Huber aus Luzern, erster schweizerischer Flugzeugmodell-Konstrukteur. Nur hat er im Laufe der Jahre mit seinen Arbeiten bewiesen, dass es kein Strohfeuer war, was ihn da trieb, sondern eine ganz spezielle Begabung und Liebe zur Sache, die wohl angeboren sein muss. Leider gestattete ihm seine Invalidität, die ihn von Zeit zu Zeit zu körperlicher Untätigkeit zwingt und ihm natürlich schwere Hindernisse in den Weg stellt, nicht, auch seine Fliegersehnsucht zu realisieren.

Von früh auf baute er Schiffe und Flugzeugmodelle in immer vollendetester, eigener Weise. «Unser» Mittelholzer wurde eines Tages auf den

konstruktiv so begabten Jungen aufmerksam und nahm ihn nicht ohne guten Grund fortan unter seine Fittiche; ebenso unser bekannter Flieger-Schriftsteller Ackermann. Die beiden eiferten den Jungen an, verschafften ihm weltweite Beziehungen, die trotz Krieg stets freundschaftlicher wurden, nahmen ihn auf Flügen mit. Mit stählerner Zähigkeit arbeitete er sich (in der Arbeit absolut allein dastehend) zum unumstrittenen Meister und Künstler auf diesem Gebiete heraus. Diesen Titel «Meister und Künstler» verdient er vollauf; denn was er da allein, mit immensem Fleisse und kompromissloser Exaktheit schon gebaut, das macht ihm wohl keiner nach. Nicht umsonst haben seine Modelle internationalen Ruf und sind seine Abnehmer wie auch die Hersteller der Originale darüber immer wieder aufrichtig begeistert.

Herr Huber erzählte mir nur zögernd von seinem Ringen um die Vollendung und Höchst-

leistung, vom Baue von bald zweihundert Modellen, wobei es meist Einzeltypen zu schaffen gab. Viele denken vielleicht, es bedeute nicht viel, solche Modelle zu bauen. Wenn man jedoch bedenkt, was es für Vorarbeit, Ausarbeit und Kenntnisse braucht, solche 30 — 150 cm und mehr messenden Kunstwerke herzustellen, dass der Künstler dazu oft viele Monate benötigt, dann zieht man den Hut ab vor solchen Arbeiten und vor dem, der sie unter solchen Bedingungen, wie sie bei ihm vorliegen, vollbringt. Denn genauste Präzisionsarbeit von A — Z ist, was er schafft. Seine Arbeiten sind keine Bastelei, sondern einmalige, verantwortungsvolle Arbeit, und zwar jedes einzelne Stück, gleichviel, ob es sich um wissenschaftliche oder Werbemodelle oder solche für andere Zwecke handelt. Keine Serienfabrikation! Immer sind sie Kunstwerke. Da stimmen peinlich genau alle Formen und Profile, die drehenden Propeller und die mit winzigen Kugellagern versehenen Räder, die ein- und ausziehbaren Fahrgestelle, die Antennen und beweglichen Bedachungen oder die naturgetreu schwenkbaren Maschinengewehre und Geschütztürme, nicht zu vergessen die, wenn sichtbar, peinlich nachgebildeten Motoren, die allein schon für sich wundervoll sind. Meist kommt dazu die vollständige Einrichtung des Pilotenraumes und der Kabine, bei denen die Gepäcknetze durchaus nicht fehlen — ja es gab Modelle mit hübschen Betten!

Und ist endlich nach heikelster Arbeit der Rohbau fertig, kommt das nicht minder viel Geduld und Erfahrung erfordernde Bemalen in vielen Prozeduren; denn das Modell soll ja dem kommenden oder vorhandenen Original nicht nur in der Form, sondern auch in der Oberfläche und Bemalung genau gleich sein! Wie oft schon wurden seine photographierten Modelle auch von Fliegern für Originale gehalten!

Herr Huber ist sein eigener Konstrukteur, Schreiner, Feinmechaniker und Maler. Bis heute ohne jede maschinelle Hilfe in einem Keller arbeitend, hat er kleine Wunder geschaffen. Er freut sich immer wieder vor allem auch darob, dass er mit seinen Arbeiten, die überall den höchsten Begriff darstellen, seiner geliebten Heimat Ehre einlegen kann.

Fluggesellschaften, Piloten, begeisterte Passagiere, Konstrukteure in- und ausländischer Provenienz, Museen usw. lassen bei ihm historische, bestehende oder künftige Maschinen «porträtiieren», von denen hier einige frühere Arbeiten abgebildet sind. Alle Modellkäufer und Freunde sind mit Ackermanns Ausspruch, dass diese Modelle verkörperte Fliegersehnsucht seien und schwer befrachtet mit Idealismus, durchaus einig.

Da es ihm leider nicht vergönnt ist, selber die Lüfte zu durchmessen wie er es möchte, schickt er seine Gedanken viel mit jenen «auf Strecke» — Flugnavigation ist sein Steckenpferd — denen ein gütiges Geschick Erfüllung ihrer Sehnsucht gewährte und die ihm seit je als Kamerad und Freund begegneten. Wir aber beglückwünschen den stillen, invaliden Meister zu seiner Arbeit, die ihresgleichen auf der Welt sucht und wünschen ihm baldige, volle Genesung, nachdem er nun über zwei Jahre nichts mehr hat arbeiten können.

Emil Hering

Jagdflugzeuge, links Me 109, rechts  
Morane, 1:40, einfache Ausführung

