**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

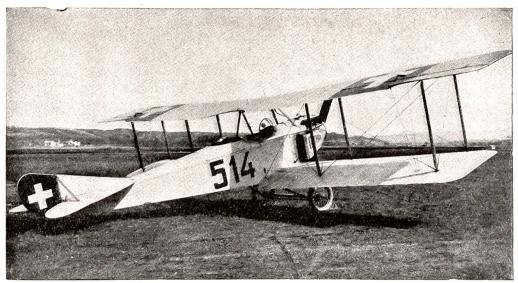
#### Terms of use

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:** 02.10.2025

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 gestinnte Fachmänner sich nichts träumen ließen. Auch die kleine Schweiz hat versucht, ihr mögslichstes zu leisten auf diesem Gebiete. Natürzlich konnte sie mit den kriegführenden Staaten nicht Schritt halten. Dazu sehlten ihr die Rohmaterialien und nicht zuletzt die sinanziellen Mittel.

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

Wir finden da in Dübendorf eine musters gültige Anlage für Beherbergung eines größern Flugzeugparkes; eine Zentralstelle, versehen mit allen notwendigen Hallen, Schuppen, Werkstätten, Bureaux usw. Kurzum, eine Betriebssanlage, wie sie zur Sicherung eines nationalen

schweizerischen Flugver= fehrs unumgänglich not= wendig ist. Die Zahl der dort stationierten Flua= zeuge beträgt zirka 50, inbegriffen die Schulapparate. Ein weiterer Zuwachs von 30 Dop= peldeckern Syftem Hä= feli, gebaut von den eidgenöffischen Konftruttionswerkstätten Thun, ist nächsthin zu erwar= ten. Bei Erscheinen die= fer Zeilen dürften be= reits mehrere derfelben

in Dienst gestellt sein. Der Eindecker ist bei uns für militärische Zwecke ganz aufgegeben worden, da er für Flüge bei stürmischem Wet= ter nicht genügend Stabilität besitzt und dessen Tragvermögen an Kriegsmaterial (Maschinen= gewehre, Bomben usw.) zu klein ist. Hingegen bürfte 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, schmüt= ken heute ein Museum auf dem Dübendorfer Flugplate, im Bereine mit fremden, in der Schweiz gelandeten und gestrandeten Kriegs= flugzeugen. Alle Ehrfurcht vor diesen Maschinen, die einst die Alpen und die Phrenäen bezwangen.

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

fache folgen e Dbliegenheiten überbunden: weitere Trainierung der bisherigen Militärpiloten, Be= endigung der angefangenen Militärfliegerschulen, Liquidierung des eigentlichen Militärflugwesens und deffen überführung in die Epoche der kom= menden Nationalaviatik. Zu diesem Zwecke hat die Fluaplatdirektion bereits die verschiedensten Schritte getan und Magnahmen 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 Bestimmun= gen. Täglich führen fie Paffagiere in die freien Lüfte und werben damit dem Fliegen neue Freunde. Von Dübendorf nach Bern-Laufanne transportieren sie die Flugpostbriefe, derart Oft 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 Erfahrun= gen werden hier der Allgemeinheit zunute verwendet. Im wei= tern ist man bestrebt, der kommenden Zeit durch Abhaltung von Zivilflieger= und Flug= zeugmechanikerschulen tüchtiges, fachmännisch geschultes Personal zur Verfügung zu stellen. Der mit dem Frieden kommenden Epoche des nationalen und inter= nationalen Flug=Ver= kehrs werden so alle Wege geebnet. In der

Schweiz können die kommenden "Männer der Luft" getroft in die geschlagenen Stufen treten. Sie werden ihre kostbare Zeit nicht für Verssuche verwenden müssen; dies beforgte im gesgebenen Momente der Staat durch Vermittlung der von ihm geschaffenen Stelle, der Flugplatze direktion in Dübendorf.

Wenn in der neuen Friedenszeit die Flugzeuge über uns kreisen und mithelsen, in unserm lieben Schweizerlande allerorts Handel und Wandel zu fördern und zu stärken, derart das ihrige zu der kommenden Evolution im Weltwerkehr 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 Spekulationspohjekt und leichte Beute des Auslandes. Auch hier gilt das Wort des Schüten 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 Militärsliegern. Er wird in der Geschichte der Aviatik in der Schweiz stets mit hohen Ehren erwähnt werden.

## Aleine Begebenheiten aus der Tierwelt.

I. Ali Krrrau.

"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 Wonat 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 an= wedelte. "Der kleine, rote, kurzhaarige Bierfüßer 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?" "Krrrau, Krrrau, Krrrau", 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 Eisenbahn= stationen 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 Bersuchung geführt" , meinte fast ärgerlich Herr Werner. —

"Erlauben Sie mir noch eine Frage an Ihren Bello?" "Ja wohl, sehr gerne." Nun sprach ich in ganz scharsem 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