

Skischlitten für den Verwundeten-Transport im Hochgebirgswinter [Schluss]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): 8 (1932-1933)

Heft 15

PDF erstellt am: 16.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709514>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Schweizer Soldat » Le Soldat Suisse

Organ der Wehrmänner aller Grade und Heeresklassen + Organe des Soldats de tous grades et de toutes classes de l'armée

Herausgegeben von der Verlags-Genossenschaft „Schweizer Soldat“ + Edité par la Société d'Édition „Soldat Suisse“
Sitz: Rigistr. 4, Zürich + Interimsverlag - Editeur par intérim: Verlagsdruckerei Aschmann & Scheller, Brunngasse 18, Zürich 1

Erscheint jeden zweiten
Donnerstag

Expedition und Administration (Abonnements et annonces)

Telephon 27.164

Brunngasse 18, Zürich 1

Postscheck VIII 1545

Paraît chaque quinzaine,
le jeudi

Abonnementspreis - Prix d'abonnement: Ohne Versicherung Fr. 6.— pro Jahr (Ausland Fr. 9.—); sans assurance fr. 6.— par an (étranger fr. 9.—).
Insertionspreis - Prix d'annonces: 20 Cts. die einspaltige Millimeterzeile von 45 mm Breite oder deren Raum — la ligne d'un millimètre ou son espace;
80 Cts. textanschließende Streifeninserate, die zweiseitige Millimeterzeile von 90 mm Breite bzw. deren Raum — Annonces en bande, la ligne d'un millimètre ou son espace, 90 mm de large.

Chefredaktion: E. Möckli, Adj.-Uof., Postfach Bahnhof Zürich,
Telephon 57.030 und 67.161 (privat)

Rédaction française: 1^{er} Lt. Ed. Notz, 11, rue Charles Giron, Genève
Téléphone 27.705

Skischlitten für den Verwundeten-Transport im Hochgebirgswinter

Transportübung des Unteroffiziersvereins Oberengadin mit 10 Rettungsschlitten fünf verschiedener Systeme von Fuorcla Schlattain (2877 m) nach Celerina (P. 1733) am 26. Februar 1933.

Von Hptm. Gut, St. Moritz, Arzt F. Art. Abt. 23 (Schluß.)

Der Hungerschlitten ist ein *hochkultivierter*, für Aufstieg und Abfahrt in jedem Terrain ganz vorzüglicher Rettungsschlitten, welcher jeder stabilen Rettungsstation im Gebirge empfohlen werden kann. Der Kanadierschlitten ist ausgezeichnet durch seine Einfachheit und *Widerstandsfähigkeit* und seinen geringen Preis, er kommt deshalb für Schlittendepots im freien Gelände (in den Schnee gesteckt, weithin sichtbar emporragend) in Frage.

3. Die *Skiimprovisation einfachster Art* (Abb. 1, 8). Dieser Schlitten ist in seinem Grundthema und mit seinen vielen Variationen insofern ein «Allzeitbereit-Schlitten», als das Material zu seiner Herstellung (Skis, Skistöcke, Seehundsfelle, Hüttenschindeln oder Kistenbrettchen oder Aeste, aus dem Rucksack weiterhin Bohrer, Weichdraht, Flachzange, Schrauben, Schraubenzieher, Reepschnur oder Lawinenschnur) immer zur Verfügung steht und seine Montage einfach ist. Mit den vielen Variationen, die in der Literatur und mündlich angegeben werden, könnte allein eine Broschüre gefüllt werden. Die Skiimprovisation verdient immer wieder praktisch gelehrt und gelernt zu werden, sie macht frei vom Rettungsdepot und hilft die Forderung nach raschem Transport zu erfüllen. — Nach dem Vorbild vieler Winterbergführer nehmen wir auf Winterhohtouren in unserm Rucksack u. a. drei Sperrholzbrettchen 40/10 cm mit und haben damit gute Erfahrungen gemacht: sie können für die Konstruktion eines Rettungsschlittens und für die Schienung von Knochenbrüchen verwendet werden.

Die Systeme, bei welchen die Skispitzen aufeinandergelegt werden und die Skis in Stemmstellung stehen, sind nicht zu empfehlen wegen der Stemmwirkung der Skis, welche zudem beim Traversieren hinten sofort abrutschen. Die Systeme unter Verwendung von vier Skis kommen für unsere Verhältnisse nicht in Frage, weil nur die Skis des Verletzten zur Verfügung stehen und derjenige Helfer, welcher seine Skis opfern würde, zurückgelassen werden müßte. Versuche auf der Route unserer Uebung (Saluvertal) ergaben, daß ohne Skis brusttief eingesunken wurde und daß auch Schneereifen nicht genügen, um vorwärts zu kommen. Dazu müssen bei tiefen Temperaturen die Taltransporte rasch vor sich gehen, was nur möglich ist, wenn die Fahrer auf ihren Skis stehen. Beim Traversieren gilt für die Abgleitungstendenz der Vier-Ski-Systeme dasselbe wie für den Kanadierschlitten. Die Vorschläge, bei welchen als Haltevorrichtung ausschließlich Seile verwendet werden («Zug-

seil», «Bremsseil»), z. B. der Skischlitten nach Pontelli, verdienen gar nicht diskutiert zu werden, den betreffenden «Erfindern» fehlt offenbar die Praxis im Terrain. *Ausschließlich durch Seilzug vorn, seitlich und hinten kann ein Skischlitten nie gesteuert werden*, weil die feste Verbindung mit dem Schlitten fehlt und die Bedienungsmannschaft nie richtig zusammenarbeiten kann.

Einen bessern Halt geben die mit den Schneetellern an die Skispitzen montierten Skistöcke des Schlittenführers. Die Skistöcke des Verletzten geben, parallel auf die Skis montiert, in Hochparterrelage mit den Seehundsfellen zusammen eine vorzügliche Matratze (Abbildung 8). Die Skis selbst werden am raschesten mit aufgeschraubten Brettchen miteinander verbunden. Breite des Schlittens gleich Hüftbreite des zu Transportierenden. Rucksäcke als Kopf-, Rücken- und Sitzpolster. Mit einem Seil kann der Schlitten, nachdem der Verletzte bereits drauf liegt, weiter ausgebaut werden, indem das Seil, von den Skispitzen seitlich um den Rücken des Verletzten geführt, demselben einen guten Halt gibt.



Bild 8
Skiimprovisationen, unbeladen und beladen
Improvisations de skis sans charge et avec charge

Photo A. Pedrett, St. Moritz

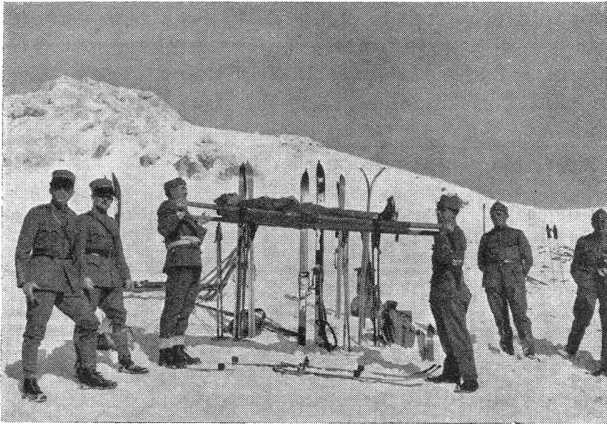


Bild 9

Photo A. Pedrett, St. Moritz

Ordonnanztragbahre wird auf Skis montiert

Le montage sur skis de brancards d'ordonnance

Ein zweites Seil dient dem Hilfsführer. Diese Schlitten haben sich bei unserer Uebung ausgezeichnet bewährt; eingeborene Bergführer berichten, daß sie mit diesem System in verblüffend kurzer Zeit die schwersten Hochgebirgsabfahrten solo bewältigt haben.

Gewicht eines Paares Ski allein 5 bis 6 kg, Länge der Ladefläche der Skiimprovisation 200 bis 220 cm (ganze Skilänge), Breite der Ladefläche 35 bis 40 cm (Brettchenlänge), Höhe des Schlittens zirka 5 cm, Schneeauf-lagefläche zweimal 7 bis 9 cm, evtl. 35 bis 40 cm; Preis verschieden.

4. Der *Rauchschlitten* (Abb. 2) ist im Engadin eingeführt. Er ist der einfachste der genügend soliden, nicht zerlegbaren Etageschlitten und kann bergwärts von einem Mann noch eben getragen werden; alle andern ähnlichen, hinreichend soliden Systeme sind zu schwer und müssen bergwärts sehr mühsam gezogen werden. Auf die nicht genügend soliden Schlitten verschiedener Autoren, welche sich im Hochgebirge nicht halten konnten, gehen wir gar nicht ein. — Nebenbei werden auch die Hornschlitten, auch wenn sie, wie im Gotthardgebiet, 21,5 kg wiegen, von den Bauern bergauf getragen, allerdings nur auf gebahnten Wegen. Die Ausdrücke « Hornschlitten » oder « Hörnerschlitten » sind zu reservieren für die Heu- und Holztransportschlitten der Bauern. — Der Rauchschlitten ist im Gegensatz zum Hungerschlitten (Zweibügelsystem) und gleich dem Smithschlitten ein Einbügelschlitten.

Gewicht des Rauchschlittens 17 kg, Länge der Ladefläche 174 cm, Breite der Ladefläche 56 cm, Höhe des Schlittens 23 cm, Schneeauf-lagefläche: Länge 180 cm, Breite $2 \times 9,5$ cm, Detailpreis Fr. 60.—. Die Bügelform und -höhe geht aus den Abbildungen hervor.

5. Der *Ordonnanztragbahrenschlitten* (Weberbahre 1927) (Abb. 9, 10, 11, 12 und I). Unsere Militärtragbahre besitzt internationales Ansehen: Im Oktober 1932 erhielt sie bei einer internationalen Tragbahrenkonkurrenz, zu welcher zwei Dutzend verschiedene Modelle aus verschiedenen Staaten eingesandt wurden, den ersten Preis (goldene Medaille und 1000 Fr.). Sie hat auch eine entsprechende zivile Verbreitung, z. B. in unsern Rettungsdépôts. Unsere zivilen Sommererfahrungen mit der Weberbahre bei Hochgebirgsunfällen sind eindeutig gut, die Bahre ist für Aufstieg, Montage durch Ungeübte, Abstieg über verschiedenstes Terrain ideal.

Nicht abgeklärt ist jedoch ihre Winterverwendung im Schnee, was schon aus den Rapporten aus dem Aktivdienst auf Gotthard und Jura hervorgeht (Berichte der damaligen Hptm. Montigel und Lt. Miescher). Mon-

tigel referiert über eine ganze Reihe von Versuchen, die Ordonnanztragbahre zweckmäßig auf Skis zu montieren; Miescher hat mit dem System nur schlechte Erfahrungen gemacht, speziell bei schwerem Schnee, der vor dem Fahrzeug hergeschoben wird und sich derart auf-türmt, daß ein Transport vom Chasseral herab sogar aufgegeben werden mußte. Bessere Erfahrungen hat in Graubünden unser Mitarbeiter Hptm. Golay gemacht: « Die montierte Bahre wird auf die Skier mittels Draht fixiert, indem man den Draht durch Löcher, die vorher in die Skier eingebohrt werden, durchzieht. Zwei Skistöcke werden an den Skispitzen befestigt, wiederum mit Draht und Schrauben. Die Stöcke dienen als Steuer für den Schlitten. »

Bei unserer Uebung wurde ein Schlitten in dieser Weise montiert und erwies sich seinem Parallelschlitten, welcher mit vier Weberschen Skiklammern neuester Konstruktion hergestellt wurde, überlegen. Das Klammernsystem, welches schon am Gotthard Schwierigkeiten machte, hat heute den ganz groben Fehler, daß die Gleitfläche jedes Skis durch je zwei unten durchlaufende Eisenteile der Klammern eine recht wirksame, aber unerwünschte Bremsvorrichtung erhält. Auch auf steiler Piste der Rennstrecke Corviglia—Celerina mußte der Schlitten abwärts mühsam gezogen werden, so daß sogar die Schneeteller der befestigten Skistöcke kaputt gingen. Wir verwerfen auf Grund unserer Uebung diese Klammer, das System wird weiterstudiert. Hingegen hatten wir auch in tiefem Pulverschnee keinerlei Schwierigkeiten mit « den, vor dem Schlitten durch die Querstreben der Bahre hergeschobenen Schneemassen ». (*Vorteil der Weberbahre 1927 vor der alten Ausgabe!*)

Der Klammernschlitten zerstörte nebenbei auch zweimal das an leicht geneigtem Hang vorgenommene Schlittendefilee; indem er das Tempo der neun andern Schlitten mit bestem Willen nicht einhalten konnte. Beim Aufstieg wird die Weberbahre am besten rucksackartig getragen, damit die Arme und Schultergelenke für die wichtige Stockarbeit frei sind. Das gilt speziell für Steilstücke, an denen die Seehundsfelle allein nicht ausreichen.

Gewicht der Weberbahre: 11 kg (resp. zweimal 5,5 kg), Länge der Ladefläche 176 cm, Breite der Ladefläche 61 cm, Höhe des Schlittens 20 cm, Schneeauf-lagefläche gleich Gleitfläche von einem Paar Ski. Detailpreis der Weberbahre Fr. 135.—, Skiklammern pro Bahre Fr. 20.—.

Ein großer Vorteil liegt in der guten Lagerung des Verletzten und in der guten Transportierbarkeit des Sy-

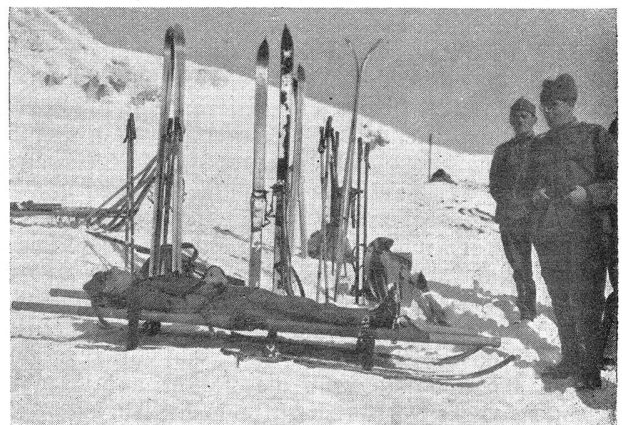


Bild 10

Photo A. Pedrett, St. Moritz

Ordonnanztragbahre auf Skis montiert

Brancards d'ordonnance montés sur skis



Bild 11 Ordonnanztragbahrenschlitten fahrbereit Phot. A. Pedrett, St. Moritz
Luge-brancard d'ordonnance prête à partir

stems über verschiedenstes Terrain (als Schlitten oder als getragene Tragbahre). Der Verletzte braucht nicht umgeladen zu werden. Die Nachteile liegen in dem großen heutigen Preis der Weberbahre, die heute angebotenen Skiklammern sind ganz abzulehnen. Die Führung an den zwei montierten Skistöcken ist nicht so gut wie an einem steif mit dem Fahrzeug verbundenen Bügel. Die Führung lediglich an Seilen kommt selbstverständlich gar nicht in Betracht. — Das Seil für den hintern Schlittenführer ist in der Mitte der Bahre, und *nicht* hinten (wie Abb. 11) zu befestigen. (Traversierwirkung!)

Was die sehr wichtige *Führung* betrifft, so steht zuoberst der Hungerschlitten (*Zweibügelschlitten*), mit dem Rauchschlitten folgt der Smithschlitten (*Einbügel-systeme*), an dritter Stelle kommt der Kanadier (Stöcke *stabil* verbunden mit den am Schlitten fixierten Skis), endlich folgen Tragbahrenschlitten und Skiimprovisation (Stöcke nur am *Schneeteller* mit dem Schlitten verbunden).

Die *Fahrtechnik* mit den einzelnen Systemen kann einleuchtend nur an Hand unseres Films (170 m 16-mm-Film) und der 31 Diapositive besprochen werden. Als Prinzip für alle Systeme hat sich das «3-Mann-System» bewährt: vorn der Schlittenführer, welcher, solange alles gut geht, den Transport quasi allein besorgt; hinten zwei Hilfsführer, welche mehr oder weniger passiv mitkommen, sich lose am Fahrzeug halten und aufmerksam den Moment zum aktiven Eingreifen erfassen (Abb. 1, 3, 5 und 7.) Im Notfall genügen auch zwei Mann; immerhin zeigt der Film, wie an einer Stelle am Steilhang gleichzeitig der Schlittenführer und ein Hilfsführer eines Hungerschlittens stürzen und wie der andere Hilfsführer, das Fahrzeug wie einen Kinderstoßschlitten am hintern Bügel führend, samt dem Verletzten in großem Tempo und überzeugend sicher zu Tal kommt. Weiterhin steht fest, daß ein guter Fahrer allein einen Schlitten besser führt als drei mittlere Fahrer zusammen. **Solide Sicherheit ist wichtiger als elegante Geschwindigkeit.** Experimenti causa wurden jedoch auch Steilhänge im Schuß genommen, wobei verschiedene Schlitten samt ihren Fahrgästen seitlich umstürzten aus ganz gleichen Ursachen, wie sie für Automobilstürze bekannt sind: bei großem Tempo kamen einige Schlitten ins «Schleudern» und stürzten; andere, sogar die tiefliegenden Kanadier und Skiimprovisationen, überschlugen sich in einer mit relativ zu großem Tempo genommenen Kurve gemäß der Zentrifugalkraft seitlich.

Eine schematische rangmäßige Einordnung der verschiedenen Schlitten nach Gewicht, Ladefläche, Höhe, Schneeauflage-

fläche, Preis, Haltevorrichtung, Widerstandsfähigkeit, Bequemlichkeit für den Transportierten ersparen wir uns, denn es kommt nicht auf den Zentimeter und den Franken an, jeder Schlitten hat in gewissem Terrain und bei gewissem Schnee seine Vor- und Nachteile. — Kurze Besprechung der vierzehn Bilder: 1. Ausgezeichnete Fahrstellung. Die Karabiner (vorderer Schlitten) werden besser auf den Schlitten aufgeladen. Der Schlittenführer besorgt den Transport, *seitlich* neben den an den zwei Griffen zusammengenommenen Halte-Skistöcken fahrend, diese mit beiden Händen haltend. Der Hilfsführer läßt mit seinem Seil Luft und kommt passiv mit. Das Halteseil wird besser in der Mitte des Schlittens befestigt als hinten, beim Traversieren muß es *über* den Transportierten laufen. Der Führer des hintern Schlittens verzichtet besser auf seine in der linken Hand geführten Skistöcke, um beide Hände für die Halteskistöcke frei zu haben. — 1) Für Oberschenkelfrakturen kann die ganze Ladelänge der Skiimprovisationen ausgenützt werden, indem die Verletzten nicht halb sitzend, sondern liegend transportiert werden. Zur Führung während der Abfahrt werden die Griffe der Halteskistöcke zusammengenommen und von der Seite her geführt, der Schlittenführer fährt nicht zwischen den Stöcken. — 3) und 5) Die Bügelschlitten werden durch den Schlittenführer gleichfalls *von der Seite her* geführt, jede Hand an einem aufsteigenden Ast des Bügels, mit dem gestreckten Arm übergreifend, so daß der Führer den horizontalen Ast des Bügels *seitlich* vor sich hat. — 4) Gute Karabinerbefestigung. — 5) Gute Fahrer können mit dem Zweibügelschlitten in überzeugend sicherer Weise sowohl Kristianias als auch Telemarks fahren. — 6) Beim Ziehen des Schlittens übernimmt je ein Mann einen Skistock, beim Abfahren nimmt einer allein beide Stockgriffe mit beiden Händen von der Seite her zusammen. Das Halteseil wird besser in der Mitte des Schlittens, und *über* den Transportierten verlaufend, befestigt. — 7) Vorbildliche Fahrstellung (Zweimannsystem). — 8) Matratze aus Seehundsfellen, kreuzweise an den auf den Skis montierten Skistöcken befestigt. — 9) Die bequemen aber schlechten Skiklammern sind nicht zu empfehlen. — 10) Beinbrüche werden zweckmäßig mit dem Kopf nach abwärts transportiert, Schulterverletzungen mit den Beinen nach abwärts. Die Skibindungen werden mit der Mitte der Tragbahre verbunden. — 11) Die Skistöcke des vordern Schlittenführers werden aufgeladen, diejenigen des hintern Schlittenführers können evtl. zum Stockreiten benützt werden, immerhin ergibt das Stockreiten prinzipiell eine sehr unsichere Fahrstellung.

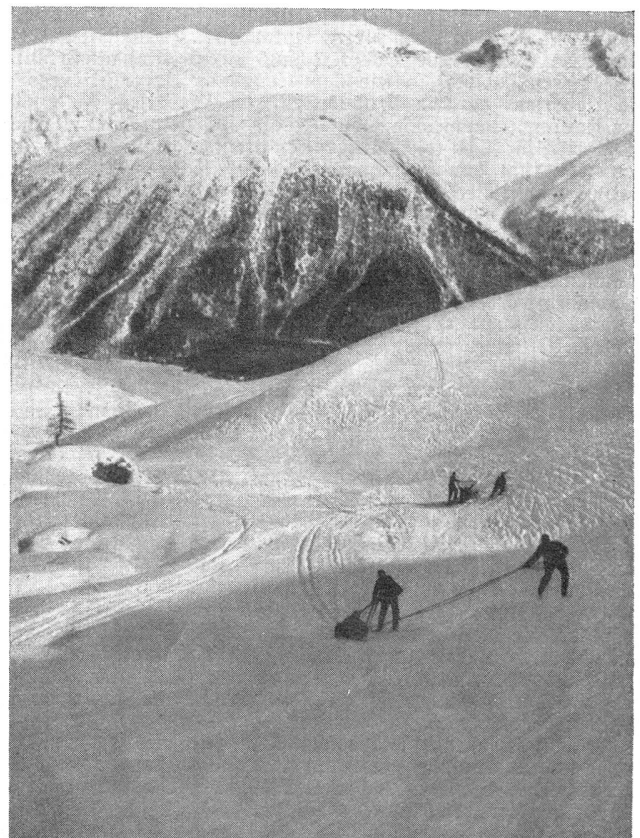


Bild 12 Ordonnanztragbahrenschlitten beim Traversieren Phot. A. Pedrett, St. Moritz
Luge-brancard d'ordonnance effectuant une traversée

Unsere Uebung zeigte an mehreren Stellen recht eindrücklich, daß es oft weniger auf das Schlittensystem als auf die Schlittenführer ankommt. Der Präsident der Rettungskommission Oberengadin, Bergführer Casper Graß, Pontresina, schreibt uns treffend: « Es kommt nur darauf an, daß zwei gute Mann da sind, die stark genug sind und auch etwas können, dann genügen diese in jeder Lage. » Wenn man uns selbst wählen ließe, so würden wir uns für einen Abtransport mit dem Hunger-schlitten, geführt von zwei bis drei starken, sichern und forschen Fahrern entscheiden. Vom Smith-Schlitten sollte der Hunger die abnehmbare Tragbahre akzeptieren, vom Kanadier die breitere Auflagefläche auf dem Schnee. (Die Skis dürften ca. 15 cm breit sein.) Wir würden uns zwei Einhüllungen wünschen: Innen eine Wolldecke, außen Segeltuch vom Scheitel bis zur Sohle. Nebenbei führten unsere systematischen Fahrversuche mit den unvermeidbaren Stürzen auf der absichtlich schweren Route, die für Ernsttransporte kaum gewählt würde, dazu, daß unsere Uebung im « Echo Corviglia », der St.-Moritzer Fast-nachtszeitung, gebührend niedergelegt wurde: « Hochalpiner Unfallrettungsdienst, Abfahrtsrennen mit Rettungsschlitten ... »

An dieser Stelle danken wir allen Lieferanten unseres Enquetematerials für die wirksame Unterstützung unserer Uebung: Den Herren Oberst Luchsinger, Chef des Festungs-Büros St. Gotthard, und Oberstlt. Geymüller, Chefarzt der St.-Gotthard-Befestigungen, Andermatt; den Herren Oberstlt. Vollenweider und Hptm. Isler von der Abteilung für Sanität des EMD, Bern; Herrn Major Scherz vom Zentralsekretariat des Schweiz. Roten Kreuzes Bern; Herrn Major Pfändler, St. Gallen, Skioffizier der 6. Division; Herrn Major Nager, Instruktionsoffizier Kaserne Zürich; Herrn Major Herrmann, Zürich, Kursobmann NSKZ; Herrn Hptm. Erb, Zürich, Chefredaktor des « Sport »; Herrn Oblt. F. Weber, Baden, SAC « Lägern »; Herrn Ingenieur Lindenmann, Chur, Tourenchef des SSV; Herrn Dr. Weber, Baden, Chef des Rettungswesens im CC des SAC, welcher uns durch seine Anwesenheit beehrte; Herr Dr. Henry Hoek, Frankfurt a. M. — Speziellen Dank schulden wir auch Herrn Hptm. Jost, Präsident des Ski-klubs Davos, für die Ueberlassung zweier Kanadierschlitten des Parsengebietes, sowie dem Zeughaus Bergün-Bevers für die Ueberlassung von Wolldecken und Weberbahnen, endlich der Rettungskommission Oberengadin und dem Skiklub Alpina St. Moritz für das reichhaltige Schlittenmaterial. — Wir danken weiterhin den Teilnehmern eines kleinen Oberengadiner Rettungsschlitten-Kongresses: den Herren Bergführern Casper Graß, Hans Kasper, Pontresina; Walter Risch, Campfer; den Herren Hauptleuten Dr. Campell, Präsident SAC « Bernina », Golay, Pontresina, und Fenner, Samaden. Die auf dieser Zusammenkunft festgelegten Schlittenerfahrungen waren für uns besonders wertvoll. Mein ganz spezieller Dank gilt den aktiven Vorständen und Mitgliedern des Unteroffiziersvereins Oberengadin, des Offiziersvereins Engadin, sowie dem Kdten. des Geb.-I.-Bat. 93, Herrn Major Adank, und allen 93ern. Aus den genannten Vereinen stellten sich mir als Schlittenchefs zur Verfügung: die Herren Hptm. Golay, Pontresina; Fenner, Samaden; Oblt. R. Gartmann, St. Moritz; Pfiffner, Chur; Feldweibel Piconi, Silvaplana. Dem letztern gebührt für seine ausgezeichneten Skiimprovisationen ganz spezielle Anerkennung. Last not least danke ich der Presse für die wirksame Unterstützung: Herrn Major Willi, Redaktor der « Engadiner Post », St. Moritz, und Herrn Adj.-Uof. Möckli, Redaktor des « Schweizer Soldat », welcher unserm Aufsatz seine Spalten in liebenswürdiger Weise zur Verfügung stellte.

Wir konnten und wollten an dieser Stelle keine Monographie über Rettungsschlitten schreiben und nicht das ganze Enquetematerial erwähnen. Vieles liegt zerstreut in der alpinistischen und skisportlichen Literatur sowie, ohne daß wir davon Kenntnis haben, möglicherweise in der Literatur des Weltkrieges und anderer Kriege.

Auch an dieser Stelle ersuchen wir alle sachkundigen Leser um Einsendung von Photos und Erfahrungen über Rettungsschlitten-Systeme und stellen als Gegenleistung Film und Diapositive leihweise zur Verfügung.

Erfahrungsgemäß ist man in einer unvorhergesehenen Notsituation (Unfall, Krieg), nur dann fähig, in nützlicher Frist alles Zweckmäßige erfolgreich zu tun, wenn man es vorher übungsweise und manöverbarmäßig mit sei-

nem Kopf, mit seinen Händen und Füßen immer wieder trainiert hat in Samariter- (Unfallhilfe-) Kursen, Fahrübungen mit Rettungsschlitten, militärischen Manövern in Friedenszeiten.

Grundsätze für die Behandlung von Vorposten, im speziellen von Feldwachen und Uof.-Posten

D. Verhalten der einzelnen Organe einer Feldwache oder eines Uof.-Postens

- a) *Kommandant.* Der Kommandant meldet jedem inspizierenden Offizier, Gewehr bei sich und in Deckung liegen bleibend, den Posten, und zwar über Standort, Organisation und was man bis jetzt über den Feind weiß.

Die Meldung eines Postenchefs kann z. B. lauten:

Herr Hauptmann, Wachtmeister X, Kommandant der Feldwache P. 503 am Feldweg von B nach C. Rechts von mir, diesem Waldrand entlang, beim nächsten in diesen Wald einmündenden Feldweg steht die Feldwache der Kp. I/59. Links, zirka 500 m von hier, bei jener Häusergruppe vor dem kleinen Waldstück, steht eine Feldwache unserer eigenen Kp. — Vor uns, bei jenem Gebüsch zirka 200 m von hier, steht ein Uof.-Posten unserer Kp. Dieser Weg hier führt zurück zum Kdo.-P. der Kp. und zu der Kp.-Reserve.

Organisation: 1 einfache Schildwache bei jenem Baum. 1 einfache Schildwache bei jenem Gebüsch. Beobachtungsabschnitte Der Posten hat drei Gefechtsstellungen. (Näher beschreiben.) Gegenstöße sind in folgenden Richtungen ausexerziert. — Vor einer halben Stunde meldete mir die Nachbarfeldwache rechts, daß sich eine gegnerische Patrouille von fünf Mann ihrem Posten genähert, sich aber kurz darauf wieder zurückgezogen habe.

Der Posten wurde um 20.00 verpflegt. Notdürftige Unterkunft aus Zelteinheiten und zusammengetragenen Aesten hier im Zentrum des Postens. Mein eigener Standort dort bei jenem Baum, wo ich im Flüstertone mit der Schildwache links verkehren kann. Zur Schildwache rechts habe ich Verbindung über einen Verbindungsmann.

- b) *Schildwachen.* Eine Schildwache darf weder essen, trinken, rauchen, schlafen, überhaupt alles nicht tun, was sie von ihrer Aufgabe ablenken könnte. Sie meldet auf Verlangen Name und Schildwachbefehl.

Beispiel der Meldung einer Schildwache:

Herr Hauptmann, Füs. X, einfache Schildwache des Uof.-Postens 200 m vor der Gefechtsstellung des Gros der Kp. an der Straße von A nach B. Ich beobachte von der Häusergruppe rechts, nach links bis zum Bach. Ganz speziell beobachte ich den Weg, der rechts aus dem Wald herauskommt und die Häusergruppe vor mir. Alles was ich sehe und höre, melde ich meinem Postenchef, der da rechts im Gebüsch liegt.

- c) *Verbindungspatrouillen.* Sie suchen und horchen das Zwischengelände ab und melden sich auf dem Nachbarposten als Verbindungspatrouille. Da die Feldwachen vielfach zu schwach sind noch Verbindungspatrouillen zu stellen, werden diese normalerweise durch die Kp. gestellt. Sie orientieren den Nachbar über den Standort der Anschlußposten und zeigen sie wenn immer möglich im Gelände, oder beschreiben den Weg dorthin. Sie lassen sich über das gleiche vom Nachbar orientieren. Gegenseitige Orientierung über Feind.