

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 40 (1964-1965)
Heft: 10

Rubrik: Blick über die Grenzen

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>

Militärische Grundbegriffe

Die Rüstungsprogramme

Die Betrachtung des Begriffs des Militärbudgets hat gezeigt, daß Voranschlag und Rechnung des Militärdepartementes aus zwei Teilen bestehen: einerseits den jährlich wiederkehrenden **«laufenden Ausgaben»**, welche die Armee auf dem einmal erreichten Stand erhalten sollen, und andererseits die **«Rüstungsausgaben»**, die als unregelmäßig auftretende, außerordentliche Aufwendungen einer Verstärkung der materiellen Rüstung der Armee zu dienen haben. Diese Rüstungsausgaben werden in eigenen Programmen, den sog. «Rüstungsprogrammen», zusammengefaßt und vorausgeplant und werden vom Bundesrat mit besonderen Botschaften den eidg. Räten zur Beschlußfassung vorgelegt. Die aus den verschiedenen Rüstungsprogrammen auf jedes einzelne Jahr entfallenden Tranchen werden in die Rubrik «Rüstungsausgaben» jedes Jahresbudgets eingestellt.

Als «Rüstungsprogramme» bezeichnet man langfristige Beschaffungspläne für militärische Rüstungsgegenstände aller Art (Waffen, Geräte, Material, Munition, Flugzeuge und auch militärische Bauten usw.). Diese Programme werden vom Parlament in der Rechtsform des Bundesbeschlusses beschlossen und enthalten in der Regel eine Mehrzahl von Rüstungsgegenständen, deren Beschaffung sich meist über mehrere Jahre erstreckt. Die Rüstungsprogramme bedeuten zwar allgemeine Kreditbewilligungen für die Beschaffung von Kriegsmaterial gemäß dem jeweiligen Objektverzeichnis, nicht jedoch Budgetbeschlüsse, da der Zahlungsbedarf für die in jedem einzelnen Jahr verwirklichten Teile der Rüstungsprogramme in das Budget des betreffenden Jahres aufgenommen, und mit diesem von den eidg. Räten genehmigt werden muß.

Seit im Jahre 1951 mit dem «Rüstungsprogramm 51» das erste große Programm für die materielle Verstärkung unserer Armee beschlossen wurde, sind vom Spätherbst 1956 hinweg eine größere Zahl weiterer Rüstungsprogramme gefolgt, die unter sich keine Einheitlichkeit aufweisen. Einmal kann ihr Gegenstand sehr verschiedener Natur sein, indem sie sich entweder mit Materialbeschaffungen, oder mit der Errichtung militärischer Bauten befassen. Auch gibt es Rüstungsprogramme, die einen umfangreichen Katalog militärischer Beschaffungen umschließen, neben Programmen, die sich nur auf ein einziges Objekt (z. B. die Flugzeugvorlagen) beziehen. Einzelne Programme können innerhalb relativ kurzer Zeit erfüllt werden, während andere sich über viele Jahre erstrecken. Auch ist denkbar, daß einzelne Teile von Rüstungsprogrammen von den eidg. Räten nur unter gewissen Vorbehalten, z. B. dem Vorbehalt, zu einer erst später erfolgenden Typenwahl noch Stellung nehmen zu können, genehmigt werden; dies war beispielsweise der Fall bei der Beschaffung von Panzern und von Schützenpanzern, deren Typen nicht von Anfang an feststanden.

Von der großen Zahl von Rüstungsprogrammen, die von den eidg. Räten seit dem Krieg beschlossen worden sind, konnte der größere Teil bisher noch nicht restlos verwirklicht werden. Jedes dieser Programme bildet einen mehr oder weniger langfristigen Beschaffungsplan, dessen Abwicklung sich über mehrere Jahre

erstreckt. Dabei wird in der Praxis sehr häufig die Verwirklichung der Programme durch die Beschaffungsschwierigkeiten infolge der Hochkonjunktur und der Ueberbeschäftigung in Industrie und Gewerbe noch zusätzlich verzögert. Diese Tatsache kommt besonders deutlich darin zum Ausdruck, daß sogar das «Rüstungsprogramm 51», das ursprünglich für eine Laufzeit von 5 Jahren geplant war, trotz seines Alters von 13 Jahren bis heute noch nicht vollständig verwirklicht ist. Dies hat zur Folge, daß die einzelnen Programme größtenteils nebeneinander laufen und sich in ihrem Vollzug vielfach gegenseitig überschneiden. Darum stehen in der Rubrik der Rüstungsausgaben der Budgets der einzelnen Jahre regelmäßig Kreditposten für Rüstungsbeschaffungen nebeneinander, die aus einer größeren Zahl von verschiedenen, parallel laufenden Rüstungsprogrammen stammen.

Alle diese Programme bilden formell und streng rechtlich gesehen eine Mehrzahl von einzelnen Bundesbeschlüssen; in der praktischen Auswirkung sind sie jedoch weitgehend eine Einheit: sie bedeuten ein in sich geschlossenes System aller Maßnahmen, die im Blick auf den materiellen Ausbau der Armee beschlossen worden sind. Die Abwicklung der einzelnen Beschaffungen, das heißt, der Entscheidung darüber, welche Teile aus den verschiedenen Programmen in jedem Jahr verwirklicht werden und deshalb in das betreffende Budget eingestellt werden sollen, folgt einem Gesamtplan, der sich — neben finanziellen Erwägungen — nach den militärischen Bedürfnissen und den Möglichkeiten der Materialbeschaffung, nicht nach der zeitlichen Reihenfolge der einzelnen Programme richtet. In der Zeit zwischen Frühjahr 1951 und Frühjahr 1964 sind von den eidg. Räten rund 20 verschiedene Rüstungsprogramme beschlossen worden, die einen Gesamtbetrag von **6 905 548 000 Franken** erreichen. Von diesen Krediten sind bis Ende September 1964 **4 433 756 000 Franken (64,2%)** ausgegeben worden, bzw. es wurde darüber abgerechnet, während die restlichen **2 471 792 000 Franken (35,8%)** in den kommenden Jahren beansprucht werden sollen. K.

Blick über die Grenzen

Belgien

Ein Fahrzeug fällt vom Himmel

Schon immer hat die zivile und die militärische Technik eng zusammengearbeitet. Bald ist es die eine, die von der anderen profitiert oder umgekehrt. Auch das von der Fabrique Nationale d'Armes de Guerre in Belgien neu entwickelte Allzweckfahrzeug A.S. 24 ist ein solches «Ding», da es sich sowohl für militärische als auch private Zwecke vielseitig verwenden läßt.

Dank seinem zusammenschiebbaren Chassis benötigt es nur wenig Raum und läßt sich vorteilhaft an Bord eines Flugzeuges verladen. Es soll für Kampftruppen, die sich in schwierigem Gelände schnell fortbewegen müssen, wie geschaffen sein. Der Abwurf erfolgt an zwei normalen Fallschirmen, und zwei Mann sind in der Lage, das «Paket» in weniger als einer Minute fahrbereit zu machen. Im taktischen Einsatz transportiert dieser «Klein-Jeep» vier vollausgerüstete Sol-

daten, oder Waffen oder Munition, eignet sich als Tragbare für Verwundete, zum Abschleppen von Fahrzeugen, zur Bekämpfung von Feuerausbrüchen mit Schaumlöschern usw. — Kurz: ein Fahrzeug, das vom Himmel fällt, oder als persönliches Vehikel aus der Garage geholt werden kann. Keine Angst, die Platzsorgen sind gering: Das Dreirad ist nur 1,84 m lang, 1,64 m breit und 0,90 m hoch.

Tic



1 Der Abwurf des Kleinfahrzeuges A.S. 24, das nur 220 kg wiegt, erfolgt an zwei normalen Fallschirmen. Es kann von zwei Mann innert einer Minute einsatzbereit gemacht werden.



2 Selbst solche Wege meistert der «Westentaschen-Lastwagen» ohne Schwierigkeiten, angetrieben von einem Zweizylinder-Zweitaktmotor. Der Antrieb erfolgt durch beide Hinterräder, das Vorderrad dient zur Lenkung.

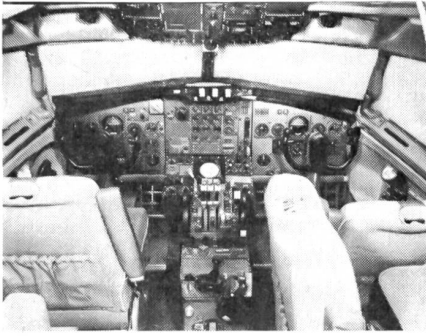
Bundesrepublik

Flugtraining im modernsten Simulator

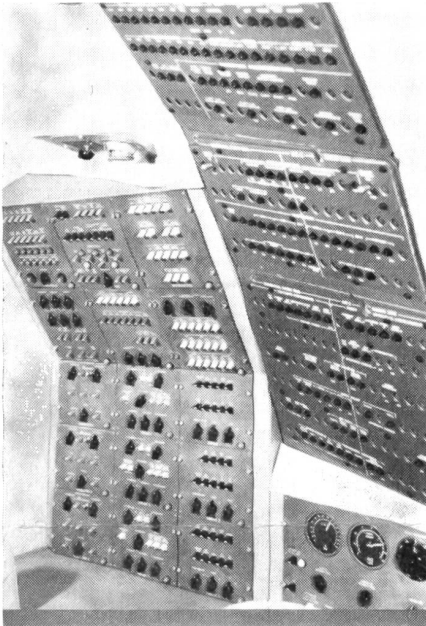
Sicherheit vor allem andern

Kürzlich hat die Deutsche Lufthansa in ihrer Hamburger Werft den neuen Simulator für die Boeing 727 in Betrieb genommen — wohl eines der modernsten «Geräte» dieser Art. Es unterscheidet sich von andern verwendeten Simulatoren dadurch, daß es erstmals die einzelnen Flugphasen nicht nur auf dem Instrumentenbrett anzeigt, sondern sich auch entsprechend dem Flugverlauf bewegt. Das Rumpeln über die Betonpiste, der Steig- und Sinkflug sowie das Kurven werden durch Heben und Senken oder Neigen des Cockpits mitgemacht. Die einzelnen Fluggeräusche, vom Anlassen der Triebwerke bis zum Quietschen der Reifen bei der Landung, werden akustisch ins Cockpit übertragen, so daß die Illusion eines tatsächlichen Fluges vollkommen ist.

An einem Fehlerschaltbrett können vom Prüfkapitän rund 90 verschiedene Störungen eingestellt werden, für deren

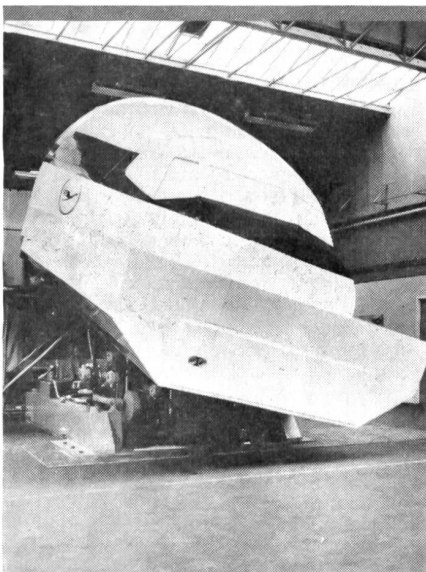


1 Die zurzeit modernste «Flugbodenschule»: im Cockpit des Boeing-727-Simulators. Die Fenster sind verkleidet («Nebel»), um die Flugillusion vollständig zu machen.



2 Die Fehlerschalttafel, auf der fast 100 verschiedene Störungen eingestellt werden können, um den Flugschülern auf den «Zahn zu fühlen».

3 Der neue Simulator im «Sinkflug». Auf alle «Wahrnehmungen» heißt es rasch und richtig reagieren. Zweifellos: Pilot werden ist kein Kinderspiel!



Behebung bzw. Ausgleichen die Flugschüler besorgt sein müssen. Die Skala reicht von der falschen Kompaßanzeige bis zum Ausfall zweier Triebwerke, von der Vereisung bis zum Versagen der Druckausgleichsanlage. Einige dieser Notzustände können aus verständlichen Gründen nicht beim richtigen Flugtraining geprobt werden; im Simulator lernen die angehenden Piloten, auch diese schwierigsten Situationen zu meistern, ohne Menschenleben zu gefährden oder Material zu beschädigen. Dazu kommt noch ein wirtschaftliches Moment: eine Trainingsstunde in der Boeing 727 kostet 4500 Franken, im Simulator aber nur 200 Franken!

USA

Ein militärischer Riesentransporter

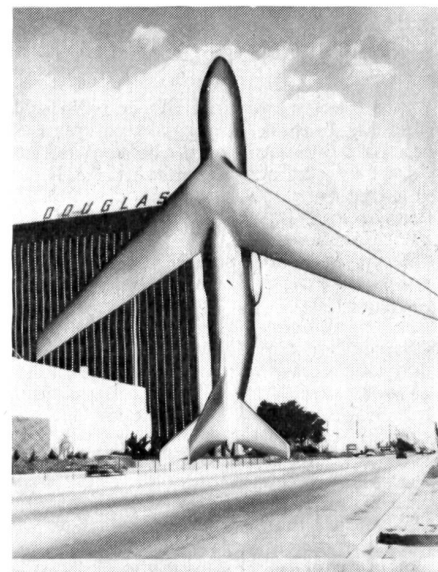
Für die Beweglichkeit militärischer Truppenverbände sind Leistungsfähigkeit, Stärke und Vielseitigkeit der Transportfliegerverbände eminent wichtige Faktoren. Somit muß die militärische Führung an deren rascheste Beweglichkeit höchste Ansprüche stellen. Darüber hinaus fallen solchen Transportfliegerverbänden bedeutende Aufgaben in der militärischen Versorgung zu.

Aus solchen Erwägungen heraus hat kürzlich die amerikanische Luftwaffe die Douglas Aircraft Company als eine der Firmen bezeichnet, welche einen Vorschlag für Konstruktion, Entwicklung und Produktion eines neuen militärischen Riesentransportflugzeuges einreichen sollen. Dieses Projekt wird neuerdings mit C-5A bezeichnet und war vorher als CX-HLS (Cargo Experimental-Heavy Logistic System) bekannt.

Die voraussichtliche Größe dieses Giganten für Lufttransporte geht aus der untenstehenden Vergleichszeichnung hervor, die auf einem technischen Plan der Gesellschaft beruht. Der C-5A steht dabei im Vergleich mit dem Photo des neunstöckigen Verwaltungsgebäudes der Douglas Aircraft-Gruppe in Long Beach (Kalifornien). Das Riesenflugzeug würde gänzlich neue Ausmaße für den wirtschaftlichen zweckmäßigen Ablauf militärischer Transportoperationen schaffen.

Heinr. Horber

Militär-Riesentransporter Douglas C-5A



Am Rande der Schlachten

Von Stabsfeldw. Gerhard Niemann, Langenhagen

Die Brücke von Canon

20 Tage nach Beginn der Invasion im Westen werden wir auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf verladen.

Die Fahrt durch Frankreich wird immer wieder durch Fliegeralarm unterbrochen. Manchmal stehen wir vier bis fünf Stunden auf freier Strecke. Erst am Abend des vierten Tages streifen wir Paris. Schemenhaft sehen wir in der Ferne den Eiffelturm. Dann hält der Zug wieder die ganze Nacht auf einem Abstellgleis.

Am nächsten Morgen passieren wir den völlig zerstörten Bahnhof von Versailles. Er gleicht einem Schrottsammelplatz. Lokomotiven, Eisenbahnwaggons, Panzer, Kraftfahrzeuge und Schienen bilden ein unentwirrbares Durcheinander. Die Bombentrichter liegen dicht bei dicht. Ueber einige haben Pioniere regelrechte Brücken gebaut, so daß wenigstens ein Gleis für den notwendigen Durchgangsverkehr benutzt werden kann.

18 Stunden später erreichen wir Houdan. Entladen! — Das bedeutet zunächst einmal Schwerarbeit für uns, denn vor jedem Bahntransport müssen beim Tiger die 71 cm breiten Marschketten durch die 20 cm schmalere Transportketten ersetzt werden, weil die Marschketten seitlich die Waggons überragen und den Gegenverkehr bzw. bei Brückendurchfahrten den eigenen Transport gefährden. Das Umketten geht diesmal ganz exzermäßig vor sich. Wir haben nämlich mächtigen Respekt vor der feindlichen Luftwaffe und wollen so schnell wie möglich unseren Rastrum erreichen, der in einem nahe gelegenen Wald erkundet ist. Die feindliche Luftwaffe ist hier in Frankreich unser Hauptgegner. Sie schränkt unsere Bewegungsfreiheit am Tage so gewaltig ein, daß wir nur während der Nachtstunden — ab etwa 2300 Uhr bis etwa 0300 Uhr — unsere «Hoheitsrechte» über Frankreichs Straßen ausüben können. Das hat natürlich zur Folge, daß tagsüber fast der gesamte Verkehr ruht, während nachts überall emsiges Treiben herrscht.

Am 6. Juli verlassen wir unser «Tagesversteck» wie an den vorangegangenen Tagen gegen 2300 Uhr. Der Himmel ist wolkenverhangen, die Luft schwül und drückend — eine ausgesprochene Gewitterstimmung.

Schon bald nach unserem Abmarsch beginnt es zu regnen, auch die ersten Blitze lassen nicht lange auf sich warten. Wir fahren dem Gewitter entgegen, und es dauert nicht lange, da sind wir auch schon mitten drin.

Kurz nach Mitternacht zieht eine ungewöhnliche «Naturerscheinung» unsere Aufmerksamkeit auf sich. Es sind helle Feuersäulen, die von der Erde zu den tiefhängenden Wolken aufsteigen. Mit dem Gewitter sind sie wohl kaum in Verbindung zu bringen. Aber welche Bewandnis mögen sie haben? Zunächst raten wir ein wenig, doch dann bringen uns mächtige Drahtzäune links und rechts der Marschstraße sowie dahinter patrouillierende Posten eine Erleuchtung: Wir durchqueren ein Gebiet der Abschlußbasen für V-Geschosse — ein lohnendes Ziel für die feindliche Luftwaffe. Nur gut, daß das Wetter keinen Fliegereinsatz zuläßt.

Nach gut eineinhalb Stunden Fahrt reißt die Wolkendecke auseinander. Die Nacht

wird gleich um einige Nuancen heller. Sehr zu unserem Nachteil, denn sofort werden die feindlichen Flieger aktiv. Sehen oder hören können wir die Flugzeuge natürlich nicht, doch das «Feuerwerk» der leichten Flak verkündet uns, daß sie zur Stelle sind. Unsere einzige Sorge ist jetzt: Hoffentlich erreichen wir unseren Rastraum noch vor dem Hellwerden, denn das Gewitter hat die Marschgeschwindigkeit unserer Kolonne sehr beeinträchtigt.

Wenig später, es ist fast 1 Uhr, passieren wir die Ortschaft Canon. Hier muß am Tag zuvor ein Bombenangriff stattgefunden haben, denn aus den Trümmern des zerstörten Bahnhofes lodern an einigen Stellen noch die Flammen. Es sieht gespenstisch aus, und ich habe plötzlich das Gefühl, mich irgendwovon schützen zu müssen. Fast automatisch rutsche ich von meinem bisher innegehabten Platz in der offenen Ladeschützenluke auf den Ladeschützensitz im Innern des Panzers. Und da geschieht es auch schon: Ich rutsche noch tiefer. Für Bruchteile von Sekunden stockt mir der Atem, dann folgen ein ohrenbetäubender Krach, ein harter Aufschlag und eine gewaltige Erschütterung. Danach ist es totenstill. Nicht einmal der Motor läuft mehr.

Mein erster Gedanke ist: Bombentreffer! — Raus aus dem Panzer, denn er kann jeden Moment in die Luft fliegen.

Ich will von meinem Sitz aufspringen. Das gelingt mir aber nicht, denn ich sitze nicht mehr, sondern liege der Länge nach auf der Drehbühne. Das Hochkommen dauert mir viel zu lange. Endlich habe ich es geschafft. Nun aber nichts wie raus. Doch jetzt finden meine Füße keinen Halt zum Aufsteigen, um aus der Luke herauszukommen. Dabei muß ich mich beeilen, denn ich weiß ja nicht, was im nächsten Augenblick passiert. Mir läuft es heiß und kalt über den Rücken. Da hat man nun unzählige Male das Ausbothen geübt und jetzt, wo es darauf ankommt, klappt es nicht. Es ist zum Verzweifeln. Aber bevor ich resigniere, unternehme ich noch einen letzten Versuch. Ich greife zum Lukenrand und ziehe mich mit aller Kraft nach oben. Jawohl, ich schaffe es.

Draußen hole ich erst einmal tief Luft. Das beruhigt etwas. Dann halte ich Umschau. Viel kann ich in der Dunkelheit natürlich nicht erkennen, aber eines wird mir sehr rasch klar. Wir befinden uns nicht mehr auf der Straße, sondern wesentlich tiefer. Wo, das vermag ich im Moment nicht festzustellen, doch unser Funker, der plötzlich neben mir auftaucht, teilt es mir kurz und militärisch mit: Wir sind abgestürzt, und zwar mit (nicht von) einer Brücke auf eine Eisenbahnlinie.

Nun weiß ich es. Vor uns haben diese Brücke 22 Tiger passiert, — uns hat sie die Ueberfahrt verwehrt. Warum? — Diese Frage wird uns wohl niemand beantworten können. Wir aber können von Glück reden, denn was wäre wohl geschehen, wenn der Panzer nicht vertikal, sondern kopfüber oder seitwärts abgestürzt wäre; und was wäre geschehen, wenn der nachfolgende Panzer die Gefahr nicht rechtzeitig erkannt und über den plötzlich entstandenen Abgrund hinausgefahren wäre? Nun, darüber sollten wir uns keine Gedanken machen. Als Soldat braucht man halt etwas Glück. Wir haben es gehabt und sind dankbar, daß es uns in diesem Augenblick zur Seite gestanden hat.

Natürlich ist der Absturz nicht ganz ohne Folgen an uns vorübergegangen. Wir werden aber unmittelbar am Unfallort von einer direkt hinter unserer Kolonne

fahrenden Sanitäts-Einheit übernommen, die uns sofort in das Schloß von Canon fährt, wo ein Hauptverbandsplatz eingerichtet werden soll. Wenig später haben wir die erste Untersuchung hinter uns. Das Ergebnis: Fahrer und Funker unverletzt; Kommandant und Ladeschütze schwere Prellungen an den Oberschenkeln; ich, der Richtschütze, eine schwere Prellung am Rückgrat und eine klaffende Wunde am Hinterkopf, die ich mir vermutlich an der MG-Halterung zugezogen habe.

Nach einem Glas Rotwein und der obligatorischen Tetanus-spritze bekommen wir als letztes Medikament Schlaftabletten verabreicht. Das ist nach der Aufregung wirklich nötig.

10 Tage nach unserer Einlieferung auf den Hauptverbandsplatz wird uns mitgeteilt, daß wir mit einem der nächsten Transporte in ein Lazarett verlegt werden sollen. Das wollen wir auf jeden Fall verhindern, denn einmal gefällt es uns

sehr gut im Schloß von Canon und zum andern kann man uns leider nicht sagen, ob wir in ein Heimatlazarett kommen oder in eines der vielen auf französischem Boden.

Wir bitten daher um unsere Entlassung zur Kompanie. Die wird natürlich abgelehnt. Dennoch verlassen wir das Schloß von Canon am späten Nachmittag des 16. Juli, und zwar mit Unterstützung unserer Kompanie, die uns ein Fahrzeug schickt, und dank unserer guten Beziehungen zum Schreibstubenpersonal des Hauptverbandsplatzes, das uns für 3 kg Butter und 100 Zigaretten unsere Papiere aushändigt. Bei der Kompanie ist bereits ein Zelt für uns hergerichtet. Auch an Betreuung und Versorgung fehlt es uns nicht.

Am zweiten Morgen unseres «Waldlebens» werden wir sehr unsanft aus dem Schlaf gerissen. Es ist halb sechs. In der Luft rummelt und rumort es; der Waldboden unter uns zittert und bebzt. Inner-



Das Gesicht des Krieges

Wie im Kriege von gestern wird dem gut geschulten und gut bewaffneten Einzelkämpfer auch im Kriege von morgen eine entscheidende Rolle vorbehalten sein. — Unser Bild von gestern zeigt einen deutschen Scharfschützen inmitten der Ruinen von Stalingrad. ATP

Schweizerische Armee

Hochgebirgsabzeichen in Rekrutenschulen

Mit einer Verfügung vom 14. August 1964 hat das Eidgenössische Militärdepartement angeordnet, daß neben den Kursen, die schon bisher für die Abgabe des Hochgebirgsabzeichens angerechnet wurden, inskünftig auch die Gebirgsinfanterie-Rekrutenschulen und die Grenadier-Rekrutenschulen im Sommer und im Winter angerechnet werden sollen. Das Hochgebirgsabzeichen wird an Dienstpflichtige aller Grade, Truppengattungen und Dienstzweige abgegeben, die wenigstens je einen Gebirgskurs im Sommer und im Winter bestanden und in je einem Sommer- und Winterkurs die erforderliche alpine technische Qualifikation erworben haben. Diese Qualifikationen müssen lauten:

- a) für Mannschaften:
«geeignet als Seilschaftsführer»
- b) für Unteroffiziere:
«geeignet als
Hochgebirgspatrouillenführer»
- c) für Offiziere:
«geeignet als Führer von
Hochgebirgsdetachementen».

Diese Qualifikationen dürfen nur Anwärtern erteilt werden, die über eine beachtliche alpine Erfahrung verfügen und sich anlässlich besonderer Prüfungen über die sichere Beherrschung der Gebirgs- und Skitechnik ausweisen.

Bisher konnten diese Qualifikationen lediglich in den Zentralkursen für Gebirgsausbildung, in den Gebirgswiederholungskursen und freiwilligen Gebirgskursen der Heereseinheiten, in den Wiederholungskursen der Grenadierkompagnien der Gebirgsinfanterieregimenter und in den Ergänzungskursen der Lawinenkompagnie erworben werden. Seit der Schaffung eines besondern Alpenkorps durch die TO 61, praktisch seit dem Jahr 1962, wird nun auch in den Gebirgsrekrutenschulen der Infanterie (Bellinzona, Lausanne, Chur, Andermatt, zum Teil auch Luzern) und in den Grenadierschulen von Losone Gebirgsausbildung betrieben. Da sich in diesen Schulen immer wieder eine größere Anzahl von Kadern und Rekruten befinden, welche die erforderliche alpine technische Qualifikation besitzen, hat das EMD mit der genannten Verfügung vom 14. August 1964 angeordnet, daß vom 1. September 1964 hinweg auch in den Rekrutenschulen der Gebirgsinfanterie und in den Grenadierschulen die alpinistischen Qualifikationen erteilt und das Hochgebirgsabzeichen verliehen werden kann. Rekruten können das Abzeichen allerdings noch nicht erhalten, da mindestens zwei Gebirgskurse oder -schulen verlangt werden. Dagegen ist die Abgabe möglich bei den Korporalen, die bereits in ihrer zweiten Rekrutenschule stehen.

Urlaub für die Teilnahme an Jungbürgefeiern

Ein Einzelfall, der sich anlässlich einer letztjährigen Jungbürgefeier ereignete, hat dem Ausbildungschef Anlaß gegeben, ausdrücklich zu verfügen, daß die in den Rekruten- oder Kadernschulen stehenden Wehrmänner unter allen Umständen zu beurlauben seien, wenn sie von den Behörden ihrer Wohngemeinden zur Teil-

nahme an einer Jungbürgefeier eingeladen werden. Wenn auch die gemeinsame Feier des 1. August durch eine ganze Rekrutenschule sehr positiv gestaltet werden und den Kadern und Rekruten einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen könne, stellt der Ausbildungschef fest, vermöge sie doch niemals die Aufnahme ins Aktivbürgerrecht im Rahmen der Einwohnerschaft der Wohngemeinde zu ersetzen. Die obligatorische Beurlaubung für die Teilnahme an solchen Feiern bedeute, so führt der Ausbildungschef weiter aus, eine bewußte Referenz vor der Autonomie unserer 3000 schweizerischen Gemeinden. Dabei bedeute es für die Jungbürgefeiern selbst einen Gewinn, «wenn daran nicht nur Jungbürger und Jungbürgerinnen in Zivilkleidung teilnehmen, sondern auch ein Kontingent in der Uniform unserer Armee, das damit augenfällig die wichtigste Bürgerpflicht zum Ausdruck bringt.»

Leutnants des Generalstabes

Am 21. November 1964 fand erstmals in der jüngeren schweizerischen Heeresgeschichte eine Brevetierung von «Leutnants des Generalstabes» statt. Bei diesen Offizieren handelte es sich allerdings nicht um Generalstabsoffiziere im eigentlichen Sinn – trotzdem sie größtenteils dieselben äußeren Uniformabzeichen tragen – sondern um Eisenbahnoffiziere. Die Eisenbahnoffiziere wurden früher in besonderen Einführungskursen auf ihre militärischen Aufgaben vorbereitet und absolvierten im Jahre 1964 erstmals die zweite Hälfte der Offizierschule des Transportdienstes in der Dauer von 41 Tagen (die erste Hälfte wurde ihnen erlassen, weil es sich um Anwärter handelte, die auch im Zivilleben im Bahndienst tätig sind). Anschließend an diese Schule wurden die Aspiranten zu Leutnants brevetiert.

Mit der Stellung der Eisenbahnoffiziere als Angehörige des Generalstabes hat es folgende Bewandnis:

Aus rein historischen Gründen bestimmt Artikel 42, Absatz 1, des Bundesgesetzes über die Militärorganisation:

«Der Generalstab besteht aus dem Generalstabskorps und Eisenbahnoffizieren.» Eisenbahnoffiziere sind demnach **keine Generalstabsoffiziere** im eigentlichen Sinn, gehören indessen dem Generalstab an. Sie sind an ihren Kragenpatten durch das Flügelrad auf schwarzem Grund von Generalstabsoffizieren zu unterscheiden, tragen jedoch daneben auch die Kennzeichen des Generalstabes, nämlich breite schwarze Streifen an Hose und Mütze.

Der individuelle Regenschutz des Wehrmannes

Zu den Fragen, die gegenwärtig die Angehörigen der Armee besonders beschäftigen, gehört der individuelle Regenschutz des Soldaten. Ueber den Stand dieser Angelegenheit kann heute folgendes gesagt werden:

Es ist zu unterscheiden zwischen dem Regenschutz für die Arbeit und dem Regenschutz für den Ausgang.

a) Für die Arbeit

Die mit dem Kampfanzug ausgerüsteten Wehrmänner sollen zusätzlich eine **wasserdichte Pelerine** erhalten. Versuche mit dieser neuen Pelerine stehen vor dem Abschluß; sie sollen sehr gute Ergebnisse gezeitigt haben. Die Angehörigen der motorisierten Truppen werden mit einem

halb weniger Minuten ist alles, was sich bewegen kann, auf den Beinen. Wie aufgeschrecktes Wild hasten die Kameraden hin und her und aneinander vorbei. Einige laufen zur nahe gelegenen Straße, andere zu irgendeiner Lichtung im Wald. Aber nirgends können sie etwas ausmachen, nirgends finden sie eine Erklärung für das monotone Geräusch und die fast rhythmischen Erdbewegungen.

Wir sind alle mächtig aufgereggt und kommen nur langsam wieder zur Ruhe. Es ist eine beängstigende Ruhe, die nun in den Wald einkehrt. Niemand wagt ein Gespräch zu beginnen, alle hocken niedergeschlagen, lauschend und abwartend vor den Zelten.

Wir wissen es alle, was das Rummeln und Rumoren, was das Zittern und Beben bedeutet. Nur aussprechen tut es keiner. Und was noch bedrückender ist, es zweifelt kaum jemand daran, daß die Kampfstaffeln unserer Abteilung, die seit acht Tagen in einem Bereitstellungsraum unweit der Front bei Caen auf den Einsatzbefehl warten, davon betroffen sind.

Unserer Verbindungen zu den Kampfstaffeln sind abgeschnitten. Kein Melder kommt von vorn und keinem gelingt es, nach vorn zu kommen. Die Telefonleitung ist unterbrochen, die Funkgeräte schweigen. Vorn ist die Hölle los. So etwas hat es im Osten nicht gegeben.

Gegen 1000 Uhr ist der Spuk endlich vorbei. Ueber vier Stunden haben wir auf diesen Augenblick gewartet. Jetzt warten wir ungeduldig auf eine Nachricht von den Kampfstaffeln. Es dauert aber noch gut zwei Stunden, bis sich das erste Fahrzeug unserem Unterkunftsraum nähert. Es ist ein LKW und, wir wir bald darauf feststellen, tatsächlich von unserer Abteilung.

Die von vorn gekommenen Kameraden sprechen kein Wort. Sie sind abgespannt, zermartert, um Jahre gealtert. Ihre Augen liegen tief, und mit ausdruckslosen Gesichtern zeigen sie auf die Ladefläche ihres Fahrzeuges. Wir verstehen – unter der Plane liegen tote Kameraden.

«Die anderen werden noch gebracht.» – «Wieviel?» – «Vielleicht 30, vielleicht auch mehr.»

Am Nachmittag erfahren wir Einzelheiten über den Hergang des Bombardements. Es muß grausam und fürchterlich gewesen sein. Bäume wurden wie Streichhölzer geknickt, Panzer wurden zur Seite geworfen, LKW, Kräder und Volkswagen durch die Luft gewirbelt. Doch was die Soldaten ertragen mußten, das kann nur einer schildern, der dieses Inferno miterlebt hat, denn vier Stunden Bombenregen ist gleichbedeutend mit vier Stunden unmittelbarem Kampf mit dem Tod. Und was in einer solchen Situation im Innern des einzelnen Menschen vor sich geht, was dieser Mensch denkt und fühlt, das bleibt sein persönliches Geheimnis, das von keinem anderen nachempfunden und noch viel weniger in Worte gekleidet werden kann.

Am Abend kommt ein verwundeter Kamerad von der Kampfstaffel zu unserem Zelt. «Ihr wißt ja noch gar nicht alles», sagt er leise, denn was nun folgt, ist nur für uns bestimmt, für die Besatzung des abgestürzten Panzers. «Dort, wo ihr hättet stehen sollen, da hat der Peter mit seinem Tiger gestanden. Volltreffer auf dem Bug. Es war entsetzlich. Aber die haben bestimmt nichts mehr gemerkt.»

Vor ein paar Tagen habe ich mich noch gefragt: Warum mußten ausgerechnet wir mit der Brücke bei Canon abstürzen? – Heute stelle ich diese Frage nicht mehr. Die Brücke von Canon hat uns das Leben doppelt geschenkt.