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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 18 (1942-1943)

Heft: 52

Artikel: 1. Schweiz. Motorwehrsportkonkurrenz in Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712328

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: 04.12.2025

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

vor der Spedition versackt wird. Erst mit der Uebergabe des Brotes an andere Truppen hat der Arbeitsbereich der Bk.-Kp. seine Grenze gefunden.

Selten hörte die Bk.-Kp., daß ihr Produkt keinen Anklang gefunden hätte, meist regte das gute Militärbrot sogar zu erhöhtem Konsum an. Hoffen wir, daß die zur Verfügung gestellten Naturalien auch weiterhin eine gute Brotqualität ermöglichen. Unsere Bk.-Soldaten werden das ihrige beitragen, um dies zu ermöglichen; es ist ihre Pflicht und daher Selbstverständlichkeit. Heute nacht aber denken sie mit Stolz an die Erschaffung der 9 Mill. Brotportionen; sie wünschen dem unbekannten Soldaten, der es nächstens konsumieren wird und der eine Kapsel im Brot mit dem entsprechenden Vermerk finden wird, «en Guete».

1. Schweiz. Motorwehrsportkonkurrenz in Zürich

Ein durchschlagender Erfolg — Glänzende Leistungen unserer Soldaten des Steuerrades — Hervorragendes Material. Maximale Beteiligung.

(MAE) Obwohl aus dem Reglement ersichtlich war, daß die Beteiligung an der erstmals im schweizerischen Rahmen zur Durchführung gelangenden Konkurrenz aus technischen Gründen beschränkt war, meldeten sich weit über 600 Interessenten, von denen aber leider nur 120 Mannschaften zu 2 Mann (Fahrer und Hilfsfahrer bildeten eine Mannschaft) zum Start zugelassen werden konnten. Das Hauptkontingent stellten die Motorisierten Transporttruppen mit den Motorisierten Leichten Truppen, während richtigerweise die Flieger- und Flabtruppen, die Motorisierte Heerespolizei sowie die verschiedenen Gesellschaften der Militärmotorfahrer weniger stark vertreten waren.

In der Wertungsgruppe für Motorräder mit und ohne Seitenwagen starteten 40 Mannschaften, auf Personenwagen 48 und auf den mittelschweren Lastwagen 32 Equipen. Daß es den Organisatoren mit dem besten Willen nicht möglich war, alle Gemeldeten fahren zu lassen, geht schon aus der Tatsache hervor, daß bei einer Zulassung aller Interessenten die Veranstaltung auf drei Tage hätte ausgedehnt werden müssen, was aber in den heutigen Verhältnissen kaum möglich gewesen wäre. Das überaus große Interesse, das der 1. Schweiz. Motorwehrsport-Konkurrenz von Anfang an beschieden war, beweist nicht nur, wie sehr die Motorfahrer darauf brennen, ihr Können unter Beweis zu stellen, sondern zeigt einmal mehr den guten Geist, der unter unsern Kameraden mit den weinroten und gelben Patten heimisch ist.

Die am letzten Sonntag in Kloten bei Zürich gestartete Konkurrenz, ihre reibungslose Durchführung, für die die Gesellschaft der Militärmotorfahrer des Kantons Zürich verantwortlich war, sowie der durchschlagende Erfolg, der der Veranstaltung beschieden wurde, und nicht zuletzt die Tatsache, daß trotz der Schwere des Parcours und den hohen Anforderungen an das Material die vorgekommenen Schäden an den Fahrzeugen äußerst gering waren, beweist uns, daß die Motorfahrer ihren Aufgaben, mögen sie noch so schwer zu lösen sein, gewachsen sind.

Die Durchführung von motorwehrsportlichen Konkurrenzen ist auch heute gerechtfertigt.

Es steht außer Frage, daß für die motorisierten Truppen dem Motorwehrsport zum mindesten die gleiche Bedeutung zukommt, wie dem Wehrsport unserer Armee im allgemeinen. Wenn uns auch die heutige prekäre Lage hinsichtlich unserer Reifen- und Betriebsstoffversorgung zu äußerster Sparsamkeit zwingt, so ist trotzdem die Durchführung von motorwehrsportlichen Veranstaltungen, wie dies das Fazit der hier kommentierten Veranstaltung beweist, von größter Wichtigkeit. Um beiden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, hat der General angeordnet, daß solche Veranstaltungen grundsätzlich ermöglicht, aber so durchgeführt werden sollen, daß bei einer maximalen Ausbeute das Material möglichst geschont wird. Daß es den Organisatoren gelang, trotz der Schwere der Aufgaben, die es zu lösen gab, die Veranstaltung mit einem kaum geahnten Erfolg abzuschließen, stellt ihnen das beste Zeugnis aus. Die glänzende Arbeit der Konkurrenten ist weitgehend an dem Erfolg beteiligt; das braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden.

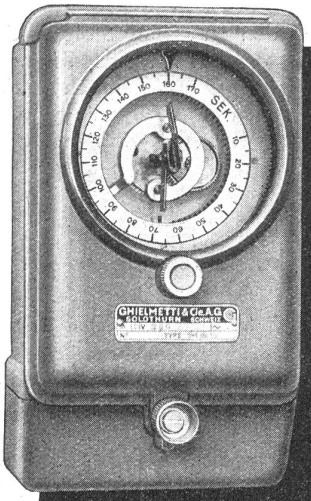
Die schwere Vielseitigkeitsprüfung.

Dem Wesen der Tätigkeit Motorisierter Truppen entsprechend, wurde die Konkurrenz als eine Vielseitigkeitsprüfung gestartet. Verschiedene maßgebende Faktoren verleiteten die Organisatoren, die Prüfung in der dafür wie geschaffenen Umgebung von Kloten und seinem Waffenplatz zur Durchführung zu bringen. Gruppenweise wurden die Konkurrenten mit den Zürcher Omnibussen zum Startplatz, der Kaserne, geführt. Es versteht sich, daß der Startort wie die Streckenführung möglichst geheim gehalten wurden. Bevor die Konkurrenten auf die eigentliche Strecke geschickt wurden, galt es, die ersten Disziplinen: **«das Feststellen von Mängeln»** sowie das **«Pannenbeheben in Minimalzeit»**, zu bestreiten. Je nach der Fahrzeugart, mit der sich die Mannschaft gemeldet hatte, wurde diese zu einem Lastwagen, Personenwagen oder einem Motorrad geführt. Hier galt es, fünf sichtbare Mängel an dem betreffenden Fahrzeug aufzusuchen, zu notieren und nach Beheben der Motorstörung den Motor in Gang zu setzen. Da fehlte zum Beispiel am Motorrad die Sicherung zum Schloß der Antriebskette oder die Verbindungsstange zur Fußbremse; beim Personenwagen war das Kabel an der Zündspule lose, der Oeldruckmanometer zeigte nicht an, und beim Lastwagen war die Auspuffbremse eingeschaltet u. a. m.

Nachdem sich die Konkurrenten hier bereits ihr Gehirn warmlaufen ließen, galt es, anläßlich der **Geschicklichkeitsprüfung** zu zeigen, daß man auch unter erschwerten Bedingungen das Fahrzeug richtig zu steuern weiß. Wer hier nicht Herr seiner Nerven war, konnte unter Umständen so viele Strafpunkte notieren, daß es langte, wieder nach Hause geschickt zu werden. Durch diese Prüfung wollte man vermeiden, daß nicht schlechte und unzuverlässige Fahrer mit dem kostspieligen Fahrzeug auf den schweren Parcours geschickt wurden.

Nun ging es an den Start, wo es galt, das Fahrzeug in einer minimalen Zeit in Fahrt zu bringen. An Hand des beim Start erhaltenen Marschbefehls und der Landkarte verließ die Mannschaft Kloten in nordöstlicher Richtung. Es galt ständig während der strapazenreichen Fahrt gut zu beobachten, waren doch drei Scheibengruppen festzustellen, deren Standort in der Karte einzuzeichnen war. Alle Kategorien strebten nun, wenn auch auf getrennten Wegen, Ober-Embrach zu. Kurz vor der Ortschaft war eine **Geländestrecke** eingeschaltet. Während die Motorradfahrer durch einen stark gewellten, sumpfigen Hang hinunterfuhren, suchten die Personenwagen ihren beschwerlichen Weg durch dichtes Unterholz, um anschließend in halsbrecherischer Fahrt einen steilen Waldweg hinunter zu steuern. Wer die Steigung nach Oberembrach bezwungen hatte, wurde durch eine Tafel aufmerksam gemacht, daß die **Handgranatenstrecke** beginne. Es galt nun, die fünf am Start gefaßten Wurfkörper auf die dicht am Wege markierten Ziele zu werfen, die immer wieder überraschend auftauchten. Die Strecke führte nun wieder ins Tal hinunter nach Lufingen, an dessen Dorfeingang die dritte Scheibengruppe sichtbar wurde. Nach Absolvierung einiger weiterer Prüfungen geht es nun wieder laut Marschbefehl Richtung Kloten zu. Gleichsam zum Dessert hatten die Konkurrenten zum Abschluß der Prüfung zu beweisen, daß sie nicht nur fahren können, sondern auch mit ihrer Waffe erfolgreich umzugehen wissen. Wenn wir die zum Teil ausgezeichneten Schießresultate auch zu würdigen wissen, hat man doch durch die manchmal fast komisch anmutende Handhabung der Waffe feststellen können, daß wir es hier eben mit Motorfahrern und nicht mit ausexerzierten Füsilieren zu tun hatten. Um zwei ballonähnliche Ziele aus unbekannter Distanz zu vernichten hatte die Mannschaft 6 Patronen zur Verfügung. Wer am meisten Munition zurückgeben konnte, erhielt am wenigsten Strafpunkte. Wie wichtig das Schießen war, beweist, daß die Mannschaft Hptm. Streun, die bis zum Schießen dank ihrer prächtigen Arbeit in der Kategorie Personenwagen weitaus führte, wegen schlechten Schießens auf den 2. Rang zurückgeworfen wurde. Mit dieser letzten Disziplin fand denn die schwere, aber in ihrer Art prächtige Vielseitigkeitsprüfung ihr Ende.

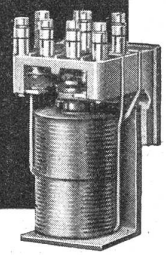
Wie bereits eingangs unseres Berichtes erwähnt, muß für die hervorragende Arbeit, die hier in Kloten geleistet wurde, Konkurrenten wie Organisation ein Lob gezollt werden. Erste Bedingung war kameradschaftliche Zusammenarbeit. Wer den klaren Kopf bewahrte, dem konnte der Erfolg nicht ausbleiben. Wie der Waffen-



BIENNA

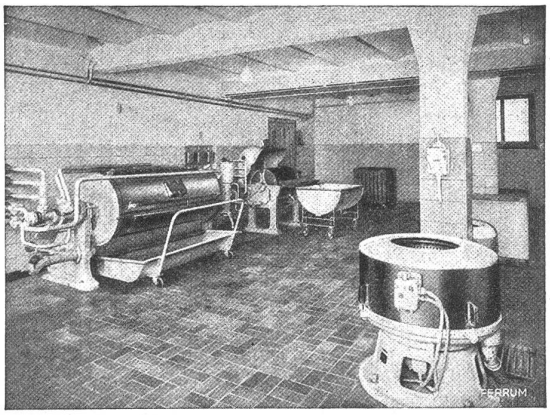
KONTAKT-
RELAIS
ZEITRELAIS
mit Innen-oder
Ausseneinstellung
der Laufzeiten

FR. GHIELMETTI & Cie A.G.
ELEKTRISCHE APPARATE



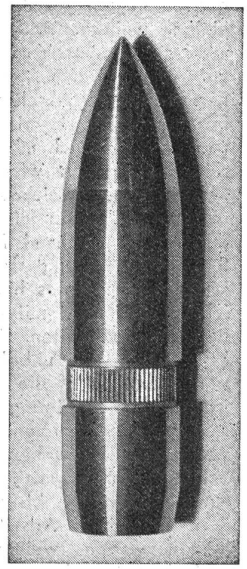
SOLOTHURN
TELEPHON: 21341

G 263



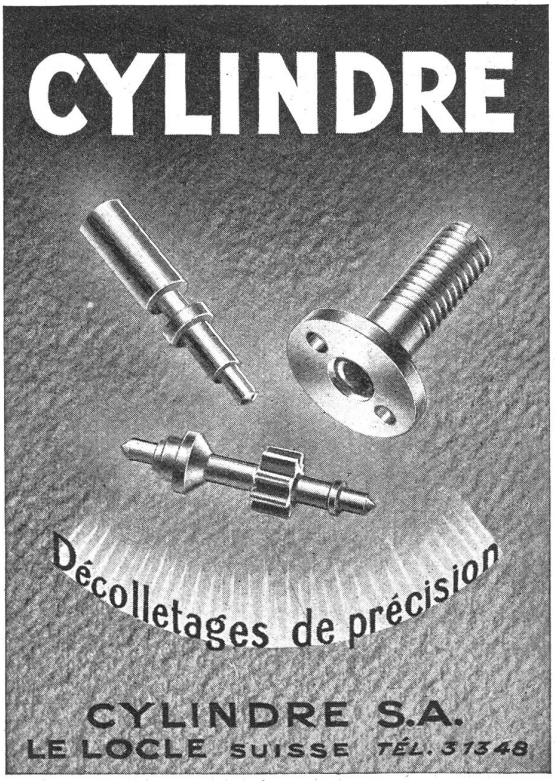
FERRUM
WÄSCHEREIANLAGEN
— sind unübertrefflich. —

FERRUM A.G. Rupperswil
Verkaufsbüro Zürich
Löwenstr. 66 Tel. 74887



DELTA CO
SCHWEIZERISCHE PRÄZISIONS-SCHRAUBENFABRIK
UND FASSONDREHEREI
SOLOTHURN

CYLINDRE



chef der Leichten Truppen, Oberstdivisionär Jordi, anläßlich des Mittagessens ausführte, ging es hier nicht darum, Spitzenkönner zu ermitteln, sondern Zweck und Ziel der Veranstaltung war, die Motorfahrer in einer wenn auch schweren Konkurrenz zu prüfen, um den Stand der **Durchschnittsleistung** zu ermitteln. Das Ergebnis der Veranstaltung zeigt, daß unsere Soldaten des Steuerrades den an sie gestellten Anforderungen durchaus gewachsen sind und, was ebenso wichtig ist, auch das vom Armee-Motorfahrzeugpark gestellte Material hat die Prüfung mit Erfolg bestanden.

Personenwagen.

1. Rang. Mitr. Keller Gottfried, Winterthur, Wm. Krämer Fridolin, Winterthur, 656 Strafpunkte. 2. Hptm. Streun Fritz, Bern, Lt. Hahn Karl, Kriens, 658. 3. Gfr. Werner Edmund, Zürich, Kpl. Oswald Hs., Zürich, 761. 4. Lt. Altorfer Kurt, Frauenfeld, Oblt. Hirt Willi, Romanshorn, 823. 5. Lt. Meyer Paul, Zürich, Lt. Alb Herbert, Zürich, 890 P. 6. Kpl. Boßhard Hans, Zürich, Kpl. Scholl Richard, St. Gallen, 934 Strafpunkte.

Motorrad.

1. Rang: Lt. Oertli Paul, Zürich, Lt. Dübendorfer Hans, Bassersdorf, 965 Strafpunkte. 2. Lt. Hüßy Hans, Safenwil, Lt. Strebel Kurt, Wohlen, 985. 3. Kpl. Burkhalter Fritz, Zollbrück, Motrdf. Traber Ernst, Zürich, 1296. 4. H.P. Staub Hans, Kollbrunn, H.P. Staubli Hans, Goßau (St. G.), 1508. 5. Kan. Conzoni Fausto, Mendrisio, Lt. Franzoni Enrico, Locarno, 1539. 6. Lt. Waller Fritz, Luzern, Lt. Meier Benno, Köniz, 1592 Strafpunkte.

Lastwagen.

1. Rang: Motf. Brandenberger Johann, Kloten, Gfr. Frei Robert, Zürich, 1251 Strafpunkte. 2. Lt. Frei Paul, Luzern, Lt. Giovannini Cesare, Zürich, 1450. 3. Mech. Rietmann Alfred, Arbon, Adj. Tanner August, Arbon, 1557. 4. Motf. Lamy Josef, Zürich, Motf. Tappolet Heinrich, Küßnacht, 1598. 5. Motf. Birrer Marcel, Luzern, Kpl. Herzog Walter, Luzern, 1706. 6. Motf. Weikart Heinrich, Glattbrugg, Motf. Gasser Robert, Kloten, 1778 Strafpunkte.

Sizilien vollständig in alliierter Hand

In den frühen Morgenstunden des 10. Juli begannen die alliierten Landungsoperationen; in den frühen Morgenstunden des 17. August verließen die letzten deutsch-italienischen Truppen die Insel. In 38 Tagen sind somit die Alliierten an ihr Ziel gelangt. Der Verlauf der Operationen sei hier nur kurz rekapituliert. Am dritten, bzw. vierten Kampftag fielen die beiden Häfen Syrakus und Augusta in alliierte Hand und das erleichterte den Nachschub so außerordentlich, daß schon nach einer Woche der Ausgang des Kampfes besiegelt war. Denn bei jedem Landungsunternehmen, seien nun die Truppen aus der Luft oder von der See her gelandet worden, muß der Verteidiger versuchen, sie durch wuchtige Angriffe zu vernichten oder ins Meer zurückzuwerfen. Jede Defensivtaktik des Verteidigers ermöglicht dem Angreifer, seine Position auszubauen und weitere Kräfte zu landen, bzw. abzusetzen. Versuchten zuerst die deutsch-italienischen Truppen, mit rücksichtslosen Angriffen dieses Ziel zu verwirklichen, mußten sie, da all ihre Angriffe abprallten, sich schließlich kämpfend zurückziehen. Selbst der Einsatz von Eliteverbänden, wie der «Hermann-Göring»-Division», konnte an dieser Sachlage nichts ändern.

Der alliierte Vormarsch nahm insbesondere am linken Flügel, wo die 7. amerikanische Division unter General Patton stand, trotz dem schwierigen und verhältnismäßig leicht zu verteidigenden Gebirgsgelände ein überaus rasches Tempo an. Zwei Wochen nach der Landung war die Insel in nördlicher Richtung durchquert und Palermo besetzt. Die 8. britische Armee unter General Montgomery am rechten Flügel stieß vor Catania auf erbitterten deutschen Widerstand. Systematisch kämpfte aber der Methodiker Montgomery, dem seine an der Westfront im Weltkrieg gesammelte Generalstabserfahrung zweifellos auch hier zustatten kam, diese deutsche Stellung nieder. Die Stadt fiel, nachdem in einem verlustreichen Sturm mit der blanken Waffe die Briten den südlich der Stadt westwärts verlaufenden Bahndamm in ihre Hand gebracht hatten, der das Rückgrat der deutschen Verteidigung bildete.

Die Verteidiger zogen sich, an der Nordküste von den Amerikanern, und an der Ostküste von den Briten hart bedrängt, auf den Nordostzipfel Siziliens zurück. Schon zu Beginn des Monats August meldete die alliierte Aufklärung, daß in kleinen Wasserfahrzeugen Truppen aus Messina evakuiert und über die schmale Wasserstraße nach Kalabrien transportiert würden. Wie es sich später aus Gefangenenaussagen ergab, handelte es sich dabei vornehmlich um Bodenpersonal der deutsch-italienischen Fliegerverbände und anderes nicht mehr benötigtes technisches Personal.

Das wild zerklüftete Gelände erleichterte die Verteidigung außerordentlich. Die Straßen führten in jenem Teil Siziliens oft an überaus steilen Berghängen entlang und sind nicht selten direkt in Felswände eingesprengt. Zudem konnte sich die Verteidigung auf zahlreiche permanente Befestigungswerke stützen, die lange vor Kriegsausbruch angelegt worden waren. Auf ihrem Rückzug zerstörten die deutsch-italienischen Truppen systematisch alle Kunstbauten, aber sie ließen es nicht damit bewenden. Ganze Felswände wurden gesprengt und derart künstliche Bergstürze verursacht. Landminen wurden in einem bisher nie gekannten Ausmaß ausgelegt und durch sorgfältig placierte Mg.-Nester geschützt. Und dazu kam ein ganz ungeheurer Aufwand von Material seitens des Verteidigers; die Evakuation war nurmehr eine Frage von Tagen, die riesigen Munitionsvorräte konnten nicht evakuiert werden — ergo verschoß man sie lieber, als daß man sie dem Gegner in die Hand fallen ließ! Während im ganzen Afrikafeldzug angesichts der Nachschubsorgen die Achsentruppen äußerst sparsam mit ihrer Munition umgingen — ein gefangengenommener deutscher Batteriekommandant erklärte nach dem Fall der Mareth-Stellungen in Tunesien, er habe keinen Schuß abgeben dürfen, ohne hierzu die Erlaubnis des Regimentskommandanten einzuholen! —, wurde auf Sizilien in den letzten zwei Wochen gefeuert, was die Rohre hergaben.

Von alliierter Seite wurde anerkannt, daß der Verteidiger sich außerordentlich gut hielt und seine Linien immer intakt bewah-

Wenn einer eine Reise tut,
im Elgger-Schuh geht's extra gut.

Aus der Spezial-Rahmenschuhfabrik Elgg A. G. in Elgg b. Winterthur