

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 21 (1945-1946)
Heft: 37

Artikel: Das Kampfbahn-Debüt
Autor: Streuli, Hans R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711904>

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: 21.02.2026

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

den Einstieg und die Fortbewegung lernt. Bald danach beginnt die Arbeit an Schluchten und Flußläufen.

Ein wesentlicher Teil dieser Ausbildung muß der richtigen Geländebeurteilung gewidmet sein. Der Grenadier muß in einem Flußabschnitt den für den Bau einer Seilver-



Sichern an der «Tyrolienne».

bindung günstigsten Punkt auswählen und bestimmen können. Er muß rasch gute und sichere Fixpunkte, wie Bäume, Felsen und andere Möglichkeiten, für die Befestigung der Seile erkennen. In einer taktischen Lage muß die Uebergangsstelle so beschaffen sein, daß sie vom Gegner nicht eingesehen werden kann, wenn auch dafür größere technische Schwierigkeiten in Kauf genommen werden müssen. Die hier zuletzt angeführten Punkte gelten für alle Uebergänge und Seilverbindungen.

Die Ausbildung beginnt vorteilhaft wieder im leichten Tenue, um dann mit der Beherrschung der Technik in voller Ausrüstung durchgeführt zu werden. In den Arbeitsgruppen ist oft zu wechseln, so daß die verschiedenen Arbeiten auf beiden Flußufern von allen Leuten erlernt werden. Während den letzten Grenadierschulen in Locarno hat diese Ausbildung eine solche Höhe erreicht, daß bei allen möglichen Vorarbeiten von Baubeginn an gerechnet, die Maggiaschlucht in Ponte-Brolla von einer Gren.Gruppe in 4 Minuten mit einer «Tyrolienne» überbrückt wurde.

Bei einem guten Ausbildungsstand ist es ohne besondere Vorbereitungen, auch im vorher unbekannten Gelände möglich, in gut organisierter Zusammenarbeit einen solchen Seilübergang in 10—20 Minuten zu bauen. Die Bauzeit wird natürlich besonders vom Gelände beeinflusst.

(Fortsetzung folgt)

Das Kampfbahn-Debüt

Eine Erinnerung an die Rekrutenschule von Hans R. Streuli.

Wenn der junge Mann in die Rekrutenschule einrückt, gleicht er wohl einem kleinen Kind, dem sich die weite Welt in verschiedenen Farben und Geheimnissen offenbart und das mit großem Staunen und Ergötzen die Wunder des Lebens und der Natur wahrnimmt. Der Rekrut sieht sich in einem bunten Garten von interessanten, schrecklichen und unheimlichen Pflanzen. Stechende Nessel, dornige Gestrüppe stehen in seinem Wege, ein Gewirr von Geheimnissen umgibt ihn. Mit viel Mühe mögen diese Menschen in den vorgeschriebenen Plan der Arbeit, der Disziplin, der Leistungen eingefügt werden. Mancher wird von den herrschenden Vorschriften nicht eben erbaute sein und in seinem Innersten manchen schweren Kampf zu bestehen haben. Körperliche Tüchtigkeit genügt nicht, auch der Soldat muß einen Kopf haben.

Die Allmend war unser Tummelplatz, eine weite grüne Fläche mit idealen Plätzchen und Oertchen, die mit der Anzahl der Wochen stets heimtückischer wurden. Gewehrgriff — Taktschritt, Taktschritt — Entfernung mit dem Daummennagel bestimmen, Halsbrecherische Turnereien am Klettergerüst ... so vergingen die ersten Wochen.

Manchmal verirren sich unsere Blicke nach dem hintersten Zipfel der Allmend, wo allerhand Hindernisse, Stacheldrähte, Gräben und Holzwände auf uns warteten. Morgens — vor der Tagwache, bemerkten wir manchmal unsere Unteroffiziere, welche vom Instruktor in jenem Garten hergenommen wurden. Wir lachten und freuten uns darüber. Immerhin wurde uns damals klar, daß die weißen und gelben Gradabzeichen nicht nur zur Verzierung und Verschönerung der Korporale dienten, sondern daß damit auch erhöhte Leistungsfähigkeit und besondere Aufgaben einberechnet waren.

Als unsere Karabinerkenntnisse und die

Handhabung der übrigen Waffen endlich so weit gediehen waren, daß man auch uns mit «besondern Aufgaben» betrauen konnte, stand eines Tages «Ausbildung auf der Kampfbahn» auf dem Tagesbefehl.

Nun — an diesen Tag vermag ich mich ganz besonders zu erinnern. Sei es nun wegen der neuen Art der Ausbildung oder wegen der allabendlichen Putzerei (genannt Retablieren), die an diesem Tag einen Höhepunkt in der 17wöchigen Rekrutenzeit darstellte.

Doch das war nachher. Noch standen wir ja dichtgedrängt um unsern Zugführer und ließen uns an Hand seiner klaren Ausführungen in die Kunst des «Nehmens» und Ueberwindens der Hindernisse einführen. Viele Worte wurden allerdings nicht gebraucht. Ein jeder von uns war körperlich anders gebaut, der eine groß, der andere klein, so galt es nun, zu probieren ... Also: Drauf!

Ich ließ nochmals meinen Blick über die Drähte und Gräben schweifen, prüfte die verschiedenen Zugänge, schätzte und rechnete.

Das Gewehr umklammert, lag ich vor dem ersten Hindernis bereit, ich schnaufte auf. War das nicht ein denkwürdiger Moment im Leben eines kleinen Rekruten? Mein Herz polterte — und ein klein wenig zitterte ich. Die übliche Aufregung — war es Angst? ...

«Der Nächste», hörte ich eine Stimme rufen. Das galt mir, also ... Ein Sprung — ein mächtig breiter Graben tat sich vor mir auf — ha — ein Kinderspiel, wenn das alles ist — drüber hinweg. Nur nicht den Kopf verlieren, dachte ich, überlegen, was du tust, aufmerksam sein, auf den Boden schauen, natürlich, diese verfluchten Drähte. Ein Gewirr von Stacheldrähten erhob sich vor meiner Nase. Ich suchte den Eingang. Daumen auf die Laufmündung — beinahe vergessen. Hier — der Eingang. Es folgte ein gewaltiger Sprung

direkt auf den Bauch — eine weiche lehmige Masse nahm mich auf. Hei, wie das gluckste und spritzte. Meine Finger krallten sich in den gelbbraunen Dreck und zogen den Körper nach. Langsam ging es vorwärts. Wieder zuckte ein Gedanke durch meinen Kopf: Hinterteil hinunter. Aber es war zu spät, ich hing an einem spitzigen Stachel. Ich hörte etwas reißen. Macht nichts. Nur weiter, weiter. Der Drang nach vorwärts packte mich, Hände und Füße arbeiteten wie wild. Langsam rutschte ich vorwärts, die dunkle schlammige Brühe blieb an mir hängen und die Feuchtigkeit drang durch den Stoff. Schließlich war ich durch. Aber weiter ging es.

10. Meter weiter vorn gähnte der Granatrichter — mit Wasser gefüllt. Ich nahm einen eleganten Anlauf, stieß ab, eine kalte Dusche netzte mein Gesicht. Immerhin war ich mit dem rechten Fuß hinübergekommen, der andere aber plumpste ins Wasser. Was kümmerte mich das. Ein Gefühl ergriff mich, das nicht zu beschreiben ist. Es war Kampf. Ich meinte, Maschinengewehrfeuer zu hören, berstende Bomben, Kriegsgeheul, das trieb mich vorwärts. Ein Kriechgraben war an der Reihe. Was unter den Stacheldrähten war, nannte ich gelben, schlammigen Dreck, der den Knien und Ellbogen nichts anhaben konnte, was sich aber hier befand, waren Steine. Trotzdem landete ich mit einem kläglichem Hecht auf dem harten Bett. Es schmerzte, aber ich spürte nicht viel. Wieder begann ich zu rudern mit Armen und Beinen, ich zog und stieß, die harten Steine rieben an meinen Gliedern und das federnde Rütteln des Leutnants zwickte auf den nach Luft schnappenden Hinterteil, der vorwitzig aus dem Graben schaute.

Ewig konnte das nicht dauern. Als ich meine zerschundenen Glieder aus der Rinne befreit hatte, stand ich plötzlich vor einem neuen Rätsel. Ein Baumstamm mit

heimtückischen Aesten drin lag über einem breiten Loch. So gut es ging, turnte ich mit den merkwürdigsten Körperversenkungen darüber hinweg.

Aber es war noch nicht zu Ende. Noch stand ja die Bretterwand da. Das erste, was ich bemerkte, war eine lange hin- und herpendelnde Gestalt, die krampfhaft an dem hölzernen Gerüst zappelte. Also besetzt. Ich hatte Zeit, auszuschnaufen, um meinem Kameraden zuzuschauen, wie er sich vergeblich abmühte, die Wand zu erklimmen. Er hing an seinen Fingern und probierte, versuchte auf alle Arten, hinaufzukommen — vergeblich. Der Versuch wurde im Keime erstickt.

Also kam ich an die Reihe. Ich schwang den Karabiner auf den Rücken, stellte mich auf wie ein Leichtathletiker vor dem Hoch-

sprung, schätzte, prüfte, drei Schritte, ein Sprung — und schon hing eine zappelnde, hilflose Gestalt mehr an den Brettern. Pendeln. Ein Ruck — nichts. Ein neuer Versuch zeitigte dasselbe Ergebnis. Von vorne beginnen.

Wieder stellte ich mich auf, nochmals einen eleganten Anlauf. Wie ein Mehlsack hing ich an den schmerzenden Fingern. Und nun, ziehen, ziehen. Langsam schob ich mich in die Höhe. Meine Ellbogen zwängten sich über die Wand. Die benagelten Schuhe stieß ich in das Holz. Langsam stieg ich aufwärts ... gerade wie ein Telefonmonteur mit seinen Steigeisen, nur nicht so ruhig und sicher. Es war Bluff ... sicher — aber schließlich war ich oben. Nun hinunter. Wie hatte es der Zugführer gezeigt? Mit der Hand hin-

untergreifen und die Beine obenhinausschwenken. Richtig...

Das war das Ende. Mit einer schmerzenden Beule am Kopf blieb ich sitzen.

Was weitergeschah, ist nicht mehr wichtig.

Mit zerschlagenen Gliedern, die schmerzten, mit einem Kopf der dröhnte, stand ich auf und sah auf meine feldgraue Uniform, die inzwischen braun geworden war.

Ob meine Gefühle damals überschwengliche Freude über eine recht gelungene Drecklerei oder tiefen, verzweifelten Schmerz wegen der Retabliererei am Abend ausdrückten, kann ich nicht mehr sagen. Nur eines weiß ich. Trotz den blutenden, zerschundenen Händen und dem verschmierten Ex-Gewändlein hatte ich doch große, stolze Freude, endlich die verfl. ... Kampfbahn bezwingen zu haben.

Sonderpostflüge Pro Aero am 22./23. Mai, Lausanne-Luzern-Locarno u. zurück

(AP.) Die Schweizer Stiftung Pro Aero veranstaltet am 22./23. Mai Sonderpostflüge auf den Strecken Lausanne-Luzern-Locarno und zurück, die als Selbsthilfeaktion von Sportpiloten auf Touristikflugzeugen durchgeführt werden.

Seit dem letzten, dem Andenken Bidens gewidmeten Postflug der Pro Aero sind drei Jahre vergangen. Schon bilden die seinerzeit herausgegebenen Sondermarken den Stolz eines jeden Philatelisten und besonders behütete Schätze in den Sammlungen unserer flugbegeisterten Jugend. Bestimmt wird auch die diesjährige Sondermarke Pro Aero gute Aufnahme finden, nicht zuletzt um des prächtig gelungenen Markenbildes willen. Die Flüge sind für den Briefmarkenfreund von ganz besonderem Interesse deshalb, weil sich auf den angegebenen Strecken, durch entsprechende Aufgabe der Sendungen, sechs verschiedene Stempelungen in drei Landessprachen erzielen lassen. (Nähere Angaben an sämtlichen Postschaltern, wo die Marken ab 1. Mai bezogen werden können.)

Wir stehen heute am Anfang eines neuen Abschnittes in der Geschichte unserer Sportfliegerei, und es braucht große Anstrengungen, bis die durch die erzwungene Stilllegung während der Kriegsjahre verursachten Rückschläge wettgemacht sind. Es mangelt unseren Nachwuchspiloten nicht nur an der höheren Ausbildung — an der Schulung im Höhenflug, im Strecken- und Zielflug — es fehlt an Nachwuchs überhaupt. Es fehlt auch an Material, an Hilfsmitteln und Sicherheitsvorrichtungen. Wohl ist trotz allen Schwierigkeiten der Bestand

an Segelflugzeugen nicht zurückgegangen; wohl ist es dem Idealismus und der Initiative unserer jungen Flugschüler und Piloten und nicht zuletzt auch den von der Stiftung Pro Aero ausgerichteten Subventionen zu verdanken, wenn der Flugzeugpark den gesteigerten Anforderungen größtenteils angepaßt werden konnte. Woran es aber dringend fehlt, sind Fallschirme, Höhenabstufungsgeräte, Funk- und Peilanlagen, Blindfluggeräte, Startwinden usw., Material, das infolge der Teuerung oder aus kriegswirtschaftlichen Gründen nicht oder nicht genügend beschafft werden konnte.

Es gilt diesen lange aufgestauten Bedarf zu decken. Hunderttausende von Franken

sind durch die Stiftung Pro Aero der Ausbildung und Materialbeschaffung in den letzten Jahren zugeflossen. Hunderttausende von Franken sind notwendig, wenn der Motor-, Segel- und Modellflugsport nicht zur Angelegenheit einer privilegierten Schicht werden soll. So entscheidet der Erfolg der kommenden Sonderflugaktion über die Entwicklung und den Ausbildungsstand unserer jungen Fliegergarde.

Helft unserer flugbegeisterten Jugend! Durch ihre Ausdauer, durch ihre Beharrlichkeit und ihren Idealismus hat sie Ihre Hilfe verdient.

Kauft die Pro-Aero-Sondermarke! Benutzt die Sonderflugpost vom 22./23. Mai!

Eine neue Luftfahrt-Zeitschrift:

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

Der Verlag Interavia S. A. in Genf gibt nunmehr auch eine neue Monatszeitschrift in zwei Sprachen heraus.

Titel der deutschen Ausgabe: **Interavia — Querschnitt der Weltwirtschaft**, Titel der französischen Ausgabe: **Interavia — Revue de l'Aéronautique mondiale**. Auflage 20 000 Exemplare, von diesen 15 000 der französischen und 5000 der deutschen Ausgabe.

Das vorliegende erste Heft umfaßt rund 90 Seiten und annähernd 200 Bilder. Neben führenden schweizerischen Fachleuten kommen maßgebliche ausländische Mitarbeiter zum Wort. So berichtet der für die Einführung des Radar verantwortliche Air Chief Marshal Joubert de la Ferté über die Geburt des Radar. Edward P. Warner, Präsident der Welt-Luftfahrtbehörde PICAQ, schildert deren bisherige Arbeiten für den Wiederaufbau des internationalen Luftverkehrs. Professor Eduard

Amstutz, Delegierter des Bundesrates für Zivilluftfahrt, gibt einen Überblick über die Luftverkehrspolitik eines Kleinstaates. In technischen Abhandlungen wird das stärkste Kolbentriebwerk der Welt, der 28-Zvl.-Motor Pratt & Whitney Wasp Major, behandelt. Zwei streng wissenschaftliche Beiträge sind dem Problem des Fluges bei Uberschall-Geschwindigkeit sowie den technischen Grundlagen der Radar-Navigationsmethoden gewidmet. Neben humorvollen Glossen und Episoden aus dem Fliegerleben finden sich zahlreiche Bildreportagen über neue Verkehrs- und Kriegsluftzeuge.

Der Verlag Interavia S. A. in Genf ist in Fachkreisen des In- und Auslandes durch technische Publikationen der Luftfahrt bekannt. Seine seit 13 Jahren dreimal wöchentlich in vier Sprachen erscheinende Interavia-Korrespondenz genießt Weltruf.

Die ersten Schiffe in Basel

Schon in anderem Zusammenhang hat der «Schweizer Soldat» auf die eminente Wichtigkeit der Wasserwege für unsere Landesversorgung hingewiesen. Deren bedeutsamster ist zweifellos der Rhein. Während des ganzen Krieges blieb dieser Weg komplett verschlossen, so daß von einem überaus freudigen Ereignis gesprochen werden kann, wenn Montag, den 29. April 1946, die ersten sechs Schiffe auf dem direkten Weg in Basel eingetroffen

sind. Mit Hilfe des Rhein-Rhone-Kanals hatte man zwar nach Kriegsende spärliche Verbindungen aufrecht erhalten, aber die Rheinroute war nach wie vor blockiert, hauptsächlich wegen des erheblich beschädigten Kraftwerkes Kembs unterhalb Basels. Den Bemühungen der zuständigen französischen und schweizerischen Behörden ist es zu verdanken, daß ein die Durchfahrt ermöglichender Teilstau erzielt werden konnte. An diesem Erfolg sind insbe-

sondere die Herren Ing. Ryniker vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt und Ing. Schnitter beteiligt, welcher letzterer die Wiederherstellungsarbeiten leitet.

Am erwähnten Tage herrschte im Rheinhafen zu Basel, dem Eingangstor der Schweiz, reger Betrieb. Alle Silos und Schiffe trugen reichen Flaggenschmuck, während die offiziellen Gäste auf dem Personenschiff «Rhy-Blitz» den ersten in Basel eintreffenden Kähnen zur Begrüßung entgegenfuhren.