

# Ein schleimiges, klebriges Scheusal : der Dreck

Autor(en): **Ader, Franz**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

Heft 43

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-712865>

## **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.

Das zusammengefaßte Feuer einzelner Batterien hat angreifende britische Panzerformationen auf kürzeste Distanzen auseinandergesprengt und die einzelnen Wagen im Direktschuß erledigt. Im Wissen um die hervorstechende Wirkung der 8,8-cm-Kanonen wurde das deutsche Afrika-Expeditionskorps in großzügigstem Ausmaße mit diesem Kampfmittel ausgerüstet. Das offensichtlich langsame Fortschreiten der seinerzeitigen Auchinleckschen Offensive kann durchaus berechtigt auf die wirksame Panzerabwehr durch Rommels Fliegerabwehr-Artillerie zurückgeführt werden.

Bei den heutigen Panzergeschwin-

digkeiten ist es andererseits absolut selbstverständlich, daß die Fliegerabwehr-Artillerie schon aus Gründen der Eigenverteidigung den Panzerbeschuß beherrschen muß.

Ueber die Bekämpfung von Bunkern, Festungen, stark geschützten Stellungen oder Häusern durch Fliegerabwehr-Artillerie liegen zahlreiche Berichte vor, die übereinstimmend die furchtbare Wirkung der 8,8-cm- und 7,5-cm-Kanonen hervorheben. Die hohe Feuer- geschwindigkeit, die Präzision und die rasche Feuerbereitschaft vereinigen sich in der Fliegerabwehrkanone zu einem der universalsten und kampfunentscheidendsten Mittel des Krieges.

Die bisherigen Erfahrungen über den Erdkampf der Fliegerabwehr-Artillerie lassen durchaus die Feststellung zu, daß der Einsatz gegen feste und bewegliche Erdziele zur zweiten Hauptaufgabe dieser relativ noch jungen Waffengattung gehört. Als ausgesprochen mobile Waffe ist sie hervorragend geeignet zur wirksamen Unterstützung eigener Infanterie. Es entspricht deshalb in jeder Beziehung einem Erfordernis der Zeit, wenn die zuständigen Kommandostellen unserer Armee der Fliegerabwehr-Artillerie ihre volle und gründliche Aufmerksamkeit schenken.

## Ein schleimiges, klebriges Scheusal: der Dreck

Von Kriegsberichtler Dr. Franz A d e r.

An vielen Märztagen hatte die stärker werdende Sonne kleine Pfützen auf der Straße dieser Sowjetkleinstadt hervorgezaubert. Um vier Uhr nachmittags waren die Wasserlachen noch nicht gefroren. Um 18 Uhr war freilich alles wieder spiegelglattes Eis ... auf dem sich alle Geschöpfe rutschend, die Soldaten schimpfend, die struppigen Panjepferde unwillig schnaubend, vorwärts bemühten. Die Nacht senkte einen hauchdünnen Schneeschleier herab, aber schon um 10 Uhr des folgenden Morgens unterbrachen verräterische, schmutzgelbe Flecken auch in den weniger begangenen Seitenstraßen des Ortes das eintönige Weiß. Sickernde Rinnsale entstanden, suchten und fanden einander, bei Einbruch der Dunkelheit waren die Pfützen immer noch nicht völlig zu Eis erstarrt. Am nächsten Tage wiederholte sich das gleiche Spiel.

Na also! möchte einer zum andern sagen, nun ist es endlich soweit! So weit nämlich, daß die Macht des grimmigen Winters endlich gebrochen erscheint, der Frühling stehe vor der Tür. Wir sind mißtrauisch geworden in diesem Lande winterlicher Ueberraschungen. Noch vor kurzem, nach einer Woche schönsten, hoffnungsvollsten Winter-ade-Wetters, hatten plötzlich einbrechende Schneestürme und beißende Kälte bis zu 36 Minusgraden das Land mit einem neuen Schnee- und Eismantel überdeckt. Unsere Bautruppen haben in diesen Tagen ihre Schaufeln, die sie monatelang nicht mehr aus der Hand gelegt haben, wieder schneller geschwungen. Die Nachschubstraße, die Ader der Armee, mußte von den Schneeverwehungen freigehalten und die Verbindung zu den Nachschubbasen bestehen bleiben. Unter allen Umständen mußte wenigstens ein Einbahnverkehr auch während des Sturmes möglich sein.

Noch ist jetzt unter dem schmelzenden Schnee festes Eis und hartgefrorene Erde, noch fällt kein Regen vom Himmel, um Sonne und warme Luft in ihrer Wirkung zu unterstützen. Aber es ist nicht schwer vorauszusagen, daß bald alle Straßen und Wege sich in Morast und Schlamm verwandeln werden. Unsere Straße und «ihre» Straße, die Straße der Baukompanien nämlich, an der sie seit Monaten gearbeitet

haben, im Sommer nur ein unbefestigtes graues Band aus wirbelndem Staub, ist bedroht. An diese Gefahr ist gedacht worden. Im Wettstreit der Schaufeln weichen die Schneemauern immer weiter nach rechts und links an den Rand der Straße und wurden zuletzt zum Sprung über den Graben gezwungen. Dort blieben sie stehen. In den nahen Wäldern fällt schon seit Wochen unter den hallenden Axthieben Baum um Baum. Auf schmalen Trampelpfaden werden die Stämme durch den hohen Schnee an den Rand der Straße geschleppt und wachsen dort zum Stapel auf. Daraus werden bald Knüppeldämme werden.

Wie gut ist es doch, daß wir vom Herbst her die Stellen kennen, die am meisten von dem glitschigen und zähen Element Schlamm bedroht sind! Da ist diese Senke und jene Moorstelle, jetzt noch unter dem Mantel des Schnees, aber beruhigend bewacht von den wartenden, festen Stämmen. Da ist der Flußübergang, vor dessen Brücke Eisbrecher eingebaut wurden, um die Pfeiler vor der Wut der anstürmenden Eisschollen zu schützen. An einer andern Stelle aber wird die Brücke abgebaut, weil sie der Wucht des Eises nicht gewachsen wäre; Fahren warten darauf, die Verbindung zwischen beiden Ufern aufrechtzuerhalten. Wo die Straße den steilen Hang vor der zerschossenen Kirche hinaufführt, liegt Streugut, Sand und Kies, bereit, um den rutschenden Rädern trotz dem Schlick rauhen Angriff zu gewähren.

Eines Tages war es dann so weit. Der Regen setzte ein. Er kam plötzlich und heimtückisch, wie alles in diesem Land.

Wir wollten es nicht glauben, hofften auf morgen, übermorgen, auf den Vollmond, den Neumond. Aber es regnete, regnete ...

Überall auf dieser Erde ist Regen eine Segnung, in Rußland ist er ein Fluch. Er macht die Menschen, Pferde und Maschinen hilflos. Da stehen sie, Menschen, Soldaten, an Tod und Teufel gewöhnt, unter der Traufe des Stahlhelms, in zentnerschweren Mänteln, Hände und Gesicht vor der sirrenden Peitsche des Windes vergraben, und frieren bis auf die Knochen. Aber das ist nicht das Schlimmste.

An den Stiefeln liegt es. An den Stiefeln hält sie einer fest, ein schleimiges, quatschendes — klebriges Scheusal: der Dreck.

Vielleicht ist es vornehmer, Schlamm zu sagen. Aber das Wort trifft nicht das Wesen des russischen Drecks. Er ist schwarz und zäh, er hängt an beiden Stiefeln bis an die Knie, hält sie fest. Willst du vorwärts, mußt du ihm jeden Stiefel mühsam entreißen und wieder hinsetzen, ihm Schritt um Schritt abringen.

Das kann der Mensch. Die Motoren aber an den schweren Lastwagen, die Gäule vor den Munitionskarren, die fallen aus und fallen um.

Die Fahrer reißen die Kühlerhauben auf, rucken mit Vollgas vorwärts, rückwärts.

Surrend verliert die Fliege am Leim Bein um Bein. Vielleicht kommt eine dicke Hummel, ein Traktor, eine Zugmaschine, ein Geländegänger, spannt sich vor, zieht dich weiter. Läßt er dich aus, sitztst du im Dreck wie die Fliege am Leim.

Kommst nicht weiter, mußt warten, vielleicht gefriert der Dreck noch einmal. Dann hackst du den Wagen heraus und torkelst über die knietiefen Furchen und Knollen weiter. Wenn du Glück hast und wenn der Fahrer Akrobat ist, mit 5 km in der Stunde. Vielleicht findest du zwei Panjepferdchen oder Ochsen und spannst sie vor deine hundert PS. Es ist sicherer.

Der Dreck bleibt.

Wir kratzen ihn von einer Straßenseite auf die andere, stoßen ihn voll Eckel die Böschung hinab.

Wir tragen Häuser ab, werfen Ziegelbrocken in die Fahrbahn — sie versinken im Dreck. Wir schmeißen Wandbalken längs und quer — der Regen unterwäscht sie. Irgendwer hat einen Haufen alten Hanf gefunden, der sich nicht mehr verwenden läßt. Wir werfen Hanf auf die Straße, Sand, Hanf, Sand — die Fahrbahn wird zäher.

Kolonnen rasseln vorüber, zermahlen, ballen den Hanf, wir springen zu und ebnen ein.

Wir können doch nicht hundert Kilometer Hanf legen bis zur nächsten Pflasterstraße!

Die Kolonnen stocken, Fahrer brüllen, Pferde fallen, krepieren.

Der General steigt aus: Wir müssen durch. Neuerlich heult und brüllt die StraÙe kilometerweit. Einige Wagen rutschen vorwärts, ein paar hundert Meter, dann ist es aus. Wir spannen uns an Seilen vor, zwanzig,

dreißig, fünfzig Soldaten, zerrn die Wagen zwei-, dreihundert Meter, einen, ein paar Kilometer ... aus.

Noch achtzig Kilometer sind es bis zum Ziel, und überall der gleiche Dreck.

Jeden Abend sind wir naÙ, durchfroren, todmüde.

So lernt man die Leistung der Baubataillone und den Wert der SowjetstraÙen kennen.

## Gedanken zur Ausbildung im Ablösungsdienst

Der Krieg verlangt vom Soldaten der Motortruppen Mut und Ausdauer, Zähigkeit, Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit, Selbständigkeit und technisches Wissen und Können. Es genügt also nicht, nur ein Fahrer zu sein, was leider noch vielfach geglaubt wird.

Der Aktivdienst hat es mit sich gebracht, daÙ der Wert des Motorfahrers gemessen wird an den gefahrenen Kilometern, am Brennstoffverbrauch, an den transportierten Zementsäcken und Ziegelsteinen. Also rein materielles Bewerten. Dieses Denken hat sich dann auch auf die Motorfahrer übertragen, die nun glauben, das Ausbilden zum Soldaten sei unproduktiv und nur das Transportieren sei von Wert, sei produktiv. Anders bei Infanterie oder Artillerie. Da ist es ganz selbstverständlich, daÙ die kriegsmäßige Ausbildung im Vordergrund steht, das Schaufeln und Pickeln in zweiter Linie kommt.

Mit vollem Recht kann man der soldatischen Ausbildung Unproduktivität vorwerfen, wenn man unter Produktivität die Schaffung von materiellen Werten versteht, mit ebensolchem Unrecht, wenn man die Produktivität von höheren, sittlichen Gesichtspunkten auffaÙt. Wer nicht aus Vorurteil und

Uebelwollen die militärische Arbeit von vornherein verwirft, muÙ die treffliche Schule für Wille und Tat anerkennen. Viele haben unter ihrem EinfluÙ erst gelernt, was sie körperlich und seelisch leisten können, haben in ihr das Selbstvertrauen und die innere Eigenkraft gewonnen, die ihnen für das Leben erhalten bleibt.

Der Gleichheitsgedanke, der Einheitssinn, der Korpsgeist, die Kameradschaft und das soldatische Denken kommen während der Ausbildung besonders zum Ausdruck. Strapazen, kämpferische Ausbildung, soldatische Schulung, Erziehung zur Opferbereitschaft, Mut, Ausdauer, Zähigkeit und Selbstzucht lassen sie zur höchsten Blüte reifen. Nur auf dieser Grundlage sind große Leistungen auf die Dauer möglich.

Jeder Truppenverband stellt eine nach militärischen Zweckmäßigkeitsgründen gegliederte Gemeinschaft dar, die von einem bestimmten Bewußtsein ihrer selbst getragen und zusammengehalten wird. Das Gemeinschaftsbewußtsein äußert sich in der Uebereinstimmung der Gefühle und Ueberzeugungen sowie der Vorstellungen von Sinn, Zweck und Ziel der soldatischen Aufgabe. Das Gemeinschaftsbewußt-

sein läÙt den einen für den andern eintreten und sorgt für die Reinerhaltung des Ehrenschildes der Einheit. Es ist die Grundlage des Korpsgeistes, der Kameradschaft, des Leistungswillens und der Einsatzbereitschaft. Es faÙt die sittlichen Werte und die soldatischen Tugenden der Einheit zusammen und formt die einzelnen Angehörigen innerlich und zur Einordnung in die Gesamtheit. Die vornehmste Aufgabe des soldatischen Führers ist deshalb, die Erhaltung und Festigung des Gemeinschaftsbewußtseins in der Einheit zu pflegen und zu fördern (Altrichter). Der soldatische Führer ist nicht auf einen bestimmten Grad beschränkt, sondern auf alle diejenigen, die eine Gruppe, ein Detachement, einen Zug usw. führen, also Offiziere, Unteroffiziere, Gefreite und Soldaten.

Nur durch Härte, Auferlegung von Pflichten und Verzicht auf gewisse Bequemlichkeiten werden bewährte soldatische Führer und Kämpfer erhalten, die für Dauerleistungen befähigt sind. Die Ausbildung wird deshalb nur militärischen Wert haben, wenn Härte in jeder Beziehung und Weglassen ziviler Bequemlichkeiten verlangt wird.

Hptm. E. Moser, Bern.

### SCHWEIZ. UNTEROFFIZIERSVERBAND

### Wettkampf in schriftlichen Arbeiten 1942 Sap., Pont. u. Mi.

#### Aufgaben für Sap.-, Pont.- und Mi.Uof.

##### Bau, Betrieb und Sicherung einer Bootfähre.

##### I. Auftrag:

Bau, Betrieb und Sicherung einer Fähre mit Erkundungsboot, als Verbindungsmittel in einer Meldeachse über einen Fluß für Aufklärungspatrouillen (Fußtruppen und Radfahrer).

Flußbreite: 80 m.

Wassergeschwindigkeit: 2,5 m/sec.

Landungsverhältnisse beidseitig normal.

Eigenes Ufer überhöht.

Vom Feinde bekannt: keine festen Uferpostierungen, dagegen Patrouillentätigkeit am Fluß.

##### II. Mittel:

Trp.: 1 Uof. + 8 Pont. + 2 Mof.

Material: 1 Erkundungswagen,

1 leichter Lastwagen als Zugfahrzeug.

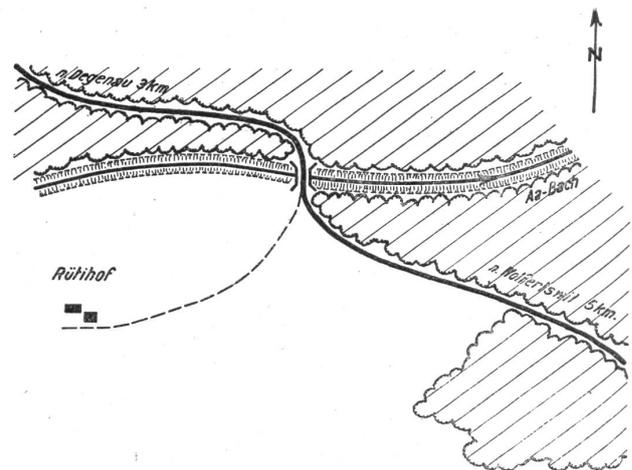
Zusätzliche Bewaffnung: 1 Lmg.

##### Aufgabe 1.

1. Fahrzeit von Fliederdeckung A zur Fährstelle B, Distanz 12 km, StraÙe 3. Klasse.

2. Reihenfolge und Beschreibung der Dispositionen, die der Uof. nach Ankunft an der Baustelle trifft, sowohl in taktischer als auch in technischer Hinsicht.

a) Sicherung während des Baues und während des Betriebes (Miniaturbrückenkopf);



0.0 100 200  
1:5000

b) Aufteilung der Mannschaft und Organisation für den Bau und nachher für den Dauerbetrieb;

c) Zeitbedarf und Organisation für einen Transport von 20 Füs ohne Gepäck.