Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 6 (1930-1931)
Heft: 11

Artikel: Luftibusse
Autor: Ackermann, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1064864

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: 15.12.2025

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

Von Walter Ackermann, Pilot der Swissair

Mit einer Illustration von Alois Carigiet
und der Photographie des Verfassers

Ist Ihnen noch nie etwas passiert ? »

Das ist so ungefähr die Frage, die ich aus Laienmund am meisten zu hören bekomme und deren noch etwas intelligentere Version lautet : « Sind Sie auch schon abgestürzt ? »

Je naiver die Frage, um so schwerer die Antwort. Ist der Frager zufällig Automobilist, so stelle ich die Gegenfrage, ob er auch schon mit verbeultem Kotflügel oder gestauchtem Kühler nach Hause gekommen sei. Im übrigen bleibt einem, vor diese Frage gestellt, immer wieder nichts anderes übrig, als Holz anzufassen, zu sagen : « Unberufen ! » und entsprechend gescheit zu antworten: « Ja und Nein. »

A propos, Holz anfassen — ein schlagender Beweis für den sprichwörtlichen Fliegeraberglauben ? I wo — ein kleines, pietätvolles Ueberbleibsel nur, das übrige — alles Unsinn ! In einer Zeit, wo Tag

für Tag Hunderttausende von Kilometern im regulären Luftverkehr geflogen werden, darf es den Piloten nicht mehr kümmern, ob er drei Zigaretten mit demselben Streichholz anzündet, ob er den glückbringenden Damenstrumpf vergessen hat, ob er zufällig einen katholischen Pfarrer in der Kabine mit sich führt oder ob er vor dem Start photographiert worden ist. Das letztere hat man in der Regel allerdings immer noch nicht gern und wir drücken uns davor, wo wir können — mit Ausnahmen natürlich — grossen Ausnahmen, die gerade ihr Glück mit dem Photographieren gemacht haben.

Wir Verkehrsflieger sind keine tollkühnen Draufgänger und keine gedankenlosen Luftibusse. Jene Auffassung von unserem Beruf, welche uns jeden Tag dem Tode mit knapper Not entronnen glaubt, ist ebenso falsch, wie die andere, welche meint, unsere Arbeit bestünde lediglich darin, am Morgen beispielsweise in Dübendorf Gas zu geben, sich in Stuttgart und Leipzig hinzusetzen, zwischendurch das Steuer zu halten, um dann endlich und Gott sei Dank in Berlin in den Hangar rollen und Mittagessen zu können.

Lufttaxis?

«Ich stelle mir das Fliegen sehr einfach vor», sagte mir mal eine ältere Dame, die ihre Lufttaufe allerdings noch nicht bestanden hatte, «man sitzt wie im geschlossenen Auto – nur ist unten eben nichts.»

Es würde uns die Arbeit sehr erleichtern, wenn sich der Begriff des Streckenfliegens für uns « Luftchauffeure » auf eine ebenso einfache Formel bringen liesse. (Uebrigens bin ich von Passagieren auch schon mit « Herr Chauffeur » angesprochen worden.) Ich gebe auch gerne zu, dass die Schwierigkeiten unseres Berufes nur zum Teil aus der Kunst oder Fertigkeit des Fliegens an sich erwachsen, jedoch treten beim täglichen Langstreckenflug Anforderungen hinzu, die weit über die eigentliche Fähigkeit, ein Flugzeug steuern zu können, hinausgehen.

Was den Laien besonders interessiert, ist das Problem der Orientierung, das er für gewöhnlich mit der Frage formuliert: « Wie finden Sie den Weg ? »

Die Schwierigkeit besteht eben darin, dass gar kein « Weg » vorhanden ist. Es existiert wohl einer, aber nur unsichtbar — das ist die Luftlinie, das heisst die kürzeste Verbindung zwischen zwei Flugplätzen, die in unsern Streckenkarten als wunderschöne rote Gerade eingetragen ist, welche als « Strich » bezeichnet wird. Es soll vorgekommen sein, dass boshafte Piloten naiven Fragern gegenüber behauptet haben, dieser Strich sei auf hundert Meter Breite mit roter Oelfarbe im Gelände aufgetragen, und es geht das Gerücht von gutgläubigen Passagieren, die während ihres ersten Fluges krampfhaft nach diesem Strich Ausschau gehalten haben.

In Wirklichkeit ist das Strichfliegen nicht so einfach. Gewiss — bei sogenanntem « Alt Herren-Flugwetter », wenn sich bei Windstille und klarer Sicht in 1000 Meter über Boden über die Strecke gondeln lässt, dann ist es bei einiger Uebung im Kartenlesen und Kompassfliegen ein Kinderspiel. Bedeutend schwieriger aber wird die Navigation bei schlechtem Wetter.

Schlechtes Wetter hat für uns nicht immer die landläufige Bedeutung, obwohl sie sich oft mit dieser decken mag. Für uns ist schlechtes Wetter in der Haupt-

sache gleichbedeutend mit schlechter Sicht, hervorgerufen durch Regen, Schnee, tiefe Wolken, Nebel oder starken Dunst. Je tiefer man fliegen muss, um so schwieriger wird infolge verminderter Uebersicht die Orientierung. Wenn es sich nicht um eine ausgesprochene Flachlandstrecke handelt, ist Strichfliegen bei solchem Wetter in den wenigsten Fällen mehr möglich. Die von tiefhängenden Wolken verhüllten Erhöhungen (es brauchen gar nicht immer Berge nach unsern Begriffen zu sein), über welche der kürzeste Weg führen würde, müssen umflogen werden. Oft ist ein Ausfliegen von Tälern oder sonstiges Ausbiegen in Gelände mit besserer Sicht unvermeidlich, was Umwege bis zu einem Drittel der direkten Strecke und mehrmalige scharfe Richtungsänderungen notwendig machen kann.

Bei solchem Wetter immer an Hand der Bodenorientierung genau zu wissen, wo man ist, stellt grosse Anforderungen an Streckenkenntnis und Kartenlesen, und in wenig markantem Gelände ist bei der geringsten Unachtsamkeit die Möglichkeit des « Verfranzens » oder « Verhauens » gross. Ist man ein junges, unerfahrenes Streckenhäschen, so kann dann jener ungemütliche Moment eintreten, wo man seine Karte mit Stielaugen betrachtet und wo es einem allmählich dämmert, dass man mit einem nach der Formel: « Hausnummer durch Kragenweite mal Pi » berechneten Kompasskurs ebensogut nach dem gesuchten Orte käme.

Es geht in unsern Kreisen das undefinierbare Gerücht von Piloten, die sich in solchen Fällen nicht mehr anders zu helfen wussten, als bei der nächsten Bahnstation so tief niederzugehen, bis sie am Bahnhof den Namen der betreffenden Ortschaft ablesen konnten. Welches Verfahren allerdings voraussetzt, dass man den betreffenden Namen auf seiner Karte dann auch wieder findet...

Schlechtwetterflüge

Vielfach fragt man mich, warum wir bei schlechtem Wetter nicht einfach genügend Höhe nehmen und nach Kompass und sonstigen Instrumenten durch die Wolken fliegen, statt in neun von zehn Fällen unten durch zu lavieren. Ja — durch den Nebel fliegen lässt sich wohl (vor wenigen Jahren noch war auch dies nicht möglich) — aber irgendwann und irgendwo muss ich doch wieder herunter. Und wenn ich bei Regen oder Schnee in Dübendorf 2000 Meter hoch gehe und ohne jegliche Sicht in den Wolken fliege, so komme ich wohl in die Gegend von Stuttgart, an Hand der drahtlosen Peilung sogar ziemlich genau über den Flugplatz — aber wenn dort die Wolken nur 100 Meter hoch sind und ich beim Herabgleiten ohne Sicht auf einen Hügel stosse oder ein Hochkamin ramme, so ist der Zweck der Uebung verfehlt. Das sogenannte Blindfliegen kommt deshalb vorläufig nur auf Teilstrecken, vorwiegend im Flachland und bei absoluter Gewissheit genügender Wolkenhöhe am angeflogenen Orte in Frage.

Auch das Kompassfliegen ist nicht so einfach, wie es dem Laien scheinen mag. Nur mit der Einstellung des Flugzeuges auf den in der Karte eingetragenen Kurs ist es nicht getan, und zwar infolge von fast immer vorhandenen Luftströmungen, die man landläufig als Wind bezeichnet. So hat nun der Pilot erst die Einwirkungen des Windes, die sogenannte « Ab-

Der Verfasser:

drift » festzustellen, welche Korrekturen des Kartenkurses bis zu 20 und 30 Grad nötig machen kann. Als kleines Beispiel für dieses geheimnisvolle Spiel der Winde mag dienen, dass es bei einer gewissen Windrichtung und -stärke notwendig sein kann, ein Flugzeug, das von Genf nach Zürich soll, konstant mit der Nase in Richtung Jura zu stellen, damit es in genauer Luftlinie nach Zürich fliegt oder «schiebt», wie in solchen Fällen der Ausdruck lautet.

Das schlechte Wetter ist also das, was uns Verkehrsfliegern das Brot sauer macht. Der schwierigste Teil unserer Aufgabe lässt sich ungefähr dahin formulieren : die Flüge trotz den Hindernissen der Witterung regelmässig durchzuführen. Das will nun nicht heissen, dass wir bei schlechtem Wetter unsere Passagiere und uns in unberechenbare Gefahren bringen. Die Kunst des Schlechtwetterfliegens besteht im Gegenteil darin, sich bewusst nie in eine kritische Situation zu begeben und es nie — aber auch gar nie — «drauf ankommen » zu lassen. Glück haben ist gut — sich darauf verlassen, könnte eines schönen Tages zum Erwachen im Spital führen.

Schlecht Wetter erfordert gespannteste Aufmerksamkeit; man fliegt dann oft gewissermassen « auf den Zehenspitzen », womit gemeint ist, dass man sich in innerlich ähnlich konzentrierter Verfas-

sung befindet, wie etwa der Tennisspieler, der einen gleichwertigen Gegner vor sich hat. Mit dem Unterschied allerdings, dass es bei uns nicht ums Spiel geht, sondern um die Verantwortung für ein halbes Dutzend Menschenleben und eine 200,000fränkige Maschine, was alles man während Stunden und Stunden buchstäblich in Händen hält. Auf die schwierigsten Situationen trifft man in der Hauptsache im Frühjahr und Herbst. Die im Sommer oft von den Passagieren so gefürchteten Gewitter sind in der Regel nicht so schlimm, solange sie örtlich begrenzt sind und sich umfliegen lassen. Wenn sie allerdings in 50—100 Kilometer breiten, pechschwarzen Fronten mit sechzig, achtzig Stundenkilometern unerwartet auf einen zukommen und schwefelgelbe Staubschlangen vorausschicken, dann ist es an der Zeit, Reissaus zu nehmen und zuzusehen, wie man sich aus der Affäre zieht.

Auf 600—800 Kilometer langen Strekken sind die Möglichkeiten für einen Wechsel der meteorologischen Verhältnisse derart gross, dass für gewöhnlich da oder dort etwas los ist, was die besondere Aufmerksamkeit erfordert. Damit man neben Fliegen, Navigieren und Disponieren auch sonst noch eine Kleinigkeit zu tun hat, bleibt noch die Ueberwachung der Motoren, die sich bei einer dreimotorigen Maschine erstreckt auf: 3 Tourenzähler, 3 Oeldruckmanometer, 6 Oelthermometer, 3 Oel- und ebenso viele Benzinstandanzeiger, ferner kommen an Instrumenten hinzu: Kompass, Höhenmesser und für Flug in den Wolken die sogenannte Blindflugapparatur, welche sich wiederum aus drei Instrumenten zusammensetzt.

Das Marienkäferchen

Nun möchten Sie natürlich gerne etwas hören von Motorpannen, Notlandungen, Bruch und all jenen Dingen, die manchem Laien vom sichern Boden aus das Fliegen so schaurig interessant erscheinen lassen. Es tut mir leid, dass ich die Redaktion des « Schweizer-Spiegel » in der Beziehung enttäuschen musste, aber mit diesen Dingen ist es ganz einfach so — man spricht nicht darüber! Jene Situationen, wo es um Haaresbreite dran vorbeiging, jene Augenblicke, die einen in Sekunden oder Minuten um Wochen und Monate älter werden liessen — sie sind einem zu tief in die Knochen gefahren, als dass man damit hausieren gehen könnte.

Ich habe bei der Verkehrsfliegerei rund ein halbes Dutzend Notlandungen auf freiem Feld mitgemacht, die auf Konto Motorpannen oder Wetter zu buchen sind und zum grössten Teil in frühere Zeiten zurückgehen. Am unangenehmsten sind in der Regel dabei die langwierigen Verhandlungen mit Landjägern und Gemeindebehörden und der Kampf mit den andrängenden Zuschauern, die den seltenen Vogel vor Neugier am liebsten auffressen möchten und dabei das Zwanzigfache des durch die Landung verursachten Flurschadens anrichten.

Einmal hat mich (wenn man so will) ein Marienkäferchen auf einen Notlandeplatz gelotst. Als ganz junger Verkehrsflieger gondelte ich eines Tages bei gutem Wetter mutterseelenallein von Stuttgart nach Zürich. Plötzlich sehe ich ein Marienkäferchen über meinen Handschuh spazieren, das sich mit mir in diese Höhe verirrt hatte. Ich habe die Herrgottskäferchen immer gut leiden mögen,

auch deshalb, weil sie meine Mutter so gern hat. Um das winzige Ding nicht am Steuer zu zerdrücken, versuchte ich es mit aller Sorgfalt abzustreifen, aber es wollte und wollte nicht weg. Und wenn ich es endlich verloren glaubte, kam es bestimmt wieder zwischen den Fingern zum Vorschein. So ergab sich ein minutenlanges Versteck- und Geduldspiel mit dem winzigen blinden Passagier, währenddessen ich weiterflog, ohne auf den Kurs zu achten und ein ordentliches Stück davon abwich.

Plötzlich klopfte der Motor wie ein Steinbrecher und fing an, sich zu schütteln, als ob er keinen Moment länger bei der Maschine bleiben wolle. Kurbelwellenbruch — Zündung heraus, Benzin zu — notlanden! Ein Blick nach unten — grad vor mir liegt die wunderschönste, ebene Wiese, wo sich in einfacher Ziellandung sanft absetzen lässt! Wenn mich der Herrgottskäfer nicht abgelenkt und ich grad zugeflogen wäre... immerhin (ich hätte diese Gartenlauben-Episode gerne gestrichen, aber der « Schweizer-Spiegel » hat eisern darauf bestanden, mit der Begründung, dass sie « den Frauen so gut gefallen möchte »).

Zürich–Berlin in 3½ Stunden

Bis heute habe ich im Luftverkehr etwa 250,000 Kilometer geflogen, wobei ich jedoch gleich hinzusetzen möchte, dass dies im Verhältnis absolut nicht viel ist. Der Begriff « viel » fängt bei uns erst so nach der halben Million an. Meine bescheidene Viertelmillion habe ich in der Hauptsache auf den Strecken nach Berlin und Prag zusammengekurbelt. Jeder von uns hat mehr oder weniger seine Spezialitäten, zwei oder drei Strecken, auf die er besonders eingefuchst ist. Die Strecke nach Berlin z. B. habe ich nun ungefähr 250 mal geflogen. Während der Hauptsaison (Mai—September) fliegen wir pro Monat etwa drei Wochen, in denen man auf rund 15,000—16,000 km kommt. Bei der « Swissair » sind wir heuer neun Piloten, die auf sieben Strecken eingesetzt sind. Sämtliche Strecken wurden zusammen mit ausländischen Gesellschaften geflogen, d. h. der tägliche Gegenkurs wird je nach dem angeflogenen Orte von einer deutschen, französischen oder tschechischen Maschine geführt.

Mein bis heute schwierigstes Pensum habe ich im Sommer 1928 auf der Expreßstrecke Zürich—Berlin (ohne Zwischenlandung) erledigt, die ich während vier Monaten ohne Ablösung flog. So Tag für Tag, nur mit Ausnahme des Sonntags, bei jeder Witterung ohne Pause vier bis fünf Stunden am Steuer zu sitzen und seine 700 Kilometer zu fressen, ist immerhin ein ordentlich hartes tägliches Brot. Zudem flog ich damals einen Kahn, der ausnehmend hart und zäh im Steuer war und dessen geniale Anlage des Pilotensitzes bei sehr schlechter Sicht halb stehendes Fliegen erforderte, um über den Windschutz hinweg visieren zu können. Wenn man dann bei böigem Wetter alle Hände voll zu tun hatte und einem dazu der Regen sein Nadelkissen ins Gesicht drückte, so war oft Grund genug vorhanden, Stein und Bein zu schwören, und es war manchmal eine ordentliche Dosis sportliche Einstellung notwendig, um nicht den grossen Verleider zu kriegen. Namentlich in jenen Fällen, wo man, nach fünf Stunden in Berlin angekommen, für die ausgefallene Gegenmaschine einspringen und gleich

wieder nach Zürich zurückbrummen konnte. Machte total zehn Stunden Flugzeit — immer mit der Aussicht, gleich am nächsten Morgen mit der Konservenbüchse wieder abhauen zu dürfen.

Die kürzeste Flugzeit, die damals für die 670 Kilometer lange Strecke erreicht wurde, betrug 3½ Stunden, die längste etwas um 6 Stunden, je nach Wind- und Wetterverhältnissen. Hat man den Wind im Rücken, so addiert sich die Windgeschwindigkeit zur Eigengeschwindigkeit des Flugzeuges, hat man ihn von vorne, so subtrahiert sie sich.

Die Luftkrankheit

Ist es stark böig und hat man viel zu rudern, so tritt zur Nervenarbeit noch eine körperliche Betätigung hinzu, die auf die Dauer ganz anstrengend sein kann. Hat man schlechtes Wetter und ist es stark unruhig dazu, so ist man, am Ziel angekommen, oft ordentlich zerschlagen, und zehn, zwölf Stunden Schlaf sind dann nichts Aussergewöhnliches.

Wir sagen, es sei «böig» oder «bockig» an Tagen, wo die Luft besonders unruhig ist, was sich in fortwährendem, unbotmässigem Benehmen der Maschine bemerkbar macht. Sie bockt dann wie ein störrisches Pferd und muss andauernd, oft mit allem verfügbaren Steuerausschlag in die normale Lage gezwungen werden. Es sind gar nicht immer jene sagenhaften « Luftlöcher », sondern ebensooft auch Stösse von unten und von der Seite. Es versteht sich von selbst, dass man sich an solchen Tagen nach Möglichkeit die ruhigste Luftschicht aussucht, und ganz zu Unrecht machen unerfahrene Passagiere oft den Piloten dafür verantwortlich, wenn es stark schüttelt.

Ist es auf grossen Strecken durchgehend böig, so mag es vorkommen, dass dies bei manchen Passagieren eine unangenehme Wirkung auf die Magennerven ausübt, für die man den beängstigenden Ausdruck « Luftkrankheit » geprägt hat. In der Regel ist diese jedoch viel seltener, als man allgemein annimmt. Merkwürdigerweise sind ältere Leute weniger empfänglich dafür als jüngere.

Wenn der Geruch von Kölnisch Wasser in den Pilotensitz dringt, so weiss ich immer, dass es in der Kabine anfängt zu kriseln. Für den Fall, dass sich ein gewisses lockeres Gefühl im Magen einstellen sollte, befinden sich unter oder neben den Sitzen starke Papierdüten, die dafür berechnet sind, nach Gebrauch hinausgeworfen zu werden. Es ist übertriebene Rücksichtnahme auf die Erdbewohner, wenn die gefüllten Säcke fein säuberlich neben den Sitz gestellt und mit zu Boden gebracht werden. Manche ziehen sich auf das Luftklosett zurück, um in völliger Abgeschiedenheit den Winden ihr Opfer darzubringen; routinierte Luftreisende erledigen diese Kleinigkeit, ohne dass der Zunächstsitzende das Geringste davon merkt. Dreimal wehe aber demjenigen, der glaubt, in dringenden Fällen vom Gebrauch der Tüte Umgang nehmen zu können und zu diesem Behufe das Fensterchen öffnet — die Wirkung für ihn und die hinter ihm Sitzenden ist unbeschreiblich !

Eine Frage, die mich immer fast umwirft : « Was geschieht, wenn der Pilot ohnmächtig wird oder einen Herzschlag bekommt ? »

« So etwas gibt's eben überhaupt nicht », das ist die einzige Antwort, die man hier geben kann. Eine derartige Möglichkeit

ist vollkommen ausgeschlossen, denn die Verkehrsflieger stehen unter einer ständigen ärztlichen Kontrolle, wie sie schärfer nicht sein kann. Alle drei Monate werden wir mit der peinlichsten Genauigkeit von Kopf bis Fuss untersucht, und wenn einer nicht kerngesund ist, so wendet er von selbst der Verkehrsfliegerei den Rücken.

Wer fliegt ? Da lässt sich keine Norm aufstellen. Ich habe vom Säugling bis zum Achtzigjährigen schon alle Altersklassen und die Vertreter der verschiedensten Berufe und gesellschaftlichen Schichten in der Kabine gehabt. Ebenso wie im Frachtraum schon Gold, Radium, Blumen, Maschinenteile, Vögel, Hunde und siamesische Katzen verstaut waren. In den Passagierlisten finden sich die Namen von Film-, Sport- und Business-Kanonen zusammen mit denjenigen der Herren Bünzli und Binggeli. Eine I. und II. Klasse gibt es noch nicht, und wohl selten anderswo befinden sich für Stunden die Vertreter der verschiedensten Berufe und Stände auf kleinstem Raum so einträchtig zusammen wie im Flugzeug, wo die Diva auf dem Wege zum nächsten Engagement neben der kleinen Stenotypistin sitzt, die sich einen Flug in die Ferien leistet, oder der Herr Bankdirektor neben dem kleinen Bäuerlein, das diese wunderliche Angelegenheit auch einmal mitmachen will.

Der Kunde hat immer recht

Ueberhaupt — Seine Majestät der Passagier ! Man könnte ihn im grossen in verschiedene Kategorien einteilen.

Da ist einmal der Blasierte (und ihrer sind nicht wenige !). Es ist nicht immer gesagt, dass er schon sehr viel geflogen hat, auf alle Fälle aber kennt er seiner Meinung nach den ganzen Luftrummel von A bis Z und weder das schönste Nebelmeer, noch das ärgste Gewitter vermögen ihn aus seiner Gleichgültigkeit zu bringen. Er interessiert sich überhaupt für nichts und legt Wert darauf, sich so zu benehmen, wie wenn er in der Eisenbahn sitzen würde. Wenn die andern Passagiere sich die Hälse ausrenken, so liest er ostentativ die Zeitung. Diese Art Gäste sind eigentlich für uns nicht die unangenehmsten und fast so sympathisch wie die Fracht, die wir im Gepäckraum haben.

Ganz gross Blasierte kann man übrigens auch unter blutigen Neulingen finden, und ich erinnere mich an den Ausspruch eines solchen, der nach seiner Lufttaufe auf die neugierigen Fragen seiner Angehörigen antwortete : « Oh — eine fabelhafte Sache, dieser Luftverkehr — nach fünf Minuten habe ich schon Zeitung gelesen ! »

Das Gegenteil dieser Leute sind dann die sogenannten «Meckerer» und Besserwisser, denen man es nie recht machen kann und die auch, wenn alles klappt, noch etwas auszusetzen haben. Es sind die unangenehmste Sorte und der Schrekken aller Flugleitungen.

An Verständnislogiskeit für die Arbeit des Piloten können die unglaublichsten Dinge passieren : Ein Kamerad startet beispielsweise bei sehr schlechtem Wetter von Frankfurt nach Basel. Bei Heidelberg kriegt er derart « dicke Luft », dass ihm nach mehrmaligem vergeblichen Ansetzen nichts anderes übrigbleibt, als über der Stadt so lange zu kreisen, bis sich eine lichte Stelle zeigt, in der sich durchschlüpfen lässt. Es war die einzige

Maschine, die überhaupt an jenem Tage aus dieser Richtung in Basel ankam. Zum Dank beschwert sich ein Passagier beim Piloten über die halbstündige Verspätung, er verzichte dankend darauf, spazierengeflogen zu werden, und wenn sich der Pilot Heidelberg ansehen wolle, so möge er sich dazu gefälligst eine andere Gelegenheit aussuchen!

Auf der Strecke nach Berlin war ich eines Tages gezwungen, in Erfurt eine Zwischenlandung vorzunehmen. Es war dies notwendig gewesen, um einen festgefressenen Benzinhahnen öffnen zu lassen und um von der Propellernabe acht Meter Telephondraht herunterzuwickeln, die ich anlässlich eines vorübergehenden Aussetzens des Motors (eben infolge des Benzinhahnens) am Thüringer Wald mitgenommen hatte. Es war dies eine jener Situationen gewesen, wo man bereits die Uhr zum ersten Schlage für Zwölf ausholen hört. Nach der Landung kommt ein Passagier auf mich zu und fragt mit nachsichtigem Lächeln, ob mir ein solches Verfliegen öfters passiere — er müsse nach Berlin und nicht nach Erfurt! Und dabei ist eines unserer ersten Gebote doch die Höflichkeit gegenüber den Passagieren!

In eine andere Kategorie wieder gehört der ängstliche Frager, gewöhnlich Leute, die zum erstenmal fliegen und tausend Fragen zu stellen haben, ob auch ja alles in Ordnung sei und nichts passieren könne. Sie wollen wissen, wie oft der Pilot die Strecke schon geflogen, ob bei dieser Maschine bestimmt jegliche Brandgefahr ausgeschlossen sei und ob es möglich wäre, dass der Blitz in das Flugzeug einschlagen könnte.

Dann ist da wieder der technisch Interessierte, der, von der Spannweite angefangen, über Motorstärke und Hub und Bohrung der Zylinder bis zum Gewicht der Maschine alles, aber auch alles wissen möchte, was an technischen Daten möglich ist.

Im übrigen ist jedoch der persönliche Kontakt zwischen Pilot und Passagier, der zu Anfang des Luftverkehrs sehr gross war, mehr und mehr im Schwinden begriffen. Der ganze Betrieb bringt es mit sich, dass die Leute kommen und gehen und sich (mit Ausnahmen natürlich) kaum mehr nach uns umsehen. Für viele von ihnen ist das Fliegen so selbstverständlich wie Eisenbahn fahren und das ist ja in gewisser Hinsicht auch richtig so. Bezeichnend aber ist jenes Argument, das einmal ein Passagier mir gegenüber anführte: « Warum Angst haben? Wenn etwas passiert — Sie sitzen zu vorderst, Sie schlagen sich ja zuerst den Schädel ein, also werden Sie schon in Ihrem eigenen Interesse dafür sorgen, dass alles glatt geht! »

Eine ganz logische Schlussfolgerung — aber sie stimmt dennoch nicht ganz. Denn was in schwierigen Situationen unsere Nerven belastet, ist nicht die Angst ums eigene Leben, sondern gerade im Gegenteil das Gefühl der Verantwortung gegenüber den Passagieren.

Ruhm und Leistung

Die wirklich dankbaren und verständnisvollen Passagiere finden wir unter der Stammkundschaft, jenen Leuten, die sehr viel fliegen, die schon das und jenes miterlebt haben und erst so mit der Zeit den richtigen Begriff von unserer Arbeit bekommen haben. Der Beruf des Verkehrsfliegers ist wohl einer derjenigen, dessen

„Die Schöne" und „die Gepflegte" –
zwei gleich siegreiche Erscheinungen . . .
Doch muß „die Schöne" geboren werden!
„Die Gepflegte" wird jede durch
„Rote Farina Marke" echte Eau de Cologne –
Urqualität!

Echte
Eau de
Cologne
Seife
Puder
Cremes
Shampoon

Rote Farina Marke

Anforderungen am meisten unterschätzt werden und wo die moralische Anerkennung dem Geleisteten am wenigsten entspricht. Es ist ein aussichtsloses Beginnen, dem Laien einen Begriff von den notwendigen Qualitäten zur jahrelangen Durchführung eines Langstreckendienstes zu geben. Die einzige Anerkennung für unsere Arbeit finden wir bei den Fachleuten. Für die grosse Masse ist das der beste Flieger, dessen Name am meisten in der Zeitung steht. Es entscheidet nicht die Leistung als solche, sondern das Talent, von sich reden zu machen.

Hat man je, wenn nicht zufällig, etwas von Leuten namens Schär, Bächtold, Zimmermann, Nyffenegger, Gerber, Künzle, Mühlematter, Burckhardt gehört? Nein — nicht wahr? Und dabei tut jeder einzelne in stiller Pflichterfüllung mehr als mancher Rekord- und Zeitungsflieger. Fragt die Fachleute! Aber dem Laien wird es nie in den Kopf gehen, dass es mehr bedeutet, beispielsweise bei Regen von Genf nach Basel zu fliegen, als bei wolkenlosem Himmel über die Alpen zu gondeln. Er wird es nie begreifen, dass man der bessere Flieger sein muss, um 100,000 Kilometer im Luftverkehr zu fliegen, als einen Raid nach Hindostan zu absolvieren.

Wir haben uns auch längst daran gewöhnt, als bescheidene Blümlein im Schatten zu blühen und verzichten gerne auf den Ruhm der Druckerschwärze, dessen ja nun einmal nicht alle teilhaftig werden können. Schlimmer sind jene aus Unverständnis geborenen, unbewussten und indirekten Beleidigungen, die unserer Berufsehre oft angetan werden, beispielsweise mit der Aussage: « Nein — ich würde nie fliegen, das wäre mir zu ge-

fährlich — ausgenommen mit dem oder jenem (folgt ein berühmter Name). »

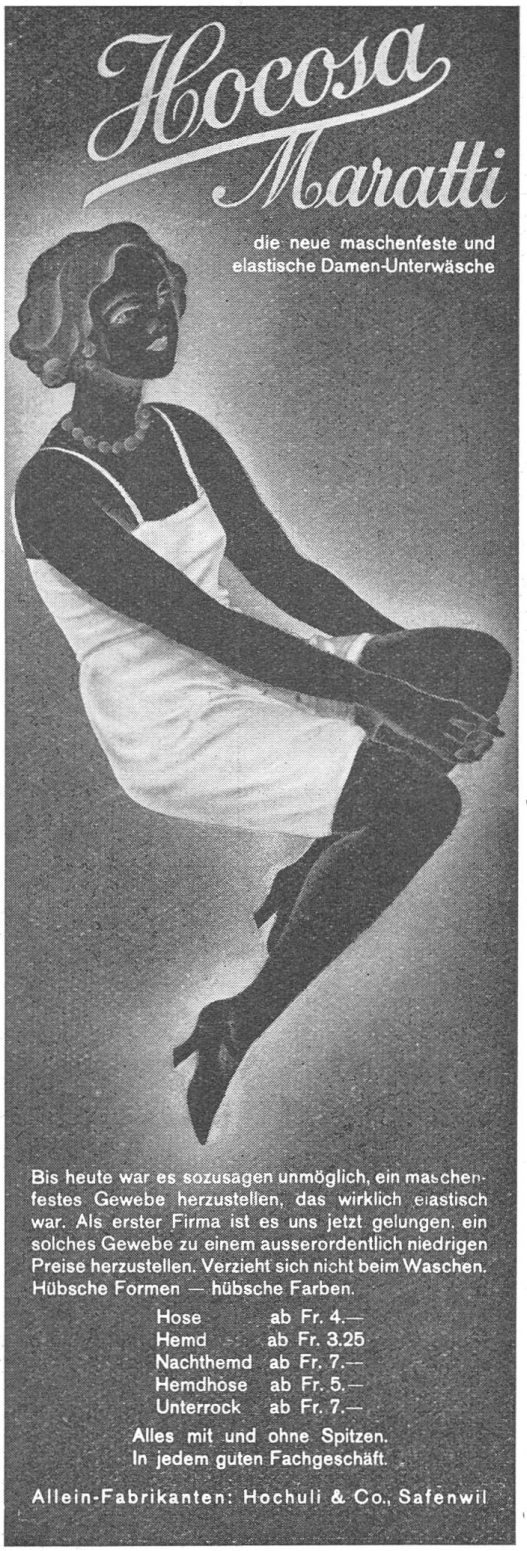
Aber schliesslich — man darf den Leuten nicht böse sein, denn woher sollen sie's besser wissen, und zudem lesen sie's doch jeden Tag von neuem in der Zeitung. Was kann man mehr von Leuten verlangen, die vom Fliegen soviel verstehen, wie jener vom Autofahren, der sich unter einer Zündkerze ein Wachslicht vorstellt!

Reichtümer zurücklegen lassen sich bei unserem Berufe auch nicht. Unser Gehalt setzt sich aus Fixum und Kilometergeldern zusammen. Wenn man die luftverkehrslose Winterzeit und das in Rechnung zieht, was bei dem ewigen Herumzigeunern durch die Lappen geht, so ist es mit dem grossen Zapfen nicht mehr so weit her.

Freiheit, die ich meine

Was ich immer wieder bedaure, ist der Umstand, dass man als Verkehrsflieger zu wenig zum Fliegen kommt. Denn zwischen Fliegen und Fliegen gibt es Unterschiede wie etwa zwischen dem Fahren eines Saurer Lastwagens und dem Fahren eines Mercedes S. S. oder eines Bugatti-Rennwagens. Und es ist ein gewaltiger Unterschied, eine Verkehrsmaschine zu steuern, oder mit einem rassigen Jagdeinsitzer herumzuturnen. Akrobatik-Figurenfliegen, wie man es an den Meetings sieht, ist die hohe Schule des Fliegens und setzt, sofern sie über den Durchschnitt hinausgeht, in all seinen Variationen und Kombinationen höchste Meisterschaft voraus, die nur der Fachmann zu werten versteht.

So ist es denn für unsereinen immer



ein grosses Fest, wenn man wieder einmal Gelegenheit hat, den grossen Brummer gegen ein kleines, nervöses Teufelchen auszutauschen, mit dem sich nach Herzenslust Hals über Kopf durch die Lüfte pfeifen lässt. Akrobatik in sicherer Höhe ist kein Spiel mit dem Tode und sieht in der Regel gefährlicher aus, als sie ist. Aber sie kann zu einem Prüfstein rein gefühlsmässigen fliegerischen Könnens werden, wobei natürlich auch Training eine grosse Rolle spielt.

Wie wird man Verkehrsflieger: Mit Ausnahme von Deutschland, wo eine vierjährige Fliegerschule zu absolvieren ist, ist es fast überall wie in der Schweiz, wo die Verkehrsflieger aus dem Militärfliegerkorps hervorgehen. Auch in diesem modernsten aller Berufe ist bereits Überangebot vorhanden, und in Deutschland beispielsweise finden kaum noch 10 % der jährlich ausgebildeten Flieger bei der Verkehrsfliegerei ein Unterkommen.

Warum ich meinen Beruf liebe? So paradox es scheinen mag, in diesem modernsten und vertechnisiertesten aller Berufe hat sich eine gewisse Möglichkeit erhalten zur Befriedigung jener Sehnsucht nach Ungebundenheit und Selbständigkeit, die heute in den meisten Berufen verkümmern muss. Ich liebe meinen Beruf, weil es kein Tretmühlenberuf ist, sondern weil er Tag für Tag wieder neue Kämpfe bringt, weil er grosse Ansprüche in konzentriertester Form stellt, weil es ein harter, männlicher Beruf ist, bei dem einem im buchstäblichen und übertragenen Sinne die Winde eines halben Kontinentes um die Nase pfeifen. Das Entsetzlichste, was es für einen Verkehrsflieger geben kann? — Sperrt ihn von 8—12 und 2—6 in ein Bureau!

Ihr Haar braucht

ein Pflegemittel, wenn es naturhaft wachsen und allen schädlichen Einflüssen standhalten soll. Millionen Menschen in allen Kulturländern folgen dieser Empfehlung und benutzen von Jugend an das wundervolle Naturprodukt

Dr. DRALLE'S

Birkenwasser

In jeder Apotheke, in allen Drogerien, Parfümerien und Coiffeurgeschäften

En Gros: ADOLF RACH, Basel 2

Morgens in Bern — mittags in Berlin, nachmittags in Prag — abends in Basel, morgens in Zürich — mittags in Paris — jeden Tag anderes Wetter, andere Gesichter, andere Länder, andere Städte. Wenn einer die Augen offen hält und sich noch für etwas mehr interessiert, als was zwischen Propellernabe und Schwanzsporn ist, so kriegt er allerlei zu hören und zu sehen.

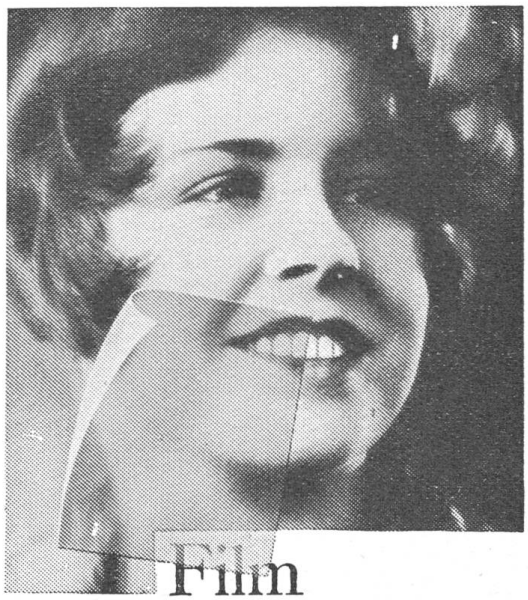
Chancen bei den Frauen ? — Ach herrjeh ! Das war einmal — vor langer, langer Zeit, als Flieger sein noch etwas Besonderes war und es keine Tonfilmhelden gab. Aber heute — in einer Zeit, wo Tausende fliegen, wo der Sinn für männliches Tun und Trachten nur noch mit Bezug auf finanzielle Verwertungsmöglichkeiten vorhanden ist — nein, nein.

Heute zieht bestenfalls noch Berühmtheit und sonst ist das gute Einkommen massgebend, ob es nun einer mit Grünkäse en gros oder als Versicherungsstatistiker verdient. Im übrigen sind viele von uns, sogar die meisten, verheiratet und manche sogar Familienväter.

Die meisten von uns haben ihre versteckte Neigung, ihr Steckenpferd, ein Ziel im Hintergrund, denn alt werden möchten die wenigsten bei ihrer Verkehrsfliegerei.

Etwas ist, glaube ich, uns allen gemeinsam : eine grosse Liebe für die Natur. Die Distanzen sind für uns zusammengeschrumpft, die Welt ist klein geworden. Dafür bekommen wir, wenigstens mir geht es so, eine grosse Sehnsucht nach den Details.

250 mal bin ich nun über den Thüringer Wald geflogen, 100 mal über den Böhmerwald — einmal nur möchte ich diese ganze grüne Herrlichkeit zu Fuss durchstreifen. Möchte im sonnendurch-



Für Ihre Zähne!

Tun Sie dies zweimal täglich : es ist der beste Weg, Ihre Zähne zu schützen

Die Zerstörung der Zähne und Gewebe wird durch hoch-aktive Bakterien hervorgerufen.

Die Schwierigkeit, die Wirkung dieser Bakterien erfolgreich zu bekämpfen, liegt darin, dass die Zähne von Film (Zahnbelag) umgeben und bedeckt sind, welcher sich fest an ihre Oberflächen anlegt.

Um sie von den Zähnen zu beseitigen, müssen dieselben erst von Film befreit sein.

Durch die Erfindung von Pepsodent und seine Entwicklung unter der Aufsicht von Autoritäten auf dem Gebiete der zahnärztlichen Wissenschaft ist uns ein einzigartiges Mittel gegeben worden. Dieses löst den Film so gründlich auf, dass ein leichtes Bürsten genügt, um die Zähne von jeder Gefahr zu befreien.

Machen Sie einen Versuch und verlangen Sie von Abt. 3382/100 O. Brassart, Pharmaceutica A.-G., Zürich, Stampfenbachstrasse 75, eine Gratis-Mustertube. Zehn Tage genügen, um Sie zu überzeugen!

GESETZLICH GESCHÜTZT **Pepsodent**

die filmentfernende Zahnpasta

3382

wärmten Gras liegen, die Käfer krabbeln sehen und statt dem Gedröhn der Motoren die Bienen summen hören. Möchte Boden unter mir fühlen, einer herrlichen, roten Waldschnecke zuschauen, wenn sie von einem Baum zum nächsten kriecht, und dabei mit innigstem Wohlbehagen feststellen, dass sie sich dazu genau so viel Zeit nimmt, wie ich gebraucht hätte, um von Zürich nach Berlin zu fliegen.

Wir haben das Vergnügen, unsern Lesern mitzuteilen, dass wir in der nächsten Nummer mit der Veröffentlichung einer Serie von pädagogischen Artikeln von Dr. Willi Schohaus beginnen können. Der Direktor am Seminar Kreuzlingen ist wohl allen unsern Lesern als Verfasser des in unserm Verlage erschienenen Buches: „Schatten über der Schule" bekannt, das in der Schweiz und im Ausland so grosses Aufsehen erregte.

12 BETRACHTUNGEN
ÜBER DIE RELIGION

von **Paul Häberlin,** Professor an der Universität Basel

Preis gebunden Fr. 6.60

Das Wunderbare

Das Buch ist ein glänzender Beweis für die Tatsache, dass wenig Wissen von Gott weg, viel Wissen zu Gott hinführt. Das Ergreifende dieses Werkes ist die religiöse Glut, die der Leser hinter der kristallklaren Darstellung spürt. Das persönlichste Buch Häberlin's es wird manchem zum Erlebnis werden. Eine beglückende Lektüre für Ihre Ferienmusse.

SCHWEIZER-SPIEGEL-VERLAG, ZÜRICH