

NO. 46



SCHWEIZER FLIEGER

SCHWEIZERISCHES JUGENDSCHRIFTENWERK

Jedes Heft kostet  Rappen.

Eine halbe Million Hefte ist verkauft Bald soll es eine Million sein. Wer hilft mit?

1. F. Aebli: Der Klub der Spürnasen (Reihe: Spiel und Unterhaltung). Vergriffen.
2. E. Eschmann: Wie Edison Erfinder wurde (Reihe: Biographien). 2. Auflage.
3. I. v. Faber du Faur: Ein Tag des kleinen Tom (Reihe für die Kleinen). Vergriffen.
4. A. Fankhauser: Eine Mutter sucht ihren Sohn (Reihe: Literarisches).
5. A. Keller: Ja gern (Reihe: Für die Kleinen). Vergriffen.
6. O. Meyer: Katrinchens Hasenpantöffelchen (Reihe: Für die Kleinen). 2. Auflage.
7. E. Müller: Nur der Ruedi (Reihe: Literarisches). 3. Auflage.
8. M. Ringier: Was ist mit Peter? (Reihe: Für die Kleinen). 2. Auflage.
9. A. Schinz: Jonni in Südafrika (Reihe: Reisen und Abenteuer). Vergriffen.
10. T. Vogel: Die Schlacht im Ried (Reihe: Literarisches). Vergriffen.
11. F. Wartenweiler: Fridtjof Nansen (Reihe: Biographien). 2. Auflage.
12. Wittich/Brunner: Kasper als Diener (Reihe: Schultheater). Vergriffen.
13. I. Jens: Manuel (Reihe: Literarisches).
14. E. Leemann: Hast du Mut? (Reihe: Sport).
15. A. Keller: Die fünf Batzen (Reihe: Für die Kleinen). 2. Auflage.
16. F. Aebli: Die bunte Stunde (Reihe: Unterhaltung und Spiel). Vergriffen.
17. H. Eppens: Molbiechli (Reihe: Für die Kleinen).
18. H. Zulliger: Die Pfahlbauer am Moossee (Reihe: Geschichtliches). 2. Auflage.
19. H. Zulliger: Türlü und die Kameraden (Reihe: Literarisches). Vergriffen.
20. J. Reinhart: Der treue Sohn und Sahlis Hochwacht (Reihe: Literarisches). Vergriffen.
21. A. Büchli: Schweizersagen (Reihe: Literarisches). Vergriffen.
22. A. Fischli: Die Freundschaftsprobe (Reihe: Literarisches). Vergriffen.
23. W. Burkart: Der Reiherjäger erzählt (Reihe: Reisen und Abenteuer).
24. F. St. Mars: Drei gefahrvolle Tage (Reihe: Reisen und Abenteuer).
25. F. Wartenweiler: Fridtjof Nansen (Reihe: Biographien) 2. Teil.
26. E. Eschmann: Eroberer Afrikas (Reihe: Biographien).
27. A. Schinz: Auf hoher See (Reihe: Reisen und Abenteuer).
28. O. Amberger: Gabrielens Geständnis (Reihe: Literarisches).
29. E. Eschmann: Das Baslertäubchen (Reihe: Literarisches).
30. Schweizer Märchen, ausgewählt von Dr. P. Geiger (Reihe: Literarisches).
31. L. Wenger: Kasper wird mit jedem fertig (Reihe: Schultheater).
32. E. Morach: Wie das Christkind in die Grabenmühle kam (Reihe: Jugendbühne).

Schweizer Flieger

Erlebnisse des Militärfliegers Philipp Vacano

Erlebnisse des Verkehrsfliegers Walter Ackermann

Erlebnisse des Sportfliegers Robert Fretz

Erlebnisse des Segelfliegers Willi Farner

Umschlag und Bilder von Carl Bieri

Walter Fehrl.



Schweizerisches Jugendschriftenwerk Zürich 1, Seilergraben 1

Nr. 46

Die folgenden Abschnitte sind mit freundlicher Genehmigung
des Verlags Fretz & Wasmuth A.-G., Zürich, dem
Buche entnommen „Vier Schweizer Flieger erzählen“
(mit 88 Kupfertiefdruckabbildungen und 2 Karten).

Erlebnisse des Militärfliegers Philipp Vacano

Jugendtraum

Seit einigen Tagen war unsere Schulklasse in Unruhe geraten. Anders als jeweilen vor Weihnachten, Sylvester, Schulexamen oder Ferienbeginn. Die Mädchen blieben von der prickelnden Erwartungsstimmung unbeeinflusst. Was kümmerte sie, dass in wenigen Tagen in Dübendorf ein Mensch mit einem Aeroplan fliegen wollte? Wir Buben aber erwogen die Chancen dieses tollkühnen Mannes, ob er herunterfallen würde, ob er sich mit seinem Flugzeug in der Luft wirklich halten könnte. Ein kühler, sonnenloser Herbsttag sah die Neugierigsten der Stadt und Landschaft Zürichs dem neuen Flugplatz Dübendorf zuwandern. Von neugierigen Menschen umringt, stand vor dem Flugschuppen der Aeroplan. Auf vielen verbotenen Umwegen kamen auch wir Buben in seine Nähe, und staunend betrachteten wir dieses wunderbare Menschenwerk. An einem viereckigen mit Drähten verspannten Holzlattengerüst hingen zwei Flügel, die von zahlreichen Drähten gehalten wurden und wie das Gerippe eines Regenschirmes über dem Sitz des Piloten und an den Streben des Fahrgestelles sich vereinigten. Vorn in der Nase des Rumpfgerüsts war der Motor angehängt, und hinten am Schwanz trug es rundgeformte, kleine Flächen. Das also war ein Aeroplan, der vogelgleich einen Menschen in die Luft tragen konnte. Das war ein gottbegnadeter Mensch, der im öligen Überkleid diese Maschine musterte, da und dort in unnahbarer, feierlicher Wichtigkeit etwas berührte und beguckte. Erst das Erscheinen des „Aviateurs“ versetzte diesen Eingeweihten in den zweiten Rang. Umringt von Würdenträgern kam der Held des Tages daher. Er hatte, wie ein gewöhnlicher Sterblicher, einen schwarzen Schnurrbart und trug einen weissen Sweater. Wir reckten die Hälse. Lebhaft und unterstützt von vielen Gesten sprach er mit seinem Mechaniker, stieg dann in den Aeroplan, setzte seine Mütze verkehrt auf den Kopf und zog

die Brillen vor die Augen. Dann drehte der Monteur am Propeller, und plötzlich begann der Motor weissliche Rauchwolken auszustossen, zu pusten und zu knallen. Der Luftstrom des Propellers wirbelte frech und zügellos in die Reihen der Ehrengäste und Zuschauer hinein und holte sich zu seinem Spiel manchen Hut vom Kopfe seines ehrwürdigen Trägers.

Der Motor brüllte und dröhnte, der Aeroplan begann sich zu bewegen, fuhr schneller und schneller über die Wiese hinweg. Tausende von Augenpaaren waren auf ihn gerichtet, um den denkwürdigen Moment des ersten Menschenfluges auf Zürcherboden mitanzusehen. Jetzt stieg er in die Luft, schon war er in Baumhöhe und strebte weiter den Wolken zu. Gebannt starrte man auf dieses Wunder. Ein Mensch flog mit einer von Menschen gebauten Maschine, die schwerer war als die Luft. Mit brausender Geschwindigkeit kam sie daher, hoch in den Lüften, und ein Mensch lenkte sie nach seinem Willen. Der Bann war gebrochen, auch das letzte Element hatte der Mensch besiegt. Nun hatten auch wir Zürcher das grösste Schauspiel menschlichen Siegens über Naturgesetze erlebt. Nun hatte sich der Mensch auch Flügel gemacht, nun konnte er fliegen wie ein Vogel.

Wir Buben lebten in einem Siegesrausch.

Ab und zu kamen nun über unser Dorf Flugzeuge geflogen. In Dübendorf kehrten neue Gäste ein. Bald kannten wir sie alle. Wir freuten uns ihrer Erfolge und trauerten mit ihnen, wenn das Produkt ihrer Arbeit von vielen Wochen und Monaten in wenigen Sekunden zu einem wüsten Knäuel von zersplitterten Streben, Drähten und zerfetzter Leinwand wurde.

Unser nationale Fliegerheld Bider bezwang im Flugzeug die Alpen. Ein neuer Impuls ging durch die flugbegeisterte Schweizerjugend. Ich war inzwischen in das Mittelschulalter hineingewachsen. Mit zwei nicht weniger flugbegeisterten Altersgenossen schloss ich Freundschaft. Durch tiefere Kenntnis des Flugzeuges nahm das Fliegen in unseren Köpfen klarere Formen an. Wir wussten schon, wie im Prinzip ein Flugzeug gebaut und gesteuert wurde.

Der Ausbruch des Weltkrieges brachte bald die kleine schweizerische Fliegerabteilung in unseren unmittelbaren Sichtbereich. Sehnsüchtig schauten wir zu den durch den Äther

ziehenden eidgenössischen Flugzeugen hinauf. Stundenlang standen wir vor der Flugfeldumzäunung und verfolgten jede Bewegung, die sich innerhalb des weiten Platzes vollzog. Manches Flugzeug sahen wir bei missglückter Landung kopfstehen oder sich auf den Rücken legen. Dann gingen wir betrübt und mit hängendem Kopf nach Hause. Die Stätten, wo Flieger durch Absturz den Tod gefunden hatten, waren unsere Wallfahrtsorte. Ein mitgenommener Holzsplitter wurde zum Gegenstand unserer verehrenden Erinnerung.

Fliegen wollten wir, kein Opfer war uns zu gross, dieses höchste Ziel zu erreichen. Statt harte Schulbänke und graue Theorie suchten wir Freiheit, Erleben und Gefahren.

In dieser Gemütsverfassung erhielt ich nach kaum vollendetem 18. Altersjahr Ende 1915 das Aufgebot zum Kriegsdienst für mein Geburtsland. Ich ging, meine Pflicht zu tun, und trug einen kleinen Funken Hoffnung mit mir, dass vielleicht dort in Österreich mein Wunsch, Flieger zu werden, sich erfülle.

Ich suche eine Stadt

Frühmorgens bei beissender Kälte von minus zehn Grad fülle ich unter Mithilfe der vier Polizisten von Uyuni das Kühlwasser in meinen Motor. Von Hand muss ich den lange streikenden, eiskalten Motor anwerfen. Diese mühselige Arbeit hat meine steifen Glieder erwärmt. Schweissgebadet starte ich. Der Himmel ist wolkenlos, die Sicht gut. Eine ideale Wetterlage für eine Cordillerenüberquerung, ganz besonders, wenn man sie mit einer Landkarte 1 : 2 400 000 und ohne jede Kenntnis der Gegend durchführen muss.

Ich steige mit voller Motorkraft und folge der Eisenbahnlinie, die über Atocha und Tupiza nach der argentinischen Grenze führt. Das Gelände unter mir ist stark zerklüftet. Nicht ein einziges Plätzchen ist vorhanden, wo ein Flugzeug, selbst mit dem kürzesten Auslauf, ohne schweren Bruch landen könnte. In nächster Nähe fliege ich an der verschneiten Pyramide des Chorolque, 5800 Meter hoch, vorbei und überquere die auf 4200 Meter liegende Passhöhe von Escanciani in kaum 400 Metern Flughöhe.

Hier in dieser Gegend liegen die grossen südbolivianischen Zinnminen. In tiefen Schluchten sind sie versteckt, im Schatten mächtiger Berge, und verraten sich nur durch die grossen Rauchschwaden, die über die Berglehnen hinaufwallen.

Ich folge weiter dem Schienenstrang, der durch Schluchten und Tunnels in das grosse Tal von Tupiza niedersteigt. Vereinzelt treten auf der noch engen Talsohle runde Schatten auf, die sich vom hellen Grund des Bodens abheben. Es sind die ersten Bäumchen der tieferliegenden Cordillerenzone. Im Süden liegt das Städtchen Tupiza, das nur noch 3000 Meter über Meer liegt und mir mit seinem üppigen Vegetationsschmuck festlich ausstaffiert erscheint.

Nun muss ich meinen bisherigen Wegweiser, die Eisenbahnlinie, verlassen und nach meiner Karte ungefähr östlichen Kurs nehmen. Ich trenne mich von dem erst geschauten Paradies, um abermals in die kahlen Berge und die Einsamkeit hineinzufiegen.

Die erste Bergkette liegt hinter mir. Wieder kommt ein Tal. Es ist namenlos, kahl und ohne menschliche Siedlungen. Der Horizont wird von einer neuen Gebirgskette begrenzt, und dahinter, irgendwo, muss mein Ziel, das Städtchen Tarija, liegen. Diese Bergwelt ist trostlos kahl und einsam.

Die Bergkette vor mir wächst höher und höher mit meinem Näherkommen. Es muss, wie man mir erklärt hatte, der ungefähr 5000 Meter hohe Sama sein. Endlich sehe ich auch die beiden kleinen Bergseelein, die auf einem Hochplateau, etwa 4000 Meter über dem Meeresspiegel liegen. Nun endlich weiss ich, nach anderthalbstündigem Flug mit Kompasskurs – geradeaus –, dass ich mehr oder weniger auf dem richtigen Weg bin.

In geringer Höhe rutsche ich über die tiefste Einsattelung der Samakette hinweg. Vor mir brandet in der Tiefe ein endloses Nebelmeer. Hier unten muss mein Ziel liegen, 3000 m tiefer in einem engen Talkessel, der mit Wolken zugedeckt ist. Ich fliege weiter, um ein Wolkenloch zu erspähen. Plötzlich öffnet sich für einen kurzen Moment die Wolkendecke. Tief unter mir erblicke ich das Städtchen. In steilen Spiralen gleite ich nieder durch den Dunst der himmlischen Waschküche und gelange bald unter die Wolkenschicht.

Der Landungsplatz von Tarija ist von Menschen dicht umlagert, und als ich zur letzten Runde ansetze, beginnt ein Winken von allen Seiten. In einer kräftigen Glissade rutsche ich in den kleinen Platz hinein und setze das erste Flugzeug, das die Tarijeños zu Gesicht bekommen, vor ihren Augen auf den grünen Rasen.

Von allen Seiten eilen die Leute herbei, und nur ganz langsam kann ich mein Flugzeug an die Peripherie des Platzes rollen. Im gleichen Augenblick, in dem der Propeller stille steht, werde ich aus dem Flugzeug gehoben, und auf den Schultern eines kräftigen Mannes reite ich nach Kinderart, gefolgt von einer jubelnden Menge, zur Stelle, wo die Offiziellen thronen. Mit grosser Mühe komme ich endlich von meinem luftigen Sitz herunter. Ein brausender Freudentaumel umgibt mich. Hunderte drücken mir die Hand und klopfen mir, mich umarmend, auf den Rücken. Die schönen Tarijeñerinnen überreichen mir mächtige Blumensträusse.

Im Triumph werde ich ins Städtchen geführt. Dort setzt man mich zwischen väterlich besorgte alte Herren zum Festbankett. Vor den Fenstern unseres Speisesaales balgt sich die Jugend um ein Plätzchen zum Hereingucken. Es wird viel geredet und mehr getrunken als gegessen. Auch ich war gezwungen, eine Ansprache zu halten, meine erste in Bolivien, und damit hatte unser Festessen seinen Abschluss gefunden.

Mein Kopf war vom langen Flug und vom Alkohol benebelt und verlangte nach Ruhe, und ich schlief tief und traumlos in den neuen Tag hinein.

Am darauffolgenden Tag, es war ein Sonntag, musste ich mich wohl oder übel dazu bequemen, den Tarijeños etwas vorzufliegen. Ich tat es nach allen Regeln der Flugkunst mit dem Erfolg, dass abermals ein unheimlicher Freudentaumel ausgelöst wurde. Nicht genug, dass ich mit jedem trinkfreudigen Mann einen Freundschaftsschluck trinken musste, nein, auch die Jungfrauen Tarijas wollten mich feiern. Zu diesem Zweck wurde ein „Thé dansant“ veranstaltet. Ich bin ein schlechter Tänzer. Smoking und Lackschuhe hatte ich auch nicht, dafür gut genagelte Bergschuhe und eine ölbefleckte Tropenuniform. Aber trotzdem musste ich mindestens einmal mit jeder der

vierunddreissig Mädchen tanzen. Und jeder musste ich erklären, dass ich vorläufig frauenlos durch die Welt zu wandeln gedenke. Als ich mich endlich aus den vielen Jungfrauenarmen lösen konnte, war ich todmüde, aber dennoch ein glücklicher und freier Junggeselle.

In der Nacht sass ich eine halbe Stunde im Telegraphenamts und konferierte mit dem Generalstab in La Paz. Man legte mir sehr ans Herz, mit allen Mitteln darnach zu trachten, am morgigen Tag den Chaco zu erreichen; denn an demselben Tag traten in Buenos Aires die Delegierten Boliviens und Paraguays zur Beratung der Grenzregulierung im Chaco zusammen. Die Ankunft des ersten bolivianischen Flugzeuges im Chaco, genau am Eröffnungstag der Konferenz, sollte den Paraguayern zeigen, dass Bolivien den Chaco nicht kampflös freizugeben gedenke.

Wolken, Sturm und mit defektem Motor

Am nächsten Tag bei Sonnenaufgang bin ich bei meinem Flugzeug. Das Wetter scheint gut zu sein und verspricht einen leichten Flug. Eine Distanz von nur 150 Kilometern trennt mich noch vom Chaco. In 1½ Stunden hoffe ich mein Ziel zu erreichen. Für den Reisenden auf der Erde erfordert dieselbe Strecke einen Zeitaufwand von vierzehn Tagen. Der schmale Saumweg überquert auf vielen Umwegen die vier, durch tiefeingeschnittene Täler getrennten Bergketten der letzten Cordillerenausläufer. Es ist eine beschwerliche Reise mit vielen gefahrvollen Wegstrecken.

Infolge der verhältnismässig geringen Höhenlage meines Startplatzes (2000 Meter über Meer) komme ich, im Vergleich zu den Starten auf der doppelt so hoch liegenden Hochebene, leicht vom Boden weg. Vor mir türmen sich wieder Berge. Sie zwingen mich, im Talkessel von Tarija in engen Steigspiralen eine Höhe von 4000 Metern zu gewinnen. Endlich sind die Berge knapp unter mir. Ich drehe mein Flugzeug auf östlichen Kurs. Von Süden her naht eine dichte Wolkenwand, die bis auf die vier hintereinanderliegenden Bergketten niederhängt, die mich noch vom Chaco trennen. Ich weiche dem Gewölk nach Norden

aus, kann es aber nicht vermeiden, dass ich doch die freie Sicht auf der Erde verliere. Es ist nicht angenehm, nur mit ungefähigem Kompasskurs über Wolken zu fliegen und nicht zu wissen, wie das Gelände aussieht, das man überfliegt. Wenn in solchen Situationen urplötzlich der Motor auszusetzen beginnt, werden selbst starke Nerven auf das höchste belastet. Von den acht Zylindern meines Motors hat einer seine Arbeit eingestellt. Ich schalte auf die einzelnen Magnete und stelle fest, dass die äusseren Zündkerzen mit nur drei bis vier Ausnahmen keine Zündung mehr geben. Meine ohnmächtige Antwort auf diese Tücken des Schicksals sind echt zürcherische Worte. Ich schwenke meinen Vogel scharf nach Norden. Ich muss über die Wolken hinwegkommen, um mir für alle Fälle freie Bodensicht zu schaffen.

Die letzten Wolkenfetzen verschwinden unter den Flügeln meines Flugzeuges. Vor mir liegen steile Berge mit tiefen, schmalen Tälern, und über allem breitet sich ein dichter Urwald, der nicht das kleinste unbewachsene Plätzchen freigibt. Ein weiterer Zylinder meines Motors tritt in Streik. Fünfzig Kilometer nördlich meines Standortes liegt das tief eingeschnittene Tal des Rio Pilcomayo, das die Cordilleren von Westen nach Osten durchfurcht und bei Villa Montes in den Chaco mündet. In gerader Linie strebe ich diesem Tale zu und bin darauf bedacht, ohne Höhenverlust mein Flugzeug dahin zu lenken. Dort, in dem etwas breiteren Pilcomayotal hoffe ich irgendwo eine Sandbank zu finden, wo ich für den schlimmsten Fall mein Flugzeug zur Erde bringen könnte. Von dem Gebiet, über welchem ich mich befinde, weiss ich genau, dass es unbewohnt, weg- und steglos ist.

Der von Süden stärker und stärker wehende Wind liegt mir nun im Rücken. Ich komme rasch vorwärts; aber trotzdem vergeht die Zeit unheimlich langsam. Ich überlege, was wohl die Folgen einer Notlandung in diesem Gebiet wären. Zweifellos ein zerbrochenes Flugzeug. Wenn ich Glück hatte, ein paar Schrammen. Wenn es schlecht ging, Knochenbrüche. Ich blicke auf meine Steyerpistole, die neben mir, wie im Weltkrieg, ihren Platz hat. Aber ein Flieger, der nicht ein Glückspilz ist, kann sich nicht zwölf Jahre lang schadlos in den Lüften tummeln.

Auch diesmal blieb mir mein Fliegerglück treu. Ich erreiche den Flusslauf des Pilcomayo. Nur zwanzig Kilometer trennen mich noch vom Chaco und seinem Hauptort Villa Montes. Die Pistole, die neben mir an einem Spanndraht des Rumpfes baumelt, ist vergessen. Obwohl die erhofften Sandbänke im Pilcomayo nicht vorhanden sind und trotzdem ein dritter Zylinder zeitweise seine Arbeit einstellte, bin ich nun gewiss, wieder zu Menschen zu kommen.

Mein Flugzeug sinkt tiefer. Der Wind hat sich zum Sturm entwickelt. Bald bin ich nur noch einige hundert Meter hoch und endlich über dem Ort Villa Montes. Mein Motor rattert wie ein Steinbrecher. Sturmböen reissen an meinem Flugzeug. Unter mir in den Wegen des Dörfchens wirbeln mächtige Staubwolken auf. Ich suche ein Plätzchen zum Landen. Am östlichen Dorfrand liegen einige Felder mit Bäumen bestanden. Dort allein ist eine Landung möglich. Ich stelle mein Flugzeug gegen den Sturmwind und fliege diesen Platz an. Das Flugzeug tanzt in den Wirbeln der Bodenböen, setzt sich auf die flachen Ackerfurchen und bleibt dank des kräftigen Gegenwindes schon nach dreissig Metern Auslauf stehen.

Neue Sturmstösse wirbeln heran, hauchen mich mit ihrer tropischen Gluthitze an und schleudern mir Sand ins Gesicht. Das Flugzeug wackelt wie ein Ente, von einem Rad auf das andere. Ich sitze am Steuer und pariere auf fester Erde die pfeifenden Sturmstösse. Endlich kommen einige Männer, und mit ihrer Hilfe binde ich meinen Vogel an einen kräftigen Baum.

Ich bin in Schweiss gebadet. Meine Helfer bestürmen mich mit Fragen. Es sind keine vertrauenswürdigen Gestalten. Und doch sind es biedere und hilfreiche Chaceños, die in ihren verwaschenen und schmutzigen Hemden, weiten Hosen, hohen Stiefeln, breitrandigen Hüten und irgendeiner Waffe im breiten Ledergürtel nur etwas räuberhaft aussehen. Ich fasse aber rasch Zutrauen. Eine unbändige Freude erwacht in mir. Wieder einmal war ich aus einer reichlich dreckigen Situation mit ganzen Knochen glücklich herausgekommen.

Bald ist das ganze Dorf um mich versammelt, und ein alter General, der hier die Regierungsinteressen vertritt, heisst mich herzlich willkommen. Zu ihm gesellt sich ein anderer, der nicht

weniger räuberisch aussieht, mich aber durch sein urchiges Zürichdeutsch nicht lange über seine nationale Herkunft im Zweifel lässt. Nun werde ich der Reihe nach von Männern, Frauen und Kindern begrüßt und als erster Chacoflieger bejubelt, nach dem Dorf geleitet. Mit einem Glas lauwarmen Bieres wird der Staub aus der Kehle geschwemmt. Der alte General führt mich an seinen Hausaltar. Er hatte heute früh für das gute Gelingen meines Fluges eine Kerze angezündet. Das Lichtlein hatte wieder einmal ein wenig geﬂackert; aber es ist ja nicht das erste und sicherlich auch nicht das letztmal.

Erlebnisse

des Verkehrsfliegers Walter Ackermann

Start in den Frühling

In Genf. An einem Frühlingsmorgen auf dem Flugplatz Cointrin. Das Sterngefunkel am gestrigen Nachthimmel hat Wort gehalten. Dunkelviolett sticht die Silhouette des Juras in den wolkenlosen Morgenhimmel. Ein schwacher Nordost lässt den Windsack leise pendeln. Weit in der Ferne – vielleicht an den Jurahängen drüben – ruft ein Kuckuck.

Aus der offenen Türe der Wetterstation tönt das eilige Ticken des Fernschreibers. Der Wetterzettel füllt sich mit Zeichen und Ziffern, die überall einen strahlenden Frühlingstag verheissen. Auf der Europakarte des Meteorologen prangt ein grosses, triumphierendes „H“. Ein Hoch liegt über dem Kontinent, das seine Kreise vom Mittelmeer bis an die Ostsee hinauf zieht.

Sonnentag – Festtag! Ich stehe mit nassen Schuhen im taufeuchten Gras. Die Luft riecht nach Frühling. Alles um mich herum ist leicht, gut, freudvoll. Und ich habe den schönsten Beruf, den es je gegeben hat.

Motoren dröhnen in den stillen Morgen. Ihre Metallpropeller wirbeln schillernde Scheiben in die Luft. Ich klettere in den Führersitz, stopfe mir Wachs in die Ohren und ziehe den Kinnriemen der Lederhaube fest.

Leise in den Gelenken federnd, rollt der schwere Vogel auf die Piste. Dann lasse ich ihn mit Vollgas über den grünen Rasen tanzen. Das feine Spiel der Steuer zaubert die entfesselten Maschinenkräfte in meine Glieder. Ein leiser Zug am Handrad hebt uns vom Boden ab und lässt das morgenschläfrige Genf zu unseren Füßen versinken. Mattblau breitet sich der See vor uns. Die Berge ringsum kommen näher – steigen zu uns herab. In 360 Grad teilt der Richtkranz des Kompasses die Welt unter mir. Und jeden Morgen führt mich das Spiel der roten Nadel einem andern Ziele entgegen.

Sie weist mir den Weg durch schweizerisches Mittelland, über die Schwäbische Alb, über Fichtelgebirge und Thüringerwald, weit hinein in nordische Ebenen, wo zwischen den Havelseen die Türme von Potsdam die Millionenstadt Berlin künden. Sie lotst mich über die Kräten des Juras, mitten durch Frankreichs Hügelländer und Ebenen bis in jenes riesige Häusermeer, dessen Wahrzeichen der Eiffelturm und die Kuppeln von Sacré-Cœur sind. Sie führt mich rheinabwärts bis tief in die niederländischen Ebenen, wo das Kanalgewirr von Amsterdam ins Meer mündet. Die rote Nadel lockt mich über den Bodensee und den Bayrischen Wald bis ins Herz des böhmischen Märchenlandes, oder sie führt mich längs der Donau, bis dorthin, wo weit hinter der Wachau die alte Kaiserstadt sich zu meinen Füßen breitet.

Mit jedem erwachenden Tag ruft mich die Ferne von neuem – mit anderen Ländern, mit anderen Städten, mit anderen Winden, mit anderen Menschen. Motoren dröhnen – eine Kompassnadel schwingt . . .

Habe ich da nicht soeben noch im taufeuchten Gras gestanden? Hat da nicht irgendwo ein Kuckuck gerufen?

Versunken – vergessen! Eine weite, grosse Welt ruft.

Guten Morgen – Europa!

Notlandung

Der Nebel hatte mich umzingelt. Ich konnte weder vorwärts noch rückwärts. Ich kreiste wie die Maus in der Falle.

Das war am späten Nachmittag zwischen Stuttgart und Zürich. Auf den Höhen südlich des Neckars hatte eine Wolken-

walze auflegen. Es hatte so ausgesehen, als ob man von Tuttlingen aus nur rasch darüber hinwegziehen könne. Als ich mich aber hochgeschraubt hatte, machte es nach Süden hin zu und staute sich bis hoch hinauf. In der Gegend von Hohentwiel und Hohenstoffeln hatte ich mich dann bei einer verdächtig tiefen Wolkendecke wieder unten herausgemogelt. Mit unheimlicher Schnelligkeit brach rundherum der Nebel ein. Bordfunk führten wir auf unseren Maschinen damals noch nicht mit -- wieder hochziehen, war unmöglich.

Binnen wenigen Minuten sank die Wolkendecke ein und drückte mich in Bodennähe. Regen fiel immer dichter. Umsonst versuchte ich, einer Bahnlinie entlang weiter zu kommen. Wo das Gelände nur um wenig anstieg, verschleierte es sich vor meinen Augen. Weissgrau kroch der Nebel von allen Seiten auf uns zu. Wir waren gefangen. Ich musste notlanden.

Es blieb nicht viel Zeit für die Platzsuche. Ich strich in fünfzig Metern über ein wenig einladendes Gelände. Ich schob mich auf Halbgas durch die Gegend, kreiste und suchte. Schliesslich hatte ich eine weite Rasenfläche vor mir, die topfeben und wie gewalzt schien. Als ich darüber hinwegstrich, schillerte zwischen Sumpfgras fusstief Wasser durch -- man sah geradezu die Frösche auf uns warten. Ich drehte ab und suchte weiter.

Endlich hatte ich einige Felder unter mir, die nicht gerade von vornherein Überschlag oder eingeknicktes Fahrgestell verhiessen. Der sinkende Nebel drängte immer mehr zur Eile, ich durfte nicht wählerisch sein. Während ich die Felder umkreiste, rückten die Nebelwände zusehends näher, so dass ich schliesslich in einer Kurve von nahezu 180 Grad zur Landung ansetzen musste.

Die Maschine sackte federnd in regenweichen Boden und sauste dann mit stehenden Propellern über holprige Ackerfurchen davon. Plötzlich stieg das Gelände vor uns wie eine Mauer an. Ich versuchte, mit vollem Seitensteuer und einseitig getretener Bremse die Kiste noch etwas abzdrehen. Dann rumpelte es, als ob der ganze Schlitten aus den Fugen gehen wollte. Wie ein Pferd vor einem Hindernis, sprang die Maschine vorn hoch und blieb dann bockstill stehen -- mit den Rädern

auf dem Rand einer meterhohen Geländestufe, mit dem Schwanzsporn unten im Acker.

Wir traten aus der Kabine in den strömenden Regen hinaus. Verlassen lagen die Felder da, weit und breit niemand zu sehen; unsere Landung schien unbeobachtet geblieben zu sein. Wie eine Katze, die zum Sprung ansetzt, hing der dreimotorige Fokker an dem Geländebord. Mein Bordmonteur kraxelte eilig um die Maschine herum. Ausser einem weggeschlagenen Trittbrett war alles heil geblieben.

Ich machte unserem einzigen und etwas verdutzt dreinschauenden Passagier klar, dass er seine Reise per Bahn zu Ende führen müsse. Wo die nächste Station gelegen sei, konnte ich ihm im Augenblick allerdings nicht sagen. Ich war mir über unseren genauen Standort noch nicht im klaren, in dem sinkenden Nebel sah man keine fünfhundert Meter weit. Als wir Umschau hielten, hatte sich plötzlich die ganze Gegend verwandelt. Wo wir vor einem Augenblick noch über menschenleere Felder hinweggeblickt hatten, war nun alles voller Bewegung. Wie die Ameisen kamen Leute in Schlangenlinien durch die Grenzgraben der Äcker und Wiesen auf uns zugelaufen. Wie aus dem Erdboden gestampft, wimmelten sie durch Regen und Schmutz eilig zu uns heran. Galoppierende Spitzenreiter hatten uns bereits erreicht und starrten atemlos auf den Riesenvogel, der da buchstäblich aus den Wolken gefallen schien. Wir hatten gerade noch Zeit, die Kabinentüre abzuschliessen, dann waren wir umzingelt. Männer, Frauen, Kinder und Hunde umdrängten uns. Wir wurden angestaunt und mit Fragen bestürmt. Man zerrte an den Steuerflächen, trat mit den Schuhen gegen die Räder, drehte an den Propellern, bis ich schliesslich unter höchstem StimmAufwand das Kommando übernahm und das Betasten der Maschine verbot. Schliesslich war auch ein Landjäger zur Stelle, der nun auf meine Anweisung wie ein Schäferhund andauernd um die Maschine kreiste.

Bald hatte ich zwei willige Motorradfahrer gekapert, die ich, mit dem Passagier und seinem Gepäck auf den Soziussitzen, zur nächsten Bahnstation abkommandierte. Einige junge Burschen schickte ich ins nächste Dorf auf die Suche nach langen und starken Stricken. Wir mussten die Maschine so rasch wie

möglich hochziehen, da sie uns sonst auf dem durchweichten Boden in ihrer schiefen Lage abrutschen konnte.

Die Dämmerung brach herein, und noch hatte ich keine Ahnung, wie und wo ich am Morgen wieder starten wollte. Da, wo wir gelandet hatten, konnte ich nicht mehr weg. Die Bahn war zu kurz und zu uneben. Ich schritt die umliegenden Felder durch knietiefes, nasses Gras kreuz und quer ab. Immer wieder kam nach hundert Schritten ein metertiefer Graben. Das Gelände hob und senkte sich, Meilensteine standen überall herum – es sah hoffnungslos aus.

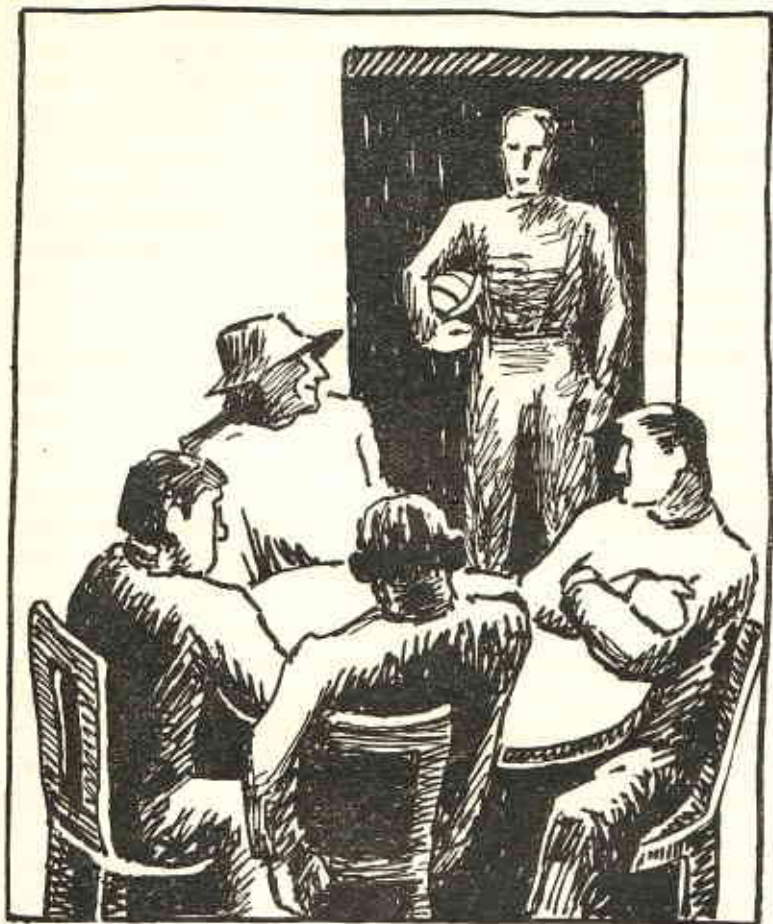
Fast einen halben Kilometer vom Standort der Maschine entfernt, stiess ich schliesslich auf ein Luzernfeld, das zweihundertfünfzig Schritt in der Länge hatte. Es konnte knapp zum Start mit der leeren Maschine reichen. Das fast kniehohes Gras musste allerdings vorerst geschnitten werden, sonst kam ich beim Anrollen nicht auf die nötige Fahrt.

Als ich zur Maschine zurückkam, war man unter dem Kommando des Bordmonteurs schon eifrig an der Arbeit. Auf den Seiten des Fahrgestells und am Schwanzsporn hatte man Stricke befestigt, und so wurde nun unter Beihilfe von jung und alt der schwere Vogel unter viel Hooruck und Geschrei hochgezogen. Trotz Schmutz und Regen war das Ganze für die Beteiligten ein Mordsgaudi, und wenn gar einer im nassen Gras lang hinschlug, freuten sich die andern wie die Kinder. Als die Maschine endlich wieder sicher auf ihren Rädern stand, wurden die Motoren mit Blachen abgedeckt. Dann gab ich bekannt, dass ich für alle, die sich flurgeschädigt glaubten, in einer Stunde im Gasthof zu sprechen sei. Der Bordmonteur blieb bei der Maschine, bis ich beim Ortsvorsteher Ablösung beschafft hatte. Ich klemmte mir die Postsäcke unter den Arm und trollte mich, die halbe Gemeinde auf den Fersen, ins Dorf. Auf dem Postamt war natürlich grosse Aufregung, der Postmeister suchte sich in vergilbten Reglementen über die Aufnahme von Luftpost in normalen Postverkehr zurechtzufinden, bis ich ihm mit meiner Erfahrung zu Hilfe kam.

Mit dem Bordbuch unter dem Arm begab ich mich sodann auf die nächste Station des Leidensweges eines notgelandeten Piloten: auf die Gendarmerie zur Protokollaufnahme. Umsonst

wollte ich dem pflichteifrigen Beamten einiges aus dem Schatze meiner beträchtlichen Notlande-Erfahrungen zugute kommen lassen. Er liess sich nicht davon abhalten, nach eigenem Schema vorzugehen. Nachdem sämtliche, den Luftverkehr betreffenden Polizeivorschriften samt nachträglich herausgekommenen Zusatzbestimmungen aus den verstaubten Akten hervorgesucht worden waren, sassen wir eine gute Stunde in der kalten Amtsstube bei kratzender Feder vor dem aufgeschlagenen Bordbuch, dessen Angaben ich für den diensttuenden Obergendarmen in ein ihm verständliches Deutsch übersetzen musste.

Als ich hernach auch noch beim Ortsvorsteher meinen Besuch gemacht hatte und die Wachen für das Flugzeug sichergestellt waren, begab ich mich unter dem immer noch strömenden Regen in den einzigen Gasthof des Dorfes. In der niedrigen Wirtsstube sassen an rundem Tisch die flurgeschädigten Bauern. Während sie unter erwartungsvollem Schweigen ihren Knaster pafften, streifte ich mir die vor Nässe quietschenden Schuhe von den Füssen und schälte mich aus meinem triefenden Lederzeug. Dann begab ich mich in den schwersten Kampf des Tages. In unseren Dienstvorschriften heisst es, dass Flurschäden, wenn immer möglich, gleich an Ort und Stelle geregelt werden sollen. Es war erstaunlich, was mein Fokker für Schaden angerichtet zu haben schien. Es stellte sich heraus, dass er bei der Landung über fünf verschiedene Grundstücke gerollt war. Wo der Schwanzsporn nur eine Ackerfurche geritzt hatte, war eine Forderung zur Stelle. Ich nahm mir die Leute einzeln vor, redete ihnen gut zu und marktete wie ein alter Rosshändler. Schliesslich gab ich da und dort ein paar Mark, bis sich alle brummend einverstanden erklärten und ihren neuen Schoppen bestellt hatten. Einzig der Besitzer des Feldes, das ich zum Start brauchte, und das morgen in aller Frühe gemäht werden sollte, machte Schwierigkeiten. Das war ein ganz durchtriebener Bursche. Er verlangte rundweg hundert Mark – und ich bot fünfzig, was mit dröhnendem Gelächter quittiert wurde. Ich versuchte, ihn von allen Seiten zu nehmen, bot sechzig Mark, drohte schliesslich mit Polizei, Reichsverkehrsministerium und zwangsweisen Schnitt des Streifens. Der Kerl wand und drehte sich, ging auf neunzig, auf achtzig Mark und machte gewaltigen



Spektakel. Kein Mensch wolle um diese Jahreszeit halbge-
wachsene Luzerner kaufen, sie müssten ihm am Haufen ver-
faulen. „Un dann soll i no morgeds um fimfe mei Gäul zum
Stall nausreise un 's Weib zum Näscht nausjaage – ha no –
isch des villoicht koine hundert Markel wert?“

Schliesslich einigten wir uns auf 70 Mark. Als ich dann endlich
bei Kerzenlicht die knarrende Stiege zu meiner Schlafkammer
hinauftappte, glaubte ich hinter meinem Rücken das Gelächter
über den hereingelegten „fremden Depp“ zu hören.

Am nächsten Morgen goss es immer noch Bindfaden. Als ich

aufs Feld hinauskam, stand dennoch bereits schon wieder eine Menge Leute um die Maschine herum. Das Ereignis hatte sich herumgesprochen, und nun waren auch die Anwohner der umliegenden Dörfer zu Besuch gekommen. Das Startfeld war erst zur Hälfte geschnitten; aber vor zwei Stunden war bei diesem Wetter doch an keinen Start zu denken.

Ich schritt die improvisierte Piste noch einmal ab und prüfte den Boden auf seine Festigkeit. Mit der leeren Kiste musste es gehen. Ich rechnete damit, etwa dreissig Meter vor einer Sumpfgrube vom Boden wegzukommen. Wenn allerdings einer der Motoren nicht durchzog, so erlebten wir in dem Loch einen Überschlag, bei dem unsere Knochen kaum heil blieben. Wir spannten vier Pferde vor die Maschine, und unter Hüst und Hott und Peitschengeknall wurde der schwere Vogel zum Startplatz geschleppt. Bis die kalten Motoren in Gang gesetzt und warm gelaufen waren, hatte der Luzerner-Bauer auch seine Arbeit beendet. Kaum zwei Meter zur Seite der Räder zogen sich der Piste entlang die Schnitthaufen.

Als ich den Bauern auszahlte und die Leute bares Geld sahen, kam der und jener hinzu und glaubte, noch etwas abbekommen zu müssen: die Motorfahrer, welche gestern unseren Passagier zur Bahn gebracht hatten – ein Bauer, dem wir heute früh über die Wiese gerollt waren – der Landjäger, welcher etwas von vielerlei Bemühungen murmelte – schliesslich war ich bis auf den letzten Pfennig ausgeplündert.

Längst waren wir startbereit, als der Monteur immer wieder aussteigen musste, um die Piste frei zu machen, in deren Nähe sich allzu Neugierige drängten. Schliesslich wagte ich es. Die Motoren brüllten auf Vollgas los. Anfangs versuchte die Maschine auf dem unebenen Boden zu tänzeln, lief dann aber schnurgerade den Schnitthaufen entlang. Nach halb durchrollter Piste sah es so aus, als ob wir nie wegkommen würden. Wir schienen direkt in das Loch am Ende des Platzes hineinzusausen. Kurz davor aber bekam ich Druck aufs Höhensteuer, und die Kiste liess sich glatt abheben.

Wir atmeten auf, zogen noch eine Schleife über dem Notlandeplatz und flogen dann am wolkenverhangenen Hohentwiel vorbei südwärts, unserem Heimathafen zu.

Rad verloren!

Ein kurzer, glatter Start auf dem Flugplatz von Halle-Leipzig. Noch vor Ende des Platzes lege ich meinen Fokker in eine Linkskurve, um auf Kurs Berlin beizudrehen. Dicht unter uns durch schieben sich schräg die Flughafengebäude. Doch das ist nicht das gewohnte Bild da unten! Auf der Plattform rennen die Monteure umher, gestikulieren und winken zu uns herauf. Man scheint über irgend etwas rein aus dem Häuschen.

Was ist denn los? Wahrscheinlich sind beim Rollen die Tuchstreifen des Landeskreuzes am Schwanzsporn hängen geblieben und flattern nun wie eine Fahne am Heck unserer Maschine. Da reißt der Bordfunker die Türe zum Führersitz auf und schreit: „Rad verloren!“ Was denn? Munter dreht unter mir das linke Rad auf der Achse.

Ich wende mich meinem Bordmonteur zu, der bis anhin mit dem Umschalten der Benzinbahnen beschäftigt war. Er nickt mir eifrig Bestätigung zu und deutet auf seiner Seite hinunter. Ich gebe ihm das Steuer und beuge mich rechts hinüber.

Das rechte Rad fehlt – ist verschwunden – weg! Recht leer sieht das aus, da unten, wo nur noch die nackte Bremstrommel auf der Achse klebt. Das Rad muss sich infolge eines gebrochenen Sicherungsbolzens gleich nach dem Start selbständig gemacht haben.

Inzwischen ist auch von unten eine drahtlose Meldung eingelaufen, welche uns auf das an Bord bereits entdeckte Malheur aufmerksam machen möchte. Wir schweben in luftiger Höhe – und das zur Landung dringend notwendige zweite Rad sonnt sich tief unter uns irgendwo auf dem Rasen des Flugplatzes. Hinunter aber müssen wir auf alle Fälle wieder, und wie ich das mit dem einen Rad bewerkstelligen will, habe ich ja bis Berlin Zeit, mir zu überlegen.

Vorläufig setzt zwischen Leipzig, Berlin und unserem Fokker ein reger Funkverkehr ein. Schliesslich kommt es ja nicht alle Tage vor, dass einer beim Start einfach ein Rad liegen lässt.

In Tempelhof, dem Berliner Zentralf Flughafen, wird Alarm geblasen. Wir haben kaum die halbe Strecke hinter uns, als schon die Meldung einläuft, dass man dort zu unserem Empfang

bereit ist. Ich kann mir ungefähr denken, was das bei der Berliner Organisation bedeutet. Wenn ich schon irgendwo auf einem Rad landen muss, dann am liebsten auf dem Flughafen der preussischen Metropole.

Auch wir an Bord beginnen nun mit den Vorbereitungen für eine harte Landung. Ich schicke den Bordmonteur nach hinten, um die acht Passagiere eigenhändig in ihren Sesseln festzuschlagen. Die Handkofferchen aus dem Gepäcknetz werden am Fussboden verstaut, um unliebsame Überraschungen von oben zu vermeiden. Dann wird noch jedem einzelnen Fluggast der Rat erteilt, sich bei der Landung gut festzuhalten. Die Passagiere machen etwas grosse Augen, verhalten sich aber musterhaft.

Noch nie ist uns die Strecke Leipzig-Berlin so kurz erschienen, und selbst beim stärksten Rückenwind waren wir nicht so rasch an der Elbe – über Treuenbrietzen – an den Havelseen. Es ist kein alltägliches Gefühl, mit einem vollbeladenen, dreimotorigen Hochdecker durch die Gegend zu gondeln und nur ein Rad unter den Füßen zu wissen. Man denkt sich allerlei, man fürchtet für die gute, schöne Maschine, man hat Angst vor einem zerbrochenen Flügelende. †

Schon haben wir links von uns die Türme von Potsdam, schon sind wir über den südlichen Vororten Berlins. Der Bordfunker sendet seine letzte Meldung: „In 5 Minuten Landung.“ Dann zieht er die Antenne ein. Es gilt. Mein Bordmonteur sitzt wieder neben mir, hat einen Feuerlöscher im Arm und tiefe Kummerfalten im Gesicht.

Ich ziehe noch eine tiefe Runde über dem Flughafen. Die ganze Belegschaft ist über den Platz verteilt, ein halbes Dutzend Automobile steht längs der Landebahn bereit.

Mit geschlossenen Benzinbahnen setze ich zur Landung an. Lautlos gleiten wir über Häuserschächte und schweben mit langsam ausdrehenden Propellern in den Platz ein.

Nun heisst es landen, wie auf rohen Eiern. Ich lasse die Kiste links hängen und komme etwas quer zur Landerichtung, damit mir ein schwacher Querwind unter den rechten Flügel greift. Butterweich setzt die Maschine auf dem einen Rad auf und rollt brav gradeaus. Ich halte sie mit Verwindung und Seitensteuer links, bis sie schliesslich beim langsamen Ausrollen wie

eine lahme Ente rechts hinüberkippt. Der Achsstumpf kratzt eine Staubwolke auf, der schwere Schlitten rumpelt um 180 Grad herum und steht dann, entgegengesetzt der Landerichtung, still.

Sekunden später sind wir schon von Automobilen umringt. Luftpolizei, Flugleiter und Monteure umdrängen die Maschine, an welcher von den Propellern bis zum Schwanzsporn alles intakt geblieben. Ringsum herrscht fröhliche Erleichterung. Grosses Glückwünschen und Händeschütteln. Die Passagiere strahlen, und nur beim Anblick des Lazarettwagens und der weissbemäntelten Sanitäter ziehen sich ihre Gesichter etwas in die Länge.

Die nächste Maschine aus Leipzig brachte uns das verlorene Rad mit, und zwei Stunden später sass der Ausreisser, durch verstärkten Bolzen gesichert, wieder fest auf der Achse unserer flugbereiten Maschine.

Erlebnisse des Sportfliegers Robert Fretz

Die ersten Schleppflüge über den Alpen

Bei einer Zusammenkunft mit dem deutschen Segelflieger Groenhoff und dem für Flugunternehmungen jederzeit zugänglichen Verkehrsdirektor Walter Kern in Davos werden im Januar 1932 Segelflüge im Parsenngebiet projektiert. Wir beschliessen, Groenhoffs „Fafnir“ von Zürich mit meiner Puss-Moth über die Alpen nach Davos zu schleppen.

Die Schleppfliegerei ist für mich neu. Bis zu dieser Zeit wurde in der Schweiz ein einziger Schleppflug über dem Flugfeld von Dübendorf ausgeführt. Groenhoff hingegen kennt die Geschichte. Wir lassen in Zürich eine Schleppvorrichtung bauen und an meinen roten Vogel montieren. Dann treten wir an die ersten Startversuche mit dem inzwischen eingetroffenen „Fafnir“. Beide Flugzeuge sind mit einer Ausklinkvorrichtung versehen, die jedem von uns gestattet, im Notfall das 140 Meter lange Verbindungskabel zu lösen. Normalerweise wird der Segelflieger vor der Landung ausklinken, sich dadurch frei machen und in selbständigem Gleit- oder Segelflug zur Erde niedergehen. Das

am Schleppflugzeug herunterhängende Kabel wird dann in einem vorgeschriebenen Raum vor der Landung abgeworfen.

Mit Aufbietung aller Reserven gelingt es mir, das schwere Segelflugzeug Groenhoffs vom Boden wegzuheben. Wir fliegen alpenwärts unter einer Hochnebeldecke, die sich über dem oberen Zürichsee öffnet, und steigen dann in den blauen Himmel über die Alpen. Um aus der Böigkeit des starken Gegenwindes herauszukommen, lasse ich unsere Flugzeuge über dem Walensee und den Bündner Voralpen ständig an Höhe gewinnen. Wir befinden uns schliesslich auf beinahe 4000 Meter.

Statt in regelmässigem Flug, ähnlich dem Auto-Schleppverfahren, hängt das Verbindungskabel einmal durch, dann reisst es wieder an, Groenhoff fliegt oben, unten, links und rechts, wie es gerade kommt, und photographiert fröhlich drauflos aus seinen kleinen Gucklöchern heraus. Über meiner Kabine ist ein Rückwärtsspiegel angebracht, in dem ich die tollen Sprünge meines Gefährten beobachte.

Über der Davoser Weissfluh trennt er sich vom Kabel auf ein Zeichen, das ich ihm durch Schwenken meines Flugzeuges gebe. Wir fliegen in kräftigen Aufwinden über Davos. Groenhoff könnte stundenlang segeln. Sogar mein Flugzeug will im Gleitflug nicht an Höhe verlieren. Unten auf dem Davosersee erwartet uns eine schaulustige Menge. Eine halbe Stunde nach mir landet auch Groenhoff mit blauem Gesicht und steifen Fingern. Infolge der grossen Kälte musste er auf die wahrscheinlich seltene Chance, in dieser Jahreszeit zu segeln, verzichten. In den folgenden Tagen unternehmen wir mehrere Schleppflüge vom Davosersee aus mit anschliessenden Segelflugversuchen über Parsenn und demonstrieren in enggezogenen Achterschleifen die Wendigkeit zweier zusammengehängter Flugzeuge mitten zwischen den Bergen.

Die erste Alpentraversierung bei Nacht

Wenige Monate später hat Groenhoff sein junges Leben in einem kühnen Wolkenflug verloren.

Seit Mai 1933 bin ich bei der Aero-Gesellschaft St. Gallen als Verkehrsflieger tätig. Durch die gute Nachtbeleuchtungsanlage

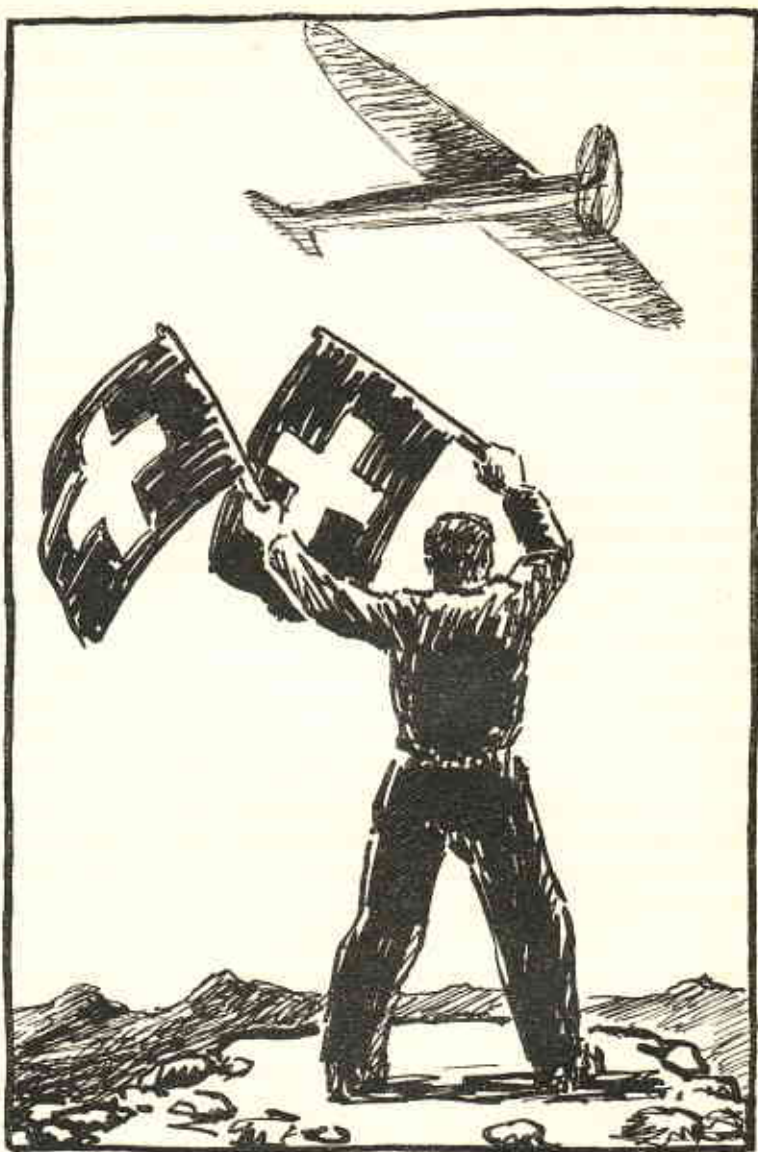
von Altenrhein bin ich auf den Gedanken gekommen, Nachtflüge mit meiner Puss-Moth zu machen. Zu diesem Zweck liess ich das Flugzeug mit Bord- und Schaltbrettlichtern versehen.

Erst werden mit künstlicher Beleuchtung, mit Scheinwerfern, welche den Platz taghell erleuchten, Flüge gemacht und kurz vor Vollmond nur im Scheine des Mondlichtes sogar Ziel-landungen ausgeführt. In einer solchen wunderbaren Nacht unternehme ich in Begleitung von Flugplatzdirektor Herzig einen Mondscheinbummel. In direktem Flug steuern wir den Säntis an, überfliegen ihn erst auf 3000 Meter Höhe. Der Gipfel und die Schneefelder sind förmlich vom Licht überflutet. Das Säntis-haus blickt wie ein Ungeheuer aus zwei erhellten Fenstern zu uns herauf. In immer tieferen Spiralen nähern wir uns vorsichtig dem Gipfel, um dann in etwa 50 Meter Entfernung den fahnenschwingenden Säntiswart zu grüssen. Es wird das erstemal gewesen sein, dass er nicht wie gewöhnlich nur tags, sondern nachts um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr Fliegerbesuch erhalten hat.

Dieser Flug mit wundervoller Sicht bis in die Berner Alpen hinein lässt mich zum Entschluss kommen, die Alpen als Ganzes von Mailand nach Zürich bei Nacht zu überqueren.

Am 4. August, wieder kurz vor einer Vollmondphase, starte ich in Begleitung von Rudolf Herzig gegen Abend in Altenrhein. Dichte Wolkentürme liegen über Säntis und Glarner Alpen. Das Unterland ist in eine undurchsichtige Schicht von Dunst getaucht. Bei zunehmender Klarheit gegen Süden überfliegen wir den Lukmanier, dem Tessin folgend den Monte Generoso, die nördliche Po-Ebene und landen gegen 19 Uhr in Mailand.

Die Wettermacher haben uns völlige Aufklärung und eine wolkenlose Nacht versprochen. Gegen Einbruch der Dunkelheit schiebt sich eine Wolkenbank von Osten her über die Lombardei und legt sich genau vor unseren Kurs. Wir beginnen bereits auf die Meteorologen zu schimpfen. Doch scheint es trotzdem nordwärts hinter den Wolken hell geblieben zu sein, und wir setzen den Start auf $\frac{1}{2}$ 22 Uhr fest. Der eben aufgegangene Mond hat ein schmutziges Gesicht. Um 21.35 Uhr verabschieden wir uns vom Kommandanten des Flugplatzes Taliedo, starten und fliegen nordwärts am ausgedehnten Lichtermeer Mailands vorbei. In direktem Kurs wird Como angesteuert. Vom Alpensüdfuss



ist infolge einer dichten Dunstschicht nichts zu sehen. Deutlich hingegen treten die Orte Como, Chiasso und in der Ferne Lugano mit der Lichterspiegelung im See aus der Dunkelheit.

Die Wolkenbank liegt hinter uns. Über Bellinzona in 3500 Meter Höhe treten wir aus der Dunstschicht hinaus in einen kristallklaren, mond hellen Nachthimmel. Nord- und westwärts zeichnet sich der Alpenkranz deutlich gegen die dunklere Ferne. Der Mond im Rücken leuchtet direkt in die nördlich gerichteten Täler hinein. Als wir über Biasca in 4000 Meter Höhe unsere Blicke rückwärts wenden, liegt der Tessin wie eine Silber-
schlange zwischen den fein silhouettierten Bergen. Wir fliegen nun gegen das Scheerhorn, dessen Gletscher in tagheller Klarheit unter uns wegziehen. Weit westwärts schliessen die Berner Alpen die Fernsicht.

Wir drehen etwas vom Kurs ab gegen den Glärnisch, um auch dem Vrenelis Gärtli einen nächtlichen Besuch abzustatten und so rasch wie möglich über den oberen Zürichsee zu gelangen. Kein Wölklein am Himmel. Dunst liegt über dem Tiefland, so dass der Zürichsee nur infolge seiner dichten Uferdörfer mit einem Saum unzähliger Lichter umrandet ist. Zürichs Lichtfülle tritt als zarter Schimmer aus der Ferne. Erst über der Ufenau erkennen wir das blinkende Neonlicht von Dübendorf. Um 23.08 Uhr landen wir im Scheinwerferlicht des Flugfeldes von Dübendorf. Einer der eindruckvollsten und genussreichsten Flüge liegt hinter mir.

Erlebnisse des Segelfliegers Willi Farner

Neue Kämpfe

Glück häuft sich auf Glück, wie Pech auf Pech. Kaum hatte ich ein vorzügliches Segelflugzeug entdeckt und mich für den Segelflug begeistert, als sich mir auch schon Gelegenheit bot, eine grössere Flugleistung zu vollbringen.

Der motorlose Flug hatte in der Schweiz bisher weder Verständnis noch Unterstützung gefunden. Irgendwelche Mittel von Behörden, Industrien, Verkehrsvereinen – wie dies im Ausland überall der Fall war – standen den schweizerischen Segelfliegern nie zur Verfügung.

Um so erstaunlicher war es deshalb für uns nationale Segelflieger, als plötzlich einem Deutschen, dem Weltmeister des

Segelfluges, Günther Groenhoff, mit schweizerischem Geld eine Segelflug-Expedition auf das Jungfrauoch ermöglicht wurde. Dem lieben und unvergesslichen Groenhoff mochten wir diese Unterstützung wohl gönnen. Wir wunderten uns nur darüber, dass man im eigenen Lande von unseren Bemühungen nichts zu wissen schien. Das peitschte unser Ehrgefühl gewaltig auf. Wir beschlossen, dem Deutschen zuvorzukommen. Innerhalb von 36 Stunden wurde eine Gegenexpedition organisiert.

Bei Tagesgrauen reiste die kleine Gesellschaft, die Piloten Traxler, Zollinger, Baroni und ich, der Flugleiter Spalinger und einige Begleiter, ab. Drei mit Menschen und Gepäck angefüllte Autos, und hinter jedem ein demontiertes Segelflugzeug. „Spyr I“ von Hug und Obrecht, „S. 9“ von Spalinger und „S. 11“ von Baroni bildeten das kleine Hochgebirgs-Segelfluggeschwader.

Im ersten Drittel des Weges ereignet sich eine schwere Pneu-panne eines Anhängers mit meinem „Spyr“; später wird die Scheibe eines Autos eingeschlagen; den Insassen bläst schon jetzt ein frostiger Morgenwind ins Gesicht. Ein Vorgeschmack von den Eiswinden des Jungfrauochs.

In Lauterbrunnen werden die Flugzeuge auf die Bahn verladen, und dann geht es hinauf in die Höhe. Im Tal ist schon der Sommer eingezogen. Mit steigender Höhe aber nimmt die Wärme rasch ab. Dazu bläst ein steifer Wind. Wir müssen die auf offenen Waggons verladenen Flugzeuge gut festhalten. Auf den Stationen treffen wir neugierige, ungläubige Zuschauer, Segelflugzeug, Hochgebirge, Herunterfliegen – „das wämer z’erst gseh!“

Nach etwa zweistündiger Bahnfahrt Ankunft auf der Station Jungfrauoch, wo wir die erste Überraschung erleben. In fünf Minuten gelangen dort die Touristen durch einen Tunnel vom Bahnhof zum Joch. Aber diese Verkehrsröhre hat leider einen scharfen Knick, so dass wir mit unseren sperrigen Flugzeugen nicht hindurch kommen. Was tun?

Die Antwort geben uns die wackeren Bergführer und Ski-lehrer, die trotz des Fremdenverkehrs unverfälscht und hilfs-bereite Gebirgler geblieben sind. Bei einer Windstärke von acht bis zehn Metern pro Sekunde schaffen diese wetterfesten Männer

die Einzelteile unserer zerlegten Segler über vereiste Felsen und glatte Dächer zum Startplatz. Mit einer Hand am vereisten Gletscherseil hängend, mit der anderen die vom Wind toll gewordenen Flügel haltend, klettern unsere Helfer ruhig und besonnen über einen Abgrund hinweg und bringen unsere Vögel unbeschädigt zum Joch.

Wir kommen auf den Startplatz, wo eben Günther Groenhoff die Vorbereitungen zu seinem ersten Start vom Joch beendet hat. Es ist sein erster Flug im hochalpinen Gelände, dazu noch bei steifem Wind. Er zwingt sich, uns gegenüber ruhig zu erscheinen. Trotz unserer Warnung startet er an einer ungünstigen Stelle. Wir wollten jedoch den Meister des Segelfluges durch unser Besserwissen nicht beleidigen und liessen ihn machen. Er startet, verliert in den Schneewächten das halbe Höhenruder, stürzt über den Steilhang hinunter und entschwindet aus unserem Gesichtsfeld.

Dieser Anblick kann uns nicht zum Starten begeistern. Die Starken beissen auf die Zähne, die Schwachen sinken in den Schnee und verdecken das Gesicht mit den Händen. In mir aber erwacht der alte Trotzkopf.

Nach einem Sturz über die Felswand, wobei auch der Rumpf seines Flugzeuges „Fafnir“ eingedrückt wurde, kann Günther Groenhoff glücklicherweise seinen Vogel mit halbem Höhensteuer wieder abfangen und erscheint etwa 300 Meter tiefer neuerdings in unserem Gesichtsfeld. Wir atmen auf. Die Maschine fliegt normal. Nach 50 Minuten erfolgt die glatte Landung in Interlaken.

Jetzt will auch ich starten, doch man verbietet es mir. Befehl von Bern! – Die Schweizer dürfen nur bei Windstille fliegen! – Ich rase, lasse montieren und drohe mit sofortiger Abreise. Umsonst; der Flugleiter bleibt fest.

Langsam lässt der Wind nach. Flugzeug und Startmannschaft werden bereitgestellt. Mit angeschnalltem Fallschirm sitze ich in meinem Segler, verbissen und zu allem entschlossen. Doch umsonst, denn es beginnt zu schneien. Das Tiefland wird durch einen undurchsichtigen weissen Schleier von uns getrennt. Der Flug muss auf morgen verschoben werden.

Der arme „Spyr“ muss im Freien übernachten. Wir graben

ihn halb in den Schnee ein, verankern ihn, decken den Sitz zu und werfen vor den Flügeln einen hohen Schneewall auf, damit der Wind weniger Angriffsfläche findet. Dann überlassen wir ihn seinem Schicksal und verkriechen uns in den warmen Räumen des Berghotels.

In der Nacht sind heftige Stürme über das Joch hinweggezogen. Ein Wunder, dass mein Flugzeug nicht weggefedt wurde. Nun wird es entfesselt, abgedeckt, ausgegraben und die völlig vereiste Zelle gereinigt. Dann kurze Kontrolle der vitalen Flugzeugteile und Bereitstellung zum Start. Die Sonne scheint, und nur ein schwacher Wind säuselt durch das Joch.

Endlich dürfen auch wir Schweizer starten. Ich bin zwar nicht recht in Flugstimmung. Die lange Autoreise, der aufregende Start von Groenhoff und der Ärger über das gestrige Startverbot hatten mich am Vorabend erschöpft. Und die dünne Höhenluft hat mir wohl den Rest gegeben. Oder ist es vielleicht doch noch etwas anderes als nur die physische Ermüdung, die nun meine Unternehmungslust hemmt?

Das leicht gebaute Flugzeug „Spyr“, dessen Konstruktion von Fachleuten und Laien als schwach beurteilt war, sollte mich nun in die unbekannten Luftströmungen des Hochgebirges hinaustragen. Ich selber hatte bisher auf diesem feingliedrigen Vogel – abgesehen von den kleinen Probe- und Prüfungsflügen – nur einen einzigen Segelflug von 48 Minuten ausgeführt, und das auch nur in einem ruhigen Thermikstrom des friedlich-grünen Bachtelgebietes. Schon damals hatten die Flügelanschlussbeschläge verdächtig geknackst, und bei einem Versuchsflug am Albis wurde mir vom hohen Gras das halbe Höhenruder weggerissen. Das alles ging mir nun wieder blitzartig durch den Kopf. Doch nun, da endlich der entscheidende und lang ersehnte Moment zur Tat gekommen war, durfte ich nicht zaudern. Unsere schweizerische Segelfliegeregeln steht auf dem Spiel. Es gibt kein Zurück mehr.

Äusserlich ruhig treffe ich mit meinen Kameraden die letzten Vorbereitungen. Flugzeug, Verankerung, Startseil und Mannschaft sind am rechten Ort. Ich steige ein, bin auf alles gefasst und starte. Die eine Hand hält den Steuerknüppel, die andere liegt an der Fallschirmbetätigung.



Die Startmannschaft läuft an, das Eis knistert, das Gummiseil streckt sich knirschend mehr und mehr, die maximale Spannung wird erreicht, ich löse die Verankerung, und der „Spir“ schnellst leicht und sicher in die Luft. Ein kurzes Stück schwebt er über die glatte, leicht geneigte Schneefläche des Jochs, dann kommt die vereiste Felskante, wo sicher starke Böen zu erwarten sind. Sie sind auch wirklich da, aber viel schwächer, als ich vermutet hatte. Die Flügel halten, und der Fallschirm bleibt geschlossen. Ich fliege frei, ruhig und sicher auf 3500 Meter über dem Meeresspiegel.

Am Joch selbst ist der Wind zum Segeln zu schwach. Ich steure deshalb auf den tiefer gelegenen Männlichen zu. Wo werde ich Aufwind finden? Von Osten strahlt die Sonne an die Felsen und erzeugt dort sicherlich Warmluftströme. Von Westen bläst ein schwacher Wind, der mir wiederum die andere Bergseite zum Segeln als vorteilhafter erscheinen lässt. Ich fliege deshalb dem Grat entgegen, wo ich die Feststellung mache, dass der mechanische Aufwind den thermischen Steigwinden überlegen ist. Ich halte mich deshalb über den westlichen Hängen des Männlichen und in dessen segelfähigen Luftströmen.

Über eine Stunde schwebe ich längs der durch Männlichen und Tschuggen gebildeten Kette. Um nach Möglichkeit den Anschluss an meinen Startort zu suchen, mache ich einen Abstecher gegen das Jungfraumassiv. Doch umsonst, denn die Aufwinde sind zu schwach. Ich kehre deshalb wieder zu meiner Basis zurück und segle dort weiter. Ich hatte die Absicht, erst gegen Mittag auf der Kleinen Scheidegg oder in Lauterbrunnen zu landen und zunächst einen neuen schweizerischen Dauerrekord aufzustellen. Die Bergkette ist mir schon ganz vertraut geworden, mit allen ihren Schründen, Vorsprüngen, Auf- und Abwinden. Alle böigen Stellen kenne ich bereits genau und meide sie. Damit wird der Flug je länger je mehr zum Genuss. Das Misstrauen zur Maschine und die Scheu vor den unbekannten Winden des Gebirges sind geschwunden. Der Flug freut mich. Ich erlebe ihn mit vollen Zügen.

Bei einer schwachen Böe verspüre ich plötzlich am Höhenruder eine Störung. Die Fläche hat sich quer gestellt, flattert um die Rumpflängsachse. Das Flugzeug reagiert nur noch ganz schwach auf die Steueraussschläge. Ich muss so rasch wie möglich landen, ehe das Flugzeug durch weitere Defekte vollständig steuerlos wird. Der Dauerflug bis zum Mittagessen ist vereitelt. Wenn man fast 3000 Meter über Boden schwebt, braucht man aber längere Zeit, um auf die Erde hinunterzugleiten. Ich fliege zunächst die Scheidegg an. Auf den kleinen Grasflächen gelingt mir jedoch infolge der ungenügenden Höhensteuerwirkung eine Ziellandung nicht. Ich gerate in den Abwind und bin gezwungen, mich in dessen Böen bis Grindelwald treiben zu lassen. Im Lüschtental finde ich ruhige Luft und

gleite über Zweilütschinen nach Lauterbrunnen. Dort aber bin ich immer noch etwa 500 Meter über dem Boden und muss deshalb noch mehrere Kreise und Schleifen fliegen, bis ich endlich in der Nähe des Bahnhofs auf einer kleinen Wiese landen kann. Beim Ausschweben in unmittelbarer Nähe des Bodens wird das herabhängende Höhenruder gänzlich abgerissen. Doch nun war endlich die Gefahr eines steuerlosen Absturzes glücklich überwunden. Oft braucht der Mensch Glück im Leben!

Mein erster Flug vom Jungfraujoch hatte 103 Minuten gedauert und blieb genau zwei Jahre lang der schweizerische Dauerrekord für Segelflugzeuge.

Wie sich nachträglich herausstellte, hatte das Höhenleitwerk durch den nächtlichen Schneesturm offenbar stark gelitten, so dass bei einem der zwei Anschluss-Scharniere ein Ermüdungsbruch eintrat. Die notwendig gewordene, relativ kleine Reparatur konnte sofort in einer Garage in Lauterbrunnen ausgeführt werden, worauf ich mit meinem Flugzeug mit der Bahn wieder zum Joch hinauffuhr.

Inzwischen war auch Groenhoffs Ersatzsteuer aus Deutschland eingetroffen, worauf er in den folgenden Tagen noch einige Flüge ausführte. Die schweizerischen Teilnehmer hatten sich auf die Scheidegg zurückgezogen, um zunächst von dort aus einige Flüge zu unternehmen. Erst später sollte wieder vom Joch aus gestartet werden.

Es blieb mir deshalb vorbehalten, von den insgesamt zehn Flügen aller Piloten vom Joch allein fünf durchzuführen, wobei es mir gelang, ausser dem schon erwähnten Dauerrekord von $1\frac{3}{4}$ Stunden auch einen Höhen- und Streckenrekord aufzustellen. Mit jedem geglückten Fluge nahm mein Vertrauen zur Konstruktion des „Spyr“ zu. Die Abneigung gegen die Böen der eisigen Bergwinde wurde kleiner. Das Segeln wurde mir zum Vergnügen, zur Lust, zur Leidenschaft. Mein letzter Flug vom Joch war ein herrliches Erlebnis.

Die anfänglich nur für drei bis vier Tage geplante Expedition hatte sich schon auf eine volle Woche ausgedehnt. Endlich mussten wir an die Heimkehr denken. Während zweier Tage hatte uns starker Nebel im Tiefland vom Start abgehalten. Endlich folgte ein strahlender Sonnentag.

Der „Spyr“ wird bereitgestellt, ich verabschiede mich von meinen Freunden und Bekannten und starte mit der Absicht, möglichst weit heimwärts zu fliegen. Dabei hatte ich den Wunsch, mindestens Bern zu erreichen, um von dort aus mit dem Auto heimzukehren.

Kurz nach dem Start jedoch bemerke ich, dass von Bern her ein starker Gegenwind bläst. Es war deshalb vorteilhafter, mit dem Wind zu fliegen. Ich drehe halbrechts gegen die Männlichen-Tschuggenkette ab, wo ich noch etwas Aufwind ausnütze, und gelange an das linke Brienzerseeufer. Jetzt gleite ich seeaufwärts und komme infolge starken Rückenwindes rasch vorwärts, verliere jedoch mangels günstiger Aufwinde beständig an Höhe. Bald bin ich gegenüber dem Brünigpass, habe aber nicht mehr genügend Höhe, ihn zu überfliegen. Da sehe ich vor mir im Haslital einen vorspringenden Felskopf und darüber eine blumenstraussförmige Wolke. Dort muss Aufwind sein. Ich nehme den kleinen Umweg in Kauf, gelange unter die Wolke, bemerke an den Böen den Auftrieb, steige und steige und erreiche die untersten Nebelfetzen. Immer noch gewinne ich an Höhe, wobei ich zwei- bis dreimal durch die Wolke hindurchsteche, und endlich bin ich so hoch, dass mir die Traversierung des Brünigs möglich erscheint. Im Gleitflug geht es nun zum Pass hinüber. Dort finde ich zum Glück geringe thermische Aufwinde und kann knapp über die Passhöhe hinwegrutschen. Nun geht's dem Sarnersee entgegen. Bevor ich diesen jedoch erreiche, glaube ich eine gute Aufwindzone gefunden zu haben. Ich kehre um, fliege fünf Kilometer zurück, drehe um 180 Grad und fliege wieder seewärts. Doch umsonst. Das Resultat meines Versuches ist ein Höhenverlust von 100 Metern. Meine Hoffnung, durch Höhengewinn den Flug bis nach Luzern ausdehnen zu können, wird dadurch aussichtslos. Ich muss zufrieden sein, dass ich im Gleitflug noch bis in die Nähe von Stans gelangen kann, wo die glatte Landung bei der Kapelle Rohren erfolgt.

Noch in der Nacht kommen meine Kameraden und bringen mich und mein Flugzeug heim nach Zürich.

SCHWEIZERISCHES JUGENDSCHRIFTENWERK

Jedes Heft kostet 25 Rappen.

33. R. Hägni: Spielen und Singen, Tanzen und Springen (Reihe: Jugendbühne).
34. D. Liechti: Edi (Reihe: Für die Kleinen).
35. F. Aebli: Der Spaß in der Tasche (Reihe: Unterhaltung und Spiel).
36. O. Katz: Früh übt sich . . . (Reihe: Sport). Skibuch für Buben und Mädchen.
37. A. Corrodi: Daphnis und Chloë (Reihe: Literarisches).
38. F. Moeschlin: Hans der Ausläufer (Reihe: Literarisches).
39. R. Grogg: Faltboot Ahoi! (Reihe: Sport).
40. N. Solotowski: Abenteuer eines Tiefseetauchers (Reihe: Reisen und Abenteuer).
41. L. Tetzner: Märchen aus aller Welt (Reihe: Literarisches).
42. E. Müller: Ce n'est que Rudi (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe). Französische Ausgabe von Heft Nr. 7: „Nur der Ruedi“.
43. T. Vogel: La Guerre du Grand Marais (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe). Französische Ausgabe von Heft Nr. 10: „Die Schlacht im Ried“.
44. E. Leemann: Agilité et Courage (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe). Französische Ausgabe von Heft Nr. 14: „Hast du Mut?“
45. M. Constançon: La Vie du Major Davel (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe — Biographien).
46. Schweizer Flieger (Reihe: Reisen und Abenteuer). Vier kühne Schweizer erzählen von ihren Erlebnissen als Militär-, Verkehrs-, Sport- und Segelflieger. Vom Kämpfen und Siegen in der Luft. Von Manneseinsatz und Überwindung. (Alter: Vom 12. Jahre an.)
47. M. Schmid: Der Fremdling und Edelweiß (Reihe: Literarisches). Zwei Geschichten, die von Freundschaft erzählen. In der ersten Erzählung gewinnt der kranke Knabe eines Auslandschweizers die Freundschaft der Dorfjugend; in der zweiten erneuert und bewährt sich eine Knabenfreundschaft in gewaltigem Bergsturm. (Alter: Vom 12. Jahre an.)
48. Lisa Wenger: Aber, aber Kristinli (Reihe: Für die Kleinen). Lisa Wenger erzählt von ihren Großkindern. Kleine Begebenheiten, die in jedem Kinderleben vorkommen, werden durch die Brille der weisen Großmutter zu harmlosen oder bedeutenden Erlebnissen der Kleinen.
49. F. Wartenweiler: Der Urwald-Doktor Albert Schweitzer (Reihe: Biographien). Eine kurzgefaßte Entwicklung des großen Theologen, Philosophen, Mediziners, Künstlers und Menschenfreundes Albert Schweitzer. Im zweiten Teil bekommen wir fesselnde Einblicke in das ungewöhnliche Liebeswerk, das der Arzt an den Eingeborenen auf der von ihm geschaffenen Station Lambarene in West-Afrika vollbringt. Für die reifere Jugend. Vom 14. Jahr an.
50. O. Binder: Felix Hämmerli (Reihe: Zeichen- und Malhefte). Ein fröhliches Heft zum Malen, Denken und Basteln. (Alter: Vom 10. Jahre an.)
51. K. v. Allmen: Les trois souhaits (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe — Für die Kleinen). Zwei Kinder dürfen drei Wünsche aussprechen, deren Erfüllung von einer bestimmten Bedingung abhängt. Eben diese Bedingung ist es, die die Kinder das Glück finden läßt.
52. A. Gubler: Musha in der japanischen Wildnis (Reihe: Reisen und Abenteuer). Erlebnisse eines jungen Schweizers in der japanischen Wildnis. (Alter: Vom 12. Jahre an.)
53. O. Binder: Félix Martel (Reihe: Fremdsprachige Lesestoffe — Zeichen- und Malhefte). Französische Ausgabe von Heft Nr. 50: „Felix Hämmerli“.

Eine halbe Million Hefte ist verkauft . . . Bald soll es eine Million sein. Wer hilft mit?

