

Zeitschrift:	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	39 (1963-1964)
Heft:	18
Artikel:	Die Trägerwaffe der 6. US Flotte
Autor:	Kürsener, Jürg
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-707651

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>

Die Trägerwaffe der 6. US Flotte

Sonderbericht für den «Schweizer Soldat» von Jürg Kürsener, Gerlafingen

Bilder: Official US Navy Photo-Service und Verfasser

Von Gibraltar bis Beirut erstreckt sich ein 3760 km langes Meer. Die blauen Wasser umbranden die Küsten von vier NATO Ländern im Süden Europas. In diesen Wassern leistet die amerikanische 6. Flotte ihren NATO-Beitrag zum Schutze der Südflanke dieser Verteidigungsorganisation. 60 Schiffe und 24 000 Mann tragen dazu bei, die Flotte ständig einsatzfähig zu halten, damit sie jederzeit mit einem vernichtenden Vergeltungsschlag einen allfälligen Angriff erwidern kann. Eine wesentliche Schlagkraftverstärkung bedeuten auch die kürzlich eingetroffenen zwei Atom U-Boote mit je 16 A-2 Polaris Mittelstreckenraketen. Allerdings stehen diese Boote nicht unter dem Kommando der 6. Flotte, sondern direkt unter demjenigen des Oberbefehlshaber der NATO-Streitkräfte. Die Flotte selber legt ihr Hauptgewicht nach wie vor auf die schnellen Jäger- und Bombersquadronen, die auf den Angriffsflugzeugträgern stationiert sind.

Ich hatte in der Zeit vom 31. 3. bis 5. 4. 1964, nach langer Korrespondenz mit den zuständigen Behörden der US Navy die Gelegenheit, die zwei Flugzeugträger der 6. US Flotte, die ihr mehrmonatiges Dienstpensum im Mittelmeer absolvieren, zu besuchen. Es sind dies die Träger USS ENTERPRISE (CVAN-65) und USS SHANGRI LA (CVA-38).

USS ENTERPRISE (CVAN-65)

Zuerst war ich Gast auf der USS ENTERPRISE, die in Cannes vor Anker lag. Crusaderpilot Larry C. Wiggins, der seit einem Jahr mein Freund ist und den Urlaub in Cannes dazu benützte, um mit unserer Familie die Osterfeiertage in der Schweiz zu verbringen, zeigte mir einen großen Teil dieses riesigen atomgetriebenen Flugzeugträgers.

Ich muß einige Daten dieses Schiffes erwähnen, damit man sich ein Bild von seinen Ausmaßen machen kann. Die USS (=United States Ship) ENTERPRISE (CVAN-65 = Heavy Nuclear Attack Carrier Vessel) wurde am 24. September 1960 in Newport New, Va. von Stapel gelassen, nachdem man 2½ Jahre zum Bau des Trägers benötigt hatte. Das Schiff ist 337 m lang, 77 m breit und 23 Stockwerke hoch. Es verdrängt bei Vollbelastung 85 350 BRT. Für die 4600 Mann Besatzung werden täglich an die 14 000 Mahlzeiten zubereitet.

Der Träger wird von 8 Atomreaktoren angetrieben, welche über 200 000 PS erzeugen und ihm eine Geschwindigkeit von 65 km/h verleihen; daneben besitzt das Schiff noch eine 30 000 PS Hilfsmotorenanlage.

Unter den 3200 Räumen befindet sich ein Spital, das 86 Betten und ein 60-köpfiges Aerzte- und Pflegepersonal umfaßt. Eine TV-Station, zwei Radio-Stationen, Bäckerei, Bibliothek, 4 Bars, Postbüro, Zahnärzte, Warenläden etc. vervollständigen ein komfortables Bordleben.

Das Flugdeck hat eine Fläche von 1,8 Hektaren, vier Dampfkatapulte und vier Liffe, die die Maschinen vom Hangardeck auf das Flugdeck befördern. Die Luftstreitmacht an Bord der ENTERPRISE ist die «Carrier Air Group Six» genannt. Sie zählt 101 Flugzeuge und ca. 1800 Mann, Piloten und Wartepersonal. 2 Fighter Squadron mit F8E Crusadern und F4H Phantoms II, 3 Attack Squadron mit A4C Skyhawks, 1 Heavy Attack Squadron mit A5A Vigilantes Bombern, 1 Attack Squadron mit A1H Skyraider, 1 Detachement Photoaufklärer mit RF8A Crusadern, 1 Detachement Radarfrühwarnmaschinen mit E1B Tracer, 3 Helikopter Kaman Seasprite und einige Kuriermaschinen des Typs Grumman Tracker bilden diese schlagkräftige Luftgruppe 6.

Lieutenant Wiggins führte mich zuerst ins Innere des Trägers. Eine unüberblickbare Anzahl von Gängen verwirrte mich. Der Orientierungssinn kann auch die Besatzungsmit-

glieder im Stich lassen. Aus diesem Grunde sind auf jedem Deck etliche Etagenpläne aufgehängt.

Im Bugraum bekam ich dann die Ketten der je 35 Tonnen schweren Anker zu sehen. Allein ein Kettenglied wiegt 180 Kilo.

Die Katapultanlagen beanspruchen viel Raum. Jede dieser vier Anlagen besitzt einen riesigen Kessel, in dem der Dampf gelagert wird. Mit gewaltigem Druck wird der Dampf durch ein Röhrensystem auf ein Ventil geführt. Sobald dieses Ventil geöffnet wird, strömt der Dampf mit rasender Geschwindigkeit durch, und gleichzeitig wird der Katapultschuh nach vorne bewegt und reißt das an ihm befestigte Flugzeug nach vorne, wobei die Maschine auf dieser 80-m-Strecke auf 200 km/h beschleunigt wird.

Die Bremskabelanlage befindet sich ebenfalls unter Deck. Das landende Flugzeug faßt mit seinem, am Heck angebrachten, Haken eines der vier Seile, die quer über das Flugdeck gespannt sind. Diese Stahlseile führen über ein Führungssystem hinunter in den Schiffsleib, wo sie auf Spulen aufgerollt sind. Diese Spulen werden hydraulisch gebremst, sobald eine landende Maschine mit dem Haken das Seil gefaßt hat und nun versucht dieses abzurollen. Auf diese Weise kommt die Maschine nach 40 bis 80 Metern zum Stehen.

Nachdem ich beim Mittagessen Rear Admiral W. I. Martin, Kommandant der Trägerflotte im Mittelmeer; Captain E.W. Hessel, Stabschef der Trägerflotte; Captain F. H. Michaelis, Kommandant der ENTERPRISE; Commander F. S. Petersen, Exekutivoffizier der ENTERPRISE und verschiedenen andern hohen Offizieren vorgestellt wurde, ließ uns Admiral Martin zwei Filme über die alte und die neue ENTERPRISE zeigen (die alte ENTERPRISE hat im 2. Weltkrieg großen Ruhm erworben).

Am Nachmittag wurde mir der Kommandoturm mit Captain- und Admiralsdeck gezeigt. Von der Brücke aus genoß man eine wunderbare Aussicht über das weite Flugdeck. Ich sah dann die Operationszentrale des Schiffes. Ein großer Raum, voll mit Radarüberwachungsgeräten, Rechenmaschinen und Elektronengehirnen. Ein neues System, das mit unglaublicher Geschwindigkeit arbeitet, wertet Angaben über feindliche Streitkräfte sofort aus. Es gibt die Lage, Höhe, Richtung und Entfernung des Fremdkörpers in Sekundenbruchteilen an und leitet die Angaben sofort zum Gefechtszentrum (Combat Information Center), von wo unverzüglich die Befehle erteilt werden. Das System ist so entwickelt, daß es sogar automatisch die geeigneten Gegenmaßnahmen empfiehlt, um einen Angriff zu stoppen, der das Schiff oder den Flottenverband gefährden sollte. Den Abend verbrachte ich im sogenannten «Ready Room», d. h. Bereitschaftsraum der Fighter Squadron 33. Dabei lernte ich den Staffelkommandanten (im Rang eines Commander) und die übrigen 14 Piloten der Squadron kennen. Eine tägliche Filmvorführung beschloß diesen gemütlichen Abend und zugleich den Besuch auf der USS ENTERPRISE.

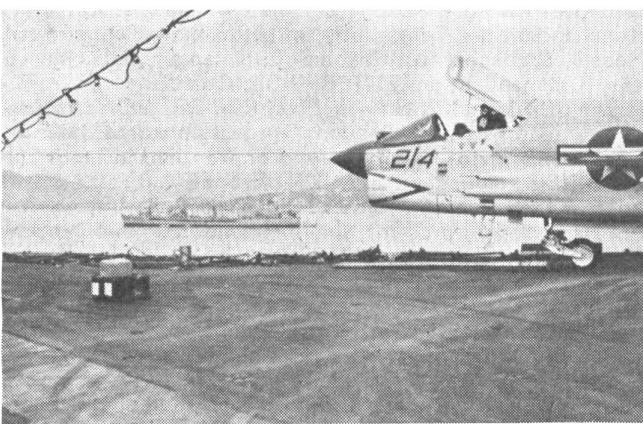
USS SHANGRI LA (CVA-38)

Zwei Tage später durfte ich in Genua an Bord dieses 42 000 Tonnen Trägers gehen. In den Ausmaßen ist dieser Träger natürlich etwas bescheidener als die ENTERPRISE, aber es sind auch 75 Maschinen auf dem Schiff stationiert, und zudem sollte ich Gelegenheit haben, auf diesem Träger Flugoperationen zu sehen.

Nachdem wir die Bucht von Genua verlassen hatten, wobei ein großer Teil der 3300 Mann Besatzung entlang des Flugdeckrandes Abschiedsparade stand, wurden bereits Flugvorbereitungen getroffen. Das Vorderdeck, auf dem sich



Die USS ENTERPRISE in voller Fahrt im Mittelmeer. Auf dem Vorderdeck sind die schnellen Mc Donnell Phantom II erkennbar, vor dem Turm eine Anzahl schwerer Mach 2,1 Düsenbomber vom Typ North American Vigilante. (Im Kielwasser folgt der Träger USS FORRESTAL).
Official US Navy Photo



Blick vom Flugdeck auf die Bucht von Cannes. Rechts ist eine Düsenmaschine Chance Vought Crusader der Fighter Squadron 33 aufgestellt. Im Hintergrund ist der Tanker USS Mississinewa vor Anker gegangen.

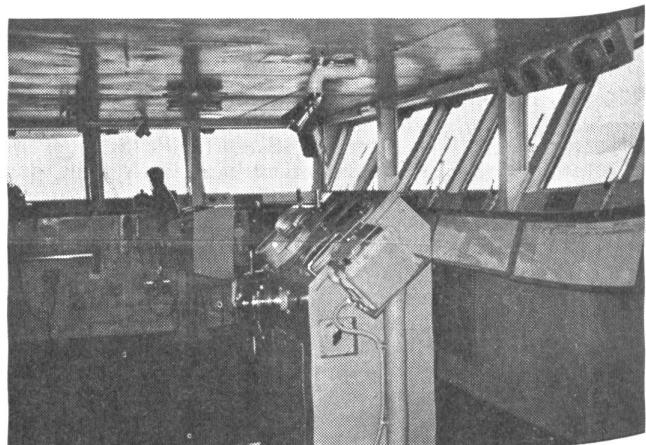


Blick vom Vorderdeck auf den Turm. Zuoberst auf dem Turm erkennt man Admirals-, Kapitäns- und Flugdeckoffiziersbrücke. Im Vordergrund ein Vigilante Bomber und ein Skyraider Flugzeug. Links ist die Nase eines Photo Aufklärers sichtbar.

Bilder von USS ENTERPRISE



Triebwerkprobe eines Phantom II Allwetterjäger. Im Cockpit ist der Helm des Piloten sichtbar, der sich mit Fingerzeichen spricht mit dem Überwachungsoffizier (links, mit Ohrenschutz) verständigt.



Blick in den Raum der Kapitänsbrücke. Im Vordergrund ist das kleine Steuerrad an dem Pult sichtbar. Mit diesem winzigen Rad wird das mächtige Schiff gesteuert. Im Hintergrund ist der erhöhte Sitz des Kapitäns erkennbar. Von dort aus leitet dieser hohe Offizier die Operationen des Schiffes, wobei er eine vollständige Uebersicht über das Flugdeck genießt.



Eine herrliche Rundsicht hat man vom obersten Deck des Turmes auf dem Vorderdeck. Neben den beiden Katapulten sind zwei Phantoms II alarmbereit aufgestellt. Unten sind drei mächtige Vigilantes Bomber mit gefalteten Flügeln parkiert. Auf dem Vorderdeck ist soeben ein Kaman Hubschrauber gelandet.

die zwei Dampfkatapulte befinden, wurde geräumt, und auf dem restlichen Teil des Decks wurden zuerst die Jets, dann die einzigen Propellermaschinen des Typs Skyraider bereitgestellt.

Die USS SHANGRI LA dürfte bekannt sein durch die Rolle, die der Träger im Film «Flying Clipper» spielte. Er ist 271 m lang, 59 m breit. Der konventionelle Antrieb leistet 15 000 PS. Die «Carrier Air Wing 10», d. h. die Fluggruppe 10, die an Bord ist, umfaßt 2 Fighter Squadron mit F8E Crusadern und F3B Demons, 2 Attack Squadron mit A4C Skyhawks, 1 Attack Squadron mit Skyraiders, 1 Detachment mit Photoauflklärern RF8A Crusader und 2 HU-2 Helikopter. Die Bewaffnung des Trägers besteht aus 4x12,7 cm radargesteuerten Flabgeschützen.

Die Flugoperationen sind ein fesselndes Schauspiel von technischen Wunderwerken. Vom 6. Deck auf dem Turm verfolgten mein Begleiter Ensign J. M. Rosene, Informationsoffizier des Schiffes, und ich die Vorbereitungen. Für die erste Startserie standen etwa 24 Maschinen der verschiedenen Typen bereit. Die Operationen sind meistens folgendermaßen organisiert: Der Träger steuert bei Start- und Landeübungen direkt gegen den Wind, um den Jets einen besseren Auftrieb bzw. Bremswiderstand zu bieten. Da dies oft ein Zeitverlust ist, weil der Träger seinen normalen Kurs ändern muß, folgt jeweils dem Start einer Serie Maschinen unmittelbar eine Serie, die landet. Auf diese Weise braucht der Träger für beide Operationen nur einmal in den Wind zu drehen.

Unterdessen waren auch die Piloten erschienen, die in ihren orange-roten Fliegeroveralls deutlich zu erkennen waren, und machten eine letzte Tour um ihre Maschine (manche tätschelten sie wie ein Tier!). Dann stiegen sie in das enge Cockpit ihrer flugbereiten Maschine. Die Ausrüstung wurde zugeschnürt und der Fliegerhelm aufgesetzt.

Die Ausrüstung eines Flugzeugträgerpiloten ist allumfassend. Über den Overall (innen aus Gummi) tragen die Piloten eine Art Segeltuchrettungsgürtel und Schwimmweste. In diesem Gürtel sind Notration, Leuchtpurmunition u. a., Trinkbecher, Tabletten zur Entsalzung des Wassers, Tabletten für Entfärbung des Wassers, etc. enthalten; dazu ein Ballon, der auf Radarschirmen reflektiert, Pistole, zwei Dolche, etc. Muß ein Pilot einmal «aussteigen» über dem weiten Meer, so ist seine Lage nicht aussichtslos.

Die A4C Skyhawks starteten dann ihre Triebwerke. Trotz unserer Ohrmuscheln hörten wir den Lärm sehr gut. Die ersten Maschinen rollten auf die Katapulte. Hinter den Katapultbasen wurden hydraulisch Schutzwände hochgefahren, um das nächststartende Flugzeug vom Triebwerkstrahl der vorderen Maschine zu schützen.

Mannschaften krochen unter den Leib und befestigten die Maschine mit zwei kurzen starken Stahlseilen, ein Ende am Katapultschuh, das andere am Flugzeugrumpf.

Nachdem nun die Maschine auf der Katapultbasis steht und befestigt ist, schiebt der Pilot das Triebwerk auf Vollleistung. Damit die Maschine nicht fortrollt, ist sie von einem Seil zurückgehalten, bis die Maschine katapultiert wird. Die Männer eilen unter dem Rumpf hervor, heben die Finger, d. h.: Alles okay. Der Katapultoffizier hebt einen ... zwei ... drei ... vier ... fünf Finger, alle fünf Kurzteste klappen, ein letzter Blick über das Vorderdeck und in die Luft (Sicherheit!), dann senkt er die Hand. Der Katapultauslöseoffizier drückt die rote Taste und die Maschine wird nach vorne gerissen. Die Mannschaften im «Catwalk» (= der Gehsteig rund um das Flugdeck) tauchen hinunter, da die Flügel sehr tief über das Flugdeck hinwegfegen.

Maschine um Maschine wurde nach vorne geschleudert. Zuerst die leichten A4C Skyhawks, dann die schnellen Crusaders und dann die Demons, die mit Hilfe eines gewaltigen Nachbrennerstartes in den Himmel stiegen. Zuletzt glitten dann die Skyraider über das freie Flugdeck weg, ohne das Katapult zu benutzen. Während diesen Manövern fliegen ständig die zwei Helikopter neben dem Schiff einher und sind jederzeit bereit, einen verunfallten Piloten aufzufischen.

Zwei Stunden später tönte es aus dem Lautsprecher «Recovery is beginning», d. h. die Landungen beginnen. Be-

reits fegten wenige hundert Meter über unseren Köpfen die ersten Maschinen hinweg, um die Anflugrunde in Angriff zu nehmen. Die Schrägdecklandebahn wird von einem Offizier mittels Handzeichen zum LSO freigemeldet. Der LSO (Landungssicherheitsoffizier) steht am Heck des Schiffes und meldet dies dem anfliegenden Piloten. Dies konzentriert sich vollkommen auf die Fresnel-Linse. Dies ist eine Art Spiegel, der Lichtstrahlen nach oben reflektiert. Es sind drei Lichtstrahlen, der mittlere ist grün und gibt die genaue Gleitbahn (10°) an, in der die Maschine anfliegen sollte. Ein zweites Lichtsignal beim LSO wechselt von rot auf grün, sobald die Maschine die richtige Anflugrichtung hat. Am Flugzeug selber blinkt ein Licht, blinkt es rot, so nähert sich die Maschine zu schnell, orangegelb = ideale Landegeschwindigkeit und grün bedeutet zu langsam, Gefahr des Absackens.

Die Maschinen nähern sich mit ca. 200 km dem Flugdeck. Erfolgt eine Landung genau nach den Lichtersystemen, so sollte der Pilot bereits das erste der vier quer zur Landebahn gespannten Bremskabel erwischen. Die Maschinen landen im Abstand von ca. 1 km, also sehr dicht. Sobald die Maschine auf das Flugdeck aufschlägt und nach 40 bis 80 Metern zum Stillstand kommt, hebt der Pilot den Fanghaken, das Bremsseil fällt herab, ein letztes Mal gibt der Pilot Gas und das Flugzeug rollt von der Schrägdecklandebahn weg, indem es gleichzeitig die Flügel faltet, um dem nächsten Platz zu machen. Erst jetzt wird die Landebahn freigegeben. Ist eine Maschine bereits zu nahe, und die Piste ist noch nicht frei, so muß sie überfliegen. Dieses Überfliegen und das Durchstarten sind kritische Momente für den Piloten und uns, aber es ist imposant. Verfehlt eine Maschine alle vier Seile, so hat der Pilot sofort durchzustarten, d. h. es bleiben ihm noch etwa 100 m, um die Maschine wieder hochzuziehen. Da sie sowieso an der unteren Geschwindigkeitsgrenze ist, muß der Pilot reaktionsschnell volle Schubleistung geben. Eine Crusader, die zu spät aufsetzte, krachte nur kurz mit ihrem Hauptfahrgestell auf das Deck und schon zog der Pilot die Maschine wieder hoch und weg. Er mochte es gemerkt haben, daß er zu spät aufsetzte. Im großen und ganzen müssen tags die Maschinen eher selten durchstarten. Bei Nachtlandungen, die wir auch sahen, steigt der Prozentsatz der Durchstartenden rapid, da die Piloten nichts außer den optischen Landehilfen sehen können (der Träger ist nicht beleuchtet!). Tief beeindruckt vom Können dieser Piloten verließen wir die Brücke. Die Piloten steigen täglich 3-4 mal auf, haben dann den Flugbericht zu schreiben, und im Fernsehen sehen sie sich anschließend den Film ihrer Landung an, um die Fehler zu notieren und das nächste Mal auszubessern.

Immer wieder werden diese harten Männer vor neue Probleme gestellt.

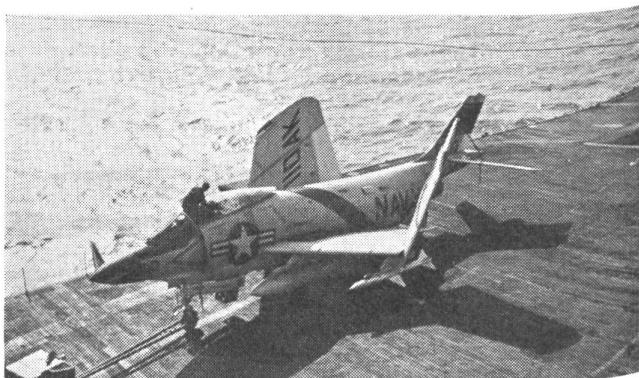
Am nächsten Tag herrschte schwerer Seegang. Als ich von meiner Kabine auf den Catwalk ging, sah ich etwa 13 Schiffe rund um den Flugzeugträger folgen. Ich vernahm, daß heute «Replenishment» stattfinden sollte, d. h. Tanker, Munitions- und WarenSchiffe kommen längsseits der Kriegsschiffe und versorgen diese mittels Leinenverbindung mit den benötigten Waren. Ich hatte riesiges Glück dies zu sehen, denn diese Manöver ereignen sich einmal pro Monat. Da der Seegang sehr hoch war, wurden die Manöver immer wieder aufgeschoben. Erst abends um 5 Uhr näherte sich schwerfällig und stark stampfend ein WarenSchiff auf Steuerbord der SHANGRI LA. In ca. 35-40 Meter Entfernung wurde mit Hilfe von Gewehren leichte Leinen hinübergeschossen, und an diesen dann die schwereren Zug- und Tragseile. Mit unerhörter Präzision und Wendigkeit (bei dieser schweren See) wurden dann die Waren in großen Netzen herübergehießt. Rings um uns waren die Schiffe in Uebernahmemanövern beschäftigt. Gewaltig tauchten die kleinen Zerstörer mit ihrem Bug in die See und wurden dann wieder bis zum Kiel aus den Fluten gehoben.

Der Tanker USS «Mississinewa» (AO-144) hatte auf beiden Seiten einen Zerstörer. Ein WarenSchiff versorgte die Zerstörer USS «Waldron» (DD 699) und USS «Putnam» (DD 757). Der zweite Tanker hatte den Zerstörer USS

Bilder von USS SHANGRI LA



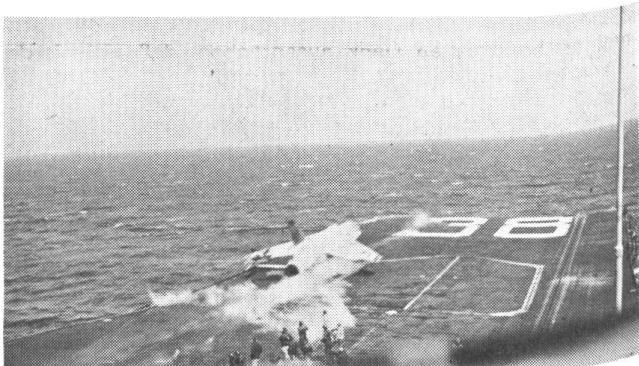
Die USS SHANGRI LA von einem Helikopter aus gesehen. Auf dem Deck werden soeben Flugvorbereitungen getroffen. Auf dem Vorderdeck sind A4C Skyhawks und ein F3B Demon aufgestellt sowie zwei F8E Crusader. Official US Navy Photo



Eine F3B Demon Maschine der Fighter Squadron 13 wird vom Lift zu ihrem Bereitschaftsplatz geschleppt. Am Flügel ist eine Rakete Luft-Luft Sparrow III aufgehängt.



Eine A4C Skyhawk Maschine ist mit Hilfe des Katapults vom Deck geschleudert worden. Rechts unten wartet die nächste Maschine auf ihren Katapult-«shot».



Eine schwere F8E Crusader wird gestartet. An ihrem linken Flügel ist ein Markierungszeichen angebracht, da diese Maschine eine kriegsmäßige Sidewinder Rakete mitträgt, die sie auf ein Zielflugzeug abfeuern wird.



Die USS SHANGRI LA hat die Bucht von Genua verlassen. Auf dem Hinterdeck werden verschiedene Maschinen für Startoperationen bereitgestellt.



Eine F8E Crusader setzt zur Landung an. Am Anfang der Landebahn ist rechts deutlich der Posten des LSO erkennbar, ebenso sieht man genau die vier aufgespannten Bremskabel, die quer zur Landebahn gespannt sind.

«Henley» (DD 762) bei sich. Das zweite Waren Schiff versorgte die USS SHANGRI LA, wobei von dem Flugzeugträger zur USS «Rigel» (AF-58) fünf Leinenverbindungen hergestellt worden waren. Das Munitionsschiff hatte den Raketenzerstörer USS «William V. Pratt» (DDG-13) längsseits. Der Raketenkreuzer USS «Albany» (CG-10) führte den Flottenverband an. Das «Replenishment»-Manöver dauerte die ganze Nacht hindurch; der Tanker, der uns mit tausenden von Tonnen Oel versorgt hatte, verließ uns um 0300 Uhr.

Während meiner Kreuzfahrt, erlebte ich alle Tage einmal, daß durch die Bordlautsprecheranlage die Alarmübung «General Quarters» ausgerufen wurde. Es ist eine kriegsmäßige Uebung, jeder Mann eilt zu seinem Posten, den er im Notfall besetzen muß; dazu werden alle Schotten geschlossen. Den letzten Abend verbrachte ich in der Offiziersmesse und sah mir den täglichen «Movie» (Film) an. Ich war zwischenhinein öfters Guest bei der Attack Squadron 106 gewesen.

Bisweilen waren wir bis vor die Küste von Algier gelangt. Ich nahm Abschied von den flotten Offizieren. Sie waren alle begeistert, mit mir über die Schweiz zu sprechen. Besonders nett in Erinnerung ist mir der Besuch bei Captain I. G. Peters und Executive Officer Commander C. H. Yeagle, den beiden höchsten Offizieren an Bord.

In einer Pause zwischen Start- und Landeoperationen war eine Kuriermaschine aus Neapel gelandet. Sie brachte die langersehnte Post für die Besatzung. Ich bestieg dann diese zweimotorige Grumman S2F Tracker Maschine. Vor uns wurden noch etliche Maschinen katapultiert, dann war das Deck frei. Die Piloten trieben die zwei Motoren, bei angezogenen Bremsen, auf Höchsttouren und lösten dann die Bremsen. Immer schneller glitt die Schrägdeckbahn unter uns hin, dann nach 160 Metern hob die Maschine sachte ab. Der Start von einem Flugzeugträger, mein größtes Erlebnis, hatte geklappt. Ein wunderbarer Flug von mehr als einer Stunde auf 2500 Metern Höhe endete in Nizza. Ich verabschiedete mich von der flotten Besatzung. Ich war wieder auf mich allein angewiesen.

Zum Schlusse möchte ich allen Offizieren und Behörden meinen herzlichsten Dank aussprechen, daß sie mir den Besuch ermöglicht haben und mich so nett und zuvorkommend betreutten. Die Tage auf der USS ENTERPRISE und USS SHANGRI LA werden für mich ein wunderbares Erlebnis von bleibender Dauer sein.



Rear Admiral W. I. Martin. Mit diesem freundlichen Offizier durfte ich das Mittagessen einnehmen. Er ist Kommandant der Trägerflotte im Mittelmeer und hat seinen Sitz auf der ENTERPRISE.
Official US Navy Photo

Ich habe einen Einblick in die Schlagkraft der US 6. Flotte erhalten und ich bin überzeugt, daß diese Leute und Schiffe ein denkbar guter und werbender Botschafter für die USA und die Freiheit sind.

Die Jubiläumstagung der Ski-Kp. Winter WK Geb. Br. 12 1939

«Palü-Kp.»

Von Oberst H. Braschler, St. Gallen



Am 11. und 12. April 1964 fand in Pontresina und Poschiavo eine militärische Jubiläumstagung besonderer Art statt. Nach 25 Jahren trafen sich die Angehörigen des Winter-Wiederholungskurses der alten Geb. Br. 12 zu ihrer Gedenkeifer. Schon vor fünf Jahren fand das erste Treffen statt und nun kamen diese Gebirgssoldaten wieder zusammen, um die Kameradschaft zu pflegen und alte Erinnerungen aufzurischen.

Aus dem Marschbericht vom 3. März 1939 ist folgendes zu entnehmen: «Abmarsch in Pontresina 0200 bei -21°C bei sternenklarem Himmel. Ankunft auf Piz Palü — 3889 m ü. M. — um 1045. Eintreffen in Pontresina ab 1700.» Damit war zum ersten Mal in der Schweiz von einer Kompanie, bepackt mit Ausrüstung, Verpflegung, Gebirgsmaterial, Waffen und Munition, ein Gipfel der sich an die 4000er Grenze annähert, erreicht worden, und zwar per Ski in einer Tagesleistung von Pontresina auf den Palü und zurück ohne jeden Unfall. Bezeichnend ist, daß diese Einheit, die ja nur während des dreiwöchigen Dienstes einmal beisammen war, dieses Zusammengehörigkeitsgefühl während eines Vierteljahrhunderts bewahrt hat. Es sind Wehrmänner aus allen Einheiten und Waffengattungen der Geb. Br. 12 zu diesem Winter-Gebirgsdienst aufgeboten worden, die sich aus den Kantonen Glarus, St. Gallen und Grau-

bünden rekrutierten. Noch im gleichen Jahre rückte jeder wieder mit seiner Einteilungseinheit zum Aktivdienst ein und leistete dort mit seiner Truppe hunderte von Diensttagen. Trotzdem denken alle wieder gerne an jenen strengen, interessanten aber auch schönen Winterdienst im Oberengadin zurück und das erfreuliche ist, daß diese Bergkameradschaft bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben ist. 95 sind nun zur Gedenktagung erschienen und davon ließen es sich 31 nicht nehmen, nochmals per Ski den Palü zu besteigen. Diese trafen schon am Freitagabend zusammen mit dem ehemaligen Kurskdt., Major Ch. Golay, Pontresina, und Bergführer Willy Morf in der Diavolezzahütte ein. Am Samstagnachmittag erreichten sie dann nach einem herrlichen Erlebnis bei schönem Wetter glücklich die Station Morteratsch. Diese Leistung darf doch für alle, die nun auch um 25 Jahre älter geworden sind, beachtet