

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 21 (1945-1946)
Heft: 5

Artikel: 2. Schweiz. Motor-Wehrsportkonkurrenz in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-706253>

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: 02.04.2025

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

dem Wachtsoldaten zunächst Gefahr, weil die Dunkelheit Freund und Feind aus der Distanz nicht unterscheiden läßt. Oder aber es tönt aus der Ferne das Pfeifen eines Zuges herüber und lenkt die Gedanken in die Weite, wo alles wohnt, was das Leben schön und glücklich macht und zu dessen Schutz überall im Lande die Männer in den finsternen und kalten Nächten auf der Wacht stehen: das Heim, die Gattin, die Kinder, das Reich der friedlichen Arbeit, die alle jetzt den ungestörten Schlaf der ruhigen Nächte schlafen. Diese Fernen dort haben in den Einzelheiten des Lebens nur noch wenig Gemeinsamkeiten mit dem Mann vor dem Schilderhaus. Er geht zur Erfüllung seiner Pflicht und er kehrt zurück, ohne daß sie ihm die Hände zum Abschied reichen oder ihn freundlich bei der Rückkehr begrüßen können. Sie wissen nur, daß Vater Soldat ist und ahnen lediglich, was alles mit dieser Tatsache zusammenhängen kann. Sie wissen wohl auch wenig von den Gedanken, die sich von dem starken Mann, der das geladene Gewehr fest in den Händen hält, in der Nacht zu ihnen hinüberschwingen, an ihrem Betttrand sitzen und in unbeholfener Zärtlichkeit ihre Hände halten oder über ihr Haar streichen.

So sind die Nächte des Soldaten, der auf der Wacht steht. Die feuchten kalten Nebel steigen aus der Erde und lassen trotz dem dicken Tuch der Uniform frösteln, die Natur flüstert mit ihren tausendfachen Stimmen, aus dem nächsten Dorf klingt der Schlag der Kirchturmuhren herüber und weit entfernt suchen sich die Gedanken ihre liebsten Ziele.

Und wie war es doch in jenen Nächten der schweren kampferfüllten Manöver? Waren sie nicht trotz allem in ihrer Art ein Ausruhen vom ermüdenden Tag? Gewiß waren sie es! Auch dann noch, wenn es über lange Strecken und mit schwerem Gepäck weiterzumarschieren galt. Denn der wirklich müde Soldat bringt es immer noch fertig, gelegentlich auch beim Marsch ein wenig die Augen zu schließen, weil ihm Reihe, Schritt und Tempo in Fleisch und Blut übergegangen sind. Und wenn

es gar zu schlimm mit dem Schlaf werden will, stößt er gegen den Nebemann und hätte die Entschuldigung eigentlich kaum nötig, weil er nirgends besser verstanden sein könnte.

Oder haben wir nicht auch während der Nächte manche schwierige Lage im Manöver wieder ausgleichen und vielleicht sogar zugunsten unserer Kampfpartei verändern können? Sind wir nicht oft genug in der Finsternis so nahe an den «Feind» herangeschlichen, daß er uns in der Morgendämmerung bereits dicht neben seinen Stellungen fand und sich überrascht zurückziehen mußte?

Während des Dienstes sind uns alle diese Beziehungen des Soldaten zur Nacht weniger zum Bewußtsein gekom-

Militär-Wettkampf-Berichte

erhalten Sie am zuverlässigsten durch ein Jahresabonnement im
SCHWEIZER SOLDAT

men. Viele Gedanken überfielen uns in der Dunkelheit, wie hätten wir da noch Zeit haben können, über die Nacht selber nachzudenken? Nun aber, da wir wieder zur verhältnismäßig gewohnten Stunde das Licht löschen, will uns ihr Wert und ihr Erlebnis deutlicher werden. Da strecken wir uns im weichen Federbett, finden wohlthuende Wärme unter den Decken und denken an jene Tage und Monate, da unsere Beziehungen zur Nacht anderer Natur waren. Da wir in ihr marschierten, in ihr unsere Wachtaufgaben erfüllten oder ihre Undurchsichtigkeit ausnutzten, um den Gegner zu überraschen. Die Nacht ist dem Menschen wohlgesinnt. Im zivilen Dasein schenkt sie den Schlaf und mit ihm das Vergessen der Nöte und Sorgen, im Soldatenleben kann sie nicht immer den Schlaf geben, doch mildert ihre Finsternis die Härten und die scharfen Konturen der Mannschaften und ihrer Bewaffnung. Sie verhindert das Gefühl, lediglich ein winziger unbedeutender Teil einer großen Masse zu

sein, das den Soldaten beim Anblick der großen Zahl vor ihm und hinter ihm marschierender Kameraden gelegentlich beschleichen kann. Die Nacht verschluckt die langen Kolonnen im Rachen ihrer Dunkelheit und gibt die Gewißheit, daß **jeder** Mensch auf der Erde seine besonderen Verbindungen zu den Sternen hat und jeder auch dann ein einzelnes Wesen bleibt, wenn die Stunde das Einfügen in eine lange Marschkolonne mit einem gleichen Ziel erfordert. Nichts kann den Soldaten davon abhalten, auch in der Nacht seine Pflicht zu tun, ebensowenig wie ihn irgend etwas daran hindern kann, in ruhigen Minuten nächtlichen Friedens träumen hinterher zu lächeln. Das ist durchaus keine Schwäche, weil es in unserem Lande wenig Männer gibt, die Soldat lediglich aus reiner Freude am Soldatentum sind, sondern weil sie ohne jeden Zweifel im Herzen die Notwendigkeit einsehen, sich in Stunden der Gefährdung des Landes schützend vor alles zu stellen, daß ein menschliches Leben teuer und lebenswert macht. Und deshalb ist nichts natürlicher, als daß die Gedanken zu den großen und kleinen Dingen wandern, die nun einmal das Glück friedlich arbeitender Menschen ausmachen, wenn die Nacht dem Soldaten die teilweise Rückwandlung in ein menschliches Einzelwesen gestattet, die am Tage viel weniger möglich ist, weil man sich leicht wegen des weichen Gesichtsausdruckes und des träumerischen Glanzes in den Augen vor den anderen schämt.

Die Nacht baut den Gedanken an das andere, friedliche Leben die Brücke, die schwarzen Schatten am Wegrand sind voller Verständnis und der Nachtwind und die rauschenden Blätter singen das Lied der Sehnsucht nach dem Tag, da man die Waffen wieder zur Seite stellen, ein ruhigeres Leben führen und zwischen Abend und Morgen ungestört schlafen kann.

Weil aber die Nacht im großen und ganzen der Freund der Soldaten ist, so dürfte es wohl mehr als natürlich sein, ihr einige Zeilen des Dankes zu widmen.

Pws.

2. Schweiz. Motor-Wehrsportkonkurrenz in Bern

Sonntag, den 23. September 1945

(P.) Zu der mit viel Zwischenprüfungen bespickten Konkurrenz schien am frühen Morgen, als die ersten Besatzungen auf den unbekanntem Weg gingen, das Wetter noch das seine hinzuzutun. Der starke nächtliche Regen vermochte inzwischen den Boden zu erweichen, was auf den Wettkampf keine geringen Auswirkungen verursachte.

Wer tags zuvor versuchen wollte, den Parcours in Erfahrung zu bringen, konnte feststellen, daß dieser wie das größte Kriegsgeheimnis gehütet wurde. Schließlich hing doch davon das Gelingen des ganzen Wettkampfes ab. Sowohl für die Wettkämpfer, als auch für die Gäste und Pressevertreter war es daher eine Fahrt ins Ungewisse.

Die Teilnehmer

Kategorie:	Anzahl:	Strecke:
Motorradfahrer	44	23,6
Personenwagen	65	25,7
Lastwagen	40	26,0

(Seitenwagen 22,8)

Der Wettkampf war nicht nur Angehörigen der motorisierten Leichten Truppen offen, sondern konnte auch

von der motorisierten Heerespolizei und den Motorfahrern der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen bestritten werden.

Vor dem Start hatten sich die Fahrer einer kurzen Fahrprüfung zu unterziehen, welche von zivilen Experten abgenommen wurde. Diese Prüfung hatte den Zweck, durch die kriegsbedingte Einschränkung des Motorfahrzeugverkehrs in ihrer Materie «Entwöhnte» von der Konkurrenz auszuschalten, um allfälligen Unfällen zufolge mangelhafter Beherrschung des Fahrzeuges vorzubeugen. Die Prüfung wurde aber von allen Konkurrenten bestanden.

Die Fahrzeuge,

allerdings keine speziellen Geländewagen, wurden durch den Armee-Motorfahrzeugpark Thun gestellt, so daß alle Wettkämpfer mit den gleichen technischen Voraussetzungen in den Wettkampf gingen.

Die Strecke

war wirklich dazu angetan, raschmöglichst die Orientierung zu verlieren, wenn die Fahrer nicht wirklich erprobte Kartenleser waren. Im großen Forst im Raume Bümpliz-Niederwangen-Thörishaus-Frauenkappelen führte der Parcours im wahrsten Sinne des Wortes kreuz und quer durch die Landschaft, vorwiegend Hochwald. Selbst für den Fußwanderer wäre es keine leichte Aufgabe gewesen, der Strecke an Hand der Karte zu folgen, viel weniger noch für einen Motorfahrer, dem die Geländeorientierung im Wald, auf stets richtungsändernder Route, viel schwerer fällt. Die Rekognoszierung dieses Parcours schien in alle Details ausgeklügelt worden und eine Arbeit von einigen Wochen gewesen zu sein.

Die Strecke war für alle drei Fahrzeugkategorien verschieden und zudem wurden in den einzelnen Kategorien zwei Varianten geführt, um zu verhindern, daß Fahrzeuge der gleichen Kategorie bei Einholung einander folgen und somit den Weg leichter finden könnten. Die Vielgestalt dieser Strecken hatte es denn auch an sich, Besatzungen, die von ihrer Route abgekommen waren, noch mehr zu verwirren, denn es blieb kaum ein Sträßchen des großen Waldes, das nicht irgendwie in die Konkurrenz einbezogen war.

Die eingeflochtenen Geländestrecken waren eine Knacknuß für sich, besonders bei dem herrschenden Regenwetter. Es war recht interessant, festzustellen, wie verschieden solche Hindernisse von den einzelnen Besatzungen genommen wurden, Routine und Gefühl und vor allem Entschlossenheit kamen ganz besonders zur Geltung.

Der Wettkampf

begann schon beim Start mit einer Viel-

seitigkeitsprüfung, indem die Wagen mit abgestellten Motoren, verschlossenen Türen und gezogenen Handbremsen dastanden, während die Mannschaften ca. 50 m von ihrem Fahrzeug entfernt zu starten hatten. Der Start wurde bereits zeitlich vorgeschrieben und bewertet.

Nach einigen Hundert Metern offenen Geländes führte der Parcours bald in den Wald. Wir stehen am Waldrand an einer Straßengabelung mit drei Abzweigungen in ungefähr derselben Richtung, alle mit Fahrzeugschienen schon arg hergenommen. Das Auffinden der richtigen Abzweigung mittels der 100 000er-Karte schien den meisten Besatzungen Mühe zu machen.

Wir kommen gerade dazu, als ein Lastwagen — etwas abseits des Weges gekommen — im durchnähten Felde stecken geblieben ist. Kurze Ueberlegung — der hintere Wagenteil wird in die Höhe geschraubt und die Schneeketten werden übergezogen.

Nach einigen Hin- und Herfahrten wieder eine harte Nuß, ein wahrer Place d'Etoile und dazu mitten im Wald. Es ist nur begreiflich, wenn etliche Fahrer den meistbefahrenen Weg gewählt haben, der ungefähr in vorgeschriebener Richtung liegt. Der Grund des starken Befahrenseins erklärte sich aber bald: es handelte sich um eine Sackgasse, wo nur eine Umkehr in Frage kam.

Die Streckenorganisation ist ausgezeichnet. Funkstationen übermitteln die Durchfahrt der Fahrzeuge. Disziplin auf der ganzen Linie, nirgends eine Nachlässigkeit des Organisations, die die Streckenwahl des Fahrers irgendwie beeinflussen könnte. Er ist ganz sich selbst überlassen.

An Durchfahrtskontrollposten wird festgestellt, ob die Fahrer der im Marschbefehl — sie erhielten ihn schon beim Start — vorgeschriebenen Zeit folgen. Differenzen werden mit Strafpunkten geahndet.

Abseits des Weges tauchen einige Mannscheiben auf. Der Fahrer hat auf Befragen auf einem späteren Kontrollposten den Standort dieser Scheiben zu beschreiben.

Eine sehr schwere Aufgabe ist die Orientierungsprüfung, bei welcher der Fahrer ohne Zuhilfenahme von Kompaß und Landkarte anzugeben haben, in welcher Richtung ein von ihnen bereits passierter Punkt im Gelände liegt, oder bei der sie eine Himmelsrichtung anzudeuten haben.

Bei solchen Prüfungen kam immer wieder zum Ausdruck, daß es sich bei den Motorfahrern durchweg um intelligente Leute mit rascher Auffassungsgabe handelt.

Am bestgehüteten Orte des großen Forstes stoßen wir auf eine große Kiesgrube von ungefähr 15 m Tiefe. Am Rande dieser Grube angekommen, wohin sie durch die Gehörprüfung mittels eines Autosignals gelockt wurden, hatten sich die Besatzungen mittels Seilen in die Grube hinunterzulassen. Dort wurde ihnen auf einer Tafel eine schriftliche Meldung, die eine bestimmte Anzahl militärisch wichtiger Punkte enthielt, gezeigt: Diese Meldung war einem mit einem Decknamen bezeichneten Empfänger zu überbringen, welcher sich bei einem der noch zu passierenden Kontrollposten befand. Es durften weder Notizen noch Aufzeichnungen gemacht werden. Nach kurzem Unterbruch hatten die Konkurrenten an den Seilen emporzuklettern, um die Fahrt fortzusetzen.

Dies war die einzige Prüfung, an welcher das körperliche Leistungsmoment direkt zum Ausdruck kam und gerade diese Prüfung zeigte, wie notwendig sie auch für Fahrer ist. Die einen ließen sich kurz entschlossen in draufgängerischer Art in die Tiefe, während andere zögernd an diese Mutübung herantraten.

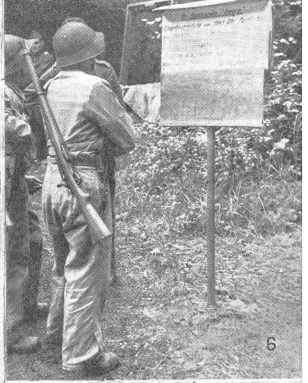
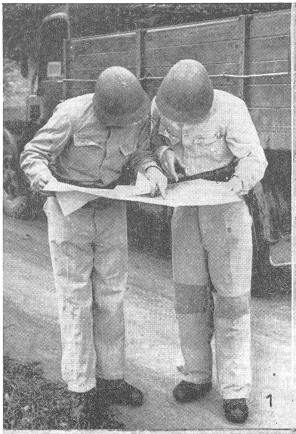
Auf dem Schießplatz waren vortreffliche Leistungen zu sehen. Auf 100 m Entfernung waren mit 6 Patronen — 3 pro Fahrer — an einem Grashang 2 Ziegel niederzukämpfen. Für mehr als zwei notwendige Patronen wurden Strafpunkte berechnet, für 1 Patrone mehr 50 Punkte, für nur ein getroffenes Ziel 300 Punkte, für keinen Treffer 400 Punkte. Trotzdem die Schießbedingungen mit zwei Patronen für zwei Ziele sehr hoch gestellt waren, mußten verhältnismäßig wenig Strafpunkte vergeben werden.

Die Leistungen im Handgranatenwerfen, als letzte größere Zwischenprüfung, standen nicht hinter den Schießleistungen.

Die Ergebnisse

können in Anbetracht dessen, daß die Übung für solche Wettkämpfe sozusagen ganz fehlt, weil ein Training in der heutigen Zeit gar nicht möglich ist, als sehr gut bezeichnet werden. Wohl kann das Kartenlesen, als Hauptaufgabe dieser Prüfung, auch ohne Wagen geübt werden. In der Praxis ist aber das Kartenlesen für den Fußwanderer weit leichter als für den Fahrer. Ihm bleiben die Geländeeindrücke niemals haften wie dem Fußgänger, dem jeder große Stein in Erinnerung bleibt.

Die an Fahrer und Fahrzeuge gestellten Anforderungen waren maximale, was schließlich auch bei der Auswertung der Ergebnisse nachteilig zum Ausdruck kam, indem das Auswertepersonal erheblich mehr als die mut-



1 Immer wieder das Kartenlesen; es war bei dieser Prüfung, wo es auf so kleine Details ankam, besonders heikel.
 2 Beobachtete Scheiben mußten nachträglich, also nach dem Gedächtnis, in der Karte eingezeichnet werden.
 3 Das Studium des Befehls mußte mit größter Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit erfolgen, sonst rächte sich ein vermeintlicher Zeitgewinn in Form unerwarteter Strafpunkte bitter.

4 Motorfahrer beim Absteigen. Die Veranstalter der II. Schweizer Motorwehrtour-Konkurrenz waren im Ausfindigmachen schwieriger, ja geradezu perfider Aufgaben unübertrefflich. So wurde von den Motorfahrern verlangt, daß sie sich in eine 30 Meter tiefe Kriessgrube abstellen, um dort eine schriftliche Meldung einzusenden, deren Inhalt, die Bezeichnung eines später anzufahrenden Postens, im Gedächtnis festgehalten werden mußte, worauf wiederum der Aufstieg am Seil zu erfolgen hatte.

5 Das Schießen erfolgte auf eine nicht im voraus bekanntgegebene Distanz. 2 verschossene Patronen blieben strafpunktfrei, jede mehr verschossene kostete 50 Strafpunkte, das Verfehlen des einen Zieles deren 300, Bilder sogar 400 Strafpunkte.
 6 Kommando-Entgegennahme auf Straße.
 7 Es gab auch Pechvögel — mehr als genug sogar!
 8 Zu den Orientierungsschwierigkeiten ka-

men noch die Schikane der aufgeweichten, von einem Dauerregen besonders «präparierten» Wege.
 9 Startübung. Schnellauf zum Fahrzeug.
 10 Wer an seichten Stellen nicht genug Gas gab, konnte nachher sein Fahrzeug ausgraben.
 11 Das Fahren nach Karte erwies sich als äußerst schwierig, da kaum erkennbare Fußwege ausgesucht wurden.

ATP-Bilderdienst, Zürich.

maßlich angenommene Zeit zur Rangierung der Fahrer benötigte.

Es läßt sich fragen, ob inskünftig von einer so reichlich komplizierten Durchführung zugunsten einer stärkeren Betonung der körperlichen Anforderungen Umgang genommen werden sollte. Es brächte den erforderlichen Ausgleich zur geistigen Arbeit der Fahrer. Dieser Ausgleich könnte leicht geschehen, indem beispielsweise vom in Deckung parkierten Wagen zum Schießplatz ein Geländehindernislauf von ca. 800 Metern zurückgelegt werden müßte oder umgekehrt.

Von einem

Rahmen

des Wettkampfes kann eigentlich nicht gesprochen werden. Es liegt in der Art solcher militärischer Orientierungskonkurrenzen, daß sie den Ausschluß des Publikums erfordern, da die Strecke nicht vor dem Start bekannt werden darf. Um so bewundernswerter ist der Einsatz der Wettkämpfer. Er

wurde unter den Gästen dadurch gewürdigt, daß der finnische Militärattaché bei der Abseilübung meinte, es wäre interessant, die Herren Gäste die gleichen Prüfungen absolvieren zu sehen.

Viel weniger erfreulich waren dagegen Bemerkungen und Ausrufe von Anwohnern an den befahrenen Routen, wenn es einem Fahrer beim besten Willen nicht möglich war, ohne bei einer Kehre auf einem schmalen Sträßchen, ein kleines Stück Wiesboden in Mitleidenschaft zu ziehen. Unflätige Schimpfnamen sind unangebracht, wo ein Wehrmann außerdienstlich Freizeit und Mittel opfert, um der Wehrbereitschaft seinen Tribut leisten zu können.

Mit der II. Motorwehrsport-Konkurrenz dürfte nun auch die Tradition dieses erfreulichen Wettkampfes geschaffen sein und dem Nachkriegswehrsport ein wertvolles Gebiet mehr erschlossen haben.

Wertungsgruppe Personenwagen: 1. Lt.

Täschler - Lt. Sieber 503 Strafpunkte. 2. Hptm. Handschin - Hptm. Schubarth 695 P. 3. Mitr. Wyttenbach - Wm. Kaufmann 939 P. 4. Wm. Lindner - Kpl. Kobel 1055 P. 5. Wm. Böhler - Wm. Schild 1166 P. 6. Lt. Künzi - Lt. Naef 1231 P. 7. Lt. Huber - Lt. Pfäffli 1277 P. 8. Lt. Hauser - Hptm. Schneebeli 1278 P. 9. Oblt. Richard - Hptm. Grandjean 1384 P. 10. Kpl. Gehrig - Kpl. Meister 1475 P.

Wertungsgruppe Motorräder: 1. Lt. Haener - Oblt. Wildbolz 701 P. 2. Fw. Flühmann - Lt. Jofy 729 P. 3. Oblt. Ryser - Oblt. Hüsey 902 P. 4. Wm. Franconal - Oblt. Sandmeier 908 P. 5. Lt. Müller - Sdt. Bühler 982 P. 6. Hptm. Rieser - Hptm. Wafzner 994 P. 7. Wm. Bertschi - Wm. Seeburger 1014 P. 8. Mof. Schmutz - Oblt. Meyer 1041 P. 9. Motrd. Huwiler - Fw. Huwiler 1100 P. 10. Sdt. Weiß - Motrd. Kobi 1109 P. 11. Lt. Lehmann - Lt. König 1111 P.

Wertungsgruppe Lastwagen: 1. Oblt. Baumann - Oblt. Schaffner 557 Punkte. 2. Mof. Hartmann - Gfr. Kolb 765 P. 3. Gfr. Brandenberger - Gfr. Frei 847 P. 4. Lt. Patroncini - Lt. Suter 1133 P. 5. Mof. Schütz - Mof. Stauffer 1183 P. 6. Wm. Landolt - Kpl. Streuli 1411 P.

Der Frauenfelder Waffenlauf

(Einges.) Der unerwartet große Beteiligungserfolg am zentralschweizerischen Militärwettmarsch in Altdorf, die hohen Anmeldungszahlen für den Militärgepäckwettmarsch in Reinach lassen erkennen, daß der elfte **Frauenfelder Waffenlauf** am 4. November, der schon seiner Tradition und seiner Streckenführung wegen als die eigentliche **Meisterschaftsprüfung** angesehen werden muß, trotz manchen gegenteiligen Versicherungen, wieder zum Großkampftag der Wehrsportler werden wird. Es ist be-

zeichnend, daß die Läufer aller Kategorien sich bereits nach Vorbereitungsläufen, wie sie oben genannt wurden, umgesehen haben, um ihre Kräfte und den Stand ihres Trainings zu kontrollieren. Erst am «Frauenfelder» wird aber darüber entschieden, wer der beste Militärläufer des Jahres ist. Am «Frauenfelder» — wie der Militärwettmarsch Frauenfeld unter den Teilnehmern kurz genannt wird — ist es eine Ehre, der Hundertste, der Zweihundertste zu sein; denn von den über tausend Mann, die seit Jahren zu

den «Stammkunden» des militärischen Marathonlaufes über 44 Kilometer gehören, hat jeder, der zu Ende läuft, eine große Leistung vollbracht.

Das Organisationskomitee — Militärwettmarsch Frauenfeld —, das infolge des zu Ende gegangenen Aktivdienstes mit vermehrten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, bittet, die Anmeldekarten rechtzeitig zu beziehen, da der Anmeldeschluß — 13. Oktober — auf keinen Fall verlängert werden kann.

Zu unserem Artikel «Ueberbordende Kritik»

In Nr. 3 vom 21. Sept. habe ich unter vorstehender Ueberschrift einen Angriff auf den bündnerischen Militärdirektor, Herrn Dr. Gadiant, gerichtet und seine Äußerungen scharf kritisiert, die er im «Prättigau» über unsere Offiziere und das Militär allgemein getan hatte. Als Grundlage für meine Kritik diente mir das «Bündner Tagblatt» vom 28. August 1945, wo in einem Artikel «Das Volk verlangt eine eindeutige Stellung vom Militärchef» die Ausführungen von Herrn Dr. Gadiant wiedergegeben waren.

Von bündnerischen Lesern unseres Organs werde ich nunmehr darauf aufmerksam gemacht, daß die auch in meinem Artikel zitierten Äußerungen von Herrn Dr. Gadiant in dem von diesem verfaßten Buche «Das Prättigau» zu finden sind, das im Jahre 1921 herausgekommen ist. Diese Tatsache wurde vom «Bündner Tagblatt» verschwiegen und es wurde dort die Sache so dargestellt, daß jeder nicht näher orien-

tierte Leser annehmen mußte, die Äußerungen seien von Herrn Dr. Gadiant im Anschluß an den nunmehr zu Ende gegangenen Aktivdienst gefallen, währenddem sie in Wirklichkeit auf eine Zeit zurückdatieren, da jener noch nicht Mitglied der Bündner Regierung war. Ob es von seiten des «Bündner Tagblattes» richtig und fair war, diese wichtige Tatsache aus politischer Feindschaft heraus zu unterdrücken, mag jeder unserer Leser selber beurteilen.

Wie mir von mehreren Seiten übereinstimmend versichert wird, ist die **heutige** Einstellung von Herrn Dr. Gadiant unserer Wehrkraft gegenüber derart, daß sie nicht mehr diskutierbar ist. Ganz besonders soll sich der Militärdirektor des Kantons Graubünden mit viel Tatkraft einsetzen für die Entwicklung des Vorunterrichtes und entscheidend dazu beigetragen haben, daß dieser dort sehr gut ausgebaut werden konnte. Mit unseren Lesern nimmt auch unsere Redaktion von dieser Tatsache

gebührend Kenntnis. Ich bedaure unter diesen Umständen, meinen Angriff zu Unrecht vorgetragen zu haben, zu dem ich nicht aus politischen Erwägungen heraus, sondern nur durch die Darstellungsweise des «Bündner Tagblattes» angeregt wurde.

Die «Neue Bündner Zeitung» hat durch meine Ausführungen willkommene Gelegenheit erhalten, die Lauge des Spottes über einen «Militaristen» auszugießen. Sie gibt dabei vor allem der Wut darüber Ausdruck, daß sie während des Aktivdienstes durch höheres Machtwort dazu verhalten war, ihrer Kritiksucht der Armee gegenüber Zügel anzulegen. Den «Militaristen» wird bei dieser Gelegenheit einiges gesagt von dem, was man so lange im Kropfe bewahren mußte. Wir gönnen dem Redaktor der «Neuen Bündner Zeitung» sein naives Vergnügen, auch dann, wenn es nicht völlig harmlos ist.

Neidlos lasse ich dem dortigen Redaktor auch seine Ueberzeugung von der Richtigkeit des mit viel Selbstgefälligkeit festgestellten und für sich beanspruchten starken Vorsprunges an Intelligenz. Möckli, Ad.Uof.