

III. Internationales Flugmeeting in Dübendorf : 22. bis 31. Juli 1932

Autor(en): **Laux, Eugen**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit
FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **7 (1931-1932)**

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709932>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Schweizer Soldat » Le Soldat Suisse

Organ der Wehrmänner aller Grade und Heeresklassen + Organe des Soldats de tous grades et de toutes classes de l'armée

Herausgegeben von der Verlags-Genossenschaft „Schweizer Soldat“ + Edité par la Société d'Édition „Soldat Suisse“
Sitz: Rigistr. 4, Zürich + Interimsverlag - Editeur par intérim: Verlagsdruckerei Aschmann & Scheller, Brunngasse 18, Zürich 1

Erscheint jeden zweiten Donnerstag Expedition und Administration (Abonnements et annonces) Parait chaque quinzaine, le jeudi
Telephon 27.164 Brunngasse 18, Zürich 1 Postscheck VIII 1545

Abonnementspreis - Prix d'abonnement: Ohne Versicherung Fr. 6.— pro Jahr (Ausland Fr. 9.—); sans assurance fr. 6.— par an (étranger fr. 9.—).
Insertionspreis — Prix d'annonces: 20 Cts. die einspaltige Millimeterzeile von 45 mm Breite oder deren Raum — la ligne d'un millimètre ou son espace;
80 Cts. textanschließende Streifeninsetrate, die zweiseitige Millimeterzeile von 90 mm Breite bzw. deren Raum — Annonces en bande, la ligne d'un millimètre ou son espace, 90 mm de large.

Chefredaktion: E. Möckli, Adj.-Uof., Postfach Bahnhof Zürich,
Telephon 57.030 und 67.161 (privat)

Rédaction française: 1^{er} Lt. Ed. Notz, 11, rue Charles Giron, Genève
Téléphone 27.705

III. Internationales Flugmeeting in Dübendorf. 22. bis 31. Juli 1932

Zur Begrüßung

« Durchdachte technische Vollendung, verbunden mit nervenstarker Ertüchtigung der Pioniere haben den Fluggedanken zum kulturfördernden, völkerverbindenden Faktor gestaltet. Gruß und Dank des Schweizervolkes gelten anlässlich des Zürcher Meetings den Bezwingern des Luftraumes. Möge das von Ihnen auf nationalem Boden Erklärte in immer höherem Maße Gemeingut der internationalen Kulturgemeinschaft werden. Nur aus dem Bewußtsein der Schicksalsverbundenheit aller Völker wächst ein Geist menschlicher Solidarität, der auch wirklich verbürgt, daß jener Fortschritt, den wir als eigenes Besitztum preisen, fernsten Geschlechtern erhalten bleibe. »

Motta, Bundespräsident.

* * *

Unter dem Leitstern dieser dem Festprogramm vorausgeschickten Begrüßungsworte unseres Bundespräsidenten nahm am 22. Juli das 3. Internationale Flugmeeting auf dem ideal gelegenen Militärflugplatz in Dübendorf seinen Anfang. Die Bahn war freigegeben für den fliegerischen Wettbewerb und das aviatische Luftturnier. Während zehn Tagen stand das Flugfeld im Zeichen der Internationalität; trotz der mannigfaltigen Schwierigkeiten und Hemmungen der gegenwärtigen Zeit paarten sich bewährte Piloten mit ausgezeichnetem Material aus Deutschland, Frankreich, England, Holland, Belgien, Italien, Jugoslawien, Polen, Dänemark und aus der Schweiz zu Flugkonkurrenzen im Sinne von Kampf und Wettbewerb. Die Militärflieger finden sich auf der neutralen Piste zu friedlichem Wettkampfe vereinigt; kriegerische Kunst wandelt sich in sportliche Leistung ab. Ein schweizerischer Luftfahrtsachmann prägte den Satz: « Fliegen heißt, sich, seine Maschine und die Luft kennen und beherrschen. »

Dem kurz bemessenen Raum entsprechend kann sich der Berichterstatter nicht der Detailbesprechung jedes einzelnen Flugtages und jeder einzelnen Konkurrenz hingeben, er will versuchen, in knappen Auszügen ein Bild vom europäischen Flugmeeting zu rekonstruieren.

Der erste Tag gehörte den nationalen Konkurrenzen unserer Militärflieger. Das ist eine Tradition, der auch heuer nachgelebt wurde. Während des Vormittags kamen die *Beobachter-Konkurrenzen*, bestehend aus der Photo-Konkurrenz und der drahtlosen Uebermittlung zweier Meldungen aus dem Flugzeug, zum Austrag. Der photographische Wettbewerb verlangte, daß der Beobachter in einem Viereckflug drei eindeutig bezeichnete Geländepunkte — die ihm in einem verschlossenen Umschlag mit auf den Luftweg gegeben wurden — suchte und davon unter bestimmtem Winkel und aus bestimmter Höhe je ein Einzelbild aufnahm, sodann Photoapparat, Platten und die nach vorgeschriebener Methode ausgewerteten Kopien auf dem schnellsten Wege der Jury unterbreite. Die Bewertung geschah nach Ausführung, Belichtung, Sauberkeit und Auswertung, ferner nach auf-

gewandter Zeit vom Start bis zur Abgabe der fertigen Kopie. Bei der sogenannten Radio-Konkurrenz hatte der Beobachter je eine Meldung im Klartext und chiffriert drahtlos im Flugzeug zu empfangen und nach einigen vorgeschriebenen Aenderungen der Bodenstation wieder zurückzugeben. — Der Nachmittag stellte die *Ausscheidungskonkurrenz des Stafettenwettkampfes für Militärequipen* in den Vordergrund. Die Bedingungen hierfür waren die folgenden: Den konkurrierenden Equipen stehen je ein Jagd- und zwei Beobachter-Flugzeuge zur Verfügung, die in Ablösungen die Route Dübendorf, Schwerzenbach, Hegnau, Kirche Dietlikon, Dübendorf zu fliegen und eine Meldung an den Ausgangsort zurückzubringen hatten. Die Jagdflieger starteten zuerst und warfen nach ihrem Rundflug eine Meldetasche ab, die vom Beobachter des zweiten Flugzeuges eingeholt und nach dem zweiten Flug in gleicher Weise übernommen wurde. Nach dieser Landung war die Meldung vom Beobachter möglichst rasch der Jury zu überbringen. Bewertung nach kürzester Zeit gerechnet vom Empfang der Meldung bis zur Rückgabe derselben an die Jury. Inzwischen trafen die ersten Konkurrenten der Rally, der ersten Konkurrenz für Sport- und Tourenflugzeuge, auf der Piste ein. Diese Rally bot den Teilnehmern am internationalen Flugmeeting die Möglichkeit, den Hinflug nach Dübendorf, von wo aus er auch erfolgen möge, bereits mit einem Wettbewerb zu verbinden. Sie bezweckte, die Konstruktion von leistungsfähigen, ökonomischen, flugsicheren und bequemen Sport- und Tourenflugzeugen anzuspornen. Geschicklichkeit, Ausdauer, Navigationstüchtigkeit des Piloten sowie die Leistungsfähigkeit des verwendeten Flugzeuges spielten für diese Konkurrenz, die offen für Flugzeuge bis zu einem Leergewicht von 600 Kilo war, eine ausschlaggebende Rolle. Der Abflugort und Zwischenlandungsplätze in beliebiger Zahl konnten vom Piloten selbst bestimmt werden. Nur als letzte Rennetappe des Rallys war die Strecke Basel-Dübendorf vorgeschrieben, und zwar hatte die Ankunft am Ziel zwischen 17.00 und 17.30 Uhr zu erfolgen. Kurz nach 17.00 Uhr zeigten sich denn auch die Konkurrenten über dem Flugplatz; die Landung und Punktbewertung zeitigte folgendes Resultat: 1. Pilot Funk (Schweiz) mit Klemm L 25 ab Vlissingen (Holland), 2. Puget (Frankreich), 3. Soenning (Deutschland), 4. Straumann (Schweiz), 5. von Mühlener (Schweiz), 6. Eyd (Schweiz).

Resultate der Radio- und Photo-Konkurrenzen: a) Radio: 1. Beobachter Lt. Kruck, Pilot Lt. Lindecker, Uebermittlungszeit 11 : 20 Minuten, 2. Lt. Läderach mit Lt. Weber, 12 Minuten, 3. Oblt. Jud mit Lt. Senn, 12 Minuten. b) Photo: 1. Oblt. Echser (Beobachter) mit Pilot Wipfli 89 Punkte; 2. Lt. Romegialli (B.) mit Pilot Lt. Bijon 85,5 P.; 3. Lt. Enz (B.) mit Pilot Lt. Nievergelt 82,5 P., bei einem Maximum von 100 Punkten. Die zu photographierenden drei Geländepunkte waren: 1. Ort Neuhaus, 2 Kilometer nördlich Schmerikon (oberer Zü-



Participants suisses au concours militaire d'acrobatie

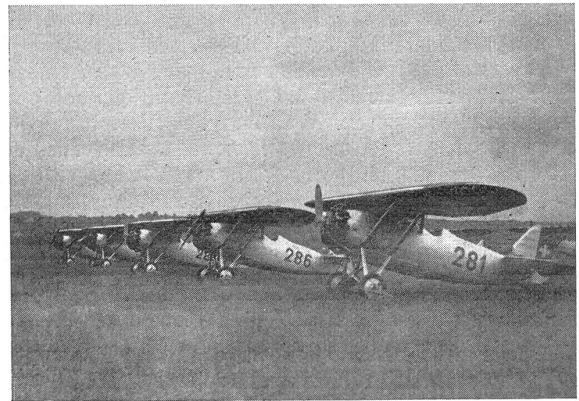
Phot. Pleyer, Zürich

richsee), 2. Ort Oberhausen, 5 Kilometer nördlich Wil (St. G.) und 3. Ort Mittler-Schneisingen, 2 Kilometer nordwestlich Niederweningen (Zürich).

Den Clou des nachmittäglichen Programms vom Samstag bildete die *internationale Konkurrenz für Militärstaffeln*, welche für Militärstaffeln aller Länder offen war. Die konkurrierenden Staffeln machten eine freie Vorführung in der maximalen Flugdauer von 20 Minuten. Alle Vorführungen hatten in einem Raum von drei auf drei Kilometer zu erfolgen bei einer maximalen Flughöhe von 500 Meter über dem Boden. Die Bewertung erfolgte nach Punkten, wobei Präzision, Programmreihenfolge und allgemeiner Eindruck des Fluges maßgebend waren. Ausgetragen wurde diese Geschwader-Konkurrenz durch die Schweizer-Jagdstaffel « Koepke » (Führer Hptm. Koepke, Flugplatzdirektor Basel), die französische Bomben-Geschwader-Staffel und die dänische Militärstaffel. Die schweizerische Dewoitine-Staffel zeigte sich sehr beweglich, legte Formationsgefühl an den Tag und bot auch bezüglich Figuren optischen Genuß. Resultate: 1. Rang: Staffel Oblt. Laerum, Dänemark, Fokker CV, 123 Punkte. 1. Rang ex aequo: Hptm. Koepke auf Dewoitine D 26, Schweiz, 173 Punkte, 3. Hptm. Meyer, Schweiz, auf Dewoitine D 27, 166 Punkte,

4. Commandant Boudillet, Frankreich, auf Livré zweimotorig, 123 Punkte (4. Rang im Gesamtklassement, jedoch 1. Rang in der Klasse der mehrmotorigen Flugzeuge).

Viel Freude und eiteln Sonnenschein brachte der erste Sonntag: nach amtlicher Feststellung waren es 50,000 zahlende Besucher, die die Piste umsäumten und zirka 2000 Automobile, welche einen imposanten Wagenpark bildeten. Das flugsportliche Programm fand den ungeteilten Beifall der dreidimensionalen Zuschauergemeinde. Als erste Nummer ging der Tauf-Start des Gondon-Bennet-Ballons « Zürich » von Herrn Regierungsrat Dr. Oskar Wettstein. Zuerst schwebte der neue goldgelbe Ballon vertikal in die Höhe, langsam über dem Flugplatz kokettierend, leise nach Südosten entfliehend. Der netzlose Geselle, ein Novum dieser Art, führte in seiner blumengeschmückten, von Luftwürsten gepanzerten Gondel die Herren Oberstlt. Gerber (Führer), Dr. Tilgenkamp und Direktor Degen mit, erfahrene Aeronauten, die mit dieser ersten Fahrt einen Dauerflug verbinden wollten, aber bereits schon in später Abendstunde auf dem Bodensee niedergingen und glücklich landeten. Aus dem Kranz der Darbietungen, die aus Fallschirmsprüngen, Trapezakrobatik am Flugzeug, Stafel-Demonstrationen bestanden, interessierten am meisten die Segelflüge und bei diesen wiederum die erstmals in der Schweiz gezeigte Akrobatik auf einem Segelflugzeug, das Oblt. Farner in den Brennpunkt des Interesses und der Sensation stellte. Die Italiener führten infolge des Todesfalles ihres Kameraden Sergente Mario Sansone vorerst nur einige Staffeldemonstrationen hors concours aus. Mit bewundernswerter Eleganz und mit unglaublichem Fingerspitzengefühl reihten sich die italienischen Militärpiloten ihre mit den nationalen Farben signierten Breda-Maschinen neben-, unter- und übereinander, demonstrierten ihre vielgerühmte Geschwader-Akrobatik, die das Publikum und besonders die Fachleute in helle Bewunderung brachte. Auch unsere schweizerischen Militärflieger kletterten an das wolkenbeschwerte Himmelszelt, um sich um die Siegestrophäe der nationalen Akrobatik-Konkurrenz in verschiedenartigen Figuren und kühnen Evolutionen zu überbieten. Flugdemonstrationen des Engländers Buhmann und Vorführungen der französi-

Schweiz. Dewoitine-Staffel
Escadrille suisse Dewoitine

Phot. Pleyer, Zürich



Nächtliches Manöver des Zeppelins

Une manœuvre de nuit du Zeppelin
Phot. Pleyer, Zürich

schen Bomben-Geschwader-Staffel rundeten das großaufgezogene Sonntagsprogramm, dem die Herren Bundesrat Pilet-Golaz, alt Bundesrat Haab, Generalstabschef Roost und die Divisionäre Lardelli und von Muralt, sowie weitere Honoratioren im zivilen Frack (mit Ausnahme der Herren Stadträte von Zürich, die während den 10 Tagen kategorisch abwesend waren) oder grünen Tuch.

Am Vormittag fand im Grand Hôtel Dolder der Empfang der am internationalen Flugmeeting teilnehmenden Flieger statt. Nachdem die einzelnen Fliegerdelegationen dem Vertreter des Bundesrates, Bundesrat Pilet, vorgestellt worden waren, begrüßte der Präsident des Organisationskomitees, Nationalrat Häberlin (Zürich), den Vorsteher des Eisenbahndepartements, der darauf in einer kurzen Ansprache die Grüße des Bundes-

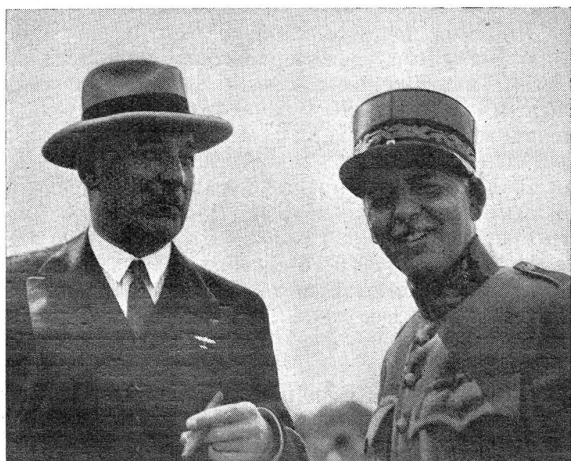
rates überbrachte und besonders der italienischen Delegation das Beileid zum Hinschied ihres verunglückten Kameraden aussprach.

Weitere Resultate vom 1. Sonntag: Nationale Akrobatik-Konkurrenz: 1. Hptm. Karnbach, 90 Punkte, 2. Lt. Lindecker, 86 P., 3. Oblt. Fretz, 73 P., 4. Oblt. Rieser, 71 P., 5. Oblt. Wyß, 60 Punkte.

Staffettenwettflug: 1. Si tu veux, Oblt. Meßmer, Oblt. Eggenberger: weiß, 30 Minuten 20 Sek., 2. He nu so de, Lt. Höring, Oblt. Wyß, Farbe: blau, 30 Minuten 24 Sek., 3. Singstudent, Oblt. Kreis, Oblt. Saxer, Farbe: gelb, 30 Minuten 23¹/₅ Sek., disqualifiziert weil Meldung verloren, 4. Frascati, Leutnant Baumann, Lt. Kruck, 30 Minuten 29 Sekunden, disqualifiziert, weil zwei Eckpunkte nicht umflogen.

Montags früh um 5 Uhr starteten die ersten Militärflugzeuge zum *internationalen Alpenrundflug*, der in zwei Kategorien (Einsitzer und Mehrsitzer) zum Austrage kam. Sieger wurde in jeder Kategorie derjenige Konkurrent, der für den Alpenrundflug die kürzeste Zeit benötigte. Die Rundstrecke führte über folgende Etappen: 1. Zürich (Dübendorf)-Thun 105 Kilometer, 2. Thun-Bellinzona 125 km, 3. Bellinzona-Zürich 137 km. Total 367 Kilometer. Sieger wurde der jugoslawische Capitain Chintitch Zlatko auf Maschine Hawker «Fury» mit 68 : 38,8 Minuten, 2. Capit. Bayan Georges (Polen), Zeit: 71 : 10,6, 3. Hauptm. Burkhard Walter (Schweiz) 75 : 33, 4. Oblt. Primault Etienne (Schweiz) 75 : 59, usw. Aus der Kategorie Zwei- und Mehrsitzer: Capit. Vanderlinden (Belgien) auf Fairey-Fox, beste Zeit 85 : 46, 2. Adjut. Duroyon (Frankreich), 3. Oblt. Hauser, 4. Capit. Baydak (Jugoslawien).

Der Dienstag war regnerischer Trauertag. Vormittags 11 Uhr fand in der Liebfrauenkirche in Zürich die Abdankungsfeierlichkeit für den am Freitag in Dübendorf abgestürzten italienischen Flieger, Sergente Mario Sansone, statt. Es war so recht ein Tag zur Klage, und es schien, als beweinte die Natur selbst diesen jungen Fliegerhelden, dem nun alle Kameraden in ehr-



Oberstkorpskdt. Roost, Chef des Generalstabes (in Zivil) und Oberstdivisionär Lardelli, Kdt. der 6. Division als Zuschauer

Le colonel cdt. de corps Roost, Chef de l'Etat major général (en civil) et le Colonel divisionnaire Lardelli, cdt. de la 6e div., comme spectateurs.
Phot. Pleyer, Zürich

licher Trauer einen Strauß des Gedenkens auf sein allzu frühes Grab legten. Die Ueberführung des toten Helden nach seinem Heimatsort geschah unter militärischer Begleitung und unter Kommando von Major Glauser (Dübendorf).

Am Mittwoch ging der Start der *Verkehrsflugzeuge für die internationale Alpenfahrt* von Stapel. Seine gesamte Flugstrecke betrug 723 Kilometer. Der Sieger dieses Rundfluges, welcher letzterer den Beweis dafür erlegen soll, daß das Gebiet der Alpen für den internationalen Luftverkehr kein unüberwindliches Hindernis mehr bedeutet, erhielt den Barpreis von 10,000 Fr. und den Wanderbecher Chavez-Bider. Die Bewertung erfolgte durch eine Formel, die aus verschiedenen Faktoren (Flugsicherheit, Betriebsökonomie, Geschwindigkeit, Nutzlast usw.) bestand. Resultate hierüber: Das Junkers-Flugzeug Ju 52-3, drei Hornetmotoren zu 525 Pferdestärken gewann die schwere Konkurrenz in total 223 Minuten 25 Sek., was einem Stundenmittel von 191,95 km entspricht. Pilot Polte von der Deutschen Lufthansa erhielt den Barpreis von 10,000 Schweizerfranken. An zweiter Stelle rangiert Direktor Mittelholzer mit dem Dornier Do. K-4, er benötigte für die ganze Strecke 237 Minuten und 37,4 Sek. Der Fokker F 7b als Dritter erreichte 128,88 Stundenkilometer, Pilot Ernst Gerber beanspruchte 332 Minuten und 56,6 Sekunden. Der Lockheed-Orion der Swissair fiel infolge Abbruch des Fluges und Verschiebung der dritten Etappe auf den nächsten Tag, außer Konkurrenz.

Vor dem Alpenrundflug starteten die *Sport- und Tourenflugzeuge* zur internationalen Konkurrenz. Ihr Zweck bestand darin, die Konstruktion von leistungsfähigen, ökonomischen, flugsicheren und bequemen Sport- und Tourenflugzeugen anzuspornen. Die Flugstrecke führte von Dübendorf über Grenchen, Belp-Bern, La Chaux-de-Fonds, Lausanne nach Altenrhein, Rheinau zurück nach Dübendorf. Sieger war derjenige, der nach Zurücklegung der vorgeschriebenen Strecke als Erster wieder in Dübendorf landete, es war der Schweizer Pilot Robert Fretz, der auf seiner Puss Mothe die 601 Kilometer in 186 Minuten 4,4 Sekunden meisterte. 2. Dr. Mauerhofer (Schweiz) 186 : 16,6. 3. Nauer (Schweiz) 186 : 17,2. 4. Frau Fußbahn (Deutschland) 232 : 18,6 usw.

Die Nachmittagsprogramme vom Mittwoch und Donnerstag bestanden in der Hauptsache aus Ausscheidungen für die Geschwindigkeitskonkurrenz für Militärflieger und der internationalen Akrobatikkonkurrenz für Militärpiloten.

Der Freitag gehörte den zwanzigtausend Kindern, denen das rührige Organisationskomitee viele Ueerraschungen und der Wettermacher einen prächtigen Sonntag beschied.

Der zweite Samstag und der letzte Tag waren dem Endspurt in den Konkurrenzen eingeräumt, sie trugen den Stempel großformatiger Attraktionen und starken Publikumbesuchs. Am Sonntag erschien Bundespräsident Dr. Motta auf der Ehrentribüne, an deren Fahnenstangen sämtliche Fahnen der teilnehmenden Staaten gehißt waren. Auf der Lautsprecheranlage, die aus nicht weniger als 100 Lautsprechern bestand und den ganzen großen Flugplatz umzäunte, ertönte die Nationalhymne. Als Sprecher am Mikrophon bewährte sich der technische Leiter des Militärflugplatzes, Herr Ingenieur Burkhard, der es trefflich verstand, die große Masse Publikum über den Stand und die Art der Darbietungen aufzuklären, hin und wieder auch verlorengegangene Kinder und Fundgegenstände vermitteln zu müssen. Bei den Ausscheidungen in der internationalen Akrobatik-Konkur-

renz handelte es sich um zwei Kategorien: a) Akrobatik-Konkurrenz auf Zivilflugzeugen um den Becher Fronval, und b) Akrobatik-Konkurrenz auf Militärflugzeugen um den Becher Bärtsch. Die Prüfungen sahen vor: 1. Der Konkurrent hatte eine freie Vorführung in der maximalen Dauer von zehn Minuten auszuführen; das Programm mußte vorher der Jury eingereicht werden, 2. der Konkurrent mußte eine Serie von Figuren in einer Reihenfolge und innert eines Zeitraums ausführen, welche vor der Jury bestimmt wurden. Die Bewertung geschah folgendermaßen: Jeder Konkurrent erhielt 100 Punkte, wovon die durch die Jury verhängten Strafpunkte abgezogen wurden. Für die Jury waren folgende Punkte maßgebend: a) Präzision der ausgeführten Akrobatikfiguren, b) Korrektheit der ausgeführten Figuren, c) allgemeiner Eindruck, d) Programmwertung.

Resultate:

a) *Internationaler Akrobatikwettbewerb für Zivilflugzeuge*: 1. Gerhard Fieseler (Deutschland) mit Tiger, 99 Punkte; 2. Dr. H. Gullmann (Deutschland) mit Tiger-Schwalbe, 87 Punkte; 3. Gerd Achgelis (Deutschland) mit Focke-Wulff-Kiebitz, 84 Punkte; 4. Liesl Bach (Deutschland) mit Klemm, 78 Punkte (1. Damenpreis); 5. Victor Glardon (Schweiz) mit Schwalbe, 73 Punkte; 6. Vera von Bissing (Deutschland) mit Schwalbe, 71 Punkte.

b) *Internationale Akrobatikkonkurrenz für Militärflugzeuge*: 1. Capit. Amouroux (Frankreich), 94 Punkte; 2. Oblt. Sandberg (Holland), 90 Punkte; 3. Oblt. Frey (Schweiz), 84 Punkte.

Am Sonntag kam als letzte Konkurrenz, die der *Geschwindigkeit* zum Final-Austrag. Die Geschwindigkeitskonkurrenz wurde auf der Strecke Dübendorf, Turm Bachtel, Turm des Eschenberg und Radiomast von Kloten ausgetragen. Es sind dies 65 km, die dreimal zu umfliegen waren. Sieger wurde Major Cassinelli (Italien) in 34:06,2, Stundenmittel 343,075 Kilometer; 2. Lt. Scapinelli (Italien) in 34:46,4; 3. Ernst Nyffenegger (Schweiz) mit Lockheed-Orion in 35:26; 4. Hptm. Högger (Schweiz) auf Dewoitine D. 27 in 37:27,2. Walter Mittelholzer gab auf.

Als Hauptattraktionen vom Samstag und Sonntag sind wiederum die Luftparaden der italienischen Staffel zu nennen. Die Italiener schienen am letzten Tag am besten disponiert zu sein, ihre Stürze, Rückenflüge, Halbloopings, Riesenräder und Tonneaux, durchgeführt mit einer Präzision und durchdrungen von einem Willen, alles in Staffelform, gehörte unbedingt zum Schönsten der zehn Tage Flugmeeting. Noch zu erwähnen sei der Besuch des Zeppelins vom Samstagabend, der wohl infolge zu schwacher Flugplatzbeleuchtung das vorgesehene Programm (kurze Landung auf dem Platz) nicht ganz zur Ausführung brachte. Während Achgelis am Samstagabend seine Spezialität, Bodenakrobatik, vorführte, tauchte über der Piste das größte Verkehrsflugzeug der Welt, der 3000 PS-Junkers G 38 auf, um sich bald darauf niederzulassen und majestätisch vor die Tribüne zu rollen. Der letzte Tag brachte den Organisatoren nochmals einen vollen Erfolg. Zu den vorerwähnten Hauptattraktionen gesellten sich noch die verschiedenen Evolutionen der Segelflieger, Fallschirmabspringer (12 an der Zahl), Akrobaten am Himmelszelt und der Italiener, die vereinzelt Flugkünste in höchster Vollendung ausführten.

Die Presse, die während den zehn Tagen in einem Theoriesaal des Verwaltungsgebäudes aufs beste untergebracht war, hatte in den Herren Major Koschel und Hptm. Vacano (Bolivien-Instruktor) äußerst liebenswür-

dige Berater und Helfer. Selten wohl durften sich die Pressenänner solch individueller Aufmerksamkeit und fachmännischer Unterweisung erfreuen.

Im « Baur au Lac » fand am Sonntagabend die Preisverteilung statt und damit wurde der Schlußstrich unter die in allen Teilen prächtig gelungene Veranstaltung gesetzt. Die Organisatoren (Generalkommissär Major Rihner) hoffen zuversichtlich, daß in der Folge der Zeit das Interesse des Publikums an wirklichen Fliegerkonkurrenzen ein immer größeres werde, daß diese Konkurrenzen sich zu einem traditionellen Ereignis auswachsen werden, das von niemandem mehr vermißt sein will, und daß nicht nur alle fünf Jahre, wie bis anhin, sondern auch in kürzern Zeitintervallen diese so überaus interessanten Flieger-Wettbewerbe wiederholt werden können.

Eugen Laux.

Ich bin ein jung' Soldat . . .

Von Lt. H. A. Wagner

(Fortsetzung.)

V. Einzelausbildung.

Abwechselnd mit dem Maschinengewehrdienst findet «Einzelausbildung» statt. Das ist die eigentliche Schule des Soldaten. Der zivile Jüngling wird durch einen spezifisch-systematischen Körper- und Seelentraining zum Kriegsmann erzogen.

Brösmelis Plan ist kühner. Wir sollen eine Gruppe von *Helden* werden. Er, als «Oberheld», gedenkt dann bei der Inspektion die unvermeidlichen Lorbeeren mit bescheidenem Stolz einzuheimsen.

Vorläufig sind wir noch nicht so weit. Es gilt zu arbeiten. Der Gruß soll ausgeschliffen werden. Gruß mit Melden.

Noch gibt's Leute, die ohne Gewissensbisse die Hand ans unbedeckte Haupt legen und dabei tollkühne Meldungen herausbrüllen.

«Korporal, Mitr. Hauser zum Kaktusmagazin!» — (Das ist der Ort, wohin jeden Sterblichen von Zeit zu Zeit ein «unennbares Sehnen» treibt.)

«Korporal, Mitr. Neuenschwander mit einem Mann zur Kantine!» —

Der Bewinkelte: «So, so? Wo ist denn der Mann?»

Neu stutzt, schielt nach hinten: «Itz isch dä Ch... nid emau mitcho» . . .

Achtungstellung. Trotz verschieden langer Leitung soll Mann für Mann nach dem Kommando «Steht» innert einer Millionstelsekunde tadellos im Senkel stehn.

«Scherler!» —

«Hier, Korporal!» —

Sie machen eine Figur, wie die Hexe zu Endor nach ihrer Ueberführung ins Landesmuseum!» —

«Zu Befehl, Korporal! Wie die Hexe von Ecuador» . .

«Maul halten! — Glaser!» —

«Hier, Korporal!» —

Sie haben wohl den Veitstanz?! Ihr linker Zeigefinger zuckt!!!» —

«Eine Fliege sitzt mir direkt auf der Nase, Korporal!» —

«Wa-wa-wasss? Eine Fliege sitzt Ihnen — — — Erst richtig anmelden, Kerl!» —

«Zu Befehl, Korporal! — Korporal, Mitr. Glaser! Eine Fliege» . . .

«Fliege? Fliege? Was Fliege?! Wwwwenn Sie ein Hornissenschwarm in corpore in die Nase sticht, dann haben Sie erst zu nießen, wenn «Rrruhn» kommandiert ist, — verstanden?» —

«Zu Befehl, Korporal! Erst nießen, wenn «Ruhn» kommandiert ist.» —

«Wacker, Sie grinsen?» —

«Zu Befehl, Korporal!» —

«Sie nehmen zur Strafe den Birkharz und üben mit ihm den Gewehrgriff, erste Bewegung! Wehe Ihnen, wennnn»

«Befehl, Korporal! Gewehrgriff, erste Bewegung! — Korporal, Mitr. Wacker mit einem Mann ab!» —

* * *

Vieles ist nach und nach zu erringen: Achtungstellung, Gewehrgriff, Taktschritt, Drehungen, — Karabiner laden und entladen, im Marsch, im Lauf, — «zum Schuß — fertig», zielen und abkrümmen («Schlage hoch und fest an», — — —) — dazu immer wieder Grüßen, Melden, Sammeln, Marschieren, — Bajonett auf, ab, auf, ab, — usw. usw. ein langes, unendliches Programm.

Wir beginnen bereits das berühmte «dumme Gesicht» zu machen, das General Wille von jedem Mann erwartet, bei dem die Sache eingeschlagen hat . . .

Ich bin «dussemang» zum Gruppenführer-Stellvertreter avanciert und leite bei Abwesenheit des Korporals von dieser gloriosen Höhe aus die Uebungen «meiner Abteilung».

Das ist nicht so leicht. Eine «schnurlose» Autorität hat's schwerer, sich durchzusetzen, als eine dekorierte. Fortwährende Volksabstimmungen gehen leicht ins Uferlose . . .

Glaser, Scherler und Neuenschwinger sind für «gemäßigten Betrieb», Hauser möchte häufiger Pausen eingeschaltet sehen, und Birkharz schwärmt fürs «Flohen überhaupt». Nur Feurig erfüllt mit Hingebung seine Pflicht. Zuerst noch etwas unsicher, versuche ich's auf parlamentarischem Wege mit «wechselnden Mehrheiten», dann wird die Volksvertretung nach und nach zurückgedrängt und schließlich, in einem grimmigen Augenblick, kaltgestellt. Und so geht's auch am besten. —

Ein Fehlurteil?

Die regelmäßigen Leser des «Schweizer Soldat» werden kaum in Versuchung kommen, den Redaktor als Antimilitarist oder als Offiziersgegner zu taxieren, auch dann nicht, wenn er ausnahmsweise einmal gezwungen ist, gegen einen Offizier aufzutreten. Es gibt eben Fälle, wo man bei allem guten Willen zur militärischen Subordination als Bürger mit normalem Verstand und als Mensch mit warmblütigem Herz sich auflehnen muß gegen herausforderndes Auftreten und schrankenlose Willkür Vorgesetzter.

Und ein solcher krasser Fall liegt vor im Falle des Leutnants Sekula, Füs.-Kp. III/53, der am 22. Juli vom Divisionsgericht 4 disziplinarisch mit zehn Tagen gewöhnlichem Arrest bestraft worden ist. Der Angelegenheit liegt folgende *Anklage* zugrunde:

«Leutnant Sekula Karl, geb. 30. März 1910, wird angeklagt der Dienstverletzung und der Beschimpfung von Untergebenen,

a) weil er sich am 19. März 1932 in der Infanterie-Rekrutenschule II/4 auf der Allmend in Luzern gegenüber den ihm unterstellten Rekruten, als einzelne von ihnen husteten und die Leistungen des Zuges ihn nicht voll befriedigten, dahin äußerte:

«Wenn ihr verrecke wend, so verrecked grad ganz, so simmer euch los.» (!)

b) weil er in der genannten I.-R.-S. Luzern gegenüber den aus dem Krankenzimmer zurückkehrenden Leuten die Aeußerung tat:

Fahred ab ihr Halbtote, ihr ghöred nid in en anständigi Gsellschaft!»

c) weil er ebenfalls in der genannten I.-R.-S. in Luzern den Rekruten Abegglen Paul von Iseltwald «Schlampi» nannte und als er nicht gut schoß, zu ihm sagte, «man sollte ihn ermorden».

Mein Dienstbüchlein weist über 1000 Dienstage auf und diese haben Gelegenheit geboten, viel Freudiges, aber auch allerlei ungeschickte Vorkommnisse bezüglich Soldatenbehandlung zu erleben. Noch nie aber habe ich von derart unverzeihlich rohen, alle Menschenwürde mißachtenden Ausdrücken gehört, auch nicht bei wildgewordenen Korporalen, die Strammheit und Straffheit in unvernünftigen Anbrüllen der Mann-