

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 39 (1963-1964)

Heft: 15

Rubrik: DU hast das Wort

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>

Blick über die Grenzen

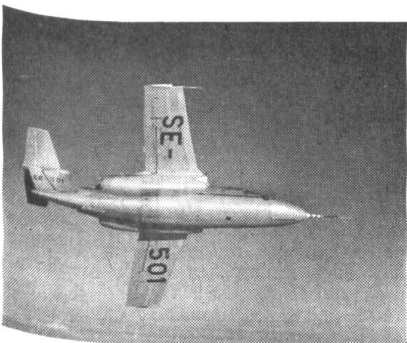
Neuartiges Fahrzeug für jedes Gelände



Wo Boot oder Motorwagen nicht mehr vorwärtskommen, soll in Zukunft ein neuartiges amerikanisches Amphibienfahrzeug einspringen, dessen Versuchsmodell sich in langwierigen Tests glänzend bewährt hat. Statt Räder besitzt es zwei mit Spiralwülsten versehene, um die Längsachse rotierende Metallpontons, auf denen es sich vorwärts, rückwärts und seitwärts bewegen kann. Die Versuchsfahrten gingen über Landstraßen, durch stehende und fließende Gewässer, Sümpfe, Schlammröhren, Moortümpfe, Sanddünen und Schneefelder. Die beiden sich drehenden Pontons haben fast die gleiche Länge wie das Fahrzeugchassis und sind mit Plastikmaterial gefüllt, so daß sie auch im Falle einer Beschädigung schwimmfähig bleiben. Die Spiralen reinigen sich selbst während der Rotation der Pontons. Das vier Meter lange Fahrzeug erreicht Stundengeschwindigkeiten von 32 km in tiefem Schnee, 12 km im Wasser und 16 km im Morast. Bei einem Leergewicht von 1035 kg kann es eine Ladung von 470 kg oder sechs Passagiere plus Fahrer befördern. — Unser Bild zeigt das neue Ponton-Amphibienfahrzeug während einer Probefahrt durch Sumpfgelände.

Tic

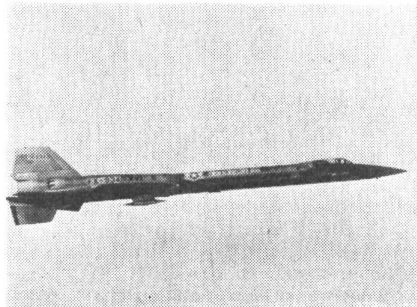
Ein neues Düsenflugzeug für die schwedische Luftwaffe



-th. Anfang März dieses Jahres hat die SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) mit den Militärbehörden in Stockholm einen Vertrag zur Lieferung von 130 Flugzeugen des Typs Saab-105 abgeschlossen. Dadurch erhält die schwedische Luftwaffe einen neuen Düsenstrahlflugzeug, der auch als leichtes Angriffsflugzeug verwendet werden kann. Die Ablieferung der Flugzeuge wird im November 1965 beginnen. Mit der Planung dieses Typs wurde auf privater Grundlage im Jahre 1959 begonnen, um unter Berücksichtigung aller militärischen Wünsche zu Beginn des Jahres 1962 den Prototyp herauszubrin-

gen, der dann durch die schwedische Luftwaffe einer eingehenden Erprobung unterzogen wurde, was in 280 Flügen über 200 Flugstunden notwendig machte. Die Sachverständigen der schwedischen Luftwaffe bezeichnen den Saab-105 als ein für die Gegebenheiten der Landesverteidigung sehr zweckmäßiges und auch hervorragendes Flugzeug.

Das schnellste Militärflugzeug der Welt



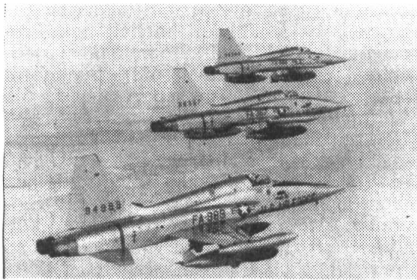
Das neue amerikanische Strahlflugzeug A-11 wird bereits seit längerer Zeit in mehreren Prototypen erprobt, es ist aber erst kürzlich der Öffentlichkeit bekanntgegeben worden. In das A-11-Projekt sind die Firmen Lockheed Aircraft Corp., Pratt & Whitney und Hughes Aircraft Comp. eingeschaltet.

Eine Voraussetzung für seine Verwirklichung war die Beherrschung der Titan-Metallurgie und die Entwicklung geeigneter Herstellungs- und Bearbeitungsverfahren für das hochfeste, hitzebeständige und gleichzeitig sehr leichte Metall Titan. Die gesamte Zelle der A-11 besteht aus diesem «neuen» Metall; dagegen will man im Rahmen des Entwicklungsprogramms für Uberschall-Transportmaschinen Aluminium als Konstruktionsmaterial benutzen und nur an den thermisch besonders beanspruchten Teilen Stahl und Titan verwenden.

Einzelheiten über die Abmessungen der A-11 sowie über ihre Ausrüstung wurden nicht bekannt. Unsere Aufnahme zeigt ein Fluggerät mit einem langgestreckten, im letzten Drittel verdickten Rumpf, weit zurückgesetzten Stabilisierungsflächen und dem Leitwerk am Heck; die Pilotenkabine befindet sich unmittelbar hinter der spitz zulaufenden Nase. Die A-11 ist zurzeit das schnellste Militärflugzeug der Welt und erreicht dreifache Schallgeschwindigkeit.

Tic

Norwegen bestellt moderne amerikanische Kampfflugzeuge



Das norwegische Verteidigungsministerium hat bei der amerikanischen Flugzeugbaufirma Northrop Corporation, Beverly Hills in Californien, 64 Einheiten des erfolgreichen Jagd- und Kampfflugzeuges F-5 bestellt, das von den Herstellerwerken besonders für die Luftwaffen

der Freien Welt konstruiert wurde. Das mit zwei Strahltriebwerken ausgestattete Flugzeug besitzt General-Electric-J-85-13-Turbinen von hoher Schubleistung. Es ist ein Universalflugzeug in der Hinsicht, daß es wahlweise als Jäger, Jagdbomber, Erdkämpfer und Aufklärer eingesetzt werden kann. Die Maschine transportiert Luft/Luft-Lenk Waffen, Luft/Boden-Lenk Waffen, Bomben, Napalm-Bomben oder Zusatzkraftstoff im Gesamtgewicht von 2800 Kilogramm. Ohne Außenlasten steigt die F-5 in Meereshöhe mit 152 Metern pro Sekunde und fliegt in Höhenbereichen von 15 000 Metern mit Uberschallgeschwindigkeit. Für Ueberführungsflüge ausgerüstet, legt sie gute 3000 Kilometer zurück. Die F-5 kann auf Grasplätzen und Behelfspisten vorgeschobener Stützpunkte starten und landen. Bei den Einsatzstaffeln erfordert ihre Wartung wesentlich weniger Arbeitsstunden pro Flugstunde als jene anderer Uberschalljäger.

H. H.

DU hast das Wort

Nicht Worte — Taten!

Zu wenig Schlaf für die Motorfahrer!

(Siehe Nr. 5, 8/63, 11, 14/64)

Mit Interesse las ich in Nr. 11/1964 das Beispiel über das Tagespensum und den Einsatz eines Motorfahrers im WK. Am Schluß stellt der Einsender die Frage: «Wie sollte sich in einem solchen Fall ein Motorfahrer korrekterweise verhalten?»

Bevor ich diese Frage beantworte, möchte ich zuerst das maßgebende Reglement 61.3 «Vorschriften für den Motorwagendienst» (MWD-58) in Erinnerung rufen. Darin lesen wir:

Ziff. 3 Uebermüdung und Alkoholgenuß

A. Befohlene Ruhe

Die ausreichende Ruhe der Motorfahrzeugführer gehört zur Gefechtsbereitschaft der Truppe und muß während außergewöhnlich anstrengenden oder langen Fahrperioden im Interesse der Verkehrssicherheit befohlen werden. In der Regel sollen die Motorfahrzeugführer auf 24 Stunden 7 Stunden womöglich ununterbrochen schlafen können.

B. Uebermüdungsgefahr

Bei erhöhter Uebermüdungsgefahr zufolge langer Nachfahrten, schwieriger Sichtverhältnisse, großer Hitze, ausgedehnter Gefechtsfähigkeit usw., haben die Truppenkommandanten und Motorfahreroffiziere für die Motorfahrzeugführer auf dem Marsch häufige Kontrollen und besondere Vorsichtsmaßnahmen anzuordnen, wie Fahrerwechsel, vermehrte Marschhalte mit Atem- und Gehübungen, kaltes Abwaschen, Abgabe von Tee oder Kaffee, beschränkte Raucherlaubnis usw.

C. Meldepflicht

Besteht die Gefahr, daß die sichere Führung des Motorfahrzeuges wegen Uebermüdung oder körperlichem Unbehagen des Fahrers in Frage gestellt wird, ist er verpflichtet, anzuhalten und seinem Vorgesetzten Meldung zu erstatten.

D. Höchstleistungen

Die Erziehung der Motorfahrzeugführer zur Härte und Ausdauer hat in einer Form zu erfolgen, die eine Gefährdung von Menschenleben und Materialschäden

ausschließt. Sobald bewußt an die Grenze der körperlichen Leistungsfähigkeit gegangen wird, sind Übungen ohne Fahrtätigkeit anzuordnen.

E. Alkoholgenuß

Vor und während Dienstfahrten sowie während den dazwischenliegenden Fahrtunterbrüchen ist den Führern von Motorfahrzeugen der Genuß alkoholischer Getränke untersagt.

F. Medikamente

Die ärztlich nicht kontrollierte Einnahme von Medikamenten, wie Mittel gegen Müdigkeit, Schmerzen usw. kann die Sicherheit der Motorfahrzeugführer erheblich reduzieren und ist deshalb zu vermeiden.

Der Einsender schreibt, «Laut Reglement muß der Motorfahrer eine unbedingte Ruhezeit von sieben Stunden innert eines Tages haben.» Unter Ziff. 3 A. **Befohlene Ruhe** des betr. Reglementes (siehe oben) lesen wir aber: «In der Regel sollen die Motorfahrzeugführer auf 24 Stunden 7 Stunden **womöglich ununterbrochen** schlafen können.» Das Reglement befiehlt also nicht die genaue Dauer der Ruhezeit, sondern gibt die Richtlinie für eine genügende Ruhezeit als Bestandteil der Gefechts- und Einsatzbereitschaft der Truppe. In außergewöhnlichen Fällen (z. B. Tagwache um 0230, vor strengem Fahreinsatz usw.) muß diese Ruhezeit von den verantwortlichen Vorgesetzten sogar befohlen werden.

Wie soll sich nun ein Motorfahrer bei Uebermüdung verhalten? Darüber erteilt die Ziff. 3 C. **Meldepflicht** genaue Antwort. Der Motorfahrzeugführer hat also die Pflicht, seinem Vorgesetzten wegen Uebermüdung Meldung zu erstatten. Verunfallt der Motorfahrzeugführer infolge Uebermüdung und hat er seinem Vorgesetzten nichts gemeldet, dann hat er der Meldepflicht nicht genügt und somit einer Dienstvorschrift nicht Folge geleistet. Beharrt ein Vorgesetzter, trotz der Meldung, auf dem Fahrbefehl, so trägt er die Verantwortung für die eventuellen Folgen. Dies als Antwort zur gestellten Frage, wie man sich als Motorfahrer bei Uebermüdung korrekterweise verhalten soll.

Das Reglement verpflichtet also auch die für den Einsatz der Motorfahrer verantwortlichen Vorgesetzten, für genügende Ruhezeit der Motorfahrzeugführer zu sorgen. Wenn für die Motorfahrzeugführer um 0230 Tagwache ist, dann muß eben der Vorgesetzte in Anbetracht einer außergewöhnlichen Beanspruchung seiner Motorfahrer diese am Vorabend z. B. um 20.00 zur Ruhe befehlen und kontrollieren. Der Vorgesetzte ist verpflichtet, die dem Einsatz seiner Motorfahrer den Vorschriften des MWD-Reglementes entsprechende Ruhezeit zu beachten und zu befehlen.

Wenn der Einsatz und die Verkehrssicherheit es gestatten, darf selbstverständlich auch der Motorfahrer zum Wachdienst befohlen werden, wobei die Ruhezeit im Wachlokal als Dienstzeit zu betrachten ist.

Die verantwortlichen Vorgesetzten wie die Motorfahrzeugführer haben die gegenseitige Pflicht, alles zu unternehmen, damit trotz den erhöhten Anforderungen an den Wehrmann die Verkehrssicherheit gewährleistet und die Unfallgefahr auf das Minimum beschränkt bleibt.

Adj. Uof. Möscherger, Freiburg

Ohne Angriff kein Sieg! Scharnhorst

Leserbriefe

Betrifft Artikel «Ich habe die Nase voll» vom 15. März 1964

Sehr geehrter Herr Herzig, der Mann soll wissen, daß er nicht allein dasteht. Wie ich ihn beurteile, will er nicht Mitleid und kein Geschenk. Aber es ist nötig, daß hier ein Exempel statuiert wird, weil es sich endlich einmal nicht um ein Gerücht oder um eine Aufschneiderei, sondern um eine nüchterne Tatsache handelt. Ich schlage vor:

1. Mit der Firma, der Vermieterin, ist von der Redaktion aus Rücksprache zu nehmen. Es soll ihr mitgeteilt werden, welchen miserablen Eindruck ihr Vorgehen macht. Vielleicht hat hier eine untergeordnete Stelle in der Verwaltung etwas entschieden, dessen weitgehende Folgen sie nicht übersehen konnte. Andernfalls sollten Sie vor der Namensnennung der Firma nicht zurückschrecken, namentlich dann, wenn sie nicht bereit ist, auf die Kündigung zurückzukommen.
2. Besteht die Firma auf der Kündigung, so wäre ein Aufruf an Baufirmen in der Umgebung des heutigen Wohnortes zu richten, damit dem wackeren Familienvater zu angemessenen Kosten eine Wohnung beschafft werden könnte. Sicher wären auch Abonnenten dieser Gegend zur Mithilfe bereit.
3. Wenn alle Stricke reißen, so wäre sicher ein Industrieller andernorts bereit, dem Manne eine neue Stelle zu bieten und eventuell sogar Kapital zu vernünftigem Zins vorzustrecken, damit die Familie zu einem eigenen Heim käme. Für diesen Fall wäre eine finanzielle Hilfe durch Abonnenten in der Weise möglich, daß dem Familienvater auf 2. oder 3. Hypothek Gelder langfristig zur Verfügung gestellt würden. Für die erste Hypothek sollte ein Bankverwalter im Leserkreis auch im Zeichen der Kreditrestriktion einen gangbaren Weg finden. **Oblt. A. G. in W.**

*

Dieser Brief steht hier für viele. Unserem Leser ist bereits geholfen worden! Kameradschaft über den Dienst hinaus ist tatsächlich kein leeres Wort!

*

Neue Fortschritte in der Lawinenrettung

Die Firma Varian, Associates in Palo Alto, Californien und in Zug, hat in enger Zusammenarbeit mit der hochalpinen Forschungsstation Jungfrauoch das magnetische Varian - Lawinenopfer - Suchgerät weiter entwickelt. An einer Sonde, die waagrecht locker in der Hand getragen wird, befinden sich an beiden Enden je ein Fühler für das Magnetfeld. Kommt die Sonde in die Nähe eines kleinen Magneten, die z. B. im Absatz der Skischuhe eingebaut, in der Kleidung mitgeführt wird, steigt das Magnetfeld an einem Fühler schneller als am andern, und der Unterschied wird deutlich hörbar. Bei Annäherung an einen Magneten — also das Lawinenopfer — ändert sich der Ton im Kopfhörer immer schneller. Auf diese Weise kann die Stelle in kürzester Zeit lokalisiert werden.

Bei einer Demonstration auf Weißfluhjoch unter Leitung von Adj. Uof. Schärer, an

der Herr Prof. A. v. Muralt sowie auch Fachleute des schweizerischen, österreichischen und deutschen Bergrettungsdienstes teilnahmen, zeigte es sich, daß ein mit Magnet ausgerüsteter Ski- und Bergtourist mit dem neuen Suchverfahren sehr schnell aufgefunden werden kann. Das Gerät spricht bis zu einer Tiefe von 5 m an.

Redaktion - antworten

Freundlichen Dank dem Präsidenten des UOV des Bezirks Brugg, **Adj. Uof. V. Bulgheroni**, der in der letzten Ausgabe des von ihm redigierten Sektionsorganes eine ausgezeichnete Empfehlung für unsere Wehrzeitschrift veröffentlicht hat. — Einmal mehr sei mitgeteilt, daß unsere Kameraden Redaktoren und Pressechefs jederzeit berechtigt sind, in ihren Organen Beiträge aus dem «Schweizer Soldat» nachzudrucken, sofern sie die Quelle ausdrücklich erwähnen.

Humor in Uniform

Bym Schanze

Im Unterstand neben uns schaufelt ein baumlanges Kerl, dessen Kopf immer noch über den Rand heraus lugt, nachdem von den andern längst nur noch die Dreck herauswerfenden Schaufeln abwechselungsweise auftauchen. «Wie gänd Ehr au däm z'frässe? Servieret Ehr ihm per Lift?» rufen wir zum Unterstand hinüber, um aber sofort die schlagfertige Antwort zu erhalten: «Nai, dä ißt us em Dachkännel!» Vo. (Nebelspalter)

(Aus «Damals im Aktivdienst», Fr. 19.50, Rascher Verlag Zürich)



Sektionen

Der UOV Obersimmental legt Ehre für den SUOV ein

Glanzvoller 2. Schweizerischer Zwei-Tage-Winter-Gebirgsskilauf in der Lenk

Mit gegen 400 Teilnehmern in 81 Mannschaften, darunter militärische Einheiten und Vereine, vor allem Unteroffiziersvereine, Patrouillen des Grenz- und Festungswachtkorps, kantonaler und städtischer Polizeikorps, der bernischen Wildhüter und Fischereiaufseher sowie auch des FHD, der Rotkreuz-Pfadi und des Rotkreuzdienstes, hat der UOV Obersimmental über das Wochenende des 7./8. März mit einer mustergültigen Organisation die zweite Auflage dieser originellen, keine Bestzeiten, Ränge und Preise kennenden Leistungsprüfung durchgeführt, die bei strahlenden Witterungs- und Schneeverhältnissen zu einem glanzvollen Erfolg wurde. Täglich waren mit 1000 m Aufstieg und Abfahrt gute 30 Distanzkilometer innert neun Stunden zu absolvieren, wobei fünf Stunden nicht unterboten werden durften. Am ersten Tag ging es über den exponierten Gandlaunengrat auf die Höhe des Rinderberges (2100 m), während die Strecke des zweiten Marschtages über den Aebigrat hinauf zum Leitel (2000 m) führte. Freude und Begeister-