

Motor-Geländesport

Autor(en): **Studer, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **88=108 (1942)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17885>

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.

überlegen ist. Beim Boxen hat auch der körperlich Schwächere die Möglichkeit, seinem Gegner beizukommen, sei es durch grössere Beweglichkeit, geschickteres, entschlosseneres Ausnützen von Schwächen oder rascheres Erfassen der Kampfsituationen. Es darf nie geduldet werden, dass sich ein Boxer mit der Begründung, der Gegner sei ihm ja doch überlegen, vom Kampfe drückt oder dem Gegner ausweicht.

Die Technik des Boxens wird durch das Inf. Regl. II b in durchaus genügender Weise umschrieben. Es genügt vollkommen, die beiden Schlagarten: den mit gestrecktem Arm geschlagenen Geraden («Direkten») als Angriffs- und Stoppschlag sowie den mit gewinkelttem Arm geschlagenen Rechts-, Links- oder Aufwärtshacken, als eigentlichen Wirkungsschlag zu üben. Grösste Bedeutung ist der Deckung und dem Ausweichen (Esquive) beizumessen, wofür die Schulung des Auges erste Voraussetzung ist. Wichtig ist ebenfalls die rationelle Beinarbeit.

Bei der Bandagierung ist besonderes Gewicht auf die richtige Fixierung des Daumens zu legen. Verletzte Daumen sind eine berüchtigte Boxerkrankheit. Der Zustand der Boxhandschuhe ist oft zu kontrollieren. Handschuhe, die locker gestopft oder hart geworden sind, müssen neu gestopft werden. Der Pflege der Handschuhe ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken; diese sind heute nur schwer zu ersetzen. Ihre Verwendung für die Arbeit am Sandsack oder am Punchingball darf nicht geduldet werden.

Ich habe schon darauf hingewiesen, wie gering die Zahl der geschulten aktiven Boxer bei uns ist. Die kleine Zahl boxerisch ausgebildeter Leute steht in keinem Verhältnis zu den Vorzügen erzieherischer und militärischer Art, die das Boxen in sich schliesst. Wir dürfen gegenüber dem Ausland, welches diese Werte erkannt und sie weitgehend nutzbar gemacht hat, nicht zurückstehen. Die militärischen Schulen und Ablösungsdienste genügen jedoch nicht: das Boxen gehört in das Pensum des militärischen Vorunterrichts. Es muss früher begonnen und auf viel breitere Basis gestellt werden. Erst dann wird es möglich sein, die hohen Werte des militärischen Boxens gebührend nutzbar zu machen.

Motor-Geländesport

Von Lt. *E. Studer*, Solothurn

Es mag unzeitgemäss erscheinen, jetzt, da der Grossteil aller Motorfahrzeuge stillgelegt ist und auch für die militärische Ausbildung nur beschränkte Treibstoffmengen zur Verfügung stehen, über Motorsport zu schreiben.

Zwei Gründe scheinen mir die Berechtigung dieses Aufsatzes zu belegen: die durch die kriegerischen Ereignisse bewiesene Bedeutung des Motorsportes für Angehörige sämtlicher motorisierter Truppen und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, bei uns dem Geländefahren mit Motorfahrzeugen noch grössere Aufmerksamkeit zu schenken und auch mit der reduzierten Benzindotation das für unsere Verhältnisse überhaupt Mögliche an Fahr-sicherheit herauszuholen.

Es gibt wenig Ausbildungszweige ausländischer Armeen, deren Entwicklung wir so gut verfolgen können, wie beispielsweise den Geländesport in der deutschen Wehrmacht. Das mag davon herrühren, dass der junge Motorsport nach Meinungsaustausch und Anregungen in Militär- und Fachschriften rief und andererseits das Fahren mit Motorfahrzeugen im Gelände systematisch gefördert und durch Artikel allgemeinen und speziellen Inhaltes propagiert wurde. So erschienen in der «Kraftfahrkampfruppe» 1938 mehr Beiträge über Kraftfahr-sport als über Panzerkampfwagen und Panzerabwehr zusammen.

Es genügt, einige Jahrgänge der oben zitierten Zeitschrift zu lesen, um die ganze Entwicklung verfolgen zu können. In wenigen Jahren wurde sozusagen aus dem Nichts durch unermüdlige Arbeit und ständiges Verbessern jener Stand erreicht, welcher im Frieden bei den internationalen Prüfungen im Geländesport Staunen hervorrief und für die fahrtechnischen Leistungen im Kriege die Grundlagen schuf. Aus ersten Versuchen und bescheidenen Anfängen innerhalb motorisierter Einheiten und Verbände entstanden immer grössere Anlässe in der Wehrmacht, welche ihren Abschluss in den «Heeres- und Marinemeisterschaften im Kraftfahr-geländesport» fanden.

Neben den Prüfungen innerhalb der Wehrmacht wurden viele Konkurrenzen durch Motorverbände organisiert, zu welchen die Wehrmacht ihre Teilnehmer delegierte. Die Mittelgebirgsfahrt, die Winterprüfung, die Ostpreussenfahrt usw. waren Veranstaltungen, welche auch in unserer Motorpresse erwähnt und beachtet wurden. Die Resultate der internationalen Alpenfahrten oder der Sechstagesfahrten hatten für den Laien nie den gleichen Reiz wie die grossen Rennen. Aber andere Instanzen beschäftigten sich voll und ganz mit den Erfolgen und Rückschlägen im Geländesport: die Wehrmacht. Hier zeigte sich bei der starken und abwechselnden Beanspruchung, welche Modelle für die Armee tauglich waren. Der Rennsport blieb zum grossen Teil übrig für das Prestige, der Geländesport diente den technischen Neuerungen und der Ausbildung möglichst vieler Geländefahrer. Voraussetzung der Erfolge war die Koordinierung aller Interessen, Ar-

mee und Industrie arbeiteten mit den Motorsportverbänden zusammen, eine Spitze legte die Richtlinien fest.

Welch grosse Bedeutung in Deutschland dem Motorsport beigemessen wurde, war bei der Ernennung des damaligen Generals der Panzertruppen Guderian zum Chef der schnellen Truppen ersichtlich, zu dessen Arbeitsgebiet nach öffentlicher Bekanntgabe neben der «Theoretischen und praktischen Ausbildung der Panzertruppe und der Kavallerie die Aufsicht über die Beteiligung aller Waffen des Heeres an allen Zweigen des Kraftfahrportes» gehörte.

Die Erwähnung der Entwicklungsstadien dürfte nötig sein, um wieder einmal mehr zu belegen, dass die Vermutung, in grossen Armeen sei die Ausbildung immer viel leichter, weil mehr und grössere Mittel zur Verfügung ständen, nicht stichhaltig ist. Motorsport, seine Schaffung und Entwicklung, die aus militärischen Interessen bis zum Massensport getrieben werden kann, ist eine Frage von unermüdlicher Arbeit der interessierten Fachleute, einer Zusammenfassung aller Instanzen und der notwendigen Unterstützung durch Armee, zivile Verbände und den Staat. Wenn man doch ein «Geheimnis» in der staunenswerten Ausdehnung und Qualität des deutschen Motorsportes suchen will, dann ist es wohl nur die Tatsache, dass der verantwortliche Träger einer Aufgabe auch immer mit der entsprechenden Kompetenz ausgestattet wurde. Und das ist doch sicher kein «Geheimnis»!

Man hört hie und da Einwände gegen den Motorsport. Sie richten sich gegen das zur Verfügung stehende Material oder bezweifeln direkt die Nützlichkeit eines stärker ausgebauten Geländesportes für unsere Verhältnisse.

Es ist ein Irrtum, zu glauben, zum Motorsport seien Geländefahrzeuge notwendig. Es ist schwieriger, mit einem Serienfahrzeug durch Waldschneisen und Schlamm zu kommen als mit einem Fahrzeug, welches über Allradantrieb, Vierradlenkung, Differentialsperre usw. verfügt. Beim Motorsport soll in erster Linie die Fahrkunst des Mannes entscheiden. Es kann gar nicht im Interesse der Armee liegen, nur mit geländegängigen Fahrzeugen abseits der Strasse fahren zu wollen. Die zur Verfügung stehende Zahl geeigneter Spezialfahrzeuge ist in allen Armeen viel zu klein. Der Geländesport will das Fahren im Gelände mit Normalfahrzeugen fördern. In einem französischen Bericht über den Feldzug in Frankreich steht irgendwo, dass eigentlich nicht so sehr die vielen Geländefahrzeuge der deutschen Armee überrascht hätten, sondern vielmehr die Tatsache, dass der deutsche Soldat auch mit «geländeuntauglichen» Fahrzeugen fast überall durchgekommen sei.

Wenn die Anforderungen mit der Ausbildung langsam gesteigert werden, so sollen Reparaturen nur selten auftreten. Vor der Geländeausbildung muss der Mann die notwendigen technischen Kenntnisse über sein Fahrzeug besitzen, um dessen Möglichkeiten und ihre Grenzen zu kennen. Es wird aber nicht ganz zu vermeiden sein, dass ein Fussraster gekrümmt und ein Kotflügel geritzt wird. Allen Aengstlichen, denen ein auf Hochglanz polierter Benzintank mehr sagt als die Fahrtechnik des Mannes im Gelände, sei der Ausspruch eines französischen Offiziers in Erinnerung gerufen, «dass die Einheit während dem Kriege weniger Schäden und Reparaturen gehabt hätte, wenn sie während der Friedensausbildung mehr davon verursacht hätte». Damit ist die Forderung sicher unterstrichen, dass man auch während der Friedensausbildung mit den Motorfahrzeugen bei richtiger Vorbereitung bis an das Maximum gehen soll.

Der noch selten gehörte Einwand, dass für unsere Verhältnisse der Geländesport von geringerer Bedeutung sei, da wir über ein gutes Strassennetz verfügen, dürfte nach der mit aller Deutlichkeit gezeigten Aufgabe einer angreifenden Luftwaffe, sämtliche Kommunikationsmöglichkeiten zu zerschlagen, hinfällig sein. Dazu kommt noch die Forderung, dass bei unsern vielen, aber meist schmalen Strassen, jene, welche nicht an die Fahrbahn gebunden sind, dort nichts zu suchen haben.

Individuelle Einwände haben zudem keine Berechtigung mehr, da von *berufener Seite* der Wert des Geländesportes voll und ganz anerkannt wird und der Waffenchef der leichten Truppen seit langem die Forderung, speziell für die Motorradfahrer, nach intensivster Ausbildung im Geländefahren gestellt hat. Bis jetzt sind, abgesehen von wenigen Ausnahmen, nur die den Pz. Kp. zugeteilten Motorradfahrer auf der befohlenen Stufe angelangt.

Unsere freiwillige ausserdienstliche Ausbildung erregt immer wieder die Bewunderung anderer Staaten. Die Hingabe, mit welcher Kader und Mannschaft bei uns unter teilweise grossen persönlichen Opfern in ihrer Freizeit an ihrer Kriegstüchtigkeit weiterarbeiten, ist die Garantie, dass bei entsprechender Organisation auch der ausserdienstliche Geländesport im Interesse unserer Landesverteidigung ausgebaut werden kann.

Die aufgezwungene Pause in der Tätigkeit der vielen Verbände, welche die Automobilisten und Motorradfahrer umfassen, dürfte der beste Zeitpunkt sein, um die notwendige Zusammenfassung zu beginnen, um ein einheitliches Programm festzulegen. Ohne Spitzenorgan werden wir bei noch so gutem Willen nur ein Neben- und Durcheinander haben, welches, gemessen am Auf-

wand, nie die entsprechenden Resultate zeigen wird. Armee, Verbände und Industrie müssen zusammenarbeiten.

Für die benzinlose Zeit könnte an eine Vorbereitung der angehenden Rekruten durch Motorklubs gedacht werden, wie sie auch schon für andere Waffen besteht, für Funker, Artilleristen, Pontoniere usw. Die Ausbildung würde sich auf die theoretischen und praktischen technischen Kenntnisse beschränken. Die dadurch gewonnene Zeit würde durch vermehrte Fahrausbildung ausgeglichen, da heute der Rekrut mit Fahrkenntnissen einrückt, die wegen der Stilllegung der Motorfahrzeuge längst nicht mehr mit jenen verglichen werden können, wie sie vor zwei oder drei Jahren gefordert wurden.

Mittel und Wege zum Ausbau des Geländesportes in und ausser Dienst mag es viele geben. Nur eine Forderung ist ganz sicher: dass der ausserdienstliche Motorsport seine für die Armee wichtige Aufgabe nur dann erfüllen kann, wenn die Initiative und Aufgabenstellung für alle mithelfenden Organisationen von der Armee ausgeht. Ohne diese Führung, welche über die entsprechenden Mittel und Kompetenzen verfügen muss, wird nie ein brauchbares Resultat erzielt.

MITTEILUNGEN

Oberst H. Moulin, Präsident der Schweiz. Offiziersgesellschaft †

Mit Ermächtigung des Vorstandes der Schweiz. Offiziersgesellschaft bringen wir, um die einheitliche Ausgestaltung des vorliegenden Sonderheftes zu wahren, den Nachruf für Oberst H. Moulin in der nächsten Nummer. Red.

General Willes Bedeutung für die Entwicklung der schweizerischen Milizarmee. Der Verfasser dieses Aufsatzes, Lt. Hans Senn, macht uns darauf aufmerksam, dass auf Seite 193, Zeile 12, ein sinnstörender Druckfehler zu berichtigen ist, indem statt «Arbiter» irrtümlicherweise «Arbeiter» gesetzt wurde. Die Stelle soll also heissen:

«Die urteilende Gerechtigkeit ist stets bestrebt, sich mit der Realität auseinanderzusetzen. Auch von dieser Seite lernen wir Willes Anteilnahme an den Dingen dieser Welt verstehen. In seinen schriftlichen Aeusserungen ist er der Arbiter, der immer wieder grundsätzliche Urteile fällt.»

Trainingsblätter für die Armeemeisterschaften

Mitgeteilt von Lt. Spinner M., Weststrasse 27, Bern

Um das Training systematisch und wirkungsvoll zu gestalten, ist es notwendig, dass periodisch die Leistungen in den einzelnen Disziplinen gemessen