

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 38 (1962-1963)

Heft: 16

Rubrik: Blick über die Grenzen

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>

Schweizerische Armee



Turbinen-Hubschrauber «Alouette III» im militärischen Hochgebirgseinsatz
Aufnahme: Sud-Aviation

Der Hubschrauber «ALOUETTE III»

Unlängst war durch die Tagespresse zu vernehmen, daß nach der neuen Truppenordnung leichte Fliegerstaffeln aufgestellt werden sollen, die vor allem aus Starrflügel-Flugzeugen und Helikoptern bestehen und speziell für den Nachschub im Gebirge eingesetzt werden können. Bekanntlich fiel die Wahl hinsichtlich der Hubschrauber-Modelle auf die bewährten französischen Typen «Alouette II» und «Alouette III». Die erstere – die «Alouette II» – ist ja bereits seit mehreren Jahren bei unserer Flugwaffe eingeführt und den meisten unserer Leser bekannt.

Die neu in unsere Flugwaffe einzuführende Type «Alouette III» ist eine normale Weiterentwicklung der Type II. Die «Alouette III» ist ein Einrotor-Hubschrauber mit einem maximalen Gewicht von 2100 Kilogramm. Sie ist mit einer Turbine «Artouste III B», mit einer Nennleistung von 870 PS, welche durch Untersetzungsgetriebe auf eine Höchstleistung von 550 PS begrenzt wird, ausgerüstet.

Dieser Hochleistungshubschrauber, dessen erster Flug am 28. Februar 1959 statt-

fand, konnte mit 6 Personen an Bord auf dem Gipfel des Mont Blanc (4810 m) landen und wieder starten. Anläßlich einer Vorführung vor Vertretern der indischen Regierung landete die «Alouette III» Anfang November 1960 auf dem Gipfel des Deo Tibaa in der Himalaya-Kette in 6005 m Höhe mit zwei Piloten und 250 kg Material und Betriebsstoff an Bord.

Dieser Rekord-Hubschrauber, der eine Reisefluggeschwindigkeit von 190 km/h und eine höchste Flugdauer von 4 Stunden aufweist, kann für vielseitige militärische (wie auch zivile) Einsatzzwecke verwendet werden. Seine Maximalgeschwindigkeit liegt bei 210 Stundenkilometer und sein Steigvermögen wird mit 5,5 Meter pro Sekunde beziffert. Nach der neuesten Produktionsliste der USIA – d. h. der Union Syndicale des Industries Aeronautiques – sind bis zum 1. Januar 1963 von der Type «Alouette III» neben den zwei ersten Prototypen bereits 164 Einheiten im Serienbau hergestellt worden und zurzeit besitzt das Herstellerwerk – die «Sud Aviation» – Aufträge zur Lieferung von weiteren 79 Stück von verschiedenen Staaten der Welt.

H. Horber

Redaktion - antworten

Ich werde in diesem Frühling die Primärlehrprüfung absolvieren und dann im Sommer in die Rekrutenschule einrücken. Ich wurde als Funker-Pionier der Uebermittlungstruppe ausgehoben. Der Aushebungsoffizier sagte mir bei der Rekrutierung, daß ich bei dieser Truppe sehr gute Aussichten hätte, Offizier zu werden. Seit einiger Zeit befasse ich mich mit dem Wesen der Uebermittlungstruppe. Ich komme immer mehr zur Ueberzeugung, daß ein Lehrer die nötigen technischen Kenntnisse gar nicht hat, um in dieser Spezialtruppe Offizier zu werden. Ich möchte Sie nun fragen, ob ein Lehrer ohne entsprechende Vorkurse und Kenntnisse die Chance hat, einen höheren Grad zu bekleiden. Es ist mir durchaus klar, daß nicht nur die technischen Fähigkeiten ausschlaggebend sind. Ich möchte lediglich wissen, ob mein Beruf mich zum vornehmerein von der Erreichung des Offiziersgrades ausschließt.

R. F. in Sch.

*

Die Frage der Annahme eines Offizieranwärter der Uebermittlungstruppen hängt nicht unbedingt mit der Ausübung einer entsprechenden beruflichen Tätigkeit oder einem Studium zusammen. Wohl ist der Beruf eines Elektro-Ingenieurs, Elektro-Technikers oder Physikers oder das entsprechende Studium hiezu für die Ausbildung zum Uebermittlungsoffizier wünschbar, ist aber für die Auslese des Anwärters nicht allein ausschlaggebend. Persönlichkeitswerte, gute Führereigenschaften, entsprechender geistiger Horizont, gute Aussichten auf Entwicklungsmöglichkeiten fallen bei der Beurteilung des Anwärters für eine Uebermittlungsoffiziers-Ausbildung ebenso ins Gewicht. Bezeichnend hiefür ist die Tatsache, daß das Offizierskorps unserer Waffe sich nicht nur aus Vertretern technischer Berufe, sondern auch aus solchen anderer Berufsgattungen, z. B. auch Lehrern, zusammensetzt.

Sofern Sie diese Bedingungen erfüllen, dürfte Ihr Beruf als Primärlehrer, für eine allfällige Weiterausbildung zum Uebermittlungsoffizier kein Hindernis sein.

Blick über die Grenzen

Ein neuer schwedischer Panzer

Eine bemerkenswerte, epochemachende Entwicklung schwedischer Ingenieure

H. A. Die schwedische Armee ist gegenwärtig dabei, die Prototypen eines neuen Panzers zu prüfen, der nach Angaben aus Stockholm alle Traditionen brechen soll. Die Entwicklung der im März erstmals bekanntgegebenen Konstruktion begann bereits im Jahre 1958. Dazu kommen die Studien, welche die Forschungsanstalt der schwedischen Armee dafür während Jahren betrieb und sich dabei operationsanalytischer Methoden bediente.

Der neue Panzer wird «Kampfwagen S» genannt. Mit «S» sollen die besonderen Eigenschaften dieses Spezial-Panzers bezeichnet werden, wie z. B. eine schnellrichtende und schnellschießende Kanone, stark schützend und schwimmfähig, um schlüssiglich auch eine schwedische Konstruktion zu sein, die in anderen Teilen der Welt nichts Aehnliches vorfindet.

Die Entwicklung geht auf beweglichere und leichtere Kampfwagen aus

In den fünfziger Jahren erreichte die Panzerentwicklung nach schwedischer Ansicht so etwas wie eine Krise. Die taktilen Kernwaffen gaben den gepanzerten Fahrzeugen wieder erhöhte Bedeutung, während gleichzeitig eine gegen früher größere Beweglichkeit verlangt wurde. Das führte zur Forderung nach leichteren Kampfwagen, was vor allem für Schweden mit seinen zahlreichen und tiefen Flüssen vordringlich wurde. Mit den neuen Waffen ist der Gegner in der Lage, die wenigen Brücken rasch zu zerstören, die schwerere Panzer tragen könnten. Die Schweden forderten daher leichtere Panzer, welche die meisten der permanenten Brücken noch passieren können und die mit wenigen Handgriffen in die Lage versetzt werden, selbst Flüsse zu überqueren. Dazu kam noch die Forderung nach verstärkter Waffenwirkung und guter Schutzmöglichkeiten gegen neue Panzerabwehrwaffen wie auch gegen taktische Kernwaffen. Mit den Konstruktionsprinzipien, denen man bei der Panzererzeugung bisher folgte, hätte die Forderung nach vermehrter Waffenwirkung und Schutz nur mit dem Preis eines noch höheren Gewichtes bezahlt werden können. Man hat daher in Schweden die bisher geltenden Prinzipien verlassen, um den Forderungen nach größerer Beweglichkeit, gesteigerter Waffenwirkung und Schutzvorkehrungen besser gerecht zu werden. Das Resultat ist der neue «Kampfwagen S».



Frontansicht des neuen schwedischen «Kampfwagens S»



Das sind die beiden verdienstvollen Männer, die am meisten zu dieser sensationellen Entwicklung eines eigenen schwedischen Panzers beigetragen haben. Abteilungsdirektor Sven Berge (sitzend) und Hauptmann Hans Ulfhielm

Flacher, leichtfüßiger Panzer, der schwimmen kann

Der neue «Kampfwagen S» hat eine stärkere Bewaffnung als die heute bekannten großen Panzer. Die Panzerung ist in wesentlichen Punkten stärker, und die Tatsache, daß er gegenüber früheren Konstruktionen von 2,5 bis 3 m Höhe nur noch 2 m hoch ist, gibt ihm auch eine kleinere Zielfläche. Die Kriegserfahrungen haben ergeben, daß die Kampfwagen in den Unebenheiten des Geländes höchst selten in ihren unteren Teilen – unter ca. 100 cm – getroffen werden. Mit der Höhe des Kampfwagens von nur 2 m hat man die größte Zielhöhe, die normalerweise im Kampf sichtbar ist, um 30 bis 50 Prozent reduziert. Die niedrige Bauart führt auch dazu, daß mit dem Kampfwagen freier und sicherer als mit größeren Panzern geschützte Feuerstellungen im Kampfgelände aufgesucht werden können.

Der neue schwedische Kampfwagen ist auch leichter als entsprechende Panzer gleicher Größe. Er soll in der Serienherstellung nur 36 bis 37 Tonnen wiegen; das sind 14 bis 15 Tonnen weniger als die heute im Dienst stehenden Kampfwagen. Dieser Vorteil gestattet es, daß mit ihm fast alle Brücken Schwedens passiert werden können. Sollte eine Brücke zerstört sein, kann er den Fluß schwimmend überwinden.

Ein Mann kann den Panzer bedienen

Die heute noch im Einsatz stehenden Kampfwagen sind so konstruiert, um im Kampf durch das Teamwork von vier Mann Besatzung geführt zu werden. Das setzt innerhalb des Panzers eine laufende, gut koordinierte Befehlsgabe voraus. Die Ausbildung in dieser Zusammenarbeit und das Training bilden in allen Armeen Probleme, besonders aber in solchen mit relativ kurzen Ausbildungzeiten, wie z. B. auch in Schweden. Auch dann, wenn die Zusammenarbeit der Panzerbesatzung gut spielt, führt die Verteilung der Kampffunktionen auf mehrere Mann dazu, daß die Reaktionszeit in kritischen

Situationen gefährlich lang werden kann. Der neue «Kampfwagen S» ist so gebaut, daß er im Kampf von einem Mann geführt werden kann, der sowohl fährt und schießt. Normalerweise soll aber die Besatzung aus drei Mann bestehen, um damit die sichere Überwachung des Kampffeldes und die Bewältigung kritischer Situationen besser zu gewährleisten und auch das Durchhaltevermögen zu stärken. Zwei Mann sind mit Manövrier- und Beobachtungsinstrumenten ausgerüstet, um den Panzer vorwärts zu fahren und zu schießen (Doppelkommando), während der dritte Mann in der Lage ist, gleich schnell rückwärts zu fahren wie seine beiden Kameraden den Panzer vorwärts bewegen können. Es ist somit möglich, sich rasch einer ungünstigen Situation zu entziehen, um gleichzeitig die Waffe auf den Gegner gerichtet zu lassen und ihm auch die am stärksten gepanzerte Seite zuzukehren. Diese beiden Eigenschaften, nur mit einem Mann Besatzung kämpfen zu können und das Vermögen, sich mit beibehaltenem Schutz rasch zurückziehen zu können, sind bis heute in keinem bekannten Kampfwagen vorhanden.

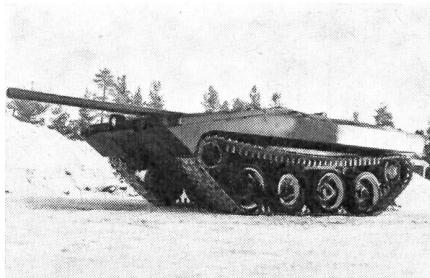
Kein Turm, aber fest eingebaute automatische Waffen wie in Kampfflugzeugen

Die Vorteile, die in diesem Bericht bereits angedeutet wurden, wurden dadurch erreicht, indem es gelungen ist, separate Seiten-Höhenrichtbewegungen für die eingebauten Waffen zu eliminieren. Der neue Panzerwagen hat keinen eigenen und schwenkbaren Turm. Die Bewaffnung, eine 10,5-cm-Kanone und vier Maschinengewehre, sind wie in einem Flugzeug fest eingebaut. Das Flugzeug wendet bekanntlich dem Gegner seine Nase zu. Der «Kampfwagen S» richtet seine Waffen nach der Seite sehr schnell mit dem normalen Steuersystem; eine sinnreich konstruierte hydrostatische Überlageungssteuerung. Die Richtung nach der Höhe geschieht durch Umstellung auf die Radfederung, eine hydropneumatische Federung des gleichen Typs wie bei modernen Personenkraftwagen. Nach schwedischen Angaben hat auch ein altes Problem eine elegante Lösung gefunden, indem das Laden aller Waffen automatisch geschieht, was als besonders großer Gewinn betrachtet wird.

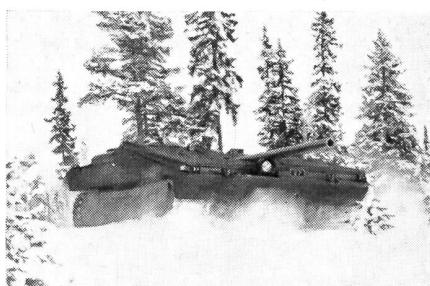
Alle viel Bewegungsraumfordernde manuelle Arbeit im Innern des Panzers wurde eliminiert. Der Besatzungsraum konnte kleiner gehalten werden, während die Besatzung gleichzeitig eine bequemere und ihren Aufgaben besser entsprechende Plazierung erhielt. Es ist vor allem den hier erzielten Einsparungen zu verdanken, daß der Kampfwagen weniger schwer wurde, eine kleinere Silhouette und einen stärkeren Panzerschutz erhielt.

Der schwimmende Kampfwagen

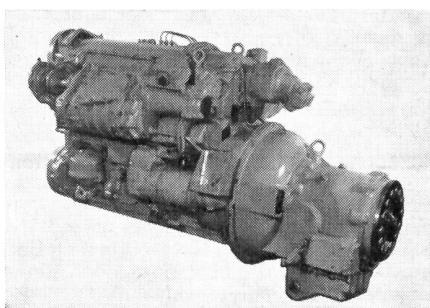
Es ist vor allem der Verzicht auf den drehbaren Turm, der es ermöglichte, den «Kampfwagen S» mit einer festen Flutausstattung zu versehen und ihn zu einem schwimmenden Kampfwagen zu machen. Anlässlich der Invasion in der Normandie 1944 praktizierten drei Bataillone, ausgerüstet mit 30-Tonnen-Panzern vom Typ Sherman, eine Art Flutbalg-Konstruktion; ein mit Luft gefüllter Balg wurde rund um die obere Panzerhälfte montiert, der dem Kampfwagen im Wasser Auftrieb gab und ihn schwimmen ließ. Für den «Kampfwagen S» wurde diese Idee aufgenommen und weiterentwickelt. Der Kampfwagen erfordert durch seine spezielle Bauart eine bedeutend kleinere Schwimmmausrüstung; der Luftbalg ist aufgeblasen in



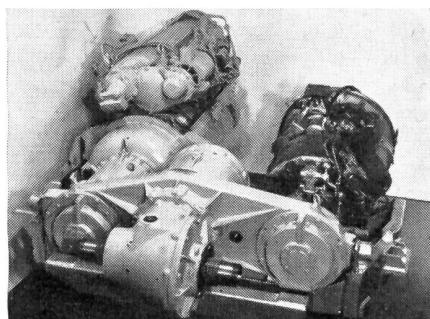
Die Seitenansicht des neuen Panzers läßt erkennen, daß es sich trotz seiner flachen Bauart um einen respektablen Kampfwagen handelt, dem die im Bericht geschilderten Eigenschaften ohne weiteres geglaubt werden können



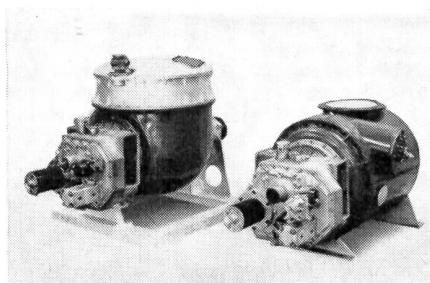
Der neue Panzer wurde auch im Schnee erprobt, wo ihm die breiten Raupenbänder eine bemerkenswerte Geländegängigkeit erlauben



Der im Panzer eingebaute Rolls-Royce-Motor mit Volvo-Matic



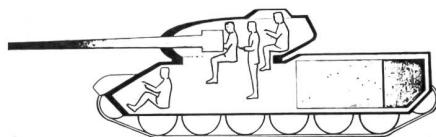
Die im «Kampfwagen S» eingebaute kombinierte Motoranlage, wie sie im Spezialbericht beschrieben wurde



Der für den «Kampfwagen S» verwendete Volvo-Gasturbinemotor



Frontsilhouette eines konventionellen Kampfwagens von 45-50 Tonnen (links) und des neuen schwedischen «Kampfwagens S» (rechts)



In den Panzern von heute sind die Kampfaufgaben in der Regel auf vier Mann verteilt, wobei der Lader stehend arbeiten muß. Der Fahrer sitzt abgesondert im Vorderteil des Panzers, ungefähr ein Meter tiefer als der Panzer-Befehlshaber im Turm



Eine fest eingebaute Kanone mit automatischer Ladevorrichtung gestattet der Besatzung zu sitzen. Alle haben die Beobachtungsinstrumente auf gleicher Höhe. Im Sinne eines Doppelkommandos können zwei Mann schießen und vorwärts fahren, während ein Mann, der auch nach rückwärts beobachtet, rückwärts fahren kann. Beachtenswert ist, daß im schwedischen «Kampfwagen S» eine längere und schwerere Kanone eingebaut werden konnte

seinen Ausmaßen weniger groß und das neue synthetische Textilmaterial ließ die Konstruktion eines geschmeidigeren Balges zu, der zusammengelegt noch einen Zehntel des Raumes ausmacht. Er findet Platz in einer panzergeschützten Rinne entlang der Oberkante der Panzerwanne. Der Balg ist leicht zu handhaben und ist rasch bereit, soll der Panzer ins Wasser gehen; Doppelpumpen ermöglichen längere Fahrten im Wasser.

Gutes Teamwork schufen den «Kampfwagen S»

Die Initiative zur Konstruktion dieses neuartigen Panzers und Leiter der Entwicklungsarbeiten war Sven Berge, Abteilungsdirektor bei der schwedischen Armeeverwaltung. Er arbeitete zusammen mit Oberstleutnant Lars Lavén, früherer Chef der Panzertruppenschule, wie auch mit Hptm. Hans Ulfhjelm, von der Armeeverwaltung. Der größte Teil der umfassenden Entwicklungsarbeiten wurden in den Bofors-Werken unter der Leitung von Oberingenieur Sten Henström durchgeführt. Bei Bofors wurden auch die besonderen servotechnischen Konstruktionen entwickelt, welche das erwähnte neue Richtverfahren und das automatische Laden ermöglichen. Die Erfahrungen, die bei Bofors in den Jahren der Herstellung servotechnischer Richtmaschinen und automatischer Kanonen für die Marine und die Luftwaffe gemacht wurden, haben im höchsten Grad dazu beigetragen, daß die Entwicklungsarbeiten so rasch vorangingen. Die Antriebsmaschinerie, die auch einen besonderen und interessanten Charakter aufweist, wurde bei Volvo und Landwerk entwickelt.

Gasturbine und Dieselmotor geben doppelte Sicherheit

Der Einsatz von Volvo in der Entwicklungsarbeit hat zu einer besonderen Art von einem Aggregat eines Motors geführt, der verschiedene Alternativen ermöglicht. Die Prototypen des «Kampfwagens S» verfügen über einen 230 PS Vergasermotor von Rolls Royce und eine 330 PS Gasturbine von Boeing in den USA. Der Vergasermotor ist ein Provisorium, um so rasch als möglich andere Teile der Panzerkonstruktion zu testen. Die Kampfwagen, die nächstes Jahr ausgeliefert werden sollen, werden mit einem neu entwickelten 240 PS Dieselmotor von Rolls Royce zusammen mit der erwähnten amerikanischen Gasturbine ausgerüstet. Dieser neue Dieselmotor kann, wie auch die Gasturbine, mit fast allen bekannten flüssigen Brennstoffen betrieben werden. Das Motoraggregat ist im weiteren so beschaffen, daß eine andere Art von einer Gasturbine eingebaut werden kann, die gegenwärtig bei Volvo entwickelt wird, um in späteren Serien des Panzers Verwendung zu finden. Diese Turbine soll sich durch eine besonders gute Brennstoffökonomie auszeichnen und zudem eine viel größere Zugkraft entwickeln als andere Turbinen gleicher Größe.

Das kombinierte Motoraggregat wurde gewählt, um die flache Silhouette des Panzers zu erhalten, ergab gleichzeitig auch ein kleineres Gewicht als andere studierte Lösungen. Es war auch wichtig dafür zu sorgen, daß der Panzer mit verschiedenen Brennstoffen gefahren werden kann und daß die Gasturbine eine hohe Startbereitschaft gewährt, um größte Sicherheit für den Einsatz des Panzers im Kampf zu erreichen. Die Gasturbine eignet sich vor allem für schwedische Verhältnisse, startet sie doch selbst bei minus 40 Grad augenblicklich.

Die Firma Landwerk entwickelte für den «Kampfwagen S» die anderen Teile der Antriebsmaschinerie, wie die Kuppelungen, die Bremsen, die Bandsteuerung. Die Raupenaggregate sind so geformt, damit sie dem Panzer in jedem Gelände beste Steuer- und Richteigenschaften geben. Die Auflage der Raupenbänder auf dem Boden ist kürzer als bei konventionellen Panzern; sie sind dafür, wie die Bilder zeigen, aber breiter. Die 67 cm breiten Bänder basieren auf einer Konstruktion, welche die Firma Landwerk in den fünfzig Jahren zur Verwendung bei der schwedischen 15,5 cm automatischen Selbstfahr-Kanone entwickelte, die sich gegenwärtig in der Serienfabrikation befindet.

Den beiden Prototypen des schwedischen «Kampfwagens S», die nun einer weiteren Erprobung unterzogen werden, sollen nächstes Jahr einige weitere Exemplare folgen, die dann zu weitergehenden Versuchen und für die Ausbildung des Personals zur Verfügung stehen.

Der Oberbefehlshaber der schwedischen Armee, General Torsten Rapp, erklärte an einer Presseorientierung, wo der Panzer im Film vorgeführt wurde, daß der «Kampfwagen S» dafür geschaffen ist, das Duell mit jedem heute bekannten Kampfwagen zu gewinnen. Über viele Details der Konstruktion, die der Geheimosphäre unterliegen, wird heute noch geschwiegen. Sicher ist, daß diese Entwicklung auch für die Armeen anderer neutraler Staaten nicht ohne Interesse ist. Wir sind daher aus diesem Grunde näher darauf eingetreten.

Woher stammt

«Stab»

Der Stab war von jeher das Zeichen der Würde eines Führers, amtlicher oder Herrscherwelt:

Von dem Stock hat ausgehen müssen;
Alles Weltregiment, muß Er wissen,
Und das Zepter in Königs Hand
Ist ein Stock nur, das ist bekannt.

(Schiller, Wallensteins Lager, 7. Auftritt)

Der Stab war aber auch (schon im 14. Jh.) das Zeichen der Amtsgewalt und der Gerichtshoheit im Rechtsverfahren; «den Stab führen» war gleichbedeutend mit «Gericht halten». Mit ihm gebot der Richter in der Sitzung Stille; bei der Eidesleistung wurde der Stab berührt, und bei Verurteilungen zum Tode zerbrach nach Vorlesung des Erkenntnisses der Richter den Stab über dem Haupte des Missetäters und warf ihm die Stücke vor die Füße (daher die Redensart «den Stab über einen brechen»).

Auch im Heere pflegten die Befehlshaber, welche die höchste Gerichtsbarkeit über die ihnen untergebenen Personen hatten, einen Stab zu tragen, z. B. der Feldmarschall, der Feldzeugmeister und der Oberst. Noch heute tragen General-Feldmarschälle bei besonderen Gelegenheiten den Marschall- oder Kommandostab, und ihre Rangabzeichen auf den Schulterstücken sind zwei kreuzweise übereinander liegende Stäbe.

Später – in der ersten Hälfte des 16. Jh. – wurde als «Stab» die Gesamtheit der militärischen Personen bezeichnet, deren Zuständigkeit sich auf das ganze Regiment erstreckte, dessen «Stab» der Gerichtsherr, der Oberst, führte. Die Offiziere, die unmittelbar zum Regiment gehörten (nicht erst durch Vermittlung einer Kompanie), also der Oberst, der Oberstleutnant und der Oberstwachtmeister, waren die «Stabsoffiziere».

Unter «Generalstab» – sein moderner Begriff war noch unbekannt – verstand man damals den General und sämtliche zu seiner Unterstützung dienenden Personen, zu denen auch der Generalprofoß (das Haupt der Heerespolizei) gehörte. «Unterstabspersonen» waren die Untergebenen des Profosse.

(Aus «Wort und Brauchtum des Soldaten», H. G. Schulz Verlag, Hamburg)

DU hast das Wort

Habe ich mich richtig verhalten? Muß auf Bahnhöfen begrüßt werden?

Letzthin wartete ich in Olten einen Anschluß ab. Ich, ein gewöhnlicher Füsiler, stand auf dem Perron, als ein junger Leutnant daherkam. Als ich mich nicht zum Gruß anschickte, fragte er mich, ob ich den Grußbefehl nicht kenne. «Doch», erwiderte ich, «da sei auch zu lesen, daß auf Bahnhöfen nicht begrüßt zu werden brauchel». Der Leutnant wollte dies aber nicht wahrhaben, war aber weg, bevor ich mich weiter verteidigen konnte. Diese Bagatelle hat mir den ganzen Urlaub verdorben.

Wer hat nun recht?

Spatz