

**Zeitschrift:** Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ski-Verband  
**Band:** 22 (1927)

**Artikel:** Skifahren im Militär  
**Autor:** Zarn, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-541361>

#### **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:** 08.01.2026

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

## Skifahren im Militär.

Es darf als Verdienst des Winter-Aktivdienstes gewertet werden, dass 1914 das Skifahren in fernsten Alpentälern Fuss gefasst hat, wo man vorher die Sache als eine des Einheimischen unziemliche, sportliche Spielerei betrachtete. In dieser Hinsicht hat der Militärdienst Pionierarbeit geleistet, die dem Skisport gewaltige Förderung brachte. Es sei mir nun gestattet, heute über Technik und Skifahren im Militär zu berichten, wobei ich einerseits aus Erinnerungen langer Winterdienste der Aktivzeit schöpfe und anderseits auf seitherige Erfahrungen abstelle.

Der militärische Patrouillenlauf, wie er an schweizerischen Skifesten zum Austrag kommt, vermag entfernt nicht ein Bild zu geben vom Skifahren der Truppe und den Aufgaben ihrer Patrouillen, indem es sich dort nicht um einen Lauf im militärischen Sinne des Wortes handelt, sondern lediglich um ein Wettrennen in gemachter Spur. Damit will keineswegs die Nützlichkeit dieses Wettlaufes in Frage gestellt werden, dessen Zweck: Förderung des Skifahrens von Militärpersonen in hohem Masse erreicht wird. Auch wäre die Organisation militärischer Patrouillenläufe, wie sie hier noch zur Sprache kommen, an einem schweizerischen Skifest kaum durchführbar; sie liegt viel eher im Rahmen von Skianlässen der Truppenkörper.

Die Erfordernisse, die der Krieg an eine Skitruppe stellt, sind äusserst harte. Dementsprechend muss die Ausbildung sein, und von dem schönen Vergnügen des sportlichen Skifahrens ist im Militär oft recht wenig zu verspüren, sofern man nicht von zu Hause eine kräftige Dosis Passion mitbringt, für alles was mit den lieben, langen Brettern zusammenhängt.

*Oberster Grundsatz* für Militärskifahrer muss sein: *Stand-sicherheit und überall durch*. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich der Instruierende in der Wahl skitechnischer Mittel äusserste Beschränkung auferlegen und alles das, was für die Truppe nicht absolut notwendig ist, ausschalten, d. h. ausserdienstlicher Initiative überlassen. Von diesem Gesichtspunkte aus sollten auch die rein militärischen Skikurse geleitet werden.

Es existiert aus dem Jahre 1917 eine «Anleitung für den Militärskifahrer», die damals für Exerzierbewegungen genügte, heute aber sehr revisionsbedürftig ist. Was darin über Fahrtechnik, Bindungen etc. gesagt wird, ist teils veraltet, teils falsch, wie beispielsweise die Beschreibung des Kristiania. Ich bin der Auffassung, dass Hilfen für Telemark, Kristiania



Nünenen mit Gantrist

Nach Original-Holzschnitt von Fr. Schuler, Wattenwil

und Quersprung überhaupt nicht in ein Militärreglement hineingehören; das sind Künsteleien, die mit dem Militärskifahren nur sehr losen Zusammenhang haben. Diese Schwünge darf man jedoch nicht unterbinden, sofern sie nicht auf Kosten wichtigerer Uebungen gepflegt werden. Fürs Reglement sollten nur diejenigen Uebungen aus der Skitechnik herausgeschält, kurz beschrieben und durch einige typische Stellungsbilder festgehalten werden (ähnlich der Turnanleitung), die der Militärskifahrer für seine Verwendbarkeit in der Truppe beherrschen muss.

Für diese *Auslese* könnte in Betracht kommen: *Fahren in der Ebene*: Gleitschritt, Skiturnübungen, Wendeübungen (Kehrtwendung), d. h.  $\frac{1}{2}$  Drehung durch Umstellen der Ski und  $\frac{1}{8}$  und  $\frac{1}{4}$  Drehung durch Drehschritte). Märsche in der Ebene. *Im Anstieg*: Gleitschritt, Gräteschritt, Treppenschritt, Kehrtwendung am Hang (tal- und bergwärts), Drehschritt am Hang. *Abfahrt*: Forsches Fahren mit geschlossener und leicht geöffneter Skiführung, Ski auf gleicher Höhe oder mit einem um ungefähr Fusslänge vor (auch in Kauer- und Hockestellung), Querfahren am Hang in breiter Spur. *Gleichgewichtsübungen*: Kniewippen, Knieheben im Wechsel links und rechts, langes Fahren auf einem Bein, Seitenschritte zur Spurverlegung, ebenso Drehschritte zur Richtungsänderung.

*Stemmfahren*, ein- und beidseitig, *Stemmbogen*, *Stemmhalt* und *Stemmchristania*, unter intensivster Stützhilfe durch den Stock.

Neben Stemmbogen und Stemmchristania kommt dem *Umtreten* (durch Drehschritte) ausserordentliche Bedeutung zu. Es ist nicht allein das Wendemittel für Auf- und Abmarsch; sondern oft die einzige Hilfe in der Fahrt, um in schwerem Schnee oder gar Bruchharscht zu kehren. An ein Umspringen mit Gewehr, schwerer Packung und ermüdetem Körper ist nicht zu denken.

*Ausrüstung und Bekleidung*: Die *Bekleidung* besteht in der Uniform, die zwischen Sommer und Winter keinen Unterschied kennt. Im Winter werden darunter, den härteren Bedingungen sich anpassend, Lismer und warme Unterkleider getragen. Der Uniformstehkragen ist unangenehm und ein Umlitzkragen, der den Hals schützt oder frei lässt, ist zweifellos zweckmässiger. Die unten zuknöpfbaren Hosen sind praktisch, auch für den Zivilfahrer. Weisse Uniformen sind meines Wissens im Kriege von österreichischen Gebirgstruppen getragen worden. Wir haben uns bei Uebungen mit weissen Ueberhemden begnügen müssen, die ihren Zweck ebenfalls erfüllten und vielleicht ihrer Waschbarkeit wegen vorzuziehen sind.

Als *Kopfbedeckung* ist die Quartiermütze leicht und praktisch — abgesehen von dem mangelnden Augenschutz —; sie kann auch in der Tasche verstaut werden. Der Helm ist zu schwer und unter Umständen noch gefährlich; man denke nur an Stürze in rascher Fahrt.

*Schuhzeug*: Man hat sich mit den genagelten Gebirgsmarschschuhen abzufinden. Diese Schuhe sind in der Regel etwas zu kurz für das Skifahren und die Gefahr des Zehenerfrierens dabei erheblich.

*Ski*: Ein gegenüber dem Sportski um ca. 5—10 cm kürzerer Ski dient militärischen Zwecken besser. Er sollte aber etwas breiter sein (z. B. unter dem Fusse  $7\frac{1}{2}$  cm, anstatt 7 cm wie bei normalen Privatski), um einen kleinen Ausgleich zu schaffen für die Kürze. Der Skisoldat fährt viel in gemachter Spur, wendet oft und muss in der Abfahrt seine Ski jederzeit meistern; mit andern Worten «verhalten» fahren, abliegen, sich eingraben, schiessen, aufstehen usf. Hierzu ist natürlich ein kleinerer Ski besser. Er sinkt allerdings mehr ein, die Fahrt ist dadurch weniger rasch und dazu ermüdender; dagegen die Einnahme der beim Militärfahren so ausserordentlich wichtigen Stemmmstellung leichter.

*Stöcke*: Ein wunder Punkt ist noch die Handhabung des Stockes. Hierin unterscheidet sich das militärische wesentlich vom sportlichen Fahren. Mit schwerem Sack und Gewehr auf dem Buckel hören die Flausen von «Stockreiterei» auf, und der Stock muss hier als Stütz- und Drehhilfe intensiv mitwirken. Die Stocktechnik verlangt viel Uebung, sie ist für das Militärfahren jedoch so unerlässlich, dass sie wichtiger Bestandteil eines jeden Programmes von Militärskikursen bilden sollte.

Und nun: einer oder zwei Stöcke? In der Ebene und für den Anstieg sind zwingend zwei Stöcke erforderlich, um die Bewegung im Gleichgewicht und Fluss zu erhalten. Zur Abfahrt dagegen ist ein Stock vorteilhafter, da man denselben als starke seitliche Stütze in Querfahrt am Steilhang, für alle Wendungen als Drehpunkt und auch zum Aufstehen benutzt. Das Aufstehen ist durch einen kräftigen Stock besser gewährleistet als durch zwei Stöcke, die man unter Umständen noch zusammensuchen muss. Der Militärskistock muss lang sein, d. h. etwa bis zur Schulterhöhe reichen. Er soll durch eine einfache Manipulation rasch in zwei gleich lange Stöcke zerlegt, oder wieder in einen Stock zusammengesetzt werden können. Aehnliche Stöcke (etwas zu kurz und zu schwach) existieren, die Forderung des teilbaren Stockes stellt daher kein Problem dar.

Für militärische Zwecke scheint mir die *Huitfeldspannerbindung* die geeignetste mit schraubmässig verstellbaren Backen, die jedem Schuh leicht anzupassen sind. Als Ersatz für Bindungsbrüche kann jede Gruppe einige Langriemen mit sich führen. Als Bindung ist der Langriemen für militärische Zwecke zu verwerfen, da damit zu viel Zeit für An- und Abschnallen verloren geht (im Gefecht und bei grosser Kälte).

Ein besonderes Kapitel bilden die *Steigmittel*. Das billigste, wenigst gewichtige Mittel, das von jedem Soldaten mitgetragen werden kann, ist die kreuzweise am Ski angebrachte dicke Schnur. Auch Steigwachse können in Frage kommen, doch sind sie teurer, was noch in höherem Masse auf die der Aufgabe am besten gerecht werdenden Seehundsfelle zutrifft.

Der schlimmste Feind unserer Armee ist der *Tornister*. Die gewandtesten, beweglichsten Leute erniedrigt er zu Lastträgern. Dies gilt vor allem für die Wintertruppe, die dadurch gewaltig in ihrer Beweglichkeit gehemmt wird. Hier sollte der Hebel zur Förderung der Manövrierfähigkeit zuerst angesetzt werden. — Das Infanterie-Gewehr ist etwas lang und schwer.

*Patrouillen*. Man kann sie in Weg- und Gefechtspatrouillen zerlegen. Mit Rücksicht auf die verantwortungsvollen Aufgaben müssen Leute ausgelesen werden, die über die aussergewöhnlichen Fähigkeiten verfügen.

Die *Wegpatrouille* ist eine Spitzenpatrouille in ungefährer Stärke einer Gruppe, die, je nach Gelände- und Schneeverhältnissen, mit mehr oder weniger Abstand zur Truppe vorausgesandt wird, um günstigsten Anmarsch und Anstieg auszukundschaften, Hindernisse zu beseitigen und hauptsächlich vorzuspuren, damit die Truppe in sorgfältig angelegter Spur unter geringster Kräfteausgabe gut vorwärts kommt. Die Spurer dürfen selbstredend keine Steigmittel (Felle, Schnüre oder Steigwachs etc.) verwenden, sofern die nachfolgende Truppe nicht gleichfalls darüber verfügt. Nichts ist schlimmer für schwer bepackte Mannschaft als zu steil anzusteigen, wobei man entweder jeden Schritt mühsam verankern muss oder zurückrutscht, die nachfolgenden Kameraden mitreissend oder doch im Vorwärtskommen störend. Aber auch nichts ist langweiliger als mit zu geringer Höhenüberwindung, in nicht endendwollenden Zickzackkehren an Hängen zu kleben. Hier goldenen Mittelweg zu finden ist die Kunst des Vorspurers. Aber nicht allein das ist wichtig, sondern auch die Anlegung richtiger Spurbreite. Zu schmale — besonders aber zu breite Spur ist bei längeren Märschen ausserordentlich ermüdend. Es versteht sich von selbst, dass, um eine zuverlässige Spur für die Truppe zu schaffen und dabei doch gut vorwärts zu

kommen, stets alle Leute der Wegpatrouille hintereinander gleiten müssen, und dass der Spitzenmann zur Schonung der Kräfte regelmässig abgelöst wird.

Zu diesen unausgesetzten Abschätzungen des Terrains kommt noch die Sorge für Vermeidung von Lawinengefahr hinzu. Wo solche besteht und wo sie nicht zu umgehen ist, muss die Stelle markiert werden, damit die nachfolgende Truppe rechtzeitig ihre Schutzmassnahmen (Auseinanderziehen der Leute oder nur Vergrösserung der Abstände von Gruppe zu Zug etc.) je nach Gefahr treffen kann.

Aus Vorstehendem geht hervor, dass einem Skipatrouillenführer Aufgaben zufallen — und zwar bei allem Wetter, Tag- und Nachtzeit — die nur ein gebirgsgewohnter Mann mit Gefühl für Orientierung und Schnee befriedigend lösen kann. Es lastet grosse Verantwortung auf der Spurerpatrouille, sie kann 200 oder auch 1000 Mann gute oder böse Stunden bereiten. Grösste Sorge des Führers wird daher sein, geeignete Leute zu erkennen und sie für solche Aufgaben zu reservieren. Welch bedeutende physische Anforderung überdies an diese Spitzeneule gestellt wird, weiss jeder, der das zweifelhafte Vergnügen hatte, in tiefem Neuschnee zu spuren; dass ihnen daher nur äusserst leichte Packung zugemutet werden darf, ist klar.

Angenehmere Aufgabe harrt dieser Patrouille bei der Abfahrt. Hier handelt es sich nun nicht mehr um die Anlegung einer einzigen Spur, sondern darum, eine Abfahrt im Rahmen des erhaltenen Auftrages deutlich durch Spuren zu markieren oder zu begrenzen. Auch da spielen Ortssinn und Geländegewandtheit dieselbe Rolle. Für derartige Aufgaben eignen sich vor allem die Bergführer, die heute durchwegs auch gewandte Skifahrer sind.

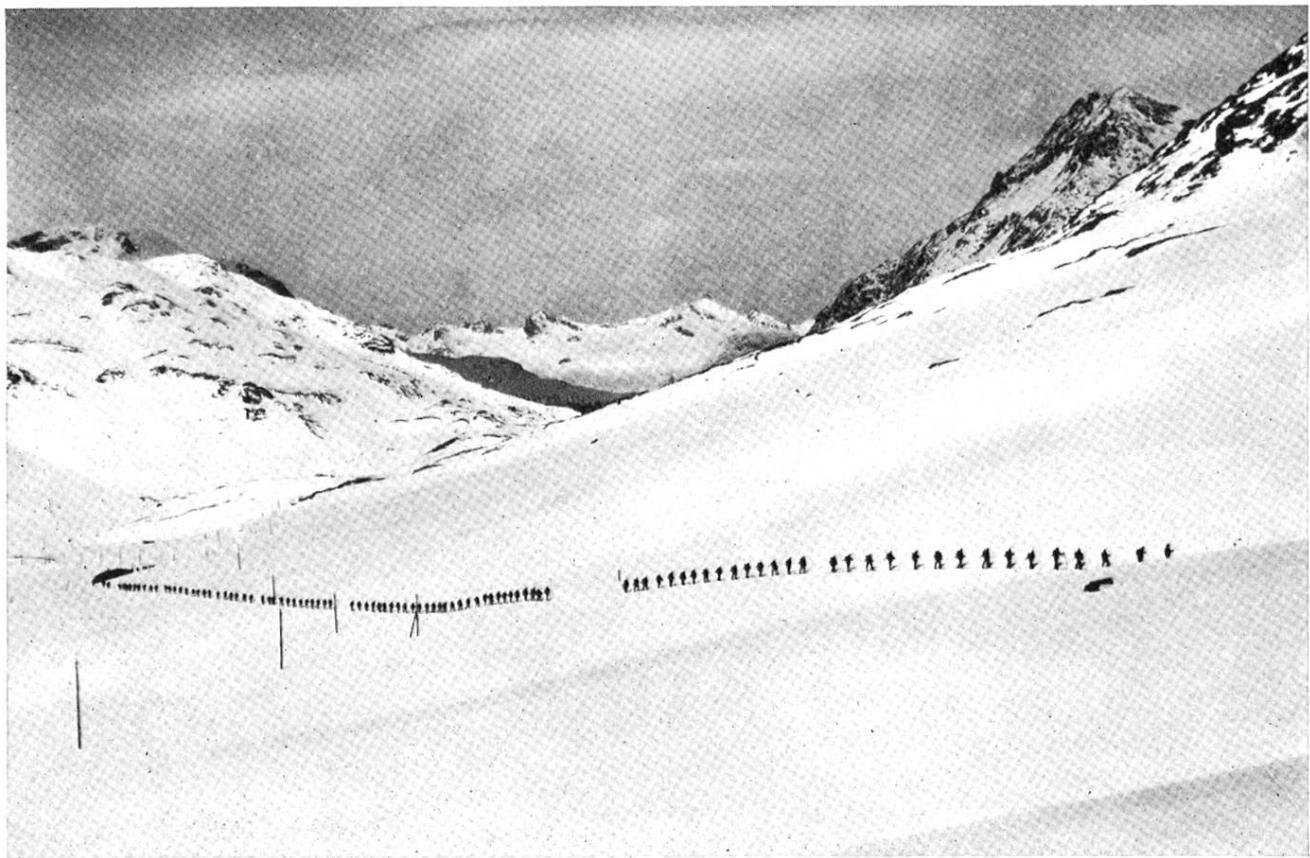
Auf die *Gefechtspatrouille* einzugehen führt zu weit; ich beschränke mich darauf, anzuführen, dass deren Aufgabe im Gegensatz zur Wegpatrouille meistens vom Marsch der Kolonne unabhängiger ist und in der Hauptsache neben Geländeorientierung in der Erkundung des Feindes besteht. Dass hier neben militärischer Beurteilung der Lage Skitüchtigkeit, Schnee- und Gebirgskenntnis nicht minder erforderlich sind, ist einleuchtend. Diese wenigen Ausführungen demonstrieren, wie unendlich verschieden die Tätigkeit der Militärpatrouille von derjenigen am Skifest ist, bei welcher es lediglich auf physische Leistung ankommt.

Patrouillen rüsten sich mit Fellen, längern Ski, leichteren Stöcken, allernotwendigster Packung aus, die grösstmögliche Beweglichkeit gewährleisten.

Die *Truppe*. Die militärische Bedeutung des Ski liegt in der Möglichkeit, in tiefem Schnee Truppenbewegungen zu vollführen, die anders in diesem Maßstab ausgeschlossen sind. Ein Nachteil besteht darin, dass bei Märschen im Gebirge in der Regel nur in Einerkolonne gefahren werden kann und dass diese infolge der Ski sehr lang wird. Es ist daher verständlich, dass das Schwerengewicht auf gute Marschordnung zu legen ist, wenn der Aufmarsch nicht über Gebühr dauern soll. Die Abstände von Gruppe — Zug — Kompagnie usf. werden dem Marschzweck, oft auch der Schneebeschaffenheit (Lawinen) entsprechend, grösser oder kleiner gewählt. *Im Marsch eben und bergen* ist hart aufgeschlossene Kolonne anzustreben; Abstände ergeben sich, wenn mit dem Anstieg kleinere Abfahrten (in der Spur) abwechseln. Da fällt naturgemäß die Kolonne nach vorwärts auseinander, um nach der Abfahrt wieder automatisch aufzuschliessen.

Schwieriger gestaltet sich die *Abfahrt*, denn da ist die Einhaltung einer geordneten Kolonne meistens überhaupt nicht möglich. Da wird am besten im Rudel abgefahren. Der Hauptmann gibt den nächsten Besammlungsort der Kompagnie an, oft auch noch die Abfahrtsfolge der Züge und dann «wehe wenn sie losgelassen!» Die bisherige schöne Einerkolonne ist aufgelöst; alles strebt talwärts, fährt neben-, durch- und oft auch übereinander. Da passiert allerlei, am häufigsten sind Zusammenstösse, die wegen des Gewehres und der Packung nicht immer harmlos sind. Uebung ist auch hier der beste Lehrmeister, und beim Fahren im Rudel lernt man wenden und ausweichen. Was aber besonders vermieden werden muss, das sind Kopfstürze in Schussfahrt. Der Mann, der so stürzt, fährt in der Regel zu aufgerichtet und dann gehts Kopf voran, Sack und Gewehr hinterher in den Schnee. Da muss die Kameradschaft eingreifen, denn oft ist der so Gestürzte überhaupt ausserstande, sich selbst aus dem Schnee herauszuarbeiten. Tornister und Gewehr können bei solchen Stürzen Schläge ins Genick oder auf den Kopf versetzen, die zur Bewusstlosigkeit führen. Dass bei Abfahrten mit Sack und Pack oft in Tiefstellungen gefahren werden soll, ist einleuchtend. Sie sind allerdings überaus ermüdend — da das Gewicht des Gewehrs und der schweren Packung stark auf die Knie drückt —, werden daher nicht über Gebühr beibehalten. Sanitäts- und Skireparaturleute folgen am Schluss, um unterwegs Kranke oder Verunfallte behandeln und Ski- oder Bindungsreparaturen vornehmen zu können.

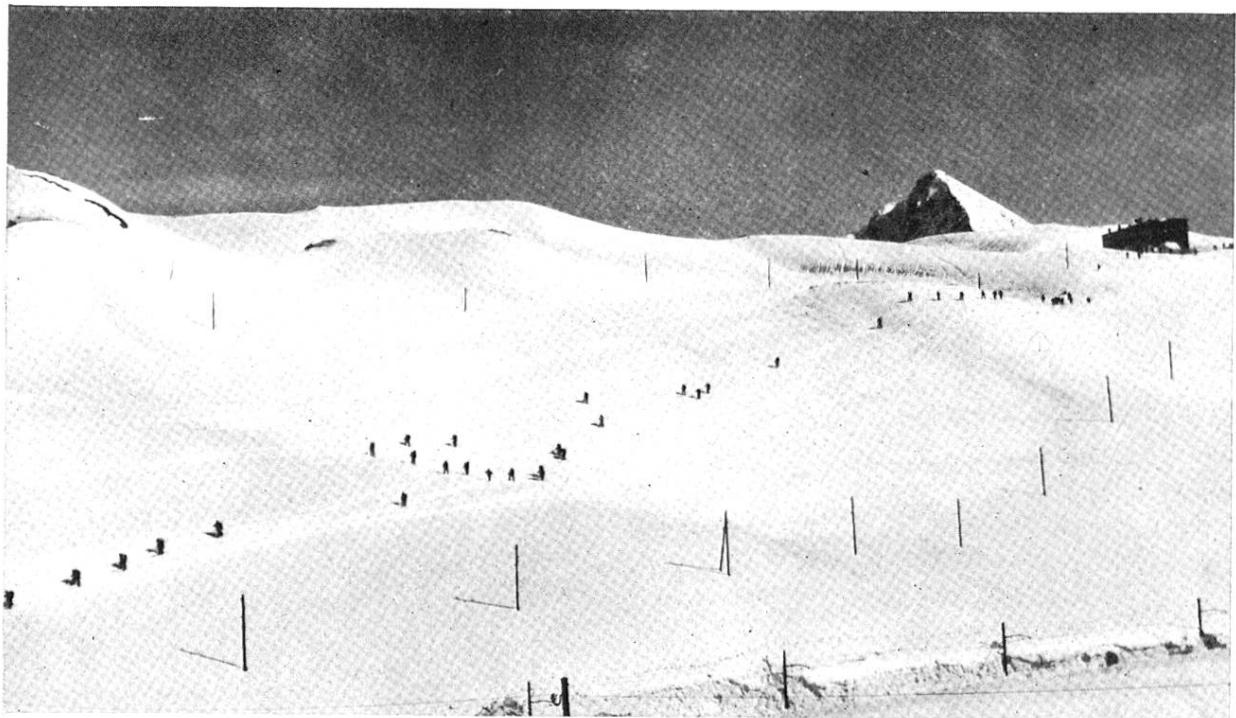
Abfahrtsübungen (ohne Gepäck und Gewehr) und Märsche gehören zum bessern Teil des Skidienstes und besonders die



Gute Aufstiegsordnung



Patrouille im Gefecht



Abfahrt eines Zuges



Verschneiter Unterstand

Aufnahmen A. Zarn

Abfahrten im Rudel bereiten Vergnügen. Anders dagegen ist die *Gefechtstätigkeit*. Vom Krieg mit seinen Strapazen wollen wir gar nicht reden, sondern nur von der Vorbereitung dazu, dem Gefechtsexerzieren. Da setzt es ganz gewaltige Anstrengungen ab, die kaum andere Truppen in diesem Masse kennen. Da heissts plötzlich «liegen». Von einem Hinliegen ist da natürlich nicht die Rede, sondern eher von etwas das zwischen Hinwerfen und Stürzen liegt. Und kaum zu Boden, muss man sich gleich einem Maulwurf in den Schnee eingraben, um sich dem Gegner unsichtbar zu machen, oder wenigstens ihm das Zielen zu erschweren. Wenn schon das Exerzieren in der Ebene anstrengend ist, so gestaltet es sich direkt aufreibend, wenn «liegen», «auf» und das Eingraben sich an einem Hang vollziehen, der auf- oder abwärts an den bösen Feind führt.

Auch Schneehütten muss man erstellen können. Schnee ist jedoch ein recht unzuverlässiges Baumaterial, denn je nach Beschaffenheit — pappig oder pulverig — kann heute eine «komfortable» Hütte für eine Gruppe in einer Stunde bezugsbereit sein, während hierzu morgen vielleicht mehrere Stunden erforderlich sind. —

Diese Ausführungen erheben nur Anspruch, einen Begriff von der vielseitigen Wintertätigkeit einer Truppe zu vermitteln. Es fehlt der Raum, um von der Arbeit hinterer Linie zu reden — z. B. den Schwierigkeiten der Verproviantierung — die oft nicht weniger hart und gefährlich ist (Holzen, Wegerarbeit) als an der Front und für die es auch Leute braucht, die mit solchen schweren Arbeiten aus ihrer rauen Heimat her berufsmässig vertraut sind.

Meines Wissens sind seit den Aktiv-Winterdiensten *keine Truppenkurse in den Winter* hinein verlegt worden. Da drängt sich mir altem Soldaten die Frage auf, warum wird nicht jede Gebirgskompagnie, ähnlich wie zur Schiessschule, zum Winterdienst ins Gebirge kommandiert, sagen wir, um recht bescheiden zu sein, zweimal während der Auszugszeit. Das ist herzlich wenig und zudem ist der Dienst so furchtbar kurz, aber es ist unendlich viel besser als nichts. Der Spätwinter böte hierzu doppelten Vorteil: einmal haben die Leute Gelegenheit, sich vor dem Dienst im Skifahren zu üben und ferner sind die Tage dann schon so lang, dass die Zeit voll ausgenutzt werden kann.

Diese Kurse würden dem Skifahren der Truppe gewaltigen Impuls geben und verhüten, dass Erfahrungen aus denkwürdigen Winterdiensten an der Grenze mit den Teilnehmern auslöschen.

Genf, Juni 1927.

A. Zarn.