

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 5 (1929-1930)
Heft: 14

Artikel: Ski oder Schneeschuh : eine Antwort
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708610>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.05.2025

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

In Bern («Schweizerhof») hielt Oberst Bircher einen sehr interessanten Vortrag über das Thema **«Die Schlacht bei Tannenberg als kriegsgeschichtliches Beispiel**, auf die Schweiz übertragen.» Der «Bund» (3. III.) schreibt dazu:

Oberst Bircher ist bekannt als Verfasser tiefgründiger kriegsgeschichtlicher Studien aus dem Weltkrieg, von denen als hauptsächlichste das Werk über «Die Schlacht an der Marne» erwähnt sei.

Der Referent bezeichnet den heutigen Vortrag selbst als Versuch, die grosse Kampfhandlung der Schlacht bei Tannenberg auf die Schweiz zu übertragen. Denn es ist ausserordentlich schwierig, sich beim Studium einer solchen Schlacht die Verhältnisse von Raum und Zeit richtig zu vergegenwärtigen sowie sich an Hand der Karte ein genaues Bild des Kampfgebietes zu machen. Und doch ist beides für die Beurteilung der Kampfhandlung und der tatsächlichen Geschehnisse sehr wichtig. Im Weltkrieg hatten die meisten grösseren Schlachten Front- und Tiefenausdehnungen, die sich mit früheren Kriegen nicht vergleichen lassen. Gewaltige Schwierigkeiten türmen sich da im modernen Kampf vor dem Führer und seinen Gehilfen auf. Aber ebenso wie früher bleiben der Kampfwert der Truppe und Können, Charakterstärke und Verantwortungsfreudigkeit des Führers die entscheidenden Faktoren. Oberst Bircher hat es meisterhaft verstanden, die Geschehnisse und den Verlauf der Schlacht unter Zugrundelegung annähernd gleicher Raum- und Zeitverhältnisse als Beispiel zu übertragen. Zahlreiche Lagekarten waren wertvoller Behelf für die interessanten Ausführungen.

Der Vortrag, dem auch Bundesrat Minger, Oberstkorpskommandant Biberstein und die Oberstdivisionäre Sonderegger und de Loriol beiwohnten, wurde vom Präsidenten und den ausserordentlich zahlreich anwesenden Mitgliedern warm verdankt. Zu Beginn der Sitzung gedachte der Präsident in ehrenden Worten des verstorbenen Obersten Mosimann.

Im «Tages-Anzeiger» (4. III.) heisst es: Die Geschäftsleitung der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz und das Bundeskomitee des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes richten an das Schweizervolk einen Aufruf, in welchem sie **gegen den Kredit von 20 Millionen Fr. für die Militäraviatik** entschieden Stellung nehmen und gegen die Dringlichkeitsklausel protestieren, wodurch dem Schweizervolk in dieser Frage das Referendumsrecht vorenthalten wird.

Auf diese Stellungnahme der Sozialisten findet sich eine sehr gute Erwiderung in der «Zürcher Volkszeitung» (11. III.). Das Blatt schreibt:

Der angekündigte sozialistische Kampf gegen die Flugzeugvorlage ist das erste Resultat der in Basel beschlossenen verschärften Aktion. Früher hiess es, die Schweiz bringe doch keine brauchbare Luftwaffe heraus, und jetzt, wo die modernsten Flugzeugtypen nach jahrelangen Versuchen entwickelt worden sind, und eine militärisch und technisch unanfechtbare Vorlage präsentiert wird, ist's wieder nichts! Die Herren Genossen gerieren sich als Strategen und Taktiker, die alles besser wissen wollen. Auch ihr verfassungsmässiger Einwand ist unhaltbar. Die Vorsage wird nicht wegen der Dringlichkeit dem Referendum entzogen, sondern weil sie nicht allgemein verbindlicher Natur und schon durch die Truppenordnung präjudiziert ist. Wie bei der Neubewaffnung der Feldartillerie im Jahre 1903 und bei der Einführung des leichten Maschinengewehrs wird der Kredit nicht mit dem ordentlichen Budget verlangt; die Summe kommt nicht einmal auf Kapitalrechnung, sondern ist ab 1930 durch die Verwaltungsrechnungen zu tilgen. Das Kreditbegehren ist nichts anderes als die Zusammenfassung von Summen, die seit 1923, weil die Frage der Flugzeugbeschaffung noch nicht abgeklärt war, nicht budgetiert zu werden brauchten. — — —

An der letzte Woche im Berner Grossratssaal auf Veranlassung der Schweizerischen Vereinigung für Sozialpolitik abgehaltenen Kundgebung für die Altersversicherung bekannte der Diskussionsvotant der sozialdemokratischen Partei, Nat. Rat Grosperre, das Schweizervolk würde zehnmal die Versicherung verwerfen, um sein Militärbudget zu verteidigen. Diese Einschätzung der Dinge ist zweifellos nicht nur richtig, sondern aus dem Munde eines Sozialisten auch recht bemerkenswert. Die Wehrpflicht ist im Volke so tief verwachsen, der Wille zur Wehrbereitschaft so unbezwingbar, dass der demagogische Gedanke, das Budget für unsere Landesverteidigung liesse sich einfach auf das Konto Sozialversicherung überschreiben, von keinem einsichtigen Sozialisten ernst genommen werden kann. Herr Grosperre als nüchterner Gewerkschafter denkt zweifellos auch daran, dass ein Verzicht auf die Landesverteidigung — ganz abgesehen von den politischen Konsequenzen — die schwersten wirtschaftlichen Folgen hätte, eine Arbeitskrise und eine Erschütterung des Arbeitsmarktes, die schwerlich auszudenken ist.

Die Flugzeugvorlage hätte das Referendum unserer Ueberzeugung nach nicht zu scheuen. Ein sehr weit links stehender bürgerlicher Nationalrat äusserte sich unlängst dahin, die Vorlage würde vom Volke, wenn die Sozialisten das Referendum überhaupt zu ergreifen wagten, haushoch angenommen. Herr Grosperre scheint der gleichen Meinung zu sein.

Ski oder Schneeschuh

Eine Antwort.

In der vorletzten Nummer des «Schweizer Soldat» erzählt uns Herr Jean Weber über seine Erfahrungen mit **kanadischen Schneeschuhen**, die er während vier Wintern in den Rockies Mountains machen konnte. Gestützt auf seine damit erzielten günstigen Ergebnisse, erachtet er seine Prüfung dieses Gerätes als für unsere Armee wertvoll und neue Möglichkeiten bietend.

Wenn die nachfolgenden Ausführungen in einem gewissen Gegensatz zu denen Webers stehen, so möchte ich damit nicht etwa seinen sehr interessanten und lehrreichen Aufsatz angreifen, sondern vielmehr einer Angelegenheit zur Diskussion verhehlen, die es wohl verdient, auch von einem anderen Gesichtspunkte aus betrachtet zu werden.

Schon relativ früh, wenn auch ganz vereinzelt, fanden kanadische Schneeschuhe in der Schweiz Verwendung. Im Winter 1883/84 bestiegen damit die Gebrüder Egger aus Basel das Aroser Rothorn. Ungefähr ein Jahrzehnt später wurde von einigen begeisterten Alpinisten der Pragelpass mit Ski und Schneereifen überschritten. Zur Verwendung gelangten dabei Schneereifen, wie sie die Bauern der Urschweiz benützen. Einer der Teilnehmer, Dr. Naef-Blumer, schreibt in seinem Reisebericht: «Im eigentlichen Hochgebirge werden sie (die Ski) sich nach unserer Ansicht nur langsam einzubürgern vermögen. Aus verschiedenen Gründen werden hier die Schneereifen ihr Recht behaupten. Schleppend und unbeholten erscheint zwar der Gang auf denselben im Vergleich zu den blitzschnellen, eleganten Bewegungen des Skiläufers; doch sie tragen über den tiefsten und lockersten Schnee ebenso sicher wie die Schneeschuhe; sie sind brauchbar auch auf hartgefrorenem Schnee und sozusagen in jedem Terrain. Sie sind dabei sehr leicht und nur von geringem Umfang, so dass sie bequem auf dem Rücken getragen werden können. Das Gehen mit Reifen braucht nicht erlernt zu werden, der Skilauf dagegen ist eine Kunst, die fleissig geübt werden will. — In den meisten Fällen genügen die Reifen den Zwecken der Bergbauern vollständig. — Sie kommen bei uns vor der Hand wohl auch für militärische Märsche zur Winterszeit in den Gebirgsgegenden in erster Linie in Frage; hiezu reichen sie jedenfalls vollkommen aus. Der Ski dagegen würde namentlich im Kundschafts- und Meldungsdienst vorzügliche Dienste leisten.» (Dr. J. Mercier, Aus der Urgeschichte des schweiz. Skilaufes.)

Inzwischen hat der Skisport einen unerhörten Aufschwung genommen. Alt und jung, arm und reich huldigt ihm mit der gleichen leidenschaftlichen Begeisterung. Schneeschuh, Schneereif und Schneebrettli sind beinahe in Vergessenheit geraten und werden fast als Reliquien einer guten alten Zeit betrachtet.

Erst kürzlich hatten Truppen, u. a. die drei Kompagnien aus der 5. Division, die in Andermatt ihren Winter-Wiederholungskurs absolvierten, Gelegenheit, mit diesen «Ski-Ersatzmitteln» Versuche anzustellen. Der Kommandant der Geb.-Inf.-Kp. II/72 schreibt darüber in seinem Bericht folgendes:

«Am geeignetsten haben wir die Schneereifen mit Schnurgeflecht und Hanfbändern zum Schnüren befunden. Die ovalen Schneebrettchen, ob halb oder ganz verstärkt, gefrieren rasch und brechen dann leicht. Die Schneebrettchen, wie sie während der Mobilmachung verwendet wurden, sind auch noch ganz gut, haben aber den grossen Nachteil, dass sie mit Stricken, statt mit Bändern geschnürt werden, was rasch infolge starker Reibung, Sehnenscheidenentzündungen verursacht und dadurch die Marschfähigkeit in verhältnismässig kurzer Zeit herabmindert. Versuche haben ergeben, dass für die gleiche Strecke benötigt wurden: auf Ski 30 Minuten, auf Schneebrettern 65 Minuten, auf Ski mit voller Packung 50 Minuten. Dagegen sind Schneebrettchen ein gutes Hilfsmittel bei Skibrüchen, der Mann kommt dann immer noch besser vorwärts als zu Fuss, und die Skireparaturtaschen können nicht immer in der Nähe sein.»

Ohne Zweifel wären Versuche mit den von Weber beschriebenen kanadischen Schneeschuhen ganz bedeutend günstiger ausgefallen. Die Form mit der heraufgewölbten Spitze ist schon praktischer, die Bannung aus präparierter Rohhaut viel geschmeidiger und widerstandsfähiger. Ferner kann man am Steilhang die Schuhspitze durch die Öffnung im Geflecht durchdrücken, womit beinahe eine Klettermöglichkeit erreicht wird.

Dass in Kanada dieser Typ hauptsächlich Verwendung findet, mag seinen Grund in der ganz anderen Schneebeschaffenheit haben. Dann ist der Boden dort vielfach stark mit dichtem Gebüsch und Wald bedeckt und ferner wird der Schneeschuh fast immer nur für Jagd und Fallenstellen benützt.

*

Ich glaube, dass gerade die Winter-Wiederholungskurse den Beweis erbracht haben, dass es möglich ist, eine Truppe in kurzer Zeit auf Ski gefechtsstüchtig zu machen. Ein Stock guter Fahrer ist in jeder Einheit vorhanden und zudem wird es damit von Jahr zu Jahr besser. Hauptbedingungen sind stets: Straffste Disziplin, Stemmfahren lehren und aber auch fahren, gute und reichliche Ernährung.

Der kanadische Schneeschuh, der den in unserer Armee gebräuchlichen Reifen und Brettchen ganz bedeutend überlegen zu sein scheint, dürfte auch uns gute Dienste leisten. Seine Verwendung dürfte in der Mitnahme als billiges Reservestück liegen, das vor allem bei Skibrüchen, leichteren Verwundungen, ungewöhnlich viel Neuschnee in Anwendung käme. Auch hinter der Front liessen sich zahlreiche Möglichkeiten nutzbringenden Gebrauchs ausdenken.

Für unsere Kampftruppen aber müssen und wollen wir den Ski verlangen. Er steht uns ja auch zur Verfügung. Dieses unentbehrliche Hilfsmittel richtig und sicher beherrschen zu lernen, gehört mit zur Erhaltung unserer Wehrhaftigkeit.

Oblt. Bosshardt, II/72.



Küche im Wald. — Cuisine dans la forêt.

(Hohl, Arch.)

Im Flugzeug rund um die Schweiz

Von Friedrich Brawand, Lt. Sch. Kp. I/9.

Es vergeht sozusagen keine Woche mehr, ohne dass die Annalen des Flugwesens um eine neue Grosstat, um einen neuen Rekord bereichert werden. Wie bescheiden erscheint denn auch ein Flug um die Schweiz! So bescheiden, dass man wohl der Meinung sein darf, dass ein Aufsatz über diesen Flug nicht nur überflüssig, sondern geradezu ohne jede Existenzberechtigung ist. Was bedeutet ein Flug um die Schweiz im Zeitalter tausend Kilometer zählender Ueberlandflüge, in der Epoche der Ozeanflüge und Rundflüge um die Welt?

Wenn ein solcher Rundflug auch keine sportliche Spitzenleistung ist, wenn auch kein neuer Rekord aufgestellt wird, so kann er gleichwohl seinen Wert haben.

Und der Rundflug, über den dieser Artikel kurz berichten will, hat seinen Wert, einen grossen Wert.

Um den Schülern der Piloten- und Beobachterschule Gelegenheit zu geben, die wichtigsten Militär- und Zivilflugplätze, nach Möglichkeit solche, die während obgenannter Schule übungsweise nicht angefliegen werden konnten, kennen zu lernen, wurde ein dreitägiger Rundflug um die Schweiz in das Schulprogramm eingeschaltet.

Die Flugroute war: Dübendorf — Pruntrut — Delsberg — La Chaux-de-Fonds — Biel — Payerne — Romont — Genf — Bière — Lausanne — Bex — Turt-

mann — Lausanne — Bulle — Thun — Bern — Thun — Chur — Dübendorf, mit jeweiliger Landung an obgenannten Plätzen.

Die Absolvierung des ca. 1000 km messenden Rundfluges war auf drei Tage verteilt. Um auf den verschiedenen Landungsplätzen Start und Landung, sowie das Tanken usw. zu erleichtern, wurde der Rundflug in fünf Staffeln zu fünf bis sechs Flugzeugen durchgeführt, von denen jede die Flugroute in einer bestimmten, allein zu fliegenden Richtung zurückzulegen hatte.

Als Staffelführer flogen die Fluglehrer des Fliegerwaffenplatzes Dübendorf mit.

Der Rundflug wurde auf unsern sogenannten Trainingsmaschinen, DH 5 und DH 3 ausgeführt und ohne jeden Unfall beendet.

Die Tatsache, dass der Flug von Pilotenschülern und bei zeitweise äusserst unangenehmen Windverhältnissen durchgeführt wurde, legt nicht nur für deren Können ein gutes Zeugnis ab, sie spricht auch für die Fähigkeiten unserer Fluglehrer. Bedenkt man, dass die verwendeten Maschinen ausnahmslos älteren Datums sind, ihre Beanspruchung in Schulen und Kursen eine ausserordentlich grosse ist, und zieht man in Betracht, dass der an die Maschinen grosse Anforderungen stellende Rundflug ohne nennenswerte Pannen zu Ende geführt werden konnte, so darf man auch dem Material und somit dem Personal, dem die Obhut und Pflege dieses Materials obliegt, ein gerechtfertigtes Lob nicht verweigern.

Montag, den 23. September 1929. 7 Uhr morgens. Kurzer Rapport im Theoriesaal. Der Rundflug wird abgehalten. Simultanstart der Staffeln 07 30 Die Nummern der Flugzeuge, Namen der Piloten und Beobachter werden abgelesen. Bereit machen!

Im Nu ist der grosse Theoriesaal leer. Wie eine wilde Jagd geht es treppauf, in die Zimmer. Sturzhelm, Brille, Handschuhe, Ueberschuhe, Fliegeranzug, Kartenbrett, Karten, Meldeblocs — — — Himmel, man sollte zwanzig Arme haben, um alles zu fassen. Gegenseitig schiebt man sich die Siebensachen unter die Arme.

Die ersten Besatzungen treten aufs Flugfeld. Je zwei und zwei zusammen, Pilot und Beobachter, wie es sich gehört. Zwanzig, dreissig, fünfzig Kameraden eilen über das Feld. Grosskampftag. Dreissig Flugzeuge stehen bereit. Man trennt sich. Keine grossen Worte. Leuchtenden Auges, ein kräftiger Händedruck oder ein Winken. Jede Besatzung begibt sich zu ihrem Flugzeug. Hinein in den Pelz, der uns warm geben soll da oben. Sturzhelm auf, Brille an. Ein Griff, hinein in die Kiste! Gurte um. Ein Blick auf die Uhr. 07 25.

Der erste Propeller dreht. Ein zweiter springt an, ein vierter, zehnter. . . . Das Summen wird zum tiefen Brummen. Jetzt heult es über das Feld. Dreissig Motore singen ihr ehernes Lied. Oh, du schönes, du wunderbares Lied von Mut, von Wucht, von Kraft!

Dreissig ruhige Hände fassen den Gashebel, dreissig sichere Hände fassen das Steuer.

07 30. Die erste Staffel startet. Sie fegt über das Feld, kurze Sekunden und weg ist sie. Die zweite Staffel folgt, die dritte. Unsere Staffel startet nach der vierten.

Die erste Staffel ist am grauen Morgenhimmel verschwunden. Unsere Staffel fliegt eine grosse Schleife um den Platz, rasch Höhe gewinnend. Das lieb gewordene «Dub» verschwindet. Auf Wiedersehen Mittwoch abend 6 Uhr!

Oerlikon. Wie eine ovale Badewanne sehen wir das Velodrom. Zürich liegt in leichtem Dunst, aus dem die Türme des Grossmünster leicht hervorragen. In