

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 27 (1951-1952)
Heft: 1

Artikel: Sebastian Calfreisers Alleinflug
Autor: Frey-Kull, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071042>

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: 22.01.2026

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



SEBASTIAN GAFFREISERS alleinflug

Eine Erzählung von
Rudolf Frey-Kull

Wir hatten uns an einem verregneten Ferientag nach dem Mittagessen in der Halle des Hotels beim Kaffee niedergelassen und waren — wie kann es auch anders sein, wenn ein paar Eidgenossen nach kürzerer oder längerer Bekanntschaft Zeit zum Plaudern finden — auf Diensterlebnisse zu sprechen gekommen. Da war die Rede von Pferden und Motoren, von Geschützen und Granaten, von Nachgefechten und Hochgebirgskursen, und einer von uns war dabei gewesen, als unsere Piloten im Fieseler-Storch die Insassen des wunderbarerweise vor dem Zerschelltwerden bewahrten amerikanischen Flugzeuges vom Gauligletscher zu Tal brachten.

Vom langsam Fieseler-Storch kamen wir auf die schnellen Jagdmaschinen und waren uns einig über die gewaltigen Anforderungen, welche die Beherrschung eines solchen Flugzeuges an den Piloten stellt.

„Und doch habe ich einmal zugesehen, wie einer, der noch nie eine Stunde Flugunterricht genossen gehabt hatte, ein Jagdflugzeug startete und heil wieder zu Boden brachte“, warf hier Herr Maurer ein, der bisher nur gelegentlich ein zustimmendes Wort oder ein kurzes Lachen in unsere Unterhaltung geworfen hatte.

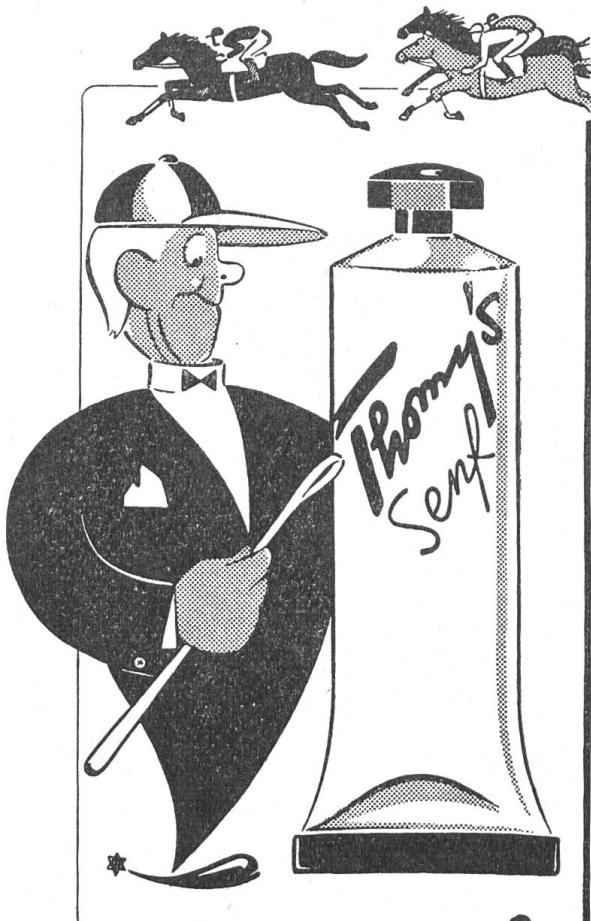
Natürlich bedrängten wir ihn mit neugierigen und ungläubigen Fragen, und nach einigem

Sträuben begann der sonst eher Schweigsame zu erzählen:

„Es war in einem jener endlosen Ablösungsdienste des letzten Krieges, zur Zeit, als unsere Fliegertruppe hie und da einmal für den Neutralitätsschutz in Aktion trat, wenn fremde Flugzeuge unsere Grenze verletzten. Abwechslungsweise stand ein Teil der Piloten und Maschinen vom Morgengrauen bis zum Einbruch der Nacht in Alarmbereitschaft. Oft passierte tagelang nichts, und da wir, um Brennstoff zu sparen, wenig flogen, lag der Platz manchmal im reinsten Dornröschenschlaf.

Wenn aber die Fliegermeldungen über Grenzverletzungen durch die Drähte kamen und die Alarmstufe erhöht wurde, zuckte eine rasche Betriebsamkeit durch das Feld; Telefone klingelten, Befehle ertönten, Motoren heulten auf, und eine halbe Minute, nachdem von der Zentrale aus der Startbefehl erteilt war, donnerten die Doppelpatrouillen über die Piste. Ich war als Wachtmeister für vier Flugzeuge verantwortlich. Obwohl unser Material und unsere Leute verlässlich waren und die Erfahrung gelehrt hatte, daß die großen Amerikaner Vögel, die unsere Piloten aufzusuchen und zur Landung zu führen hatten, in der Regel harmlos und willig wie Tauben sich leiten ließen, konnte ich mich der Erregung kein einziges

Mal entziehen, die bei jedem ernsten Alarmstart über dem Stützpunkt lag.



Der wahre Spitzenreiter

führt eindeutig — mindestens eine gute Länge voraus! Nun **Thomy** macht gleichsam das Rennen schon seit Jahren — brillant und fair... mit überlegener Qualität und unNachahmlicher Rasse!

Jedermann kennt **Thomy's**
Senf

Nie aber, auch im größten Betrieb nicht, ja auch damals nicht, als die «Fliegende Festung» über unsere Köpfe wegtorkelte und hinter dem nächsten Hügel senkrecht zur Erde sauste, war ich so aufgeregt — obwohl wir in jenem Moment noch nicht wußten, daß die ganze Mannschaft längst mit dem Fallschirm abgesprungen und heil gelandet war —, nie war ich so bis zur Verzweiflung mitgerissen, wie an jenem wolkenlosen Morgen, als Sebastian Calfreiser seine Runden über dem Platz drehte. Noch jetzt, nach Jahren, wenn ich beim Einschlafen das Bild seines Starts vor mir sehe, spüre ich, wie es mich durchläuft, und meine Fäuste krampfen sich zusammen. Denn wäre Calfreiser damals in den Tod gerannt und hätte seine Maschine zerstört, so wäre ich mir daran mitschuldig vorgekommen. Sebastian Calfreiser war das, was wir in unserer Soldatensprache «ein langes Elend» und «eine müde Gestalt» nannten. Wieso er mit seiner Hühnerbrust und seinen tollpatschigen Plattfüßen, denen die größte Nummer der Ordanzschuhe eben knapp paßte, überhaupt diensttauglich war, ist mir heute noch ein Rätsel. Er war in der Rekrutenschule mein BettNachbar gewesen, und unsere Gruppe hat seinetwegen manchmal strafexerziert, wenn die andern ihre wohlverdiente Pause hatten, denn immer kam er beim Gewehrgriff zu spät, und beim Marsch (man übte damals noch bis zur Bewußtlosigkeit den TaktSchritt und das herrliche «mit Gruppen rechts schwenkt»), bei den Marschübungen schlenkerten seine langen Beine, unbekannten Gesetzen folgend, nie aber im Takt, in der Luft herum. Er war der Schrecken des Korporals, der aspirieren wollte, des Zugführers, der auf dem Weg zum Instructionsoffizier war, und auch des Kompaniekommendanten, der ihn schließlich an Inspektionstagen in die Küche kommandierte und so die Ehre der Schule rettete.

Im Schießen war er schlecht; kein Zusprechen, kein Fluchen, keine Drohungen, kein Straflaufschritt wollten helfen. Als aber der Kompaniekommendant den fünf besten Schützen einen Überlandflug versprach, brachte Calfreiser es fertig, 24 Punkte zu schießen.

Ich verlor ihn nach der Rekrutenschule aus den Augen und traf ihn erst im Aktivdienst wieder, als er unserer Kompanie zugeteilt

wurde. Als Sattler hätte er eigentlich zu den Fallschirmwarten und Reparateuren gehört, verstand es aber, sich bei den Flugzeugwarten einzubürgern. So kam er in meine Gruppe, und mir war es schließlich recht, denn er war fleißig und zuverlässig, und wenn es je galt, eine Maschine zum Startplatz oder zum Unterstand zu rollen — und die Distanzen waren nicht klein —, meldete Calfreiser sich bestimmt freiwillig und humpelte seinen Plattfüßen zum Trotz unverdrossen den weiten Weg zurück.

Die Maschine seiner Gruppe war immer blitzsauber, und oft, wenn in den langen Wartezeiten seine Kameraden einen endlosen Jaß klopften, pützelte er liebevoll an seinem Flugzeug herum, saß manchmal auch stundenlang im Pilotensitz und schien zu schlafen. Zufällig kam ich darauf, daß er nicht schlief, sondern — flog. Höhen- und Seitensteuer und Querruder bewegten sich, und es machte mir Spaß, aus diesen Bewegungen abzulesen, wovon der lange Kerl im Sitz träumte.

Einmal sah ich ihm unbemerkt vom Dach des grasbewachsenen Unterstands aus, vor dem die Maschine stand, in den Pilotensitz hinein: Er gurtete sich sorgfältig an, schloß das Kabinenfenster, fingerte an der Propellereinstellung, gab Vollgas — alles natürlich bei stehendem Motor — und bediente dann mit gesammelter Anspannung die Steuer: man sah es ihm an, wie er die Maschine in der Richtung hielt, vom Boden abhob, leicht nachstach, um auf Geschwindigkeit zu kommen und dann das Höhensteuer anzog; er fuhr das Fahrgestell ein und begann zu kurven, links, rechts. Dann stieß er den Steuerknüppel nach vorn — ich merkte, daß ich unbewußt begonnen hatte, sein Spiel mitzuspielen —; er holte offensichtlich Geschwindigkeit für einen Looping; und richtig, er zog den Steuerknüppel energisch an, zwang also die Maschine, sich aufzubäumen — ich spürte seine Erregung, zwei, drei, fünf Sekunden, dann kam die Gebärde des Gaswegnehmens, der Steuerknüppel wanderte wieder in die Normalstellung, und auf seinen Zügen spiegelte sich Stolz, gemischt mit Erleichterung: der Looping war gelungen. Da platzte ich laut heraus, es war zu komisch; Calfreiser zuckte zusammen und blickte wie ein ertappter Sünder zu mir herauf, öffnete die Kabine, sah sich um, ob wir allein seien und sagte dann, ohne mich anzusehen, mit

PD 105

Frauen prüfen vorsichtig



was man ihnen anbietet. Da braucht das schweizerische PON nichts zu fürchten, es enttäuscht nie. Ob man PON zum Abwaschen braucht oder für die feine Wäsche, zur Reinigung im Haushalt oder im Gewerbe - immer erweist es seine wunderbare Reinigungskraft, die Zeit, Geld und Arbeit spart.

Die Grosspackung zu Fr. 1.95 reicht zum 160x Abwaschen oder für 120 Klein- u Feinwäschen

Mit
ABO
Punkten

PON

SEIFENFABRIK
HOCHDORF AG

T Schweizerfrauen verwenden PON, denn PON ist gut und schweizerisch

GUT GERUHT

Gewappnet für den Tag



Wegen Mondwechsel Alpträume? — Schlecht schlafen? — Warum auch! — Legen Sie sich nachts auf eine gute Matratze, eine Röfhaarmatratze, dann erwachen Sie gut gelaunt.

Die gute Röfhaarmatratze, die Matratze mit Schnyder Röfhaar und der aufgenähten Qualitätsetikette



seit 125 Jahren

J. Schnyder A.G. Pferdehaarspinnerei Wädenswil

merkwürdiger Eindringlichkeit: «Gelt, du sagst niemand etwas davon.»

In jener Zeit war es Mode, mit der Fliegertruppe Erdkampfausbildung zu treiben; wir lernten den Umgang mit Handgranaten und Maschinenpistolen und hatten Nahkampfübungen auf dem Tagesbefehl. Das war nun wieder ein Kreuz mit unserm Sebastian Calfreiser. Er tat steif wie ein Holzbock, und vor jeder scharfen Handgranate hatte er eine lächerliche Angst.

Als er mich einmal bei einer kleinen Mutübung so recht wütend gemacht hatte und die ganze Gruppe vor dem Major blamierte, der unsere Arbeit besichtigte, brach ich das Versprechen, das ich ihm stillschweigend gegeben hatte und höhnte ihn, als der Major weg war, vor seinen Kameraden aus, es täte einer, der sich nicht einmal einen einfachen Überschlag zu machen getraue, auch gescheiter etwas gegen das Verrosten seiner alten Knochen als in einem Jagdflugzeug zu sitzen und sich vorzustellen, er sei ein Pilot, der Kunstflug trainiere. Calfreiser wurde einen Augenblick rot, dann blaß und murmelte, fast mir nur verständlich, es werde sich bald einmal zeigen, ob er sich etwas zu tun getraue oder nicht.

Zwei Tage drauf hatten wir die Frühablösungen. In einer unserer Maschinen war ein neuer Sender eingebaut worden. Auf 0630 war ein Funkflug zur Überprüfung der neuen Apparatur angesetzt. Um 0620 war der Motor abgebremst, und ich gab Calfreiser den Befehl, die Maschine zum Start zu rollen, wo Lieutenant Müller sie zum Funkflug übernehmen sollte.

Schien es nur, oder zögerte er wirklich? Mit einer Förmlichkeit, die uns sonst im Aktivdienst längst abhanden gekommen war, meldete er sich ab: «Zu Befehl Wachtmeister, ich rolle die J-411 zum Start.» Wir andern standen bei der Nachbarmaschine und horchten auf den Lauf des Motors, von dem der Gefreite Hauser behauptete, er holpere bei 800 Touren. Darum sahen wir erst, daß Calfreiser die Schuhe ausgezogen und auf den Druckluftkarren gestellt hatte, als er schon mit unerlaubter Geschwindigkeit dem Start zurollte. «Der Calfreiser will scheint's barfuß vom Start zurücklaufen, das täte seinen Schweißflossen ja gut», lachte Döbeli. Mich aber durchzuckte eine Ahnung wie ein elektrischer Schlag. Und schon schwenkte Calfreiser, allen Rollvorschriften entgegen,

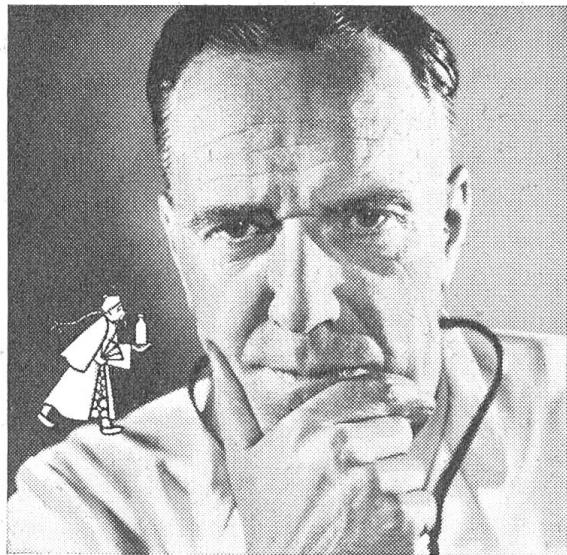
noch vor dem Pistenanfang ab, rollte auf die Piste, drehte die Maschine gegen den Wind, verharrte drei, vier Sekunden. Mir war, ich selber sitze im Flugzeug; ich wußte genau, was in Calfreiser vorging; ich brüllte, so sinnlos das war, aus Leibeskräften: « Halt, Calfreiser, halt! » Dann wollte ich in den Unterstand rennen, zum Telefon, die Leute am Start alarmieren, einen Wagen auf die Piste senden, aber da flitzte der Propellerkreis in der Sonne auf, ein kurzer Rauchstreifen schoß zum Auspuff heraus, die J-411 bewegte sich, und als das Geheul des auf Vollgas drehenden Motors unser Ohr erreichte, rollte die Maschine mit zunehmendem Tempo schwanzhoch über die Piste. Wir starrten atemlos hinüber, wo ein offenbar wahnsinnig Gewordener in den Tod zu rennen schien. Die J-411, das wußten wir, neigte beim Start zum Ausbrechen, und wenn Calfreiser nur ein wenig von der Richtung abkam, war eine Capotage unvermeidlich, denn neben der Piste war der Rasen weich und uneben.

Knapp nach Pistenmitte, viel zu früh, wollte Calfreiser die Maschine abheben, sie stieg zwei Meter und sackte durch, hart prallten die Räder auf den Boden, das Flugzeug ging in die Knie, und der Schwanz begann sich bedrohlich zu heben...

Zwei Startcapotagen der Art, wie sie hier kommen mußte, hatte ich schon schaudernd miterlebt; mir war, ich sehe schon das endlos scheinende Sichüberschlagen und höre dann nach ebenso endlos scheinender Zeit das Krachen und Bersten und Splittern, sehe die Stichflamme, die aus dem Wirbel von Flügel, Rumpf, Propeller, Motor und Fahrgestell unvermutet hervorstößt, um dann, den Inhalt der vollen Benzintanks gierig verschlingend, sich in zwei Sekunden zur erschreckenden, schwarzen Rauchwolke aufzublähen...

Doch was keiner zu hoffen sich mehr getraut hatte, geschah: Der Schwanz senkte sich wieder zur Waagrechten, und als die Maschine diesmal endgültig sich vom Boden hob, preßte Döbeli, der größte und anscheinend gefühlloseste Spötter unserer Gruppe ein aus dem Tiefsten kommendes « Gott sei Dank » der Erleichterung zwischen den Lippen hervor.

In der Luft war Calfreiser nun, und wenn er einigermaßen kaltblütig blieb, war er vorläufig außer Gefahr. Nun galt es, zu handeln. Bevor ich aber am Telefon des Bunkers war, läutete der Apparat, und Oberleutnant Wen-



Wenn Ihre Verantwortung steigt

und wenn Sie die Vierzig bereits überschritten haben, sind Überarbeitung und chronische Müdigkeit gefährliche Anzeichen.

Die Spannkraft muss erhalten bleiben. Drei Wirkstoffe sind wichtig: Eisen zur Verbesserung des Blutes, Phosphor zur Belebung der Gehirn- und Nervenzellen, Bitterstoffe zur Anregung der Verdauung.

Dies alles findet sich vereinigt im Nervennähr- und Stärkungsmittel Elchina nach Dr. med. Scarpatetti und Dr. Hausmann, Es hilft und stärkt bei Überarbeitung, nervösen Erscheinungen, Magen- und Darmstörungen, Schläffheit und Müdigkeit nach Grippe und Operationen.

In Apotheken und Drogerien.



Grosse Flasche 6.95, kleine 4.25
Kurpackung à 4 gr. Flaschen 20.80

ELCHINA
das erfolgreiche Hausmann-Produkt

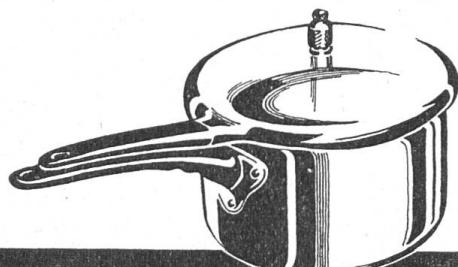


Küche nebelfrei

Welch eine lästige Tatsache, wenn beim Kochen alle Küchenwände triefen, die Fenster schwitzen und das Holz am Fensterrahmen zu faulen beginnt. Fangen Sie den lästigen Dampf ein, kochen Sie im DUROmatic.

Lassen Sie sich diesen heute meistverkauften Dampfkochtopf im Fachgeschäft zeigen.

4,5	6	10	Liter
66.50	76.—	103.—	Fr.



DUROmatic
DER DAMPFKOCHER FÜR SIE

ger, der Flugdienstleiter von heute, erkundigte sich zornig, wer ohne seine Erlaubnis gestartet sei, und als er meine Auskunft vernahm, fluchte er alle Zeichen durch den Draht, seine Erregung und Besorgnis nur schlecht verbargend. Dann hörte ich seine Befehle, die teils mich, teils die Leute am Start angingen: « Sofort Maschine zum Start! » « Müller, du startest, fliegst ihm vor, ruhig zwei drei Runden, dann Landung, weit ansetzen, mit ziemlich viel Gas nieder herein! » « Dem Hauptmann anläuten, Soldat Calfreiser, der Idiot mit J-411 gestartet, soll herauskommen! » « Zwei Camions mit Feuerlöscher, Sanitätsmaterial, Werkzeug, Pickel, einer Mitte Piste, einer letztes Dritt! » « Rote Raketen, Landeverbot, abwinken, wenn der Kerl landen will, bevor Müller ihn führt! »

Ob Calfreiser ahnte, welchen Aufruhr er verursacht hatte? Während zum zweitenmal heute morgen eine Maschine in vorschriftswidrigem Tempo von unserm Unterstand gegen den Start hinaufrollte, war er im Geradeausflug gestiegen und setzte zur ersten Kurve an, die beängstigend brusk begann. Ich stand auf einem Bein, preßte die Fingernägel in die Handballen: « Sachte, Calfreiser, sachte. » Er korrigierte mit der Verwindung, die Flügel stellten sich wieder horizontal, und das Flugzeug begann bedrohlich nach außen zu schiefern. Noch einmal korrigierte er zu stark, zog aber zugleich das Höhensteuer an, so daß das Flugzeug mit tiefhängendem linkem Flügel, gleichsam in einer unnatürlichen Verrenkung, die Nase emporstreckte. Wenn Calfreiser Geschwindigkeit verlor und abschmierte, war es um ihn geschehen, denn nie konnte er aus dieser geringen Höhe die Maschine wieder abfangen. Ich hörte, wie meine Zähne knirschten und schob mit aller Kraft mit beiden Händen einen eingebildeten Steuerknüppel schräg rechts nach vorn. Und Calfreiser, der unterdessen in seiner nach oben gerichteten Schraubenzieherkurve um hundertachtzig Grad gedreht hatte, brachte die J-411 wieder in die Normallage und kehrte in etwa 600 Meter Höhe in einem allerdings etwas nervösen Gradausflug über den Platz zurück. Er schien langsam mit der Wirkungsweise der Steuer vertrauter zu werden.

Als der zum Lotsen bestimmte Leutnant Müller zum Start ansetzte, während die beiden Camions dem Pistenrand entlang holperten

und die roten Raketen stiegen, hatte Calfreiser vorn am Platz eine ganz ordentliche Kurve zustande gebracht, und nun stieß der Unglücksmensch mit eingezogenem Fahrgestell und Vollgas steil gegen uns herunter, genau in die Flugbahn des startenden Lieutenant Müller hinein. Wenige Meter über Grund zog er wieder auf, gerade früh genug, um den uns unvermeidlich scheinernden Zusammenstoß zu vermeiden. Lieutenant Müller sei, so gab er nachher zu, nicht übel erschrocken, als das ungeheuerlich anschwellende und wieder verebbende Geheul der über ihn wegflitzenden Maschine den Lärm seines Motors überbrüllte.“

Herr Maurer schwieg, und es schien, als habe er vergessen, daß wir ihm zugehört hatten und auf die Fortsetzung warteten, sein Blick ging durch die Wand der Halle, ins Weite.

„Und wie ist denn dieser Calfreiser wieder heruntergekommen?“ wollte schließlich einer von uns wissen. „Ach ja, entschuldigen Sie“, antwortete Herr Maurer, „es ging dann eigentlich einfach. Müller, der noch im langsamem Steigflug war und Mühe haben mußte, den in die noch nicht hochstehende Sonne hineinfliegenden Calfreiser zu sehen, brauchte ein paar Minuten, bis er sich ihm vor die Nase setzen konnte. Er fand einen gelehrtigen Schüler. Sie flogen zwei weite Platzrunden, dann fuhr Calfreiser, Müllers Beispiel folgend, sein Fahrzeug aus, betätigte die Landeklappen und vollführte eine Landung, an der, wenn man davon absieht, daß sie zu lang war, nicht viel ausgesetzt werden konnte.“

Er rollte auf unsren Unterstand zu, und zwei Meter vom Druckluftkarren, auf dem immer noch die riesigen, an den Spitzen nach oben gebogenen Marschschuhe standen, stellte er den Motor ab.

Wer erwartet hätte, einen triumphierenden Calfreiser aussteigen zu sehen, wäre enttäuscht worden. Er zitterte, ja schlötterte am ganzen Körper, und wir mußten ihm tatsächlich zur Maschine heraushelfen. Er sah sich suchend nach den Schuhen um, und keiner von uns lachte, als Döbeli ihm die Riemen knüpfte, weil er das selbst nicht fertig gebracht hätte. Als fünf Minuten später der Hauptmann, der vom Papierkrieg im Büro weg alarmiert worden war, auf dem Platz erschien, hatte Calfreiser noch kein Wort gesprochen; er saß auf der Druckluftflasche, hatte die Ellenbogen auf die hochragenden Knie und den Kopf in die

LEBENSKÜNSTLER . . .



Wer trotz den vorgeschrittenen Jahren, trotz geschäftlicher Sorgen so herzlich lachen kann, wem so viel gütiger Schalk in den Mundwinkel sitzt, mit dem muß es das Leben gut meinen.

Aber nur wer jung und unerfahren ist, zieht bedenkenlos von den eigenen Kräften; wer älter wird, weiß, daß die Gesundheit ein Gut ist, das es sorgfältig zu bewahren gilt.

Jeden Morgen eine dampfende, herrlich duftende Tasse Forsanose auf den Frühstückstisch, jeden Morgen den Genuss dieser leicht verdaulichen, appetitanregenden Kraftnahrung - und Sie werden dem Vielerlei Ihres oft ermüdenden Alltags gestärkt und spannkräftig entgegengehen.

forsanose

mehr Gehalt - mehr Genuss!

Originalpackungen zu 500 g und 250 g
überall erhältlich

FOFAG, FORSANOSE-FABRIK, VOLKETSWIL/ZCH.

GILBARCO GILBARCO GILBARCO GILBARCO



Lasst es stürmen...

...und pfeifen, im strengsten Winter
oder in der langen Übergangszeit...
immer herrscht im Haus Behaglichkeit
und wohlige Wärme dank

Gilbarco
OELFEUERUNG

Den Thermostaten auf die gewünschte Temperatur einstellen; alles andere besorgt die **Gilbarco** - Oelfeuerung von selbst: absolut sauber und unter sparsamster Ausnützung der im Heizöl enthaltenen Wärme.

Der **Gilbarco**-Oelbrenner ist – als einziger – mit der patentierten **Sparkupplung** ausgerüstet.

Unverbindliche Beratung u. Berechnung durch

FLEXFLAM AG. ZÜRICH 2

Tödistr. 9 - Telephon (051) 23 99 85

Vertretungen in der ganzen Schweiz

GILBARCO GILBARCO GILBARCO GILBARCO

Hände gestützt, und von Zeit zu Zeit schüttelte es ihn wie im Fieber.

Der Hauptmann ließ sich von mir und Lieutenant Müller rapportieren und fragte dann Calfreiser, der unbeteiligt sitzen geblieben war, mit ruhiger Stimme: « Fliegersoldat Calfreiser, welchen Befehl haben Sie erhalten? » Calfreiser, der sich zu einer jämmerlichen Achtungstellung aufgerappelt hatte, antwortete: « Die J-411 zum Start rollen. » « Sie kennen doch die Rollvorschriften? » « Jawohl, Herr Hauptmann. » « Und welche größte Geschwindigkeit hatten Sie heute morgen? » Calfreiser zögerte: « Wohl gegen 600 Kilometer, Herr Hauptmann. » « Und wann sollte Lieutenant Müller starten? » « Um 0630, Herr Hauptmann. »

Der Hauptmann schaute mit strengem Gesicht auf seine Armbanduhr: « Bereits einundvierzig Minuten Verspätung — Lieutenant Müller, Sie rollen die J-411 am besten selbst zum Start. » Dann zu Calfreiser gewandt: « Fliegersoldat Calfreiser, ich bestrafe Sie wegen Nichtbefolgung eines Befehls und wegen Mißachtung der Rollvorschriften mit drei Tagen scharfem Arrest. Was Sie für die Gefährdung des Materials verdient haben, steht nicht in meiner Strafkompetenz, das werden Sie vom Militärgericht erfahren. »

Da streckte Calfreiser seinem Kommandanten die Hand hin und sagte: « Ich danke Ihnen, Herr Hauptmann. » Der nahm die angebotene Rechte, und in seiner Stimme schwang eine ungewohnte Herzlichkeit: « Laß gut sein, du Riesenidiot, und mach mir keine solchen Dummheiten mehr; ich bin auch froh, daß du heil heruntergekommen bist; hätte bei Gott nicht gewußt, was sagen, wenn ich an deinem Grab hätte reden müssen. »

R. F.

Wir bitten alle Einsender, die Manuskripte nur einseitig zu beschreiben und unter allen Umständen Rückporto beizulegen.

Die Redaktion

Lösung der Denksportaufgabe von Seite 16

Lappi tue d Augen uf!