

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 93=113 (1947)

Heft: 10

Rubrik: Diskussionsbeiträge

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: 30.03.2025

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

Veterinäroffiziere

Die Tätigkeit der Pferdeärzte hat während der ganzen Dauer des Aktivdienstes befriedigt. Auch die Erfahrungen, die mit den HD.-Pferdeärzten gemacht wurden, waren gut. Alle haben gewissenhaft und fleissig gearbeitet. Kein einziger Pferdearzt musste wegen Vernachlässigung seiner fachtechnischen Pflichten bestraft werden.

Als bester Beweis für die pflichtgetreue Dienstleistung der Pferdeärzte kann die Tatsache gelten, dass bei 26,360,399 Pferdediensttagen in der Feldarmee nur 1254 Requisitionspferde und -maultiere eingingen. In dieser Zahl sind allerdings die durch Unfälle umgekommenen Tiere (Knochenfrakturen, Absturz im Gebirge usw. — 869 Tiere) nicht mitgerechnet. Die Truppenpferdeärzte haben in der Zeit vom 2. September 1939 bis 20. August 1945 bei Pferden und Maultieren der Feldarmee 1,643,933 Untersuchungen und Behandlungen durchgeführt. Für die fachkundige Arbeit in den Pferdekuranstalten zeugt, dass von 41,884 eingelieferten kranken Tieren 38,069 als geheilt entlassen werden konnten.

Bei Beginn des Aktivdienstes meldeten sich zahlreiche über 60 Jahre alte, zum Teil aus der Wehrpflicht entlassene Veterinäroffiziere als Freiwillige; sie konnten in Pferdekuranstalten, einige sogar als Kommandanten, mit bestem Erfolg verwendet werden.

DISKUSSIONSBEITRÄGE

Angriffsformen der Flugwaffe für den Einsatz im Erdkampf

Hptm. W. Guldemann stellt in der Augustnummer von «Flugwehr und -technik» mittels Skizzen und Beschreibung einige Angriffsverfahren der Flugwaffe streng schematisch und übersichtlich dar und weist auf ihre Beziehungen zu verschiedenen Geländegestaltungen hin. Dabei trifft er zwar die heute nicht mehr zulässige Vereinfachung, es sei der Flab nur passiv zu begegnen durch zweckentsprechende Auflockerung und Gliederung der Angriffseinheit. Wenn man bedenkt, dass die Flab quantitativ und qualitativ stets stärker wird, ist die Folge die, dass die passiven Abwehrmittel allein nicht mehr genügen, sondern dass ein erheblicher Teil der Feuerkraft zur Bekämpfung der Flab aufgewendet werden muss. Die einzusetzenden Verbände werden dadurch grösser, zum Teil auch schwerfälliger und beeinflussen in starkem Masse die Gliederung und Gestaltung der Formationen. Wie Hptm. Guldemann selbst anführt, kann sich im Krieg nur das Einfache durchsetzen, und es sind deshalb seine Methoden «jiwa» — «guli» und ihre Kombinationen nur in Spezialfällen anwendbar. Unter dem Gesichtspunkt gesehen, dass der Entschluss wegen der Unsicherheit bezüglich der Flablage meist erst im letzten Augenblick gefasst werden kann, wird der Verbandsführer nicht von hinten her «dirigieren» können, sondern muss in jeder Beziehung vorn sein. Es ist ferner wohl auch so, dass die Flieger im allgemeinen bei der ersten Attacke alle Waffen einsetzen werden, einmal um einen maximalen Feuerschlag ausführen zu können und weil es gar nicht sicher ist, dass sich eine zweite

Attacke ermöglicht, es sei denn, die Flugzeuge seien ganz ausserordentlich stark gepanzert und dadurch gegen Flabbeschuss weitgehend unempfindlich.

Die Zielbezeichnung ist in grossen Zügen heute bei allen Staffeln gleich. In den Details befolgen die einzelnen Regimenter ihr privates System. Sicher hat Hptm. Guldemann recht, wenn er die Ansicht vertritt, es wäre kaum von Vorteil, eine ganze Flugwaffe auf das gleiche System zu verpflichten.

Trotzdem die Ausführungen von Hptm. Guldemann teilweise bereits der Klassik angehören, sind sie für die Offiziere anderer Waffen doch sehr wertvoll, ersehen diese doch klar daraus, dass unsere Einsatzverfahren den ihren im Aufbau gleich sind, dass sie nur eine Metamorphose durchgemacht haben und dass die Flieger sehr stark mit Instruktionen arbeiten, um die Befehle kurz halten zu können. Bis Instruktionen jedoch wirklich von allen Besatzungen als Methode aufgenommen sind, verstreicht Zeit. Die Ausbildung ist deshalb lang und kann nicht überstürzt werden. Aber nicht jedermann ist solchen Instruktionen derart zugänglich, dass sie mit Erfolg angewendet werden können. Der Typus des gemässigten Individualisten besitzt charakterlich die besten Voraussetzungen, um ein erfolgreicher Kämpfer zur Luft zu werden. Nun finden wir gerade in unserem Volkscharakter diesen Wesenszug stark ausgeprägt und es ist deshalb nicht von ungefähr, wenn wir über Piloten verfügen, die in der Luft eine eindruckliche Sprache zu führen befähigt sind. Wenn unsere Flugwaffe sich mengenmässig sehr bescheiden ausnimmt, so gibt das über ihren eigentlichen potentiellen Wert keinen zutreffenden Aufschluss. Es erscheint angezeigt, einmal auch darauf aufmerksam zu machen.

Militärflugunfälle

Hptm. i. Gst. Wetter vergleicht und bespricht die Unfälle der Militärfliegerei in der Schweiz und in Schweden. Aus den angeführten Statistiken ist ersichtlich, dass sowohl die Unfallhäufigkeit als die Unfallursache bei beiden Staaten sehr ähnlich verlaufen. Dass auch Schweden die Möglichkeiten untersucht, die Unfallquote zu verringern, ist klar. Aber die Schweden sehen sich schliesslich vor das gleiche Dilemma gestellt wie wir auch: entweder in der Ausbildung gesundes Draufgängertum, gepaart mit dem Willen, gewisse Risiken in Kauf zu nehmen, oder aber beinahe ängstliche Rücksichtnahme auf die Sicherheit. Letzteres widerspricht aber dem Wesen der Fliegerei derart, dass es nicht in Frage kommen kann. Um die Unfälle zu vermindern, besteht in beiden Ländern das Bestreben, die Ausbildungsmethode insofern stets zu verfeinern, als zwischen Anfang und Ende immer mehr Zwischenstufen eingegliedert werden. Es ist aber meines Erachtens ebenso sehr die Tatsache von Bedeutung, dass sicheres Fliegen in erster Linie an Erfahrung geknüpft ist. Erfahrung ist einerseits mit der Tiefe des Erlebnisses und anderseits mit der Dauer desselben verbunden. So stellt sich auch die Frage: Fliegen unsere Piloten genügend? Ist ihr Jahresstunden-Pensum derart bemessen, dass sie schon in *jungen* Jahren erfahren und routiniert werden? Eine andere Möglichkeit, die bis heute noch wenig bearbeitet wurde, liegt auf technischem Gebiet, indem die Flugzeugkonstrukteure die Pilotensitze technisch so gestalten und durchbilden, dass kleine und mittlere Havarien die Piloten vor stärkeren Verletzungen bewahren. Was aber auch alles unternommen wird, Unfälle werden nicht zu vermeiden sein, denn sie sind eben oft die Konsequenz menschlichen Ungenügens, das jenseits von Ausbildung, Erfahrung und Technik liegt.

Major Eggenberger.