

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 5 (1931)
Heft: 2

Artikel: Wilde Gletscherfahrt mit der Militärpatrouille
Autor: Erb, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780615>

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: 16.02.2026

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

Wilde Gletscherfahrt mit der Militärpatrouille

Mit Zeichnungen von A. W. Diggelmann

Es war im Januar 1928. Wir stunden in Wengen im Training für die Winter-Olympiade. Die Schneeverhältnisse liessen zu wünschen übrig. Im Gebiet der Kleinen Scheidegg war's wohl etwas besser; aber ein wütender Sturm, der tagelang über die Einsattelung fegte, hatte mit dem Weichschnee ein arges Spiel getrieben, die Gräte und Flanken peinlich sauber abgebürstet und die Tobel, Krachen und Mulden damit ausgefüllt. Die Zermatter murrten wider die Zumutung, weiter auf dem



«verdammte Gras zu laufe», das kostbare Skiholz zu schleissen, die Knochen zu stauchen. Unsere «erste Hilfe bei leichtern Unfällen» — und die gab es bei den scharfen Hetzjagden fast täglich — hatte erst vor drei Tagen für einen Betrag von zehn Franken Verbandmaterial beschafft. Heile Finger besass keiner mehr. Ich suchte nach einem Ausweg und glaubte ihn durch folgende Lösung gefunden zu haben: Verlegung der Trainingstouren ins gute Verhältnisse versprechende Skigebiet der Jungfrau. Mit der Direktion der Jungfrauabahn setzte ich mich zwecks Erlangung freier Fahrten für die Trainingsmannschaften in Verbindung und fand bei Direktor Liechti sofort das notwendige Verständnis. Das war fein. Eine Rekognoszierung auf dem Jungfraujoch liess mich den Entschluss fassen, schon am ersten günstigen Tage loszuschlagen. Wir brauchten nicht lang zu warten. Kaum 48 Stunden später rasten wir, die ganze Trainingsgruppe der Militärpatrouilleure und Zivilläufer, den Jungfraufirn hinunter. Bei ausgezeichneten Witterungs- und Schneeverhältnissen steuerten wir der Lötschenlücke zu und berauschten uns an einer Tempofahrt den Langgletscher hinab. Wie die wilde Jagd stoben wir durch die stillen Siedelungen des Lötschentales und erreichten Goppenstein knapp drei Stunden nach unserm Aufbruch vom Jungfraujoch. Das war kräftige Kost. Aber meinem Rennvolk behagte sie besser als das Rundenlaufen im Stile der Bahnrennen, wie sie die Radfahrer pflegen. Besonders für die Militärpatrouille konnte ich mir nichts Besseres denken. Das gute Gelingen der ersten Fahrt hatte unsern sportlichen Ehrgeiz aufgestachelte. Würde

Kaum 48 Stunden später rasten wir den Jungfraufirn hinunter



Während wir im Laufschrift durch den Sphinxstollen trabten . .

es wohl möglich sein, die Strecke Jungfrauoch—Goppenstein in wesentlich kürzerer Zeit zurückzulegen? Das fragte sich jeder von uns. Ich war entschlossen, es zu versuchen. Zu dem Zwecke wählte ich drei Mann der Militärpatrouille aus. Mit den Zermattern Feldweibel Lehner, sowie den beiden Gefreiten Fuhrer und Julien Alphons lauerte ich auf der Kleinen Scheidegg, wohin wir inzwischen disloziert waren, auf einen hellen Tag im Hochgebirge. Zuerst umsonst. Jeder neue Morgen brachte böartigen Sturm und scharfen Frost. Vom ersten Sonnenstrahl an, der das oberste Spitzchen der Jungfrau vergoldete, rauchten die Gipfel und Gräte. Riesige Schneefahnen stiegen in die stahlblaue Atmosphäre. Ich wusste genau: Nichts zu machen vorderhand. Abwarten, vielleicht kommt's bald besser! Inzwischen machten wir mit unserm Trainingsbetrieb Wasserwendi und Alpiglen unsicher.

Eines Morgens nun entschloss ich mich nach kurzem Kriegsrat zum Start. Windstill war es allerdings nicht. Aber — unser Training auf der Kleinen Scheidegg näherte sich dem Ende. Jetzt oder nie . . .

Mit einem derben Fluche sprang der riesige Fuhrer auf dem Jungfrauoch aus dem braunen Wagen und schmiss unsere schmalen Bretter wütend auf den Perron der Felsenstation. Eine leidige Zugsverspätung, die uns in Goppenstein den Anschluss an den Schnellzug kosten konnte, war der Grund des Zornausbruches unseres Jüngsten. Noch am gleichen Abend wollten wir wieder in unser Quartier zurückkehren. Das war nur möglich, wenn wir in Goppenstein ungefähr um halb vier Uhr ankamen. Und jetzt war's eins. Also stunden uns zirka zweieinhalb Stunden zur Verfügung. Während wir im Laufschrift durch den Sphinxstollen trabten, verständigte ich die Zermatter. Keiner erwiderte ein Wort. Nur energischer widerhallte das Schuhgetrappel von den granitene-

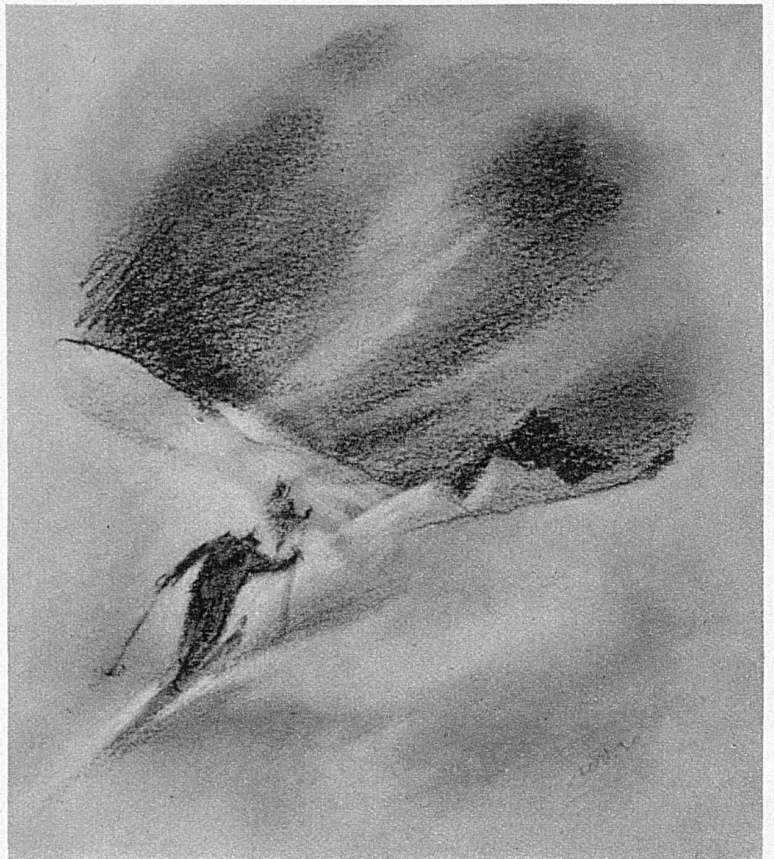
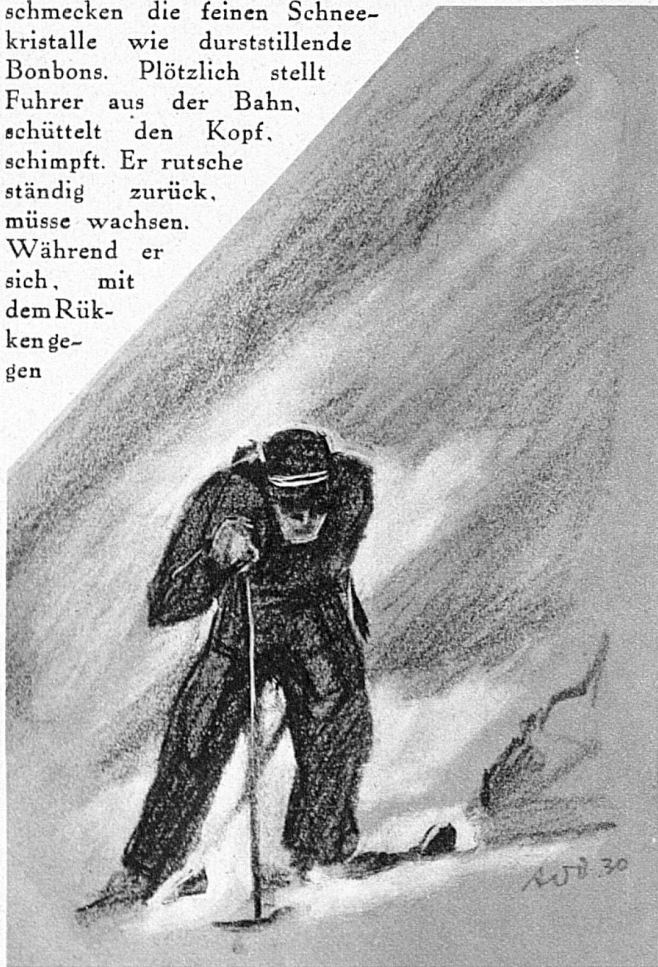
Wänden des Verbindungstollens, der uns auf den Firn hinausführte. Während wir hastig die Bindungen einhakten, gab ich die letzten Weisungen für die Abfahrt und bestimmte Führer und Kurs. Dann verschwanden die drei in Sturm und Nebel. Noch ein Blick auf die Uhr, einer auf die Bindung — los!

Ein erster Schuss bringt mich an den Plateaurand. Zu meiner Verwunderung sehe ich schon nichts mehr von den Zermattern. Auch Spuren fehlen auf dem Windharsch. Ich suche angestregten Auges. Rechts hinunter, in die Mulde, hätten sie fahren müssen. Ein jäher Schreck durchzuckt mich beim Anblick eines grausigen Schrundes etwas rechts hoch. Sollten sie etwa . . . nein, undenkbar. Ich fiebere, verwünsche den Nebel, der an allem schuld ist. Da gibt's eine Aufhellung. Na — die Wahnsinnigen, die fordern ja das Schicksal heraus! Statt rechts, wie befohlen, der üblichen Abfahrtsroute zu folgen, jagen sie links hinab, mitten durch den Abbruch, wo riesige Schründe gähnend nach ein paar frechen Schneehasen schnappen. Wut erfasst mich. Verdammte Bande! Dass ihr euch den Hals brecht! Ich überlege. Jede Sekunde ist kostbar, bringt mich in Rückstand, der kaum einzuholen ist. Aber es bleibt mir keine andere Wahl — auf dem gleichen Wege schiebe ich los. Auf dem betonharten Harsch schwanzen und klappern die Bretter. Die Geschwindigkeit nimmt beängstigende Formen an. So etwas habe ich noch nie erlebt. Tiefer, immer tiefer ducke ich mich. Mit halbgeöffneten, überlaufenden Augen kontrolliere ich die Richtung. Einen Kilometer weiter unten schießen drei längliche Schneewolken der Tiefe zu. Rechts und links huschen blaue, grüne Schatten an mir vorüber: Schründe. Ich bewundere den Gletscherspürsinn der Patrouilleure, der ihnen den sichersten Parcours zwischen diesen gefräßig lauernden Spalten durch gewiesen hat. Meine Bretter laufen, laufen, was die Knochen aushalten. Endlich liegt ein bisschen Führungsschnee auf dem Gletscher. Ich erwische die Spur der Durchbrenner, steigere noch die Geschwindigkeit.



Ein erster Schuss bringt mich an den Plateaurand

Ein längeres, flaches Stück scheint die Ausreisser zu bremsen. Ich möchte aufjauchzen. Die sollen mir nicht mehr entweichen, die Satanskerle! In übertriebener Kauerstellung, dem Wind die geringste Widerstandsfläche bietend, pfeile ich in die Ebene hinaus. Dann schnelle ich hoch und setze alle Kraft ein, um durch wuchtige Doppelstockstösse und raumgreifenden Zweischritt Terrain aufzuholen. Noch fasse ich die Flüchtigen nicht, aber ihr Vorsprung schrumpft zusammen. Ein zweiter Gletscherboden, kurz vor dem Passieren der Kranzbergecke, lässt mich Anschluss finden. Mit teuflischem Grinsen grüsst mich der Schlussmann. Zehn Minuten seit unserm Start. Wir schupsen und schieben, biegen jetzt um den Berg herum auf den langen Aletschfirn. Mit voller Gewalt packt uns ein eisigkalter Windstoss. Schneestaub, Eiskristalle. Wir schnaufen mühsam. Das kann ja nett werden! Mit Lehner an der Spitze nehmen wir den Kampf auf. Anfänglich steigen unsere Rennlatten zur Zufriedenheit. Alle Steigungen packen wir direkt an. Mit Hochdruck arbeiten Lungen und Herz. Wir hängen in den Stockschlaufen und krümmen unsere Rücken im Kampfe gegen den Sturm. Haufenweise wirft er uns kalten, feinen Schneestaub ins Gesicht. Nur mit grosser Mühe halten wir die Augen offen. Auf der heissen Zungenspitze schmecken die feinen Schneekristalle wie durststillende Bonbons. Plötzlich stellt Fuhrer aus der Bahn, schüttelt den Kopf, schimpft. Er rutsche ständig zurück, müsse wachsen. Während er sich, mit dem Rücken gegen



Weiter geht die Hetzjagd

den Wind gestemmt, vor mir aufpflanzt, behandle ich rasch die blitzenden Laufflächen mit etwas durch die Körperwärme in der Hosentasche vorgewärmtem Mix. Fertig — los! Mehr als drei Minuten haben wir nicht eingebüsst. Im Sturmgebraus und Schneetreiben scheinen die Kameraden unser Zurückbleiben nicht bemerkt zu haben. Hallo! Anhalten! Umsonst. Was soll eine Menschenstimme in diesem Höllenkonzert der entfesselten Naturkräfte? Aber wir müssen wieder zusammenschliessen, damit wir's besser schaffen. Die nächste Viertelstunde wird zur härtesten Prüfung während meiner ganzen sportlichen Laufbahn. Die Pulse hämmern zum Zerspringen, die Augen schmerzen fürchterlich. Nur hundert Meter vor uns kämpfen die andern zwei. Von einer Spur ist keine Rede mehr. So wütet der Sturm auf dem Firn. Oft brechen wir mit der trügerischen Kruste durch und ersaufen fast im mehligem Pulver. Einen Moment lang will mich das klare Bewusstsein verlassen — aber mit aller Energie überwinde ich die Krisis. Nur jetzt nicht zurückbleiben, sage ich mir, sonst ist's aus. Einige hundert Meter unter der Lücke ist die Patrouille wieder geschlossen. Was es kostete, aufzuholen, streifte die Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit.

Hurra — die Lötschenlücke! Zu halten wäre sträflicher Leichtsinns, so wie wir jetzt alle sind, schweissgebadet. Nur das Tempo reduzieren wir ein wenig beim Ueberschreiten der Einsattelung, streifen die vereisten Handschuhe besser über die Handgelenke, schliessen die

... dann schnelle ich hoch und setze alle Kraft ein ...

Kragen, geben der Mütze sichern Sitz. Tausend Meter weiter unten grüsst Gletscherstaffel, am Ende des Langgletschers, den wir jetzt anpacken. Nach meiner Berechnung sind wir zehn Minuten zu spät auf dem Pass angekommen. Einige muss uns die Gletscherabfahrt wieder einbringen. Den ersten Steilhang von zirka 300 m Höhe nehmen wir in schnurgerader Schussfahrt. Lehner führt. Wir andern folgen dicht auf, im Rudel. Staub wirbelt auf. Schneller und schneller wird die Fahrt, artet zum Rennen aus. Jetzt greifen wir zu den Stöcken und bremsen. Die Schneeteller fressen sich ein, wirbeln zischend Fontänen feinkörnigen Pulvers auf. Wer hinten fährt, sieht überhaupt nichts mehr. Plötzlich schiesst Julien nach vorn. Damit gibt er das Zeichen zu einer wahnwitzigen Jagd. Auf einmal wechselt der Schnee — auf Pulver folgt Harsch, auf Harsch

wieder Pulver. Furchtbarer Massensturz, schauderhafter Wirrwarr von Körpern, Beinen, Skiern, Karabinern, Stöcken, Packungen. Zum Glück sind alle heil. Weiter geht die Hetzjagd. Steile Mulden und langgestreckte Gletscherböden — alles rasseln wir in vollem Tempo ab. Schon sind wir über die Gletschermitte hinaus. Allmählich steuern wir etwas nach links, dem riesigen Seitenmoränenwall zu. Bald schliessen wir dicht zusammen, wechseln auch mal ab in der Führung und finden Musse, über den guten bisherigen Verlauf der Fahrt ein paar Worte auszutauschen. Eine langgestreckte, steile Runse am linken Gletscherufer zwischen der Moräne und einem lawinendrohenden, hohen Hang von beängstigender Glätte und Steilheit entfacht einen halsbrecherischen Finish. Ein rückhaltloses Freudengefühl lässt die hier lauende Staublawinengefahr nicht aufkommen. Wir erreichen das Gletscherende und schicken uns an, einen langen, flachen Talboden zu durchheilen. Auch hier drohen La-



Damit gibt er das Zeichen zu einer wahnwitzigen Jagd

winen. Ich befehle grosse Abstände. Zweimal müssen alte Lawinenkegel von gigantischen Ausmassen überklettert werden.

Das Finale durchs Lötschental hinaus war eine gemeine Schinderei. Die vielen Gegensteigungen im Anstieg zu den Dörfern auf den Schuttkegeln stellten uns nochmals auf eine harte Probe. Viel Zeit gewannen wir mit rücksichtslosem Draufgängertum in den unübersichtlichen Hohlwegpartien. Zu einem Zusammenstoss mit einem Maultier kam es glücklicherweise nicht. Nach dem langen, flachen Wegstück von Kippel nach Ferden pfffen wir im 30er Tempo nach Goppenstein hinunter. Dort schossen wir just in dem Moment aus einem Lawineneinschnitt hervor, als der letzte Wagen des Schnellzuges im Tunnel verschwand. Ich konnte nur feststellen, dass der Zug pünktlich abgefahren war und wir die Strecke Jungfrauoch-Goppenstein in zwei Stunden und dreiunddreissig Minuten bewältigt hatten.

Hptm. Fritz Erb.