

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 89 (2014)
Heft: 6

Artikel: Der Weg ist das Ziel : 101 km von Lenzburg nach Liestal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716981>

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: 14.03.2025

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

Der Weg ist das Ziel: 101 km von Lenzburg nach Liestal

18. Februar 2014, 14.53 Uhr, im Vorhof der Lenzburg. Der Aspirant Cyril Bieri, ein grossgewachsener, kräftiger 20-Jähriger, prüft ein letztes Mal das blaue Schläuchlein seines Camelbak. Die drei Liter Brunnenwasser im Camelbak werden ihm helfen, die schwerste Prüfung in seinem noch jungen Leben zu bestehen: den 101-km-Marsch nach Liestal, auf dem er die Ehre und Pflicht hat, seinen Zug ALPHA zu führen: «Das Wasser ist für mich gedacht, aber auch für meine Kameraden im Zug, man weiss ja nie.»

Im Sommer 2013 schloss Cyril Bieri in Interlaken das Gymnasium mit der Matura ab. In Aarau trat er in die RS für Militärpolizeigrenadiere ein.

Jetzt hat er zehn Wochen Inf OS hinter sich – und die ganz grosse Bewährungsprobe vor sich: den «Hunderter», den Mythos, die Legende der Armee, ohne den zu bestehen kein Schweizer Offizier wird.

Zum Chef für die 101 km wählten ihn einstimmig seine Kameraden vom Zug.

«Ich hätte auch so entschieden», bekräftigt Major i Gst Wolf die Wahl. Oliver Wolf ist der Klassenlehrer des Zuges ALPHA – und auch er will, dass seine Klasse den Hunderter gewinnt, dass ALPHA am 19. Februar irgendwann gegen Mittag geschlossen als Sieger einläuft.

Flammender Appell

14.55 Uhr, vor dem kalten Felsen der Trutzburg scharen sich 77 Aspiranten um Oberst i Gst Mathias Müller, ihren Kommandanten.

Müller richtet einen flammenden Appell an die Obergefreiten: «Ihr werdet den 18./19. Februar 2014 Euer Lebtag nicht vergessen. Es kommt die schwierigste Herausforderung auf Euch zu, die Ihr Euch vorstellen könnt: die 101 Kilometer nach Liestal, im Zugsverband, und zwar 101 Kilometer, einen mehr als alle anderen.»

Der Schulrekord liege bei 19 Stunden 48 Minuten, aufgestellt von einem Zug, der geschlossen eingelaufen sei. Er, Müller, habe gewettet, der Rekord werde morgen geschlagen.

«Aber», mahnt er die Aspiranten, «es wird hart, pickelhart, für jeden von Euch. Gegen Ende wird jeder Schritt schmerzen, aber im Ziel werdet Ihr ein unbeschreibliches Glücksgefühl verspüren, Ihr werdet stolz sein, *c'est la fierté qui reste.*»

Müller zitiert den Football-Coach Vince Lombardi: *«I firmly believe that any man's finest hour, the greatest fulfillment of all that he holds dear, is the moment when he has worked his heart out in a good cause and lies exhausted on the field of battle – victorious.»*

Müller übersetzt: «Ich glaube fest daran, dass die schönste Stunde jeden Mannes, die Erfüllung all seiner Sehnsüchte der Augenblick ist, wenn er sich für eine gute Sache völlig verausgabt hat und erschöpft auf dem Schlachtfeld liegt – siegreich.»

Aspirant Bieri schnallt seinen Rucksack um, überprüft noch einmal die Landeskarte 1:50'000 und ruft sich seine beiden Ziele in Erinnerung:

- «Ich will den Zug geschlossen ins Ziel bringen. Von der siebentägigen Durchhalteübung her haben wir mehrere Länderte. Doch der Zug ALPHA bringt jeden über die Strecke.»
- «Und wir schlagen den Rekord, wir laufen in 18 Stunden ein.»

Karte 1:50'000

Was er vorgehen konnte, das hat er vorgekehrt. Das Kartendetachment ist genannt: Der beste Kartenleser des Zuges und der Aspirant, der in Seon wohnt und die Gegend kennt, halten die Route ein, die Adj Uof René Sarret auf der 50'000er-Karte rot eingezeichnet hat.

Sarret, ein drahtiger, erfahrener Unteroffizier, zeichnet in der Inf OS für den Sport und die Märsche verantwortlich. «Es ist der dreissigste Hunderter, den ich verantworte; und wie immer gedenke ich nicht, schlafen zu gehen.»

Um 15.09 Uhr stellt sich der Zug auf, unter dem ehrwürdigen Schlosstor. Mathias Müller gibt Cyril Bieri einen letzten Rat vor dem Start: «Am Anfang be-

schleunigen, aber bitte, verausgabt Euch in der Nacht nicht komplett.»

Um 15.10 Uhr geht's los, in lockerer Zweierkolonne stürmt der Zug den steilen, gepflasterten Schlossweg hinunter.

Die ersten 30 Kilometer fallen den ALPHAS (Klasse 1) recht leicht. ALPHAS ist ein Begriff aus dem Wortschatz der Inf OS, wie die BRAVOS (Klasse 2) und die CHARLIES (Klasse 3) für die beiden anderen Züge.

Über die Habsburg

Zügig zieht Bieri seine Kameraden nach Norden, über die Habsburg als ersten Kontrollposten, dann alles der Aare entlang, durch das Wasserschloss der Schweiz bis zum Zusammenfluss von Aare und Rhein bei Koblenz.

Allmählich bricht die Nacht herein, die Nacht der Nächte, die längste im Leben der 20-jährigen Aspiranten. Bei den BRAVOS marschiert der Klassenlehrer die ersten 40 Kilometer mit; der Obergefreite Yves Steiner führt die Klasse 2 Schritt für Schritt an die Spitze. Die ALPHAS behaupten die zweite Stelle vor den CHARLIES.

21.30 Uhr, Kilometer 37: Im Militärmuseum Full wartet ein bekömmliches Abendessen auf die Aspiranten. Zwischen Panzern, Geschützen und Flugzeugen hat die Küche ein leichtes Riz Casimir mit Curry und Geflügel gekocht – ein vernünftiges Festessen für die Läufer.

Erstmals neutralisiert Sarret die Züge: Sie erhalten eine halbe Stunde für die Mahlzeit, 30 Minuten *müssen* sie aussetzen. Die Stimmung ist gut, das Essen fein und der Kampfgeist der Klassen ungebrochen.

Dann kommen die Rheinauen, entlang dem Grenzfluss zu Deutschland, auf angenehm trockenen, unendlich langen Waldwegen. Die Temperatur ist auf ein paar



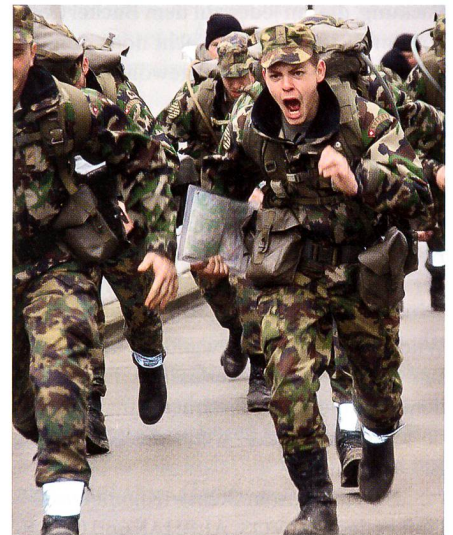
Aspirant Bieri, Zugführer ALPHA.



Oberst i Gst Müller schwört seine Aspiranten vor dem schweren 101-km-Marsch ein.



Erschöpft, aber stolz stellen sich die BRAVOS in Liestal als Sieger zur Meldung.



Die BRAVOS beim Zieleinlauf.



Cyril Bieri führt die ALPHAS ins Ziel.



Das obligate Klassenbild zeigt den Zug ALPHA im Kasernenhof von Liestal.



Kilometer 78, Morgenessen: Bieri für einen Moment erschöpft.



Aber sofort regt sich wieder sein Pflichtgefühl.

Grad über Null gefallen: «Ideal, besser könnte es nicht sein», wie René Sarret den Petrus lobt. Der Regenschutz bleibt in der Packung, die ein jeder auf dem Buckel trägt.

Im Wald wirkt die Nacht noch dunkler als sonst. Aber die Augen gewöhnen sich an die Dunkelheit.

Ganz im Norden huscht gelegentlich ein Automobil über die deutsche B33; doch zwischen den Auen und der Bundesstrasse zieht majestätisch schwarz der Rhein seine Bahn – und trennt und schützt die Augen der Aspiranten vor den Autoscheinwerfern.

Stets von neuem entdeckt René Sarret Wild: scheue Rehe, gewandte Füchse, Hasen, Marder... Der verlassene Landstrich dem Rhein entlang fasziniert ihn: «Was ich da jeweils entdecke, wenn die Nacht lang ist – einmalig.»

Bis zum Posten Stein – Kilometer 60 – läuft es den BRAVOS, ALPHAS und CHARLIES fast ebenmässig gut. 60 Kilometer, so viel mass der bisher längste Marsch. Aber er wurde in ausgeruhtem Zustand angetreten, nicht am Ende der achttägigen Durchhalteübung, die den Aspiranten seit dem 11. Februar das Letzte abfordert.

100 Kilometer fuhren sie mit 50 Kilogramm Gepäck auf dem Rad. Elf Kilometer marschierten sie in der Schutzmaske. Lange Gefechtsschiessen im Sand bei Bern zehrten an den Reserven.

Gemäss den ehernen Regeln der Inf OS durften sie kein Gebäude betreten, mussten (wenn überhaupt) bei jedem Wetter im Freien nächtigen und assen nur das, was ihnen gereicht wurde. Zweimal gerieten sie in Unwetter, notdürftig trockneten sie den Kampfanzug, die Schuhe, die Waffen...

Wohl schliefen sie vor dem Hunderter ein paar Stunden – auch das ist in der Inf OS faire Tradition. Doch die Läderten brachten auf der Lenzburg ihre Verletzun-

gen mit – und jetzt, nach 60 Kilometern und rund elf Stunden Marsch, brechen die Schmerzen durch: scheidet sich die Spreu vom Weizen.

Es ist – weit nach Mitternacht – ein gespenstisches Bild, das sich in den Rheinauen entfaltet.

An der Spitze ziehen die BRAVOS davon, voraus der Zugführer Steiner mit der Kartenequipe, dann das Gros, immer noch in brauchbarer Verfassung, und hinten ein rührender Anblick: ein Tessiner Aspirant stützt und trägt einen angeschlagenen Freund, auch er aus dem Tessin – Kameradschaft pur.

BRAVOS voran

«Die Nacht ist ohne Ende, der Himmel ohne Stern, die Strasse ohne Wende, und was wir lieben fern» – leise, fast schüchtern erklingt in einer Klasse das Landsknechtlied. Es verstummt, und tonlos marschiert, stapft und hinkt der Zug weiter.

Endlich, bei Kilometer 76, nördlich von Möhlin, nimmt der Waldweg ein Ende. «Noch zwei Kilometer zum Morgenessen», muntert Sarret die Läufer auf. Ostwärts, im Rücken der Marschzüge, bricht fahl der neue Tag an.

7.25 Uhr, Zivilschutzanlage Möhlin, Kilometer 78: Mit Vorsprung erreichen die BRAVOS das Morgenessen, immer noch vollzählig. Bei den ALPHAS ist ein Aspirant zusammengebrochen – oder wie der Arzt sagt: «Er kollabierte jäh.» Im CHARLIE-Zug fiel ein Obergefreiter wegen Verletzung aus.

Die Möhliner Küchenmannschaft hat es in sich: Beide Köche arbeiten in Zürich, der eine im «Hyatt», der andere im «Claridge». Entsprechend opulent fällt das Frühstück aus: Hungrig, doch geordnet schöpfen die BRAVOS Rührei, Rösti und Würstchen.

Daneben warten ein *Café complet* und frische Früchte zuhauf.

Der Esssaal ist geheizt, die Aspiranten ziehen die Kampfanzugblusen aus. «Nicht schlafen», mahnt Steiner die BRAVOS, «in 20 Minuten brechen wir auf.»

Wir beobachten auch die Zugführer Bieri und den Aspiranten Jonathan Marcial Perret, der die CHARLIES anführt.

Cyril Bieri fühlt sich recht gut. «Nein, erschöpft bin ich nicht, ich habe den Kopf beieinander, und die Schmerzen halten sich in Grenzen.» In der Tat bleibt Bieri auch beim Essen auf der Höhe seiner Aufgabe. Auch er mahnt die Kameraden, sich nicht gehen zu lassen, auch er gibt die kostbaren Minuten durch, die noch bleiben; und auch er bringt den Zug 25 Minuten nach Eintreffen wieder auf die Beine.

Nur kurz gibt er sich seinen Gedanken hin; dann sieht auch sein Gesicht leer aus, wie die Züge seine Kameraden. Aber Cyril Bieri, der 20-Jährige, den seine Kameraden zum Chef ernannten, richtet sich und die Klasse wieder auf: fokussiert auf die Pflicht und den Auftrag, das Ziel vor Augen.

Eines ist klar: Die BRAVOS sind weit voraus, an den Rekord, an die 18 Stunden ist nicht mehr zu denken. Doch der Ansporn Nummer 1, den Zug nach Liestal zu bringen, das bleibt erreichbar. Der Kollaps des Kameraden liess sich nicht vermeiden, er ist dem Zugführer nicht anzulasten. Aber die verbliebenen Kameraden nach Liestal zu führen, das ist noch immer realistisch.

Ein Bild für Götter bietet Aspirant Perret. Der erstaunlich frische, gut gelaunte Schreiner aus der Waadt hat die CHARLIES gut im Griff – und geniesst das Morgenessen in vollen Zügen.

Auf dem Tisch entdeckt er zum Brot all die Köstlichkeiten, mit denen der «Hyatt»- und der «Claridge»-Koch aufwarten: «*Eh*



Zugführer Bieri wieder gut gelaunt.



Müller gibt Bieri Rat für die Kilometer 78 bis 101.

bien, même du beurre», jubelt Perret – und streicht sich in aller Gemütsruhe genüsslich eine volle Ladung Konfitüre und Nutella aufs Brot.

Allein, auch den CHARLIES schlägt um 8.27 Uhr die Stunde – auf, *debout*, Packungen fassen, auf ein Glied Sammlung, abmelden und hinaus in den neuen Tag.

In der Römerstadt

Sarret rechnet und rechnet. Auch die BRAVOS werden den Rekord verfehlen. Wenn sie jetzt noch durchhalten, erreichen sie die Kaserne gegen Mittag. Sarret zieht die Stunde für die beiden Essen ab und kommt auf eine Schlusszeit im Bereich der 21 Stunden.

Was nur geschah in den Rheinauen? Sarret: «Der Rückschlag für alle, auch für die BRAVOS, trat zwischen Stein und Möhlin, zwischen Kilometer 64 und 78, ein. Alle drei Klassen verloren am Rhein gegen Ende eine volle Stunde. Möglich, dass es die Durchhalteübung ist, die stark an den Kräften zehrt.»

Es wird hell im fasnächtlich geschmückten Möhlin; auf dem Weg durchs Dorf kehren die Aspiranten, gezeichnet von den ersten 80 Kilometern, fast in den Alltag zurück. Wieder schreitet Cyril Bieri seinem Zug energisch voran, das letzte Zwischenziel vor Augen: *Augusta Raurica*, die römische Stadt, die auf dem Gebiet der Gemeinden Augst und Kaiseraugst, der Kantone Basel-Landschaft und Aargau, liegt.

Im römischen Theater von Augst, beim Bronzerelief der Römerstadt, warten sechs *Alumni* der Inf OS auf ihre jungen Kameraden. Die *Alumni* bilden die Ehemaligen-Vereinigung der OS und spendieren den Marschierern bei Kilometer 91 einen Appenzeller Zauberschnitz. Nicht lange verharren die Züge auf römischem Terrain.

Steiner, Bieri und Perret wollen weiter – ins Ziel. Noch 75 Aspiranten nehmen die letzten zehn Kilometer unter die Füsse – die Kilometer des Leidens, die Kilometer aber auch der Hoffnung: Liestal naht!

Von Kilometer 94 an spielen sich unbeschreibliche Szenen ab. Noch immer marschieren das Gros der Klassen recht gut; doch unter den Läderten beobachten wir Aspiranten, die sich die Mütze zwischen die Zähne klemmen: Sie beissen im wahrsten Sinn des Wortes auf die Zähne, um die Schmerzen zu verdrängen.

Jetzt bewährt sich in allen Klassen die Kameradschaft. Keinem Zug geht es noch um die Zeit; was jetzt zählt, ist das Ziel Nummer 1: Alle durchbringen.

Aspiranten, die noch gut zu Fuss sind, stützen, ziehen, schieben und tragen Kameraden. Alles ist dem einen Ziel untergeordnet: Gemeinsam, geschlossen, in guter Ordnung nach Liestal.

Im Ziel setzt Regen ein. An der Rampe, die in den Kasernenhof führt, wartet eine hübsche, blonde Bernerin auf ihren Liebsten: «Wissen Sie, wann die CHARLIES kommen?» Der Freund marschiere dort mit. Genau wissen wir es nicht. Treu harret die junge Frau aus.

Um 12.55 Uhr laufen die BRAVOS ein – und wie! Unten an der Rampe sammelt der Zugführer Steiner die vollständige Klasse noch einmal. Das Tenue wird erstellt, die Formation gebildet.

Die Aspiranten mobilisieren ihre letzten Kräfte, der Anblick der Kaserne gibt Schub und ultimative Motivation. Unter ihrem Schlachtruf rennen die BRAVOS die Rampe hinauf, Oberst i Gst Müller steht im Kasernenhof bereit – aufrecht, stolz, sich seiner Verantwortung bewusst.

Aspirant Steiner lässt die Klasse antreten, meldet und unterschreibt zum letzten

Mal das Laufblatt. Müller befiehlt den Zug ins Daher und gratuliert der Siegerklasse in kurzen, prägnanten Worten. Noch einmal leuchten die Gesichter der angehenden Zugführer auf. Müller weiss genau, was er in diesem singulären Moment zu sagen hat.

Der Kompaniekommandant, Oblt Rohrbach, gibt den Tagesbefehl durch: «Duschen, dann im Turntenue zum Galabuffet, schlafen. Wenn Ihr wollt, freier Ausgang bis zum Antrittsverlesen morgen Donnerstag, 6.45 Uhr.»


Wer nun dachte, die BRAVOS würden schnurstracks zur Dusche humpeln, der sieht sich getäuscht. Als ob sie von einem leichten Waldlauf zurück wären, legen die Obergefreiten zu Ehren ihres Berufsunteroffiziers Garcia noch fünf Liegestützen hin, einige auf einer Hand!

Letzter Auftrag

Wenig später trifft der Zug ALPHA ein. Cyril Bieri befiehlt Zweierkolonne. Würdig, soldatisch stolz marschieren die Klasse ein. Cyril Bieri erfüllt den letzten Auftrag in tadelloser Haltung: Melden, Laufblatt unterschreiben, den Zug zur obligaten Foto bereitstellen – und es reicht noch für ein paar kurze Worte mit dem Korrespondenten, der ihn 22 Stunden begleitete.

Dann laufen die CHARLIES ein, endlich schliesst die aparte Bernerin ihren Freund in die Arme.

Traurig stehen eine Aspirantin und ein Aspirant an der Rampe. Sie verletzten sich in der Durchhalteübung so schwer, dass sie auf der Lenzburg gar nicht starten durften – ärztliches Verbot!

Aber sie werden den Hunderter nachholen: Operation «QUESTION D'HONNEUR», eine Sache der Ehre, versteht sich. fo. 

An Bord der «Mighty Mo» – ein eindrückliches Schlachtschiff

Ein legendäres Schiff, das Schlachtschiff USS Missouri (BB 63), welches im Zweiten Weltkrieg Geschichte schrieb, 1955 aus dem aktiven Dienst ausschied und 1986 modernisiert wieder in Dienst gestellt wurde, ist heute als eindrückliches Museumsschiff ein Besuchermagnet in Pearl Harbor, Hawaii. Am 2. September 1945 unterzeichneten Vertreter Japans an Bord dieses Schiffes in der Bucht von Tokyo die bedingungslose Kapitulation.

AUS PEARL HARBOR BERICHTET IN WORT UND BILD OBERST I GST JÜRGE KÜRSENER

Die zwei Atombombenwürfe über Hiroshima und Nagasaki vom 6. und 9. August 1945 besiegelten das Schicksal Japans. Dies, nachdem die USA und ihre Alliierten fast vier Jahre verlustreiche Kämpfe gegen das Kaiserreich, zuletzt amphibisch und terrestrisch gegen Okinawa und mittels Luftkrieg und Schiffsartilleriebeschuss gegen das Festland, geführt hatten.

Mächtige Armada

Sechs Tage nach Nagasaki verkündete Präsident Truman die bedingungslose Kapitulation Japans. Eine konventionelle Fortführung des Krieges und die terrestrische Eroberung des Festlandes hätten vermutlich weitere Hunderttausende von Opfern gefordert. Der Krieg im Pazifik überdauerte den Krieg in Europa um fast vier Monate.

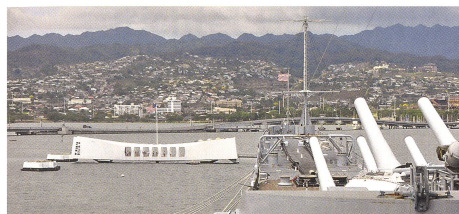
Eine mächtige Armada von amerikanischen und alliierten Kriegsschiffen fuhr am 29. August 1945 in die Bucht von Tokyo ein, um die formelle Kapitulationszeremonie vorzubereiten. Diese sollte am 2. September 1945 an Bord des mächtigen Schlachtschiffes USS Missouri (BB 63), dem Flaggschiff von Flottenadmiral William F. Halsey Jr. erfolgen. Kurz vor 9 Uhr kamen Flottenadmiral Chester Nimitz und ein paar Minuten später der Oberbefehlshaber der Alliierten im Pazifik, General des Heeres Douglas MacArthur, an Bord.

Bedingungslose Kapitulation

Als offizieller Vertreter Japans und des Kaisers betraten um 8.56 Uhr Aussenminister Mamoru Shigemitsu und der Chef des Imperialen Generalstabes das Hauptdeck der USS Missouri, 9.04 Uhr unterzeichnete Shigemitsu die Kapitulation. Im Beisein von zahlreichen hohen Vertretern der Alliierten und des besiegten Japans eröffnete MacArthur um 9.08 Uhr die 23-minütige, in die ganze Welt übertragene Zeremonie. Die japanische Delegation verliess unverzüglich nach Unterzeichnung der Kapitulation gegen 9.30 Uhr die USS Missouri.



Das Schlachtschiff USS Missouri (BB 63) am Pier von Ford Island bei Pearl Harbor auf Hawaii. Das mächtige Schiff ist seit 1999 ein schwimmendes Museum. Gut sichtbar ist die Hauptartillerie mit drei Geschütztürmen zu je drei 40,6-cm-Geschützen.



Blick von der USS Missouri (BB 63) auf das USS Arizona Memorial. Der weisse Steg ist über dem gesunkenen Wrack der Arizona errichtet worden, dorthin werden die Besucher vom Besucherzentrum aus mit Booten gefahren. Man sieht von dort aus die Umriss des gesunkenen Schiffes deutlich.

ierten und des besiegten Japans eröffnete MacArthur um 9.08 Uhr die 23-minütige, in die ganze Welt übertragene Zeremonie. Die japanische Delegation verliess unverzüglich nach Unterzeichnung der Kapitulation gegen 9.30 Uhr die USS Missouri.

Momente des Triumphs

Heute erinnert die stolze USS Missouri – fest verankert an einem extra errichteten Pier auf Ford Island in der Bucht von Pearl Harbor, Hawaii – an diese Momente des Triumphs. Und dies nur wenige hundert Meter und in Sichtweite vom Denkmal der USS Arizona (BB 39) entfernt, jenem Schlachtschiff, das am 7. Dezember 1941 beim Überraschungsangriff der Japaner auf Pearl Harbor sank und 1177 Seeleute in den Tod riss.

Das Denkmal der USS Arizona erinnert heute stellvertretend für alle anderen gesunkenen Schiffe an die schmachvolle Niederlage der USA vom 7. Dezember 1941, die insgesamt 2390 Opfer forderte.

Das schwimmende Museum USS Missouri wurde am 29. Januar 1999 eröffnet. Es kann nur über die Brücke zur Insel Ford Island erreicht werden. Die Zufahrt ist ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr vorbehalten. Der Bus fährt beim Besucherzentrum der USS Arizona ab. Dort kann auch das aus dem 2. Weltkrieg stammende U-Boot USS Bowfin (SS 287) besichtigt werden.

USS Arizona Memorial

Während der Besucher auf die straff organisierte Bootsfahrt zum USS Arizona Memorial wartet, kann er im Zentrum auch weitere Ausstellungstücke besichtigen. Das Visitor Center und Museum ist vor kurzem renoviert und erweitert worden. Es steht nun in moderner Form dem Besucher offen.

Die Busfahrt zur USS Missouri dauert etwa zehn Minuten. Wer interessiert ist, kann den Bus unterwegs nach Ford Island auch zum Besuch des sehenswerten Pacific Aviation Museum und des Denkmals für das Schlachtschiff USS Oklahoma (BB 37) verlassen.

Das Aviation Museum ist in Hangars des ehemaligen Luftstützpunktes auf Ford Island zuhause, der gut sichtbare Kontrollturm hat den Angriff 1941 überlebt. Die USS Oklahoma war beim Angriff der Japaner von neun Torpedos getroffen worden und sank innert Minuten. 429 Seeleute kamen ums Leben, ebenso viele Marmorsäulen am Ufer von Ford Island erinnern heute an sie.

Die erst 1944 in Dienst gestellte USS Missouri stand nach dem 2. Weltkrieg noch bis 1955 im aktiven Dienst, mit Einsätzen im Atlantik, im Mittelmeer, in Südamerika und nach Ausbruch des Koreakrieges wieder im Pazifik.

In der Ära von Präsident Ronald Reagan und seines rührigen Marineministers John F. Lehmann wurden die vier Schlachtschiffe der Iowa-Klasse aus dem 2. Weltkrieg (USS Iowa, USS New Jersey, USS Missouri und USS Wisconsin) wieder aktiviert und modernisiert.

32 Tomahawk-Werfer

Die 58 000 Tonnen schwere und 270 m lange USS Missouri stellte man 1986 wieder in Dienst, neu versehen mit 32 Wernern für teils nuklear bestückte Tomahawk-Marschflugkörper, 16 Wernern für Harpoon-Schiff-Schiff-Lenk Waffen und 4 Nahbereichsflugkörperabwehr-Systemen Phalanx. Kernstücke bleiben bis heute die neun 40,6-cm-Geschütze in drei Drillingstürmen. 1991 beteiligte sich die USS Missouri (BB 63) an «DESERT STORM» und feuerte am 17. Januar 1991 die ersten konventionellen Tomahawk-Marschflugkörper gegen den Irak Saddam Husseins ab. Ein Jahr später stellte man sie endgültig ausser Dienst.

Der Besucher kann sich frei auf dem Schlachtschiff bewegen, nur einige wenige Bereiche sind nicht zugänglich. Kernbereiche für die Besichtigung sind das Hauptdeck, die Offiziersmessen, die Quartiere der Unteroffiziere unter Deck mit der Möglichkeit zur Verpflegung, der Bugbereich, das riesige Heck, die Brücke, die Waffenplattformen, die Geschütztürme und jene Stelle, an welcher die USS Missouri am 11. April 1945 von einer Kamikaze getroffen wurde.

Historisch bedeutsam

Beim zweiten Geschützturm auf dem ersten Oberdeck (Steuerbordseite) sollte der Besucher unbedingt jene Stelle besichtigen, an welcher die Kapitulation unterzeichnet wurde. Eine Messingplatte erinnert an diesen historisch bedeutsamen Ort und Moment. Wie bei amerikanischen Museen üblich, kann der Besucher auf dem Pier auch Souvenirs einkaufen oder Erfrischungen zu sich nehmen. Zudem erlaubt der Standort einen Blick auf den gegenüber liegenden grossen Flottenstützpunkt von Pearl Harbor. Es ist für den europäischen Besucher etwas überraschend, wie zahlreich koreanische, japanische und nun auch chinesische Touristen an diesen Erinnerungsstätten des Zweiten Weltkrieges anzu treffen sind. 



Blick vom Vorschiff der USS Missouri auf die vorderen Geschütztürme mit je drei 40,6-cm-Geschützen, die je rund 900 kg schwere Granaten über 42 km feuern konnten.



Der japanische Aussenminister Shigemitsu unterzeichnet am 2. September 1945 um 9.04 Uhr Ortszeit auf dem Schlachtschiff USS Missouri (BB 63) die Kapitulationsurkunde.



Diese Messingtafel auf dem ersten Oberdeck, neben dem Geschützturm 2 (oder B) erinnert an jene Stelle auf dem ersten Oberdeck, wo die Kapitulation durch Japan unterzeichnet wurde.

Bild: US Navy