

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 21 (1945-1946)
Heft: 45

Rubrik: Militärsport

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: 30.01.2025

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

Die Nord-Burma-Jeep-Eisenbahn

Zweimal Jeeps ... auf Schienen und als Boot.

Als die britische 36. Division in Nordburma ankam, fand sie eine der eigenartigsten Eisenbahnen der Welt in Operation — die Nord-Burma-Jeep-Eisenbahn. Es war die Hauptlinie zwischen Myitkyina und Mandalay.

Die Japaner verdankten dort ihre Niederlage zu einem großen Teil dieser Jeep-Eisenbahn, die ihre Existenz der Erfindergabe und dem Improvisationstalent britischer Ingenieure und Sappeure verdankte und die, einem ununterbrochenen Strom gleich, für den lebenswichtigen Nachschub sorgte.

Die Jeep-Lokomotive ist fähig, drei vollgeladene Wagen mit einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern zu ziehen; Leerfahrten erreichen eine Geschwindigkeit von über 70 km pro Stunde.

So überquerten US-Soldaten mit ihren Jeeps kleine Flüsse.

Tausendfach wurde im vergangenen Kriege bewiesen, welch wichtige Rolle die Improvisation gespielt hat und wie mancher — nicht nur örtliche Sieg — dank einer impulsiven Improvisation erfochten werden konnte. Manches Menschenleben konnte gerettet werden, weil in einer verzwickten und scheinbar aussichtslosen Situation der Soldat X eine gute Idee hatte. Es zeigt sich hier wieder erneut, wie verkehrt es wäre, den Soldaten nur zu blindem Gehorsam erziehen zu wollen und seinen Denkapparat vom Kommando gewissermaßen zu konfiszieren.

Als eine Gruppe Jeeps zum erstenmal vor einem kleinen Flusse stand, den es galt, unbedingt und ohne Brücke zu überqueren, setzten sich Mannschaft und Offiziere einträchtig zusammen und beratschlagten, wie man die Vehikel samt Waffen und persönlicher Ausrüstung trockenen «Fufjes» an das andere Ufer bringen könnte. Zeit war nicht viel vorhanden, Sappeure, die in solchen Situationen sonst immer eine Antwort wissen, waren auch keine da — und der vorgeschriebene Punkt mußte erreicht werden. Es dauerte keine 10 Minuten, bis von einem Korporal das Ei des Kolumbus gefunden wurde. Flugs wurden die großen Segeltuchblachen vom Lastwagen genommen, der Jeep darin eingewickelt, die Kleider ausgezogen und mit acht Menschenstärken wurde das Vehikel schwimmend ans andere Ufer gebracht.

M. W. W.



Oberes Bild:

So sehen die Jeep-Lokomotiven der Nord-Burma-Jeep-Eisenbahn aus. Mit den primitivsten Mitteln wurde von britischen Ingenieuren und Sappeuren der geniale Umbau vorgenommen. Auf dem Bild sieht man die zwei Lösungen des Problems — der erste Jeep hat lediglich einen Vorbau aus Eisenrädern erhalten, während die hinteren ihrer Gummiräder vollkommen entledigt und an anderen Stelle Eisenräder montiert wurden.

Mittleres Bild:

Der Fluß muß überquert werden — und der Jeep muß trockenen «Fufjes» mit, auch wenn keine Brücke vorhanden ist. Hier hilft nur Improvisation. Die Segeltuchblache eines Lastwagens muß den Dienst tun.

Unteres Bild:

Der Jeep wurde fein säuberlich eingewickelt und lediglich von Menschenkraft getrieben und gesteuert, wird das Vehikel ans andere Ufer gebracht.

Militärsport

Konstituierung der Schweizerischen Interessengemeinschaft für militärischen Mehrkampf «SIMM».

Anlässlich des Meetings im Drei- und Vierkampf in Neuenburg konstituierte sich am 23. Juni die Schweizerische Interessengemeinschaft für militärischen Mehrkampf,

abgekürzt genannt SIMM. Unter der Leitung von Major Siegenthaler, der die an der Versammlung anwesenden Mehrkämpfer kurz orientierte über die Entwicklung des Wehrsportes in- und außerhalb der Armee, wurden vorerst die Statuten beraten und genehmigt.

Die SIMM verfolgt den Zweck, durch Zusammenschluß der militärischen Mehrkämpfer und anderer Wehrmänner an der Förderung der körperlichen und geistigen Erziehung mitzuarbeiten und damit den Willen zur allgemeinen Wehrpflicht als tragender Pfeiler des schweizerischen

Staatsgedankens vertiefen zu helfen. Sie pflegt den militärischen Mehrkampf und fördert jede militärsportliche Betätigung, die der Armee und damit der Landesverteidigung zu dienen geeignet ist.

Die SIMM will zur Hauptsache folgende Aufgaben übernehmen:

- Durchführung der Schweiz. Sommer- und Winter-Mehrkampf-Meisterschaften im Fünf-, Vier- und Dreikampf sowie Durchführung von Regional-Turnieren in den gleichen Disziplinen;
- Unterstützung der örtlichen Trainingsgruppen und Organisationen sowie der Mitglieder bei der Gestaltung eines rationalen Trainings.

Die Statuten regeln im übrigen die Mitgliedschaft, die Organe, die Tätigkeit des Vorstandes und der technischen Kommission, sowie das Finanzielle.

Zur großen Genugtuung der anwesenden Mehrkämpfer konnte der erst kürzlich zum Regierungsrat und bernischen Finanzdirektor gewählte Major Siegenthaler als Obmann der SIMM weiterhin gewonnen werden. Ihm zur Seite steht ein elfköpfiger

Vorstand mit Hptm. Macheret (Freiburg) als Vize-Obmann, Major Grundbacher (Thun) als Obmann der technischen Kommission, Lt. Kolb (Bern) als Sekretär und Wm. Rüfenacht (Bern) als Kassier.

Das Tätigkeitsprogramm wurde festgelegt wie folgt:

- 20./21. Juli 1946 Regional-Meeting in Bern im Drei-, Vier- und Fünfkampf;
- 17./18. August 1946 Schweizerische Mehrkampf-Meisterschaften im Drei-, Vier- und Fünfkampf in Thun;
- 21./22. September finden die Zürcher Wehrsporttage, organisiert durch die Armee-Mehrkampfvereinigung, statt.
- Es ist vorgesehen, daß im Winter 1946/1947 neben Regional-Turnieren, die Schweizerischen Meisterschaften — voraussichtlich mit Beteiligung einer schwedischen Equipe — am 22./23. Febr. 1947 (Ort der Durchführung noch nicht bestimmt) und die Sommer-Mehrkampfmeisterschaften am 23./24. August in Neuenburg stattfinden.

*

Durch diese Konstituierung der SIMM haben nun die Mehrkämpfer ihre feste Organisation erhalten und die Tätigkeit und Entwicklung ist gesichert. Wer irgendeine Auskunfft wünscht, wende sich an den Sekretär der SIMM, Lt. Kolb, Bern, Bundesgasse 4. -tb.

Regionales Mehrkampf-Meeting Bern

Im Auftrag der Schweizerischen Interessengemeinschaft für militärischen Mehrkampf führt die Trainingsgruppe Bern am 20./21. Juli 1946 unter dem Organisationspräsidium von Oberst H. Steiner, Kreiscommandant, und der technischen Leitung von Hptm. F. Nobs ein regionales Mehrkampf-Meeting im Drei-, Vier- und Fünfkampf durch, wobei der Dreikampf in der Kategorie A mit einem 15-Kilometer-Gepäckmarsch und in der Kategorie B mit Schwimmen über 300 m zur Austragung gelangt. Anmeldungen für die Teilnahme sind zu richten an die Trainingsgruppe Bern, Postfach Transit 144, Bern. Anmelde-termin 11. Juli 1946. (Eing.)

Ein Volk das nicht fliegt . . .

Unter der Führung von Major Jean-René Pierroz besuchte eine französische Sportsflugzeug-Equipe unser Land. Bei strömendem Regen und tief herabhängenden Wolken trafen die 12 Apparate in Biel, deren acht am folgenden Tage in Basel ein. Der durch die neuen Rheinhabebauten bedenklich eingengte alte Flugplatz «Sternenfeld», wurde nur zu einem Teil beansprucht, denn es zeigte sich, daß diese Sportmaschinen nach dem Aufsetzen auf die Erde eine wesentlich kürzere Strecke dahinrollen, als man es von früheren Modellen her gewohnt war. Einige der Apparate waren mit sog. Buglandrädern versehen, welche ein Vornüberkippen bei der Landung verunmöglichen und auf diese Weise die Sicherheit des Flugzeuges bedeutend erhöhen.

Der französische Fliegerbesuch wurde vom «Office français d'exportation de matériel aéronautique» (OFEMA) organisiert und diente der Vorführung neuer Touristikmodelle. Bei diesen Flugzeugen handelt es sich ausschließlich um zwei- bis dreiplätzig Tiefdecker (größtenteils Ganzmetallkonstruktionen), die eine Maximalgeschwindigkeit von 220 bis 265 km/Std. entwickeln. Ihr Aktionsradius beträgt durchschnittlich 1200 km. Die billigste Maschine kommt auf Fr. 22 000.—, die teuerste auf Fr. 35 000.— zu stehen. Herstellerin ist die Firma Société Roche Aviation in Paris.

Unter den anwesenden Fliegern bemerkte man die bekannten Frontpiloten Marcel Doret und Georges Detré, den wegen seiner außerordentlichen Kühnheit berühmt gewordenen Werkpiloten Galy (vor einigen Jahren Inhaber des Schnelligkeitsrekordes) und

verschiedene andere «Größen der Luft». In Anwesenheit von Flugplatzdirektor Koepke, Offizier unserer Fliegerwaffe, führte jeder einzelne französische Pilot seinen Apparat vor, wobei sich Sachverständige und Laien davon überzeugen konnten, daß die neuesten französischen Konstruktionen auch verwöhnten Ansprüchen voll zu genügen vermögen. Die Wendigkeit in der Luft ist ganz erstaunlich, die Führung außerordentlich einfach. Die meisten Apparate sind mit Doppelsteuer ausgerüstet, wodurch die Möglichkeit gegenseitigen Ablösendens bei längeren Flügen geboten wird. Auch für Lernzwecke eignet sich das Doppelsteuer ganz vorzüglich.

Auf Einladung des Equipenchefs haben wir einige der neuen Apparate bestiegen, um sie uns in der Luft vorführen zu lassen. Was hier an Geschicklichkeit und ruhiger Ueberlegenheit gezeigt wurde, stand den vorangegangenen Akrobatikdemonstrationen keineswegs nach! Deren Bravourstück war die Berührung des Flugplatzbodens mit einem Flügelende durch einen in vollem Flug befindlichen Apparat, der nicht die geringsten Beschädigungen davontrug. Rollen, Loopings und andere Figuren lösten einander ab und zeugten von der überragenden Geschicklichkeit der französischen Flieger. Wir haben die Gelegenheit benutzt, dem neuen Großflughafen Blotzheim aus der Vogelperspektive bzw. aus 10 m Höhe einen Besuch abzustatten! Die Inbetriebnahme dieses modernsten Flugplatzes bei Basel wird das alte «Sternenfeld» vollständig entlasten und es zu einem gemüthlichen Horst der Sportflieger werden lassen.

Militärsachverständige und Sportflieger hatten sich neben den Pressever-

tretern eingefunden. Sie alle standen unter dem bestimmten Eindruck, daß mit der Ankunft der französischen Flieger, die ihren englischen und amerikanischen Kameraden nachfolgen, das Signal für eine Ausbreitung des Flugsportes in unserem Lande gegeben sei. Bekanntlich bemüht sich die Fliegerschule Grenchen in Verbindung mit dem Aeroclub und den Segelflugklubs seit langem um die Propagierung des Fluggedankens, der einzig deshalb noch keine hohen Wellen warf, weil die Apparate bisher unerschwinglich teuer waren. Nunmehr beginnt Frankreich mit der Serienproduktion (wobei es vielleicht mit seinen Alliierten einen kleinen Wettlauf austrägt!) und es ist zu hoffen, daß sich die Zahl unserer Touristikflugzeuge binnen kurzem sichtbar vermehren wird. «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt», gilt nicht nur für Kriegs-, sondern in vermehrtem Maße für Friedenszeiten, in denen der Luftfahrt überragende Aufgaben anvertraut sind. Wir brauchen einen tüchtigen Fliegernachwuchs, wird doch auch die Luftwaffe verstärkt und weiter ausgebaut. Morgen könnten uns Fliegerschwärme überfallen, denen wir nur durch eine schlagkräftige Fliegerwaffe zu begegnen imstande sind. Wer zur Landesverteidigung steht, steht auch zur Fliegerei, die wir wirtschaftlich, sportlich und militärisch dringend benötigen. Aus solchen Erwägungen begrüßen wir den französischen Fliegerbesuch lebhaft und entbieten den französischen Piloten, denen eine Nummer des heutigen «Schweizer Soldat» zugehen wird, herzlichen Glückwunsch zu ihrem Erfolg in der Schweiz. Au revoir, dans votre magnifique pays! E. Sch.