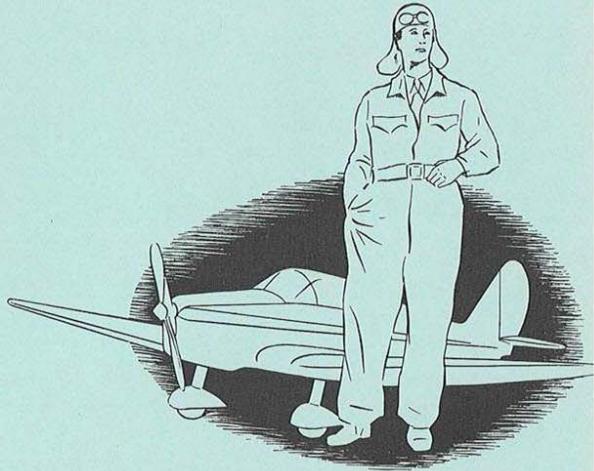


# PRO AERO

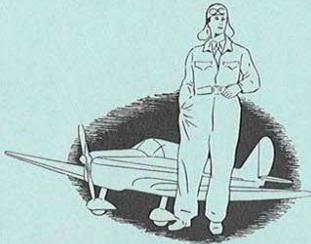


ENGLAND



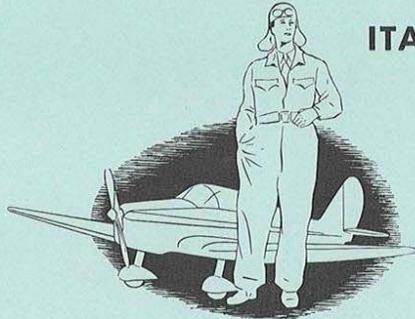
DEUTSCHLAND

SCHWEIZ



FRANKREICH

ITALIEN



*milo*

**So wenig**  
Sportflieger besitzt die Schweiz im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungszahl.

Der Chef  
des Eidg. Post- und Eisenbahn-  
departementes.

Kopie.

Bern, den 16. Februar 1939.

An die Schweizer Stiftung  
PRO AERO  
Schanzenstrasse 1,  
B e r n .

Sehr geehrter Herr Präsident,

Mit Ihrem Besuch vom 26. Januar 1939 haben Sie unsere Aufmerksamkeit von neuem auf die gegenwärtige Lage der Schweizerischen Zivilluftfahrt zu lenken gewusst, sowie vor allem auf den von Ihnen gefassten Entschluss zur Durchführung einer 2. PRO AERO-Aktion.

Ihre Ausführungen haben mein ganzes Interesse gefunden, und ich bin von der dringenden Notwendigkeit, das Schweizervolk zu einer weiteren Manifestation seines Luftgeltungswillens aufzurufen, vollkommen überzeugt.

Ihre Absichten sind in jeder Beziehung begrüssenswert und ihre Verwirklichung ist geeignet, die Aufgaben der Behörden auf allen Gebieten des schweizerischen Flugwesens bedeutend zu erleichtern.

In meiner Eigenschaft als Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes zögere ich daher nicht, Ihnen die gewünschte, moralische Unterstützung vollumfänglich zu gewähren. Es wäre mir eine grosse Genugtuung, wenn Ihre Schritte, insbesondere jene, die Sie bei den kantonalen Behörden zu unternehmen beabsichtigen, durch die uneingeschränkte Zustimmung, die ich Ihren Projekten geben kann, erleichtert würden.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Präsident, die Versicherung

meiner vorzüglichen Hochachtung.

sig. Pilet-Golaz.

Der C h e f  
des eidgen. Militärdepartementes.

Bern, den 6. März 1939.

An den Stiftungsrat "Pro Aero"

B e r n .

Schanzenstrasse 1.

Im April dieses Jahres wird die "Pro Aero"-Aktion zum 2. Mal vor das Volk treten.

Anerkennung und Erfolg der letztjährigen Aktion haben deutlich bewiesen, dass das Volk gewillt ist, den Fluggedanken in unserem Lande tatkräftig zu fördern. Viel Ermutigung und praktische Unterstützung sind bereits bis heute die fühlbare Auswirkung, ganz besonders in den Reihen unserer Jungmannschaft.

Wenn es von Anfang an Wunsch der "Pro Aero" war, die Schweizerjugend dem Fluggedanken zuzuführen, so hat die bisherige Entwicklung der Aktion gezeigt, dass in dieser Richtung ihr vornehmstes Ziel liegen muss. Damit errichtet sie einen Grundpfeiler des nationalen Fluggedankens. Ihm zu dienen, stehen im Vordergrund neben propagandistischer Aufklärung in Wort und Schrift, Modell-, Segel- und Motorflugsport, sowie flugsportliche Veranstaltungen.

Ich bin überzeugt, dass das Schweizervolk auch dieses Jahr die verdienstliche "Pro Aero"-Aktion moralisch und finanziell unterstützen wird.

Mit vollkommener Hochachtung

sig. R. Minger  
Bundesrat.

Wir sind im Rückstand!

=====

FRANKREICH

verausgabte im Jahre 1938 einen Betrag von 78 Millionen franz. Fr. für die "Volksluftfahrt".  
Im Budget 1939 sind 81 Mill. für den gleichen Zweck vorgesehen!

ENGLAND

besitzt 59 Fliegerschulen. 27 neue sind in Entstehung begriffen! Durch starke Subventionierung des Sportflugwesens wurde der Preis per Flugstunde auf SFr. 10.50 gedrückt! Die Pilotenausbildung kostet total nur Fr. 90.- bis 100.-. Für die im Oktober 1938 geschaffene Civil Air Guard (Zivilfliegerwehr) liegen rund 34'000 Anmeldungen vor!

DEUTSCHLAND

besitzt	7 zivile Motorflugschulen
	23 Segelflugschulen
	465 Segelfluglager
über	1'000 Segelflugübungsstellen

Im NS.-Fliegerkorps sind aktiv: 62'000 Piloten!  
Nachwuchs: 80'000 fliegerisch vorgebildete junge Leute aus der Hitlerjugend!

In der deutschen Schule ist der Modellbau als Pflichtfach eingeführt!

ITALIEN

besitzt	39 Motorflugschulen
	2 Segelflugschulen
	53 Modellbauschulen

Nachwuchs: 30'000 Jungflieger!

Der Modellbau ist obligatorisches Schulfach!

Auch in den kleineren Staaten Europas sind besondere Aktionen im Gange, um den Pilotennachwuchs im Flugsport zu ergänzen und das Zivilflugwesen auf eine breitere Basis zu stellen.

SCHWEIZ

besitzt	müsste i.V. zu den Nachbarstaaten haben:	<u>Bestand:</u>
77 Mot. Sportflugzeuge	<u>200</u>	38,5%
150 Segelflugzeuge	<u>400</u>	37,5%
ca. 300 Mot. Sportpiloten	<u>1000</u>	30 %
ca. 800 Segelflugpiloten	<u>3500</u>	22,86%
ca. 600 Modellbauer	<u>4000</u>	15 %

Feststellung:

1. Viel zu wenig Übungsflugzeuge!
2. Ungenügende Organisation der Erziehung des Fliegernachwuchses!
3. Viel zu hohe Ausbildungskosten!
4. Keine ausreichende Flugzeugindustrie!

Wir müssen aufholen!

S o w e r d e n s i e v o r g e s c h u l t !

Der Schrift "Das Nationalsozialistische Fliegerkorps", hg. von Generalleutnant F. Christiansen, Korpsführer des NSFK, Verlag Junker & Dönhaupt, Berlin 1938, entnehmen wir folgende aufschlussreichen Mitteilungen über die Heranbildung des fliegerischen Nachwuchses in

D e u t s c h l a n d :

"Mit dem 11. Lebensjahr wird der Junge in den Modellflug-Arbeitsgemeinschaften und in der Schule im Modellbau ausgebildet. Bis in das entlegenste Dorf ist diese Organisation ausgebaut, um einen grösstmöglichen Prozentsatz zu erfassen. Denn nur das beste und wertvollste Menschenmaterial ist in der Lage, später einmal den Dienst in der Luftwaffe zu versehen.

Flugmodellbau und Modellflug haben in der deutschen Jugend durch dauernde Schaffung neuer Werkstätten eine bisher unerreichte Verbreitung gefunden.

Hat der junge Mensch einmal diese Ausbildungsstufe bis zur Erreichung des 13. Lebensjahres durchgemacht, dann ist er von der Idee so fanatisch besessen, dass er als wirksamster Träger des Luftsportgedankens angesehen werden kann. Rund 80'000.- Jungen, die aus der Hitler-Jugend sich zur Zeit in dieser Ausbildungsstufe befinden, rücken als fliegerischer Nachwuchs heran.

Mit dem 14. Lebensjahr wird der Junge im Segelflugzeugbau unterrichtet und daran anschliessend beginnen die ersten Flugversuche auf dem Hang mit dem Hanggleiter. Weit über 4000 Segelflugzeuge stehen zurzeit zur Verfügung, und diese Organisation ist soweit ausgebaut, dass fast in der Nähe eines jeden kleinen Dorfes eine Uebungsmöglichkeit vorhanden ist. Steht kein Hang zur Verfügung, so besteht die Möglichkeit einer Ausbildung an der Motorwinde.

Bei diesen gemeinsamen Uebungen werden zum erstenmal an den angehenden jungen Flieger die grössten Anforderungen an persönlichen Mut, Einsatzbereitschaft und vor allen Dingen Kameradschaft gestellt. Hat er dann die Bedingungen für die erste Prüfung, die "A", erledigt, dann erfolgt auf den Schulen des NS.-Fliegerkorps die weitere Ausbildung. Die "B"- und "C"-Prüfung, als Endziel der Ausbildung im Segelflug, schliesst sich an.

Nachdem nun so die segelfliegerische und handwerkliche Ausbildung im NS.-Fliegerkorps einen entsprechenden Abschluss gefunden hat, hat es sich für die Zukunft als erforderlich herausgestellt, den künftigen Angehörigen der Luftwaffe eine kurze Vorschulung im Motorkleinflugzeug durchmachen zu lassen.

Auch die ständige gesundheitliche Ueberwachung durch das Sanitätsamt beim Korpsführer des NS.-Fliegerkorps, mit den entsprechenden Einrichtungen und Untersuchungsmethoden, bietet die Gewähr einer richtigen, körperlichen Entwicklung unter Berücksichtigung späterer Tauglichkeit."

"Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt!"

W a s t u n w i r ?

Zum Zwecke der Förderung unserer nationalen Luftfahrt wurde im Jahre 1901 der

AERO-CLUB DER SCHWEIZ

gegründet. Er umfasst heute ca. 3500 Mitglieder, die sich auf 22 kantonale und regionale Sektionen verteilen.

Aus den Mitgliederbeiträgen stehen der Zentralkasse des Ae.C.S. jährlich rund Fr. 17'500.-- zur Verfügung, wozu noch gewisse, vom Bund ausgerichtete Entschädigungen treten. (1938: Fr. 14'000.--).

Dem Ae.C.S. sind vom Bund folgende Aufgaben übertragen worden:

1. Abnahme der zivilen Brevet- und Trainingsprüfungen.
2. Ausfertigung der Brevets.
3. Organisation und Ueberwachung der zivilen Motorflug-, Segelflug- und Ballonausbildung.
4. Technische Kontrolle des Flugmaterials.
5. Aufsicht bei Flugveranstaltungen usw. usw.

Obschon die direkten Kosten, die dem Ae.C.S. aus der Erfüllung dieser ihm vom Bund übertragenen Aufgaben erwachsen, durch Gebühren und Entschädigungen gedeckt werden, sind die Aufwendungen für die weitverzweigte Organisation des Ae.C.S. (indirekte, generelle Kosten) pro rata höher, als die erwähnte Entschädigung.

Die Ausbildungs-Subventionen des Eidg. Luftamtes sind durch die eidg. Budgetbestimmungen begrenzt. Sie können niemals eine über das ganze Land verbreitete fliegerische Tätigkeit erhalten oder gar entwickeln.

Andere dringende Aufgaben des Ae.C.S.:

1. Auf erzieherischem Gebiet:

- a) Zusammenfassung der Jugend in Modellbaugruppen.  
(Einführung in die Gesetze der Aerodynamik und der Flugzeugkonstruktion. Freizeitbeschäftigung, Handfertigkeit, Erziehung zur Kameradschaft).
- b) Ausbildung von Segelfliegern.  
(Einführung von Anfängern, Training für Fortgeschrittene, Hochleistungs-Ausbildung. Vorschulung zum Motorflug. Verantwortungsbewusstsein).
- c) Ausbildung von Motorfliegern.  
(Anfänger- & höhere Ausbildung. Vorunterricht für Militärpiloten. Motorenkenntnis, Wetterkunde, Navigation, Funkverkehr. Disziplin, Kameradschaft).

Wir brauchen Flieger!

2. Auf wirtschaftlichem und flugtouristischem Gebiet:

- a) Belebung des Zivilluftverkehrs. Verkehrssteigerung durch intensive Propaganda.
- b) Propaganda für den Aufbau einer leistungsfähigen Flugzeugindustrie auch zum Zwecke der Arbeitsbeschaffung.
- c) Ausbau des nationalen und internationalen Flugtourismus, als Mittel zur Förderung der Fremdenindustrie.
- d) Organisation sportlicher Flugveranstaltungen, welche die Aufmerksamkeit des Auslandes auf unsere Luftfahrt lenken. (Flugmeetings).

3. Auf dem Gebiete der nationalen Luftfahrtorganisation:

- a) Propaganda für die Schaffung von Landungsplätzen und deren Einrichtungen.
- b) Förderung der beruflichen Ausbildung des technischen Personals.
- c) Ausbau der Grundlagen für die Entwicklung eines genügenden Pilotennachwuchses.
- d) Förderung der Ausrüstung des Flugsportes und der Touristik mit geeignetem Flugmaterial.

I n d e s s e n i s t e s v e l l k o m m e n a u s g e s c h l o s s e n , d a s s d e r A e . C . S . d i e s e s g e w a l t i g e P r o g r a m m a u s e i g e n e r K r a f t i n d i e T a t u m z u s e t z e n v e r m a g .

Jeder Tag fordert von allen, die in der nationalen Luftfahrt tätig sind, den restlosen Einsatz aller Kräfte in eidgenössischem Geist, freiwilliger Disziplin und guter Kameradschaft. Nur so kann die Schweizer Luftfahrt ihre vaterländische Aufgabe erfüllen.

PRO AERO tritt auf den Plan!

In klarer Erkenntnis der Tatsache, dass die ungeahnte Entwicklung des Flugwesens im Ausland auch das Schweizervolk vor ernste Entscheidungen stellt, - in Würdigung des Umstandes, dass wir der gewaltigen Dynamik des internationalen Geschehens so oder so Rechnung zu tragen haben, wurde im vergangenen Jahre von den leitenden Organen des Aero-Clubs der Schweiz unter Mitwirkung des Eidgenössischen Luftamtes die

Stiftung PRO AERO

ins Leben gerufen, mit dem Zweck, durch eine nationale Sammlung die notwendigen Mittel zu einer kraftvollen Förderung unserer Zivillaviatik bereitzustellen und unverzüglich einzusetzen. Nur eine grossangelegte, die gesamte Nation erfassend Werbeaktion bot Gewähr für eine beschleunigte Mobilisierung der dringend benötigten Gelder.

In erhebender Einmütigkeit hat das Schweizervolk den Willen bekundet, seinen fliegerischen Interessen inskünftig jene Aufmerksamkeit zuzuwenden, die dringend erforderlich ist, sollen nicht die gewaltigen Anstrengungen des Auslandes auf dem Gebiete des Flugwesens das Potential unserer nationalen Luftfahrt auf schwerste beeinträchtigen.

Das finanzielle Ergebnis der Aktion 1938 setzte die Stiftung PRO AERO in stand, die Motor- und Segelflug sowie Modellbau treibenden Sektionen und Gruppen des Ae.C.S. mit Beiträgen zu unterstützen, die Ausbildung von Piloten und Fluglehrer kräftig zu fördern, sowie eine breitangelegte Propaganda zugunsten der schweizerischen Luftfahrt in die Wege zu leiten.

Der ausgewiesene Reinertrag der Aktion 1938 belief sich (exkl. Fr. 45'000.--, die beschleunigt, d.h. vor Abschluss der Gesamt-Rechnung eingesetzt wurden) auf Fr. 363'000.--. Diese Summe ist nach Massgabe der Statuten der Stiftung PRO AERO bereits zur Verwendung gekommen, bzw. für den Anfangsbedarf des laufenden Jahres bereitgestellt worden.

Es ist festzustellen:

1. Der durch die erste PRO AERO-Aktion aufgebrachte Betrag wird Mitte dieses Jahres vollständig seiner Bestimmung zugeführt sein.
2. Eine einmalige Anstrengung genügt nicht! Die Stiftung PRO AERO braucht neue Mittel, soll die durch sie ermöglichte, hoffnungsvolle Entwicklung des schweizerischen Zivilflugwesens tatkräftig weitergeführt werden.
3. Die planvoll ausgearbeiteten, wohlüberdachten Verwendungsprogramme der Stiftung sehen eine Verteilungsmodus vor, der, vom gesamtschweizerischen Standpunkt aus betrachtet, geeignet erscheint, einen maximalen Effekt zu gewährleisten. Ein rationeller Einsatz der Gelder wird von Stiftungsrat und Stiftungskommission PRO AERO nach jeder Richtung hin absolut verbürgt

Ziele der Stiftung PRO AERO:

1. Popularisierung des schweizerischen Sportflugwesens.
2. Aufklärung des Schweizervolkes über die fliegerischen Probleme der Zukunft
3. Beschaffung der notwendigen Mittel zur Durchführung der dringenden Aufgaben des Ae.C.S.

Dem Schweizervolk zu Nutz' und Ehr',  
Dem Schweizerland zu Trutz und Wehr:  
PRO AERO!

Aeusserungen prominenter Persönlichkeiten.

=====

Herr Bundesrat Minger,

Chef des Eidg. Militärdepartementes, liess am 6. März 1939 der Schweizer Stiftung "Pro Aero" folgendes Schreiben zugehen:

"" Im April dieses Jahres wird die "Pro Aero"-Aktion zum 2. Mal vor das Volk treten.

Anerkennung und Erfolg der letztjährigen Aktion haben deutlich bewiesen, dass das Volk gewillt ist, den Fluggedanken in unserem Lande tatkräftig zu fördern. Viel Ermutigung und praktische Unterstützung sind bereits bis heute die fühlbare Auswirkung, ganz besonders in den Reihen unserer Jungmannschaft.

Wenn es von Anfang an Wunsch der "Pro Aero" war, die Schweizerjugend dem Fluggedanken zuzuführen, so hat die bisherige Entwicklung der Aktion gezeigt, dass in dieser Richtung ihr vornehmstes Ziel liegen muss. Damit errichtet sie einen Grundpfeiler des nationalen Fluggedankens. Ihm zu dienen, stehen im Vordergrund neben propagandistischer Aufklärung in Wort und Schrift, Modell-, Segel- und Motorflugsport, sowie flugsportliche Veranstaltungen.

Ich bin überzeugt, dass das Schweizervolk auch dieses Jahr die verdienstliche "Pro Aero"-Aktion moralisch und finanziell unterstützen wird.""

sig. R. Minger  
Bundesrat.

Die "Pro Aero"-Aktion 1939 steht unter dem Patronate der Herren Bundesräte Minger und Pilet-Golaz. Die beiden Magistraten gehören ausserdem dem Ehrenkomitee der Aktion "Pro Aero" an.

Herr Bundesrat Pilet-Golaz,

Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes äusserte sich im Jahre 1938 wie folgt:

Als Vorsteher des eidg. Post- und Eisenbahndepartementes ergreife ich gerne die Gelegenheit, um den Aero-Club der Schweiz zu seiner Aktion "Pro Aero" zu beglückwünschen. Sein Entschluss, 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 Schweizer Volk 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 Nachwuch muss Gelegenheit haben, sich zu entwickeln und sich zu üben.

Unser Land als Verkehrsland muss internationale Flugverbindungen unterhalten, um seine wirtschaftliche Stellung im internationalen Wettbewerbe zu stützen.

Die Aktion "Pro Aero" ist in vorzüglicher Weise geeignet, die behördliche Fürsorge für die Zukunft zu unterstützen und unser Flugwesen den gesteckten Zielen näherzubringen. Sie sei allen Mitbürgern warm empfohlen!

\* \*  
\*

Am 16. Februar 1939 richtete Herr Bundesrat Pilet-Golaz folgendes Schreiben an die Schweizer Stiftung "Pro Aero":

" Mit Ihrem Besuch vom 26. Januar 1939 haben Sie unsere Aufmerksamkeit von neuem auf die gegenwärtige Lage der schweizerischen Zivilluftfahrt zu lenken gewusst, sowie vor allem auf den von Ihnen gefassten Entschluss zur Durchführung einer 2. Pro Aero-Aktion.

Ihre Ausführungen haben mein ganzes Interesse gefunden, und ich bin von der dringenden Notwendigkeit, das Schweizervolk zu einer weitem Manifestation seines Luftgeltungswillens aufzurufen, vollkommen überzeugt.

Ihre Absichten sind in jeder Beziehung begrüssenswert und ihre Verwirklichung ist geeignet, die Aufgaben der Behörden auf allen Gebieten des schweizerischen Flugwesens bedeutend zu erleichtern.

In meiner Eigenschaft als Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes zögere ich daher nicht, Ihnen die gewünschte moralische Unterstützung vollumfänglich zu gewähren. Es wäre mir eine grosse Genugtuung, wenn Ihre Schritte, insbesondere jene, die Sie bei den kantonalen Behörden zu unternehmen beabsichtigen, durch die uneingeschränkte Zustimmung, die ich Ihren Projekten geben kann, erleichtert würden. "

sig. Pilet-Golaz.

Herr Oberstdivisionär Bändi,

Kommandant & Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, schrieb im Jahre 1938:

"" Der ungewöhnlich rasche Aufstieg des Militärflugwesens legte nach dem Kriege in allen Ländern den Grundstein für den Luftfahrtgedanken, der auf dem Gebiet des Sportes, des Verkehrs, der Wissenschaft und der Industrie sich in weite Volkskreise ausbreitete. Wenn in unserer heutigen Zeit dieses Interesse in verstärkter Form und auf allen Gebieten des Flugwesens sich weiter vertieft, so kommt sicher darin auch der feste Wille unseres Volkes für eine starke Landesverteidigung zum Ausdruck.

Trotzdem wäre es aber falsch, deshalb das Flugwesen einseitig, d.h. auf Grund seiner kriegerisch zerstörenden Möglichkeiten, zu betrachten oder sogar zu verurteilen. So wie das freiwillige Schiesswesen, der Turn- und Reitsport für unsere Landesverteidigung ausgenützt werden, können und müssen auch die Sport- und die Verkehrsaviatik in ähnlichem Sinne für die Erhöhung unserer Kriegstüchtigkeit herangezogen werden. Dies ist möglich und zwar ohne dass wir unserer, für die Luftfahrt begeisterten Jugend das Kriegsgespent dauernd vor Augen halten, denn das Fliegen ist ein Sport, der wie kein anderer von der Erdgebundenheit und der Erdschwere befreit. Das heute noch Vielen nicht vertraute Wesen dieses relativ jungen Sportes bringt es leider mit sich, dass durch das Misstrauen und die Voreingenommenheit allzu ängstlicher Eltern, manchem jungen, begeisterten Anhänger des Fliegens Hindernisse in den Weg gelegt werden. In dieser Beziehung hat uns das Ausland und seine Einstellung längst überflügelt. Dort hat sich die flugbegeisterte Jugend längst den ihr zukommenden Raum gesichert und damit in freisportlicher Tätigkeit der Landesverteidigung und dem Verkehrsflugwesen den unerlässlichen Nachwuchs geschaffen.

Es gibt heute im Flugsport eine Entwicklung, die sich ganz natürlich und fast zwangsläufig dem Alter des Jungfliegers anpasst. Der Schüler findet seine ersten Grundlagen des Fliegens im Modellbau. Der Schule entwachsen, steht ihm das weite Gebiet des Segelfluges offen. Nun lernt er - Traum unserer heutigen Jugend - selbst fliegen. Was ihm beim Bau von Flugmodellen Spiel war, wird nun im systematischen Training ertastet und erprobt: Gesetze der Luftströmungen, der Aerodynamik und der Wirkung der Steuer. Er erlernt die Flugbedingungen über Tal und Gebirge und seine eigenen Kräfte erkennen, entdeckt neue Schönheiten und weitet seinen Blick. Für den gutausgebildeten Segelflieger ist es dann nur noch ein kleiner Schritt, auf das Motorsportflugzeug überzugehen. Das vom Aero-Club der Schweiz benützte, bei unserer Fliegertruppe und im fliegerischen Vorunterricht verwendete Einheitssportflugzeug ermöglicht es dem jungen Piloten, sich zur flugsportlichen Vollendung auszubilden.

Weitere Möglichkeiten liegen dann bereits im Gebiet der Luftwaffe. Doch ist hier nicht der Ort, mich darüber zu äussern.

Ich begrüsse die Aktion PRO AERO, die unserer Jugend den Weg zum Flugsport ebnen will, denn sie schafft verkehrstechnisch und im Rahmen der Landesverteidigung nationale Werte, die nicht nur wünschenswert sind, sondern die wir brauchen.""

Herr Oberst A. Isler,

Direktor des Eidg. Luftamtes, begrüßte die PRO AERO-Aktion 1938 mit folgenden Worten:

"" Die Luftfahrt ist ein Machtfaktor geworden, welcher das Leben der Völker im Frieden wie im Kriege in immer stärkerer 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 Gebiete ein Versäumnis sich in Zukunft bitter rächen könnte.

Die Aktion PRO AERO entspricht einem Bedürfnis der Zeit und verdient die tatkräftige Unterstützung des Schweizervolkes."

Am 15./16. April 1939 wird die 2. PRO AERO-Aktion zur Durchführung gelangen. Sie hat die Aufgabe, die notwendigen Mittel zu einer weitem, kraftvollen Förderung unserer Zivilaviatik bereitzustellen. Möge das Schweizervolk erkennen, dass die Stunde drängt, dass nationale Interessen von höchster Wichtigkeit auf dem Spiele stehen und nur der geschlossene Einsatz der gesamten Nation den gewünschten Erfolg herbeiführen kann.

SCHWEIZER STIFTUNG "PRO AERO"

Der Präsident  
des Stiftungsrates:

sig. Prisi  
Oberstkorpskdt.

Der Präsident  
der Stiftungskommission:

sig. W.N. Gerber.

AERO-CLUB DER SCHWEIZ  
Der Zentralpräsident:  
sig. W.N. Gerber.

Sekretariat:

Bern, Schanzenstr. 1, Tel. 2.97.77.