

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 17 (1941-1942)  
**Heft:** 43  
  
**Artikel:** Ein schleimiges, klebriges Scheusal : der Dreck  
**Autor:** Ader, Franz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-712865>

### **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:** 28.01.2026

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

Das zusammengefaßte Feuer einzelner Batterien hat angreifende britische Panzerformationen auf kürzeste Distanzen auseinander gesprengt und die einzelnen Wagen im Direktschuß erledigt. Im Wissen um die hervorsteckende Wirkung der 8,8-cm-Kanonen wurde das deutsche Afrika-Expeditionskorps in großzügigstem Ausmaße mit diesem Kampfmittel ausgerüstet. Das offensichtlich langsame Fortschreiten der seinerzeitigen Auchinleckschen Offensive kann durchaus berechtigt auf die wirksame Panzerabwehr durch Rommels Fliegerabwehr-Artillerie zurückgeführt werden.

Bei den heutigen Panzergeschwin-

digkeiten ist es andererseits absolut selbstverständlich, daß die Fliegerabwehr-Artillerie schon aus Gründen der Eigenverteidigung den Panzerbeschuß beherrschen muß.

Ueber die Bekämpfung von Bunkern, Festungen, stark geschützten Stellungen oder Häusern durch Fliegerabwehr-Artillerie liegen zahlreiche Berichte vor, die übereinstimmend die furchtbare Wirkung der 8,8-cm- und 7,5-cm-Kanonen hervorheben. Die hohe Feuer-geschwindigkeit, die Präzision und die rasche Feuerbereitschaft vereinigen sich in der Fliegerabwehrkanone zu einem der universalsten und kampf-entscheidendsten Mittel des Krieges.

Die bisherigen Erfahrungen über den Erdkampf der Fliegerabwehr-Artillerie lassen durchaus die Feststellung zu, daß der Einsatz gegen feste und bewegliche Erdziele zur zweiten Hauptaufgabe dieser relativ noch jungen Waffengattung gehört. Als ausgesprochen mobile Waffe ist sie hervorragend geeignet zur wirksamen Unterstützung eigener Infanterie. Es entspricht deshalb in jeder Beziehung einem Erfordernis der Zeit, wenn die zuständigen Kommandostellen unserer Armee der Fliegerabwehr-Artillerie ihre volle und gründliche Aufmerksamkeit schenken.

## Ein schleimiges, klebriges Scheusal: der Dreck

Von Kriegsbericht Dr. Franz A d e r.

An vielen Märztagen hatte die stärker werdende Sonne kleine Pfützen auf der Straße dieser Sowjetkleinstadt hervorgezaubert. Um vier Uhr nachmittags waren die Wasserlachen noch nicht gefroren. Um 18 Uhr war freilich alles wieder spiegelglattes Eis ... auf dem sich alle Geschöpfe rutschend, die Soldaten schimpfend, die struppigen Panjepferde unwillig schnaubend, vorwärts bemühten. Die Nacht senkte einen hauchdünnen Schneeschleier herab, aber schon um 10 Uhr des folgenden Morgens unterbrachen verräterische, schmutzgelbe Flecken auch in den weniger begangenen Seitenstraßen des Ortes das eintönige Weiß. Sickernde Rinnsale entstanden, suchten und fanden einander, bei Einbruch der Dunkelheit waren die Pfützen immer noch nicht völlig zu Eis erstarrt. Am nächsten Tage wiederholte sich das gleiche Spiel.

Na also! möchte einer zum andern sagen, nun ist es endlich soweit! So weit nämlich, daß die Macht des grimmigen Winters endlich gebrochen erscheint, der Frühling stehe vor der Tür. Wir sind mißtrauisch geworden in diesem Lande winterlicher Ueberraschungen. Noch vor kurzem, nach einer Woche schönsten, hoffnungsvollsten Winter-ade-Wetters, hatten plötzlich einbrechende Schneestürme und beißende Kälte bis zu 36 Minusgraden das Land mit einem neuen Schnee- und Eismantel überdeckt. Unsere Bautrupps haben in diesen Tagen ihre Schaufeln, die sie monatelang nicht mehr aus der Hand gelegt haben, wieder schneller geschwungen. Die Nachschubstraße, die Ader der Armee, mußte von den Schneeverwehungen freigehalten und die Verbindung zu den Nachschubbasen bestehen bleiben. Unter allen Umständen mußte wenigstens ein Einbahnverkehr auch während des Sturmes möglich sein.

Noch ist jetzt unter dem schmelzenden Schnee festes Eis und hartgefrorene Erde, noch fällt kein Regen vom Himmel, um Sonne und warme Luft in ihrer Wirkung zu unterstützen. Aber es ist nicht schwer vorzusagen, daß bald alle Straßen und Wege sich in Morast und Schlamm verwandeln werden. Unsere Straße und ihre Straße, die Straße der Baukompanien nämlich, an der sie seit Monaten gearbeitet

haben, im Sommer nur ein unbefestigtes graues Band aus wirbelndem Staub, ist bedroht. An diese Gefahr ist gedacht worden. Im Wetteifer der Schaufeln weichen die Schneemauern immer weiter nach rechts und links an den Rand der Straße und wurden zuletzt zum Sprung über den Graben gezwungen. Dort blieben sie stehen. In den nahen Wäldern fällt schon seit Wochen unter den hallenden Axthieben Baum um Baum. Auf schmalen Trampelpfaden werden die Stämme durch den hohen Schnee an den Rand der Straße geschleppt und wachsen dort zum Stapel auf. Daraus werden bald Knüppeldämme werden.

Wie gut ist es doch, daß wir vom Herbst her die Stellen kennen, die am meisten von dem glitschigen und zähen Element Schlamm bedroht sind! Da ist diese Senke und jene Moorstelle, jetzt noch unter dem Mantel des Schnees, aber beruhigend bewacht von den wartenden, festen Stämmen. Da ist der Flußübergang, vor dessen Brücke Eisbrecher eingebaut wurden, um die Pfeiler vor der Wut der anstürmenden Eisschollen zu schützen. An einer andern Stelle aber wird die Brücke abgebaut, weil sie der Wucht des Eises nicht gewachsen wäre; Fahren warten darauf, die Verbindung zwischen beiden Ufern aufrechtzuerhalten. Wo die Straße den steilen Hang vor der zerschossenen Kirche hinaufführt, liegt Streugut, Sand und Kies, bereit, um den rutschenden Rädern trotz dem Schlick rauhen Angriff zu gewähren.

Eines Tages war es dann so weit. Der Regen setzte ein. Er kam plötzlich und heimtückisch, wie alles in diesem Land.

Wir wollten es nicht glauben, hofften auf morgen, übermorgen, auf den Vollmond, den Neumond. Aber es regnete, regnete...

Überall auf dieser Erde ist Regen eine Segnung, in Rußland ist er ein Fluch. Er macht die Menschen, Pferde und Maschinen hilflos. Da stehen sie, Menschen, Soldaten, an Tod und Teufel gewöhnt, unter der Traufe des Stahlhelms, in zentnerschweren Mänteln, Hände und Gesicht vor der sirrenden Peitsche des Windes vergraben, und frieren bis auf die Knochen. Aber das ist nicht das Schlimmste.

An den Stiefeln liegt es. An den Stiefeln hält sie einer fest, ein schleimiges, quatschendes — klebriges Scheusal: der Dreck.

Vielleicht ist es vornehmer, Schlamm zu sagen. Aber das Wort trifft nicht das Wesen des russischen Drecks. Er ist schwarz und zäh, er hängt an beiden Stiefeln bis an die Knie, hält sie fest. Willst du vorwärts, mußt du ihm jeden Stiefel mühsam entreißen und wieder einsetzen, ihm Schritt um Schritt abringen.

Das kann der Mensch. Die Motoren aber an den schweren Lastwagen, die Güle vor den Munitionskarren, die fallen aus und fallen um.

Die Fahrer reißen die Kühlerhauben auf, rucken mit Vollgas vorwärts, rückwärts.

Surrend verliert die Fliege am Leim Bein um Bein. Vielleicht kommt eine dicke Hummel, ein Traktor, eine Zugmaschine, ein Geländegänger, spannt sich vor, zieht dich weiter. Läßt er dich aus, sitztst du im Dreck wie die Fliege am Leim.

Kommst nicht weiter, mußt warten, vielleicht gefriert der Dreck noch einmal. Dann hackst du den Wagen heraus und torkelst über die knietiefen Furchen und Knollen weiter. Wenn du Glück hast und wenn der Fahrer Akrobat ist, mit 5 km in der Stunde. Vielleicht findest du zwei Panjepferdchen oder Ochsen und spannst sie vor deine hundert PS. Es ist sicherer.

Der Dreck bleibt.

Wir kratzen ihn von einer Straßenseite auf die andere, stoßen ihn voll Eckel die Böschung hinab.

Wir tragen Häuser ab, werfen Ziegelbrocken in die Fahrbahn — sie versinken im Dreck. Wir schmeißen Wandbalken längs und quer — der Regen unterwäscht sie. Irgendwer hat einen Haufen alten Hanf gefunden, der sich nicht mehr verwenden läßt. Wir werfen Hanf auf die Straße, Sand, Hanf, Sand — die Fahrbahn wird zäher.

Kolonnen rasseln vorüber, zermahlen, ballen den Hanf, wir springen zu und ebnen ein.

Wir können doch nicht hundert Kilometer Hanf legen bis zur nächsten Pflasterstraße!

Die Kolonnen stocken, Fahrer brüllen, Pferde fallen, krepieren.

Der General steigt aus: Wir müssen durch. Neuerlich heult und brüllt die Strafe kilometerweit. Einige Wagen rutschen vorwärts, ein paar hundert Meter, dann ist es aus. Wir spannen uns an Seilen vor, zwanzig,

dreißig, fünfzig Soldaten, zerren die Wagen zwei-, dreihundert Meter, einen, ein paar Kilometer ... aus.

Noch achtzig Kilometer sind es bis zum Ziel, und überall der gleiche Dreck.

Jeden Abend sind wir naß, durchfroren, todmüde.

So lernt man die Leistung der Baubataillone und den Wert der Sowjetstraßen kennen.

## Gedanken zur Ausbildung im Ablösungsdienst

Der Krieg verlangt vom Soldaten der Motortruppen Mut und Ausdauer, Zähigkeit, Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit, Selbständigkeit und technisches Wissen und Können. Es genügt also nicht, nur ein Fahrer zu sein, was leider noch vielfach geglaubt wird.

Der Aktivdienst hat es mit sich gebracht, daß der Wert des Motorfahrers gemessen wird an den gefahrenen Kilometern, am Brennstoffverbrauch, an den transportierten Zementsäcken und Ziegelsteinen. Also rein materielles Bewerten. Dieses Denken hat sich dann auch auf die Motorfahrer übertragen, die nun glauben, das Ausbilden zum Soldaten sei unproduktiv und nur das Transportieren sei von Wert, sei produktiv. Anders bei Infanterie oder Artillerie. Da ist es ganz selbstverständlich, daß die kriegsmäßige Ausbildung im Vordergrund steht, das Schaufeln und Pickeln in zweiter Linie kommt.

Mit vollem Recht kann man der soldatischen Ausbildung Unproduktivität vorwerfen, wenn man unter Produktivität die Schaffung von materiellen Werten versteht, mit ebensolchem Unrecht, wenn man die Produktivität von höheren, sittlichen Gesichtspunkten auffaßt. Wer nicht aus Vorurteil und

Uebelwollen die militärische Arbeit von vornherein verwirft, muß die treffliche Schule für Wille und Tat anerkennen. Viele haben unter ihrem Einfluß erst gelernt, was sie körperlich und seelisch leisten können, haben in ihr das Selbstvertrauen und die innere Eigenkraft gewonnen, die ihnen für das Leben erhalten bleibt.

Der Gleichheitsgedanke, der Einheitssinn, der Korpsgeist, die Kameradschaft und das soldatische Denken kommen während der Ausbildung besonders zum Ausdruck. Strapazen, kämpferische Ausbildung, soldatische Schulung, Erziehung zur Opferbereitschaft, Mut, Ausdauer, Zähigkeit und Selbstzucht lassen sie zur höchsten Blüte reifen. Nur auf dieser Grundlage sind große Leistungen auf die Dauer möglich.

Jeder Truppenverband stellt eine nach militärischen Zweckmäßigkeitsgründen gegliederte Gemeinschaft dar, die von einem bestimmten Bewußtsein ihrer selbst getragen und zusammengehalten wird. Das Gemeinschaftsbewußtsein äußert sich in der Uebereinstimmung der Gefühle und Ueberzeugungen sowie der Vorstellungen von Sinn, Zweck und Ziel der soldatischen Aufgabe. Das Gemeinschaftsbewußt-

sein läßt den einen für den andern eintreten und sorgt für die Reinerhaltung des Ehrenschildes der Einheit. Es ist die Grundlage des Korpsgeistes, der Kameradschaft, des Leistungswillens und der Einsatzbereitschaft. Es faßt die sittlichen Werte und die soldatischen Tugenden der Einheit zusammen und formt die einzelnen Angehörigen innerlich und zur Einordnung in die Gesamtheit. Die vornehmste Aufgabe des soldatischen Führers ist deshalb, die Erhaltung und Festigung des Gemeinschaftsbewußtseins in der Einheit zu pflegen und zu fördern (Altrichter). Der soldatische Führer ist nicht auf einen bestimmten Grad beschränkt, sondern auf alle diejenigen, die eine Gruppe, ein Detachement, einen Zug usw. führen, also Offiziere, Unteroffiziere, Gefreite und Soldaten.

Nur durch Härte, Auferlegung von Pflichten und Verzicht auf gewisse Bequemlichkeiten werden bewährte soldatische Führer und Kämpfer erhalten, die für Dauerleistungen befähigt sind. Die Ausbildung wird deshalb nur militärischen Wert haben, wenn Härte in jeder Beziehung und Weglassen ziviler Bequemlichkeiten verlangt wird.

Hptm. E. Moser, Bern.

### SCHWEIZ. UNTEROFFIZIERSVERBAND

Wettkampf in schriftlichen Arbeiten 1942

Sap., Pont. u. Mi.

#### Aufgaben für Sap., Pont.- und Mi.Uof.

##### Bau, Betrieb und Sicherung einer Bootfähre.

##### I. Auftrag:

Bau, Betrieb und Sicherung einer Fähre mit Erkundungsboot, als Verbindungsmittel in einer Meldeachse über einen Fluß für Aufklärungspatrouillen (Fußtruppen und Radfahrer).

Flußbreite: 80 m.

Wassergeschwindigkeit: 2,5 m/sec.

Landungsverhältnisse beidseitig normal.

Eigenes Ufer überhöht.

Vom Feinde bekannt: keine festen Uferpostierungen, dagegen Patrouillentätigkeit am Fluß.

##### II. Mittel:

Trp.: 1 Uof. + 8 Pont. + 2 Motf.

Material: 1 Erkundungswagen,

1 leichter Lastwagen als Zugfahrzeug.

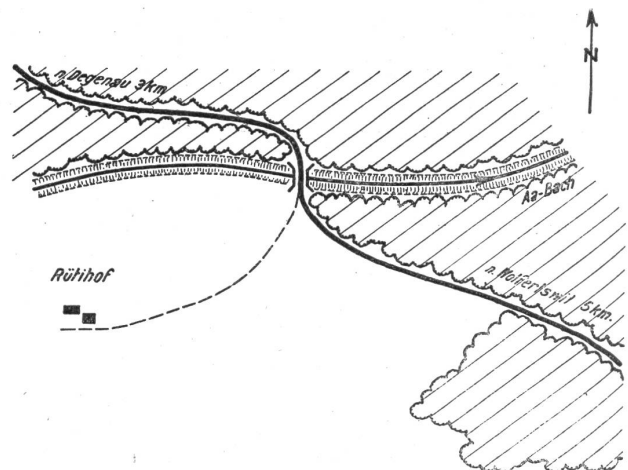
Zusätzliche Bewaffnung: 1 Lmg.

##### Aufgabe 1.

1. Fahrzeit von Fliegerdeckung A zur Fährstelle B, Distanz 12 km, Straße 3. Klasse.

2. Reihenfolge und Beschreibung der Dispositionen, die der Uof. nach Ankunft an der Baustelle trifft, sowohl in taktischer als auch in technischer Hinsicht.

a) Sicherung während des Baues und während des Betriebes (Miniatürkbrückenkopf);



b) Aufteilung der Mannschaft und Organisation für den Bau und nachher für den Dauerbetrieb;

c) Zeitbedarf und Organisation für einen Transport von 20 Füs ohne Gepäck.