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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 5 (1929-1930)

Heft: 15

Artikel: Im Flugzeug rund um die Schweiz [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-708785

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

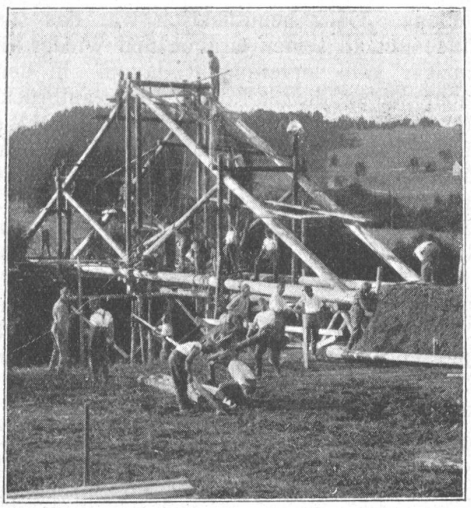
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.07.2025

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



Brückenbau. — Construction d'un pont.

Pfah! ohne Berechtigung. Und dies nicht nur bei uns Sappeuren.

Gerne erinnern wir uns dieses W.K. Es ist gar nicht so abscheulich, vierzehn Tage in der Einsamkeit zu verbringen. Hier lernten wir wirklich bescheidene und genügsame Leute kennen, solche, die einen Fünfer länger in der Hand herumdrehen, als wir einen Fünfliber. Doch bald wird geschäftiges Leben in dieses Tal kommen, ein grosses Werk wird entstehen, und auch diese Menschen werden sich dann ändern.

«Bataillon, abtreten!».... Bravo!... auf Wiedersehen!

Im Flugzeug rund um die Schweiz

(Schluss.)

Die Luftstrecke Genf-Bière misst 36 km. Um diese Strecke zurückzulegen, benötigten wir zirka 40 Minuten. Dies entspricht einer Fluggeschwindigkeit von 54 km/st. Am Vortage durchflogen wir in dieser Zeit die Strecke Romont—Genf, 80 Kilometer.

Des heftigen Windes wegen beschloss der Staffelführer, den Start nach Lausanne zu verzögern. Wir warteten. Da der Wind nicht abnahm, ja eher stärker wurde, entschloss sich der Staffelführer zum Start.

Punkt 09.30 startete er als Erster. Einer nach dem andern folgten die übrigen. Auch der Start war eine Sache für sich. Dann erst die Landung in Lausanne! Wie in Bière, nur etwas bewegter. Aber alle kamen heil herunter. Tanken. Orientieren. 10.35 Start nach Bex. Ein wunderbarer Flug über Vevey, Aigle. Die Stadt Lausanne bot im Morgensonnenschein einen bezaubernden Anblick. Gar schön nahm sich das neue Gebäude des Bundesgerichtes aus. Dann die grünen Reben und der himmelblaue See, die kleinen Dörfer der weingesegneten Lavaux, Lutry, Villette, Cully und wie sie alle heissen. In 1400 Meter Höhe überflogen wir Vevey, uns gegenüber in gleicher Höhe die Pléiades. Dann kreuzen wir den See in Richtung Rhone-Delta. Unter dem linken Flügel erscheinen die Hotelpaläste Montreux', eine kleine Minute später Bonnivards Gefängnis, das alte Schloss Chillon. Wir fliegen zwischen dem Grammont und dem Mont Arvel in das Tal der Rhone hinein und landen 11.05 bei leicht abgeflautem Wind auf dem Landungsplatz Bex.

Bex verlassen wir um 11.36 und landen 32 Minuten später bei Turtmann. Herrliches Wallis! — Wie ein breites Band nimmt sich die Rhone in der schmalen Ebene aus. Die Talwände stehen einander so nahe gegenüber, dass man das Gefühl hat, bald mit diesem, bald mit jenem Flügel an einem Felsen zu streifen. Bei St. Maurice ist das Tal so eng, dass man glaubt, irgendwo hängen zu bleiben. Wir überfliegen in 2000 Meter Höhe Tourbillon und Valère, Sittens Wahrzeichen, einige Minuten später Siders.

Das Auge kann sich an all den Naturschönheiten nicht satt sehen. In jeder Himmelsrichtung sollte man Augen haben, um all das Schöne zu fassen. Etwas Schöneres, Erhabeneres als die Berner Alpen, diese gleissende, strahlende, blendende Schnee- und Eiswelt, die sich uns offenbart von der wilden Diableretsgruppe bis zum mächtigen Jungfraumassiv, gibt es wohl kaum anderswo auf Erden. Und rechts von uns die langgestreckten Seitentäler des Wallis, die dunkeln Wälder, die grünen Alpen und höher oben die Walliser Berge und Alpen. Es ist ein Blick ins Paradies!

Wie berauscht steigen wir aus den Maschinen. Von was reden wir auf dem kurzen Weg, der uns nach Turtmann führt, wo wir schnell einige Bissen verzehren wollen? Von was, als von der gesehenen Pracht? Jeder will sprechen und jeder sieht ein, wie arm, unendlich arm unsere Sprache ist, denn keinem gelingt es, auszudrücken, was er empfindet.

Um 2 Uhr flogen wir nach Lausanne zurück. Der Rückflug dauerte 70 Minuten. Die zweite Landung in Lausanne war bedeutend angenehmer als die erste. Der Wind hatte noch eine Stärke von 5 m/Sek. am Boden.

Während der kleinen Ruhepause in Lausanne wurde der Wind wieder heftiger. Als wir 15 45 zum Flug nach Bulle antraten, zeigte die Winduhr 12 m/Sek. Der Flug war denn auch einer der unruhigsten des ganzen «Raids». Ueber Oron-la-Ville gerieten wir in sehr starke Böen. Die Landung in Bulle erfolgte 16 21 vor einem schaulustigen Publikum.

Zwanzig Minuten später besammelten wir uns über La Roche zum Staffelflug nach Thun. Kurz nach 5 Uhr flogen wir am hermetisch verschlossenen Gurnigel-Badhotel vorüber und landeten 17 15 in Thun.

Obschon der Flug nach Bern nicht im Tagesprogramm war, flogen wir, um den prächtigen Tag voll auszunützen, nach der Bundeshauptstadt, wo wir 17 41 auf dem Beundenfeld landeten. Eine Viertelstunde später flogen wir weiter, um dem jungen Flugplatz der Bundesstadt, Belpmoos, einen kurzen Besuch abzustatten.

Die Nacht brach an, als wir das Belpmoos unter uns verschwinden sahen. Den Gerzensee überflogen wir 18 25. Einzigartig war der Anblick der Stadt Thun, wo ein Lichtlein um das andere auftauchte, als wir 18 35 zur Landung ansetzten.

Der dritte und letzte Tag begann punkt 7 Uhr mit einigen Landungsübungen auf dem Flugplatz Thun. Kein Windchen regte sich, als wir zum Flug nach Meiringen aufstiegen. Unter Führung unseres Fluglehrers wurde der Flug in Staffel durchgeführt. Ueber uns wölbte sich ein wolkenloser Himmel, dessen Azurblau mit dem Blau des Thuner- und Brienzersees rivalisierte. Ein Viertel nach acht Uhr überflogen wir in 2700 m Höhe das Bödeli, vier Minuten später das sogenannte Schneckeninselchen vor Iseltwald. Da in Meiringen eine Simultanlandung nicht möglich ist, wurde die Staffel aufgelöst und einzeln gelandet. Um 9 Uhr rollte die letzte Maschine durch das taunasse Gras des Meiringer Landungsplatzes.

Wir flogen über den Hasleberg, Richtung Brienzer

Rothorn, über den Riedergrat und das Harderhotel zurück und landeten in der Nähe des Neuhauses bei Interlaken-Unterseen.

10.06 starteten wir nach Thun, wo die Landung eine kleine Viertelstunde später erfolgte.

Die Benzinreservoirs wurden aufgefüllt und die Maschinen zum zweitletzten und längsten Flug vorbereitet. Um 11.47 erfolgte der Simultanstart nach Chur. Die Strecke wurde in 100 Minuten durchflogen.

Es war der schönste Flug des Raids. Wir flogen in Staffel Richtung Langnau. Ueber dem grossen Emmentaler Bauerndorf, von dem wir leider infolge des starken Nebels herzlich wenig sahen, änderten wir die Flugrichtung und nahmen den felsigen Kopf des Pilatus, der wie eine Insel aus dem Nebelmeer ragte, als Ziel. Vom Entlebuch sahen wir nichts. In allen Tälern und über den Voralpen lagerte dicker Nebel. Wir überflogen den Pilatus um halb 1 Uhr. Auch vom Vierwaldstättersee war beim Ueberfliegen des Pilatus nichts zu sehen. Bemerkenswert war das Nebelmeer, das ihn unsern Blicken entzog. Es hatte genau die Form des Sees. Zu unserer Linken ragte die Rigi aus dem Nebelgewölk, vor uns der Drusberg, der schneebedeckte Glärnisch, zu unserer Rechten der Claridenstock, weiter hinten der Tödi und leicht im Osten der Selbsanft.

Ueber dem Seelisbergseeli, wo das Nebelmeer, ganz ähnlich wie über den Rangiers, sich plötzlich spaltete und rasch wich, zeigte der Höhenmesser 3100 m. Ein kalter Wind pfiff um die Nase. Die zunehmende Kälte drang durch die Handschuhe. Wir überflogen den nunmehr sichtbaren Vierwaldstättersee in der Richtung Seelisberg-Stossberg. Deutlich sahen wir die grüne Wiese des Rütli. Wir überflogen den Hengst und den Wasserberg, den obersten Teil des reizend schönen Muotatales. Schön wie ein Märchen war der Glattensee, ein kleines Bergseelein am Fuss der Ortstöcke. Der Höhenmesser zeigte 3400 m. Unter uns lag der Urner-Boden, weiter oben der Klausen-Pass. Wir flogen Richtung Selbsanft.

Die Gletscher gleissten in der Sonne, bezaubernd schön die blendenden Schneefelder, die stolzen schwarzen Felsen, die tiefen, grünschillernden Risse und Spalten in den Eisfeldern. Aus den Gletscherschründen wehte ein kalter Wind. In 3600 m Höhe überflogen wir den Selbsanft um 13 15.

Tief unter uns lag, schön wie ein Paradies, das Tal des Vorderrheins. Und in diesem Paradies, wie ein Kleinod, das entzückende Flims mit seinen reizenden Waldseelein. Einige Spiralen bringen uns dieser Pracht um tausend Meter näher.

Um 13 45 landen wir in Chur.

Wir machen uns und die Maschinen zum letzten Flug bereit und starten um 16 40 nach Dübendorf.

Den Wallensee überfliegen wir in seiner Längsrichtung. Ueber Rüti besammeln wir uns zum Staffelflug nach Dübendorf. Schon von weitem sehen wir den Dübendorfer Flughafen. Immer näher und näher, viel zu schnell, scheint uns.

Brausend überfliegt unsere Staffel den Platz, einmal und noch einmal. Der Führer sticht zur Landung. Die ganze Staffel folgt. Wir berühren die Erde um 17.43.

Eine Staffel ist bereits gelandet. Wir als zweite. Wir steigen aus den Maschinen. Donnernd saust die dritte Staffel 100 Meter über uns über das Feld und landet kurz nachher.

Am grauen Abendhimmel erscheint die vierte Staffel und einige Minuten später landet die letzte der fünf.

Militärische Rundschau

Ueber den **Landwehrwiederholungskurs** schreibt die «Neue Zürcher Zeitung: (30. III.):

Nachdem am Mittwoch und Donnerstag das Landwehrregiment 54 grössere Uebungen zwischen Herisau und Flawil durchführte, marschierte es am Freitagvormittag nach St. Gallen, wo um 12.15 Uhr auf dem Bahnhofplatz unter Anwesenheit einer nach Tausenden zählenden Zuschauermenge ein Vorbeimarsch vor dem Kommandanten der Brigade 16, Oberst Heiz aus Kreuzlingen, stattfand. Die Truppen, die während ihres Wiederholungskurses teilweise sehr schlechtes Wetter gehabt hatten, machten einen sehr frischen Eindruck. Das Bataillon 134 zog am Nachmittag nach Teufen (Appenzell), während das Bataillon 133 zur Demobilisierung in St. Gallen blieb. Die Entlassung der Truppen erfolgte am Samstagvormittag.

Vor der am Samstagvormittag in Appenzell erfolgenden Entlassung der Landwehrkomp. V/134, die erstmals in der Innerrhoder Residenz mobilisiert und demobilisiert hatte, sammelte sich die Kompagnie beim Soldatendenkmal, wo ein Kranz niedergelegt wurde. Hauptmann Signer gedachte dabei in kurzer Ansprache ehrend der während der Aktivdienstzeit verstorbenen Innerrhoder Soldaten.

Bezüglich des **Flugzeugabsturzes bei Sursee** wird dem «Tagesanzeiger» (17. III.) geschrieben:

Es steht ziemlich einwandfrei fest, dass die Ursache des «Motorausbaues» bei der abgestürzten «Devoitine»-Einsitzer-Jagdmaschine mit «Jupiter»-Motor 500 PS Propellerbruch ist, indem ein zirka fünf Kilo schweres Stück des Propellers bereits in der Luft weggeschleudert und nachher abseits der Maschinentrümmer aufgefunden wurde.

Was verstehen wir nun unter «ausbauen» oder «abmontieren» eines Motors während des Fluges, und was kann die Ursache davon sein?

Der Flugmotor ist auf zwei kräftigen Rumpfholmen festgeschraubt. Sind der Propeller, der Motoreinbau und der Motor selbst in Ordnung, so rotiert letzterer mit 1200 bis 2200 Touren pro Minute fast vibrationsfrei. Wird nun der Holzpropeller, der im Gegensatz zum immer mehr zur Verwendung gelangenden Metallpopeller für Beschädigungen empfindlicher ist, durch irgend etwas, sei es beim Start, durch einen vom Boden hochfliegenden Stein, in der Luft durch einen in den Propellerkreis geratenden Vogel oder durch einen Materialfehler am Propeller selbst einseitig beschädigt, das heisst durch Wegfliegen nur eines Splitters, so wirkt durch die nun ungleiche Gewichtsverteilung der Propeller sofort exzentrisch und die Zentrifugalkraft der rotierenden Luftschraube ist so gross, dass der Motoreinbau erchüttert wird und der Motor innerhalb kürzester Zeit «abmontiert» (sich von den Motorholmen losreisst) und gewöhnlich v o r dem Flugzeug und gesondert abstürzt, wenn er nicht durch Herausreissen des Zündungskontaktes sofort abgestellt wird. Ist die Bechädigung aber schwerer und löst sich ein grösseres Stück des Propellers ab, wie dies hier der Fall gewesen ist, so muss durch die ungeheure Zentrifugalwirkung der Motor innerhalb Sekunden «ausbauen», so dass der Pilot gar nicht mehr dazu kommt, den Motor überhaupt abzustellen, und der Fallschirm die letzte Möglichkeit bietet!

Glücklicherweise ist dies ein sehr selten auftretender Fall. Die Schuld liegt weder beim Flugzeugtyp noch beim Motor, was erwähnt werden muss, um irrigen Auffassungen vorzubeugen. Wie äusserst notwendig es war, unsere Militärflieger mit Fallschirm auszurüsten, beweist dieser Absturz.

Ein Fallschirmabsprung aus einem ruhig geradeaus fliegenden Flugzeug, wie er etwa an Flugmeetings gezeigt wird, ist niemals zu vergleichen mit einem Absprung aus einem führerlos werdenden Flugzeug im Moment der höchsten Gefahr. Schon bis sich der Pilot aus dem ziemlich engen und tiefen Sitz herausgearbeitet hat, vergeht kostbare Zeit. Bevor er abspringt, muss der Pilot versuchen, die Steuer — wenn sie überhaupt noch reagieren — so zu stellen, dass die Maschine wenigtens für Sekunden noch geradeaus fliegt, andernfalls riskiert er, dass das selbst abstürzende Flugzeug ihn mitreisst oder im Sturze auf ihn herunterfällt. Lt. Suhner hat die von einem Flieger verlangte Geistesgegenwart glänzend dokumentiert und war nach dem glücklichen Absprung nicht einmal sonderlich erregt, er äusserte sich nur, es habe sich alles innerhalb Sekunden abgespielt, und der Fallschirm, das italienische Modell «Salvator», zu dem er unbegrenztes Zutrauen besitze, habe tadellos funktioniert.

Im **Festungskommando St. Maurice** ist eine Aenderung eingetreten. Die «Zürcher Volkszeitung» (4. II.) schreibt darüber: