

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift  
**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft  
**Band:** 115 (1949)  
**Heft:** 11

**Vereinsnachrichten:** Mitteilungen

### **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:** 19.03.2025

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

---

## MITTEILUNGEN

---

### Der Aarauer Nachtorientierungslauf

vom 22./23. Oktober 1949

Am 22./23. Oktober 1949 führte die O.G. Aarau, unterstützt von verschiedenen militärischen Vereinen von Aarau und Umgebung und einem Detachement der Pontonier-R.S. von Brugg, einen Nachtorientierungslauf für Offiziere und Unteroffiziere durch. Der Anlaß wurde von bestem Wetter begünstigt und verlief ohne Unfälle zur Freude und Befriedigung aller Beteiligten.

Der Lauf war ausgeschrieben für die O.G. der Kantone Aargau, Luzern, Solothurn und Basel, für Einheiten der 5. Division und der Grenzbrigade 5 sowie für U.O.V. von Aarau und Umgebung. Das Interesse war allseitig groß. Definitiv gemeldet wurden 89 Patrouillen und am Start erschienen 74. Zwar war diese Beteiligung immer noch erfreulich, doch dürfte hier eine offene Bemerkung am Platze sein:

Natürlich sind nachträgliche Abmeldungen eine normale Erscheinung, und es gibt immer unvermeidbare Gründe zum Abmelden einer Patrouille. Der direkt Beteiligte kann sich aber des Eindruckes nicht erwehren, daß da etwas nicht stimmt. Unseres Erachtens entspricht es soldatischem Wesen, daß man auch startet, wenn man sich gemeldet hat. Wenn z. B. aus einem Kanton sieben Offiziers-Patrouillen gemeldet waren, die in den letzten 2—3 Tagen vor dem Lauf auf eine startende Patrouille zusammenschmolzen, so bedeutete das für die Veranstalter eine unnötige Erschwerung und Ärgernis.

Der Lauf basierte auf folgenden Überlegungen:

1. den Anforderungen, die der Krieg bei Nacht an uns stellt, in ihrer ganzen Vielfalt und Schwierigkeit im Rahmen des Möglichen nahe zu kommen;
2. die geistigen und militärischen Anforderungen gegenüber den körperlichen überwiegen zu lassen;
3. zu genauem Denken und Arbeiten zu erziehen;
4. das gegenseitige Nachlaufen der Patrouillen zu verhindern.

Dementsprechend wurden die Patrouillen eigentlich von Aufgabe zu Aufgabe geführt:

Es begann mit einer Blindfahrt in den Wald und einer Schnitzelspur bis zum Posten I. Dort wurden die Koordinaten von Start und nächstem Posten gegeben. Der Standort mußte daraus bestimmt werden. Es folgte eine Orientierungsübung, bei der praktisch alle Patrouillen durcheinander liefen. Wer nicht der eigenen Überzeugung folgte, geriet bald in eine schlimme Lage. – Dann ging es zu einer einfachen Kompaß-Figur, wobei aber genau gearbeitet und beobachtet werden mußte. Die Strecke war nämlich mit Scheiben garniert, die nachher neben der Geländebeschreibung in einer Meldung aufgezählt werden mußten. – Anschließend wurde auf großen Krokis die Lage eines verstärkten Bataillons (für Uof.Kp.) zum Auswendiglernen vorgesetzt. – Der Weiterweg führte zu einer Funkstation. Aufgabe: Verbindung herstellen mit einer Übersetzstelle über die Aare. Die Stelle mußte entsprechend den Funkangaben gesucht werden. Eine romantische Aare-Überfahrt im Außenbordmotorboot bei sternenklarer Nacht bot dann eine Seelenstärkung. – Ein Blinklicht auf weite Distanz wies zum Posten VI. Dort mußten die Patrouillen die gelernte Lage auf einer Karte zeigen und eine taktische

Frage beantworten. – Es war dann eine Wegskizze zu zeichnen und darnach mit plombierter Karte zu marschieren. – Hierauf galt es, einen Posten zu suchen, der zur Abwechslung selbst patrouillierte. – Auf Posten IX wurde ein einfaches Schießen durchgeführt mit Zeitbeschränkung bei Autoscheinwerferlicht. – Dann war ein Wäldchen gefechtsmäßig zu erkunden, in dem einige Tafeln mit Aufschrift verteilt waren. Darüber mußte ein Kroki abgegeben werden. – Schließlich erreichte man den letzten Posten, der von Sicherungen umgeben war, die es zu umschleichen galt. – Das Ziel war in der Kaserne Aarau.

Eine Umfrage bei den Patrouillen ergab, daß weitaus die meisten Teilnehmer von der Konkurrenz sehr befriedigt waren, ebenso Gäste und Presseleute. Auch wir haben den Eindruck, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Als Lehre ist vor allem zu behalten, daß in Zukunft die einzelnen Aufgaben noch stärker bewertet werden müssen, um mehr Gewicht zu erhalten. Auch würden wir heute einzelne Aufgaben etwas anders stellen. Betreffend der Strecke ist zu sagen, daß die zirka 15 km lange Ideal-Laufstrecke zwar lang, aber doch nicht zu lang war. Die Teilnehmer müssen sich jedoch vermehrt darum bemühen, der Idealstrecke nahe zu kommen; denn wenn weitaus die meisten Patrouillen eine Strecke von über 20 km abliefen, so ist das nicht den körperlichen Anforderungen, sondern der ungenauen Kartenbeurteilung zu belasten. Hier liegt wahrscheinlich auch das Geheimnis der außer Konkurrenz startenden Siegerpatrouille Keller-Boßhard von Zürich (Sieger von Magglingen 1948). Diese beiden Offiziere vermochten zwar in der Lösung der Aufgaben nicht ganz zu überzeugen; sie brachten aber neben ungewöhnlichen körperlichen Voraussetzungen eine virtuose Beherrschung der Gelände- und Kartenbeurteilung mit an den Start.

Es würde zu weit führen, noch näher auf Details einzugehen. Wir sind aber gerne bereit, andern Gesellschaften, die eine ähnliche Veranstaltung durchführen wollen, mit unsern Erfahrungen zu dienen. Eines muß sich jeder Organisator bewußt sein: Die Durchführung eines vielseitigen Nachtorientierungslaufes verlangt eine sehr umfangreiche Vorarbeit. Eine ganz früh einsetzende und gründliche Vorbereitung ist deshalb Vorbedingung.

Der technische Leiter des Aarauer N.O.L.

*Hptm. Fahrländer*

#### *Rangliste*

*Patrouillen von Offiziersgesellschaften:* 1. Hptm. Wälchli Max und Lt. Ruf Fred (OG Aarau) 5.00.37; 2. Oblt. Weber Oskar und Lt. Weber Urs (OG Aarau) 5.41.48; 3. Lt. Hüssy Hans und Lt. Wyder Hans (OG Aarau) 5.45.00; 4. Oblt. Lanter Max und Lt. Lüthy Viktor (OG Luzern) 5.47.08.

*Offizierspatrouillen von Einheiten:* 1. Lt. Gysi Hans und Lt. Stäuble Anton (Füs.Kp. II/59) 5.50.50; 2. Hptm. Schild Hans und Lt. Frank Hansjörg (Mitr. Kp. IV/46) 5.58.19; 3. Oblt. Hefti Jacques und Lt. Hartmann Alfred (Stabskp. 69) 6.03.09; 4. Lt. Hafner Franz und Lt. Peyer Hans (Füs.Kp. III/68) 6.04.07.

*Uof.Patrouillen von UOV:* 1. Kpl. Stettler Fritz, Kpl. Leder Hans und Kpl. Meister Oskar (UOV Schönenwerd) 6.44.43; 2. Fw. Zubler Anton, Wm. Steinmann Hans und Kpl. Büttiker Heribert (UOV Freiamt) 6.56.16; 3. Four. Eggenschwiler A., Wm. Siegenthaler Hans und Gfr. Bader Gottlieb (UOV Balsthal) 7.17.28; 4. Wm. Muff Albert, Kpl. Frey Oliver und Kpl. Frey Richard (UOV Aarau) 7.17.57.

*Uof.Patrouillen von Einheiten:* 1. Kpl. Birrfelder Oskar, Kpl. Stauffer Andreas und Gfr. Merz Heinrich (Mitr.Kp. IV/55) 7.48.28; 2. Kpl. Reiff Richard, Kpl. Meierhans

Hans und Mitr. Erne Rudolf (Mitr.Kp. IV/68) 8.00.58; 3. Kpl. Häusermann Hch., Kpl. Kähr Franz und Kpl. Herzog Rudolf (Sap.Kp. II/5) 8.07.26; 4. Wm. Barandun Hans, Kpl. Güller Johann und Kan. Brunner Ernst (Stabskp. 46) 8.20.30.

---

## ZEITSCHRIFTEN

---

### Schweiz

#### *Vierteljahresschrift für schweizerische Sanitätsoffiziere*

Nr. 2/1949. Die Nummer ist ganz dem noch relativ jungen Gebiet der Fliegermedizin gewidmet. Ott (*«Erfahrungen aus dem fliegerärztlichen Dienst»*): Mit der Schaffung der gesetzlichen Grundlagen wurde es 1948 möglich, schrittweise zur Organisation des fliegerärztlichen Dienstes überzugehen, dessen Hauptaufgabe die medizinische Auswahl und Betreuung der Besatzungen bildet. Organisation und Methode der Auswahl werden eingehend beschrieben. Die Kontrolluntersuchungen umfassen nicht nur regelmäßige jährliche Prüfungen auf Flugtauglichkeit, sondern auch Untersuchungen nach besonderen Vorkommnissen wie Erkrankungen und Unfälle. Eine wichtige Aufgabe bildet die Mitwirkung bei der Unfallverhütung. Die Fliegermedizin ist eine medizinische Spezialität und Spezialwissenschaft geworden, ihre Arbeit ist eine ausgesprochene Equipenarbeit, nicht etwa nur der medizinischen Experten, sondern auch zusammen mit den Fluginstruktoren. – Schmid (*«Aktuelle fliegermedizinische Fragen und Probleme»*) beleuchtet kurz die Entwicklung der Medizin der letzten Jahre von der analytisch-materialistischen Richtung zur neuen Tendenz, den Menschen wieder unter Einbezug der Umweltfaktoren als Ganzes zu erfassen. Die Fliegermedizin ist ganz besonders geeignet, dieser neuen Anschauungsweise zum Durchbruch zu verhelfen. Das Einzelsymptom und das momentane Zustandsbild sind von geringerer Bedeutung, weit wichtiger ist die Kenntnis dessen, was Leib und Seele des Untersuchten bisher durchgemacht haben, denn sie bildet die Grundlage zur Beurteilung der physischen und psychischen Reaktionsbereitschaft. Störungen, die für das gewöhnliche Leben kaum von Bedeutung sind – eine leichte Magenverstimmung, ein Katarrh – bedeuten für den Flieger unter Umständen eine lebensbedrohende Einschränkung seiner Reaktionsfähigkeit und sind darum für den Fliegerarzt von ganz anderer Bedeutung. Der Fliegerarzt muß auf allen medizinischen Teilgebieten gute Kenntnisse haben, ein guter Psychologe sein, über eine weite Allgemeinbildung verfügen und schlußendlich das nötige Rüstzeug seines Spezialfaches, der Fliegermedizin, besitzen. (M. a. W.: Der Fliegerarzt soll nicht nur Spezialist seines Faches, sondern «Arzt» im weiten Sinne des Wortes sein, eine Forderung, die man für die heute so weitgehend spezialisierte Medizin allgemein stellen möchte. Der Ref.). – Kuhn (*«Zur Stellung der Psychiatrie in der heutigen Fliegermedizin»*): Die Persönlichkeit des Menschen erschöpft sich nicht im rein Körperlichen, mit naturwissenschaftlichen Methoden Erfassbarem: Seine Entschlüsse und Unterlassungen, seine Gefühlsreaktionen und Gedanken gehören nicht zur Körperlichkeit. Da sie aber für den Flieger von entscheidender Bedeutung sind (nach angelsächsischen Statistiken kommt in 40% ein psychisches Versagen der fliegenden Besatzung in erster Linie als Ursache schwerer Unfälle in Frage) greift die Fliegermedizin über die Grenzen der methodisch-naturwissenschaftlichen Medizin