

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 18 (1942-1943)
Heft: 39

Artikel: Der Motorfahrer auf den russischen Strassen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711550>

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>

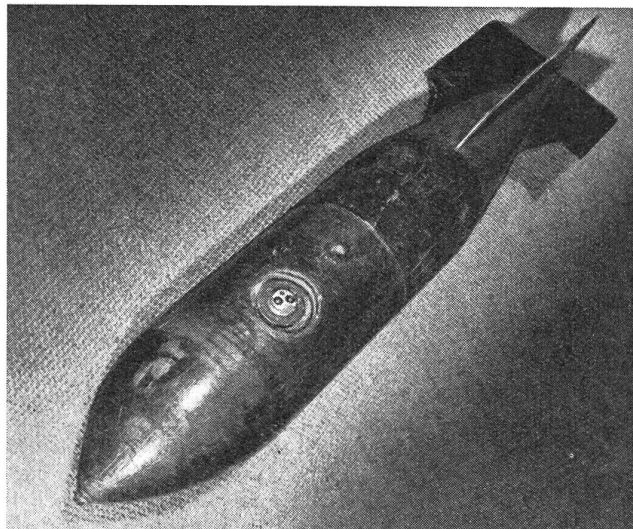
Diese Bomben verlangen natürlich eine ganz kräftige Bauart, da sie beim Aufschlagen auf den Boden nicht zerstört oder deformiert werden dürfen, soll der Zündermechanismus nicht vorzeitig versagen.

Der **Zünderkonstruktion** wird deshalb ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Brandbomben sind meistens mit einem einfachen Fallzünder ausgerüstet. Durch das Aufprallen auf das Hindernis wird ein Sicherungsbolzen durchgeschert, so daß der Schlagbolzen die Zündpille anspricht. Die große Zahl der bei einer Bombardierung mitgeführten Brandbomben gestattet es nicht, komplizierte Abwurfvorrichtungen und Zündermechanismen, wie dies z. B. bei den Spreng- oder Splitterbomben der Fall ist, anzubringen. Diese Zünder sind daher meist so gefertigt und die Bomben im Schacht so gelagert, daß sie sich gegenseitig sichern, nach dem Abwurf dagegen aber sofort scharf werden.

Anders ist es hingegen bei den **Splitter- und Sprengbomben**, die wesentlich kompliziertere Zündertypen aufweisen. Nebst ganz raffiniert ausgedachten Mechanismen für Aufschlag-, Verzögerungs- sowie Zeitzündung muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die Frühkrepierer ausschließt. In einem Langstreckenflugzeug sind die Bomben bekanntlich nicht in Fallrichtung gelagert, sondern zwecks Verminderung des Luftwiderstandes in einem geschlossenen Bombenschacht horizontal oder senkrecht aufgehängt. Beim Abwerfen überschlagen sie sich daher zuerst und pendeln dann allmählich in die endgültige Flugbahn ein. Es muß aus diesem Grunde für das Flugzeug eine bestimmte Sicherheitsstrecke geschaffen werden, während der ein vorzeitiges Ansprechen des Zündermechanismus, der seiner Bestimmung nach auf geringen Widerstand ansprechen muß, ausgeschlossen ist.

Die meisten Zünder sind deshalb so konstruiert, daß sie nach ca. 2 Sekunden Fallzeit scharf werden. Dies entspricht einem Fallweg von ca. 40—50 Metern. Ein Bombenflugzeug, das mit einer mittlern Geschwindigkeit von 360 km/Std. fliegt, hat in dieser Zeit bereits einen Weg von 200 Metern zurückgelegt. Das Flugzeug ist der Bombe vorausgeeilt und besitzt nun eine genügend große Entfernung, so daß auch eine vorzeitige Explosion ihm nichts mehr schaden kann.

Um eine Gefährdung des eigenen Flugzeuges durch umherfliegende Splitterteile sowie durch die bei der Explosion entstehende Druck- und Sogwelle zu vermeiden, dürfen Bomben mit Aufschlagzündung nicht unter einer Flughöhe von 100 Metern abgeworfen werden. Es ist daher irrig, anzunehmen, daß ein Sprengbombenabwurf im Tief-



Deutsche 100-kg-Panzerbombe; auch hier ist der Zündermechanismus seitlich im Bombenkörper eingebaut.

flug in Höhe von 10—20 Metern erfolgen kann, wie das in Zeitungen immer wieder zu lesen ist.

Die größern Bombentypen besitzen vielfach **zwei Zünder**, um Blindgänger möglichst auszuschalten. Auch sind sie meistens seitlich und nicht mehr an der Spitze angeordnet, um bei der relativ großen Durchschlagsenergie (z. B. bei einer 1000-kg-Bombe) die Bombenspitze durch den Einbau eines Zünders nicht zu schwächen. Es liegen hier ähnliche Gedanken zugrunde wie beim Bau eines Panzergeschosses. Aus den gleichen Überlegungen heraus wird der Stahlmantel an der Spitze meist verstärkt, was einer Zertrümmerung und vorzeitigen Zerstörung des Uhrwerks vorbeugt. Neben der erhöhten Festigkeit wird dadurch auch der Schwerpunkt nach vorn verlagert, was eine bessere Stabilisierung während des Fluges gewährleistet und das Eindringungsvermögen steigert. Die Deutschen verwenden für ihre 500-kg-Sprengbombe neben dem mechanischen auch einen elektrischen Aufschlagzünder, der auf dem Kondensatorprinzip beruht. Sobald die Bombe aus dem Schacht abgeworfen wird, werden zwei Zünderkondensatoren vermittle einer Batterie geladen. Diese Energie wird beim Aufschlag auf den Detonator übertragen, der seinerseits die Explosion der Bombe auslöst.

(Fortsetzung folgt.)

Der Motorfahrer auf den russischen Straßen

Im Frühjahr und im Herbst setzt in Rußland die Schlammperiode ein. Monate vorher werden von Straßenunterhaltungsdetachementen Bäume zum Bau von Knüppeldämmen geschlagen und bereitgelegt. Aber was nützen diese vorsorglichen Maßnahmen im Verhältnis zu den vielen Straßen und Wegen! Die beste Organisation, die regste Tätigkeit kann sich nur auf die dringlichsten Fälle beschränken; die große Menge verschlammter Straßen bleibt ein endloses Hindernis. Im Frühling ist es am schlimmsten. Man stelle sich vor, daß der von November bis Februar gefallene Schnee schließlich eine Höhe von 1,30 bis 1,40 m erreicht und dann innerhalb weniger Wochen

schmilzt. Alle tiefliegenden Straßen und Gebiete überschwemmen sintflutartig. Jeder Bach, jedes Flößchen wird zu einem reißenden Strom. Solange die Straßen nur vom Wasser oder dünnen Schlammbrei bedeckt sind, kann man glücklich und zufrieden sein. Die Maschinen fahren, die Fahrzeuge kommen vorwärts und die Soldaten ziehen ihre Beine durch das schmutzig feuchte Element. Dramatisch wird es erst, wenn sich auf der Straße ein zäher Lehm-brei befindet, der durch den Fahrverkehr, vor allem durch die Kettenfahrzeuge, ständig durchgeknetet wird und nur noch mit Gewalt von Fahrzeugen und Füßen abgekratzt werden kann. Jeder Schritt bedeutet dann eine Kraft-

anstrengung. Man muß sich mit dem Fuß im Stiefel verkrampfen, damit er nicht im Schlamm stecken bleibt. Bereits nach den ersten Kilometern liegt eine bleierne Müdigkeit in den Gliedern. Die Stiefel werden weich und zerreißen. Die Strümpfe zerfetzen, die Füße werden wund und bluten. Sieben Kilometer hat man zurückgelegt und glaubt sich am Ende aller Kräfte. Dreißig Kilometer müssen noch überwunden werden. Man zählt nicht mehr Kilometer, sondern nach hundert Metern.

Am stärksten müht sich der Motorradfahrer ab. Nach wenigen Metern glühen die Kerzen, das Auspuffrohr wird glühend heiß, die Maschine raucht

in allen Teilen. Sie ist nur noch eine einzige Lehmmasse. Mit einem Holzstück oder mit dem Seitengewehr befreit der Fahrer die beweglichen Teile der Maschine vom Schmutz, fährt zehn Meter weiter und beginnt dann von neuem mit dem Abkratzen des Lehm. So kommt es, daß für einen Kilometer Fahrt eine ganze Stunde gebraucht wird.

Nicht viel besser hat es der Lastwagenfahrer. Er muß seine ganze Fahrkunst anwenden, nur damit er nicht stecken bleibt und die «Straße» verstopft. Mit viel Geschick und Geistesgegenwart schaukelt er seinen Lastwagen durch den Lehmbrei, das Steuerad fest in seinen Händen. Er muß täglich (oder sollte!) bis 500 Kilometer zurücklegen. Bis tief in die Nacht fährt er unaufhaltsam im Lehmbad weiter, pflichtbewußt und unermüdlich in der Erfüllung seines Auftrages. Er weiß, wenn er ausfällt, daß seine Kameraden an der Front in Gefahr kommen können, daß die Munition oder die Verpflegung nach vorn **müssen!** Die Motorfahrer auf den russischen Straßen wissen nach einer Fahrt, was sie geleistet haben; Handgelenk, Kopf und Rücken tun weh, sind steif geworden von der Anstrengung. Kaum ist die Fahrt beendet, geht es von neuem los, unermüdlich jeden Tag. Fahrer und Hilfsfahrer lösen sich ab. Der Hilfsfahrer hat sich daran gewöhnt, auf dem schüttelnden Wagen seinen Schlaf zu finden, er weiß, sein Kamerad schafft es schon. Oft kommt es aber vor, daß beide zwei oder drei Tage oder mehr, kein Auge zudrücken können. Fahren, fahren und nochmals fahren für die Kameraden an der Front. —



Tauwetter im Osten — fußhoch steht das Wasser auf den Straßen.

Zu Beginn der Fahrt schimpfte und fluchte mancher unter den Motorfahrern. Aber das nur anfangs, es gibt sich sehr bald. Jede Aufregung ermüdet, und man kommt dadurch nicht vorwärts. Im Gegenteil, wer sich gleichmütig weiter abplagt, ist weit voraus; und der Schimpfende sieht, wie die Kolonne ihm langsam entschwindet. Alleinbleiben will in dieser Hölle kei-

ner. Der Selbsterhaltungstrieb beflügelt den Schwächsten. Nach einer solchen Fahrt meinen manche: «Schlimmer kann es nicht mehr werden.» Das ist der Trost, den sich der Motorfahrer selbst zuspricht. Aber bisher hat es sich immer gezeigt, daß es für jeden Zustand eine Steigerung gibt, die dann doch wieder überwunden wird. M.

Eine Nacht in Wasser und Schlamm

Im Osten, 15. April.

Eine Leuchtkugel stieg von der Seite des Feindes hoch und warf für Augenblicke ihr grelles Licht auf die deutschen Stellungen. Wild knallte eine sowjetische Maschinenpistole herüber. Nur ein paar

kurze Feuerstöße, dann lag wieder Stille und Dunkelheit über den Sümpfen. Horchend standen die Grenadiere der Gruppe «Zabel» in den Gräben und warteten auf den Melder des Nachbarstützpunktes, der das Zeichen des Aufbruchs geben sollte. «Diesmal ist die Loslösung verdammt keine Kleinigkeit. Die Russen passen auf wie die Hunde», flüsterte Hannes, der Schütze eins. Er schüttelte sich dabei und trat frierend von einem Fuß auf den andern. Der Bunkerofen lag schon seit einer Stunde zerstört. Drüben, keine 80 Meter weit, hatten die Sowjets sich eingegraben. Jedes Klappern, jedes laute Sprechen mußten sie unbedingt hören. Der Melder kam, und hinter ihm tauchten aus dem Dunkel einer hinter dem andern die Gruppen des Nachbarstützpunktes, auf. «Waffen und Gerät aufnehmen. Marsch.» Die Gruppe «Zabel» schloß sich an. So löste sich Gruppe um Gruppe vom Feind. Im Gänsemarsch schritt die Kompanie auf einen Trakt zu, wo die Munitionskarren und Panjewagen warteten. Vor allen Dingen hieß es, sich so leise wie nur möglich zu bewegen, damit die Russen gar nicht aufmerksam wurden. Feldflaschen und Kochgeschirr waren vorher schon sorgfältig festgebunden worden. Nur das Schilf und Sumpfgas brach verräterisch unter den Füßen. Die ganze Last der Waffen und Geräte drückte schwer. Mancher Fluch fiel schon auf diesen drei Kilometern. Dann waren sie verladen, und die Panjewagen und Karren zogen an. Querab ging es, den kürzesten Weg zur neuen Stellung,



Nur der Knüppeldamm, der Meter um Meter aus gefällten Bäumen und Ästen erstellt werden muß, vermag den Nachschub an die Kampffront zu sichern.