

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 29 (1939)  
**Heft:** 10

**Artikel:** So ehrt eine Nation ihren Lufthelden  
**Autor:** Roth, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-637797>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

„Waren das nicht der Peter Hertig und der Lütli von der Neuegg, die jetzt aufhörten?“, fragte die Luzia Wymann ihre Mitschwester.

„Du mein Gott und Vater“, stöhnte Frau Anna, „ist jetzt der Peter auch noch gefangen? Bin ich wohl noch schuld, daß er auch hier durch muß?“

Die Luzia wußte keine Antwort; stumm saßen sie im dunklen Berließ, der Gesang verklang im Gebrüll des Profossen.

Die Frauen fingen an zu beten, bald beteten sie laut, bald leise; dann brüteten sie wieder dumpf vor sich hin, hie und da feußte eine laut auf.

Am Mittag brachte ein Wärter Wasser und Brot.

„Wie lange müssen wir hier bleiben?“, fragte Frau Anna.

„Geht mich nichts an; wäret ihr meinetwegen in die Kirche gegangen, dann sähet ihr nicht da.“

Er schlug die Türe zu, und die bohrende Einsamkeit und Verlassenheit zog wieder ins dunkle Gefäß. Vier Nächte und vier Tage saßen die Gefangenen dort, dann hieß es nachts um zwei: „Auf, in den Hof hinab!“

Beim Fackelschein band man dort den Frauen die Arme aneinander, dann wurden die Männer heruntergeholt und auch aneinandergeschlossen.

Nachher holten die Schloßknechte eine alte, lahme Täuferin aus dem Turm, warfen sie auf einen Karren, und „Vor-

wärts, auf die Hochzeitsreise nach Bern!“, höhnte ein Profosch, da öffnete sich das schwere Schloßtor und der Zug stieg in aller Stille den Schloßberg hinunter, zwei Täuferjäger voran, zwei in der Mitte, zwei hintendrein.

„Wer das Maul auf tut, dem schlagen wir die Zähne ein“, verhieß der Leiter des Transports, und darauf ging es hinaus in die kühle Sommernacht.

In der Morgendämmerung kam man in Walkringen an; noch war niemand auf der Straße. Um sechs Uhr erschien das Trüpplein der Glenden auf der Höhe von Worb, da ertönten Pferdehufe; der Landvogt Mutach erschien mit einem Reitknecht, um sich zu überzeugen, daß alles in Ordnung gegangen sei.

Von hier an ritt er in einiger Entfernung hinten nach, er wollte die Gefangenen selber in Bern abliefern.

Am Stalden in Worb, der steil gegen Bern zu führte, begegneten die Täuferjäger einem Metzgermeister, der rosenrot und gutgelaunt über Land ging, um Schlachtvieh einzukaufen. Er blieb stehen und sagte mißbilligend: „Wißt Ihr wieder nichts Besseres zu tun, als Unschuldige einzufangen! Man kann im Emmental bald kein Geschäft mehr machen, die meisten sind schon eingesperrt; aber die Richtigen nehmt Ihr nie, die Falschen laßt Ihr laufen!“

„Schön, daß du das einsehst“, lachte der Profosch.

Fortsetzung folgt.

## Der Flieger

Von Friedrich Bieri

Voll von Wundern und jung  
Reißt dich ein Rausch in die Höhe,  
Daß im saufenden Schwung  
Jubel und Ruhm bestebe.

Nicht bedürftig der Erde  
Scheint dein stürmisches Steigen,  
Auf die kriechende Herde  
Siehst du aus höchsten Gezweigen.

Singst in die Sternäonen  
All, was dein Eigen war,  
Lachest drohender Zonen  
Lähmender Höhengefahr! —

In die Leere der Lüfte  
Hebt die Seele die Glieder,  
In die Tiefen der Klüfte,  
Wortlos siehst du hernieder.

Und in rasendem Drehen  
Fühlst du jubelnde Freud',  
Kannst nicht stillestehen  
Luft ohne Staub ist dein Reich! . . .

## So ehrt eine Nation ihren Lufthelden

Skizze von Ernst Roth

„Müller?“

Das Lächeln des Piloten steckt auch mich an. Es ist ja drollig, daß wir beide so seltene Namen führen. Der Flieger hatte sich mir nämlich als Meier vorgestellt.

„Also im Führerraum möchten Sie den Flug mitmachen?“

Zwei graue Augen im scharfgeschnittenen Gesicht mustern mich von oben bis unten.

„Ihre Bitte kommt mir gerade gelegen, Herr Müller. Normalerweise hätte ich erst in drei Stunden starten sollen und nun bekam ich den Auftrag, in einer Viertelstunde Genf für einen Zusatzkurs nach Zürich zu verlassen. Ich bin mit meiner Maschine bereit, aber mein Mechaniker, ebenfalls ein Herr Müller, verbringt seine ihm zustehende Freizeit irgendwo in der Stadt.

Lande ich ohne Mechaniker, so bekomme ich Scherereien. Sie brachten bloß in das Ueberkleid zu schlüpfen, die Mühe auf den Kopf zu setzen und Mechaniker Müller wäre zur Stelle. Machen Sie mit?“

Selbstverständlich bin ich damit einverstanden und wenige Minuten später, an den glänzenden Rumpf des zweimotorigen Schnellflugzeuges gelehnt, komme ich mir tatsächlich als Mechaniker vor. Was doch so ein Berufskleid mit Reißverschluß ausmacht!

Die heran kommenden Fluggäste beachten mich kaum. Nur zwei Augen begegnen den meinen. Mandelförmige Augen in einem von blauschwarzem Haar umrahmten, olivenfarbenen Gesicht. Nun möchte ich Mitreisender und nicht Mechaniker sein.

Doch eine Rückwandlung ist nicht mehr möglich. Bald starten wir mit unsern fünf Passagieren und nehmen unter denkbar günstigen atmosphärischen Verhältnissen Kurs auf Bern.

Unter uns reibt sich ein prächtiges Landschaftsbild an das andere. Für den Moment interessiert mich aber der Führerraum mit der Instrumententafel und dem Piloten an meiner Seite weit mehr. Die braunen, mandelförmigen Augen sind vergessen.

„Was für ein Typ?“

„Eine Orientalin, so wie ich sie einschätze“, gibt mir der Pilot zur Antwort. Dann lachen wir wegen dem Mißverständnis, unterhalten uns über die hübsche Mitreisende, von der uns der Gepäckraum trennt und dann über das zweimotorige Schnellflugzeug Koolhoven.

„Fliegen ist keine Kunst, aber auf dem Boden abzustellen, ohne Kleinholz zu machen, das muß schon verstanden sein. Aber das ist auch bei andern Dingen so.“

Der Pilot, die Hand am Steuerknüppel, die Füße auf den Kasten, überprüft immer wieder die verschiedenen Instrumente auf dem Armaturenbrett und wirft ab und zu einen Blick auf die wegziehende Landschaft. Dann und wann bleibt sein Blick im Leerem haften. Für wenige Sekunden nur. Ob er an die bezaubernden Frauenaugen denkt?

„Sie können am Doppelsteuer probieren, wie leicht meine Maschine reagiert.“

Nun bin ich Schüler am Doppelsteuer und befolge die Weisungen des Lehrers. Ich ziehe den Steuerknüppel ein wenig gegen mich und die Maschine beginnt zu steigen. Die gegenläufige Bewegung bringt sie wieder in die frühere Lage. Mit dem Seitwärtsbewegen des Knüppels kann ich die Maschine seitlich neigen und mit den Fußrastern den Kurs verändern. Das macht mir Spaß und gehört schließlich auch zu den Kenntnissen eines Flugzeugmechanikers.

Mit raffigem Tempo nähern wir uns der Bundesstadt. Nun verringert der Pilot die Gaszufuhr, die Geschwindigkeit nimmt ab und im Gleitflug geht es dem Belpmoos zu. Die Motoren werden abgedrosselt, laufen leer und die Geschwindigkeit sinkt rasch gegen hundertfünfzig Stundenkilometer. Ein leichtes Anziehen des Steuerknüppels und das Flugzeug liegt wieder wacker zum Boden. Die Motoren sind verstummt.

Die Geschwindigkeit beträgt noch hundertundzwanzig. Durch ein weiteres Anschließen des Steuerknüppels richtet der Pilot die Maschine vorne etwas auf und mit hundertundzehn Kilometer setzt die Maschine zuerst mit dem kleinen Schwanzrad und dann mit den tragenden Rädern auf dem Boden auf.

„Beim Landen muß die Piste in geradem Kurs angefliegen werden, sonst gibt es leicht Bruch. Das aber auch, wenn die Maschine nicht waagrecht liegt, wenn zu früh oder zu spät zum Gleitflug übergegangen und das Abfangen nicht im rechten Moment vorgenommen wird.“

Wir sind nach Zürich unterwegs und Pilot Meier setzt seinen Unterricht fort. Linker Hand liegt das Schloß Burgdorf unter uns und weiter vorne dehnt sich der Langenthaler Flugplatz. In Dübendorf werde ich mich des Ueberkleides rasch entledigen, nehme ich mir vor, währenddem mir der Pilot die Beilung erklärt. Einmal und etwas gründlicher, muß ich diese Frauenaugen noch sehen.

Plötzlich neigt sich das Flugzeug nach vorne. Der Pilot hängt über dem Steuerknüppel. Rasch geht es abwärts. Ich schreie und zerre den Piloten am Kleid. Umsonst. Er ist bewußtlos. Immer rascher steigt die Erde empor. Es faust in meinen Ohren. Die mandelförmigen Augen sind vor mir, aber sie glänzen nicht braun, sie sprühen Feuer. Instinktiv greife ich nach dem Gashebel, nehme den Motoren die Nahrung. Es wird unheimlich still. Nur die Luft pfeift und singt.

Endlich habe ich den Steuerknüppel frei, ziehe ihn langsam an und gebe wieder Gas. Die Motoren nehmen ihr monotones Lied von neuem wieder auf. Wir steigen und es gelingt mir auch, wieder auf den Kurs zu kommen. Kalter Schweiß perlt von meiner Stirne. Ich hoffe, daß Meier bald wieder zur

Befinnung kommen werde. Inzwischen will ich mein Möglichstes tun. Ob sich ein Arzt unter den Passagieren befindet? Aber die Passagiere dürfen unter keinen Umständen beunruhigt werden! Schließlich betrachte ich es als meine Aufgabe, das Flugzeug an seinen Bestimmungsort zu bringen. Etwas anderes bleibt mir auch gar nicht übrig, wenn ich nicht mit den andern am Boden zerschmetterten soll.

Rein, diese schönen Frauenaugen sollen nicht im Schreck sich weiten. Sie gehören dem Leben. Ich suche mich ganz auf meine phantastische Aufgabe zu konzentrieren, rufe mir alles ins Gedächtnis, was mir der Pilot erklärt hat und probiere die Steuerung. Merkwürdig, ich fasse Zutrauen zur Maschine, die mir, dem Unberufenen, ohne weiteres gehorcht.

Wenn nur die Landung nicht wäre. Die Propeller peitschen einen lichten Wolkenfetzen. Unten liegt das Reustal. Dort unten haben die Berner einmal einen Krieg verloren und einen gewonnen. Bei Billmergen. Wann war das schon? Zürich rückt unerwünscht näher. Wie soll ich den Platz anfliegen? Billmergen, das Datum der beiden Kriege sollte man doch wissen. Halt, was war das? Eine kleine Böe! Die Maschine liegt wieder ruhig. Ja, mit dem Billmergen. . . Aber eben, was hat mein Geschichtslehrer gesagt? „Müller ist wegen seinen Geschichten berühmter als wegen seinen Geschichtskennntnissen bekannt.“ Und der Deutschlehrer? „Daß Müller Geschichten macht, ist noch nicht so schlimm, aber ich befürchte, daß er noch Geschichten zu schreiben beginnt und das ist das Schlimmste, das er den Mitmenschen antun kann.“ Damals war die Geschichte mit meinem Gedicht an die Frau meines Geographielehrers und damit eine große Ernüchterung verbunden.

Unerbittlich nähert sich die Entscheidung. Am Uetliberg vorbei, zieht die Maschine ruhig über den See. Vom Dolder winken viele Menschen herauf. Sie beneiden uns wohl. Wenn sie wüßten! Dort ist der Flugplatz. Eine Radioanlage ist an Bord, aber ich kann sie nicht bedienen. Zum Glück ist, soweit es sich feststellen läßt, die Luft frei von Flugzeugen und die Windstille begünstigt die Landung. Wenn der Platz auch noch leer ist und mich das sprichwörtlich gewordene Pech diesmal nicht verfolgt, so komme ich vielleicht doch mit einem blauen Auge davon.

Ich muß wieder an die braunen, mandelförmigen denken. Die Fluggäste werden sich zum Aussteigen bereitmachen und ihre Pläne für die nächsten Stunden gefaßt haben. Wahnsinnig könnte ich bei dem Gedanken werden, daß die Menschen, so nahe am Ziel, eben zugrunde gehen können oder müssen. Wenn kein Wunder geschieht, so sind wir verloren.

Die Piste gerade anfliegen! Ich nehme etwas Gas weg. Die Schleife gelingt mir vorzüglich. Ich könnte meine Freude daran haben, wenn der drohende Boden nicht wäre. Nun liegt die Piste schnurgerade vor mir, die Maschine in der Waagrechten, die Motoren gehen im Leerlauf. Ein Gleitflug, wie er im Buche steht! Mit noch immer beträchtlicher Geschwindigkeit faust die Maschine dem Boden zu.

Die Geschwindigkeit nicht verlieren, sonst steht die Maschine auf den Kopf und es passiert allerhand! Ich lasse die Motoren nochmals einige Sekunden anspringen, stelle sie wieder ab und ziehe den Steuerknüppel etwas an. Kaum zwanzig Meter unter uns ist fester Boden. Keine Tiefe und doch tief genug, um sich das Genick zu brechen. Eine Hebelbewegung, die Maschine ist abgefangen und nun kommt der wichtigste Moment. Ich erlebe ihn nicht bei vollem Bewußtsein. Das Aufreißen der Türe bringt mich in die Wirklichkeit zurück.

Erst Borwürfe wegen Nichtbeobachten verschiedener Signale und Landen auf falscher Piste. Aber nachher das Staunen. Nun haben die Fluggäste Herzklopfen und werden bleich. Die Fachleute können es nicht fassen, daß einem Laien dieses Kunststück gelungen ist. Von allen Seiten strömen Menschen herbei. Der Arzt untersucht den Piloten. Die Sache sei nicht lebensgefährlich und die Folge einer Vergiftung, die auf die Nerven lähmend gewirkt habe. Die Direktoren erstatten mir offiziell Dank und bitten mich, auf das Podium zu steigen und allen

Anwesenden zu erzählen, was sich innerhalb der letzten Stunde hoch oben in den Lüften ereignet hat. Es sind nur wenige Worte, die mir über die Lippen gehen, denn die braunen Augen da unter mir faszinieren mich. Und wenn mir alle Welt danken wollte, so wäre es nicht so viel, wie aus diesen Augen spricht.

Im Namen der Passagiere, denen ich das Leben gerettet habe, will mir die Orientalin mit einem Kuß danken. Sie stellt

sich vor mich auf das Podium, die warmen Augen und fußbereiten Lippen mir zugewandt. Ich breite meine Arme aus, um das große Geschenk in Empfang zu nehmen.

Da bricht das Brett, auf dem ich mich befinde, entzwei, ich stürze und — erwache am Boden neben der Couch und höre noch die Stimme des Radio-Ansagers: „Sie hörten eine Reportage über ‚So ehrt eine Nation ihren Lufthelden‘.“

## Wir brauchen Flieger!

Am 15./16. April 1939 veranstaltet die Stiftung „Pro Aero“ eine nationale Aktion zur Propagierung und Förderung des zivilen Flugwesens. Durch diese Aktion soll in weitesten Kreisen für eine tatkräftige moralische und finanzielle Unterstützung unseres jungen Flugportes geworben und, vor allem bei der

Jugend, die Begeisterung für den majestätischen Segelflugsport geweckt werden. Wir freuen uns, mit dem nachstehenden Aufsatz aus berufener Feder unsere Leser mit den allgemeinsten Grundlinien des Segelfluges bekannt machen zu können.

### Der Segelflug Von M. Hofer

Wer einmal den Segelflug gekostet, der möchte ihn nicht mehr missen. Was gibt es denn Herrlicheres, als losgelöst von aller Erdschwere, über Wäldern und Feldern und Dörfern, es den Vögeln gleich zu tun. Da oben herrscht Ruhe, da oben ist alles gut. In königlichem Spiele, erhaben, schaut der sorglose Flieger hinab auf die Erde, auf die Menschen, die in überstürzender Hast ihren Geschäften nachgehen. Jeder von uns ist ein solch Gehegter, aber das Wissen, mit seinem Vogel sich aus diesem Wirrwarr loslösen zu können, sich in den ätherblauen Himmel zu schwingen, beruhigt und macht zufrieden.

Fliegen ist wohl einer der ältesten Träume der Menschheit, der sich trotz seiner Unglaublichkeit verwirklicht hat.

Schon die griechische Mythologie kannte ihren Flughelden: Ikarus. Der Berwegene vernahm sich, mit Schwingen aus Vogelfedern und Wachs der Sonne entgegen zu stürmen. Aber unbarmherzig schmolz die Wärme das bindende Wachs seiner Flügel, und der kühne Jüngling stürzte ins Meer.

Im Mittelalter beschäftigte sich Leonardo da Vinci sehr intensiv mit diesem Problem. Seine Aufzeichnungen und Pläne legen Zeugnis ab von gut durchdachten Flugideen. Sehr bekannt und überaus humorvoll ist die Geschichte des Phantasten Verflinger, genannt der Schneider von Ulm. Ein heftiges Verlangen, es den Fliegen, Mücken und Vögeln gleich zu tun, ließ ihm keine Ruhe. Mit einer Eigenkonstruktion stürzte er sich vom Dom, um jedoch, zum Gespött seiner Mitbürger, mit gebrochenen Flügeln in der Donau zu landen.

Das Verdienst des ersten gelungenen Gleitflugzeuges und des ersten geglückten Gleitfluges ist Otto Lilienthal (1848—1896) zuzuschreiben. Nach seinem Opfertode, — er stürzte bei einem seiner Versuche ab, — übernahmen die beiden Amerikaner Orville und Wilbur Wright seine Sendung. Unter ihren Arbeiten entwickelte sich aus dem Gleitflugzeug das Motorflugzeug. Diese umwälzende Erfindung brachte den Segelflug für einige Zeit in Vergessenheit.

Nach dem Weltkrieg, als die Westmächte den besiegten Deutschen das Fliegen auf Luftschiffen und Motorflugzeugen für längere Zeit verboten, knüpften diese wiederum an die Gleitversuche Lilienthals an. Diesem merkwürdigen Umstand verdanken wir den heutigen hohen Stand der Segelfliegerei. Jahr für Jahr überboten sich die Konstrukteure. Jahr für Jahr wurden bessere Leistungen erzielt und neue Rekorde aufgestellt. Die letzten Geheimnisse, welche für den Segelflug von Nutzen sein konnten, sind der Atmosphäre in mühsam erbittertem Kampfe und eifrigstem Studium abgerungen worden. Der einfache Gleit-

flug befriedigte nicht mehr. Die übermütigen Segler suchten Anschluß im Hangaufwind, thermischen Aufwind, auf Wolkenstraßen und vor Gewitterfronten.

Vom Ehrgeiz getrieben, auch ohne Motor an die Leistungen des Motorfliegers heran zu kommen, brachten die Hochleistungssegler Gewaltiges fertig. Aus zwei Minuten Flugdauer wurden 45 Stunden, aus 100 Meter Flugweg wurden 500 km und aus 5 Meter Ueberhöhung wurden 7000 Meter. Heute sind sogar Segelflugzeuge im Kurs, die vollakrobatisch tauglich sind und sämtliche Kunstflugfiguren ausführen.

Segel- oder Motorflug? Keine Streitfrage. Beide sind auf ihre Art unübertrefflich. Mit feiner Spürnase, viel Einfühlungsvermögen und Glück dringt der Segelflieger in die Heimlichkeiten der Luft ein. Mutig und gebieterisch fordert der Motorflieger Einlaß in den Weltenraum. Beide erleben in stolzem, erhabenem Fluge die Schönheiten der Natur.

Ist Segelfliegen schwer? Nicht im geringsten. Jeder normale Mensch, der über fünf gesunde Sinne verfügt, ist dazu tauglich. Um aber hundertprozentig sicher zu sein, muß jeder Fliegeranwärter eine psychotechnische und charakterologische Prüfung bestehen. Sie wird zeigen, ob er sich körperlich und geistig zu diesem Sport eignet. Streng sind die Experten. Nur kerngesunde Burschen und Mädchen werden zugelassen. Diese Prüfung ist die goldene Pforte in das Reich der Lüfte. Ein langer, langer Traum geht in Erfüllung.

Stolz wandert der Schwergelübte auf den Flugplatz. Von weitem schon winkt ihm der flatternde Windsack ein herzliches „Willkommen“ zu! Diese pralle Wurst ist auf jedem Flugplatz unerläßlich. Der Sack ist so konstruiert, daß der Wind durch ihn hindurch blasen kann. Je nach der Windrichtung und Windstärke nimmt er seine ganz bestimmte Stellung ein, nach welcher die Piloten, die den Sack aufmerksam beobachten, ihren Start, ihre Landung und ihren Flug einrichten. Die einfachste Faustregel lautet: immer gegen Wind starten und landen.

Erfahrene und tüchtige Fluglehrer stehen bereit, dem jungen Luftbegeisterten die beschwingte Kunst des Fliegens beizubringen. Fluglehrer zu sein ist herrlich, aber äußerst verantwortungsvoll und stellt ganz beträchtliche moralische wie geistige Forderungen. Ein Fluglehrer muß sich über beste Charaktereigenschaften, pädagogisches Einfühlungsvermögen und erstklassige Fliegerfähigkeiten ausweisen können. Nicht jeder Schüler ist gleich zu behandeln. Dies herauszufinden, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Fluglehrers.

Die Schulung beginnt auf dem bewährten Zögling. Auf luftigem Sitz ist der Schüler mit Gurten festgebunden. Die Füße