Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 193 (1920)

Artikel: Unsere Nationalaviatik
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-657488

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

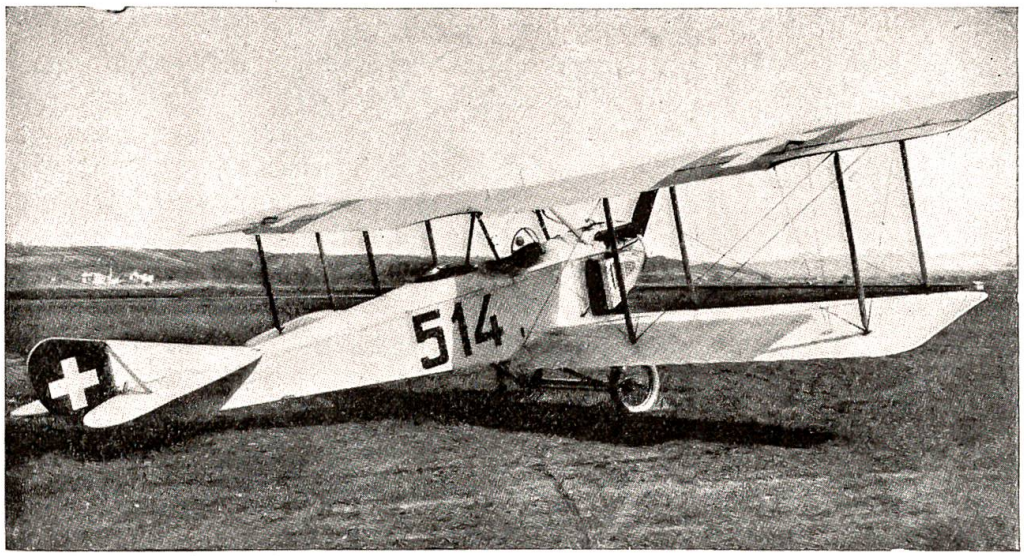
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 14.08.2025

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

Unsere Nationalaviatik.



Postflugzeug.

Wie auf allen andern Gebieten der Technik, so hat auch auf das Flugwesen der „große Krieg" einen merklichen Einfluß ausgeübt. Die Aviatik hat eine Entwicklungsperiode hinter sich, von deren Größe selbst optimistisch gesinnte Fachmänner sich nichts träumen ließen. Auch die kleine Schweiz hat versucht, ihr möglichstes zu leisten auf diesem Gebiete. Natürlich konnte sie mit den kriegführenden Staaten nicht Schritt halten. Dazu fehlten ihr die Rohmaterialien und nicht zuletzt die finanziellen Mittel.

Während der Mobilisation hörte man von den schweizerischen Militärfliegern herzlich wenig. Das militärische Geheimnis mußte eben gewahrt bleiben, wie in andern Dienstzweigen der Heeresverwaltung auch. Sofort nach Schluß der Feindseligkeiten aber, in der Periode des Waffenstillstandes, trat das schweizerische Flugwesen an die Öffentlichkeit.

Wir finden da in Dübendorf eine mustergültige Anlage für Beherbergung eines größern Flugzeugparkes; eine Zentralstelle, versehen mit allen notwendigen Hallen, Schuppen, Werkstätten, Bureaux usw. Kurzum, eine Betriebsanlage, wie sie zur Sicherung eines nationalen schweizerischen Flugverkehrs unumgänglich notwendig ist. Die Zahl der dort stationierten Flugzeuge beträgt zirka 50, inbegriffen die Schulapparate. Ein weiterer Zuwachs von 30 Doppeldeckern System Häfeli, gebaut von den eidgenössischen Konstruktionswerkstätten Thun, ist nächsthin zu erwarten. Bei Erscheinen dieser Zeilen dürften bereits mehrere derselben in Dienst gestellt sein. Der Eindecker ist bei uns für militärische Zwecke ganz aufgegeben worden, da er für Flüge bei stürmischem Wetter nicht genügend Stabilität besitzt und dessen Tragvermögen an Kriegsmaterial (Maschinengewehre, Bomben usw.) zu klein ist. Hingegen dürfte er als Sportflugzeug noch eine große Zukunft vor sich haben. Die alten Maschinen dieser Art, mit welchen Bider, Audemars und andere mehr dermalen das Publikum zu Ausrufen des Erstaunens hingerissen haben, schmükken heute ein Museum auf dem Dübendorfer Flugplatze, im Vereine mit fremden, in der Schweiz gelandeten und gestrandeten Kriegsflugzeugen. Alle Ehrfurcht vor diesen Maschinen, die einst die Alpen und die Pyrenäen bezwangen.

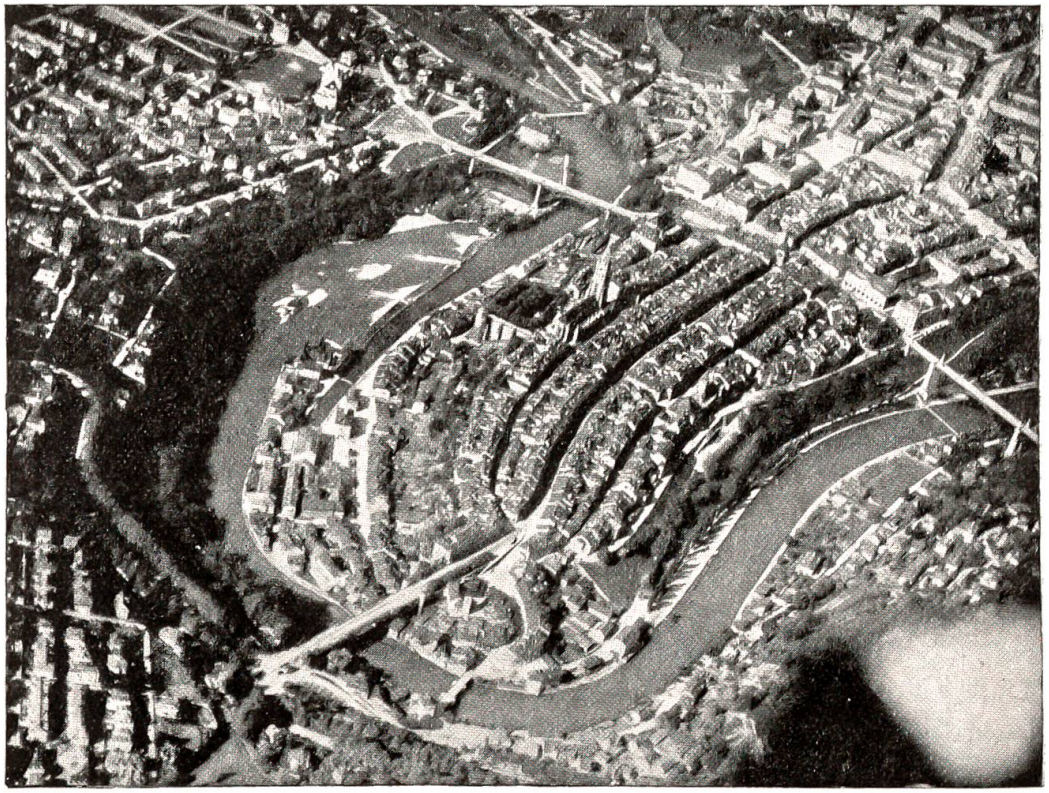
An Stelle der bis im Januar 1919 im Dienste stehenden Fliegertruppe ist nun die Schweizerische Flugplatzdirektion getreten, mit Major i. G. Isler als Direktor, welchem das nötige Zivilpersonal zur Verfügung steht. Dieses letztere rekrutiert sich in der Hauptsache aus Angehörigen der Fliegertruppe, Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten, welche mit allen technischen Einzelheiten des Flugbetriebes vertraut sind. Dieser Amtsstelle sind in der Haupt-

sache folgende Obliegenheiten überbunden: weitere Trainierung der bisherigen Militärpiloten, Beendigung der angefangenen Militärfliegerschulen, Liquidierung des eigentlichen Militärflugwesens und dessen Überführung in die Epoche der kommenden Nationalaviatik. Zu diesem Zwecke hat die Flugplatzdirektion bereits die verschiedensten Schritte getan und Maßnahmen getroffen, die außerhalb dem Rahmen des frühern Militärflugwesens liegen. Der einst so streng abgeschlossene Flugplatz steht nun allen Schweizerbürgern offen zur freien Besichtigung. Die Apparate, welche einst gefahrdrohende Maschinengewehre mit sich führten, haben nun weit friedlichere Bestimmungen. Täglich führen sie Passagiere in die freien Lüfte und werben damit dem Fliegen neue Freunde. Von Dübendorf nach Bern-Lausanne transportieren sie die Flugpostbriefe, derart Ost und West miteinander verbindend. Lange wird es nicht mehr währen, und täglich werden unsere Postflugzeuge auch über dem Sitze des Völkerbundes, der Stadt Genf, kreisen.

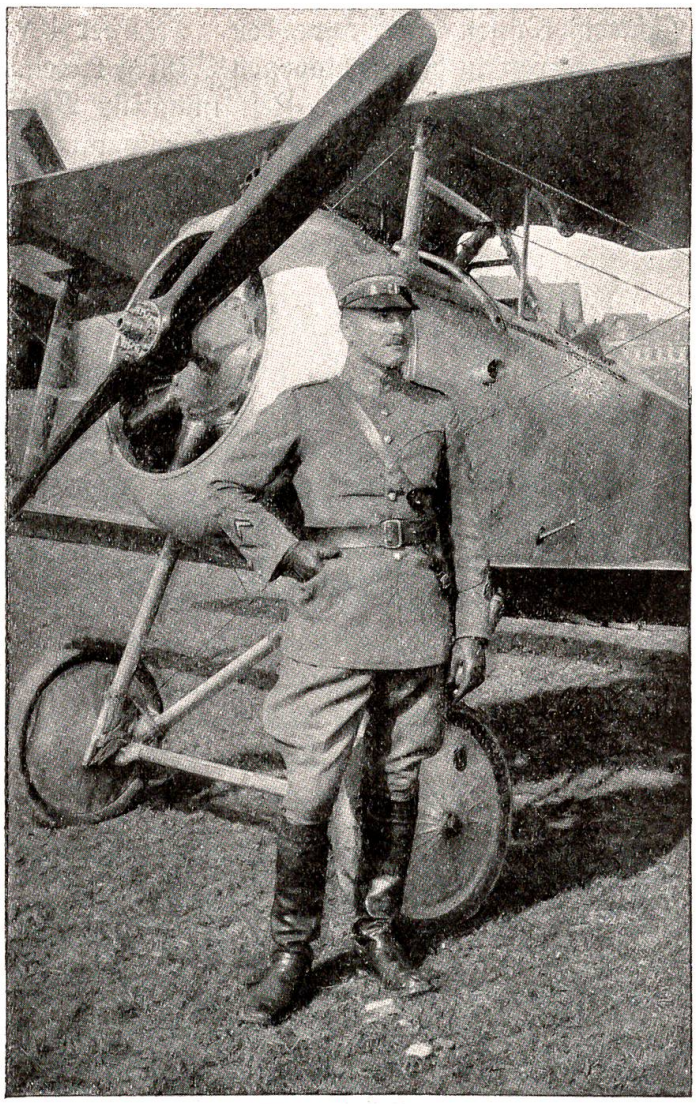
Die während den Mobilisationsjahren gesammelten Erfahrungen werden hier der Allgemeinheit zunutze verwendet. Im weitern ist man bestrebt, der kommenden Zeit durch Abhaltung von Zivilflieger- und Flugzeugmechanikerschulen tüchtiges, fachmännisch geschultes Personal zur Verfügung zu stellen. Der mit dem Frieden kommenden Epoche des nationalen und internationalen Flug-Verkehrs werden so alle Wege geebnet. In der Schweiz können die kommenden „Männer der Luft" getrost in die geschlagenen Stufen treten. Sie werden ihre kostbare Zeit nicht für Versuche verwenden müssen; dies besorgte im gegebenen Momente der Staat durch Vermittlung der von ihm geschaffenen Stelle, der Flugplatzdirektion in Dübendorf.

Wenn in der neuen Friedenszeit die Flugzeuge über uns kreisen und mithelfen, in unserm lieben Schweizerlande allerorts Handel und Wandel zu fördern und zu stärken, derart das ihrige zu der kommenden Evolution im Weltverkehr beitragen, dann können die Vorkämpfer dieser Zeit befriedigt zurücksehen auf das Vollbrachte. Im jetzigen Momente ist nur eines gefährlich: tatenlos die Hände in den Schoß zu legen. Sehen wir uns vor zur rechten Zeit; denn sonst wird unser Vaterland Spekulationsobjekt und leichte Beute des Auslandes. Auch hier gilt das Wort des Schützen Tell:

„Der kluge Mann baut vor."



Fliegeransicht von Bern.



Oskar Bider (1891—1919).

Diese Zeilen waren bereits geschrieben, als die Trauerkunde vom Tode des Oberlieutenants Oskar Bider eintraf. Er verunglückte am 7. Juli 1919 in Dübendorf bei der Ausführung eines Sturzfluges. Bider war in der ganzen Schweiz bekannt und berühmt. Als Erster überflog er im Jahre 1913 die Alpen, und seither führte er eine lange Reihe von kühnen Unternehmungen durch. Der schweizerischen Aviatik hat er große Dienste geleistet durch die Heranbildung von Militärfliegern. Er wird in der Geschichte der Aviatik in der Schweiz stets mit hohen Ehren erwähnt werden.

Kleine Begebenheiten aus der Tierwelt.

I.

Ali Rrrrau.

„Denke Dir die Betrübnis meiner Familie: Unser gutes Hündchen, dessen Intelligenz Dir soviel Freude machte, ist spurlos verschwunden!" So schrieb mir mein Freund Rau in B., in dessen Haus ich vor einem Monat einige Tage zugebracht hatte.

Was mochte aus dem artigen Tierchen geworden sein? Ich dachte gerade darüber nach, als ich auf einem Spaziergang einem Bekannten, Herrn Werner, begegnete. Nachdem wir uns begrüßt hatten, fiel mir auf, wie das Hündchen, welches er bei sich führte, mich aufmerksam betrachtete und freundlich anwedelte. „Der kleine, rote, kurzhaarige Vierfüßer da gleicht ja auf ein Haar dem verlorenen Ali meines Freundes Rau in B.", bemerkte ich. „Das ist aber ein Bello," entgegnete Herr Werner; „ich habe ihn erst gestern gekauft, eigentlich gegen meine Absicht; der Bursche, der ihn anbot, ließ mir keine Ruhe, er schien Geld nötig zu haben." — „Erlauben Sie mir eine Frage an Ihren Bello?" „Gewiß". Nun stellte ich mich vor das Hündchen und sagte sehr deutlich: „Ali, wie heißest du?" „Rrrrau, Rrrrau, Rrrrau", lautete die Antwort. Herr Werner lachte herzlich, meinte indessen: „Der Name Rau paßt allerdings vortrefflich in die Hundesprache; aber es ist doch nicht wahrscheinlich, daß der Ali Ihres Freundes in B. drei Eisenbahnstationen weit hierher nach Z. gekommen ist." Statt jeder weitern Antwort lud ich Herrn Werner ein, in der Restauration, vor der wir eben angekommen waren, eine Tasse Kaffee zu trinken. Wir setzten uns in die Nähe eines Fensters. Als der Kaffee aufgetragen war, legte ich ein Stück Zucker auf den äußersten Rand des Tisches. Das Hündchen reckte und streckte sich, bis es den Zucker erwischt hatte. „Sie haben meinen Bello in Versuchung geführt", meinte fast ärgerlich Herr Werner. —

„Erlauben Sie mir noch eine Frage an Ihren Bello?" „Ja wohl, sehr gerne." Nun sprach ich in ganz scharfem Tone zu dem Hündchen: „Wohin geht der unartige Ali?" Sofort sprang der kleine unartige, schuldbewußte Schelm in die Fensterecke, machte das Männchen und bewegte die Vorderpfoten wie um Verzeihung bittend. Herr Werner