

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 5 (1929-1930)
Heft: 14

Artikel: Im Flugzeug rund um die Schweiz
Autor: Brawand, Friedrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708648>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Dass in Kanada dieser Typ hauptsächlich Verwendung findet, mag seinen Grund in der ganz anderen Schneebeschaffenheit haben. Dann ist der Boden dort vielfach stark mit dichtem Gebüsch und Wald bedeckt und ferner wird der Schneeschuh fast immer nur für Jagd und Fallenstellen benützt.

*

Ich glaube, dass gerade die Winter-Wiederholungskurse den Beweis erbracht haben, dass es möglich ist, eine Truppe in kurzer Zeit **auf Ski** gefechtsstüchtig zu machen. Ein Stock guter Fahrer ist in jeder Einheit vorhanden und zudem wird es damit von Jahr zu Jahr besser. Hauptbedingungen sind stets: Straffste Disziplin, Stemmfahren lehren und aber auch fahren, gute und reichliche Ernährung.

Der kanadische Schneeschuh, der den in unserer Armee gebräuchlichen Reifen und Brettchen ganz bedeutend überlegen zu sein scheint, dürfte auch uns gute Dienste leisten. Seine Verwendung dürfte in der Mitnahme als billiges Reservestück liegen, das vor allem bei Skibrüchen, leichteren Verwundungen, ungewöhnlich viel Neuschnee in Anwendung käme. Auch hinter der Front liessen sich zahlreiche Möglichkeiten nutzbringenden Gebrauches ausdenken.

Für unsere Kampftruppen aber müssen und wollen wir den Ski verlangen. Er steht uns ja auch zur Verfügung. Dieses unentbehrliche Hilfsmittel richtig und sicher beherrschen zu lernen, gehört mit zur Erhaltung unserer Wehrhaftigkeit.

Oblt. Bosshardt, II/72.



Küche im Wald. — Cuisine dans la forêt.

(Hohl, Arch.)

Im Flugzeug rund um die Schweiz

Von Friedrich Brawand, Lt. Sch. Kp. I/9.

Es vergeht sozusagen keine Woche mehr, ohne dass die Annalen des Flugwesens um eine neue Grosstat, um einen neuen Rekord bereichert werden. Wie bescheiden erscheint denn auch ein Flug um die Schweiz! So bescheiden, dass man wohl der Meinung sein darf, dass ein Aufsatz über diesen Flug nicht nur überflüssig, sondern geradezu ohne jede Existenzberechtigung ist. Was bedeutet ein Flug um die Schweiz im Zeitalter tausend Kilometer zählender Ueberlandflüge, in der Epoche der Ozeanflüge und Rundflüge um die Welt?

Wenn ein solcher Rundflug auch keine sportliche Spitzenleistung ist, wenn auch kein neuer Rekord aufgestellt wird, so kann er gleichwohl seinen Wert haben.

Und der Rundflug, über den dieser Artikel kurz berichten will, hat seinen Wert, einen grossen Wert.

Um den Schülern der Piloten- und Beobachterschule Gelegenheit zu geben, die wichtigsten Militär- und Zivilflugplätze, nach Möglichkeit solche, die während obgenannter Schule übungsweise nicht angefliegen werden konnten, kennen zu lernen, wurde ein dreitägiger Rundflug um die Schweiz in das Schulprogramm eingeschaltet.

Die Flugroute war: Dübendorf — Pruntrut — Delsberg — La Chaux-de-Fonds — Biel — Payerne — Romont — Genf — Bière — Lausanne — Bex — Turt-

mann — Lausanne — Bulle — Thun — Bern — Thun — Chur — Dübendorf, mit jeweiliger Landung an obgenannten Plätzen.

Die Absolvierung des ca. 1000 km messenden Rundfluges war auf drei Tage verteilt. Um auf den verschiedenen Landungsplätzen Start und Landung, sowie das Tanken usw. zu erleichtern, wurde der Rundflug in fünf Staffeln zu fünf bis sechs Flugzeugen durchgeführt, von denen jede die Flugroute in einer bestimmten, allein zu fliegenden Richtung zurückzulegen hatte.

Als Staffelführer flogen die Fluglehrer des Fliegerwaffenplatzes Dübendorf mit.

Der Rundflug wurde auf unsern sogenannten Trainingsmaschinen, DH 5 und DH 3 ausgeführt und ohne jeden Unfall beendet.

Die Tatsache, dass der Flug von Pilotenschülern und bei zeitweise äusserst unangenehmen Windverhältnissen durchgeführt wurde, legt nicht nur für deren Können ein gutes Zeugnis ab, sie spricht auch für die Fähigkeiten unserer Fluglehrer. Bedenkt man, dass die verwendeten Maschinen ausnahmslos älteren Datums sind, ihre Beanspruchung in Schulen und Kursen eine ausserordentlich grosse ist, und zieht man in Betracht, dass der an die Maschinen grosse Anforderungen stellende Rundflug ohne nennenswerte Pannen zu Ende geführt werden konnte, so darf man auch dem Material und somit dem Personal, dem die Obhut und Pflege dieses Materials obliegt, ein gerechtfertigtes Lob nicht verweigern.

Montag, den 23. September 1929. 7 Uhr morgens. Kurzer Rapport im Theoriesaal. Der Rundflug wird abgehalten. Simultanstart der Staffeln 07 30 Die Nummern der Flugzeuge, Namen der Piloten und Beobachter werden abgelesen. Bereit machen!

Im Nu ist der grosse Theoriesaal leer. Wie eine wilde Jagd geht es treppauf, in die Zimmer. Sturzhelm, Brille, Handschuhe, Ueberschuhe, Fliegeranzug, Kartenbrett, Karten, Meldeblocs — — — Himmel, man sollte zwanzig Arme haben, um alles zu fassen. Gegenseitig schiebt man sich die Siebensachen unter die Arme.

Die ersten Besatzungen treten aufs Flugfeld. Je zwei und zwei zusammen, Pilot und Beobachter, wie es sich gehört. Zwanzig, dreissig, fünfzig Kameraden eilen über das Feld. Grosskampftag. Dreissig Flugzeuge stehen bereit. Man trennt sich. Keine grossen Worte. Leuchtenden Auges, ein kräftiger Händedruck oder ein Winken. Jede Besatzung begibt sich zu ihrem Flugzeug. Hinein in den Pelz, der uns warm geben soll da oben. Sturzhelm auf, Brille an. Ein Griff, hinein in die Kiste! Gurte um. Ein Blick auf die Uhr. 07 25.

Der erste Propeller dreht. Ein zweiter springt an, ein vierter, zehnter. . . . Das Summen wird zum tiefen Brummen. Jetzt heult es über das Feld. Dreissig Motore singen ihr ehernes Lied. Oh, du schönes, du wunderbares Lied von Mut, von Wucht, von Kraft!

Dreissig ruhige Hände fassen den Gashebel, dreissig sichere Hände fassen das Steuer.

07 30. Die erste Staffel startet. Sie fegt über das Feld, kurze Sekunden und weg ist sie. Die zweite Staffel folgt, die dritte. Unsere Staffel startet nach der vierten.

Die erste Staffel ist am grauen Morgenhimmel verschwunden. Unsere Staffel fliegt eine grosse Schleife um den Platz, rasch Höhe gewinnend. Das lieb gewordene «Dub» verschwindet. Auf Wiedersehen Mittwoch abend 6 Uhr!

Oerlikon. Wie eine ovale Badewanne sehen wir das Velodrom. Zürich liegt in leichtem Dunst, aus dem die Türme des Grossmünster leicht hervorragen. In

1200 Meter Höhe überfliegen wir die Limmat bei Dietikon.

Einige hundert Meter über uns, an Stelle des blauen Himmels, eine Stratusschicht, soweit das Auge reicht. Unter uns, in zirka 1000 m Höhe, Nebelfetzen, die immer dichter werden. Zwischen zwei Nebelschwaden hindurch wird die Reuss sichtbar, wie ein graues Band, und Mellingen. Wir überfliegen Aarau um 07 54 und fünf Minuten später Olten in 1500 Meter Höhe.

Über dem Passwang nimmt der Nebel zu und steigt. Wir auch. Der kühle Morgenwind wird bemerkbar.

08 15. Links unter uns muss Delsberg liegen. Der Nebel verhindert jedoch jede genaue Orientierung. Wir fliegen auf 2000 Meter Höhe Pruntrut zu.

Plötzlich weicht der Nebel, wie auf Befehl. Er meint es gut mit uns Soldaten, denn er enthüllt uns den Wehrmann von Les Rangiers.

Pruntrut. Wir umkreisen die Stadt in weitem Bogen. Der Staffelführer sticht zur Landung. Wir folgen ihm mit den Augen. Er landet. Der Mechaniker springt aus dem Flugzeug und legt den weissen Landungspfeil aus. Wir setzen zur Landung an. Der Staffelführer steht neben dem Pfeil und verfolgt die Landung seiner Schüler. Es ist 08 30.

An schaulustigem Publikum fehlt es nicht. — Kurze Orientierung, beherrschende Worte über den Platz und die Landungsverhältnisse.

Fertig? — Die Propeller springen an. 09 31. Einzelstart nach Delsberg. Diesmal überfliegen wir das Soldatendenkmal in kaum 100 Meter Höhe. Der Himmel ist vollständig bedeckt. Nach 23 Minuten Flug landen wir in Delsberg.

Der Landungsplatz liegt unweit der Ortschaft. Von Delsberg her setzt sofort eine ganz respektable Völkerwanderung ein. Voran stürmt die Jugend. Alle möglichen Vehikel sind mobilisiert worden: Trottinnettes, Velos mit und ohne Motor, Autos. Eine Kuhherde zieht über das Feld zur Tränke. Wohl oder übel muss der Start verzögert werden. Endlich. 10 10. Der Staffelführer startet. Wir folgen. Der Himmel hat sich unterdessen gelichtet, der Nebel ist komplett wegen. Am Boden ist es windstill. Der Tag kann gut werden.

10 25 landen wir in — — Delsberg. Kaum gestartet, musste der Staffelführer infolge einer Panne landen. Nach und nach landet ein Flugzeug nach dem andern. Die Motore werden abgestellt und dieweil der Mechaniker an der Maschine des Führers arbeitet, kriechen wir aus dem Pelz und lassen uns von der männlichen, weiblichen und schulpflichtigen Bevölkerung nach Belieben begucken.

Um 12 Uhr ist die Panne behoben. Unsere Magen brummen im Chor. Fertig? — Los! — Um 12 05 Uhr brummen die Propeller. Adieu Delsberg!

Der Himmel ist wunderbar blau. Eine herrliche Sonne gleisst auf den silbernen Tragflächen. Aber die Luft ist nicht mehr ruhig. Leichte, ganz leichte Böen machen die Flugzeuge tänzeln. Wir nähern uns der Grenze. Das ist der Doubs, tief eingeschnitten, und jenseits liegt Frankreich. Les Bois überfliegen wir in 1500 Meter Höhe. Die Uhr zeigt 12 20. Zwölf Minuten später landen wir in La Chaux-de-Fonds. Jetzt, da man wieder festen Boden unter den Füßen hat, spürt man, dass ein ganz netter Wind aus Nord-Ost weht. Benzinfassers werden hergerollt und die Tanks aufgefüllt.

14 10. Start nach Biel. Der Wind hat an Stärke zugenommen. Man fühlt das schon beim Rollen. Dann eris in der Luft! Starke Böen bekommen wir auf der Südseite des Chasserals zu spüren. Die Landung erfolgt 14 38 auf dem Flugplatz Biel. Zwanzig Minuten

später überfliegt unsere Staffel in geringer Höhe den Mont Vully. Der Neuenburgersee ist unruhig und mit Schäfchen bedeckt. Kleine Wellen kräuseln die Oberfläche des Murtensees. In der Ferne glänzen die Berner Alpen im Sonnenschein. Um 15 18 fliegen wir den schmalen, romantisch schönen Flugplatz Payerne an.

Start zehn Minuten später, nach der auf jedem Platz stattfindenden Orientierung. Ein paar Minuten später sind wir über dem alten Städtchen Romont, dessen runde Türme und feste Stadtmauern gar wunderbar zu schauen sind. Wir landen in der Nähe des Hügels von Romont. Diese Landung war die schwierigste des Tages. Der Wind blies kräftig aus Nord-Ost und der Platz ist nicht allzugross, so dass es für die Piloten kein Spiel war, ihre Maschinen samt Inhalt heil auf den Boden zu bringen.

Der Start zum letzten Flug des Tages, Endziel Genf, erfolgte kurz nach 4 Uhr. Abgesehen von den oft unangenehmen Böen war dieser Flug der schönste des Tages und hinterliess einen unvergesslichen Eindruck. Kurz nach dem Start bot sich uns in 1100 Meter Höhe ein Panorama von unvergleichlicher Schönheit.

Die weit ausgedehnten, dunkelschattigen Wälder des Jorat, die fruchtbaren Felder und grünen Wiesen des Gros de Vaud, die zahlreichen Dörfer und Weiler, die Bauerngehöfte, im Westen die scharf vom Himmel sich abhebende Jurakette, im Süden die Waadtländer Alpen, die Dent de Lys, die Diablerets, gegen Osten die Berner Alpen, jenseits des Genfersees die Savoyer Alpen mit dem gewaltigen Mont-Blanc-Massiv. Lausanne mit seiner alterwürdigen Kathedrale, seeaufwärts Lavaux, seeabwärts La Côte, die Heimat des köstlichen Waadtländer Weines. Und die Krone dieses schönen Stückes Heimat: der Genfersee.

Ueber Morges kreuzen wir mit einem kleinen Verkehrsflugzeug. Der Pilot und sein Passagier winken.

Ueber Nyon besammelte unser Führer die Staffel zum geordneten Staffelflug. Um 16 40 flogen wir zwei Schleifen über die Völkerbundsstadt und landeten zehn Minuten später in Cointrin, Genfs Flughafen.

Der zweite Flugtag beginnt bei herrlichem Wetter um 07 22 mit dem Start nach Bière. Das schönste Wetter, das man sich denken kann, herrschte während des ganzen Tages. Leider gestaltete ein äusserst heftiger Wind, der zur Zeit unserer Landung in Lausanne beispielsweise mit 14 Metern in der Sekunde über den Boden fegte, die Landungen zu halsbrecherischen Experimenten. Diese Windverhältnisse stellten unsere Pilotenschüler vor recht schwierige Momente. Dass sie diesen Momenten gewachsen waren, bewiesen die zukünftigen Piloten.

07 43 überflogen wir das am Fusse des Jura gelegene Dorf Gimel und um 08 10 landete die erste Besatzung der Staffel auf dem Artilleriewaffenplatz Bière.

Gespannt verfolgen wir aus der Luft die erste Landung. Hei, das kann ja fröhlich werden!

Man bindet sich an, wie bei jeder Landung, und zieht die Gurten straff. Eine Capotage ist eigentlich keine sehr angenehme Sache. Ist man nicht angebunden, riskiert man, aus der «Kiste» hinausgeschleudert zu werden. Dann — Hals- und Beinbruch!

Der zweite Vogel landet. Von oben herab sieht die Landung aus wie ein Zirkusstückchen.

Ist es auch, wie wir gleich sehen.

Der Pilot sticht aus 200 Meter gegen den ausgelegten Landungspfeil. Plötzlich sacken wir durch. Schwupp! — In der nächsten Sekunde reisst ein Windstoss uns mit in die Höhe. Dann geht es wieder abwärts, dem Pfeil entgegen. Neben diesem steht der

Staffelführer und gibt mit dem Taschentuch energische Zeichen. Zwanzig Meter über dem Boden sacken wir noch einmal durch. Der Pilot gibt Vollgas. Wir fegen über den Boden. Maschine auf den Boden drücken! gibt der Fluglehrer durch Zeichen zu verstehen. Keine leichte Sache! Die Räder berühren den Boden. In der nächsten Sekunde befinden wir uns fünf Meter darüber. Vollgas! Der Motor heult auf. Der Pilot drückt die Ma-Maschine. Radlandung. Ein Riesenluftsprung. Wieder am Boden, wieder ein Sprung. Noch einer — dann ein letzter.

Die Beobachter springen aus den ausrollenden Maschinen, um sie am Flügel zu halten und gegen den Wind zu stabilisieren. Wir verteilen uns längs der Landungspiste, um unsern nach und nach landenden Kameraden beizustehen. Nach der Landung der letzten Besatzung geht das Lächeln einer sichtbaren Erleichterung über alle Gesichter.

(Fortsetzung folgt.)

Billet du jour

Billet du jour.

Nous avons donc peur des socialistes ; c'est un fait connu sur lequel il est inutile de revenir. Nos chambres fédérales sur leur ordre ont déjà décidé depuis plusieurs années de ne pas dépasser le chiffre de 85 millions pour le budget militaire. On dira et avec raison : 85 millions, c'est formidable ! Avec cette somme combien d'hôpitaux pourrait-on bâtir, combien d'orphelinats pourraient accueillir de petits délaissés, combien de routes, de ponts, de tunnels nécessaires à la collectivité pourraient être créés, combien d'enfants doués mais sans fortune pourraient être dirigés grâce à une sage orientation et surtout sélection professionnelles. Combien facile surtout serait l'organisation des fameuses assurances sociales ! Vous imaginez sans peine toute la série de bonnes raisons qu'il y a à ne pas dépenser chaque année une si grosse fortune : les organes rouges qui tiennent à tout prix à démolir notre armée pour pouvoir à tout prix également démolir notre pays sans être arrêtés par les baïonnettes des gens d'ordre, ces organes, dis-je, vous servent chaque matin une longue liste de raison péremptives.

Eh oui ! braves gens ! C'est une vieille histoire que de dire : les hommes sont fous de lancer l'argent par les fenêtres au moment où ils en ont un besoin si pressant ! Mais supposez (l'exemple est ridicule à force d'avoir été cité) notre armée licenciée et un de nos voisins pénétrant chez nous pour une cause quelconque (disons cause quelconque car au point où nous en sommes nous ne pouvons plus compter sur la solidarité internationale et la justice est livrée au bon vouloir des grandes puissances!) une ville est atteinte par les colonnes de l'envahisseur. **Cinq minutes** après, les 85 millions du budget militaire sont engloutis ; une seule banque, quelques fabriques . . . et le tour est joué. Nous ne parlerons pas des malheurs sans nombre dont bénéficiera le pays qui sera désormais bien mort et des pertes inévitables de vies humaines. En voilà assez ! Petites économies, vous dis-je ! Du reste on peut prendre le problème par l'autre bout ! Pour construire les casernes et les arsenaux il faut des maçons, des ouvriers et des matériaux dans vingt corps de métiers différents ; pour les uniformes il faut des tisserands, des fileurs, des tailleurs, des cordonniers . . . pour les armes il faut des mécaniciens, des fondeurs, des mineurs, des cheminots . . . Arrêtons-nous car nous savons là aussi que les fameux 85 millions s'en vont à des industries qui sans eux devraient chercher ailleurs des ressources souvent rares ! L'argent coule, coule,

telle l'eau d'une fontaine ! On ne vote pas un budget pour constituer un trésor de guerre !

Eh bien ! on veut encore rogner sur cette somme ! Pressé par les antimilitaristes et quelques citoyens qui croient découvrir l'Amérique, le Conseil fédéral mettra prochainement en œuvre une « commission des Économies » ! Les Chambres ont parlé ! 7 membres (maintenant 12) vont se réunir pour chercher le moyen de moins dépenser dans l'armée ! Le jeu est dangereux ! Puisse-nous ne pas nous repentir de cette économie de « bouts de chandelles » comme on dit familièrement !

On nous a dit que la tâche n'a pas été facile de trouver parmi nos parlementaires nos grands industriels, et nos grands commerçants, les compétences et la bonne volonté nécessaire pour constituer cette commission ; ces messieurs prétendaient ne pas vouloir perdre leur temps. Je crois tout prosaïquement que nombre de citoyens éclairés n'ont pas voulu accepter de gaité de cœur la grave responsabilité de diminuer notre force nationale.

Soyons tranquille ! La commission dite des économies fera de son mieux mais en épluchant soigneusement le budget militaire elle ne trouvera pas le moyen de diminuer beaucoup nos dépenses. Au contraire, si elle travaille dans un esprit vraiment critique elle ne pourra que recommander aux chambres fédérales un peu de prudence dans les réductions du budget. Ce sera le comble !

D.

La Défense nationale

La neutralité effective de la Suisse remonte à 1515. Après la défaite de Marignan, les Confédérés renoncèrent à toute tentative d'expansion extérieure. Plus tard, cette neutralité trouva un fondement dans des traités. Elle fut confirmée à l'occasion de notre entrée dans la Société des Nations, avec cette réserve, toutefois, qu'en échange du privilège d'être son seul membre neutre, la S. D. N. nous a imposé l'obligation de prendre nous-mêmes les mesures nécessaires à la garantie de cette neutralité, autrement dit de maintenir l'armée et de la rendre apte à cette tâche.

L'instruction de base de l'armée, le service en campagne (en abrégé S. C.) débute par ces lignes : « Notre défense nationale a pour unique objet la protection de notre indépendance. C'est donc à repousser une agression . . . que nous devons nous préparer ».

Le problème défensif étant ainsi nettement posé, nous allons examiner comment le S. C. cherche à le résoudre. Mais, auparavant, il nous paraît indiqué d'expliquer ce qu'est ce S. C.

L'art de disposer et d'employer les moyens en vue du combat, s'appelle la tactique. Ces moyens, ce sont les troupes avec leur armement (fusil, fusil-mitrailleur, mitrailleuse, canons, etc.) et leur matériel (de transport : voitures automobiles et hippomobiles : de transmission : télégraphe, téléphone, radio, signaux optiques), etc., etc. Il est bien évident que l'armement influence considérablement la tactique : on ne se bat pas avec une lance comme avec un fusil, un canon ou un char d'assaut. Le terrain, lui aussi, « imprime à chaque action un caractère particulier » : on n'attaque pas en terrain couvert par une haute végétation, des forêts ou des localités, comme en terrain découvert, en terrain coupé (cours d'eau, ravins), ou en relief (collines, montagnes), comme en terrain plat. Sans aller plus loin, on se sera rendu compte que « l'activité tactique, à la guerre, ne se laisse pas réglementer de façon rigide ». Il est cependant indispensable que les cadres, chargés de conduire la troupe, con-