

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 27 (1951-1952)
Heft: 6

Artikel: "Wie ich dazu kam, ein Flugzeug zu kaufen" : Ergebnisse einer Rundfrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071104>

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: 20.02.2026

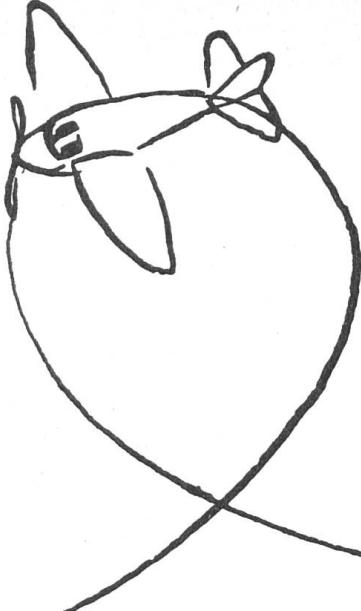
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Kosten für den Unterhalt eines Sportflugzeuges

Grundlage: Gesamtamortisation bei 2000 Flugstunden; jährliche Flugleistung von 150 Stunden

Typ	Ankaufspreis Fr.	Amortisation Fr.	Haftpflicht- versicherung Fr.	Hangar Fr.	Wartung Gebühren Fr.	Benzin Öl Fr.
90 PS, 2 Pl., Cessna 140, 175 km/Std.	27 000.—	2025.—	300.—	600.—	950.—	1700.—
145 PS, 4 Pl., Cessna 170, 200 km/Std.	41 000.—	3075.—	350.—	720.—	1550.—	3305.—
105 PS, 3 Pl., Sokol, 200 km/Std. . .	27 000.—	2025.—	300.—	600.—	1750.—	2725.—
125 PS, 4 Pl., KZ VIII, 175 km/Std.	33 000.—	2475.—	350.—	720.—	1600.—	3080.—



“ein Flugzeug zu kaufen”

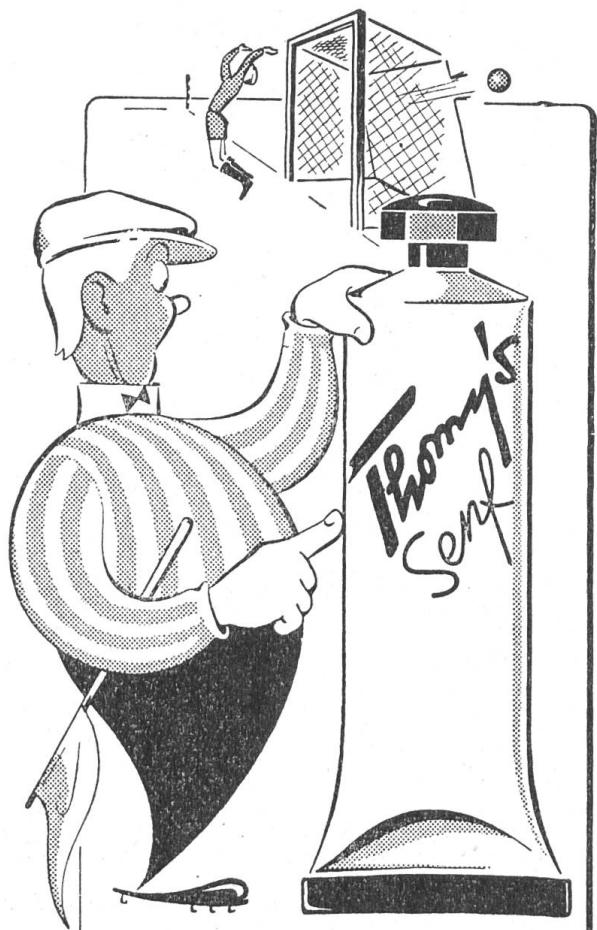
Ergebnisse einer Rundfrage

Reparaturzirkira Fr.	Total Fr.	1 Flugstunde kostet Fr.	1 Kilometer kostet Rappen	pro Kilometer und Insasse Rappen
525.—	6 100.—	41.—	24	12
1000.—	10 000.—	67.—	34	9
800.—	8 200.—	54.—	27	9
775.—	9 000.—	60.—	34	9

Radiofachmann, 46 Jahre alt

Besitzer einer EFU Klemm, L 25 Salmson, 40 PS, 2 Plätze

1924 übernahm ich die technische Leitung des Radiogeschäfts meiner Eltern. Infolgedessen mußte ich verschiedene internationale Radioausstellungen besuchen. So flog ich einmal mit der Expresslinie der Swissair, die Dübendorf—Berlin im Nonstop machte. Diese Art des Reisens und die enorme Zeitsparnis haben mir mächtig imponiert, und ich benutzte von da an sehr häufig den Luftverkehr. So kam ich von selbst auf den Gedanken, selbst zu fliegen. Meine Eltern waren begreiflicherweise sehr dagegen, ihren erst 18½jährigen Sprößling solchen Gefahren auszusetzen. So legte ich den Gedanken für vier Jahre aufs Eis und befriedigte meine Liebhaberei mit der Lektüre von Flugzeitschriften. Dann aber wurde der unterdrückte Wunsch so stark, daß ich mich heimlich bei einer Flugschule in Deutschland anmeldete. Ich wollte die Stunden während eines Ferienurlaubs nehmen, damit meine Eltern nichts erführen. Die Sache kam aber dann aus, und ich mußte wiederum verzichten. Unterdessen war aber eine günstige Wendung eingetreten. Ein Militärpilot von Dübendorf war ein guter Kunde unserer Firma und dieser



Der wahre Volltreffer

— welche Begeisterung, wenn er gelingt! Er ist Höhepunkt, Extraklasse. Wie **Thomy** — auch er: dank seiner Güte, Rasse und Bekömmlichkeit ein wahrer Volltreffer, auch er ist und bleibt unerreicht!

Jedermann kennt *Thomy's Senf*

konnte nun meine Mutter überzeugen, daß das Fliegen gar nicht so gefährlich sei.

Ich lernte also in Dübendorf auf einem sehr alten Modell, Marke Wild. Es war allgemein bekannt, daß der, der auf einer Wild fliegen konnte, mit jeder Maschine zureckkäme.

Zuerst begnügte ich mich damit, ein Clubflugzeug der Aero zu mieten, aber wie es so geht: wer viel Taxi fährt, überlegt sich den Ankauf eines eigenen Wagens, und wer viel fliegt, will selbst eine Maschine besitzen. Durch einen Zufall konnte ich eine deutsche Maschine erwerben, die ursprünglich von einem bayrischen Piloten bestellt worden war, der einen neuen Weltrekord erreichen wollte. Das Projekt mußte aber fallengelassen werden, das Flugzeug wurde deshalb nicht übernommen und billig abgestoßen. Trotzdem die Maschine alle Schikanen von damals hatte, einen Langstreckentank für zehn bis elf Flugstunden, Schwimmer usw. usw., kostete sie nur 15 000 Franken. Acht Tage später holte ich sie ab. Ich habe sie aus eigenem Geld bezahlt, denn diesen Betrag hatte ich in den letzten sieben Jahren erspart.

Die Maschine hat sich sehr bewährt. Ich konnte die ersten sieben Stunden ohne wesentliche Reparaturkosten fliegen. Das ist möglich, weil sich die Beanspruchung bei einem Flugzeug auf den Motor beschränkt. Es gibt keine Getriebe, kein Abbremsen und Wiederanfahren. Die Tourenzahlen sind stets gleich hoch.

1932 habe ich am internationalen Flugmeeting in Dübendorf den ersten Preis in der Rundflugkonkurrenz eingeholt. 1937 erhielt ich in der gleichen Konkurrenz, aber unter starker internationaler Beteiligung, den zweiten Rang. Trotzdem damals neuere, schnellere und stärkere Typen teilnahmen, konnte meine Klemm die Stange halten. Heute ist sie über zwanzig Jahre alt und trotzdem noch in ausgezeichnetem Zustand.

Während der letzten zehn Jahre vor dem Krieg bin ich kein einzigesmal mit der Eisenbahn gefahren. Für kürzere Strecken benutzte ich das Auto, sonst aber immer das Flugzeug. So besuchte ich z. B. mehrmals pro Jahr meine Fabrikvertretung in Wien. Ich flog bei jedem Wetter, auch dann, wenn kein Verkehrsflugzeug die Startbewilligung erhielt.

Heute noch motte ich meine Maschine den Winter hindurch nie ein.

Leider sind seit dem Krieg diese Geschäftsreisen schwieriger geworden. Um nach West-

deutschland zu fliegen, muß man eine Bewilligung einholen und sich eine Woche vorher anmelden. Auch nach Wien benutzte ich das Flugzeug aus begreiflichen Gründen nicht mehr. Dafür bin ich vorletzten Winter einmal nach St. Moritz geflogen, um dort Ski zu fahren, und diesen Winter samt meiner Familie nach Davos.

Ich glaube nicht, daß mich das Fliegen besonders viel kostet; allerdings berechne ich keine Amortisation, denn ich habe die Maschine am ersten Tag abgeschrieben.

Fabrikant, 42 Jahre alt

Besitzer einer CAC Cessna 140, 85 PS, 2 Plätze

Ich äußere mich eigentlich nicht gerne über dieses Thema. Auf jeden Fall möchte ich diesen Beitrag nicht mit meinem Namen zeichnen, denn ich mußte schon manchmal die Beobachtung machen, daß jeder, der ein Flugzeug besitzt, als Krösus angesehen wird. Das bin ich aber durchaus nicht.

Das erstemal geflogen bin ich im August 1939, also im Alter von 29 Jahren. Natürlich hatte ich schon vorher Freude am Fliegen, aber nicht

mehr als Tausende von andern jungen Leuten. Also 1939 flog ich zum erstenmal, und zwar mit einem Militärpiloten in Dübendorf. Das Flugzeug gehörte der Aero. Ich wollte für Propagandazwecke eine Flugaufnahme meines Betriebes machen. Offen gestanden hatte ich etwas Angst, merkte dann aber sehr bald, daß die Sache lange nicht so gefährlich war, wie sie aussah.

Immerhin hatte ich nun Blut geleckt. Zweimal stellte ich deshalb im Militär das Gesuch, mich zu den Fliegern umzuteilen. Das hätte mir besser gefallen, als bei der Infanterie stundenlang herumzustehen. Diese Gesuche wurden aber abgelehnt mit der Begründung, ich sei zu alt. Nach dem Krieg hatte ich einmal in Dübendorf zu tun und benützte die Gelegenheit, um einen Stadtrundflug zu machen. Plötzlich kam ich zum Entschluß, selbst fliegen zu lernen. Ich ging stante pede zum Sporthangar und meldete mich an. Was mich besonders lockte, war nicht nur der Sport an sich, sondern die Möglichkeit, in kurzer Zeit in den Bergen zu sein. Ich war nämlich ein begeisterter Bergsteiger und immer, wenn ich einen Gipfel erklimmen hatte, sagte ich mir, von einem Flugzeug aus müßte die Aussicht eigentlich noch viel schöner sein.

Entleeren Sie Ihren Darm täglich gleich nach Erwachen...



mit Hilfe des neuen progressiv wirkenden Abführmittels Luvax, das natürliche Regelmässigkeit und gute Laune wiederbringt.



Um die Arbeitslust und das Wohlbefinden wiederzufinden, erwecken Sie Ihren Darm (erlahmt durch die heutige konzentrierte und schlackenarme Kost, die von ihm zu wenig Arbeit verlangt), dank der Wirkung von Luvax, dem neuen progressiven Laxativ mit Bassorin als Hauptbestandteil, das die erstaunliche Eigenschaft besitzt, das Stuhlvolumen zu verdoppeln. Zuerst befreit Luvax Ihren Darm in einer Nacht. Dann bringt es ihn wieder in Uebung und stärkt seine Muskulatur,

sodass er bald wieder von selbst arbeitet und die regelmässige Entleerung alltäglich zur selben Zeit bewirkt. Keine Verstopfung und keine der üblichen Begleitscheinungen mehr, wie: Appetitlosigkeit, Blähungen, Kopfweh, Reizbarkeit. Der Appetit kehrt wieder, die Verdauung erfolgt mühelos, der üble Mundgeruch weicht, der Teint ist frisch. Erhältlich in Apotheken und Drogerien. Fr. 4.70. Vorteilhafte Grosspackung à Fr. 9.40 für eine vollständige Kur.

Luvax

gewöhnt den Darm wieder selbständig zu arbeiten und sich regelmäßig zu entleeren.

Alleinvertrieb für die Schweiz: Max ZELLER Söhne, Romanshorn.



ARISTO

WEISFLOG'S EIERCOGNAC

etwas besonders Feines, ein hochwertiges
Genussmittel von vorzüglichem Geschmack,
dem Sie Vertrauen schenken können.

Sie sind gut beraten, wenn Sie diese Marke
wählen. Erhältlich in Drogerien, Apotheken
und Spezialgeschäften.

Thee Haut braucht
NIVEA

FÜR HAUS UND SPORT
NIVEA
CREME
ZUR HAUTPFLEGE

*die unübertroffene Crème
für die tätige Frau*

Pilot AG., Basel

Später machte ich dann viele Alpenflüge. Ich flog sicher über hundertmal über die Alpen. Aber nicht über den Gotthard, denn es gibt viel schönere Routen, zum Beispiel durchs Glarnerland, am Tödi entlang ins Hüfigebiet, dann hinüber zum Sustenhorn, über den Triftgletscher, nachher zum Rhonegletscher und schließlich einen Abstecher zum Rotondo und dann ins Tessin. Diese Strecke kennen leider die meisten Leute nicht. Sie fliegen einfach immer stumpfsinnig über den Gotthard.

Diese Flüge waren mir immer ein großes Erlebnis, besonders am Anfang, als ich mir die Alpen noch erkämpfen mußte, also auf die Auf- und Abwinde oder auf die Luftlöcher zu achten hatte. Aber mit der Zeit merkte ich dann, daß das Bergsteigen doch noch schöner ist. Man kann einen Berg nur richtig genießen, wenn man ihn mit Mühe verdient hat.

Da ich geschäftlich stark in Anspruch genommen bin, benützte ich die Mittagszeit für meine Flugstunden. Vier- bis fünfmal in der Woche fuhr ich mit dem Wagen nach Dübendorf, um eine Stunde zu fliegen.

Nach acht Stunden erhielt ich dann den Ausweis, um allein fliegen zu dürfen. Ursprünglich durfte ich nur um den Platz herum fliegen. Höchstens bei schönem Wetter gab mir der Fluglehrer die Erlaubnis, mich bis nach Rapperswil zu wagen. Ich war aber tatsächlich jedesmal froh, wenn ich nach einem solchen Alleinflug wieder festen Boden unter mir fühlte. Es ist nämlich so: Steigt man mit einem Flugzeug, dann empfindet man bald ein Ohrensausen. Sobald man ein paarmal leer schluckt, geht dieses zwar vorbei, und man hört wieder gut, aber man hört anders. Man meint, der Motor töne nicht mehr so wie vorher. Das ist natürlich eine akustische Täuschung, gibt einem aber trotzdem ein hohles Gefühl, besonders, wenn man den Flugplatz nicht mehr sieht und als Anfänger weiß, daß man noch nicht imstande wäre, eine Notlandung vorzunehmen. Nach etwa dreißig Flugstunden habe ich dann das Brevet II gemacht. Heute aber weiß ich, daß ich trotz diesem Examen damals noch ein richtiger Stümper war.

Dann aber hatte ich Gelegenheit, jeden Samstag und Sonntag mit dem Flugzeug eines Freundes zu fliegen, und nun erst erwarb ich mir die richtige Praxis. Heute treibe ich mit Vorliebe mit einem Kollegen, der auch fliegt, Tiefenakrobatik um die berühmten Kamine von Embrach. Zu dieser sportlichen Unterhal-

tung nehme ich als einzigen Passagier meinen Hund mit.

Inzwischen habe ich allerdings ein eigenes Flugzeug gekauft. Es kam mir zu teuer, meinem Freund vierzig Franken für die Stunde zu bezahlen, und ich kaufte ihm deshalb seine Maschine vor vier Jahren zu einem Spezialpreis ab. Die Frage in Ihrem Fragebogen, was das Fliegen kostet, kann ich, offen gestanden, nicht beantworten. Natürlich könnte ich meine Auslagen jederzeit zusammenzählen, aber warum soll ich mich ärgern? Das Fliegen ist nun einmal mein Hobby, und was Liebhabereien kosten, sollte man nicht nachrechnen. Was das Benzin kostet, das weiß ich, nämlich 71 Rappen pro Liter; meine Cessna braucht 17 Liter in der Stunde und fliegt in dieser Zeit 170 bis 200 km weit. In den letzten vier Jahren habe ich auf ihr alles zusammen etwa 500 Stunden geflogen.

Heute fliege ich ungefähr einmal pro Woche, letzten Samstag zum Beispiel war ich rasch im Bündnerland. An schönen Sommerabenden mache ich gerne eine Spazierfahrt um die Mythen oder um den Tödi.

Ich habe immer noch Freude am Fliegen. Trotzdem, wenn meine Kiste kaputt ginge, würde ich keine neue mehr kaufen, und zwar deshalb, weil ich ziemlich alles kenne, was in der Nähe liegt. Natürlich könnte ich mich schon hie und da frei machen, um für drei Tage nach Nordafrika zu fliegen, aber wer garantiert mir, ob das Wetter hält? Das ist nämlich der Haken bei der Fliegerei. Mit dem Wetterbericht können wir nicht viel anfangen, man kann ihm zum Beispiel nicht entnehmen, ob der Gotthard frei ist oder nicht.

Geschäftsfrau, 38 Jahre alt

Besitzerin einer EUA Auster V, Lycoming, 125 PS, 3 Plätze

Ich bin durch reinen Zufall zum Fliegen gekommen. Mein Mann und ich sind an einem Sonntagnachmittag nach Baden hinabgefahren. Dabei fuhren wir am Flugplatz Spreitenbach vorbei. Dort auf der Wiese standen ein paar der gelben Vögel, und es herrschte ziemlich reger Betrieb. Es wurden Passagierflüge unternommen, und wir gingen hin, um das Ganze etwas näher anzuschauen. Ein paar Fluglehrer und der Flugplatzchef standen herum. Wie sie sahen, daß wir uns für das Fliegen interessierten, kamen sie auf uns zu und

... sie braucht Voro-Crème für Gesicht und Hände.

Voro-fett oder halbfett - enthält Lanolin, nährt deshalb die Haut und schützt sie. Die Tube Fr. 1.65, Dosen zu Fr. -75, 1.45, Familienpackung zu Fr. 3.60 (ganz besonders günstig).



Fondue



*ist ein
Freundschaftsmahl!*

Fondue-Rezepte gratis durch:
Propagandazentrale der Milchwirtschaft
Laupenstrasse 12, Bern

Verjüngt das Sexual-Leben

Fortus-Kur gegen Gefühlskälte, Nerven- und Sexualschwäche: Fr. 26.—, 10.40, 5.20 und 2.10. — In Apotheken und Drogerien, wo nicht, diskreter Versand durch die Lindenhof-Apotheke, Rennweg 46, Zürich 1.

Ihr Traum von Schlankheit wird erfüllt

durch Kissinger Entfettungs-Tabletten

Erhältlich in allen Apotheken und Drogerien
Prospekte durch Kissinger-Depot, Casima (Tessin).

begrüßten uns. Ich weiß nicht, wie es kam, auf einmal sah ich, wie mein Mann neben einen Piloten kletterte, und ehe ich richtig realisiert hatte, was vorgegangen war, war er weggeflogen.

Nach einer halben Stunde kam er wieder zurück und sagte: «So, jetzt habe ich meine erste Flugstunde genommen. Man hat mich einfach gekapert.»

Ich war über diesen Entschluß nicht gerade entzückt. Wie er aber dann in den nächsten Wochen mit immer wachsender Begeisterung vom Fliegen erzählte, machte mich die Sache allmählich auch an. Ich selbst war damals noch nie in einem Flugzeug gesessen, weder in einer Kursmaschine noch in einem Sportflugzeug. Ich hatte keine Ahnung, wie mir das Fliegen bekäme, aber immer mehr juckte es mich, auch einen Versuch zu machen.

Mein Gebieter war strikte dagegen, aber wie es bei solchen Meinungsverschiedenheiten zu gehen pflegt, es dauerte nicht lange, und ich nahm meine erste Flugstunde. «Aber nur für den Glust, nachher ist es dann fertig», meinte mein Mann. Der Glust war aber nicht so bald befriedigt. Schon nach der ersten Stunde sagte der Fluglehrer zu mir: «Gar nicht schlecht, Sie haben Talent.»

Infolgedessen ging es nicht lange, und ich machte das Brevet I.

Inzwischen aber war das Fliegen für mich zu einer richtigen Leidenschaft geworden. Ich konnte es kaum erwarten, den ersten Alleinflug zu machen. Mein Mann war dagegen. Eines schönen Tages, während er eine Flugstunde nahm und hoch in den Lüften schwebte, riskierte ich das große Wagnis. Als mein Gatte landete, sah er gerade noch, wie ich mich von der Erde erhob. Nun schrie er den Fluglehrer furchterlich an und sagte, es sei unverantwortlich, eine Frau allein fliegen zu lassen. Dieser aber beruhigte ihn, er sei sicher, ich mache die Sache recht.

Kurz darauf hatten wir Gelegenheit, einen Piper käuflich zu erwerben. So konnte ich mich auf dem eigenen Flugzeug weiter schulen und bald auch das Brevet II bestehen, das die Berechtigung gibt, Passagiere mitzunehmen.

Heute fliege ich bereits vier Jahre. Wenn es schönes Wetter ist, bin ich jede Woche zweimal bis dreimal in den Lüften, nur letztes Jahr konnte ich nicht fliegen, weil ich ein Bébé erwartete. Jetzt aber betreibe ich diesen Sport wieder wie vorher. Ich fliege aber nicht etwa

nur, wenn es topfruhig ist, sondern auch bei böigem Wetter. Nichts macht mir mehr Freude, als wenn ich richtig geschüttelt werde.

Gelegentlich nehme ich auch Freunde und Freundinnen mit; auch meine Eltern sind schon mitgeflogen. Inzwischen haben wir allerdings eine größere Maschine gekauft. Sobald man wirklich fliegen kann, hat man das Bedürfnis, auf eine schwerere und schnellere Maschine zu wechseln.

Was die Kosten anbelangt, muß ich gestehen, daß ich diesbezüglich keine Ahnung habe. Ich vermute, darüber sei mein Mann orientiert.

Rechtsanwalt, 47 Jahre alt

Besitzer eines EUS Globe Swift, Contin, 125 PS, 2 Plätze

Wieviel der Betrieb meines Privatflugzeuges kostet, weiß ich selber nicht genau, und es ist besser so. Die größte Ausgabe oder wenigstens diejenige, die mich am meisten ärgert, sind die Gebühren für die vom Luftamt vorgeschriebene Kontrolle. Diese kostet nämlich:

Alle 25 Flugstunden 150 bis 200 Franken, alle 50 Flugstunden zirka 200 Franken, alle 100 Flugstunden zirka 500 Franken.

Dazu kommen noch die Gebühren einer Jahreskontrolle von zirka 100 Franken. Da ich jährlich um die 100 Flugstunden fahre, achte ich darauf, daß die Jahreskontrolle immer mit der Hundertstundenkontrolle zusammenfällt, und dadurch mache ich eine nette Ersparnis. Hundert Stunden sind allerdings nicht viel, sie reichen für zirka 20 000 km, also etwa das, was man mit einem Auto zustande bringt.

Bei einer Autokontrolle wird nur nachgesehen, ob die Bremsen funktionieren, der Richtungszeiger in Ordnung ist usw., beim Fliegen aber wird eine genaue Motorenkontrolle vorgenommen, und das verteuert diesen Sport schändlich.

Das Benzin selbst ist das Wenigste. Ich brauche für 100 km bei einer Reisegeschwindigkeit von 200 km pro Stunde nur 16 bis 17 Liter. Wenn ich also zu meinem Weekendläuschen nach Ascona hinabfahre, kommt mich das Fliegen billiger, als wenn ich mit meinem Amerikaner Wagen hinfahre.

Der Hangar kostet 70 Franken im Monat, die Versicherung jährlich 300 bis 400 Franken. Das ist nur eine Haftpflichtversicherung, nicht etwa eine Kaskoversicherung.

Gegen Hautleiden

das altbewährte englische
Heilmittel D.D.D.

Kleine Flasche Fr. 1.90

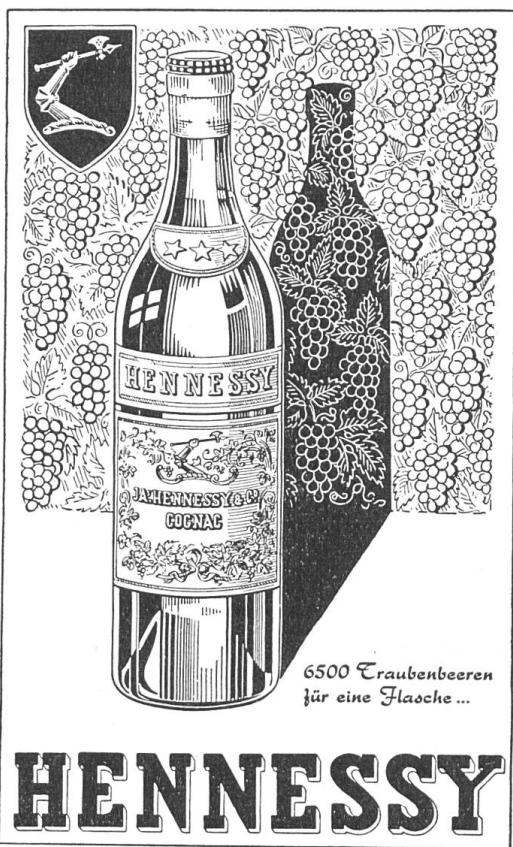
Große Flasche Fr. 4.95

Für besonders empfindliche
Körperstellen: D.D.D.-Balsam.

Topf Fr. 2.65. Erhältlich in
Apotheken und Drogerien.

D.D.D.





Generalvertretung für die Schweiz: BERGER & CO LANGNAU/BERN
Für Zürich und Ostschweiz: Berger & Bujard A.G., Zürich, Tel. 235638

Mein Garten - unsere Sommer-Wohnstube!

Was Sie jetzt wählen und pflanzen, kann Sie schon im Frühling und durch den ganzen Sommer aus tausend Blütenaugen anlachen.

Lassen Sie sich zur Vorfreude und zum Auswählen das Farbenbuch «Rosenwunder» und den Prospekt über Pflanzsortimente für Garten und Gärtlein kostenfrei zustellen.

W. Häuenstein Söhne Rafz

Baumschulen · Großgärtnerei

Tel. (051) 96 33 44

Dazu kommen noch verschiedene kleinere Auslagen. Der Mechaniker braucht für das Bereitstellen des Flugzeuges eine Viertelstunde und berechnet dafür ungefähr zwei Franken. Die Landegebühr kostet auf dem Heimathafen einen Franken und auswärts zwei, und wenn man die Maschine auswärts einstellen will, muß man pro Nacht wiederum acht bis zehn Franken auslegen.

Ich brauche das Flugzeug auch geschäftlich. Für kleinere Strecken lohnt es sich natürlich nicht. Nach Bern oder auch nach Genf nimmt man billiger den Wagen oder auch den Zug. Bis man nur auf dem Flugplatz Kloten ist, verliert man viel Zeit, und wenn man dann in Bern oder Genf ankommt, steht einem erst noch ein Auto zur Verfügung, um in die Stadt zu fahren.

Eine ausgesprochen interessante Strecke zum Fliegen hingegen ist die nach Nizza. Mit dem Auto brauche ich einen Tag, mit dem Flugzeug bin ich in zweieinhalb Stunden unten. Auch Brüssel ist sehr lohnend, und noch mehr Spanien oder Marokko, wo ich hie und da geschäftlich zu tun habe.

Zum Fliegen kam ich auf folgende Art: Eine Freundin lud mich einmal ein, mit ihr einen Flug zu machen. Sie tat sehr großartig, und ich sagte mir: «Was die kann, kannst du auch!» Noch am gleichen Tag begann ich mit den Stunden. Sie dauerten acht bis zehn Monate und kosteten mich — es war gleich nach Kriegsende — beinahe 3000 Franken.

Kaum hatte ich das Brevet, so ließ ich eine Maschine aus Amerika kommen. Der Anschaffungspreis betrug 27 000 Franken. Ich bin zufrieden damit, aber man «spienzelt» natürlich immer nach einem noch besseren und noch schnelleren Flugzeug.

Gelegentlich fliege ich auch heute noch mit einem Mietflugzeug der Aero, also einem Piper. Das ist eine nette Maschine, langsam und gutmütig.

Wenn ich mir auch vorrechne, wie rentabel ein Flugzeug für lange Strecken ist, und wie gut ich es geschäftlich brauchen kann, so weiß ich natürlich trotzdem, daß es sich beim Fliegen um ein Vergnügen und nicht um eine Notwendigkeit handelt. Das Fliegen ist einfach etwas Romantisches. Wenn man erwachsen ist, kann man ja nicht mehr Indianerlis spielen und man darf sich ja auch keine Eisenbahn zu Weihnachten wünschen. Also fliegt man.