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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 20

Artikel: Von den Kriegsschauplätzen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-711404

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: 09.12.2025

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

hängt es ab, ob eine wichtige Meldung rechtzeitig und richtig ihr Ziel erreicht und der Feind keine Möglichkeit hat, durch Auswerten der abgehorchten Meldung frühzeitig eine entscheidende Gegenmaßnahme zu ergreifen.

Die einheitliche Ausbildung und Beherrschung des Nachrichtendienstes bei allen Nachrichtensoldaten ist die Voraussetzung des Zusammenwirkens aller Waffen. Trotz den anerkennenswerten Leistungen hat doch der neue Krieg schon zur Genüge bewiesen, welche ungeheure Nachteile durch das Fehlen oder durch Halbheiten zum Versagen gebrachten Nachrichtenapparates entstehen können.

Dem Nachrichtensoldaten ist ein Instrument in die Hand gegeben, von dessen völliger Beherrschung das Wohl und Wehe ganzer Truppen abhängt; und darum gilt für ihn das Motto:

Mehr sein als scheinen!

Von den Kriegsschauplätzen

Nachrichtentruppe im Osten

Mit dem ungestümen Vormarsch deutscher Truppen sind die Nachrichtenverbindungen des Heeres in die Tiefe des russischen Raumes vorgetragen worden. Bautrupps der Divisions-Nachrichtenabteilungen brachten ihre Feldkabelleitungen mit den Sturmtruppen über die Grenzhindernisse, Feldkabeltrupps der Korps-Nachrichtenabteilungen trieben ihre Vormarschleistungen durch Sumpf und Wald mit den Kampftruppen vor und die Baukompagnien der Nachrichten-Regimenter errichteten im Zuge des unaufhaltsamen Vorwärtsdrängens ihre Blankdrahtleitungen, deren Stangen meist selbst geschlagen und zugerichtet werden mußten.

Die fernmeldetechnischen Aufgaben wuchsen mit der immer größer werdenden Entfernung von Front und Heimat und der seitlichen Ausdehnung der Fronten, die 2500 Kilometer und mehr erreichten. Spezialgeräte kamen zum Einsatz, die ein Weitsprechen über viele Hunderte von Kilometer und die mehrfache Ausnutzung einer Leitung bis zu zwölf Gesprächen ermöglichten. Die großen Nachrichtenachsen wurden durch Querverbindungen verbunden, und das weitläufige Netz immer enger vermascht. Heute umspannt ein dichtes Fernsprechnetz den erkämpften Riesenraum und nahezu jede Truppe ist daran angeschlossen.

Ueber die Gesamtleitung der von der Heeresnachrichtentruppe im Osten durchgebrachten Leitungslänge an Blankdraht, Feldfernkabel und Feldkabel liegt jetzt ein Zwischenbericht vor. Danach sind es bis Anfang Oktober über 600 000 Kilometer Leitungslänge. Um sich diese Leistung zu vergegenwärtigen, stelle man sich vor, daß man mit dem eingebauten Kabel die Erde fünfzehnmal umspannen könnte! Die Zahl der auf diesen Leitungen geführten Gespräche ist auch nicht annähernd zu erfassen. Nur ein Einzelbeispiel soll hier als Maßstab angeführt werden, und zwar die Führungsvermittlung einer Korps-Nachrichtenabteilung, die innerhalb eines Vierteljahres 100,000 Gespräche vermittelte. Die Gesamtzahl der über das Leitungsnetz gegangenen Fernschreiben beläuft sich auf rund 1'250,000. Die Papierstreifen dieser Schreiben aneinandergeklebt, ergäbe ein Band von der Länge des Erdhalbmessers.

Die Fernsprechverbindungen des Ostens fanden ihre Ergänzung und Ueberlagerung im Funkverkehr. Der Funk war dort Hauptnachrichtenmittel, wo der Leitungsbau dem ungestümen Vormarsch nicht zu folgen vermochte. So sind selbst größere Panzerverbände tagelang ausschließlich durch Funk geführt worden. In welch starkem Maße die schnell einsatzfähigen und leicht beweglichen Funktrupps zur drahtlosen Befehls- und Meldeübermittlung in den weiten Räumen des Ostens eingesetzt wurden, geht aus der Gesamtzahl der von der Nachrichtentruppe im ersten Vierteljahr abgewickelten Funksprüche hervor; es sind rund 18'000,000. Im Durchschnitt sind also täglich 180,000 Funksprüche durch den Aether gejagt. Dabei wurden von einer Panzerfunkkompagnie zwischen Regiment und Division durchschnittliche Laufzeiten der Sprüche von 12,5 Minuten erzielt. Wenn man bedenkt, daß fast alle Sprüche zu verschlüsseln waren, um dem Feind die Möglichkeit zur Auswertung mitangehörter Funksprüche zu entziehen, vermag man den Arbeitsaufwand der im Osten eingesetzten Funktrupps zu ermessen.

Funk und Fernsprechverbindungen vermählten sich zu einem Nachrichtennetz, das als eine technische und organisatorische Großtat dieser Nachrichtentrupps anzusprechen ist. Durch die vielseitigen Kanäle dieser Verbindungen wurden die Truppen an den Feind geführt und orientierte die Truppe die Führung über den Fortgang der Kampfhandlungen. Das gleiche Netz aber schuf auch die Voraussetzungen im Zusammenwirken aller Waffen, und über dieselben Nachrichtenverbindungen gingen die Anforderungen der kämpfenden Truppen an Munition, Gerät und Verpflegung an die rückwärtigen Dienste.

Die technische und organisatorische Leistung war jedoch aufs engste verknüpft mit der kämpferischen Tat des Nachrichtensoldaten. Mit den Sturmtruppen bauten die Fernsprechtrupps der Divisions- und Korpsnachrichtenabteilungen ihre Kabel hart am Feinde, und im heftigsten Artilleriebeschuß setzten die Funktrupps ihre Sprüche ab. Erkundungstrupps der Nachrichtenregimenter drangen in feindbesetztes Gebiet vor und stellten spähtruppartig fest, wie weit es die Feindlage zuließ, sowjetisches Postgestänge auszunutzen. Die Störungsuchtrupps schließlich scheuten weder Feind noch Dunkelheit, wenn es galt, eine Störung einzukreisen und die Verbindung wieder herzustellen.

Bei all ihren Unternehmungen hat die Nachrichtentruppe ihren Blutzoll entrichtet.

Bansai! Bansai!

(-g.) Der bekannte deutsche Militärschriftsteller und Asienkenner Oberstleutnant Benary behandelte unlängst in einem Artikel «Japans Wehrgeist» die anerkanntermaßen hohen soldatischen Tugenden der Japaner. Einleitend stellt Benary, wie so viele andere fest, daß die altberühmte Krieger-Kaste der Samurais den Grundstock des Offiziers-Korps und die zähe, bedürfnislose Bauernschaft den Stamm für die Truppe abgegeben haben.

Die Ehrengesetze der Samurais wurden zum Gemeingut der Wehrmacht, ja des gesamten japanischen Volkes. Glühende Vaterlandsliebe, unerschütterlicher Glaube an die göttliche Sendung der Nation, unwandelbare Treue zum japanischen Herrscherhause, bilden ihre Grundlage. Das eigene Ich tritt hinter der Familie, die Familie hinter die Sippe, die Sippe hinter das Volksganze zurück. Mit der dem Asiaten anerzogenen Geringschätzung des Todes geben die Japaner das eigene Leben willig dahin, wenn es das Wohl der Allgemeinheit erfordert. Jene Offiziersfrau, die sich, als der Gatte in den Krieg zog, den Tod gab, damit er durch keine irdischen Gedanken in der

Erfüllung seiner vaterländischen und soldatischen Pflichten gehemmt würde, steht nicht allein da. Eiserne Selbstzucht, rücksichtslose Durchführung erhaltener Befehle, freudiges Ertragen von Anstrengungen, Entbehrungen, ja Schmerzen, sind die weiteren Folgen solcher Lebensauffassung.

Von frühester Jugend an wird dieser Geist in Volksschulen und höheren Lehranstalten im Japaner gepflegt. Parallel geht die körperliche Ertüchtigung der Söhne des Inselvolkes. Für die älteren Schülergruppen folgt eine vormilitärische Ausbildung.

Jedem Japaner wird das Bewußtsein eingeimpft, daß er der Nation dient, wenn er in der Wehrmacht dient, daß kein Opfer zu gering erscheint, wenn dadurch die militärische Stellung Japans gestärkt wird.

Während seiner aktiven Dienstzeit wird der Japaner zu einem selbständig denkenden und handelnden, im Einsatz und im Gebrauch neuzeitlicher Waffen geschulten Soldaten.

Zu allen Zeiten und in allen Kriegen hat sich der japanische Geist der Samurais der Welt geoffenbart. Im Kriege gegen China 1894—1895, im Kriege gegen Rußland 1904—1905 und letztlich nunmehr im Kriege gegen Tschiang-Kai-Schek, haben die japanischen Soldatentugenden höchste Triumphe gefeiert. Am Yalu, bei Liaujang, am Schao und vor Mukden stürmte die japanische Infanterie 1904 bis 1905 mit dem Rufe «Bansai!» gegen das Schnellfeuer der an Zahl überlegenen russischen Regimenter und schlugen sie unter ungeheuren eigenen Blutopfern. In der Seeschlacht von Tsuschima bereitete die japanische Marine der stolzen zaristischen Flotte eine fürchterliche Niederlage und bei der Belagerung und Erstürmung von Port Arthur errang das Heer neuerdings unsterbliche Lorbeeren.

Auch der Krieg gegen Tschiang-Kai-Schek zeigt den japanischen Soldaten wiederum im Glanze höchsten Waffenruhms. Japanische Pioniere schoben sich mit geballten Ladungen so weit in die Drahtverhaue der Wusung-Forts vor, daß sie mit ihnen zugleich in die Luft gehen mußten. Japanische Flieger, die inmitten chinesischer Truppen zur Notlandung gezwungen wurden, brachten kaltblütig die Bombenlast ihres Flugzeuges so spät, so überlegt und so gleichzeitig zur Zündung, daß nicht nur sie und das Flugzeug, sondern auch die heranstürmenden Chinesen in einem Umkreis von 200 Metern in Stücke gerissen wurden.

Und nun wird der alte Schlachtruf «Bansai!» gegen die verbündeten angelsächsischen Truppen ertönen. Auf beiden Seiten stehen zähe und tapfere Soldaten, die jederzeit bereit sind, ihr Leben für die Größe und den Ruhm ihres Landes zu opfern.

Ihr seid auch Männer,
wisset eure Axt zu führen
Und dem Mutigen hilft Gott.

Schiller, «Wilhelm Tell».

*

Soldatenmut siegt überall
Im Frieden und im Krieg.

Hauff.

Zielboote der R.A.F.

Die R.A.F. verfügt über Hunderte von kleinen Motorbooten, die den Besatzungen der Bomber als Ziele dienen. Die dreiköpfige Besatzung hält sich in einem gewölbten bombensichern Steuerraum auf, der mit zwei kleinen Sehschlitzen versehen ist. Auch der Motor ist mit einer Stahlpanzerung versehen. Der übrige Teil des Bootes ist aus Holz konstruiert und mit einer porösen Gummimasse ausgefüllt, die leichter als Kork ist und das Boot unsinkbar macht.

Zur persönlichen Ausrüstung der Besatzung gehören ein Schutzhelm gegen die Folgen von Erschütterungen und eine Gasmaske, da Rauchbomben verwendet werden, die einen beißenden Rauch erzeugen. Das Zielboot steht mit dem Geschwaderführer des übenden R.A.F.-Geschwaders in drahtloser Verbindung und erhält auf diese Weise seine Befehle.

Die Bomber greifen aus einer Höhe von etwa 1500 Metern im Horizontal- oder Sturzflug an und verwenden elfpfündige Bomben. Aus einer solchen Höhe ist das 12 Meter lange und 2,5 Meter breite gelbgestrichene Deck des Bootes kaum mehr zu erkennen, jedoch ist der Bug derart geformt, daß er eine breite Welle wirft, die natürlich jederzeit den Standort des Bootes verrät. Das Boot steuert auch keineswegs immer geradeaus, sondern verfolgt mit 45 Stundenkilometern einen Zickzackkurs.

Erhält ein Boot einen direkten Treffer, so feuert der Steuermann eine Rauchrakete ab und der Funker gibt drahtlos eine Meldung an das immer in der Nähe kreuzende Hilfsboot durch. Meist kann das beschädigte Boot unter eigener Kraft den Hafen erreichen, sonst wird es im Schlepptau hingeschleppt. Es ist bisher trotz schwersten Treffern noch kein einziges Boot versunken.

Dieses Ueben des Abwurfes auf bewegliche Ziele trägt seine Früchte, und zwar ganz besonders im Kampf gegen die feindliche Versorgungsschiffahrt. Aber es ist auch klar, daß ein Pilot, der ein winziges bewegliches Ziel mit großer Sicherheit zu treffen weiß, im Einsatz gegen militärische Objekte auf dem Land ebenfalls Erfolg hat.

Modernes Zielboot der R.A.F. (Copyright: «Flight»)

GEDENKTAGE:

18. Jan. 1798: Französische Truppen besetzen das Waadtland.

20. Jan. 1798: Zerfall der Alten Eidgenossenschaft.

Die amerikanischen Maschinen treffen ein...

Als England damit begann, Aufträge an die amerikanischen Flugzeugwerke zu erteilen, waren in England — und in Europa überhaupt — von den in Amerika hergestellten Maschinen eigentlich nur jene schnellen und sicheren Douglas und Lockheed-Passagierflugzeuge bekannt. Diese hatten aber durch ihre vorzügliche Konstruktion, durch ihre Sicherheit und Verläßlichkeit im Dienste auf den verschiedenen europäischen Linien der amerikanischen Flugzeugindustrie einen derart guten Ruf gewonnen, daß man in England — das sich reichlich spät entschloß, sich auf ein Wettrüsten zur Luft mit Deutschland einzulassen, und dessen Vorsprung es allein mit der eigenen Erzeugung wohl kaum je eingeholt hätte — erleichtert aufatmete, als bekannt wurde, daß auch Uebungsmaschinen, Jagdflugzeuge, Bomber und Flugboote von gleicher Güte von jenseits des Atlantiks bezogen werden konnten, um die eigene Produktion zu ergänzen.

Diese neue Einkaufspolitik verlangte aber dringend nach einer Organisation, welche die auf dem Seewege hergebrachten amerikanischen Maschinen in England auszuladen, auszupacken und zu montieren hatte. Anfänglich war dies kein allzu schwieriges Problem, denn England importierte damals in einem sehr gemächlichen Tempo einige wenige North American Harvard-Schulflugzeuge und ein paar Lockheed-Hudson-Aufklärer. Aber als die deutschen Panzer in Polen einrollten, trafen auch die amerikanischen Maschinen in immer schnellerem Tempo in Großbritannien ein, und die Briten konnten es sich nicht mehr leisten, diese Maschinen in Kisten umherliegen zu lassen, wenn die Dampfer einmal gelöscht hatten. Mit Frankreichs Zusammenbruch wurde das Problem noch viel dringender und war wirklich alles andere als einfach zu lösen!

England übernahm alle von der französischen Republik in den Vereinigten Staaten erteilten Aufträge und gab selbst Bestellungen auf, soweit es die amerikanische Produktionskapazität bei optimistischer Betrachtung zu gestatten schien. In den ersten Monaten mußte mancher Entscheid aus dem Aermel geschüttelt werden und vielen Entscheiden hafteten die Spuren der Improvisation an. Es ist wohl zu einem großen Ausmaße dem quecksilbrigen, energiegeladenen Lord Beaverbrook, dem damaligen britischen Minister für Flugzeugproduktion, zu verdanken, daß die Probleme überhaupt innert nützlicher Frist gelöst wurden. Um eine Idee davon zu geben, wie damals gearbeitet wurde, sei folgende Episode erzählt: Am Tage der Unterzeichnung des deutsch-französischen Waffenstillstandes wurde im Atlantik ein französisches Handelsschiff von britischen Kriegsschiffen aufgebracht und nach einem schottischen Hafen geleitet. Die als Deckladung mitgeführten Kisten wurden untersucht und man fand, daß sie Flugzeuge vom Typ Douglas DB. 7 (R.A.F. Name «Boston») enthielten. Eine Gruppe amerikanischer Monteure, die irgendwo in England auf dem Seeweg eingetroffene Maschinen zusammenstellte, war innert weniger Stunden im Besitze dieser Transportkisten und ihres Inhaltes, und zwei Tage nachdem der Dampfer im schottischen Hafen eingelaufen war, stand die erste Maschine fertig montiert und mit den britischen Hoheitszeichen bemalt in England startbereit auf der Rollbahn!

Die Montage der Maschinen macht nur einen geringen Teil der Arbeit des Bodenpersonals aus, und dies ganz besonders bei den ursprünglich von Frankreich bestellten Maschinen und jenen Flugzeugen, die direkt von der amerikanischen Armee-Luftwaffe an die R.A.F. abgetreten wurden. Der Einbau der im Luftkampf gegen die deutsche Luftwaffe benötigten schwereren Waffen, stärkeren Panzerung und die Installation britischer Funkgeräte und anderer Instrumente beanspruchte viel mehr Zeit, mußten doch beispielsweise bei den französischen und amerikanischen Maschinen viel mehr und schwerere Geschütze eingebaut werden, als von den Konstrukteuren vorgesehen worden war. Dies war aber nur eines der vielen Probleme, mit denen sich die britischen «Assembly Units» (Montagetruppen) herumzuschlagen hatten.

Wie sind die Maschinen verpackt?

Die kleineren Schul- und Jagdflugzeuge erreichen England gewöhnlich in Kisten: eine bis zwei Kisten pro Maschine, je nach der Technik der Verpackung. Das trifft gegenwärtig zu für die beiden Curtiss-Kampfmaschinen «P-36» und «P-40» (R.A.F.-Namen: Mohawk und Tomahawk), die Grumman-Martlet- und Brewster-Buffalo-Jagdflugzeuge und die North American Harvard-Uebungsmaschinen; alles einmotorige Tiefdecker.

Die Montage der Mohawks und Tomahawks, die von der R.A.F. vor allem in Nordafrika eingesetzt werden, gibt ein gutes Beispiel zur Erklärung der Verpackung und des Arbeitsganges bei der Montage, die aufs höchste entwickelt wurden, um eine rascheste Produktion zu gewährleisten. Die Maschinen treffen je in zwei Kisten verpackt ein und die Verpackung ist, genau wie die Maschinen selbst, bis auf jede Einzelheit ausgeklügelt. In der einen Kiste ruht der vollständige Rumpf mit dem Motor auf einem in der Kiste angebrachten Stahlgestell, an dem er an den gleichen Stellen befestigt wird, wo nachher die Flügel angenietet werden. In der gleichen Kiste, aber separat untergebracht und befestigt, befinden sich auch die Motorhaube, Verwindungsklappen, Höhen- und Seitensteuer und die Luftschraube. Die zweite Kiste enthält die Flügel und das Fahrgestell.

Sobald die Kisten gelöscht sind, werden sie geöffnet und ein mobiler Kran transportiert den Rumpf an eine bestimmte Stelle in der Montage-Halle, wo das zum Schutze des Motors und der blanken Teile dick aufgetragene Fett entfernt wird. Dann werden die Schraube und das Leitwerk (Steuer) angebracht. Inzwischen sind die Flügel mit dem Fahrgestell an einer andern Stelle der Montage-Halle bereitgestellt und zusammengeschweißt worden und ein Kran schwingt nun den Rumpf zwischen die beiden Flügel hinein. Hierauf werden die beiden Teile zusammengenietet. Immer noch steht die Maschine auf den Montage-Böcken; jetzt wird das Fahrgestell einer Kontrolle unterzogen und die Instrumente eingebaut, dann der Motor ausprobiert und zuletzt erhält die Maschine ihren Tarnungsanstrich und die Erkennungszeichen und -ziffern. Das Flugzeug ist nun zum Probeflug bereit, und wenn keine Mängel festgestellt werden, gelangt es sofort zur Ablieferung an die R.A.F.

Während der Montage werden die speziellen Ausrüstungen — Bewaffnung, Panzerung, Funk- und Peilgeräte usw. — eingebaut, über die oder deren Montage aber vorderhand noch keine Einzelheiten bekanntgegeben werden.

Die Armbrust bürgt für Schweizerware

Mittelgroße Flugzeuge, wie die Douglas DB-7 Boston und die Lockheed Hudson, fliegen teilweise unter eigener Kraft über den Ozean; werden sie aber verschifft, dann werden sie auf dem Deck der Dampfer verstaut und sind bei Eintreffen in England oft durch Maschinengewehrfeuer deutscher Flugzeuge etwas beschädigt; doch können sie meistens wieder instand gestellt werden und warten dann darauf, wenn sie einmal «flügge» geworden sind, das Mg-Feuer mit Zinsen zurückzuzahlen.

Den auf Deck verstauten Maschinen werden die Flügel und das Leitwerk abmontiert und im Innern des Dampfers untergebracht. Die Rümpfe stehen dann in Reih und Glied auf ihren uneingezogenen Fahrgestellen, die Motoren mit Segeltuch bedeckt und Fenster und Türen gegen die Einwirkungen von Wind und Seewasser mit Wachs versiegelt. Bei ihrer Ankunft in Großbritannien werden sie von einem Kran ab dem Deck auf den Quai geschwungen und dort von einem Traktor in die Montagehalle geschleppt. Es sei ein eigentümlicher Anblick, wenn so ein langer Zug von Hudson-Flugzeugen, begleitet von motorisierter Polizei, durch die Straßen einer britischen Hafenstadt ziehe, berichtet mir ein Bekannter. Die Montage dieser größeren Maschinen ähnelt jener der Mohawk und Tomahawk.

Schwerere Maschinen, wie die Consolidated Liberator und die Fliegenden Festungen, werden ausnahmslos über den Atlantik geflogen, so daß in England nur mehr die Bewaffnung und die Spezialinstrumente eingebaut werden müssen. Da aber immer mehr und mehr vollständig ausgerüstete amerikanische Maschinen auf dem Luftwege in Großbritannien eintreffen, macht das Montageproblem dem britischen Bodenpersonal immer weniger Sorgen. Die Ablieferung auf dem Luftwege hat für England noch eine weitere günstige Folge: beträchtlicher Schiffsraum wird dadurch für Transporte von anderem Kriegsmaterial und von Nahrungsmitteln frei.

Wie weit sich die Aviatik entwickelt hat, wird schlagartig beleuchtet durch die Tatsache, daß vor kurzem ein «Ferry»-Pilot (einer, der amerikanische Maschinen nach England fliegt) innerhalb von 19 Stunden den Atlantik zweimal — in beiden Richtungen — überquerte. Er war Passagier eines Flugzeuges, das den Rücktransport der Piloten besorgt und startete im Morgengrauen in Großbritannien, nahm sein Mittagessen in Neufundland ein und landete kurz vor Einbruch der Dunkelheit mit einem neuen amerikanischen Bomber wieder in Großbritannien! Lindbergh brauchte beinahe doppelt so lange für eine einmalige Ueberquerung ... T. F. A.

Wehr-Sport

Ein skisportlicher Großwettkampf der Schweizer Patrouillen-Mannschaften

(Si.) Die elf Schweizer Militärpatrouillen, die im Hinblick auf die Skiweltmeisterschaften 1942 im Training geblieben waren, absolvierten am Samstag in Engelberg das zweite Ausscheidungsrennen. Die Skisoldaten hatten noch keine Kenntnis von der Absage der Garmischer Weltmeisterschaftskämpfe und warteten daher mit vollen Leistungen auf, um sich die Qualifikation für den internationalen Patrouillenlauf zu sichern. Es entwickelte sich ein eigentlicher Großwettkampf, der allen Beteiligten auf lange Zeit hinaus in Erinnerung bleiben wird.

Der Ausscheidungslauf gestaltete sich zu einer gewaltigen Zerreißprobe. Die Strecke mit 25,5 km Horizontaldistanz, 1250 m Steigung und 1550 m Abfahrt war außerordentlich schwer und vereinigte alles in sich, flache Strecken, steile und steilste Aufstiege und schwierigste Abfahrten. Eine ganz besondere Belastung bildete der zweimalige Aufstieg durch das von den FIS-Rennen her bekannte «Kanonenrohr». Hier wurde das Feld in der zweiten Runde gründlich auseinandergerissen.

Der Startplatz lag auf Gerschnialp, von wo die Strecke zunächst nach Unter-Trübsee führte. Durch das «Winteridyll» und das «Kanonenrohr» hinauf wurde die SAC-Hütte am Westende von Trübsee erreicht. Hier setzte die Standard-Abfahrt nach Unter-Trübsee ein und auf dem Skiweg wurde wieder Gerschnialp passiert. Die zweite Runde führte über den gleichen Weg, erhielt aber am Schluß noch eine Fortsetzung über Hegmatt zum Ziel beim Dorfeingang Engelberg. Wer diese 25 km durchstand, hat gezeigt, was ein Schweizer Skisoldat zu leisten imstande ist. Bei den vielen anwesenden Ferienskigästen gab es denn auch restlose Anerkennung für sämtliche Patrouillen.

Erschwert wurde das Pensum durch den Umstand, daß das Thermometer in den höhern Lagen zeitweise über Null anzeigte, was dem Schnee in der Spur sehr zusetzte und recht viele der 44 Lattenpaare stumpf werden ließ. Kennzeichnend für die Schwierigkeiten der Aufgabe war auch, daß sich die anwesenden Fachleute in bezug auf die voraussichtlichen Laufzeiten erheblich täuschten. Man hatte mit 2½ bis 2¾ Stunden gerechnet, in Wirklichkeit wurden 3½ und mehr Stunden benötigt. Unter diesen Umständen ist es begreiflich, daß die Kunde von der Absage des Garmischer Patrouillenlaufes, die sich nach dem Rennen verbreitete, eine deprimierende Wirkung auslöste, vor allem bei der Siegerpatrouille, die um die Frucht ihrer wertvollen und sehr seriös betriebenen Trainingsarbeit kommt.

Das System des Trainingsleiters, Oberst Fritz Erb, für die Patrouillen Leute aus der gleichen Einheit oder der gleichen Talschaft zu wählen, hat sich zweifellos bewährt. Es ist aber auch zu erwähnen, daß die Möglichkeit intensiven Trainings während des Aktivdienstes einen entscheidenden Einfluß ausübte. In organisatorischer Hinsicht klappte alles. Der Skiklub Engelberg und eine militärisch aufgebotene, 30 Mann starke Spur- und Kontrollmannschaft des Skiklubs Luzern hatten gründliche Arbeit geleistet.

Der Verlauf des Rennens.

Gegen Ende der achten Morgenstunde meldeten die Patrouillenführer ihre Mannschaften dem Trainingschef Oberst Fritz Erb oder dem Mitglied der Militärdelegation Oberst Nager. Mit militärischer Pünktlichkeit erfolgte um 9.03 Uhr der Start der ersten Patrouille und die andern folgten in Abständen von je drei Minuten. Nach der Schlaufe bis zu Kilometer 4 ergaben sich zwischen den elf Patrouillen keine großen Zeitdifferenzen. Dann sorgte die erste, 600 m lange Steigung nach Trübsee für eine Siebung des Feldes. Verbissen kämpften die Patrouillen und rangen dem Berg Meter um Meter ab. Von den mit der zweiten Hälfte der Konkurrenten gestarteten Patrouillen schoben sich die Walliser mit Lt. Zurbriggen, die Welschen der Geb.Br. 10 mit Lt. Wuilloud und die Ostschweizer mit Lt. Brunner in den Vordergrund. Die Patrouille der 2. Div. (Oblt. Schori), die mit Startnummer 1 abgegangen war, traf auch als Erste auf Trübsee ein, aber schon rückte Patr. 4 der Geb.Br. 10 (Hptm. Käser) an. Die Zeiten für 7 km lagen zwischen 1 : 18 : 44 und 1 : 20 : 00, doch wurden sie bald unterboten durch die Favoritenmannschaften. Lt. Zurbriggens Mannen notierten 1 : 17 : 05, Lt. Wuillouds Patrouille 1 : 16 : 43 und die wie aus einem Guß einherstürmende Mannschaft Lt. Brunners 1 : 14 : 05. Man konstatierte hier bereits, daß der für Kpl. Emil Schoch eingesetzte Ersatzmann Kpl. Preisig famos lief. Ueberraschend gut war die Abfahrt der Ostschweizer. In dieser Sparte hielten sie den Wallisern die Stange und erreichten den Schießplatz als führende Mannschaft.

Wehrmann, Deine Arbeitsstelle bleibt gesichert, wenn Du und die Deinen Armbrustwaren kaufen