

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1964)

Artikel: Fliegererlebnisse

Autor: Siegrist, Gottlieb

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971722>

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: 12.01.2026

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

Fliegererlebnisse

Von Gottlieb Siegrist

Wenn man mich jeweils fragte, wann ich die ersten Anregungen für die Fliegerei erhalten habe, so konnte ich keine genaue Auskunft geben. Wir Buben an der Loestraße waren ja ausnahmslos flugbegeistert, sicher deshalb, weil wir die Entwicklung des Flugwesens fast von den ersten Anfängen an miterleben durften. Auf uns selber angewiesen, bauten wir ganz einfache Modelle aus Schilf und Papier, und schon ganz kurze Gleitflüge lösten bei uns große Begeisterung aus. Man besaß damals glücklicherweise die Fähigkeit, mit wenigem zufrieden zu sein. Der gelungene Aufstieg eines Papierdrachens bot dann Stoff zu langen und phantasievollen Gesprächen und ausführlichem Planen. Ich war bei allen diesen Spielen vorwiegend als Mithelfer tätig; denn mein Taschengeld reichte nicht aus, um auch die kleinsten Ausgaben zu bestreiten; ich erhielt nämlich kein solches. So machte ich mich bei meinen Freunden nützlich und sonnte mich in ihren Erfolgen. Der Wunsch, später selbst einmal ein Flugzeug zu steuern, war bei mir wie bei jedem andern gesunden Knaben vorhanden; aber er schien so fern und unerreichbar, daß er fast in die Region der Träume gehörte. Mein Interesse an der Fliegerei ging allerdings nie verloren.

Als ich später als Infanterieleutnant während des «Großen Urlaubs» von meinem Kameraden Albert Crastan auf den Bernina mitgenommen wurde, flog unweit in der prachtvollen Gletscherwelt ein Doppeldecker unserer Luftwaffe vorbei. Diese Begegnung gab mir den eigentlichen Impuls, mich in Dübendorf anzumelden. In der Antwort wurde mir aber mitgeteilt, daß nach den geltenden Vorschriften zuerst eine Beobachterschule zu absolvieren sei und zudem nur ein verschwindend kleiner

Teil der Beobachter nachher in die Pilotenschule einberufen werde. Ich nahm dieses Risiko auf mich und trat am 2. August 1926 in die Beobachterschule ein. In der Folge wurde ich dann nach einem Jahr Beobachtertraining (1927) im Jahre 1928 in die Pilotenschule unserer Flugwaffe aufgeboten. Unvergeßlich ist mir der Tag, an welchem ich das Aufgebot telegraphisch erhielt.

Aus meiner Beobachterzeit ist mir ein Flug von Dübendorf aus nach St. Moritz, im Februar 1927, in Erinnerung. Wir landeten auf der Piste, die vorher für die Pferderennen erstellt worden war. Hauptmann Luzi Bärtsch war Fluglehrer. Im ganzen landeten 6 Flugzeuge. Nach unserem Start zum Rückflug setzte der Pilot nach ausgeführter Platzrunde wieder zur Landung an und kam ganz knapp über die Dächer von St. Moritz-Bad auf die Piste zurück. Die Kerzen waren verölt, und der Motor «zog» deshalb schlecht. Hauptmann Bärtsch sah unserer Landung zu, weil sie recht gefährlich war. In der gleichen Minute rutschte ein kurz vorher gestartetes Flugzeug infolge Geschwindigkeitsverlustes über dem östlichen Ende des zugefrorenen St. Moritzersees ab. Hauptmann Bärtsch blieb zurück, um den Fall abzuklären, und wir stiegen in sein Flugzeug um. Es war mittlerweile schon spät geworden, als wir zum endgültigen Rückflug starteten. Ich sah nach dem Start das zerschellte Flugzeug unter uns, dirigierte den Piloten nochmals zurück und machte mit der Fliegerkamera eine Aufnahme von der Absturzstelle. Im Flugzeug waren die Kameraden Oberleutnant Albrecht (Luzern) als Pilot (der damalige Weltmeister im Einerskiff) und sein Beobachter Oberleutnant Buchli, Sohn von Professor Buchli, Chur, tödlich verunglückt. Ihnen und



Landung auf dem
St. Moritzersee, Februar 1927

noch manchen anderen Kameraden haben wir die letzte Ehre erwiesen. Ich denke an den im gleichen Jahr verunfallten, mir unvergeßlichen Leutnant Abraham Boner aus Malans. Er verunfallte während des Flugmeetings 1927 in Dübendorf. An seinem Grabe sangen die Angehörigen seiner Studentenverbindung «Eine Kompanie Soldaten, wieviel Freud und Leid ist das». Wie ergreifend haben die Singstudenten dieses Lied vorgetragen. Es folgten dann aus den Reihen der Bündner im Flieger-tod Hauptmann Hans Luzi Bärtsch aus Furna. Er war unsere Idealgestalt als Flieger, Drauf-gänger, hart gegen sich selbst, gütig zu andern. Wir damaligen Churer Militärpiloten, näm-lich die Oberleutnants Peter Pieth, Albert von Tscharner und ich, hatten zusammen mit Hauptmann Bärtsch das Programm des Flug-tages 1929 auf dem Roßboden bestritten. Auf dem damals besten Jagdeinsitzer «Devoitine» hatte er seine rassige Akrobatik gezeigt. Es war ein wundervoller Oktobertag, der leider an Glanz verlor, weil die engagierte Fallschirm-abspringerin E. Tusmar in den Fluten des Rheins ertrank. Wir alle vier hatten ihr abgeraten, einen zweiten Absprung zu riskie-ren, weil schon der erste kritisch war. — Als wir dann nach Dübendorf starteten, ließ sie sich leider überreden und fand ihren Tod. — Wer hätte damals gedacht, daß wenige Mo-nate später unser Hauptmann Bärtsch in Furna

zu Grabe getragen würde. — Noch vorher verlor ich meinen liebsten Kameraden und Freund aus der Pilotenschule, Leutnant Claudio Melcher von Tschlin. Im brennenden Flug-zeug stürzte er mit seinem Beobachter, Oberleutnant Großmann, bei Emmenbrücke/Luzern ab. Oberleutnant Großmann stand in Verbindung mit einer Artillerie-Batterie an-läßlich einer kombinierten Übung. Eine von ihm abgefeuerte Rakete blieb im Flugzeug und verursachte dessen Brand. Man besaß damals wenig Fallschirme. Während der ganzen Pi-lotenschule und im darauf folgenden Trai-ningsjahr sind wir ohne dieses Rettungsgerät geflogen. Es brauchte den Tod der beiden Ka-meraden, um nachher die sofortige Anschaf-fung der Fallschirme zu erwirken. Wenn ich nachfolgend auch die andern Bündner erwähne, die als Militärpiloten abgestürzt sind, so darum, weil wir alle einander sehr nahe ge-standen sind. Leutnant Erich Zinsli war ein junger Freund von mir und wurde durch mich mit der Fliegerei bekannt; so hat mich sein früher Tod besonders betroffen. Das gleiche gilt für Leutnant Ernst Bickel aus Malans. Beide sind über Dübendorf abgestürzt.

*

A propos Fallschirme: Es war im Spätherbst 1928, als alle fünf Pilotenklassen in den Fall-schirmraum befohlen wurden. Auf dem Hin-

weg erfuhren wir nur, daß ein Fallschirm vorgeführt werde. Im großen Raum stand ein mittelgroßer, eher schwerer Mann und begann mit der Anpreisung eines neuen Modells. Er erklärte dieses in einer Art und Weise, daß ich etwas zu laut einen Kameraden fragte: «Wo haben sie wohl diese Preußenschnauze aufgelesen?» Ziemlich barsch drehte sich der damalige Hauptmann Wuhrmann, der in unserer Nähe stand, um und sagte: «Seid doch still, das ist Hauptmann Göring.» — «Entschuldigen Sie bitte, ich habe mir diesen ganz anders vorgestellt», war meine etwas betretene Antwort. — Göring war ja in Fliegerkreisen ein Begriff; als Nachfolger des im Luftkampf abgeschossenen Freiherrn Manfred v. Richthofen führte er dessen berühmte Staffel bis zum Ende des Weltkrieges 1914/18. — Nun versuchte man, im Fallschirmhändler etwas zu erkennen; aber bis auf seine bemerkenswerten Augen (wir waren inzwischen in seine Nähe gerückt) war nichts zu finden.

Nachdem der Fallschirm gefaltet und somit wieder verwendungsfähig gemacht war, wurde er mit einer 200 Kilo schweren Sandpuppe aus einem Transportflugzeug der Swissair aus etwa 2500 Metern Höhe abgeworfen, und zwar mit einer Verzögerungseinrichtung. Er sollte sich erst wenige hundert Meter über Boden öffnen, und damit wollte Göring beweisen, wie stark der Schirm sei. Der mit Göring reisende Fall-

schirmabspringer besorgte diesen Abwurf, blieb aber im Flugzeug. Das Flugzeug kam, man sah, daß etwas Rundliches mit immer zunehmender Geschwindigkeit dem Boden zustrebte. Unser Fluglehrer war inzwischen zu uns gestoßen und sagte plötzlich: «Wenn der Fallschirm nur nicht in mein Haus hineinfällt.» Wir sahen dieses, und es schien, daß der ungeöffnete Schirm mit der schweren Puppe direkt auf das Kamin zusauste. Wir alle wurden von unserem Fluglehrer angesteckt und befürchteten das Schlimmste. — Aber es lief für das Haus gut, für den Fallschirmhändler weniger gut ab. Die Puppe fiel knapp neben dem Haus in den Garten und warf ein Loch wie einen Granattrichter auf. — Herr Göring konnte mit unserer Flugwaffe keinen Kaufvertrag abschließen, obwohl die Anschaffung von Fallschirmen dringlich war. — Wenige Jahre später war Göring, aber im Range mächtig gefördert, unter den nächsten Trabanten Adolf Hitlers, und als man die Photo von seiner Villa bei Capri in den Illustrierten sah, sagte ich zu meiner Frau: «Diese hat er kaum mit seinen Provisionen aus dem Fallschirmverkauf erstanden, hier wird eher die berühmte ‚Winterhilfe‘ angezapft werden sein.» — Das Ende des Luftmarschalls Göring ist ja, wie allen bekannt, kein rühmliches.

Ich habe bisher die Pilotenschule 1928 nur mit wenigen Worten gestreift. Ich wurde mit vier andern Kameraden in die Flugklasse von



Flugtag in Chur, Rossboden
Oktober 1929.

Piloten, v. l. n. r.:
Oblt. Gottlieb Siegrist, Chur
Hptm. Hans Luzi Bärtsch,
Dübendorf/Furna † 1930
Oblt. Peter Pieth, Chur
Oblt. Albert v. Tscharner, Chur

Major Rihner eingeteilt. Es war eine harte, aber schöne Zeit. Unser Lehrer war streng, doch gerecht. Der Fluglehrer und ich hatten damals auch nicht vermutet, daß ich 25 Jahre später in Korea unter seinem Kommando als Lagerkommandant Dienst leisten würde.

Der Höhepunkt in der Pilotenschule war auch bei mir, wie gewiß bei jedem andern, der erste Alleinflug. Später, als wir auf Fokker-Einsitzern Akrobatik flogen, gab es wieder solche Augenblicke. Welche Krönung heißer Mühen bedeutete es, im gebrechlichen, schwankenden Doppeldecker in die Höhe zu ziehen! Ja, wie armselig und gefährlich nahmen sich die damaligen «Kisten» aus, wenn man sie mit den heutigen vergleichen könnte. In manche bedenkliche Situation sind wir mit diesen unstabilen und aerodynamisch unentwickelten Maschinen geraten. Ein Gewitterflug bleibt mir in der Erinnerung. Ich habe früher einmal darüber berichtet, doch darf ich, um der Vollständigkeit willen, auf jenes Erlebnis zurückgreifen.

*

Mit einigen Kameraden sitze ich im Fliegerkasino Dübendorf; wir verplaudern im gemütlichen Lesezimmer eine Stunde. — Ich werde ans Telephon gerufen und erhalte den Bescheid, daß ich nach Chur starten soll, um den Doppeldecker DH 525, mit welchem ich am Mittag von Chur nach Dübendorf gekommen bin, zurückzufliegen. Der Offizier am Telephon gibt mir den Rat, sofort zu starten, da er von der ganzen Schweiz her Meldungen vom Aufkommen schwerer Gewitter erhalten habe. Dieser Bericht wunderte mich nicht; denn schon als ich von Chur nach Dübendorf startete, lag über dem Rheintal eine brütende Hitze, und als ich nach meiner Ankunft mit einem Beobachter einen Photoflug ausführen mußte, spürten wir, daß etwas faul war. Es war 17.10 Uhr, als ich den Bericht erhielt. Ich verabschiedete mich von meinen Kameraden, begab mich auf den Flugplatz hinaus und startete um 17.30 Uhr Richtung Rüti-Ziegelbrücke-Chur. Zehn Minuten später fliege ich in 1500 Meter Höhe und erblicke vor dem

Schänisberg-Glärnisch eine geschlossene Wolkenbank. Ich überlege mir, ob ich darüber hinweg oder unten durch meinen Weg nach Chur suchen soll, entschließe mich für das letztere und drücke die Maschine, um Höhe zu verlieren. Ich fliege nur noch in einer Höhe von 100 Metern über der Talsohle. Inzwischen bin ich der Gewitterfront näher gekommen und sehe, daß mir dieser Weg versperrt ist. Was nun? Ich wende die DH 525 in die Nordrichtung und fliege westlich des Buchberges dem Rickenpaß zu, mit der Überlegung, das Toggenburg hinauf zu fliegen und östlich Wildhaus ins Rheintal hinunter zu stoßen. Aber ich habe mich schwer geirrt; denn nachdem ich in knapper Höhe den Ricken unter mir habe, sehe ich ein Gewitter, das von Alt St. Johann her talabwärts kommt. Also weiter, und zwar um das ganze Säntismassiv herum; denn ich sehe gar keine Möglichkeit, über diese Gewitterfront hinwegzufliegen, da die Berge teilweise schon ganz hinter Wolken versteckt sind. Unter mir ist inzwischen Urnäsch, nachher der Flecken Appenzell sichtbar geworden. Ich fliege mit Kurs gegen den Hohen Kasten weiter, mit der Absicht, dort ins Rheintal hinunter zu gelangen. Mittlerweile ist es überall lebendig geworden; es setzt ein mächtiges Wetterleuchten von allen Seiten her ein, und ich habe nur ein Bestreben, nämlich möglichst rasch nach Chur zu kommen. Nun bin ich über dem Rheintal, fliege direkt über dem Fluß. Die Wolken zwingen mich immer tiefer hinunter; Flughöhe noch 80 Meter. Regen prasselt nieder. Ich habe den Wind gegen mich und spüre, daß ich wesentlich langsamer meinem Ziel zustrebe. Obwohl es erst 18.00 Uhr ist, wird es rasch dunkel, aber nicht lange; denn nun bin ich ganz nahe an ein Gewitter herangekommen. Vor mir fährt ein Blitz in die Tiefe. Ich erschrecke im ersten Augenblick so sehr, daß ich ungewollt um 180 Grad drehe. Nützt nichts; denn von Altstätten her drohen nun ganz dunkle Wolken. Mit dem Trost, daß es eine ganz große Seltenheit ist, daß ein Blitz in ein Flugzeug schlägt, drehe ich den Doppeldecker wieder in die alte Richtung, talaufwärts. Das Gewitter nimmt von Minute zu Mi-

nute an Heftigkeit zu; Fallböen zerren mich in die Tiefe, Aufwinde blasen die schwere Maschine wie eine Feder in die Höhe, so daß ich wieder drücken muß; denn in die Wolken hinein darf ich nicht, sonst verliere ich die Sicht. Ich glaubte vor Azmoos noch, ich könne über Sargans–Ragaz fliegen, aber prompt kommt mir ausgerechnet aus dieser Gegend wieder eine geschlossene Gewitterfront entgegen. So



Militärpilot Lt. Siegrist (Oktober 1928)

fliege ich über die Luziensteig; aber die wenigen Minuten, die ich brauchte, um von Balzers über die Steig zu kommen, kamen mir unendlich lang vor. Es war ein Kampf zwischen Technik und elementarer Naturgewalt. Nie bin ich mir so klein und machtlos vorgekommen wie dort, als sich alles gegen mein Flugzeug und mich verschworen hatte. Ich mußte oft den Gashebel loslassen, um das Höhensteuer beidhändig festzuhalten, so heftig schlug es mich in den Auf- und Abwinden herum. Was mir das Fliegen noch mehr erschwertete, war die immer schlechter werdende Sicht. Der Regen setzte in vollen Güssen ein, so daß ich meine Schutzbrille herunterreißen mußte, um noch sehen zu können. Ich hatte genug, als ich sah, daß bei Landquart ein Gewitter talabwärts kam, ein zweites sich zu meiner Rechten über Ragaz austobte. — Ich drosselte den Motor, schwebte über dem Städtchen Maienfeld und wollte auf der Roßweide landen; aber es wurde nichts daraus, als ich sah, wie mich der Wind

seitlich abtrieb. Also Vollgas und weiter gegen Süden, Landquart zu. Das hieß für mich aber auch in die richtige «Waschküche» hinein; denn ein drittes Gewitter lag vor der Prättigauer Klus. So kreiste ich, eingekleilt in dieses elektrische Ringelreihen, über Landquart. Dort fuhr von Chur her der Abendschnellzug ein. In den Wagen brannte schon das Licht. Dort drinnen schien es ungemein heimelig zu sein! — Ich flog nur noch in einer Höhe von 30 bis 40 Metern über der Bahnlinie. Die Dämmerung wurde immer düsterer, außer wenn ein Blitz grell hineinführte. Daran war ich nun gewöhnt und schreckte bei dieser etwas intensiven Momentbeleuchtung nicht mehr zusammen. Der Regen prasselte immer stärker und stärker. Unter mir glänzten matt die Schienen der beiden Bahnen. Ich flog über den Churer Bahnhof. In dieser Gegend wußte ich den Mechaniker, welcher die DH 525 übernehmen mußte, und wollte ihn alarmieren. Dann nahte endlich der Roßboden. Ich stellte den Motor über dem Schießwälzchen ab, merkte aber im gleichen Augenblick, daß ich mit starkem Rückenwind flog, gab wieder Vollgas und versuchte, nachdem ich über Felsberg kurvte, von Westen her zu landen. Der Wind aber schien mich zu narren: er war wieder umgesprungen. Es wurde immer dunkler, einzig die Auspuffgase glühten in die Dämmerung hinaus. Als ich wieder von Chur her zur Landung ansetzte, hatte ich für ein paar Augenblicke starken Wind gegen mich. Der Boden kam näher, der Doppeldecker schwebte aus, stand still. Ich trachtete, möglichst rasch mit meinem großen Vogel vor den Hangar zu kommen. Ich wartete dort keine Minute, da kam der Mechaniker in einem Auto angesaust. Nun ging das Tor auf, wir waren unter Dach, geborgen. Wie heimelig hörte sich nun das Prasseln des Regens an! Da stand still und bescheiden mein Doppeldecker. War es übertrieben, daß ich ihm zum Abschied die Flügel, den Propeller streichelte? — Für mich war er mehr geworden, ein Wesen, das mich treu durch Sturm und Wetter getragen hatte!

*

Es war im Oktober 1932. Ein selten schöner und klarer Herbsttag mit einer unvergleichlichen Weitsicht, wie geschaffen für einen Alpenflug. Ich erhielt in Dübendorf den Befehl, mit einem Beobachter die Landesgrenze im Gebiet des Kantons Wallis, bis zum Großen Sankt Bernhard, zu kontrollieren. Wir flogen mit dem Doppeldecker DH 5 und begannen mit unserer Aufgabe nach dem Nufenenpaß. Das Wetter lockte auch die Alpinisten, und wir sahen mehrere Partien im Aufstieg zu den Walliser Gipfeln. Bei der Schulter des Matterhorns angelangt, wischte uns eine Fallböe recht unsanft in die Tiefe, aber bald hatten wir die verlorene Höhe wieder gewonnen und flogen das letzte Ziel unseres Auftrages an. Wir mußten laut Befehl nach Ausführung des Auftrages in Thun landen und dort für den Rückflug nach Dübendorf den Tank auffüllen lassen. Wir hatten eine Weitsicht, wie sie nur im Spätherbst möglich sein kann, und sahen im Osten die Umrisse des Karstgebirges. Mein Beobachter schrie mir in die Ohren: «Bitte flieg übers Vrenelisgärtli nach Thun zurück.» — Ich erwiderte ihm, daß dies ein großer Umweg und zudem der Benzinvorrat knapp sei. Gleichwohl drehte ich in die Richtung. Nach einer Stunde fing der Motor an auszusetzen, der Haupttank schien leer zu sein. Sofort drückte ich das Flugzeug in Steilfluglage und schaltete den Falltank ein. Nun wußte ich, daß ich schleunigst nach Thun fliegen mußte. Wir schienen nicht mehr vorwärts zu kommen, ein schwacher Ge genwind trug dazu bei. Die Benzinhähne in den damaligen Flugzeugen waren nicht besser als ihre Artgenossen in den heutigen Autos. Ich stellte mich darauf ein, im Gleitflug auf dem nächsten Platz notzulanden, und wollte möglichst wenig an Höhe verlieren. Nun sah ich von ferne das westliche Ufer des Thunersees, dann Thun und den Flugplatz bei der Allmend. Der Höhenmesser zeigte 4500 m an. Auf dem Flugplatz waren Bauarbeiten im Gange, ich konnte die Markierungen erkennen. Mir kamen die Instruktionen meines Fluglehrers in den Sinn, nämlich bei abgestelltem Motor einen Platz hoch anfliegen und zuletzt in großen Kurven vor dem Platz tiefer gehen,

ihn aber immer im Auge behalten und unbedingt gegen den Wind landen. Wenn zu hoch, dann vor der Landung mit Glissaden abbremsen, früh genug gerade stellen und absetzen. Mein Motor lief im Leerlauf, ruhig und ohne Aussetzer. Ich muß unbedingt eine Ziellandung machen, das Benzin reicht vielleicht nicht mehr zum Ausziehen und Ansetzen zu einer zweiten Landung. Dem Beobachter sagte ich nichts; er war zufrieden und sang und jodelte, seitdem ich im Gleitflug war. So war's gut. Beizeiten gab ich ihm das Zeichen zum Anschnallen und setzte dann zur Landung an. Ich war viel zu hoch, aber Gegenwind und lange Glissaden halfen mir zu einer Ziellandung, wenige Meter nach dem ausgelegten Landepfeil. Das Flugzeug stand still, und ich wollte Gas geben, um zum Hangar hinüber zu rollen, aber der Motor stellte ab. «Was ist los?», frug der Beobachter. Meine Antwort: «Kei Moscht meh im Tank.» — Ein Mechaniker erschien, brachte in einem Behälter einige Liter Benzin, so daß ich die wenigen hundert Meter zum Hangar hinüber rollen konnte. Nach dem Auffüllen flogen wir Richtung Brienzer Rothorn–Luzern nach Dübendorf. — Ein unvergeßlicher Tag, ein glückhafter.

Nach vier Jahren Volltraining wurde ich dann zur Reserve versetzt, da ich inzwischen bei der Infanterie, meiner Stammwaffe, zum Hauptmann vorgerückt war. Es war eine schöne Zeitspanne in meinem Leben, der Dienst bei der Fliegertruppe.

*

Es war naheliegend, daß ich das damals Erlernte weiter gab, und ich hatte dazu Gelegenheit beim Aufkommen der Segelfliegerei im Kanton. An einem Samstagnachmittag erfüllte ich in Grenchen die Bedingungen für das A- und B-Brevet (Gleitausweis). Ich flog das Schulflugzeug WF 7. Es war bissig kalt, eine Bise fegte mit über 40 Stundenkilometertempo über den Platz. Der Konstrukteur hatte mich mit seinem Flugzeug (es wog leer ganze 44 Kilogramm), einem Doppeldecker, vertraut gemacht. Dann wurde es durch ein Kabel mit dem Schleppauto verbunden. Ich ließ mich in

Höhen bis 130 Meter hinaufziehen, klinkte aus und erfüllte die Bedingungen. Das Flugzeug war offen. Aber das war ich von der Militärfiegerei her gewohnt. Ich hatte damals alle Flüge, auch die Höhenflüge über 9000 Meter, in offenen Apparaten ausgeführt. Das kam mir nun zugute.

Im Spätherbst 1933 begann in Chur die Segelfliegerschulung. Mit dem Schulflugzeug WF 7 führte ich dann im Februar 1934 von der Plattform des Churer Jochs aus einen Gleitflug von 18 Minuten Dauer mit Landung auf dem Roßboden und 14 Tage später einen weiteren vom Dreibündenstein nach Thusis aus. Beide Male hatte ich gute Helfer, als es galt, das Flugzeug vom Tal zum Startort zu bringen. Mein Kamerad P. Raschein, Malix, stellte mir einen Knecht und seinen «Eidgenoß» zur Verfügung. So wurde der WF 7 bis unter das Churer Joch transportiert, die letzten paar hundert Meter durch Skifahrer. Von der Malixer Alp aus – das Pferd konnte des tiefen Schnees wegen nicht höher hinauf – wäre der Transport schwieriger geworden. Aber die Hilfe kam unerwartet. Die Churer Zahnärzte führten eine gemeinsame Skitour aus, bemerkten das Transportproblem und trugen oder zogen Flügel und Rumpf bis zum Startplatz hinauf. Ganz gewaltig freute es mich, auf dem Dreibündenstein meinen alten Freund Valentin Battaglia, Besitzer des Brambrüesch-Berghauses, anzutreffen. Hatte er doch weit über 70 Jahre auf dem Buckel. Der Flug vom Dreibündenstein bis zur Alp dil Plaun war eine eher kritische Angelegenheit. Es herrschte eine scharfe Bise vor, und ich flog im Ab- und Rückenwind. So blieb ich vom Start, welcher mit Gummiseil (Katapultstart) erfolgt war, bis zur Alp auf dem sog. «Luftkissen» kleben und flog nur wenige Meter über dem Boden. Ich glaubte, landen zu müssen, als ich plötzlich den Wind von unten herauf an die Tragflächen bekam und nun die Höhe halten konnte. Über dem damaligen geschlossenen Dörfchen Trans zog ich einige Kurven, nahm Richtung Schloß Tagstein und landete wenige Minuten später bei der Karbidfabrik Thusis. Eine große Menschenmenge wartete auf mich. Ein Bauer

kam dann zu mir, besah sich das leichte Flugzeug und bemerkte, es sei ganz schön gewesen, wie ich dahergeflogen sei; aber ihm habe es noch bedeutend mehr Eindruck gemacht, als vor zwei Jahren ein Militärpilot in Fürstenu seine «Spusa» besucht und knapp über dem Kirchturm gekreist habe; der Motor habe einen Heidenlärm gemacht. Ich gab dann zu, daß das lautlos gleitende Segelflugzeug weniger imposant sei als ein Militärflugzeug mit einem 500-PS-Hispano-Suiza-Motor. Daß es sich um den gleichen Piloten handelte, habe ich ihm allerdings vorenthalten. Vielleicht darum, weil jene Flüge nicht ganz vorschriftsgemäß waren.

Die beiden Flüge, es waren lediglich Gleitflüge, bildeten den Auftakt für die Segelfliegerei. Es folgten die Gründungen der Segelfluggruppen Davos und Engadin. Ich habe in der Folge im April 1939 unser erstes Leistungsflugzeug, eine S 18, fabrikneu in Birrfelden bei Brugg eingeflogen und wurde anschließend an einem sehr böigen Tag von einem Motorflugzeug im Schlepp nach Chur gebracht. Nach dem Ausklinken über der Stadt flog ich zum Pizokel hinüber und blieb über 3 Stunden in der Luft, bevor ich auf dem Roßboden zur Landung ansetzte. Ich hatte reichlich Muße, mit dem Flugzeug näher vertraut zu werden, und führte meine ersten Loopings mit einem Segelflugzeug aus, ließ mich hinuntertrudeln (Vrille) und flog, wenn ich einige hundert Meter Höhe verloren hatte, wieder zum Pizokelfuß, wo mich der durch die starke Bise verursachte Hangwind in wenigen Minuten bis zu den Spuntisköpfen hinauf liftete.

Gerne hätte ich später, als ich kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges beim ersten Schweizer Segelfluglager als Leiter und Fluglehrer mitwirkte, Leistungsflüge ausgeführt. Aber unser S 18 wurde am 3. Tag von einem Schüler «geschlossen», und ich hatte das Nachsehen. Meine Kameraden aus dem Unterland stellten mir für einen Flug ein Leistungsflugzeug zur Verfügung, und so konnte ich wenigstens eine Stunde segeln; ich erwischte über dem Statzersee etwas Thermik. Später hatte ich aber doch noch Gelegenheit, über Samedan

und Crasta Mora zu segeln, nämlich als ich 1943 als Fluglehrer einsprang und wir mit der Einsitzerschulung aufhören mußten, wenn der Malojawind zu stark einsetzte. Zweimal flog ich in Begleitung von Adlern. Einmal blieb ein solcher fast eine Stunde über der Kabine. Ich bemerkte nie böse Absichten von seiten des Königs der Lüfte, und wenn ihm solche angedichtet werden, gehören sie ins Kapitel des «Fliegerlateins». Ich konnte ganz interessante Feststellungen über die Fluggeschwindigkeiten der Adler machen. Ich ließ das Segelflugzeug — es war wieder eine S 18 — verschiedenen rasch fliegen, indem ich am Höhensteuer zog oder drückte, so daß es beinahe in die Vrille fiel oder gegen 120 Kilometer Stunden geschwindigkeit erreichte. Der Adler blieb immer am gleichen Ort über der Kabine, indem er die Schwungfedern spreizte oder glatt hielt. Er kam hingegen nie mit in die Abwindzone, sondern wartete, bis ich mich wieder zu ihm hinauf schraubte. Dann blieb er wieder in der gleichen Distanz über mir, hie und da sich spielerisch ein wenig nähernd, bis ich mich verabschiedete, als ich zur Landung ansetzen mußte. Plötzlich war er verschwunden, vermutlich als ich die erste Abwindzone durchflog.

*

Mit der Segelfliegerschulung setzte auch das Verlangen nach «Lufttaufen» ein. Wir charterten schon 1934 eine «Wild», Modell 1918, welches mit kleineren Rädern und einer Schutzhülle versehen wurde. Mit diesem Flugzeug, wir nannten es seiner Gemütlichkeit wegen «Tante Wild», haben viele Leute aus Chur und Umgebung die Lufttaufe erhalten. Einige wenige haben den «Scarnuz» brauchen müssen. Mit dieser Arche führte ich im Jahre 1934 Erstlandungen auf dem Oberberg, Churer Joch bzw. Brasserwiese und bei Andeer aus.

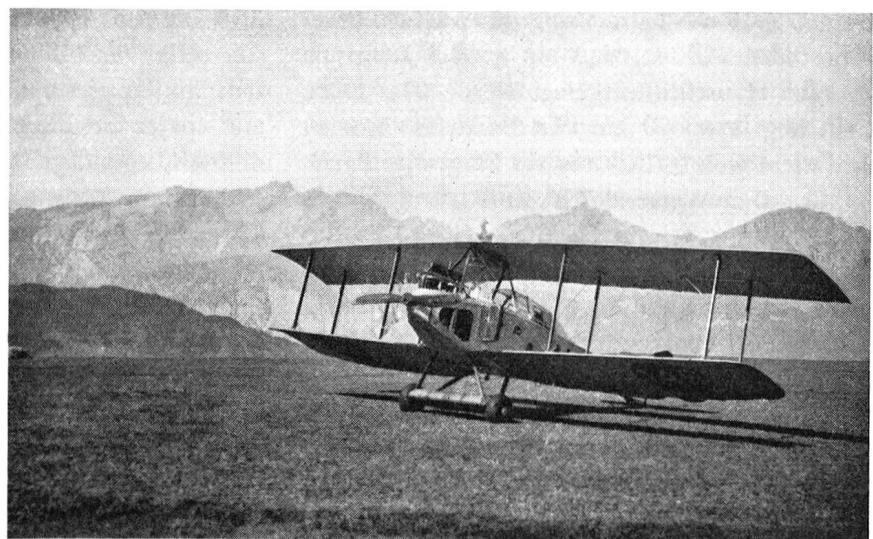
Die alte Maschine war zwar sehr gutmütig und ertrug viele Fehler; wenn sie aber die Geduld verlor, fing sie ganz plötzlich an zu trudeln (Vrille) und ließ sich dann auch Zeit, um sich wieder auffangen und in die normale Fluglage bringen zu lassen. Als Doppeldecker mit vielen Diagonalkabeln flößte sie aber jedem

Laien mächtig Vertrauen ein, und Dutzende haben sie in Chur auf dem Roßboden erklettert, um die Lufttaufe zu empfangen. Der Passagier saß vorne. Die Sicht zum Landen war nicht besonders günstig, man mußte den jeweiligen Fluggast bitten, den Kopf einzuziehen und nach rechts zu halten, so konnte man ein Schiebefensterchen öffnen und durch diese Lücke den Boden nahen sehen. Aber Tante Wild war so vertrauenerweckend, daß sich viele Leute später überlegten, ob ihre Nachfolgerin, eine moderne englische Maschine, aber nur ein Eindecker, nicht etwa gefährlicher sei. Ihr, der «Grischuna», fehlten eben die vielen Spannkabel, die so herrlichen Luftwiderstand erzeugten!

Unsere CH 149 mußte nun zum letzten Flug starten und nach Dübendorf geflogen werden, wo man sie in Empfang nahm. Ihr Ende nahte; denn nach einem kurzen Flug von dort nach Grenchen wurde sie verschrottet. Der Zeitpunkt der Abnahme war abgemacht; am 10. November 1934 wurde sie in Dübendorf erwartet.

Wir hatten eine starke Föhnlage. Der älteste Bündner blies schon am Vortag herrlich scharf. Nicht ohne Bedenken sah ich die Föhnwolken mit großer Geschwindigkeit über den Montalin wegziehen. Aber ich war ja von der Militärfliegerei allerhand gewohnt, und wir, Jacques Meier, Chefmechaniker bei der Grand Garage und zugleich auch Betreuer unseres Flugzeuges, und ich stiegen ein, nachdem der Motor sofort angesprungen war. Der Roßboden ist bei Föhn nicht schlimm. Wir starteten Richtung Westen; ich ließ die Wild steigen und drehte nach Domat/Ems ab, und bald flogen wir über Haldenstein. Es fing an zu «bocken». «Schnalle dich fest an!» rief ich meinem Kameraden, und schon ging's los, als wir nach der Ruine Neuenburg den Waldrücken überflogen. Von hier an waren wir bis nach Ziegelbrücke im Hexenkessel. Die Flughöhe war zwischen 2000 und 2500 m ü. M. — Von Höhegewinnen war keine Rede mehr; denn der Föhn ließ die Maschine in den Fallwinden derart absacken, daß wir beide jederzeit das Zusammenklappen der Flügel erwarteten. Wenn ich wieder müh-

Erstlandung auf dem Churer Joch
bzw. Brasserwiese (2000 m ü. M.)
mit «Wild», Modell 1915



sam 200 bis 300 Meter an Höhe gewinnen konnte oder wir in einer Aufwindzone wie ein Ball hinaufgeblasen wurden, rissen uns im nächsten Augenblick die Fallböen wieder in die Tiefe. Ich fixierte den Gashebel auf einer mittleren Stellung, da ich das Höhensteuer mit beiden Händen halten mußte. Am schlimmsten war der Flug von Walenstadt bis nach Ziegelbrücke, als uns der Föhn von der Seite her anpackte. Es war ungemütlich, wir hatten keine Fallschirme, und so warteten wir ab, ob es glimpflich ablaufen werde. Vor Rapperswil war es auf einmal, wie abgeschnitten, ruhig. Nun sah ich wieder das Gesicht meines Begleiters; er wendete es zu mir zurück und lächelte, etwas matt allerdings. Bald landeten wir in Dübendorf. Für den Abend war ein Besuch im «Corso» vorgesehen. «Grock» gab eine seiner ersten Vorstellungen. Als wir das Flugzeug verlassen hatten und uns auf den Weg machten, frug mich Jacques plötzlich: «Wo ist der nächste Schuhmacher?» «Warum?» «Meine beiden Absätze haben sich gelöst!» — Er hatte sich bei diesen anhaltenden Böen derart sperren müssen, daß die Nähte platzten. Nun platzten aber auch wir los und lachten, lachten fast so herzlich wie nachher bei Grocks «Nit möglich».

Wir hatten knappe 40 Minuten Flugzeit von Chur nach Dübendorf aufzuweisen. Aber als der Föhn als Rückenwind die Maschine vor sich her schob, war aus unserer Tante Wild

ein schneller Vogel geworden; für gewöhnlich flog sie in einer Stunde über eine Strecke von 120 bis 130 km. — Am gleichen Tag und fast zur gleichen Zeit trug der Sturmwind ein Stück vom Dach des Berghauses auf dem Säntis weg; wir erfuhren dies am Abend am Radio.

Kein Wunder, daß wir geschüttelt wurden, ein Wunder aber, daß die «Wild» zusammen blieb.

*

Unser «Auster» war auf dem Flugplatz Tous-sus le Noble bei Paris. Zu dritt waren wir am 2. August 1948 von Chur über Genf-Dijon nach Paris geflogen, d. h. von Chur nach Dübendorf zu zweit, nämlich mein Freund Otto Würth und ich. Dort stieg unser Passagier ein, mit Landziel London. Wir mußten unsere Auster nach Leicester bringen, wo ein elektrischer Anlasser eingebaut werden sollte. In Chur hatte ich einen Spezialauftrag erhalten. Ein Jugendfreund bat mich, über Francastel ein Paket mit 2 Kilo Kaffee abzuwerfen. Letzterer war in Frankreich noch immer rationiert und darum sehr begehrt. Mein Freund wollte seine Verwandten überraschen. Sie wußten zwar bereits, daß wir am 2. August über Francastel erscheinen würden, und als Zeitpunkt war die dreizehnte Stunde vorgesehen. Mit großer Verspätung waren wir wegen des schlechten Wetters in Paris angekommen, und so überflogen wir die Häuser dieses kleinen französischen Dorfes

erst am späten Nachmittag gegen 5 Uhr. Es war verabredet worden, daß ein großes Leintuch vor der Haustüre ausgelegt werde. Das Dörfchen liegt etwa 20 km von Beauvais entfernt und nicht weit östlich unserer Flugroute Paris–Calais. Der Wetterfrosch in Paris gab uns keinen guten Bericht für die nächsten 2 bis 3 Tage. Er sagte uns Gewitter über ganz Frankreich bis zum Kanal an und über diesem eine geschlossene Wolkendecke, die bis 200 bis 300 Meter über dem Meer hinabreichte. — Vorerst hatten wir aber unseren Auftrag auszuführen. Auf der Karte war das Dörfchen nicht zu finden; aber mein Freund hatte es mir so lebhaft geschildert und mit einer Skizze ergänzt, daß ich es unbedingt zu finden hoffte. Der Kaffee war gut eingepackt und dann nochmals in einem Leinensäcklein, versehen mit der genauen Adresse. So durften wir annehmen, daß er den Sturz gut aushalten und zuletzt in der richtigen Pfanne landen werde. — Wir starteten in Paris; es war sehr böig, die Sicht schlecht, da wir nur in einer Höhe von 300 bis 500 m über Grund fliegen konnten. Wir erreichten Beauvais und sahen die im Krieg durch Bombardierung sehr beschädigte Kathedrale mit ihrem berühmten Doppelturm. Nun mußte ich in östlicher Richtung abschwenken und eine Schmalspurbahn finden, die nach Francastel führte. Ich fand die Bahnlinie und flog ihr entlang. Eine Menge kleiner Dörfer und Weiler, sich alle sehr ähnlich mit dem typischen Wasserturm, tauchten auf. Wo war nun Francastel? Die Bahnlinie überquerte in einem mir deutlich beschriebenen Winkel die Hauptstraße, ich sah das Gebäude der «Mairie», gegenüber das Bauernhaus, weiter nördlich den Wasserturm. Vor dem Haus fehlte aber das Leintuch. Waren wir am rechten Ort? — Wir hatten es eilig, denn wir mußten noch über Calais–Dover den Zollflugplatz Lympne anfliegen, wo wir von Paris aus schon für die Landung gemeldet waren. — Ich kreiste über dem Dörfchen; mein Freund bestätigte mir, auf dem Gebäude der Mairie ein Türmchen zu erkennen, und nun ging ich in einen steilen Gleitflug über. Nochmals im Steigflug eine große Kurve, dann hinunter, und auf «Los!»

flog das Kaffeeepäcklein aus dem Kabinenfenster rechts dem Boden zu. Aus 100 m abgeworfen, landete es vor der Haustüre, was mir aber erst später bestätigt wurde. Leute eilten aus den umliegenden Häusern heraus. Nun aber schleunigst Richtung Kanal, Calais zu! Wir kamen bei Boulogne ans Meer. Flughöhe 250 Meter. Es war ruhig geworden, am Ufer sah man bis auf den Grund; deutlich war ein gestrandetes Unterseeboot, von grünem Tang überzogen, zu erkennen. Dann kam Le Touquet, hierauf Calais in Sicht, und schon flogen wir über den Kanal. Flughöhe 200 m. Ich hatte die Zündung beider Magneten nochmals kontrolliert, bevor ich in den Kurs nach Dover einschwenkte. Der Gegenwind, kräftig, aber ruhig, verlängerte die Flugzeit. Nun tauchten nach langen und bangen 20 Minuten die Kreidefelsen von Dover auf, dann ging's entlang der englischen Küste, und dann landeten wir um 19.05 Uhr in Lympne. Ich schrieb von dort aus eine Karte nach Chur mit dem Inhalt: «Abwurf ausgeführt, scheint gelungen zu sein!» Wir mußten in Lympne übernachten, es war spät geworden. Der Wolkenplafond lag bis auf 200 m über Boden. Wir erhielten darum keine Erlaubnis für den Weiterflug nach London, weil wir keine Funkeinrichtung hatten. Nach einer interessanten Woche in England, in Leicester und London, wo wir einen Tag der Sommer-Olympiade beiwohnten, kehrten wir über Amsterdam–Luxemburg–Basel nach Chur zurück.

Über diesen Flug schrieb mein Freund Paul Nutt unter dem Titel «Operation Bohnenkaffee» folgende nette Skizze:

Es war im ersten lichten Sommer nach dem zweiten Weltkrieg. Wer hätte damals die Sehnsucht nicht tief empfunden, aus unserer kleinen Schweiz, dem zwar unversehrten, doch abgeschnürten Herzen Europas, etwas zu entfliehen? Wer hätte sich nicht ein Bild darüber machen wollen, was der Weltbrand in Herz und Herd der Nachbarn angerichtet hatte? Und wer hätte — nach der uns aufgezwungenen, nur unerbittlich an unmittelbare Selbsterhaltung denkenden Verteidigungsbereitschaft, die sowohl gegen das Böse wie auch für das Leid nur

stumm zu verharren hatte — sich nicht nach wieder freier menschlicher Beziehung gesehnt und Sendbote sein wollen einer nicht gänzlich abgestorbenen Brüderlichkeit?

Da eröffnete mir eines Tages, mit Glanz im Auge, unser Freund Gotlieb Siegrist, genannt «Götti», damals noch Hauptmann seines Zeichens, er habe selbänder mit einer kleinen Sportmaschine nach London zu fliegen, via Genf und Paris. Meine kleine «Madame» stamme ja aus Nordfrankreich, und ob ich für ihre Angehörigen nicht eine mehr oder weniger substantielle Botschaft abzuwerfen hätte. Daß die abzuwerfende und am besten einschlagende Bombe nur aus einem respektablen Säcklein herrlich duftenden Bohnenkaffees bestehen konnte, war sofort klar. Denn die seit Jahren hausgeröstete Gerste war wohl nicht ungesund, aber ein duftender Kaffee einstiger Zeiten war sie nie! Anderseits erinnerte ich mich hinsichtlich der Flugroute noch aus Friedensnächten des leisen Donnerns des Linienkuriers Paris–Londres, der jede Nacht, hoch im dunklen Himmel, mit Bordlicht wie fernwinkender Kerzenschein, unser tief schlafendes Dorf einsam überflog. Also: Landkarten heraus, Linie studiert und Punkt fixiert! Nach Frankreich ging die Meldung, an dem und dem Tage, genau zur Mittagsstunde, erscheine über dem Dorf ein kleines Flugzeug mit dem weißen Kreuz im roten Feld, pilotiert von einem schweizerischen Fliegerhauptmann, und werfe eine Friedensbombe in den Baumgarten des Bauernhofes. Ein weißes, breit ausgelegtes Tuch solle das Zeichen sein!

An der fliegerischen Tüchtigkeit und den Beobachter-Qualitäten meines Freundes zweifelte ich zwar keinesfalls, war er es doch, der als erster Segelflieger in Graubünden sich vom Churer Joch in motorlosem und wehrlosem Kistchen in das Nichts der Lüfte hinauskatastapultieren ließ, unwahrscheinlich «Fuß» faßte über gähnendem Abgrund, dann majestatisch weite Schleifen zog und exakt vor unsfern noch verdutzt erhobenen Nasen auf dem bockigen Roßboden elegant landete!

Aber so wenig oder so viel verstand auch ich als Erdgebundener vom zielsicheren Anfliegen

irgendeines bestimmten Gehöftes im unbekannten, fernen und weiten Frankreich, wo, eingebettet in sanfte Neigungen einer fruchtbaren, unendlichen Ebene, Tausende von alten Bauerndörfern Ebenbilder sind, als daß ich den Bohnenkaffee in Schwiegermutters heimeliger Stube schon hätte rauchen sehen! Ein paar Meter «déviation» kurz nach Paris, und der Bohnenkaffee flöge 50, 100 km rechts oder links unbemerkt nebenaus und — vorbei!

Nach meines Piloten knappem, munterem Rapport und dem lebhaften Echo aus Frankreich wickelte sich die «Operation Bohnenkaffee» wie folgt ab: 5 Stunden verspäteter Weiterflug ab Paris von wegen Monsieur le Bureau! Spätnachmittags und bereits resigniert («Wie hätte der petit Suisse uns auch finden können!») ruht das Dörfchen in hellem Gold reifender Kornfelder. Die weiße Bodenflagge ist längst eingezogen und fast kein Menschlein sichtbar. Doch es muß das Bombenziel sein! Denn da sind sie ja, unsere unbekannten Bekannten: das Glockentürmlein auf der Mairie, daneben ein Gehöft als Abschluß der Siedlung, dann der schlanke Wasserturm 200 m nordwärts am Landsträßlein und sogar das prähistorische Bähnlein quer durch den Flecken!

Hinunter also auf 400 m! Hinab in volle Sicht mit unserem Schweizerkreuz! Vollgas für ein stürmisches Dröhnen! Und zwei froh-

Leopard Moth «Grischun»



lockende Entdeckerrunden über die warm ruhenden Höfe! Dann wird es aber lebendig! Was nicht auf dem Felde weilt, stürzt sich auf die Dorfstraße und hebt heftig zu winken an. «Klar zum Abwurf», bedeutet unser Pilot seinem Flugkameraden Otti Würth. Kurzer, präziser Geradefflug aufs Ziel, Göttis Arm gibt das Zeichen «Bombe ab!» — und der Sack Bohnenkaffee landet knapp neben der Haustüre.

Es soll dann, während unsere braven Schweizer mit ihrer kleinen Maschine vor dem nahenden Abend über das restliche Frankreich und den Ärmelkanal gen London um die Wette zu fliegen hatten, ein lebhaftes Kaffeefest angehoben haben! Der Schweizer Armee (rien moins que cela!) soll erstauntes Lob zuteil geworden sein. Und noch heute, nach bereits vielen Jahren, erinnert man mich, mir kräftig auf die Schultern klopfend, an die famos ausgeführte Operation Bohnenkaffee meiner compatriotes, «les si valeureux petits Suisses».

Nachher wurden wir moderner und kauften eine Leopard-Moth, getauft auf den Namen Grischuna, und nach dem Weltkrieg konnten wir eine «Auster» anschaffen. Mit dieser machte ich Erstlandungen im Lugnez, bei Uors/Lumnezia, und Surrhein-Somvix im Jahre 1949.

Ich flog bis 1952. Seither halte ich mich fern, damit ich nicht in Versuchung komme. Das Fliegen ist der schönste Sport neben der Leichtathletik, dem Skifahren und Schwimmen. Sich das Fliegen abgewöhnen müssen, gehört zum Schmerzlichsten. Ob ich besondere Leistungen aufweisen könne, wurde ich oft gefragt. Nein, es sind keine besonderen zu verzeichnen. Als Sportflieger sind für mich die Landungen auf dem Oberberg, Churer Joch, bei Andeer, Uors/Lumnezia und Surrhein eindrücklich gewesen. Als Segelflieger kann ich immerhin den Anspruch erheben, im Engadin den ersten Leistungsflug ausgeführt zu haben. Es war am Pfingstsonntag 1939, und dieser Flug führte zum schon erwähnten ersten Schweizer Segelfluglager, an dem über 20 Piloten aus dem In- und Ausland teilgenommen haben. Der Erfolg blieb nicht aus. Samedan ist seither ein Begriff geworden, das Dorado der Segelflieger. Ich habe dazu meinen persönlichen Beitrag leisten dürfen. Dies freut mich.

Ich habe als Militär-, Sport- und Segelflieger über 2000 Flugstunden zu verzeichnen. Unfall hatte ich einen einzigen als Militärpilot. Es ging mir also gut, besonders weil ich viel Glück hatte.