

PRO AERO

Eugen Dietschi

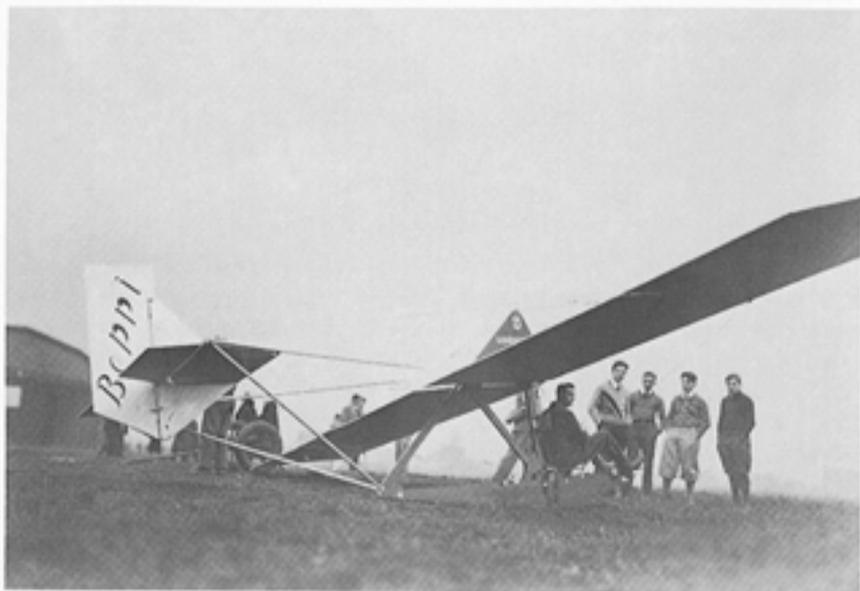
Pro Aero und die Schweizer Luftfahrt

EUGEN DIETSCHI

Pro Aero
und die
Schweizer
Luftfahrt

Der ungewöhnlich rasche Aufstieg des Militärflugwesens legte nach dem Ersten Weltkrieg in allen Ländern den Grundstein für den Luftfahrtgedanken, der auf dem Gebiete des Sportes, des Verkehrs, der Wissenschaft und der Industrie sich in weite Volkskreise ausbreitete. Es zeigte sich aber, dass die Schweiz in der Entwicklung der Zivillaviatik gegenüber dem Ausland stark ins Hintertreffen geraten war. Alle andern Staaten waren bemüht, die Luftfahrt in sämtlichen Disziplinen stark zu fördern. So konnte festgestellt werden, dass besonders England und Frankreich durch Regierungsmassnahmen den Flugsport massiv unterstützten und ihm zu raschem und erfolgreichem Aufstieg verhelfen. Es wurden Zuschüsse an die Fliegerschulen für die Ausbildung eines jeden Sportfliegers bewilligt. Ganz besonders gross war der staatliche Segen in Frankreich, wo den Fliegerschülern reichliche Subsidien ausgerichtet wurden, vor allem auch namhafte Ankaufs- und Unterhaltungsprämien an Privatpersonen und Aeroclubs als Anreiz zur Anschaffung von Sportflugzeugen. Dabei floss das Brünnelein heftig weiter: Für die zurückgelegten Flugstunden wurden spezielle Unterstützungsgelder ausbezahlt. Kein Wunder, dass sich die Zahl der Privatflugzeuge in Frankreich ganz erheblich steigerte. Aber auch in Deutschland flossen die staatlichen Gelder reichlich und sowohl für die Ausbildung von Piloten, wie auch für die Anschaffung von Flugzeugen wurden erhebliche Mittel von der Regierung zur Verfügung gestellt.

In der Schweiz setzte sich der im Jahre 1901 gegründete Aero-Club der Schweiz zum Ziel, die Sportaviatik zu fördern. Mitte der dreissiger Jahre hatte er mit seinen 22 Sektionen und rund 3500 Mitgliedern, mit 13 Motorfluggruppen, 53 Segelfluggruppen und 57 Modellbaugruppen die Ausbildung von Segelfliegern, Motorfliegern und Ballonpiloten systematisch an die Hand genommen, wobei es ihm gelang, die Jugend zu sammeln und für das Fliegen zu interessieren. In allen Disziplinen waren schöne Resultate zu verzeichnen. Zudem hatte der Bund den Tätigkeitskreis des Aero-Clubs erweitert und ihm verschiedene Aufgaben übertragen, so die Abnahme der zivilen Brevet- und Trainingsprüfungen, die Ausfertigung der Brevets, die Organisation und Überwachung der zivilen Motorflug-, Segelflug- und Ballonausbildung und die Aufsicht bei Flugveranstaltungen.



*Segelflugzeug auf dem Flugplatz Sternfeld Basel-Birsfelden.
Eigene Konstruktion 1930*

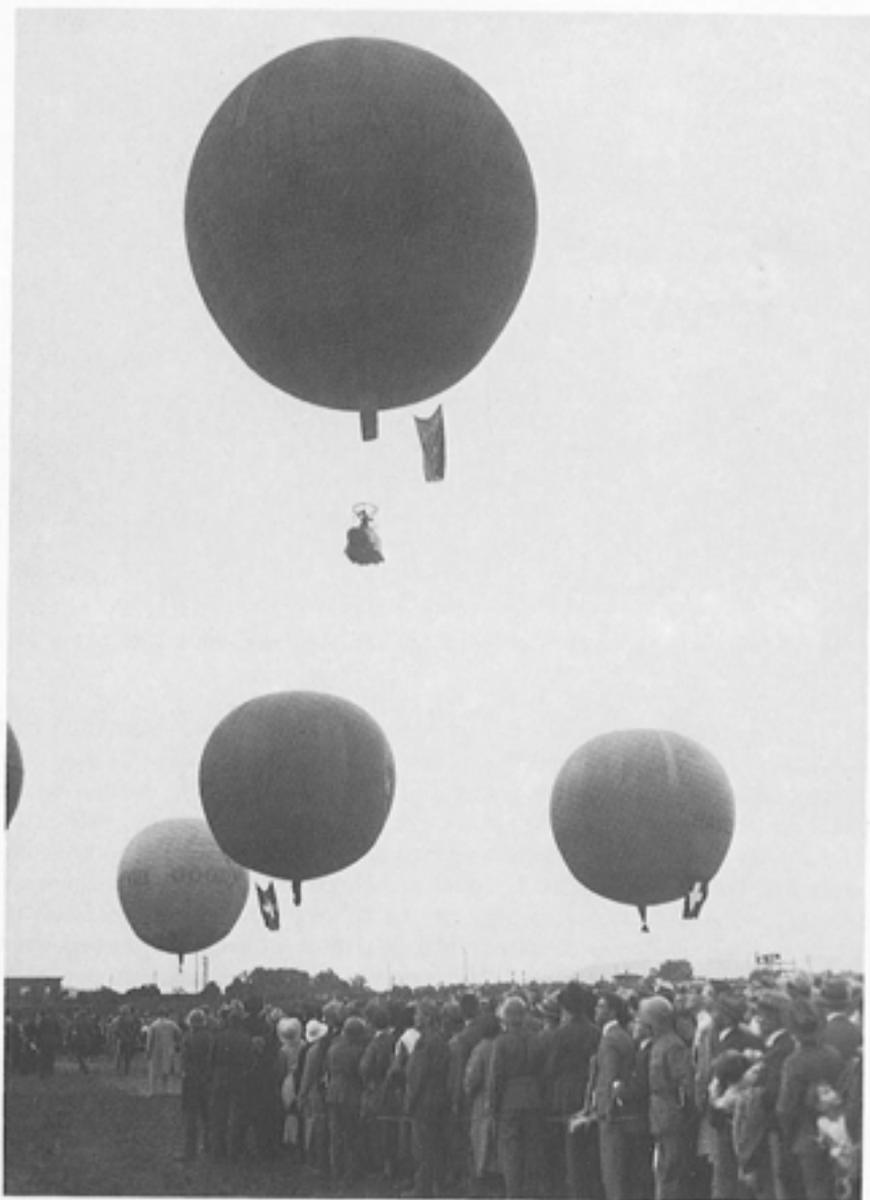


Basler Segelflieger mit Eigenkonstruktion Beni Birleuf 1931



Flugzeugtaufe der Basler Motorfluggruppe auf dem Flugplatz Sternenfeld Basel-Birsfelden 1931

Es zeigte sich aber immer deutlicher, dass die dem Aero-Club übertragenen Aufgaben und Pflichten seine finanziellen Kräfte bei weitem überstiegen. Vor allem fehlten die notwendigen Gelder, um die Tätigkeit der in ihrer Entwicklung gehemmten Disziplinen zu fördern. Während sich in allen andern Ländern die Zivilluftfahrt einer beträchtlichen staatlichen Unterstützung und Förderung erfreuen durfte, flossen bei uns die Geldquellen überaus spärlich und unregelmässig. Die Jugend aber wollte fliegen lernen und fliegen. Das jedoch erforderte beträchtliche Mittel. Immer deutlicher machte sich eine gewisse Unzufriedenheit bei einzelnen Gruppen und Disziplinen geltend, denen das Fehlen von Subsidien eine Entfaltung verunmöglichte. Da eine Aktion zur Werbung neuer Mitglieder bei der damals noch sehr zurückhaltenden Einstellung weitester Volkskreise zur Luftfahrt nicht viel fruchtete, andererseits aber dringlichste Aufgaben gelöst und berechnete Ansprüche befriedigt werden mussten, zudem der Staat von seiner sparsamen Zurückhaltung nicht abwich, hielten die Zentralorgane des Aero-Clubs der Schweiz Ausschau nach andern Lösungen. An einer Sitzung des Direktionskomitees am 6. Dezember 1936 warfen erstmals Edgar Primault und Walo Gerber den Gedanken einer grosszügigen aviatischen Landeslotterie auf, die



Freiballonstart zum Gordon-Bennett-Wettfliegen in Basel 1932.

600 000 Franken Nettoertrag einbringen sollte. Eine Kommission unter Primault wurde eingesetzt, in der auch der Verfasser dieser Schrift Einsitz nahm, mit dem Auftrag, die nötigen Schritte weiter zu verfolgen. Unüberwindbare Schwierigkeiten einer solchen Aktion in einem viersprachigen Land, das 22 verschiedene Regionalautoritäten und Gesetzgebungen aufweist, liessen den Landeslotterie-Plan scheitern. In dieser Notlage beauftragte Zentralpräsident Emil Messner seinen initiativen Vizepräsidenten Walo Gerber, den Spiritus rector der «Bewegung» für eine landesweite Finanzaktion eine «wirkliche Lösung» herbeizuführen. Gerber machte sich mit der ihm eigenen Tatkraft ans Werk. Anknüpfend an die erfolgreiche Nationalspende für die schweizerische Militäraviatik von 1913–1914, wollte er 25 Jahre später das Schweizervolk im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Luftamt und dem Aero-Club der Schweiz zu einer neuen Sammelaktion aufrufen. Dem Vorschlag wurde zugestimmt, und am 19. Mai 1938 konnte die neue Sammelaktion gestartet werden. Um allen Spendern Gewähr für eine korrekte und zweckmässige Verwendung der Gelder zu bieten, erfolgte an diesem Tage die Gründung der Stiftung Pro Aero.

Sie wurde zur Treuhänderin der eingehenden Spenden und erfüllte in der Folge diese schöne Aufgabe einwandfrei.

Walo Gerber und sein Freundeskreis, die Initianten der Pro Aero, bemühten sich in jener gefährvollen Zeit unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg, der nationalen Luftfahrt auf zivilem und militärischem Gebiet neue Impulse zu geben. Sie sahen am politischen Horizont den Sturm heraufziehen und erkannten gleichzeitig die überragende Wichtigkeit der Luftfahrt für unser Land. Sie arbeiteten unter der Devise:

Wer nicht fliegt, wird überflügelt

Es hat sich als richtig erwiesen, die Pro Aero in das Gewand einer Stiftung zu kleiden. Sie stand von Anfang an unter dem Patronat des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes sowie des Eidgenössischen Militärdepartementes. Ausgestattet wurde sie mit einem bescheidenen Anfangskapital von 15 000 Franken. Art. 1. der Stiftungsstatuten bestimmte als Ziel in lapidarer Kürze:

«Die Stiftung hat die Förderung der nationalen Luftfahrt zum Zweck. Sie ist politisch und konfessionell neutral.»

Im weiteren sagt die von Emil Messner und Walo Gerber namens des Aero-Clubs der Schweiz unterzeichnete Stiftungsurkunde, die Stiftung betrachte es als ihre vornehmste Aufgabe, «das Verantwortungsgefühl für die Entwicklung der nationalen Luftfahrt bei Behörden, Institutionen, welche mit der Luftfahrt zusammenhängen, Erziehern und Erziehungsanstalten zu beleben und zu vertiefen und in die weitesten Volkskreise zu tragen, bei der Jugend Verständnis und Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken, ihr durch Belehrung und Heranziehung zu selbsttätiger Mitarbeit den Sinn und das Verständnis für die Notwendigkeit und Nützlichkeit fliegerischer Tätigkeit einzupflanzen und in ihr das klare Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit für die Zukunft des Landes zu entwickeln und zu stärken.»

Die Ziele der Stiftung wurden wie folgt festgelegt:

1. Popularisierung des schweizerischen Sportflugwesens. Subventionierung der Motorflug-, Segelflug- und Modellbaubewegung. Herabsetzung der Ausbildungsgebühren.
2. Erziehung unseres fliegerischen Nachwuchses in Schule und Freizeit.
3. Aufklärung des Schweizervolkes über die fliegerischen Probleme der Zukunft (Schrifttum, Vorträge, Kurse).
4. Schaffung eines zivilen Pilotennachwuchses. Aufholen des gewaltigen Vorsprungs des Auslandes.
5. Förderung des Zivilluftverkehrs im Interesse unserer Fremdenindustrie. Sicherung unseres Zuganges zum allgemeinen Luftraum.
6. Propaganda für den Aufbau einer leistungsfähigen Flugzeugindustrie.
7. Förderung des Wehrwillens in unserem Volk.

*Oberst Emil Messner
Zentralpräsident des Aero-Clubs
der Schweiz 1922-1939
Mitbegründer der Stiftung
Pro Aero*



*Jean-Jacques Reymond
Zentralpräsident des
Aero-Clubs der Schweiz*

Als Organe der Stiftung wurden ein Stiftungsrat und als Exekutiv-Organ eine Stiftungskommission eingesetzt. An der Gründungsversammlung wurde der Stiftungsrat bestellt aus Oberstkorpskommandant Fritz Prisi als Präsident, S. de Coulon Vizepräsident, Arnold Isler, Direktor des Luftamtes, Oberstdivisionär G. Favre, Prof. Dr. J. Ackeret, Walo Hörning. In die Stiftungskommission (Arbeitsausschuss) gewählt wurden Oberstleutnant Walo Gerber Präsident, Nationalrat Dr. Eugen Dietschi 1. Vizepräsident, Direktor E. S. Haas 2. Vizepräsident, Direktor P. Cardinaux, Ing. W. Siegfried, Direktor Max Fiedler, Dr. P. Chérix und E. Sudan. Zum Generalsekretär wurde H. Schilling ernannt.

Das Patronat der Stiftung übernahmen Bundesrat Rudolf Minger, Chef des Eidgenössischen Militärdepartementes und Bundesrat M. Pilet-Golaz, Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes. Bundesrat Minger wandte sich mit einer Adresse an die Schweizer Öffentlichkeit, in der er der Pro Aero-Aktion, die den Fluggedanken in unserem Lande tatkräftig fördere, viel Ermutigung und praktische Unterstützung wünschte. Sie entwickle sich zu einem Grundpfeiler des nationalen Fluggedankens.

Sehr ausführlich nahm Bundesrat Pilet-Golaz als Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, dem die zivile Luftfahrt unterstellt war, Stellung zur Neugründung. Er beglückwünschte den Aero-Club der Schweiz zu seiner Aktion Pro Aero und stellte seine vollumfängliche Unterstützung in Aussicht: «Der Entschluss des Aero-Clubs, in der Förderung der schweizerischen Luftfahrt nicht einfach auf Subventionen von Bund, Kantonen und Gemeinden abzustellen, sondern durch eine besondere Aktion sich direkt an das Schweizervolk zu wenden, um die nötige moralische Unterstützung und die finanziellen Unterlagen zur Weiterentwicklung zu erzielen, ist unbedingt lobenswert. Die politischen Tagesereignisse und die Berichte über die stets wachsende Bedeutung des Luftverkehrs für die Weltwirtschaft haben wohl auch bei uns schon die Erkenntnis in weite Kreise getragen, dass die Zukunft unseres Landes von der Art, wie unser Flugwesen entwickelt wird, nicht unberührt bleiben kann. Es ist gerade heute notwendig, die Bedeutung der Luftfahrt den weitesten Kreisen näher zu erläutern und eine Strömung zu schaffen, die den Willen zur Mitarbeit und zu Opfern für das nationale Werk der Luftfahrt auslöst. Die öffentliche Hand allein kann bei ihren zahlreichen Aufgaben nicht einen Aufbau finanzieren und durchführen, bei dem nur durch die Mitwirkung aller Kreise, und zwar in den verschiedensten Formen, das Ziel erreicht werden kann. Unsere zukünftige Luftfahrt braucht Flieger und flugtechnische Fachleute. Der Nachwuchs muss Gelegenheit haben, sich zu entwickeln und sich zu üben. Unser Land als Verkehrsland muss internationale Flugverbindungen unterhalten, um seine wirtschaftliche Stellung im internationalen Wettbewerb zu stützen. Die Aktion «Pro Aero» ist in vorzüglicher Weise geeignet, die behördliche Fürsorge für die Zukunft zu unterstützen



*Oberst Walo Gerber
Initiant der Stiftung Pro Aero*



*Edgar Primault
Oberst der Fliegertruppe
Mitinitiant der Pro Aero*

und unser Flugwesen den gesteckten Zielen näherzubringen. Sie sei allen Mitbürgern warm empfohlen!»

Von Interesse ist die Stellungnahme des Direktors des Eidgenössischen Luftamtes, Oberst Arnold Isler. Er begrüßte die Pro Aero-Aktion mit folgenden Worten: «Die Luftfahrt ist ein Machtfaktor geworden, welcher das Leben der Völker im Frieden wie im Kriege in immer stärkerem Masse beeinflusst. Sie führt zu Umstellungen, die teilweise heute schon deutlich zu erkennen sind, in der Landesverteidigung sowohl wie im friedlichen Verkehr; aber das Ende der Entwicklung ist nicht abzusehen. Tatsache ist, dass sich die Völker rüsten, um auf beiden Gebieten – dem militärischen wie dem zivilen – ihre nationalen Interessen beizeiten zu wahren. Die staatlichen Organe treffen ihre Massnahmen, um die Luftfahrt ihres Landes systematisch aufzubauen. Aber damit ist es nicht getan. Das Volk, das seine Zukunft in der Luft sichern will, muss selbst mit der Entwicklung vorwärtsschreiten. Der Bürger eines demokratischen Staates wird sich selbst darüber Rechenschaft geben wollen, was das Neue für die Allgemeinheit zu bedeuten hat. Er wird sich auch darüber klar sein, dass die Entwicklung im nationalen Interesse nicht ausschliesslich den staatlichen Organen überlassen werden kann, welche, in den Rahmen eines sparsamen Staatshaushaltes eingespannt, sich auf bestimmte Ziele konzentrieren müssen. Die Schweizer Stiftung «Pro Aero» hat es sich zur Aufgabe gemacht, in Ergänzung der staatlichen Massnahmen, für die Zukunft des schweizerischen Flugwesens zu arbeiten, das Schweizervolk über den neuen Machtfaktor zu orientieren und – gleichgültig ob schliesslich der Effekt für das Land mehr auf militärischem oder wirtschaftlichem Gebiete liege – den Schweizerbürger zur Mitarbeit an dem vaterländischen Werke aufzurufen, solange es Zeit ist. Die Aktion «Pro Aero» will nationale Zukunftswerte rechtzeitig vorbereiten, wobei das Hauptgewicht auf die heranwachsende Generation gelegt wird. Sie will das Schweizervolk darauf aufmerksam machen, dass gerade auf diesem Gebiet ein Versäumnis sich in Zukunft bitter rächen könnte. Die Aktion «Pro Aero» entspricht einem Bedürfnis der Zeit und verdient die tatkräftige Unterstützung des Schweizervolkes.»

Auch das Eidgenössische Departement des Innern gab der neu geschaffenen Institution seine Zustimmung unter der Bedingung, dass diese erst dann an die Gewährung von Beiträgen zur Entwicklung unseres Sportflugwesens schreiten dürfe, wenn ein Rückhalt von mindestens 100 000 Franken, sozusagen als unantastbares Stiftungskapital, geäuft sei. Dieser Auflage ist von den Stiftungsbehörden Rechnung getragen worden.



*Oberstkorpskommandant Fritz Prisi
Präsident des Stiftungsrates Pro Aero
1938-1952*



*Arnold Isler
Erster Direktor des Eidgenössischen
Luftamtes
Mitbegründer der Stiftung
Pro Aero 1938*

Die erste Pro Aero-Aktion 1938

Im Frühjahr 1938 wurde die erste Aktion gestartet. Es war eine günstige Zeit, denn die schweren Gewitterwolken, die sich am europäischen politischen Horizont zusammenballten, rüttelten die Bürger aus ihrer Gleichgültigkeit auf. Nur eine grossangelegte, die gesamte Nation erfassende Werbeaktion konnte Gewähr bieten für eine beschleunigte Motivierung der dringend benötigten Gelder. Der Verkauf eines schmucken Fliegerabzeichens, der Vertrieb von Fensteretiketten mit dem Flugzeug als Signet und eine Sammlung von freiwilligen Beiträgen bildeten den Kern der Massnahmen. Ein reiches Programm bezweckte zudem die Weckung des Interesses der Bevölkerung für unsere Luftfahrt. In der ganzen Schweiz, wo irgendwie die Sektionen des Aero-Clubs verankert waren, wurde am 21. und 22. Mai geflogen. Motorflugzeuge, Segler, ja auch der altbewährte Freiballon waren auf der festen Erde nicht mehr zu halten. Was fliegen konnte strebte in den Äther, so dass parallel zur Finanzaktion eine wuchtige Demonstration in der Luft einherging. Auch die Militäraviatik assistierte, um ihre Sympathie der Förderung des zivilen Fluggedankens zum Ausdruck zu bringen. Der Trainingskurs des Flieger-Regiments 1 bot dem Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Bandi, Gelegenheit, 100 Flugzeuge zur Durchführung von Staffelflügen einzusetzen, um auf diese Weise auch militärischerseits eindrucksvoll für Pro Aero zu demonstrieren. Das miserable Wetter hat freilich das grosszügige Flugprogramm in der Durchführung stark beeinträchtigt. Viele in Aussicht genommene Luftdemonstrationen konnten nicht durchgeführt werden, und man musste sich mit sehr reduzierten Programmen begnügen. Auch der Abzeichenverkauf wurde durch die ungünstige Witterung erheblich beeinträchtigt.

Von besonderer Ergiebigkeit erwiesen sich die von der stets flugfreudigen Generaldirektion der PTT durchgeführten Pro Aero-Sonderpostflüge. Sie waren für den 22. Mai 1938 vorgesehen, konnten aber wegen des schlechten Wetters erst am 31. Mai ausgeführt werden. Angeflogen wurden Genf, Lausanne, Sion, Bern, Biel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Basel, Luzern, Zürich, St. Gallen, Chur und Bellinzona. Zugelassen waren ein- und uneingeschriebene Briefe bis 20 g nach allen Orten des In- und Auslandes bei einer einheitlichen Taxe von 75 Rappen für uneingeschriebene Sendungen. Dazu wurde eine Sondermarke geschaf-

*Arnold Seematter
Regierungsrat und Nationalrat
Präsident der Stiftung Pro Aero
1952–1954*



*Bundesrat Dr. Enrico Cello
Präsident des Stiftungsrates Pro Aero
1954–1971*





Sondermarke Pro Aero 1938

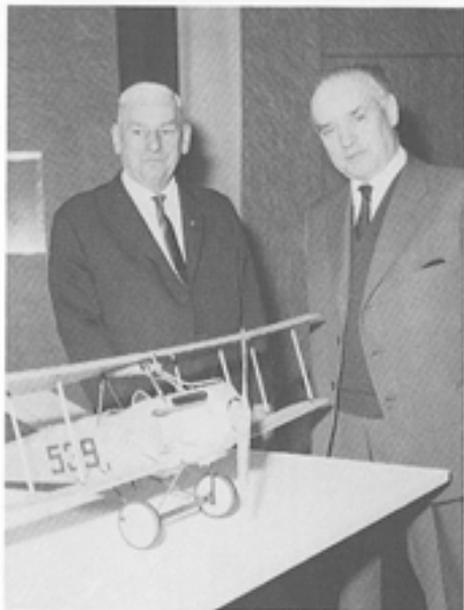
Diese Marke hatte nur Gültigkeit für die Pro Aero-Postflüge (ausgeführt von 13 Sportflugzeugen des Aero-Clubs der Schweiz) Genf–Lausanne–Sion–Bern–Biel–La Chaux-de-Fonds–Le Locle–Basel–Luzern–Zürich–St. Gallen–Chur–Bellinzona. Witterungsbedingt vom 22. Mai auf den 31. Mai 1938 verschoben.

fen, indem eine gewöhnliche Luftpostmarke zu 50 Rappen mit einem entsprechenden Überdruck versehen wurde. Zudem erfolgte der Aufdruck des neuen Taxwertes von 75 Rappen. Diese Marke war an den Postschaltern nicht käuflich, weshalb die Sendungen von der Post frankiert werden mussten. Entwertet wurden die Marken mit dem Datumstempel des 22. Mai 1938 sowie einem Sonderstempel in blauer Farbe. Am Flugendpunkt erhielten die Postsendungen auf der Vorderseite bei ihrer Ankunft noch einen Abdruck des gewöhnlichen Datumstempels. Es wurden insgesamt 132 474 Postsendungen (32 214 eingeschriebene und 100 260 uneingeschriebene) befördert.

Der Erfolg der «Kraftanstrengung» war – trotz der Unbill der Witterung – durchschlagend, und das klingende Resultat ausgezeichnet. Von der Generaldirektion der PTT wurde in der Folge als Erlös der Pro Aero-Sondermarke der Stiftung die schöne Summe von Fr. 139 083 abgeliefert. Der Gesamtertrag der Aktion belief sich auf Fr. 632 000, eine für damalige Begriffe ansehnliche Summe. Das Volk war im wahrsten Sinne des Wortes erwacht und nahm einen immer reger werdenden Anteil an der Entwicklung des Flugwesens aller Sparten. Insgesamt konnten 260 212 Fliegerabzeichen verkauft werden.



*Prof. Dr. Eduard Amstutz
Präsident der Stiftung Pro Aero
seit April 1971*



*Dr. Eugen Dietschi (Mitbegründer)
und Eugen Groh vom
Arbeitsausschuss
der Pro Aero im Verkehrshaus
der Schweiz in Luzern*

Diesen Eingängen gegenüber standen Ausgabenposten für die Vorbereitung der Aktion, für die Schaffung eines Sekretariates, für Kosten der Demonstrationen, Propaganda, Versicherungen und Drucksachen mit Fr. 95 307. Die Herstellung der Abzeichen und Etiketten beanspruchte Fr. 53 935 und schliesslich wurden Zuwendungen an die Aero-Club-Sektionen und -Gruppen ausgerichtet als Anerkennung für ihre tatkräftige Mitarbeit bei der Aktion im Betrag von Fr. 42 778. Das Ausgabentotal stellte sich auf Fr. 192 020. Nachdem alle Sektionen des Aero-Clubs der Schweiz sowie sämtliche Segelflug- und Modellbaugruppen sich zu aktiven Trägern der Aktion Pro Aero gemacht hatten und in wochenlanger selbstloser Arbeit zum Gelingen beitrugen, war diese Zuwendung zweifellos gerechtfertigt. Berechnet wurde sie auf die Mitgliederzahl (durchschnittlich 5 Franken pro Mitglied), wofür Fr. 42 778 notwendig waren. Diese erste Unterstützung an die Aero-Club-Sektionen und -Gruppen diente der Ankurbelung einer beschleunigten Ausbildung.

Nach Deckung der Auslagen und der ersten Zuwendungen verblieb für die Stiftung ein Überschuss von Fr. 363 286. Davon mussten abgezweigt werden Fr. 15 000 als Grundkapital der Stiftung laut Statuten und Fr. 85 000 zur Bildung eines Reservefonds gemäss einer Verfügung des Eidgenössischen Departementes des Innern. Für die finanzielle Unterstützung an den Schweizer Flugsport verblieben noch Fr. 262 500.

Von Anfang an legten die Stiftungsorgane Wert darauf, ausführlich und bis in alle Details der Öffentlichkeit Auskunft über die Eingänge und die Verwendung der Mittel zu geben.

Breitgefächerte Verwendungsprogramme

Eine grundsätzliche Aussprache fand im Spitzengremium der Pro Aero über die Verwendung der eingebrachten Mittel statt. Zur Diskussion stand primär, ob die eingegangenen Gelder – abgesehen von den gemäss Verfügung des Eidgenössischen Departementes des Innern auszuscheidenden Reserven – sofort und restlos oder über mehrere Jahre verteilt, eingesetzt werden sollten. Der Entscheid fiel zugunsten einer gezielten umfassenden Unterstützungsaktion für die Jahre 1938 und 1939. Es sollte sofort geholfen werden. In Aussicht genommen war zudem der Start einer zweiten Pro Aero-Aktion im Laufe des Jahres 1939. Freilich war man sich darüber im klaren, dass diese sich in erheblich einfacherem Rahmen werde abwickeln müssen, da die mit viel Aufwand und persönlichem Einsatz durchgeführte Sammlung von 1938 nicht bereits im folgenden Jahr wiederholt werden konnte. Wichtig war die Konzipierung eines Verwendungsprogramms für die Jahre 1938 und 1939, das breitgefächert alle Disziplinen zu berücksichtigen hatte. Auf Grund dieses Verwendungsprogramms wurden für 1938 Fr. 144 500 und für die erste Hälfte 1939 weitere Fr. 118 000 eingesetzt.

Es drängt sich auf, das erste *Verwendungsprogramm* hier im Wortlaut festzuhalten, da es aufzeigt, wie die Ausrichtung von finanziellen Unterstützungen nach wohlabgewogenen Kautelen vorgenommen worden ist.

Motorflugsport

Für die Ausbildung im Motorflugsport, sowie für die Anschaffung geeigneten Flugmaterials wurden folgende Beiträge geleistet:

1. Beiträge für Materialbeschaffung:

- | | |
|---|--------------|
| a) Anschaffungsprämien (Beiträge an die Kosten von neugebauten Flugzeugen an die Sektionen Bern, Genf, Locarno, Wallis, Zürich..... | Fr. 10 000.- |
| b) Anschaffung von 15 Fallschirmen, die an die Sektionen Basel, Bern, Genf, Grenchen, Säntis, Vaudoise, Zürich abgegeben wurden | Fr. 12 000.- |

- | | |
|--|--------------|
| c) <i>Anschaffung von 12 Barographen</i> , die an die Sektionen Basel, Bern, Genf, Grenchen, Säntis, Wallis, Vaudoise und Zürich abgegeben wurden. | Fr. 3 600.– |
| 2. <i>Beiträge an Kaskoversicherung</i> . Den Sektionen Basel, Bern, Genf, Grenchen, Locarno, Neuenburg, Säntis, Wallis, Vaudoise und Zürich wurden bis zu 25% der bezahlten Prämien für die Kaskoversicherung der Clubflugzeuge vergütet. | Fr. 10 000.– |
| 3. <i>Ausbildungsprämien</i> : Für die vom 1. Mai bis 21. Dezember 1938 absolvierten Brevets II wurden je Fr. 200.– vergütet. | Fr. 10 000.– |
| 4. Für <i>Spezialgesuche</i> wurden den Sektionen Bellinzona (Flugbetrieb), Basel (Kunstflugmeisterschaften) und Berner Oberland total ausgehändigt | Fr. 5 000.– |

Diese Ausgaben zeigen, dass der Förderung des Motorfluges total 45 600 Franken zugewendet wurden. Besonders positiv zu werten ist die Beitragsleistung an die Kosten der Flugzeugversicherungen. Die Folge war, dass die Flugstundenpreise nicht unwesentlich reduziert werden konnten. Auch die Beitragsleistung an neue Brevets II – also an die Fliegerausbildung – wirkten sich im Sinne einer Verbilligung des Fliegens aus.

Es ergab sich also, dass dank der Zuwendungen von PRO AERO die Kosten der Fliegerausbildung bis zur Erlangung des Sportfliegerbrevets ganz erheblich herabgesetzt werden konnten.

Segelflug

Für die Ausbildung im Segelflug, sowie für die Anschaffung einheimischen Flugmaterials wurden folgende Beiträge geleistet:

1. *Beiträge an Materialbeschaffung*:

a) <i>Bauprämien</i> : Den Gruppen wurden Bauprämien von 1/3 der Gesteungskosten bis maximal Fr. 500.– gewährt, total.	Fr. 5 000.–
b) <i>Anschaffung von 19 Fallschirmen</i> und leihweise Abgabe an die Gruppen Baden, Brugg, Lenzburg, Olten, Basel, Bern, Burgdorf, Thun, Genf, Arosa, Grenchen, Wynau, La Chaux-de-Fonds, Altenrhein, St. Gallen, Bürglen, Frauenfeld, Lausanne, Zürich, total.	Fr. 14 000.–
c) <i>22 Barographen</i> wurden angeschafft und abgegeben an die Gruppen Baden, Brugg, Lenzburg, Olten, Basel, Basel-Möve, Bern, Burgdorf, Thun, Genf, Arosa, Herzogenbuchsee, La	

Chaux-de-Fonds, Planeyse, Altenrhein, St.Gallen, Bürglen, Frauenfeld, Lausanne, Bülach, Zürich	Fr. 6 000.–	
2. <i>Allgemeine Beiträge:</i>		
a) <i>Beiträge an die Kaskoversicherung bis zu 25% der bezahlten Prämien</i>	Fr. 2 500.–	
b) <i>Beiträge für Flugplatz- und Hangarmiete (an die Gruppen Baden, Basel, Zwingen, Seeland, Altenrhein, Bürglen, Frauenfeld, Bülach, Zürich)</i>	Fr. 500.–	
c) <i>Beitrag für die Teilnahme an internationalen Wettbewerben (Schweizergruppe Istus 1938)</i>	Fr. 1 300.–	
d) <i>Beiträge an die Transportkosten für Streckenflüge</i>	Fr. 2 000.–	
3. <i>Ausbildungsprämien:</i> Den Segelfluggruppen wurden für die im Jahre 1938 absolvierten Ausweise und Brevets vergütet:		
Ausweis A Fr. 10, Ausweis B Fr. 15, Schleppausweis C Fr. 20, Brevet C Fr. 25, Leistungsabzeichen Fr. 100, total	Fr. 7 000.–	
Beiträge an die Ausbildung von Fluglehrern, Bauleitern und Bauprüfern	Fr. 4 500.–	
4. <i>Spezialgesuche:</i> Folgenden Gruppen wurden Beiträge bewil- ligt: Aarau, Gränichen, Homberg, Olten, Basel, Delémont, Möve-Basel, Sissach, Zwingen, Seeland, Gymnasium Bern, Burgdorf, Biel, Tramelan, Arosa, Chur, Davos, Oberengadin, Grenchen, Herzogenbuchsee, Locarno, Lugano, Luzern, Alten- rhein, St.Gallen, Solothurn, Bischofszell, Sion, Moudon, Ville- neuve, Fribourg, Dübendorf, Liechtenstein, Naturfreunde, Schaffhausen, Uri, Winterthur, Zug, total		Fr. 5 000.–

Wie im Motorflug zeigen auch die Beitragsbewilligungen im Segelflug, dass eine Verbilligung im Fliegen durch diese Zuwendungen eingeleitet werden konnte. Dank PRO AERO war es möglich, die Kosten für die vollständige Segelfliegerausbildung, das heisst für A-, B-, Schlepp- und C-Ausweis von rund Fr. 500 auf rund Fr. 400 zu reduzieren. Doch nicht nur die Schulgelder konnten herabgesetzt werden, sondern auch die Kosten des Flugtrainings der ausgebildeten Piloten. Der Gruppenbeitrag ist kleiner geworden, und der Materialbestand sowohl an Flugzeugen wie an technischen Hilfseinrichtungen konnte vervollständigt werden. Insgesamt wurden Fr. 42 800 für Segelflug aufgewendet.

Modellbau

Den Punkten des Verwendungsprogramms entsprechend wurden bewilligt:

1. Für durchgeführte Werbeaktionen an die Gruppen Bern, Langnau, Basel, Sissach, Lausanne, Lugano, Neuenburg, St. Gallen, Winterthur, Rüslikon	Fr. 2 000.–
2. Beiträge für Materialbeschaffung an die Gruppen Bern, Langnau, Basel, Langenthal, Neuchâtel, Solothurn, Dübendorf, Zürich, Rüslikon, Schöftland, Brugg, Biel, total	Fr. 2 200.–
3. Werkzeugkasten. Werkzeugkasten Modell I wurden abgegeben an die Gruppen Langnau, Sissach, Frauenfeld, Langenthal, Wynau, Roggwil, Lausanne, Lugano, Neuchâtel, Trogen, Gossau, Rorschach, Dübendorf, Schaffhausen, Glarus, Diessenhofen, Luzern, Fahrwangen. – Werkzeugkasten II an die Gruppen La Chaux-de-Fonds, Genf, Locarno, St. Gallen, Solothurn, Winterthur, total	Fr. 5 000.–
4. Beiträge für die Gründung neuer Gruppen: Langnau, Sissach, Frauenfeld, Langenthal, Lugano, Neuchâtel, St. Gallen, Rorschach, Glarus.	Fr. 1 600.–
5. Beiträge für Miete von Baulokalen: Bern, Langnau, Basel, Sissach, Frauenfeld, Genf, Roggwil, Lausanne, Lugano, Neuchâtel, St. Gallen, Solothurn, Schaffhausen, Brugg	Fr. 1 500.–
6. Spezialgesuche. Es wurden Gesuche bewilligt M.G. Lugano, Säntis, Schöftland, Melchnau, Solothurn und Diverses	Fr. 5 000.–

Verschiedenes

Hand in Hand mit den einzelnen Disziplinen gingen gewisse Aufwendungen für die Förderung der nationalen Luftfahrt durch Aufklärung und durch Aktionen für die Jugend. Es sind zu erwähnen: Aktion bei Erziehungsdepartementen und Lehrern zur Einführung des Modellbaus im Unterrichtsplan, Erstellung von Werbeschriften, Beiträge an die «Aero-Revue» für Spezialausgaben, Zusammenstellung von Ausstellungsmaterial und einer Diapositivsammlung, Beitrag für den Schmalfilmdienst, Prämierung hervorragender Leistungen, schliesslich ein Beitrag an die Ballongruppe Zürich für die Anschaffung eines Heissluftballons.

Eine Zusammenstellung der 1938 getätigten Verwendungen ergibt somit:

Motorflug	Fr. 50 600.–
Segelflug	Fr. 47 800.–
Modellbau und Propaganda	Fr. 46 100.–
Total	Fr. 144 500.–

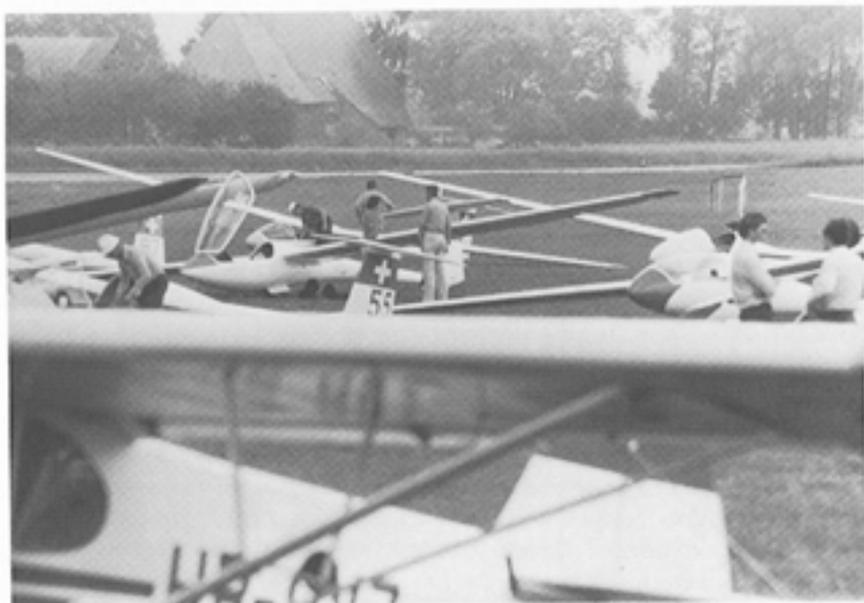
Gleichzeitig mit der Disposition über die für 1938 zu verteilenden Mittel wurden auch Gelder für das Verwendungsprogramm 1939 ausgeschieden. In Aussicht genommen waren Fr. 117 286 auf Grund eines provisorischen Verwendungsprogramms, das der Stiftungskommission vom Aero-Club vorgelegt wurde. Für den Motorflugsport wurden Fr. 31 200 reserviert, vorgesehen vorab für Ausbildungsprämien für Brevets II von Fr. 250 und für Kunstflugbrevets Fr. 100. Aber auch für Auslandsflüge waren neu Vergütungen vorgesehen. Zusätzlich bewilligt wurden Anschaffungsprämien und bis zu 25% der Kaskoversicherungsprämien. Für den Segelflug standen Fr. 34 700 zur Verfügung. Wieder figurierten Anschaffungsprämien, Beiträge an Kaskoversicherung und für Ausweise und Brevets. Neu disponiert wurden Beiträge an Schleppflugunkosten und an die Transportkosten für Streckenflüge sowie an die Ausbildung von Gruppen- und Aufsichtsorgane und die Pilotenunfallversicherung. Zur Verfügung gestellt wurden auch Mittel für die Anschaffung von Fallschirmen, Barographen und Blindfluginstrumente, Windeneinrichtungen und Transportwagen. Für die Förderung der nationalen Luftfahrt durch Aufklärung und durch Aktionen für die Jugend sind zusätzlich für das Jahr 1939 noch Fr. 34 700 bereitgestellt worden. Weitere Fr. 7000 standen schliesslich für Spezialgesuche der Disziplinen Motorflug, Segelflug und Modellbau zur Verfügung.

Starke Impulse für die Sportfliegerei

Diese Darlegungen zeigen, dass durch die Pro Aero-Aktion unser schweizerisches Flugwesen wichtige Impulse erfahren hat. Man befand sich auf dem besten Weg, unser Sportflugwesen auf breite Basis zu stellen. Die Reduktion der Flugstundenpreise im Motorflug, die Tarifiermässigungen im Segelflug hatten ihre Wirkung nicht verfehlt. Die Zahl der Flieger nahm zu und die Flugleistungen hatten sich beachtlich vermehrt.

So positiv diese erste Bilanz lautete, konnte aber nicht übersehen werden, dass die durch die erste Aktion aufgebrauchten Gelder bereits im ersten Jahr vollständig ihrer Bestimmung übergeben worden waren. Neue Mittel waren nötig, um nicht die erzielte hoffnungsvolle Entwicklung des schweizerischen Flugwesens zum Stillstand kommen zu lassen. Was im ersten Anlauf erreicht werden konnte, bedeutete nur einen Anfang. Vorab fehlten die Mittel zur Gründung neuer Gruppen, denn es war nur möglich, den bereits bestehenden Sektionen und Gruppen des Aero-Clubs der Schweiz, die fliegerisch tätig waren, erste Hilfe zu gewähren. In der Folge wurden denn auch alle Vorbereitungen für einen zweiten Anlauf eingeleitet. Das Jahr 1939 brachte mit der Schweizer Landesausstellung in Zürich eine intensive Beanspruchung weitester Kreise im ganzen Land, die irgendwie für das grosse nationale Unternehmen und die vielen damit zusammenhängenden Sonderveranstaltungen in allen Kantonen im Einsatz standen. Auch der Aero-Club der Schweiz partizipierte im «Veranstaltungskalender» mit der Organisation einer internationalen Freiballon-Wettfahrt. Startplatz war das Seeufer im Landesausstellungsareal. Leider musste bei katastrophal schlechtem Wetter und sintflutartigen Regenfällen am Wochenende des 15. Mai 1939 gestartet werden. Der Autor dieser Schrift nahm als Pilot im Korb des Ballons «Helvetia» an dieser reichlich nassen Konkurrenz teil. Zur Eröffnung der Landesausstellung – am 6. Mai 1939 – veranstaltete das Organisationskomitee der Landesausstellung gemeinsam mit dem Aero-Club der Schweiz einen Meldeflug von 11 Sportflugzeugen, der von Zürich aus nach allen Kantonshauptorten die Kunde der Eröffnung der grossen nationalen Schau überbrachte. Im Einvernehmen von Landesausstellungsdirektion und Generaldirektion der PTT wurde mit diesen Sonderflügen «Pro Aero-Luftpost» mitgeführt. Zugelassen waren uneingeschriebene Briefe bis 10 g und Postkarten nach dem In- und Ausland bei

einer Einheitstaxe von 70 Rappen. Diesmal konnten die Sendungen mangels einer Sondermarke mit jeder beliebigen Schweizer Marke frankiert werden. Die Postmarken wurden mit Datum vom 6. Mai 1939 und dem Stempel des Postamtes im PTT-Pavillon der Landesausstellung entwertet. Für die Pro Aero ergab sich inkl. verschiedener zusätzlicher Einnahmen ein Erlös von Fr. 136 657. Weitere Aktionen zur Mittelbeschaffung waren geplant, mussten aber wegen der Kriegsgefahr ausgestellt werden. Mitten in diese Anstrengungen fiel der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.



Segelflieger vor dem Start

Die Pro Aero in der Kriegszeit

Die Generalmobilmachung im Herbst 1939 und der Kriegsausbruch legten auch die Tätigkeit der Pro Aero vorerst völlig lahm. Stiftungsratspräsident Oberstkorpskommandant Prisi führte das Kommando des 2. Armeekorps an der Nordgrenze des Landes. Er war für lange Zeit auf seinem hohen Kommandoposten festgehalten. Aber auch seine Mitarbeiter standen im Aktivdienst. Es vergingen Monate, bis es möglich war, in reduziertem Rahmen wieder eine gewisse Aktivität zu entfalten. Wie sehr sich Oberstkorpskommandant Prisi «seiner» Stiftung verpflichtet fühlte, zeigt das ununterbrochene Interesse, das er auch in dieser schweren ausserordentlichen Zeit des Aktivdienstes immer wieder der Pro Aero entgegenbrachte. Er erkannte die grosse Bedeutung, die der Förderung des fliegerischen Nachwuchses speziell in dieser Zeit der ständigen schwersten Bedrohung zukommen musste, was ihn veranlasste, auf eine rasche Wiederaufnahme der Tätigkeit der Stiftungsorgane zu drängen. Wiederholt trafen sich die Mitglieder der Stiftungskommission, also der Exekutive, und die Spitzen des Aero-Clubs der Schweiz auf seinem Kommandoposten in Zofingen, wo «Lagebeurteilungen» angestellt wurden. Das weitere Vorgehen mit dem Ziel der raschen Wiederankurbelung der Aufbauarbeit konnte festgelegt werden. Der Ausbildung Jugendlicher zu Piloten kam jetzt erst recht ganz besondere Bedeutung zu. Daher sollten die noch vorhandenen Mittel unverzüglich eingesetzt werden. Ein kleines Gremium der Pro Aero-Stiftungskommission mit Walo Gerber und dem Verfasser dieser Schrift bereinigte ein Verwendungsprogramm für zwei Jahre (1941 und 1942), und die entsprechenden Mittel wurden dem Aero-Club der Schweiz für die Durchführung zur Verfügung gestellt. Spezieller Auftrag war, die Ausbildung im Segelflug und Motorfliegen voranzutreiben.

Gleichzeitig wurden von Stiftungsratspräsident Prisi neue Verhandlungen mit der Generaldirektion der PTT über die Ausgabe einer weiteren Pro Aero-Marke 1941 eingeleitet. Sie waren von Erfolg gekrönt. Helferdienste leisteten der neue Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes Bundesrat Enrico Celio und General Guisan, der sich mit öffentlichen Apellen für die «verdienstvollen Bestrebungen der Pro Aero» einsetzte. Bundesrat Enrico Celio war es, der die Herausgabe einer Sondermarke genehmigte und für die im Herbst des gleichen Jahres durchgeführte Pro Aero-Sammelaktion, die mit fliegerischen

Vorfürhungen verbunden war, einen befürwortenden Aufruf erliess. Darin führte er u. a. aus: «Die Zukunft der Schweiz als eines Landes, das ganz besonders dazu geeignet ist, die Transporte zu fördern und zu erleichtern, lässt sich nicht ins Auge fassen, ohne dass gleichzeitig an die Entwicklung der Luftfahrt gedacht wird. Wenn die Schweiz von morgen wie in der Vergangenheit ein Bindeglied zwischen den Nationen, ein Land des Verkehrs, des Transites und des Tourismus, mit einem Wort, ein Land der Zukunft sein will, dann wird sie auch gerüstet sein müssen, alle Verkehrsmittel, von der Eisenbahn zum Automobil, von der Flussschiffahrt zur *Luftschiffahrt*, wieder in Gang zu setzen und zu fördern. Darum ist die Unterstützung, die ich der Pro Aero-Werbetätigkeit für die Luftfahrt leihe, eine bedingungslose und herzliche zugleich.

Bewilligt wurde eine Sondermarke mit der Aufschrift «Pro Aero 28. Mai 1941» zur Frankatur von Sendungen auf zwei Pro Aero-Postflügen, die am 28. Mai 1941 zur Durchführung gelangten, und zwar auf den Strecken Buochs-Payerne (Pilot Oberleutnant Heitmanek) und Payerne-Buochs (Pilot Leutnant Thut). Zur gewöhnlichen Frankatur wurde ein Zuschlag von 1 Franken erhoben. Der blaue Stempel trug die Aufschrift: «Pro Aero 1941». Das finanzielle Resultat war grösser als je zuvor: Die PTT waren in der Lage, der Pro Aero Fr. 111 252 als Ergebnis der Flugpost 1941 zu überweisen.



Sondermarke Pro Aero 1941

Diese Marke hatte nur Gültigkeit für die Sonderflüge vom 28. Mai 1941 von Buochs nach Payerne und von Payerne nach Buochs.

Nun blieb aber auch der Aero-Club nicht untätig. Er startete trotz Aktivdienstleistung vieler Mitglieder auf breiter Front eine weitere nationale – die 3. – Aktion, setzte im September 1941 alle Sektionen und Gruppen ein, die auf dem Gebiete der ganzen Schweiz fliegerische Demonstrationen durchführten und ein neues Fliegerabzeichen vertrieben.

Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt!

Aufruf

der Schweizer Stiftung **PRO AERO**

Wenn wir dieses Jahr im Einvernehmen mit dem Eidg. Kriegsürorgan eine Sammlung ohne öffentliche Propaganda im geschlossenen Kreis durchführen, so deshalb, weil wir das Ergebnis dieser Aktion nicht durch unnötige Kosten schmälern wollen und weil die Hilfsbereitschaft der Allgemeinheit durch Sammlungen für nationale und internationale Fürsorgeinstitutionen ohnehin stark in Anspruch genommen wird.

Mit Rücksicht auf die dringenden Bedürfnisse der nationalen und internationalen Fürsorgeinstitutionen, haben wir lange Zeit Zurückhaltung in der Sammlung neuer finanzieller Mittel geübt. Dadurch sind aber unsere eigenen Mittel auf ein Minimum zusammengedrumpft.

Stillstand bedeutet Rückschritt! Wir aber dürfen nicht auf halbem Wege stehen bleiben.

Die Aufgaben, welche der Schweizer Stiftung PRO AERO vom Bundesrat, resp. vom Eidg. Luftamt, übertragen wurden, müssen jetzt mehr denn je ihrer Erfüllung entgegengehen. Der raschen Entwicklung des Flugwesens muss auch im Hinblick auf die kommende Friedenszeit durch Vorbereitung und Ausbildung unserer flugbegeisterten Jugend Rechnung getragen werden.

Bedeutende Mittel werden jetzt schon in allen Ländern der Welt für den wirtschaftlichen, friedlichen Kampf der Zukunft bereitgestellt. Da müssen auch wir Schweizer alle unsere Kräfte einsetzen, wenn wir bestehen wollen.

Dazu gehört die Förderung unserer nationalen Luftfahrt!

Es gilt, den fliegerischen Nachwuchs sicherzustellen, die Vorbereitungsmöglichkeiten für unsere Jugend zu schaffen, zu haben, auszubauen und alle jene Zweige der Aviatik, die direkt im Dienste des Landes, seiner Wirtschaft und Selbstbehauptung stehen, nach Kräften zu unterstützen.

Das Flugwesen ist nicht mehr die Sache weniger, es ist die Sache des ganzen Volkes!

PRO AERO bildet die Vorstufe zur Militär- und Verkehrs-Aviatik. Sie vermittelt der flugbegeisterten Jugend unter kundiger Leitung die notwendigen Ausbildungsmöglichkeiten.

PRO AERO erzieht die Jugend im Geiste der Landesverteidigung!

Durch die Hilfe der Schweizer Stiftung PRO AERO können auch die wenig bemittelten, aber flugfähigen jungen Schweizerbürger fliegerisch ausgebildet werden. Die einheimische Flugzeugindustrie und alle damit zusammenhängenden Gewerbe werden durch PRO AERO gefördert, was Arbeit schafft und unserem kleinen Binnenland den Anschluss an den Luftsektor sichert.

Darum werden auch Sie uns Ihren Beitrag mit beiliegendem Einzahlungsschein senden!

Für den Stiftungsrat der Schweizer Stiftung

PRO AERO

Der Präsident:



Oberkopfskdt.

Diesem Aufruf unterstützen:

Bundesrat Dr. K. Kobelt, Chef des Eidg. Militärdepartementes
Bundesrat Dr. E. Celis, Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes
General H. Guisan, Oberbefehlshaber der Armee
Oberstleutnant F. Rüfenach, Kdt. der Flieger- u. Fliegerabwehr-Trp.
Oberst L. Clero, Chef des Eidg. Luftamtes

Schweizer Stiftung PRO AERO, Zürich, Hirschengraben 22, Telefon 264676, Postcheckkonto VIII 10700

Dem Volk zu Nutz' und Ehr, dem Land zu Trutz und Wehr: PRO AERO!

Mit seinem bundesrätlichen Kollegen Celio meldete sich auch der neue Chef des Eigenössischen Militärdepartementes, Bundesrat Karl Kobelt zu Wort. Im Vorfeld der 3. nationalen Aktion der Pro Aero richtete er ein Schreiben an den Stiftungsratspräsidenten, in dem er die Verdienste der Stiftung würdigte und ihr für die neue Aktion die volle Unterstützung zusicherte. Er wies auf die gewaltige Entwicklung der Militäraviatik während des Krieges hin und gab – weitblickend – der Überzeugung Ausdruck, dass nach dem Krieg ein ungeahnter Aufschwung der Zivlaviatik folgen werde. «Es ist deshalb von grosser Wichtigkeit, schon jetzt für Pilotennachwuchs, Flugzeuge und Flugplätze des Zivilluftverkehrs die nötigen Vorkehren zu treffen, um einigermassen den gewaltigen Vorsprung des Auslandes einzuholen und um zu vermeiden, dass wir vom internationalen Luftverkehr übergangen werden. Die Schweiz ist ein Binnenland. Der Zugang zu den Meeren der Welt ist ihr durch ihre geographische Lage erschwert, nicht aber der Zugang zum Luftraum der Welt. Möge dieser Anschluss nicht durch Untätigkeit verpasst werden.»

Der Erfolg dieser 3. nationalen Aktion war erneut erfreulich. Der Abzeichenverkauf erbrachte mit Fr. 205 382 einen Rekordertrag im Fliegernadelverkauf. Insgesamt standen aus dem Markenerlös und dem Fliegernadelabzeichenverkauf rund Fr. 320 000 neu zur Verfügung. Zuzugabe dieser erheblichen Einnahmen stellte der Stiftungsrat dem Aero-Club der Schweiz zur intensiveren Förderung der jugendlichen Fluginteressierten sofort zusätzlich Fr. 100 000 zur Verfügung.

Die gute Stimmung wurde ausgenützt. Jetzt galt es unverzüglich für die Zukunft zu handeln und eine breite Finanzbasis für die kommenden Jahre zu schaffen, damit die Zuwendungen an den Aero-Club für die nächsten Jahre sichergestellt werden konnten. Eine neue ausgedehnte Werbeaktion setzte ein, die als «Sammlung neuer finanzieller Mittel» etikettiert wurde. Mit dem nachfolgenden Aufruf (Seite 30) wandte sich die Stiftung an das Schweizervolk.

Gross war der Erfolg einer geschickt abgefassten illustrierten Propagandaschrift, die den doppelten Zweck zu erreichen versuchte, nämlich die Jugend für das Fliegen zu begeistern und aus Kreisen der Wirtschaft neue Mittel zu mobilisieren. Sie ist auf den Seiten 33 bis 40 abgedruckt.

Das Echo auf diese breitgefächerte Aktion war stark und wurde auch von der Oberpostdirektion anerkannt, die sich – wohl vor allem Dank dem persönlichen Einsatz von Departementsvorsteher Bundesrat Celio – bereit erklärte, für 1943 erneut eine Sondermarke für Pro Aero herauszugeben. Zwar wurde kein neues Markenbild geschaffen, vielmehr die breitformatige rote 1-Franken-Marke mit dem Bild des Bundeshauses zur Frankatur für die zwei in Aussicht genommenen Sonderpostflüge bestimmt. Die Marke erhielt den Aufdruck «Pro Aero 1943».

Wie angekündigt, konnte sowohl der Sonderpostflug von Bern nach Zürich (Pilot Oberleutnant Rageth) wie auch der Sonderpostflug von Zürich nach Bern (Pilot Oberleutnant Stutz) am 13. Juli 1943 durchgeführt werden.

Das finanzielle Ergebnis war wieder ausnehmend günstig. Der Pro Aero flossen von der PTT Fr. 114 854 als Erlös dieser Postflüge zu. Erfreulich war aber auch einmal mehr das Resultat der parallel laufenden Sonderaktionen durch die Aero-Club-Sektionen und -Gruppen sowie einer Sammelaktion durch den Pro Aero-Stiftungsrat. So gingen weitere Fr. 81 177 ein.



Sondermarke Pro Aero 1943

Bundesfeiermarke mit Aufdruck Pro Aero. Diese Marke hatte Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktion vom 13. Juli 1943 (Zürich-Bern und umgekehrt)

Die Schweizer Stiftung

PRO AERO

wurde am 19. Mai 1938 in Bern gegründet. Unter der Leitung der HH. Oberstkorpskommandant F. PRISI, Präsident des Stiftungsrates, Oberst W. N. GERBER, Präsident der Stiftungskommission, führte PRO AERO mehrere großangelegte Volksaktionen durch, um auf dem Wege nationaler Sammlungen die

dringend notwendigen Mittel zur

Förderung des schweizerischen Sportflugwesens

**Erziehung unseres fliegerischen Nachwuchses in
Schule und Freizeit**

**Aufklärung des Schweizervolkes
über die fliegerischen Probleme der Zukunft**

bereitzustellen und nach wohlverwogenem Programm einzusetzen.

In den Jahren 1938—1942 wurden ausgegeben rund

Fr. 130 200.— für den Motorflugsport

Fr. 243 900.— für den Segelflugsport

Fr. 159 300.— für den Modellflugsport und die Förderung der nationalen Luftfahrt im allgemeinen

PRO AERO FÜR UNSERE LUFTFAHRT!

Unterstützt die Stiftung PRO AERO!

Dem Volk zu Nutz' und Ehr',
Dem Land zu Trutz und Wehr,
PRO AERO!



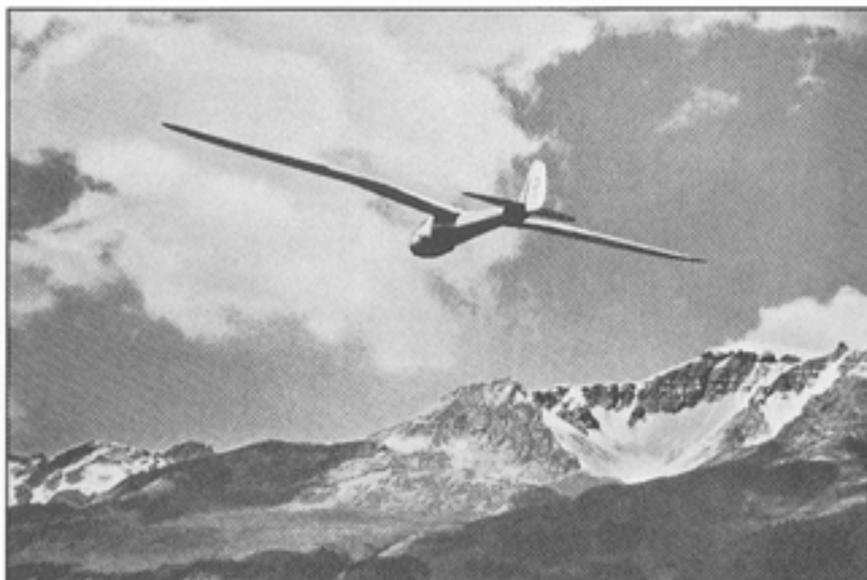
PRO AERO

für unsere Luftfahrt!

Für den schweizerischen MOTORFLUGSPORT wurden in den Jahren 1938 – 1942 aufgewendet:

1. Ausbildung	Fr. 19 850.—
2. Flugmaterial	Fr. 70 250.—
3. Besondere Beiträge	Fr. 4 200.—
4. Spezialgesuche	Fr. 17 000.—
5. Propaganda	Fr. 18 900.—

Fr. 130 200.—



**Für den schweizerischen SEGELFLUGSPORT
wurden in den Jahren 1938–1942 aufgewendet:**

1. Ausbildung	Fr. 44 000.—
2. Flugmaterial	Fr. 81 500.—
3. Besondere Beiträge	Fr. 16 000.—
4. Spezialgesuche	Fr. 21 800.—
5. Propaganda	Fr. 22 800.—

Fr. 186 100.—

PRO AERO

für unsere Luftfahrt!



**Für den schweizerischen MODELLFLUGSPORT
wurden in den Jahren 1938—1942 aufgewendet:**

1. Ausbildung	Fr. 5 800.—
2. Material	Fr. 26 500.—
3. Besondere Beiträge	Fr. 18 000.—
4. Spezialgesuche	Fr. 4 000.—
5. Aktionen zur Förderung der nationalen Luftfahrt . . .	Fr. 82 500.—

Fr. 136 800.—



**Für erflogene AUSWEISE UND BREVETS
wurden in den Jahren 1938–1942 Fr. 42 000.–
an Brevet-Prämien ausbezahlt.**

Dem Volk zu Nutz' und Ehr',
Dem Land zu Trutz und Wehr:

PRO AERO!



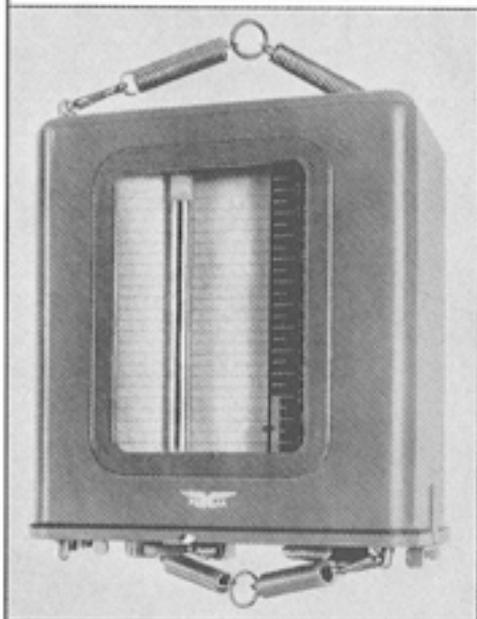
PRO AERO

für unsere Luftfahrt!

In den Jahren 1938—1942 wurden **50 FALLSCHIRME**
im Wert von Fr. 39 500.—, sogenannte «Rettungsringe der Luft»
angekauft und den schweizerischen **Motor- und Segelflug-**
gruppen leihweise abgegeben!

Dem Volk zu Nutz' und Ehr',
Dem Land zu Trutz und Wehr:
PRO AERO!

WOLFF & CO. AG

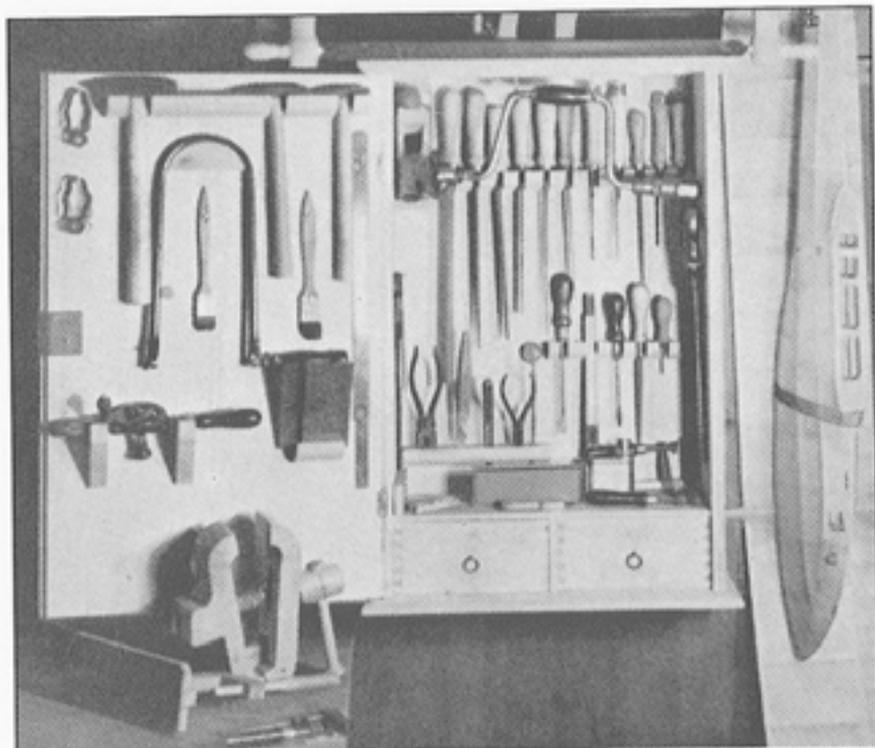


PRO AERO

für unsere Luftfahrt!

In den Jahren 1938—1942 wurden **59 BAROGRAPHEN**
im Werte von Fr. 18 300.— (Höhenmeßgeräte) angeschafft
und den **schweizerischen Segelfluggruppen**
kostenlos zur Verfügung gestellt!

Dem Volk zu Nutz' und Ehr',
Dem Land zu Trutz und Wehr:
PRO AERO!



In den Jahren 1938-1942 wurden **107 WERKZEUGKASTEN**
im Wert von Fr. 22 500.— angeschafft und **gratis** an die
schweizerischen Modellfluggruppen abgegeben!

Dem Volk zu Nutz' und Ehr',
Dem Land zu Trutz und Wehr:
PRO AERO!

Neuorientierung nach dem Krieg

Mit der Beendigung des Aktivdienstes drängte sich eine Überprüfung der Tätigkeit der Stiftungsorgane und der Zusammenarbeit der Pro Aero mit dem Aero-Club der Schweiz auf. Einig war man sich darüber, dass versucht werden musste für 1946, das erste Nachkriegsjahr, eine neue Pro Aero-Sondermarke durch die PTT zu erwirken. Zwar zeigte Bern die Bereitschaft, das Gesuch wohlwollend zu prüfen, doch gab man bei den Verhandlungen der Delegation der Stiftungskommission durch die Generaldirektion der PTT zu erkennen, dass neue Wegleitungen für die Ausgabe von Sondermarken vorbereitet würden, die für die Zukunft eine restriktive Bewilligungspraxis erwarten lassen. Dass innert acht Jahren nicht weniger als vier Pro Aero-Sondermarken zur Ausgabe gelangten, war von verschiedener Seite beanstandet worden. Während aus Philatelistenkreisen finanzielle Erwägungen vorgebracht wurden, richtete sich die Opposition verschiedener Vereinigungen und Organisationen ganz allgemein gegen die «einseitige Bewilligungspraxis» durch die PTT, mit dem Hinweis darauf, dass Dutzende von Gesuchen anderer Organisationen keine Gnade fanden. Das «Warnsignal» durch die PTT durfte nicht überhört werden, weshalb die Führungsspitze der Pro Aero das Problem der künftigen Geldbeschaffung einer eingehenden Überprüfung unterzog. Es hatte sich auch gezeigt, dass das Nebeneinander von Stiftungsrat und Stiftungskommission zu Friktionen Anlass gab und eine neue Lösung für die Führungsspitze sich aufdrängte. Präsident Prisi, der der Stiftungskommission, die als Arbeitsgremium amtierte, nicht angehörte, beschwerte sich wiederholt über Eigenmächtigkeiten vorab des Sekretärs Schilling, wobei es zu einem offenen Konflikt kam, der am 24. Januar 1946 zu einer fristlosen Entlassung von Schilling führte. Neuer Sekretär wurde Adolf Gehriger, der aber kurze Zeit später Generalsekretär des Aero-Clubs der Schweiz wurde und damit seinen Posten bei der Pro Aero wieder verlassen musste.

Viel Unannehmlichkeiten bereitete dem Stiftungsratspräsidenten sodann der Aero-Verlag, der unabhängig vom Aero-Club die «Aero-Revue» herausgab und mit Dr. Tilgenkamp über das «Aero-Archiv» verfügte, das u. a. aus 2352 Photos aus der Pionierzeit der schweizerischen Aviatik sowie aus Platten und Negativen sich zusammensetzte und der Pro Aero angeboten wurde. Es handelte sich um die Original-Illustrationen des dreibändigen Standardwerkes «Schweizer Luft-

fahrt» von Dr. Tilgenkamp. Diese kostbaren Photographien kaufte die Stiftung im Jahre 1944 für Fr. 5000. Da die Bilder nicht ausgeliefert wurden, erfolgte die Auszahlung erst am 10. Mai 1946, nachdem endlich das Material dem Pro Aero-Sekretariat übergeben worden war. Später musste man feststellen, dass es unauffindbar war. Glücklicherweise landete es – nach Jahren – im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Aber auch die Ausführung des Stiftungsratsbeschlusses von 1942/43 über den Ankauf von 10 Segelflugzeugen vom Typ «Olympia-Meise» wickelte sich mit viel Unzukömmlichkeiten ab, da die für den Bau dieser Segelflugzeuge nötige Genossenschaft erst noch zu gründen und ein Grundkapital aufzutreiben war. Konstituiert wurde sie unter dem Namen «Segelflugzeugbau-Genossenschaft Zürich». Der Aero-Club hatte diese Mittel zur Verfügung zu stellen mit Unterstützung durch die Pro Aero. Subventionen von Bund und Kanton Zürich waren zugesichert. Die Pro Aero steckte Fr. 30 000 in dieses Unternehmen. Gottlieb Duttweiler hatte der Segelflugzeugbau-Genossenschaft Werkstätten für den Bau der Segler zur Verfügung gestellt. Doch erwies sich diese Segelflugzeugbau-Genossenschaft als geschäftsuntüchtig, und eine Liquidation schien unvermeidlich. Bestellungen von 10 «Meisen» durch verschiedene Segelflugzeuggruppen des Aero-Clubs lagen vor und waren teilweise schon bezahlt. Doch haperte es mit der Ablieferung. Schliesslich konnten sechs «Meisen» geliefert werden, aber zu erheblich erhöhten Preisen von je Fr. 7800. Inzwischen musste die von Dr. Tilgenkamp präsidierte Genossenschaft wegen Verschuldung liquidieren. Die Schwierigkeiten waren weitgehend entstanden, weil Gruppen auf dem bei der Bestellung vereinbarten Preis beharrten und sich weigerten, Zuschläge zu entrichten. Die Gruppe Bern musste durch die Pro Aero gar betrieben werden! Kam dazu, dass die Eidgenössische Steuerverwaltung noch Anspruch auf 4% Warenumsatzsteuer auf die 10 «Meisen» erhob, was Fr. 3120 ausmachte. Schliesslich musste Pro Aero diesen Betrag berappen, nachdem ein Rekurs abgewiesen worden war. Dass der Herr Korpskommandant und Stiftungsratspräsident – infolge des damals vakanten Sekretariates – höchstpersönlich zu den Verhandlungen erschien und die Korrespondenzen führte, mag zeigen, mit welch unerhörtem Einsatz er sich für das gute Werk der Pro Aero im Dienste der Förderung des fliegerischen Nachwuchses hingab.

Als dringlich erwies sich angesichts der neuen Situation, wie sie sich nicht zuletzt aus der Neuorientierung für die Mittelbeschaffung ergab, eine Strukturreform der Pro Aero-Behörde. Das Exekutivorgan, die Stiftungskommission, wurde aufgehoben und einzige Behörde blieb der Stiftungsrat. Aus seiner Mitte bestellte er einen «Arbeitsausschuss», der die laufenden Geschäfte besorgte. Das bedingte eine Neufassung der Statuten, die nach eingehender Durchleuchtung im Stiftungsrat am 29. Mai 1945 abschliessend formuliert und angenommen wurden. Sie ersetzen diejenigen von 1938. Hier der Wortlaut:

STATUTEN

Sitz und Zweck

Art. 1

Pro Aero ist eine durch Initiative des Aero-Club der Schweiz mit Unterstützung des Eidg. Luftamtes im Jahre 1938 gegründete Stiftung mit Sitz in Zürich.

Die Stiftung hat die Förderung der Nationalen Luftfahrt zum Zwecke. Sie ist politisch und konfessionell neutral.

Die Stiftung sucht ihren Zweck zu erreichen durch:

- eine möglichst jährlich wiederkehrende, die ganze Schweiz umfassende öffentliche Kundgebung zur Propagierung der nationalen Luftfahrt in allen Volksschichten;
- Veranstaltung von Sammlungen freiwilliger Gaben, Verkauf von Abzeichen und dergleichen;
- Schaffung und Verbreitung geeigneten Propagandamaterials;
- weitere Veranstaltungen, die der Förderung der nationalen Luftfahrt dienen.

Die Stiftung kann, besonderen Zeiten und Umständen entsprechend, auch weitere Arten der Geldbeschaffung einführen.

Die Stiftung erstrebt eine enge Arbeitsgemeinschaft zwischen den Eidg. Behörden und dem Aero-Club der Schweiz und will darauf hinwirken, dass sich auch die kantonalen und lokalen Behörden und Institutionen für die nationalen Aufgaben der Förderung der Luftfahrt einsetzen. Die Losung Pro Aero soll für die Bestrebungen zur Förderung der nationalen Luftfahrt der gemeinsame Name sein, da er die weiteste Umschreibung des Arbeitsgebietes darstellt und zugleich ein werbendes Moment enthält.

Die Stiftung betrachtet es als ihre vornehmste Aufgabe, das Verantwortungsgefühl für die Entwicklung der nationalen Luftfahrt bei Behörden, Institutionen, welche mit der Luftfahrt zusammenhängen, Erzieher und Erziehungsanstalten zu beleben und zu vertiefen und in die weitesten Volkskreise zu tragen, bei der Jugend Verständnis und Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken, ihr durch Belehrung und Heranziehung zu selbständiger Mitarbeit den Sinn und das Verständnis für die Notwendigkeit und Nützlichkeit fliegerischer Tätigkeit einzupflanzen und in ihr das klare Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit für die Zukunft des Landes zu entwickeln und zu stärken.

Die Stiftung Pro Aero steht unter dem Patronat der Herren:

Chef des Eidg. Militärdepartementes

Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes.

Vermögen, Geldbeschaffung und Geldverwendung

Art. 2

Das dem Stiftungszwecke im Sinne von Art. 80 ZGB gewidmete Vermögen besteht aus einem vom Aero-Club der Schweiz einbezahlten Grundkapital von Fr. 15 000, von welchem lediglich die Zinsen verwendet werden.

Zur Beschaffung der notwendigen Geldmittel wird periodisch, nach Massgabe der Verhältnisse, in der ganzen Schweiz eine Sammlung freiwilliger Beiträge, ein Abzeichenverkauf und dergleichen durchgeführt.

Das jeweilige finanzielle Jahresergebnis wird nach Abzug:

- der Spesen für die Geschäftsstelle und der dieser zur Durchführung übertragenen Arbeiten und Aktionen,
- einer angemessenen Zuwendung an die Sektionen und Gruppen des AeCS für deren aktive Mitarbeit bei der Durchführung der Aktionen,

c) der Äufnung eines Reservefonds,
der Förderung der nationalen Luftfahrt zugewendet nach folgenden allgemeinen Richtlinien:

1. für die Förderung der Fachausbildung von Berufs- und Sportsleuten (für den höheren Zivillugsport, für die allgemeine Entwicklung des Motorflugsportes und für die berufliche Spezialausbildung);
2. für die Förderung der Leichtaviatik (für den Segelflug und die Leichtmotoraviatik);
3. für die Förderung der nationalen Luftfahrt durch Aufklärung und durch Aktionen für die Jugend (Modellbau und Modellflug, Schrifttum, Vorträge, Kurse).

Der Reservefonds soll mit Einschluss des Grundkapitals von Fr. 15 000 mindestens Fr. 100 000 betragen und ist dazu bestimmt, die Konstanz der Aktionen sicherzustellen. Er darf nur ausnahmsweise für die Auszahlung von Zuwendungen in Anspruch genommen werden. Allfällige Entnahmen sind bei erster Gelegenheit aus den Einnahmen wieder zu ersetzen.

Organisation

Art. 3

Die Organe der Stiftung sind:

- Der Stiftungsrat
- Die Geschäftsstelle
- Die Rechnungsrevisoren, oder die Kontrollstelle.

Der Stiftungsrat

Art. 4

Der Stiftungsrat besteht aus mindestens 7 Mitgliedern, nämlich dem Präsidenten, einem Vertreter des Eidg. Luftamtes, einem Vertreter des Direktionskomitees des Aero-Clubs der Schweiz und prominenten Persönlichkeiten aus dem praktischen Flugsport, der Wissenschaft und der Wirtschaft.

Der Stiftungsrat konstituiert und ergänzt sich selbst.

Der Stiftungsrat wählt aus seiner Mitte den Präsidenten, den Vizepräsidenten sowie die Rechnungsrevisoren resp. die Kontrollstelle.

Der Stiftungsrat entscheidet in allen Angelegenheiten, die nicht durch ein Geschäftsreglement anderen Organen übertragen sind, vor allem in Fragen grundsätzlicher Bedeutung. Er setzt die Richtlinien für die Stiftungsarbeit des kommenden Jahres fest. Dem Stiftungsrat werden Budget, Rechnung und Jahresbericht zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Der Stiftungsrat versammelt sich je nach Bedürfnis oder auf Verlangen zweier Mitglieder, jeweils auf Veranlassung des Präsidenten. Die Einladung zur Versammlung des Stiftungsrates hat in der Regel 3 Wochen vorher zu erfolgen. Besondere Anträge zuhanden des Stiftungsrates müssen spätestens 14 Tage vor der Sitzung dem Präsidenten eingereicht werden. Traktandenliste und Anträge für die Versammlung des Stiftungsrates werden den Mitgliedern eine Woche vor der Sitzung zugestellt.

Der Stiftungsrat wählt die Geschäftsstelle, bestimmt deren Aufgaben und überwacht ihre Tätigkeit.

Der Stiftungsrat ist mit 4 anwesenden Mitgliedern beschlussfähig. Der Präsident hat den Stichterscheid.

Jahresrechnung und Jahresbericht sind nach Prüfung und Genehmigung durch den Stiftungsrat dem Aero-Club der Schweiz und dem Eidg. Luftamt zuzustellen.

Die Geschäftsstelle

Art. 5

Die Geschäftsstelle der Stiftung besorgt, gemäss den Beschlüssen des Stiftungsrates, die laufende Verwaltung und die Vorarbeiten für die Sitzungen des Stiftungsrates.

Die Rechnungsprüfung

Art. 6

Die mit der Rechnungsprüfung Beauftragten (Rechnungsrevisoren, oder eine als Kontrollstelle bezeichnete Treuhandfirma) prüfen die Rechnungsführung der Stiftung, erstatten hierüber schriftlichen Bericht und stellen Antrag an den Stiftungsrat.

Unterschriftsberechtigung

Art. 7

Der Stiftungsrat bezeichnet die Personen, die für die Stiftung die rechtsverbindliche Unterschrift führen.

Offizielles Organ

Art. 8

Der Aero-Club der Schweiz stellt der Stiftung als offizielles Organ die «Schweizer Aero-Revue» zur Verfügung.

Statutenänderung und Auflösung

Art. 9

Eine Änderung der vorliegenden Statuten unterliegt den Bestimmungen der Art. 85 und 86 des ZGB, die Auflösung den Bestimmungen der Art. 88 und 89 ZGB.

Art. 10

Die Stiftung untersteht im Sinne von Art. 84 ZGB der Aufsicht des Bundes.

Übergangsbestimmungen:

Diese Statuten wurden endgültig formuliert und angenommen in der Sitzung des Stiftungsrates vom 29. Mai 1945.

Sie treten in Kraft nach ihrer Genehmigung durch das Eidg. Departement des Innern und ersetzen diejenigen vom 19. Mai 1938.

Für den Stiftungsrat der Schweizer Stiftung
Pro Aero:

sig. Prisi, Oberstkorpskdt. sig. Amstutz

Genehmigt wurden die neuen Statuten durch das Eidg. Departement des Innern gemäss Verfügung vom 26. September 1945 und in Kraft erklärt wurden sie durch den Stiftungsrat Pro Aero mit Beschluss vom 29. September 1945.

Am 24. Januar 1946 wurde auch ein neues Geschäftsreglement erlassen, das über die Organisation der Geschäftsstelle, den Tätigkeitsbereich des leitenden Ausschusses, das Sekretariat und seine Aufgaben, Weisungen enthielt. Die Statutenrevision, mit der das bisherige Exekutivorgan dahinfiel und dessen Aufgabe einem noch zu bildenden Ausschuss des Stiftungsrates zuwies, hatte auch personelle Änderungen in der Zusammensetzung des Stiftungsrates zur Folge. Ein Wechsel war bereits eingetreten, als am 26. Mai 1941 der um die Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz in der Pionierzeit hochverdiente erste Direktor des Luftamtes, Oberst Arnold Isler, starb. Sein Nachfolger wurde im Oktober 1941 der neu ernannte Delegierte des Bundesamtes für zivile Luftfahrt, Professor Dr. Eduard Amstutz. Bedingt durch die Statutenrevision, wechselten zu Beginn des Jahres 1946 Oberst Walo Gerber, Zürich, und Nationalrat Dr. Eugen Dietschi, Basel, von der liquidierten Stiftungskommission in den Stiftungsrat. Dagegen verzichteten Oberstdivisionär Bandi, ehemaliger Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Favre, Prof. Dr. Ackeret und Walo Hörning auf ihr Mandat und wurden ersetzt durch Ständerat Dr. Bühler, Schaffhausen, Dr. René Clavel, Augst/Basel, und Regierungsrat und Nationalrat Seematter, Bern. Damit waren statutengemäss das Luftamt (Prof. Amstutz), das Direktionskomitee des Aero-Clubs der Schweiz (Gerber und Dietschi) im Stiftungsrat vertreten. Nach dem Rücktritt von Oberst Gerber als Zentralpräsident des AeCS nahm sein Nachfolger im AeCS-Präsidium Marcel Devaud, Genf, Einsitz im Stiftungsrat.

«Die Jugend, unsere zukünftige Fliegergeneration»

In einem Bericht an die bundesrätliche Aufsichtsbehörde nach Kriegsende führte Stiftungsratspräsident Prisi aus:

«Pro Aero hat sich die Popularisierung des schweizerischen Sportflugwesens zum Ziele gesetzt. Sie trägt zur Entwicklung des nationalen Flugwesens bei, indem sie die Motor-, Segel- und Modellfluggruppen des Aero-Clubs der Schweiz mit Rat und Tat unterstützt. Pro Aero will besonders auch die Jugend, unsere zukünftige Fliegergeneration, für das Flugwesen gewinnen. Die Jugend soll schon in der Schule in fliegerischen Problemen unterrichtet und es soll ihr Gelegenheit geboten werden, hier und in der Freizeit durch Modellbau die ersten Grundbegriffe des «Fliegens» zu erwerben. Nicht nur die Jugend, das ganze Schweizervolk soll durch Kurse und Vorträge über die fliegerischen Probleme der Zukunft unterrichtet werden, um damit den Wehrwillen unseres Volkes zu fördern. Pro Aero hat sich weiterhin die Schaffung eines zivilen Pilotennachwuchses zur Aufgabe gemacht, um damit den gewaltigen Vorsprung des Auslandes aufzuholen. Nicht zuletzt ist die Pro Aero bestrebt, die Zivilluftfahrt im Interesse unserer Fremdenindustrie zu fördern und uns damit auch den Zugang zum allgemeinen Luftraum zu sichern. Pro Aero hat bis Ende 1943 den Betrag von rund einer Million Franken in der Verfolgung dieser Ziele verausgabt.»

In diesem Bericht des Stiftungsratspräsidenten wird abschliessend auf den ausserordentlich starken Aufschwung der Zivilluftfahrt in der Schweiz unmittelbar nach Kriegsabschluss hingewiesen. Dazu beigetragen hat zweifellos die Aktivität der Pro Aero, die mit ihren Propagandaaktionen, im Speziellen mit den erheblichen Beitragsleistungen an die Ausbildung junger Piloten, noch während der Kriegszeit entscheidende Impulse gab. Insgesamt konnte die Pro Aero seit ihrer Gründung bis zum Kriegsende dem Aero-Club der Schweiz rund 1,2 Millionen Franken zur Verfügung stellen, die restlos zur Förderung des zivilen Pilotennachwuchses und der Propagierung des nationalen Flugwesens verwendet worden sind. Als sich nach dem Zweiten Weltkrieg in der Schweiz das fliegerische Nachwuchsproblem auf dem zivilen wie auf dem militärischen Sektor immer ausgeprägter stellte, konzentrierte sich die Tätigkeit der Stiftung in der Folge vornehmlich auf die Förderung des Piloten-Nachwuchses, während die Propagierung des Fluggedankens zurückgestellt wurde.

Die praktischen Früchte der Sammelaktionen der Stiftung und des Erlöses der Sonderbriefmarken traten immer deutlicher in Erscheinung. Der Modellflug als erste Stufe zur grossen Fliegerei entwickelte sich zu einer eigentlichen Volksbewegung. Eine ähnliche Aufwärtsentwicklung war im Segel- und Motorflug sichtbar. Die Anschaffung von Flugzeugen konnte zum grössten Teil subventioniert und damit eine wesentliche Senkung der Schulungskosten erreicht werden.

Noch vermochte Stiftungsratspräsident Prisi durchzusetzen, dass die Generaldirektion der PTT nach Ablauf von drei Jahren im Mai 1946 erneut die Bewilligung für eine Pro Aero-Sondermarke erteilte. Gestaltet wurde sie nach einem Entwurf von Otto Baumberger, Unterengstringen. Diese braunrote 1.50-Fr.-Sondermarke hatte Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktionen vom 22. und 23. Mai 1946 und wurde in einer Auflage von 234 630 Exemplaren hergestellt. Der erste Flug führte von Lausanne nach Luzern und über die Alpen nach Locarno, während der zweite Flug mit Start in Locarno zuerst Kurs nach Luzern und dann nach Lausanne nahm. Piloten waren Hermann Schreiber, De Goumoëns und Sudan. Das Resultat der Aktion fiel wieder ausserordentlich



Begeisterung der Jugend für den Modellbauflug

günstig aus. Der Reinerlös von Fr. 219 892 war das höchste Ergebnis aller bisherigen Sonderflüge. Trotz dem schlechten Wetter sowohl am 22. wie auch am 23. Mai konnten die Flüge durchgeführt werden. Insgesamt wurden 67 527 Sendungen befördert, was einem Gewicht von 991 kg entsprach. Das gute Gelingen dieser Aktion war, wie Präsident Prisi abschliessend feststellte, zu einem grossen Teil «dem Entgegenkommen und dem Verständnis der PTT zu verdanken, die nicht nur unsern Gewinnanteil höher als früher ansetzte, sondern auch die Hälfte der Propagandakosten übernommen hat. Das einzig Betrübliche war, dass die Mithilfe der Sektionen und Gruppen des AeCS diesmal zu wünschen übrigliess.» Ein diesbezüglicher Vorwurf wird in der «Aero-Revue» Nr. 1 vom Januar 1947 gemacht. In der gleichen Nummer der «Aero-Revue» wurde in einem Tätigkeitsbericht der Pro Aero das Ergebnis der Briefmarkenaktion 1946 der Öffentlichkeit bekanntgegeben.

Bereits im Februar 1946 hatte die Stiftung eine interne Aktion vorgenommen. Sie richtete Gesuche an die Regierungen der Kantone um Beiträge aus den Zuschüssen des Sport-Totos und der Interkantonalen Lotteriegenossenschaft. Verschiedene Kantone haben diesen Gesuchen entsprochen, und durch diese



Modellflug

Aktion sind total Fr. 42 300 eingegangen. An der Spitze der Spender war der Kanton Bern, der aus dem Reingewinn der Seva-Lotterie den hohen Betrag von Fr. 25 000 zur Verfügung stellte. Diese grosszügige Spende verdankte die Stiftung in erster Linie dem neuen Stiftungsrat, Regierungspräsident A. Seematter, Bern. Beachtlich waren aber auch kleinere Beträge, die von den kleinen Kantonen wie Obwalden, Appenzell, Uri, Zug zugewiesen wurden. Auf Grund dieser günstigen finanziellen Situation war der Stiftungsrat in der Lage, dem Aero-Club der Schweiz für das ordentliche Verwendungsprogramm 1946/47 Fr. 70 000 zur Verfügung zu stellen.

Eher überraschend war, nach einer persönlichen Intervention von Stiftungsratspräsident Prisi beim Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, der Entscheid der PTT «in Würdigung der erfolgreichen Mission der Pro Aero für die Förderung des fliegerischen Nachwuchses» für das Jahr 1949 erneut eine Pro Aero-Sondermarke auszugeben. Erstmals war es Hans Erni aufgetragen, das Markenbild zu entwerfen. Es zeigt ein Segelflugzeug in symbolischer Darstellung des aerodynamischen Auftriebes. Die violett-gelbe 1.50-Franken-Sondermarke mit einer Auflage von 235 854 hatte Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktion vom 27. und 28. April 1949 von La Chaux-de-Fonds nach St. Gallen-Lugano und umgekehrt. Am Steuer des Postflugzeuges sassen die Piloten A. Gehrigger und Jäggi. Wiederum war das finanzielle Ergebnis mit rund Fr. 200 000 ausgezeichnet.



Sondermarke Pro Aero 1946

Diese Marke hatte Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktion vom 22. und 23. Mai 1946 (Lausanne-Luzern-Locarno und umgekehrt).



Sondermarke Pro Aero 1949

Entwurf Hans Erni. Diese Marke hatte nur Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktion vom 27. und 28. April 1949 (La Chaux-de-Fonds-St. Gallen-Lugano und umgekehrt).

«Durststrecke» der fünfziger Jahre

Waren im Zeitraum von 1938 bis 1949 von der Generaldirektion der PTT nicht weniger als 5 Pro Aero-Sondermarken bewilligt worden, so setzte nun für die Stiftung eine «Durststrecke» ein. Bis auf weiteres konnte mit keiner neuen Pro Aero-Marke mehr gerechnet werden. Der Stiftungsrat sah sich deshalb vor die schwierige Aufgabe gestellt, nach neuen Finanzquellen Ausschau zu halten, ein äusserst schwieriges Unternehmen. Es waren in der Folge vor allem Zuwendungen durch den Schweizer Landesverband für Leibesübungen, durch das Sport-Toto und die Interkantonale Lotterie-Genossenschaft, die beachtliche Gelder einbrachten. So stellten sich die Beiträge des Schweizerischen Landesverbandes für 1953 und 1954 auf je Fr. 40 000 und für 1955 und 1956 auf je Fr. 30 000. Insgesamt leistete er Fr. 140 000. Der Sport-Toto-Ausschuss spendete kleinere Beträge und fasste dann 1957 den Beschluss, «zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses» nochmals einen einmaligen Betrag von Fr. 50 000 zu entrichten, mit dem ausdrücklichen Vermerk aber, dass es sich um den «unwiderruflich letzten Beitrag» handle.

In dieser bedrängten Situation erwies sich eine längerfristige Planung der jährlichen Beitragsleistungen an den Aero-Club als zwingend. Vor allem musste eine gewisse Konstanz der jährlichen Zuweisungen an den Aero-Club sichergestellt werden. Entsprechend begnügte man sich für den Zeitraum der fünfziger Jahre und die ersten sechziger Jahre mit jährlichen Zuschüssen von nur noch Fr. 45 000 bis Fr. 75 000. Noch waren 1950 insgesamt Fr. 125 000 ausbezahlt worden, nämlich Fr. 20 000 für den Motorflug, Fr. 23 000 für den Segelflug, Fr. 13 000 für den Modellbau, Fr. 1000 für den Ballonflug. Dazu kamen Sonderbeiträge in der Höhe von Fr. 34 000 für Barographenbeschaffung und zur Unterstützung von nationalen und internationalen Veranstaltungen. Nun aber waren einschneidende Kürzungen unvermeidlich.

Retter in der Not war die Swissair. Sie erkannte die grosse Bedeutung der Förderung des Pilotennachwuchses und stiftete von 1951 an jährlich Beiträge in der Grössenordnung von Fr. 10 000. Direktor Eugen Groh nahm 1957 Einsitz im Stiftungsrat der Pro Aero, wodurch er in die Lage versetzt wurde, Einblick in die Details der Verwendungsprogramme zu nehmen und mitzubestimmen. In der Folge entschloss sich die Swissair, ihre Zuwendungen wesentlich zu erhöhen.

Sie bewilligte 1957: Fr. 40 000, 1958: Fr. 40 000, 1959: Fr. 40 000, 1960: Fr. 20 000, 1961: Fr. 20 000. Es waren zusammen Fr. 160 000, die in den zurückliegenden fünf Jahren der «Durststrecke» der Pro Aero von der Swissair zur Verfügung gestellt worden waren.

Im Rahmen einer erneuten allgemeinen Propaganda-Aktion erliess die Stiftung Pro Aero in den fünfziger Jahren einen vielbeachteten Werbeauftrag an das «Schweizer Jungvolk» mit folgendem Wortlaut:

Die Stiftung Pro Aero an das Schweizer Jungvolk

Ich möchte Flieger werden!

Beim Fliegen heißt es, wie überall im Leben: «Wo ein Wille ist, da ist ein Weg» und «nid nahlah gwinnt!» Mit einer Begeisterung, die aufflammt wie ein Strohfeuer und bald in sich zusammensinkt, wird keiner Flieger. Der Flieger, so wie wir ihn als Vorbild sehen, hat Charakter. Das heißt, er ist ein ganzer Mann, kein Aufschneider, sondern eher ein stiller und zäher Arbeiter.

Wer Flieger werden will, muß zuerst einen Beruf gründlich erlernen. Welchen Beruf?, fragt ihr. Das spielt keine Rolle: ob Ingenieur, Kaufmann oder Bauer. Jeder ist willkommen, wenn er tüchtig ist und geschickt. Aber Leute, die in den Tag hineinleben und die Zeit vertrödeln, in der Hoffnung, einmal bei der Fliegerei das große Glück zu machen, darf man überhaupt nie in ein Flugzeug steigen lassen. Deshalb möchten wir euch allen sehr einschärfen: *zuerst kommt die Schule, das Lernen und der Beruf*, dann erst eure Liebhaberei. Werdet zuerst etwas Tüchtiges, wenn ihr daran denkt, je einmal Flieger zu werden. Und noch etwas müssen wir euch in aller Deutlichkeit sagen: das Fliegen selber als *Beruf* auszuüben, ist wenigen vorbehalten, denn der Bedarf an Verkehrspiloten ist klein! Unsere Luftverkehrsgesellschaften berücksichtigen zudem nur Anmeldungen solcher Kandidaten, die aus der Militäraviatik hervorgegangen sind, die als Fliegeroffiziere ihr Können hundertfach unter Beweis gestellt haben. Das höchste Ziel eines flugbegeisterten jungen Schweizers kann es deshalb sein, als Militärpilot seinem Vaterland zu dienen. Wenn der eine oder andere später Berufsflieger wird, so ist das eine Ausnahme unter Hunderten von Fällen.

Trotzdem lockt euch das Reich der Luft. Ihr möchtet in seine Geheimnisse eindringen, möchtet wissen, wie das Fliegen ist und – früher oder später – selbst den Steuerknüppel führen!

Als erstes empfehlen wir: Leihet euch aus der Jugendbibliothek oder sonst woher die Fliegerbücher, die euch zugänglich sind. Vor allem wird Walter Ackermanns famoses Buch «*Fliegt mit!*» in eurer Bibliothek vorhanden sein. Lest einmal diese 239 Seiten des besten schweizerischen Fliegerbuches durch. Viele Zeichnungen erklären vorzüglich, was sich mancher vorerst nicht so leicht vorstellen kann. Wenn ihr dieses Buch bewältigt und verstanden habt, dann seid ihr schon keine Neulinge mehr im Flugwesen.

Flugmodellbau!

Ist in eurer Stadt oder in eurem Dorf bereits eine Modellbaugruppe des Aero-Clubs der Schweiz am Werk, dann habt ihr großes Glück. Schließt euch dort an!

Werdet Modellbauer! Auf keinem andern Weg könnt ihr früher, gründlicher und vor allem billiger alle die geheimnisvollen Gesetze des Fluges kennenlernen als gerade beim Modellbau.

Habt ihr auch schon von der Stiftung Pro Aero gehört? Sicher, denn das ist die Zentralstelle der Vereinigung aller Schweizer, die unser Sportflugwesen fördern wollen. Schon mehrmals hat die Pro Aero im ganzen Schweizerland ein schönes, vergoldetes Flugzeuglein verkauft, das sicher mancher von euch heute noch in seinem Rockkragen eingesteckt hat. Durch diesen Abzeichenverkauf wurde versucht, so viel Geld zusammenzubringen, daß nach und nach überall Modellbaugruppen entstehen können, daß ihr später segeln und schließlich auch zu möglichst günstigen Bedingungen könnt motorfliegen lernen.

Nun hören wir viele unter euch seufzen: «Ja, die in den Städten und großen Ortschaften haben gut Kirschen essen! Dort können sie sich einfach den Modellbaugruppen anschließen. Wir aber, in unserem Tal hinten oder auf unserer Egg oben – wir aber . . .!» Wie? Ihr wollt Flieger werden und laßt jetzt schon den Mut sinken bei der ersten und kleinsten Schwierigkeit? Wo sind da eure Begeisterung und euer Mut? Nein, jetzt habt ihr gerade Gelegenheit zu beweisen, ob ihr wirklich zu Fliegern taugt!

Wendet euch an die Stiftung Pro Aero, die nicht nur bereitwillig alle wünschenswerten Auskünfte erteilt, sondern sie vermittelt euch auch geeignete Flugmodellbaupläne. So, nun habt ihr eine Anleitung gründlich studiert, habt das Baumaterial beschafft und das nötige Werkzeug in der Hand. Nun könnt ihr zeigen, ob ihr die ersten Eigenschaften besitzt, die ein künftiger Flieger unbedingt haben muß!

Schon beim einfachsten Modell heißt es, ganz genau und ganz sauber arbeiten. Nirgends darf sich eine Nachlässigkeit zeigen. Sie würde sich am fertigen Modell rächen und beim ersten Flugversuch vielleicht zu einem wenig rühmlichen Absturz führen. Also nicht hasten, dafür nachdenken, bis nach vielen Stunden sorgfältiger Arbeit euer Modell fliegt. Fliegt es nun aber schlecht, so heißt es überlegen: Wo liegt der Fehler? Was muß ich ändern, und was hat meine geplante Änderung für Einwirkungen auf den Flug? Ihr seht, Fliegen fängt mit dem Modellbau an. Hier könnt ihr euch die Grundgesetze der Flugtechnik aneignen. Hier zeigt es sich aber auch, ob eure Flugbegeisterung wirklich tief sitzt und ernst zu nehmen ist.

Vernachlässigt aber ob allem Modellbau die Schule und die häusliche Arbeit daheim nicht! Die Pflicht ist immer das Erste, dann erst hat man Freude am Vergnügen!

Seid ihr aus der Schule entlassen und habt ihr euch beim Modellbau als zuverlässige Arbeiter und flotte Kameraden vielfach bewährt, dann steht euch die Möglichkeit offen, auf der Leiter der Fliegerausbildung eine Stufe höher zu klettern.

Segelfliegen!

Vielleicht denkt mancher von euch daran, Segelflieger zu werden. Da merkt euch als erstes: Segelfliegen ist ernsthafter Kameradschaftssport. Der Segelflug wird in Gruppen geübt. Du bist also auf die andern angewiesen, und die andern zählen auf deine Kameradschaft.

Da ist zum Beispiel eine Gruppe von unternehmungsfrohen, zum Teil kaum der Schulstube entronnenen Burschen. Die meisten stecken irgendwo in der Lehre. Der Hans will Kaufmann werden, der Robi Sattler und der Fritz ist eben in die Tertia des Gymnasiums eingetreten. Wenn es ihnen die freie Zeit gestattet, üben sie unter der Leitung eines tüchtigen Fluglehrers. Einer nach dem andern kommt dran. Man übt zuerst in einem stark

gebauten, widerstandsfähigen und gutmütigen Segelflugzeug, das weniger zum Segeln in hohen Lüften, als zum Gleiten knapp über dem Boden gebaut ist. Wenn du einmal an der Reihe bist, so zieh dich deine Kameraden so rasch sie können über den Flugplatz. Du sitztest vorn im «Zögling» – so heißt nämlich dieses Schul-Segelflugzeug – und hast zu lernen, wie du den Vogel schön gerade halten kannst, daß er auf keine Seite hin kippt und nicht immer seine Flügel im Grase schleifen. Nach einiger Zeit wird eine Winde vorgespannt, statt der Kameraden. Dadurch wird die Zuggeschwindigkeit erhöht, die Flügel fangen an zu tragen, der «Zögling» hüpfte über den harten Boden wie etwa eine Henne, wenn sie sich vor einem nahenden Feind flüchtet. Aber plötzlich lassen die anfänglichen Hüpfen und Sprünge im Gras nach und hören ganz auf. Die Flügel tragen – und in Meterhöhe huschest du über den Boden. Der Eindruck dieses ersten Fluges wird dir unvergeßlich bleiben! Immer deutlicher wirst du nun erfahren, welche Auswirkungen deine Steuerbewegungen haben.

Nach und nach nehmen deine Flüge an Höhe, Dauer und Schwierigkeit zu und mit 17 Jahren hast du das Mindestalter erreicht und kannst dich zur ersten Prüfung anmelden. Bestehest du sie, so erhältst du den Segelfliegerausweis A.

Wenn du nun deine Leistungen steigerst, so kannst du auch noch mit der Zeit die Ausweise B und C erwerben. Bei jedem der beiden «Brevets» wird wieder mehr verlangt. Wer den Ausweis C besitzt, gilt als tüchtiger und leistungsfähiger Segelflieger.

Der Segelflug bereitet sehr gut auf den späteren Motorflug vor und bietet vor dem 18. Altersjahr (nebst dem Modellbau) die einzige Möglichkeit, sich fliegerisch zu betätigen. Es ist auch die billigste Art, überhaupt einmal von einem Flugzeug aus über den Gartenzaun zu gucken.

Motorflug!

So, und nun wärest du mit 18 Jahren alt genug, ernsthaft an den Motorflug zu denken. Was die ganze Ausbildung koste, willst du wissen? Falls du den vorerwähnten Weg eingeschlagen und dich vom Modellbauer und Segelflieger zum angehenden Motorflieger emporgearbeitet hast, erntest du nun die ersten Früchte deiner Energie und deines Fleißes: der Weg zum Brevet I kostet dich als ausgebildeter Segelflieger ca. Fr. 300, zum Brevet II ca. Fr. 500, total ca. Fr. 800.–. (Wer direkt Motorflieger werden will, ohne Modellbau und Segelflug betrieben zu haben, muß dafür wenigstens den doppelten Betrag auslegen.) Es ist dir dank äußerster Sparsamkeit und dank deines eisernen Willens gelungen, einen guten Teil dieser Summe zusammenzusparen. Du hast nun Aussicht, wenn du dich einwandfrei stellst und eignest, gewisse Beiträge an deine Auslagen zu erhalten. Nun sitztest du zum erstenmal in einem Motorflugzeug, vorn der Fluglehrer, hinten du. Der Fluglehrer erklärt dir:

«Es ist alles sehr einfach. Tun Sie, was ich Ihnen sage. Rennen Sie nicht mit dem Kopf durch die Wand; aber scheuen Sie sich auch nicht, mich immer wieder zu fragen. So, und jetzt wollen wir mal die Welt von oben betrachten!»

Ihr rollt zum Start. Zwischen dem Piloten und dir ist eine Sprechanlage.

Der Fluglehrer fragt dich also in 300 m Höhe:

«Hören Sie mich?»

«Ja!»

«Sie haben die gleiche Steuer wie ich. Fassen Sie einmal den Knüppel an und fühlen Sie mit! Legen Sie die Füße leicht aufs Seitensteuer! Aber warum so krampfhaft? Bitte locker! Noch lockerer! So, jetzt ist's besser. Fühlen Sie etwas?»

Du hast die rechte Hand am Steuerknüppel und die Fußspitzen auf dem Seitensteuer. Du versuchst, etwas zu fühlen und antwortest:

«Nein, ich fühle nichts . . .»

«Eben ja! Sehen Sie, das müssen Sie noch lernen. Fliegen ist eine Gefühlssache! Nun lasse ich einmal die Steuer los. Vielleicht fühlen Sie dann etwas!» Das Nächste, was du feststellen wirst, ist die Tatsache, daß das Flugzeug seinen eigenen Willen hat und fliegt, wie es will. Du brauchst nun viele Tage nacheinander etliche Flugstunden, bis die Maschine in deiner Hand ist. Und noch einige mehr, bis du dich zur ersten Prüfung anmelden kannst. Denn, mit diesem Motorflugausweis I hast du die Erlaubnis vom Eidgenössischen Luftamt, 20 Trainingsstunden lang mutterseelenallein am Himmel der Schweiz herumzusurren. Du kannst noch niemandem imponieren. Höchstens dem Fluglehrer; aber der kargt mit dem Lob. Du aber arbeitest hart und sparst. Du hast unterdessen deine Lehrlingsprüfung bestanden und eine Stelle gefunden. Du issest selbstverdientes Brot und sparst.

Militärflieger!

Mit 19 Jahren stellst du dich dem Aushebungsoffizier für die Rekrutenschule. Er schaut dich scharf an, durchforscht dann die Eintragungen des Arztes im Dienstbüchlein und fragt:

«Zu welcher Waffe möchten Sie?»

«Zu den Fliegern!» antwortest du begeistert.

«Wieder schaut dich der Herr Oberst durchdringend an. Dann reicht er das Dienstbüchlein seinem Schreiber und, wenn du dich als Modellbauer und Segelflieger bewährt hast und entsprechende Ausweise vorlegen kannst, befiehlt er – falls das Rekrutenkontingent noch nicht voll ist – wahrscheinlich kurz und knapp: «Fliegertruppel!»

Eines Tages rückst du auf einem unserer Fliegerwaffenplätze zur Rekrutenschule ein, mit Reisekofferli und Zivilkleidern. Aber am Abend schon steckst du in feldgrauer Uniform, und der Schulkommandant hat befohlen:

«Zivilkleider nach Hause schicken!»

Von dem Augenblick an merkst du, was man von dir verlangt, wenn du Militärflieger werden willst: *du mußt ein Soldat werden!* Nicht die Uniform macht den Soldaten, sondern der Mensch, der darin steckt. Ob du aber wirklich ein strammer Soldat wirst, zeigt erst die Rekrutenschule und beweisen erst die nachfolgenden Dienste. *Kein Fliegerbrevet der Welt und kein Beruf, mag er noch so eng mit dem Flugwesen zusammenhängen, geben euch von vorneherein schon die Garantie, daß ihr euch als Piloten oder Beobachter für Kampfflugzeuge eignet, daß ihr Kampfflieger werden könnt, wie sie unser Vaterland jetzt in großer Zahl nötig hat.* Indessen wird man euch – falls euch der Weg zum Flugzeugführer oder -beobachter aus irgendeinem Grunde verschlossen sein sollte – in der Bodenorganisation verwenden, wo geschickte und zuverlässige Leute ebenfalls ihren Mann stellen können.

Sportflieger kann jeder gesunde Mensch werden. Zu Militärfliegern aber eignen sich nur die Besten, die Zähesten, eignen sich nur diejenigen, welche den gestellten gesundheitlichen und beruflichen Bedingungen zu genügen vermögen und dabei Tag für Tag in ihrem Beruf, in ihren kleinsten Pflichten hundertfach beweisen, daß man sich auf sie hundertfach verlassen kann. Die körperlichen und geistigen Anforderungen, welche an die Besatzung eines Kriegsflugzeuges, das mit weit über 500 Kilometer Stundengeschwindigkeit durch die Luft rast, gestellt werden, sind ungemein hart. Zu Kampffliegern eignen sich deshalb nur wenige.

Möchtet ihr zu diesen Wenigen gehören? – Wir hören euer freudiges Ja! Wir freuen uns darüber. Wir haben versucht, euch einen gangbaren Weg zu zeigen, um dieses hochgesteckte Ziel zu erreichen. Es ist nicht der einzige Weg, es ist heute aber ein guter Weg. Wollt ihr ihn unter die Füße nehmen? Die Schweiz braucht Flieger!



Fliegerische Vorschulung



Glatte Landung eines Fallschirmspringers

Für diejenigen unter euch, die der Flugzeugbau lockt, die sich später einmal als hochqualifizierte Spezialarbeiter für eine Anstellung in der Flugzeugindustrie usw. interessieren, seien folgende Möglichkeiten genannt.

1. Besuch der vom Eidg. Luftamt organisierten, flugtechnischen Vorbildungskurse an einer kantonalen Gewerbeschule.
2. *Absolvierung einer normalen Berufslehre als Mechaniker, Spengler, Schlosser, Schreiner oder Elektriker.* Rekrutierung und Dienst bei der Fliegertruppe. Anmeldung bei einer der folgenden Firmen zur Spezialausbildung: Konstruktionswerkstätten Thun; Flugzeugbau Farner, Grenchen; Flugtechnische Zentrale, Bern; Swissair, Dübendorf; Direktion der Militärflugplätze, Dübendorf; Lokomotivfabrik, Winterthur; Saurer, Arbon; Dornier-Werk, Altenrhein.
Oder: Anmeldung bei der Direktion eines unserer Flugplätze: Altenrhein, Dübendorf, Basel, Bern, Lausanne, Genf, Locarno. Vorbedingungen wie oben!

Es ist zu beachten, dass sich viele Kandidaten an obgenannte Stellen wenden. Aussicht auf Erfolg haben nur die Geschicktesten, Tüchtigsten, d. h. junge Leute, die in ihrem Fach wirklich Hervorragendes zu leisten gewillt sind.

Das Echo auf diesen Appell war ausserordentlich lebhaft, was sich im zunehmenden Interesse Jugendlicher zeigte, die sich für die Ausbildung als Piloten meldeten.

Wechsel in der Stiftungs-Führungsspitze

Eine Zäsur in der Zusammensetzung der Pro Aero-Führungsspitze brachte das Jahr 1952. Oberstkorpskommandant Fritz Prisi, erster Präsident der Stiftung, sah sich 1952 aus Gesundheitsgründen zur Niederlegung seines Amtes gezwungen. Er hat sich um Entwicklung und Wirken der Stiftung in aussergewöhnlichem Masse verdient gemacht. In den gefährvollen Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg nahm er das Steuer der neu ins Leben gerufenen Pro Aero in seine starken Hände, um der nationalen Luftfahrt auf zivilem und militärischem Gebiet neue Impulse zu geben. Mit seinen engsten Mitarbeitern sah er am politischen Horizont den Sturm heraufziehen und erkannte auch die überragende Bedeutung der Luftfahrt für unser Land. Dank seinem uneigennützigem und forschendem Einsatz ist es Stiftungspräsident Prisi gelungen, in geradezu bewundernswürdiger Weise immer wieder neue Mittel flüssig zu machen, die gezielt und in konstanten Intervallen dem Aero-Club der Schweiz für die fliegerische Ausbildung Jugendlicher zur Verfügung gestellt werden konnten. Selbst in den ernsten Kriegsjahren fand Prisi auf dem Kommando-Posten seines Armeekorps immer wieder Zeit, um Weisungen für die Mittelbeschaffung und den Vollzug der Verwendungsprogramme zu erteilen. Oberstkorpskommandant Prisi, eine markante Offiziersgestalt, hat für seine militärische Leistung und für seine menschliche Haltung, nicht zuletzt aber auch für seinen Einsatz für die Stiftung Pro Aero den Dank des Landes verdient. 80jährig starb er im Februar 1955 in Bern.

Die Nachfolge im Amte des Präsidenten übernahm der bernische Regierungsrat und Nationalrat Arnold Seematter, der dem Stiftungsrat schon angehörte. Arnold Seematter hat mit grosser Energie die Geschicke der Stiftung im Geiste seines Vorgängers geleitet, doch hat ihn ein vorzeitiger Tod 1956 gehindert, alle Pläne zu erfüllen. Auch ihm bleibt die Stiftung zu grossem Dank verpflichtet. In der Folge hatte die Stiftung das Glück, im früheren Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, alt Bundesrat und Minister Dr. Enrico Celio, einen neuen Präsidenten zu finden, der mit Eloquenz während volle 16 Jahre bis 1972 die Geschicke der Pro Aero leitete.

Im Stiftungsrat traten verschiedene Änderungen ein. Neuer Vertreter des Aero-Clubs der Schweiz wurde Zentralpräsident Dr. Walter Muri, Zürich, und das Eidgenössische Luftamt delegierte seinen Direktor Dr. Markus Burkhard. – Nach

dem längeren Interregnum hatte 1959 der Zürcher Rechtsanwalt Dr. Erich Huber das Sekretariat der Pro Aero übernommen, das er bis zu seinem frühen Tod am 24. August 1970 mit viel Umsicht und peinlicher Gewissenhaftigkeit betreute. – Nach einem Interregnum erklärte sich Eugen Groh bereit, das Sekretariat und die Finanzverwaltung zu übernehmen. Bestens ausgewiesen als langjähriger Finanzdirektor der Swissair verwaltete Eugen Groh bis in die heutigen Tage das Pro Aero-Finanzdikasterium souverän. Fräulein Hedwig Brack vom Finanzdepartement der Swissair führte bis zur Gegenwart fachkundig und gewissenhaft die Buchhaltung.

«Pro Aero springt ein . . .»

Es lag in der Struktur der Sache, dass seit der Stiftungsgründung sich auch Organisation und Aufgabenkreis des Aero-Clubs geändert und bedeutend erweitert hatten. Neben der privaten Schulung, der Förderung der General Aviation und der Sportfliegerei führte der AeCS seit Anfang der fünfziger Jahre im Auftrag der Eidgenossenschaft die Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) durch. Es ist aber keineswegs so, dass dadurch die Pro Aero für den Aero-Club überflüssig geworden wäre. Im Gegenteil: Die Fliegerische Vorschulung hatte die private Fliegerei derart befruchtet, dass aus dem einst kleinen und exklusiven Aero-Club eine nationale Vereinigung aller Volkskreise geworden ist.

Stiftungspräsident Celio legte Wert darauf, der schweizerischen Öffentlichkeit das bedeutungsvolle Wirken von Pro Aero und Aero-Club der Schweiz für die «Förderung der nationalen Luftfahrt in allen ihren Zweigen» immer wieder aufzuzeigen. Er tat es an einer Pressekonferenz 1963, an der er eingehend über Aufgaben und Ziele der Stiftung orientierte: «Die Ausbildung zu den Berufen des Flugwesens kostet Geld» – erklärte er. «Und da springt Pro Aero ein, wie sie glaubt mit einer typisch schweizerischen Lösung, mit Selbsthilfe. Nicht alles und jedes dem Staat aufbürden, sondern eigene Anstrengungen unternehmen, um ein Ziel zu erreichen, abgestimmt und in Zusammenarbeit mit den Plänen der öffentlichen Hand. Darum verlangt Pro Aero kein Geld vom Staat, arbeitet aber mit ihm zusammen und unterstützt ihn auf ihrem Gebiet. So hat sie seit ihrer Gründung mehr als 1½ Millionen Franken ausgegeben, um die nationale Luftfahrt zu fördern. Auch hier glaubt sie, eine eigene und kluge Lösung gefunden zu haben. Sie verlangt vom einzelnen, der sich einem Beruf in der Luftfahrt zuwenden will, eigene Anstrengungen, dann hilft sie mit. Natürlich kontrolliert sie streng, dass die eingesetzten Mittel zweckmässig im Geiste der Stiftung verwendet werden. – Besonders beschäftigt sie das Problem des fliegerischen Nachwuchses. Verkehrsflugzeuge tragen das Schweizerkreuz in vier Erdteile. Für

einen einzigen Piloten, der ein modernes Verkehrsflugzeug steuert, braucht es an Bord und am Boden mehrere hundert ausgebildete Helfer. Auch die Militärflugzeuge werden ständig komplizierter. So wird es begreiflich, dass unser Fünfmillionenvolk seine letzten Reserven personeller Natur mobilisieren muss, um jeden Posten in der weitverästelten Organisation zu besetzen. Es sind anziehende Posten, welche die Jugend zum Einsatz begeistern, und Pro Aero hilft mit. Damit sie ihre Aufgabe besser erfüllen kann, hat ihr der Bundesrat die Herausgabe einer Sondermarke bewilligt, die ab 1. Juni 1963 verkauft wird.»



Erste Postflüge in der Schweiz 1919 auf der Strecke Zürich–Bern–Lausanne–Genf mit Häfeli DH-3. Pilot Max Cartier.

Zwei Pro Aero-Sondermarken in den sechziger Jahren

Nach 14jährigem Unterbruch konnte 1963 wieder die Ausgabe einer Pro Aero-Sondermarke erreicht werden und zwar zum 25-Jahr-Jubiläum der Stiftung. Der für den 13. Juli 1963 in Aussicht genommene Sonderflug war zudem gedacht zur Erinnerung an die Pioniertat vor 50 Jahren von Oskar Bider, dem hellsten Stern am schweizerischen Fliegerhimmel der Pionierzeit der Aviatik mit seinem heroischen Alpenflug von Bern nach Mailand. Deshalb wurde die Marke mit einem Sonderstempel zu Ehren Biders entwertet. Die 2-Franken-Marke zeigt ein Segelflugzeug im Vordergrund und eine Düsenjägerstaffel im Hintergrund. Sie wurde vom Zürcher Grafiker Richard Gerbig gestaltet. Die Auflage betrug 1 186 439. Ausgeführt wurden am 13. Juli 1963 zwei Postflüge: Gedenkflug Bern–Locarno und Helikopter-Zubringerflug von Langenbruck (dem Geburtsort Oskar Biders) nach Bern. Der Erfolg der Bider-Sondermarke war durchschlagend. Befördert wurden auf den beiden Sonderflügen 322 000 Sendungen. Von der PTT konnten der Stiftung rund Fr. 600 000 überwiesen werden, ein Rekordergebnis.

Dass bereits nach drei Jahren wiederum eine Pro-Aero-Sondermarke zur Ausgabe gelangen konnte, durfte als «Glücksfall» betrachtet werden. Die Stiftungsräte Dr. Dietschi, Prof. Amstutz und Eugen Groh erinnerten daran, dass am 8. Juni 1919 auf Veranlassung des damaligen Kommandanten der Fliegertruppe, Oberst Arnold Isler, erstmals ein Militärflugzeug zum Postflug von Dübendorf nach der Bundesstadt gestartet war, die in 50 Minuten erreicht wurde. Mitgeführt wurden militärische Sendungen an die Generalstabsabteilung und an das EMD. Noch am gleichen Tag war das Flugzeug nach Dübendorf zurückgekehrt. Am 1. Februar 1919 erfolgte die Verlängerung der Strecke nach Lausanne-Blécherette. Isler fasste im Frühling 1919 selbständig den mutigen Entschluss, den militärischen Luftpostdienst der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen und einen genauen Flugplan zu veröffentlichen: Dübendorf ab 11.30 Uhr – Bern-Kirchlindach ab 12 Uhr – Blécherette-Lausanne an 13.35 Uhr und Gegenkurs: Lausanne ab 15 Uhr, Bern-Kirchlindach ab 15.50 Uhr – Dübendorf an 17.20 Uhr. Zugelassen waren nach Vereinbarung mit der PTT Briefpostsendungen (bis zum Gewicht von 250 g), für die eine Zuschlagstaxe von 50 Rappen mittels der ersten schweizerischen Flugpostmarke erhoben wurde. Die Eröffnung des Luftpostbetriebes war auf den 28. April angekündigt worden, doch konnte an diesem und

am folgenden Tag wegen schlechten Wetters nicht geflogen werden. Vom 5. Mai an funktionierte der Dienst mit befriedigender Regelmässigkeit. Im Auftrage von Präsident Celio sprachen Amstutz, Dietschi und Groh bei der Generaldirektion der PTT vor und unterbreiteten den Vorschlag, das bevorstehende Jubiläum «50 Jahre Luftpostverkehr in der Schweiz» mit einer Jubiläumsmarke in Erinnerung zu rufen und den Initianten Isler – später Stiftungsrat der Pro Aero – zu ehren. Mit dieser Aktion sollte aber auch die Pro Aero in die Lage versetzt werden, ihrem Stiftungszweck «der Förderung der nationalen Luftfahrt in allen ihren Zweigen» ebenfalls in Zukunft nachzukommen. Generaldirektion und Bundesrat erklärten die Bereitschaft, diesem Begehren zu entsprechen. Sie gaben der Jubiläumsaktion ihre Zustimmung. Gemeinsam mit Pro Aero und der Swissair (Schweizer Luftverkehrsschule) wurde die Aktion in der Folge ausgelöst. Je ein Sonderpostflug legte am 30. Mai 1969 die Strecke Zürich–Lausanne und Lausanne–Zürich mit Flugzeugen der Schweizer Luftverkehrsschule zurück. Zur Ausgabe gelangte eine 2-Franken-Jubiläums-Werbemarke, die mit einem Sonderstempel in Zürich oder Lausanne entwertet wurde. Um die interessierten Kreise auf das Jubiläum aufmerksam zu machen, veranstaltete die Stiftung Pro Aero am 18. März 1969 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern eine Pressekonferenz, zu der sie die Vertreter der Presse, von Radio und Fernsehen eingeladen hatte. Sie stand unter der Leitung des Präsidenten des Stiftungsrates alt Bundesrat Dr. Enrico Celio, der in einem temperamentvollen Referat die Mission der Pro Aero aufzeigte und die Pioniertat der ersten regelmässigen Postbeförderung mit dem Flugzeug vor 50 Jahren würdigte. Mit der Pressekonferenz wurde ein Sternflug verbunden. Moderne Schulflugzeuge der Schweizer Luftverkehrsschule der Swissair brachten die Redaktoren aus allen Teilen der Schweiz nach Luzern.

Mit dieser Werbemarke flossen der Pro Aero neue Mittel im Betrage von Fr. 505 513 zu. Das Ergebnis war eher etwas enttäuschend. Befördert wurden auf dem Sonderflug vom 30. Mai 1969 240 000 Sendungen (gegenüber 322 000 im Jahre 1963). Es gab verschiedene Gründe für dieses Ergebnis, so die Konkurrenz durch den Stempel am Ausgabetag (13.2.1969), die Abstempelung ganzer Bogen an der LUPO, die Überfrankaturen am Sonderflug u. a. m.. Die PTT liess der Stiftung zusätzlich einen freiwilligen Beitrag zukommen, und zwar für die verkauften Marken, denen keine Transportleistung gegenüberstand.

Mit den beiden Markenaktionen von 1963 und 1969 war die «Durststrecke» überwunden und der Stiftungsrat in der Lage, die Zuwendungen an den Aero-Club der Schweiz wieder heraufzusetzen. Anlässlich einer ausgedehnten «Lagebeurteilung» fasste der Stiftungsrat den Beschluss, neue Richtlinien für die Aufstellung der Verwendungsprogramme auszugeben. Beibehalten wurde die Ausscheidung von ordentlichen und ausserordentlichen Verwendungsprogram-



Sondermarke Pro Aero 1963

Entwurf Richard Gerbig. Diese Marke hatte nur Gültigkeit für die Sonderpostflüge der Pro Aero-Aktion 1963 (Oskar-Bider-Gedenkflüge von Langenbruck nach Bern und von Bern nach Locarno, am 13. Juli 1963).



Pro Aero-Sondermarke 1969

50 Jahre Schweizer Luftpost 1919-1969
Sonderflug Zürich-Lausanne und zurück.

men. Während im ordentlichen Verwendungsprogramm die jährlichen Zuwendungen für die fliegerische Ausbildung an die Einzeldisziplinen Motorflug, Segelflug, Modellbau, Fallschirm und Freiballon verblieben, enthielten die ausserordentlichen Verwendungsprogramme die in Aussicht genommene Finanzierung aller Sonderaktionen. Darunter fielen die Aufwendungen für die Beschaffung von Flugzeugen, von Funkgeräten, Barographen, Fallschirmen etc. Diese Anschaffungskosten wurden in der Regel auf mehrere Jahre verteilt.

Auf Grund der längerfristigen Disposition und in Berücksichtigung der neuen zur Verfügung stehenden Mittel hatte der Stiftungsrat 1966 beschlossen, die jährlichen Ausgaben auf höchstens Fr. 150 000 zu bemessen, ohne damit in ausserordentlichen Fällen eine absolute Limite aufzustellen. Nimmt man zu diesen Zuwendungen die eigenen Unkosten der Stiftung von Fr. 20 000, so stellten sich die Gesamtausgaben auf jährlich Fr. 170 000. Das Stiftungsvermögen belief sich am 31. Dezember 1969 auf Fr. 2 077 668.

Die nachfolgende Aufstellung vermittelt ein Bild der von der Pro Aero in den Jahren der Aktionen von 1963 und 1967 zur Ausbildung junger Flieger und zur Förderung der Luftfahrt ausgerichteten Beträge in runden Zahlen:

Ordentliches Verwendungsprogramm

	1964	1965	1966	1967
Segelflug	Fr. 11 000.–	Fr. 20 500.–	Fr. 10 500.–	Fr. 19 000.–
Motorflug	Fr. 11 000.–	Fr. 24 000.–	Fr. 36 000.–	Fr. 26 000.–
Modellbau	Fr. 12 000.–	Fr. 15 000.–	Fr. 15 000.–	Fr. 26 500.–
Fallschirm	Fr. 2 000.–	Fr. 20 000.–	Fr. 17 500.–	Fr. 15 000.–
Ballon	Fr. 1 000.–	Fr. 1 000.–	Fr. 2 000.–	Fr. 2 000.–
Gesamtclub	Fr. 32 000.–	Fr. 32 500.–	Fr. 22 500.–	Fr. 18 000.–
Total	Fr. 69 000.–	Fr. 113 000.–	Fr. 103 500.–	Fr. 106.500.–

In den ausserordentlichen Verwendungsprogrammen waren jährlich Zuwendungen in der Grössenordnung von Fr. 50 000 – 100 000 enthalten. Auf mehrere Jahre aufgeteilt wurden die Kosten von Fr. 145 000 für den Ankauf von Hochleistungs-Segelflugzeugen.

Diese Aufzeichnungen zeigen, dass gegenüber den fünfziger Jahren wesentlich höhere Zuwendungen entrichtet worden sind. Die beiden Pro Aero-Sondermarken 1963 und 1967 erlaubten der Stiftung, den vom Aero-Club vorgelegten aufgestockten Verwendungsprogrammen weitgehend zu entsprechen. Von der PTT wusste man freilich, dass erst nach sechs bis acht Jahren wieder mit einer Markenaktion gerechnet werden konnte. Also hiess es entsprechend vorsichtig disponieren, um eine Konstanz in der Beitragsleistung zu gewährleisten

Mutationen im Stiftungsrat

Im Stiftungsrat waren Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre verschiedene Mutationen zu verzeichnen. Schwere Lücken riss der Tod in die Reihen des obersten Gremiums der Pro Aero: Innert Jahresfrist starben die Stiftungsratsmitglieder Dr. Walter Muri, Dr. René Clavel und Jacques de Saugy. Mit dem Hinschied von Dr. Walter Muri, der im Juni 1969 erst 60jährig abberufen wurde, verlor die schweizerische Luftfahrt eine markante, führende Persönlichkeit. Der Schweizer Leiter einer holländischen Weltfirma setzte sich leidenschaftlich für das Flugwesen ein. Mit Kompetenz stand er dem Aero-Club der Schweiz als Zentralpräsident vor, und seit 1951 gehörte er dem Stiftungsrat der Pro Aero an. Seine Verbindung mit dem Aero-Club erwies sich als sehr fruchtbar für die Stiftung. Er hat auch bei der Sondermarke 1963 tatkräftig mitgearbeitet. – Mit Dr. René Clavel, der am 12. Juli 1969 starb, ist einer der Pioniere der Aviatik dahingegangen. Der aufgeschlossene Basler war Mitbegründer der Sektion Basel des Aero-Clubs der Schweiz und grosser Förderer der Fliegerei, für die er sich tatkräftig einsetzte. Clavel war erster Besitzer eines Sport-Flugzeuges in Basel, einem Klemm-Eindecker, mit dem er geschäftliche Reisen unternahm, aber auch zur Jagd flog. Der Stiftung Pro Aero gehörte er seit den ersten Jahren, also während rund 20 Jahren an, und seinen generösen Einsatz wusste man zu schätzen. – Nur wenige Jahre war es dem Genfer Wirtschaftsführer Jacques de Saugy vergönnt, als Nachfolger von Ständerat Sidney de Coulon, im Spitzengremium der Pro Aero mitzuarbeiten. Als Verwaltungsratsdelegierter eines Genfer Industrieunternehmens nahm er regen Anteil am Ausbau des Genfer Flughafens. Er gehörte auch dem Verwaltungsrat der Swissair an, und die Pro Aero übertrug ihm das Vize-Präsidium des Stiftungsrates, das er leider nur noch einige Monate bekleiden konnte. Jacques de Saugy wurde am 10. Februar 1973 vom Tode abberufen.

Neu nahmen im Frühling 1971 der Basler Bankier Alfred Sarasin als Nachfolger von Dr. Clavel und Architekt Fritz Rickenbacher als neuer Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz Einsitz im Stiftungsrat. Sodann ersetzte Dr. E. Failletaz Jacques de Saugy. Als Dr. Markus Burkhard in den Ruhestand trat, folgte ihm im April 1973 sein Nachfolger an der Spitze des Eidgenössischen Luftamtes, Prof. Dr. Werner Guldemann. Doch sicherte sich der Stiftungsrat die sachkundige

Mitarbeit von Dr. Burkhard auch für die kommenden Jahre, indem sie ihm ein persönliches Mandat anvertraute. Der unermüdliche Kämpfer für das Flugwesen, dessen schöpferische Arbeit an der Spitze des Eidgenössischen Luftamtes ihm grosse öffentliche Anerkennung einbrachte, war der Verfasser vieler wichtiger bundesrätlicher Botschaften (Flugplatzprogramm 1945, Luftfahrtgesetz 1948, Vollziehungsverordnung 1950, multilaterales Luftfahrtabkommen von Chicago – Beitritt der Schweiz 1947) und in der Folge bilaterale Abkommen mit fast zwei Dutzend europäischer und etwa drei Dutzend aussereuropäischer Staaten. Von besonderer Bedeutung war Burkhard's Exposé vom März 1946 über die Organisation des schweizerischen Luftverkehrs an die eidgenössischen Räte. Es bildete die Grundlage für die Auseinandersetzungen mit der Swissair. Mit Dr. Guldemann nahm auch der Chef der Wertzeichenabteilung der Generaldirektion der PTT Albert Föhn 1972 Einsitz im Stiftungsrat. Damit war der Kontakt mit dem Spitzengremium der PTT gewährleistet. Neuer Vertreter der Westschweiz wurde der Genfer Bankier Philipp B. Bordier. An Stelle des verstorbenen Jacques de Saugy übernahm Arnoldo Ferrari, Lugano, das Vizepräsidium im April 1973.

An der Sitzung des Stiftungsrates vom 28. April 1971 erklärte Präsident Celio seinen Rücktritt als Vorsitzender. Die Schweizerische Luftfahrt hat Enrico Celio viel zu verdanken. Er legte – nach einem parlamentarischen Vorstoss von Dr. Eugen Dietschi im Nationalrat – im ersten Nachkriegsjahr die für die Zukunft der Luftfahrt bedeutungsvolle Flughafen-Botschaft vor, die er erfolgreich vor den beiden Kammern vertrat und durchsetzte. Celio, als Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, zu dem auch die Luftfahrt gehörte, bestand ebenfalls den Kampf um die Bezeichnung «nationale Gesellschaft» für die Swissair sowie um deren Einschaltung in den aktiven Weltluftverkehr. Im Parlament prägte Bundesrat Celio am 20. März 1945 die zukunftsweisenden Worte: «Transporté sur le plan économique, je prétends que le problème de l'aviation civile doit être résolu courageusement, car il fait partie intégrante de l'avenir économique de notre pays.» Besonders gross sind die Verdienste von Dr. h. c. Enrico Celio um die Stiftung Pro-Aero, der er souverän vorstand. Sein Engagement für die wiederholte Ausgabe von Pro Aero-Sondermarken war weitgehend entscheidend. In Anerkennung seiner grossen Dienste um die Stiftung wurde er zum Ehrenpräsidenten ernannt.

Einstimmig erfolgte am 28. April 1971 die Wahl von Professor Dr. h. c. Eduard Amstutz zum neuen Stiftungsratspräsidenten. Mit Prof. Amstutz trat eine Persönlichkeit an die Spitze der Stiftung, die sich um die Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz ganz besonders verdient gemacht hat. Es war der junge Amstutz, Professor für Flugzeugstatik und Flugzeugbau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, der vom Bundesrat während der Kriegszeit zum Delegierten für die zivile Luftfahrt eingesetzt wurde mit dem Auftrag, die

Vorbereitungen für den Nachkriegsluftverkehr zu treffen. In dieser Eigenschaft trat Amstutz entscheidend für den Ausbau der Swissair zur nationalen Fluggesellschaft ein und verfocht im besondern die kühne neue Konzeption des Einsatzes der Swissair im Transatlantikluftverkehr, die er in harten Auseinandersetzungen durchzusetzen vermochte. Seit 10 Jahren führt Prof. Amstutz souverän die Zügel der Pro Aero-Stiftung.

Positive Zwischenbilanz

In den mehr als 30 Jahren des Wirkens der Stiftung hatte die Luftfahrt eine ganz ausserordentliche Entwicklung erfahren. Auch für den Aero-Club der Schweiz und für die Stiftung Pro Aero stellten sich zu Beginn der siebziger Jahre neue Probleme. Unverändert aber blieb der Hauptzweck der Stiftung: die Förderung des fliegerischen Nachwuchses. Der Pro Aero ist es weitgehend zu verdanken, dass die flugbegeisterte Jugend mit ihrer Unterstützung sich in den Disziplinen Modellbau, Segelflug und Motorflug ausbilden konnte. Stillstand wäre Rückschritt – hat man sich zu Recht gesagt und der neuen Zeit Rechnung getragen. Die Aktionen *mussten* fortgesetzt werden, und zwar in grösseren Dimensionen, da das Flugwesen eine gewaltige Entwicklung mitmachte. Dass die nationale Fluggesellschaft Swissair mächtig wuchs und mit Fluglinien über Land und Meer alle Kontinente bedient, dass die Militäraviatik ungeahnte Dimensionen annahm – all das bewirkte, dass die Zahl der notwendigen Piloten in Militäraviatik und Luftverkehr kometenhaft anstieg. Also gab es für den Stiftungsrat der Pro Aero nur eine Parole für die Zukunft: unentwegte und kraftvolle Weiterführung der Förderung der nationalen Luftfahrt, im besondern die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses. Dazu aber war die Bereitstellung neuer Mittel unerlässlich. Rechenschaft musste man sich auch darüber geben, dass einzig mit der Ausgabe von Sonder-Marken durch die PTT die Pro Aero weiterhin in der Lage sein konnte, ihrem Stiftungszweck nachzukommen.

Der Zeitpunkt war gekommen, die seit der Gründung wirksamen Statuten einer Revision zu unterziehen. Eine Präzisierung des Stiftungszweckes und neue Richtlinien über die Geldbeschaffung und Geldverwendung mussten formuliert werden. Die heute geltenden Statuten haben gemäss Beschluss des Stiftungsrates vom 28. Oktober 1971 – und mit Genehmigung des Eidgenössischen Departementes des Innern – folgenden Wortlaut:

STATUTEN

vom 28. Oktober 1971

Sitz und Zweck

Art. 1

Pro Aero ist eine durch Initiative des Aero-Club der Schweiz mit Unterstützung des Eidg. Luftamtes im Jahre 1938 gegründete Stiftung mit Sitz in Zürich.

Die Stiftung hat die Förderung der Nationalen Luftfahrt zum Zwecke. Sie ist politisch und konfessionell neutral. Ihre Aufgabe ist es, im Schweizervolk, insbesondere aber bei der Jugend, Verständnis und Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken. Neben der Propagierung des Fluggedankens im allgemeinen soll dieses Ziel dadurch erreicht werden, dass der Sinn für die Notwendigkeit und Nützlichkeit fliegerischer Betätigung gefördert, zum aktiven Mittun im Flugsport aufgerufen und die flugsportliche Betätigung durch finanzielle Beihilfe erleichtert wird.

Die Stiftung erstrebt eine enge Arbeitsgemeinschaft mit dem Aero-Club der Schweiz und will darauf hinwirken, dass sich auch die eidgenössischen, die kantonalen und die lokalen Behörden und Institutionen für die nationalen Aufgaben der Förderung der Luftfahrt einsetzen.

Vermögen, Geldbeschaffung und Geldverwendung

Art. 2

Das dem Stiftungszwecke im Sinne von Art. 80 ZGB gewidmete Vermögen besteht aus einem Grundkapital von Fr. 100 000, wovon bei der Gründung vom Aero-Club der Schweiz Fr. 15 000 eingebracht worden sind.

Zur Beschaffung weiterer Geldmittel werden nach Massgabe der Verhältnisse durchgeführt: Aktionen, die der Förderung der Nationalen Luftfahrt dienen, Sammlungen von freiwilligen Beiträgen und Verkauf von Abzeichen.

Die jeweils zur Verfügung stehenden Mittel werden

- nach Abzug einer angemessenen Zuwendung an den Aero-Club der Schweiz für dessen aktive Mitarbeit bei der Durchführung von Aktionen
- sowie nach Abzug der Spesen für die Geschäftsstelle und der dieser zur Durchführung übertragenen Arbeiten und Aktionen

in jährlichen Quoten zur Förderung der nationalen Luftfahrt bereitgestellt.

Die Verwendung wird durch den Stiftungsrat nach folgenden Richtlinien festgelegt:

- a) Beitragsleistung für die Förderung der Ausbildung von Piloten des Motorfluges, des Segelfluges und des Ballonfahrens, für Fallschirmspringer und für den Modellbau und den Modellflug;
- b) Beitragsleistung an die Anschaffung von material für die fliegerischen Disziplinen zur Ausübung ihrer Tätigkeit;
- c) für die Förderung der nationalen Luftfahrt durch Aufklärungen und durch Aktionen;
- d) für spezielle Propaganda.

Organisation

Art. 3

Die Organe der Stiftung sind:

Der Stiftungsrat	Die Geschäftsstelle
Der Ausschuss	Die Kontrollstelle

Der Stiftungsrat

Art. 4

Der Stiftungsrat besteht aus mindestens 7 Mitgliedern, nämlich dem Präsidenten, einem Vertreter des Eidg. Luftamtes, einem Vertreter des Direktionskomitees des Aero-Club der Schweiz und Persönlichkeiten aus dem praktischen Flugsport, der Luftfahrt, der Wissenschaft und der Wirtschaft.

Der Stiftungsrat konstituiert und ergänzt sich selbst.

Der Stiftungsrat wählt aus seiner Mitte den Präsidenten, den Vizepräsidenten und den Ausschuss. Er bezeichnet die Kontrollstelle.

Der Stiftungsrat entscheidet in allen Angelegenheiten, die nicht durch ein Geschäftsreglement anderen Organen übertragen sind, vor allem in Fragen grundsätzlicher Bedeutung. Er setzt die Richtlinien für die Tätigkeit im kommenden Jahr fest. Dem Stiftungsrat werden Budget, Rechnung und Jahresbericht zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Der Stiftungsrat versammelt sich jährlich zur Entgegennahme von Tätigkeitsbericht und Rechnung sowie zur Behandlung des Budgets. Ausserdem tritt er je nach Bedürfnis oder auf Verlangen zweier Mitglieder jeweils auf Einladung des Präsidenten zusammen. Die Einladung zur Versammlung des Stiftungsrates hat in der Regel 2 Wochen vorher zu erfolgen. Anträge sind spätestens 3 Wochen vor der Sitzung dem Präsidenten einzureichen. Traktandenliste und Anträge werden den Mitgliedern eine Woche vor der Sitzung zugestellt.

Der Stiftungsrat wählt die Geschäftsstelle, bestimmt deren Aufgaben und überwacht ihre Tätigkeit.

Der Stiftungsrat ist mit 4 anwesenden Mitgliedern beschlussfähig. Der Präsident stimmt mit und hat bei Stimmgleichheit den Stichentscheid.

Jahresrechnung und Jahresbericht sind nach Prüfung und Genehmigung durch den Stiftungsrat dem Aero-Club der Schweiz und dem Eidg. Luftamt zuzustellen.

Der Ausschuss

Art. 5

Der Ausschuss setzt sich zusammen aus 2-3 Mitgliedern des Stiftungsrates. Seine Aufgaben sind durch ein Geschäftsreglement festgelegt.

Die Geschäftsstelle

Art. 6

Die Geschäftsstelle der Stiftung besorgt, gemäss den Beschlüssen des Stiftungsrates, die laufende Verwaltung und die Vorarbeiten für die Sitzungen des Stiftungsrates.

Die Kontrollstelle

Art. 7

Die mit der Rechnungsprüfung Beauftragten (Rechnungsrevisoren, oder eine als Kontrollstelle bezeichnete Treuhandfirma) prüfen die Rechnungsführung der Stiftung, erstatten hierüber schriftlichen Bericht und stellen Antrag an den Stiftungsrat.

Unterschriftsberechtigung

Art. 8

Der Stiftungsrat bezeichnet die Personen, die für die Stiftung die rechtsverbindliche Unterschrift führen.

Statutenänderung und Auflösung

Art. 9

Eine Änderung der vorliegenden Statuten unterliegt den Bestimmungen der Art. 85 und 86 des ZGB, die Auflösung den Bestimmungen der Art. 88 und 89 ZGB.

Art. 10

Die Stiftung untersteht im Sinne von Art. 84 ZGB der Aufsicht des Bundes.

Diese Statuten treten nach ihrer Genehmigung durch das Eidgenössische Departement des Innern am 13. Dezember 1971 in Kraft und ersetzen diejenigen vom 29. September 1945.

Überprüft wurde auch das Geschäftsreglement, in dem die Aufgaben von Ausschuss und Sekretariat festgelegt sind. Der Ausschuss, als ausführendes Organ des Stiftungsrates, hat alle Massnahmen zu treffen, die der Verwirklichung des Stiftungszweckes dienen. Er beantragt dem Stiftungsrat die Durchführung von Aktionen oder Sammlungen und stellt entsprechende Kreditbegehren. Er verfügt über die Mittel der Pro Aero im Rahmen des Budgets und bestimmt die Form ihrer Anlage. Ebenfalls prüft er die ihm vom Aero-Club der Schweiz unterbreiteten Subventionsgesuche zu Handen des Stiftungsrates und stellt die entsprechenden Anträge. Für die Geschäftsführung ist das Sekretariat verantwortlich.

Pro Aero-Marke 1972 im Zeichen eines fliegerischen Doppeljubiläums

Nach einem Unterbruch von fünf Jahren bewilligte die Generaldirektion der PTT für das Jahr 1972 wieder eine Pro Aero-Sondermarke. Anlass dazu gab ein fliegerisches Doppeljubiläum: 25 Jahre schweizerischer Nordatlantik-Luftverkehr und 50 Jahre internationaler Luftpostverkehr von der Schweiz aus. Am 2. Mai 1947 hatte die Swissair den regelmässigen Flugverkehr zwischen der Schweiz und den USA aufgenommen und damit den Atlantikluftverkehr verwirklicht. Weiter zurück greift die Erinnerung an die Eröffnung der ersten regelmässigen Luftverkehrsverbindung über die Landesgrenzen hinaus auf der Strecke Genf-Zürich-Nürnberg am 1. Juni 1922. Nach Konferenzen im Gremium von PTT, Pro Aero und Swissair wurde vereinbart, zwei Sonderflüge durchzuführen, und zwar am 2. Mai 1972 mit Sonderpostbeförderung von Genf nach New York aus Anlass «25 Jahre Nordatlantikverkehr Swissair» und am 1. Juni 1972 ein Sonderpostflug Genf-Zürich-Nürnberg zur Erinnerung an den am 1. Juni 1922 aufgenommenen regelmässigen internationalen Luftpostverkehr von Genf über Zürich nach Nürnberg. Die Generaldirektion der PTT erklärte sich bereit, für die Beförderung auf diesen Flügen eine Sondermarke mit dem Aufdruck «Pro Aero» im Frankaturwert von Fr. 2 (Verkaufszuschlag Fr. 1) herauszugeben.

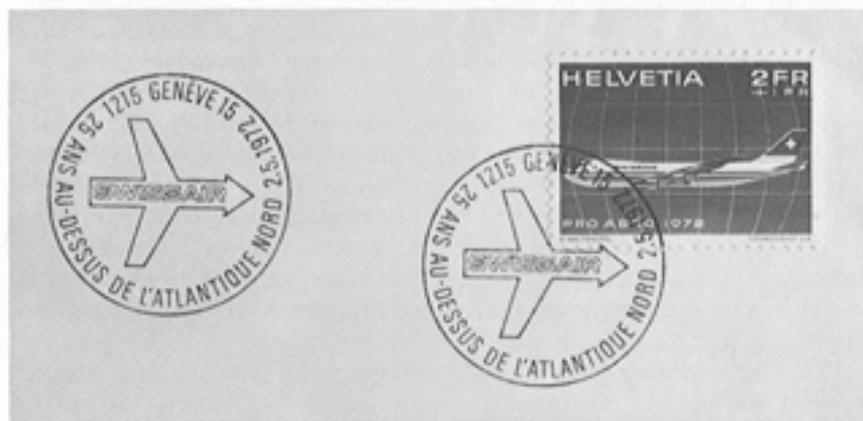
Einer Anregung der PTT entsprechend, einigte man sich auf eine Abmachung, wonach von den Netto-Einnahmen aus diesem Markenverkauf der Pro Aero 80% und der Schweizer Rettungsflugwacht 20% zugute kommen sollten. Die beiden Pro Aero-Postflüge konnten programmässig durchgeführt werden. Auf dem Jubiläumsflug Genf-New York wurden 54 Sonderpostsäcke mit total über 212 000 Sendungen im Gesamtgewicht von 1126 kg befördert. Vom Stiftungsrat nahmen Dr. Eugen Dietschi, Fritz Rickenbacher und Eugen Groh am Flug teil, von der PTT Albert Föhn, Erwin Bosshard und B. Nessi, während W. Speck die Swissair vertrat. Der Schweizer Botschafter in Washington Felix Schnyder bereitete der Schweizer Delegation auf der Botschaft einen überaus herzlichen Empfang.

Dass am Sonderpostflug Genf-Zürich-Nürnberg Henri Pillichody teilnahm, wurde in der Presse lebhaft kommentiert, war doch Pillichody Pilot des ersten Postfluges nach Nürnberg am 1. Juli 1922. Er wurde in Genf, in Zürich und in Nürnberg lebhaft gefeiert. Vom Stiftungsrat der Pro Aero waren an Bord der vom

Militärflugplatz Dübendorf zur Verfügung gestellten Junkers Ju-52, einer Weiterentwicklung der seinerzeit von Pillichody verwendeten einmotorigen Junkers F-13, die den Sonderflug ausführte, Präsident Prof. Amstutz, Eugen Groh und Dr. Markus Burkhard. Befördert wurden 215 000 Sendungen im Gesamtgewicht von 1160 kg.

Das finanzielle Ergebnis aus dem Markenverkauf ergab einen Bruttoertrag von 2,7 Millionen Franken. Nach Abzug der Kosten für die Flüge und Rückstellungen für einen geplanten Flieger-Dokumentarfilm (insgesamt Fr. 200 000) erhielt die Pro Aero Fr. 2 028 988 ausbezahlt.

Damit konnte sich die Pro Aero wieder ein «Finanzpolster» anlegen, das eine wesentliche Erhöhung der jährlichen Zuwendungen für die fliegerische Ausbildung Jugendlicher erlaubte. Die nun aufgestockten Mittel mussten für eine Periode von 8 bis 10 Jahren ausreichen. Deshalb sicherte der Stiftungsrat dem Aero-Club der Schweiz in der Wegleitung für die Verwendungsprogramme jährliche Zuweisungen von Fr. 160 000 im ordentlichen Programm zu. Nach der Überweisung des Ertrages aus der Pro Aero-Marke 1972 und nach Abzug der erhöhten Zuweisungen an den Aero-Club stellte sich das Stiftungsvermögen Ende 1972 auf Fr. 2 500 000.



Sondermarke Pro Aero 1972

Fliegerfilm: «Dimension der Freiheit»

Nachdem die Finanzierung der fliegerischen Ausbildung für die nächsten Jahre sichergestellt war, legte der Stiftungsrat Wert auf eine neue umfassende Werbung vorab bei der Jugend für die Pilotenausbildung. Als Mittel dazu bediente er sich des Films. An der Stiftungsratssitzung vom 21. April 1972 wurde der Beschluss gefasst, einen Dokumentarfilm drehen zu lassen, der alle Flugdisziplinen behandelt, um auf breiter Basis im Schweizer Volk für die Luftfahrt zu werben. Die Finanzierung des Films erfolgte aus den Einnahmen der Pro Aero-Sondermarke 1972. Mit der Herstellung wurde die Produktionsgenossenschaft Cefi-Standard Zürich beauftragt. Das Drehbuch verfasste der bekannte Filmschaffende Stanislav Bor. Mit dem von ihm konzipierten Film unter dem Titel «Dimension der Freiheit»

- der den Reiz des Fliegens für die Allgemeinheit neu entdeckt,
- der mit den fliegenden Menschen bekannt macht,
- der die positive Wirkung dieser Betätigung auf ihre psychische sowie physische Gesundheit zeigt,
- der die wohltuenden Änderungen in ihrem Lebensstil zum Ausdruck bringt,
- der die Fluggruppen vom schädlichen Mythos der elitären Gesellschaft befreit,
- der grundsätzliche praktische Informationen in unauffälliger Form vermittelt,
- der die Bedeutung des Flugwesens für die menschliche Gesellschaft erklärt, ohne den Zeigefinger zu erheben,

sollte ein Optimum getan werden. Arbeit und Aufwand haben sich gelohnt. Die Premiere des Films im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern war ein voller Erfolg. Man erlebte ein Filmwerk, das sich durch hohe Qualität auszeichnet. Es ist ein prachtvoller Film geschaffen worden, der sein Ziel zweifellos erfüllte. Die Kosten beliefen sich auf Fr. 267 000, an die die Schweizer Rettungs-Flugwacht Fr. 40 000 und der Fonds zur Förderung der Aero-Phila Fr. 25 000 beisteuerten, so dass für die Pro Aero der Anteil sich auf Fr. 202 000 belief. Erfreulicherweise konnte der Film auch am Fernsehen gezeigt werden. Das Echo der Öffentlichkeit war ausnahmslos positiv und begeisternd. In der Folge kam der Film auch in den Sektionen und Gruppen des Aero-Clubs der Schweiz sowie an verschiedenen weiteren Anlässen mit Erfolg zur Vorführung. Der Film wurde international ausgezeichnet.

Erhöhte Beitragsleistungen in den siebziger Jahren

Dank dem guten Ergebnis der Pro Aero-Sondermarke 1972 war es möglich, in den nachfolgenden Jahren erheblich erhöhte Mittel für die fliegerische Ausbildung Jugendlicher zur Verfügung zu stellen. Dem Stiftungsrat ging es darum, die Gelder möglichst effizient einzusetzen. Deshalb beschloss er vorerst eine Erhöhung der Positionen im ordentlichen Verwendungsprogramm. Auf Grund von eingehenden Prüfungen legte der Aero-Club der Schweiz dem Stiftungsrat die überarbeiteten ordentlichen Verwendungsprogramme vor, worauf die Zuteilung der Gelder angeordnet wurde. Die nebenstehende Aufstellung vermittelt ein Bild der Zuwendungen auf die einzelnen Disziplinen in den letzten Jahren.

Über das ausserordentliche Verwendungsprogramm wurde längerfristig disponiert. Es ging darum, die Kosten von Sonderanschaffungen und Aktionen auf einige Jahre zu verteilen und Jahrestanchen festzulegen. In den ausserordentlichen Verwendungsprogrammen der siebziger Jahre figurieren u. a. Kreditbeiträge für eine weitere Barographenaktion, für die Anschaffung von Funkgeräten und Notfunkgeräten, sodann für die Durchführung von Schülerkursen sowie die Abfassung und Drucklegung eines Ballonleitfadens. Schliesslich war es gegeben, die ausgezeichnet redigierte, reich illustrierte Jugendzeitschrift «Cockpit», ein vorbildliches Werbemittel für Jugendliche, mit Zuwendungen zu unterstützen.

In der Folge bewährte sich das nach der «Finanzspritze» durch die Pro Aero-Marke 1972 getroffene Dispositiv. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern des Stiftungsausschusses und dem Präsidium sowie dem Generalsekretariat des Aero-Clubs der Schweiz sicherte eine reibungslose Abwicklung der Transaktionen. Trotz oft schwierigen Entscheidungen gelang es immer Verständigungslösungen zu treffen. Jährlich wurde die Aufsichtsbehörde über die Tätigkeit durch einen eingehenden Bericht orientiert, wie überhaupt mit der Zugehörigkeit des Chefs des Eidgenössischen Luftamtes und des Zentralpräsidenten des Aero-Clubs der Schweiz zum Stiftungsrat enge Kontakte gesichert waren.

Ordentliches Verwendungsprogramm

	1974	1975	1976	1977
Segelflug	Fr. 34 787.–	Fr. 36 131.–	Fr. 57 856.–	Fr. 61 705.–
Motorflug	Fr. 57 053.–	Fr. 42 302.–	Fr. 59 354.–	Fr. 37 838.–
Modellbau	Fr. 38 768.–	Fr. 35 701.–	Fr. 39 230.–	Fr. 45 787.–
Fallschirm	Fr. 50 052.–	Fr. 34 721.–	Fr. 42 670.–	Fr. 49 502.–
Ballonfahrt	Fr. 12 442.–	Fr. 4 317.–	Fr. 10 000.–	Fr. 7 730.–
Separate Beiträge	Fr. 51 653.–	Fr. 46 628.–	Fr. 59 998.–	Fr. 59 371.–
	Fr. 244 755.–	Fr. 199 800.–	Fr. 269 108.–	Fr. 261 933.–
a.o. Programm	Fr. 28 237.–	Fr. 101 068.–	Fr. 66 383.–	Fr. 47 548.–
Total	Fr. 272 992.–	Fr. 300 868.–	Fr. 335 491.–	Fr. 309 481.–

	1978	1979	1980
Segelflug	Fr. 62 554.–	Fr. 43 951.–	Fr. 49 630.–
Motorflug	Fr. 44 514.–	Fr. 46 650.–	Fr. 39 314.–
Modellbau	Fr. 42 301.–	Fr. 48 532.–	Fr. 44 148.–
Fallschirm	Fr. 28 385.–	Fr. 40 797.–	Fr. 36 378.–
Ballonfahrt	Fr. 10 082.–	Fr. 10 000.–	
Separate Beiträge	Fr. 62 039.–	Fr. 56 675.–	Fr. 68 874.–
	Fr. 249 875.–	Fr. 246 605.–	Fr. 238 344.–
a.o. Programm	Fr. 30 625.–	Fr. 42 501.–	Fr. 35 000.–
Total	Fr. 280 500.–	Fr. 289 106.–	Fr. 273 344.–

Änderungen im Stiftungsrat

Schwer traf Ende Januar 1978 die Stiftungsratsmitglieder der unerwartete Hinschied des Zentralpräsidenten des Aero-Clubs der Schweiz Fritz Rickenbacher, Architekt in Basel. Der Verstorbene hat sich an der Spitze des Aero-Clubs der Schweiz und im Stiftungsrat der Pro Aero durch aktiven Einsatz für die Förderung der Fliegerei und ihres Nachwuchses grosse Verdienste erworben. Selbst ein begeisterter Ballonfahrer strebte er stets eine gute Zusammenarbeit zwischen Aero-Club und Pro Aero an. Im besonderen Masse machte er sich um die erfolgreiche Durchführung der fliegerischen Grossveranstaltungen zum 75-Jahr-Jubiläum 1976 des Aero-Clubs der Schweiz verdient. An seine Stelle wählte der Stiftungsrat am 9. Mai 1978 den neuen Zentralpräsidenten des Aero-Clubs der Schweiz, Jean Jacques Reymond in Biel.

Auf Ende 1979 nahm Albert Föhn als Chef der Wertzeichenabteilung der Generaldirektion der PTT seinen Rücktritt und schied damit aus dem Stiftungsrat der Pro Aero aus. Er hat während Jahren der Stiftung wertvolle Dienste geleistet. Sein kluger Rat und die sachlich kompetenten Stellungnahmen zu den Problemen, mit denen sich der Stiftungsrat auseinandersetzen hat, waren besonders wertvoll. Als sein Nachfolger nahm Erwin Bosshard, der neue Chef der Wertzeichenabteilung der PTT, Einsitz im Stiftungsrat. Nur kurz war sein Wirken in der Stiftungsratsbehörde. Unerwartet rasch wurde er am 29. März 1981 nach kurzer Krankheit abberufen. Obwohl Erwin Bosshard nur etwas mehr als Jahresfrist Mitglied des Stiftungsrates war, stand er schon vor seiner Ernennung zum Chef der Wertzeichenabteilung der Generaldirektion der PTT seit Jahren mit den Stiftungsorganen in engem Kontakt. Man schätzte seine fachliche Kompetenz und sein Verständnis für die Aufgaben der Stiftung. Sein früher Tod hinterlässt eine empfindliche Lücke.

Am 24. November 1979 ist Dr. Markus Burkhard, ehemaliger Direktor des Eidgenössischen Luftamts durch den Tod abberufen worden. Er war ein unermüdlicher Kämpfer für das Flugwesen, dem er seit Mitte der zwanziger Jahre mit Herz und Geist verbunden war. Im Stiftungsrat schätzte man die reichen Kenntnisse und Erfahrungen von Dr. Burkhard, der stets aktiven Anteil an den Beratungen nahm. – Am 23. Februar 1980 starb in Lugano im Alter von 91 Jahren Ehrenpräsident alt Bundesrat und Minister Dr. Enrico Celio. Nach seinem Aus-

scheiden aus der Landesregierung und mehrjährigem Wirken als Gesandter der Schweiz in Rom übernahm Dr. Celio 1957, nach dem unerwarteten Hinschied von Regierungsrat und Nationalrat Arnold Seematter, das Präsidium der Stiftung Pro Aero, das er während 14 Jahren bis zum Frühjahr 1971 mit bewundernswertem Einsatz ausübte. Seine überragenden Verdienste hatte der Stiftungsrat bei seinem Rücktritt vom Präsidium mit der Verleihung der Würde eines Ehrenpräsidenten ausgezeichnet.



*Sondermarke pro Aero 1981
Entwurf Hans Erni. Taxwert: 2 Fr., Zuschlag 1 Fr.
Sie ist allgemein frankaturgültig*

«50 Jahre Swissair» – Sondermarke Pro Aero 1981

Am 26. März 1931 entstand aus dem Zusammenschluss der Basler Balair und der Zürcher Ad Astra die nationale Fluggesellschaft Swissair. Was damals ein Unternehmen mit 13 Flugzeugen, 10 Piloten, etwelchen Funkern, Bordmechanikern und einigem Bodenpersonal war, insgesamt 64 Personen, hat sich seither zum Grossbetrieb mit rund 15 000 Mitarbeitern entwickelt. Heute fliegen Swissair-Maschinen an die hundert Städte in mehr als 60 Ländern an und erbringen eine Transportleistung in der Grössenordnung von rund zwei Milliarden Tonnenkilometern. Das Jubiläum des 50jährigen Bestehens der Swissair veranlasste die Generaldirektion der PTT zur Herausgabe einer Pro Aero-Marke (Fr. 2 + Fr. 1 Zuschlag) sowie einer Sonderpostmarke «50 Jahre Swissair 1931–1981» im Taxwert von Fr. 1.10. Ausgabetermin war der 9. März 1981. Am 26. März 1981 fand in Basel der Jubiläumsakt der Swissair statt und im Zusammenhang damit ein Swissair-Jubiläumsflug Basel–Zürich. Zugelassen waren Inland-Briefsendungen mit einer Mindestfrankatur von 40 Rappen; der Gebrauch der Sonderpostmarke «Swissair» war nicht vorgeschrieben. Für die mit der Pro Aero-Marke 1981 frankierten Sendungen wurden am 30. April 1981 von in Zürich resp. Genf beginnende, im Rahmen normaler Kursflüge der Swissair durchgeführte Sternflüge nach allen vier Himmelsrichtungen gestartet, nämlich:

- West Zürich–Chicago (USA)
- Nord Zürich–Helsinki (Finnland)
- Ost Zürich–Diakarta (Indonesien)
- Süd Genève–Buenos Aires (Argentinien)

Diese Sternflüge sollten an die Betriebsaufnahme vom 1. Mai 1931 der neu gegründeten Swissair erinnern.

Alle Sendungen waren mit einer Pro Aero-Marke 1981 zu frankieren. Gestaltet wurde die Pro Aero-Marke von Hans Erni, Luzern. Der Stiftungsrat erklärte die Bereitschaft, 10% des Verkaufserlöses zur Teilfinanzierung der 1981 durchgeführten Luftpostausstellung LURABA abzutreten.

Das finanzielle Resultat war wieder ausgezeichnet. Zwar liegen die definitiven Zahlen noch nicht vor, doch steht fest, dass mit diesem Ergebnis die Zukunft der Stiftung auf Jahre hinaus gesichert sein dürfte.

Pro Aero-Grundpfeiler des nationalen Fluggedankens

Die Stiftung Pro Aero ist ein Kind des Aero-Clubs der Schweiz. Ihre Wiege stand an jenem heute noch fast legendären internationalen Flugmeeting von 1937 in Dübendorf. Damals, im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges, wurde es weitblickenden Männern klar, dass die Luftfahrt in unserem Lande im verflorbenen Zeitalter der Fliegerpioniere steckengeblieben war und sich gegenüber dem Ausland weit im Hintertreffen befand. Es galt deshalb, in einer Blitzaktion dem Schweizervolk die Notwendigkeit vor Augen zu führen, die zivile und militärische Fliegerei zu einer Sache des Volkes zu machen. Das geeignete Mittel dazu schien den Initianten, zu denen neben dem Zentralpräsidenten des Aero-Clubs der Schweiz, Emil Messner, auch der damalige Bundesrat Rudolf Minger und der Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, Arnold Isler, gehörten, die Gründung einer überparteilichen Stiftung zu sein. Mentor der Pro Aero aber war Walo Gerber. Er hat den Gedanken einer landesweiten «Aktion» für die Förderung der Luftfahrt in der Schweiz geprägt und seine Freunde aufgerüttelt und aufgemuntert zur Tat zu schreiten. Dass man den richtigen Weg beschritten hatte, zeigten die überwältigenden Erfolge der ersten Sammelaktionen, die aus einem Abzeichenverkauf und der Herausgabe von Sonderbriefmarken resultierten.

Die praktischen Früchte dieser Mittelbeschaffung zeigten sich bald. Der Modellflug als erste Stufe zur grossen Fliegerei entwickelte sich zu einer eigentlichen Volksbewegung: Es kamen die Radio-Modellbaukurse unseres Landessenders, Schullehrer wurden von Experten des Aero-Clubs ausgebildet und konnten dann ihrerseits den Modellbau in den Handfertigkeitsunterricht einbauen. In über hundert Dörfern und Städten unseres Landes entstanden Modellfluggruppen, und die Zahl der regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerbe nahm ständig zu. Eine ähnliche Entwicklung stellte sich im Segel- und Motorflug ein, wo mit dem ungenuten Mythos des «Herrensportes» rapid aufgeräumt und das Fliegenlernen jedermann zugänglich gemacht wurde. Darüber hinaus hatte der AeCS als Dachorganisation nun die Möglichkeit, den Fluggedanken auf ausgedehnter Basis zu verbreiten und für unsere gesamte Zivil- und Militäraviatik wertvolle Aufklärungs- und Informationsarbeit zu leisten. Das alles wurde nur dank den von der Stiftung Pro Aero zur Verfügung gestellten und dort bestens verwalteten Geldern möglich.

Es konnten und können nun den Fluggruppen anzuschaffende Flugzeuge subventioniert werden, womit die Schulungskosten eine Herabsetzung erfuhren. Maschinen und Flugplätze wurden laufend mit besseren Einrichtungen ausgerüstet, wodurch die «übermässige Gefährlichkeit» des Fliegens Lügen gestraft wurde. Dank den Pro Aero-Geldern konnte nicht zuletzt der Flugsport durch zahlreiche Wettbewerbe belebt und damit auch die technische Entwicklung der Flugzeuge stark gefördert werden. In diesem Zusammenhang verdient heute vor allem auch die im Dienste der aktiven Fluglärmbekämpfung stehende Schall-dämpferaktion Erwähnung.

Es liegt in der Natur der Sache, dass auch Struktur und Aufgabenkreis des Aero-Clubs seit der Stiftungsgründung geändert und sich bedeutend erweitert haben. Neben der privaten Schulung, der Förderung der General Aviation und der Sportfliegerei führt der AeCS nun auch im Auftrage der Eidgenossenschaft die Kurse der Fliegerischen Vorschulung (FVS) durch. Es ist aber keineswegs so, dass dadurch die Pro Aero für den Aero-Club überflüssig geworden wäre. Im Gegenteil: Die Fliegerische Vorschulung hat die private Fliegerei derart befruchtet, dass aus dem einst kleinen und exklusiven Aero-Club eine nationale Vereinigung aller Volkskreise geworden ist, die heute über 19 000 Mitglieder zählt.

Von allergrösster Bedeutung war und bleibt auch in Zukunft das Problem des fliegerischen Nachwuchses. Verkehrsflugzeuge tragen das Schweizer Kreuz in vier Erdteile. Für einen einzigen Piloten, der ein modernes Verkehrsflugzeug steuert, braucht es an Bord und am Boden mehrere hundert ausgebildete Helfer. Auch die Militärflugzeuge werden ständig komplizierter. So wird es begreiflich, dass unser Fünfmillionenvolk seine letzten Reserven personeller Natur mobilisieren muss, um jeden Posten in der weitverästelten Organisation zu besetzen. Es sind anziehende Posten, welche die Jugend zum Einsatz begeistern, und Pro Aero hilft mit. Bemerkenswert ist eine Äusserung des Direktionspräsidenten der Swissair, Armin Baltensweiler, über die Notwendigkeit des Bestehens der Pro Aero und ihrer Erhaltung zum Nutzen der schweizerischen Zivilluftfahrt vom 22. Februar 1979 mit der er die neue Markenaktion 1981 begrüsst: «Die Zukunft der Swissair hängt wesentlich auch davon ab, dass wir einen genügenden Nachwuchs an Piloten aus der Schweiz erhalten. Es braucht eine breite Basis an jungen Leuten, die sich für die Fliegerei interessieren und daran Freude haben. Die Förderung der Interessen des Flugwesens durch die Stiftung Pro Aero ist für uns von grossem Wert.»