

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 45 (1969-1970)
Heft: 9

Artikel: Unsere Armee in Einzeldarstellungen [Fortsetzung]
Autor: Kurz, H.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705743>

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>

Unsere Armee in Einzeldarstellungen (IX)



Die militärische Strassenpolizei

Die militärischen Strassenpolizeiformationen sind als eine der jüngsten Schöpfungen unserer Armee nach dem Zweiten Weltkrieg auf Grund der Kriegserfahrungen aufgestellt worden. Schon die ersten Phasen des Krieges, die vom «Blitzkrieg» der mechanisierten und motorisierten Verbände charakterisiert waren, aber namentlich die Endkämpfe um Europa, in welchen ein unermesslicher Strom von Fahrzeugen aller Art von und zu den Fronten rollte, liessen erkennen, dass sich dieser gewaltige militärische Verkehr nur mit einer ausserordentlichen Verkehrsorganisation bewältigen liess. Diese konnte die Truppe nicht mehr mit ihren eigenen Mitteln für sich selbst stellen. Nötig war die Schaffung einer spezialisierten, ausserhalb der Marschverbände stehenden Polizeitruppe, deren Aufgaben ausschliesslich darin bestanden, trotz der grossen Verkehrsdichte, trotz den vielfach gegeneinander laufenden Verkehrsrichtungen und trotz Feindeinwirkungen aus der Luft und von der Erde einen möglichst flüssigen Ablauf aller Erdbewegungen sicherzustellen. Alle Kriegführenden haben während des Krieges über hochleistungsfähige militärische Verkehrsorganisationen verfügt, die heute zum selbstverständlichen Bestand jeder modernen Armee gehören.

Das Bedürfnis nach Aufstellung einer besonderen militärischen Strassenpolizei stellte sich mit der zunehmenden Motorisierung auch bei uns immer gebieterischer. Während des Aktivdienstes musste man sich mit weitgehenden Improvisationen behelfen, indem Ad-hoc-Verbände mit der Aufgabe der Regelung des militärischen Verkehrs betraut wurden. Als mit der Truppenordnung 51 den Erfahrungen der Aktivdienstzeit in der Heeresorganisation Rechnung getragen wurde, war es möglich, erstmals spezialisierte Strassenpolizeiverbände in die schweizerische Truppenordnung aufzunehmen. Allerdings gestattete die damals herrschende Bestandesknappheit vorerst nur die Aufstellung von 5 motorisierten Strassenpolizeikompanien des Auszugs. Da diese nicht genügten, wurden zudem 12 Radfahrerkompanien, deren baldige Motorisierung in Aussicht genommen wurde, für strassenpolizeiliche Aufgaben bestimmt.

Die Truppenordnung 61 brachte für die junge Strassenpolizeitruppe zweifache Neuerungen. Einmal wurde sie aus ihrer bisherigen Unterstellung unter die Motortransporttruppe herausgelöst und zur «gelben» Truppe erklärt, indem sie zur Untergattung der Mechanisierten und Leichten Truppen gemacht wurde. Diese Neuunterstellung wurde einerseits durch die Umgestaltung der bisherigen «Abteilung für Heeresmotorisierung» veranlasst, während andererseits die Mechanisierten und Leichten Truppen über den vielseitigsten Motorfahrzeugpark verfügen, was eine umfassende Ausbildung der Strassenpolizeiformationen ermöglichte. Die zweite Neuerung der Truppenordnung 61 bestand in einer deutlichen Vermehrung und Modernisierung der Strassenpolizeiformationen. Nunmehr besteht die Strassenpolizei ausschliesslich aus vollmotorisierten, einheitlich gegliederten und ausgerüsteten Strassenpolizeieinheiten, unabhängig davon, ob es sich um Auszugs- oder Landwehreinheiten handelt. Die alten Radfahrerstrassenpolizeieinheiten wurden somit aufgehoben und durch die neuen, vollmotorisierten Einheiten ersetzt. Jede Division verfügt heute über eine Strassenpolizeikompanie; daneben bestehen auf der Stufe der Armeekorps sowie der Armee Strassenpolizeibataillone zu 3 oder 4 Kompanien.

Die Formationen der Strassenpolizei sind Mittel der höheren Führung, die normalerweise in der Hand der Kommandanten bleiben, denen sie direkt unterstellt sind, also der Division und des Armeekorps, unter Umständen sogar des Armeekommandos. Diese Kommandanten setzen ihre Strassenpolizeikräfte so ein, dass sie innerhalb des Bewegungsraums der betreffenden Heeres-einheit die grösstmögliche Bewegungsfreiheit sicherstellen. Als Mittel zur Führung, Leitung, Beeinflussung und Kontrolle des stehenden und rollenden Strassenverkehrs sowie aller Verschiebungen und Bewegungen auf Strassen und Wegen wird die Strassenpolizei von der höheren Führung dort eingesetzt, wo:

- Verschiebungen und Transporte grösseren Umfangs stattfinden,

- die Gefährdung der Ordnung auf der Strasse besonders gross ist und wo sich ihre Störung als besonders nachteilig auswirken müsste,
- gefährliche Krisenlagen zu befürchten sind,
- der direkte Einfluss des höheren Kommandanten auf den Bewegungsablauf im Interesse des Ganzen gewahrt werden muss.

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben wird die Strassenpolizei normalerweise im Einheitsverband eingesetzt. Lediglich auf der Stufe Armeekorps oder Armee, wo sich der Einsatz der Strassenpolizei über die weiten Räume des Korpsbereichs erstrecken kann, ist auch das Bataillon als Führungsverband denkbar. Die im Einsatz stehende Strassenpolizeitruppe ist eine besondere Form einer militärischen Polizeitruppe; als solche hat sie die Befugnisse, die das Dienstreglement der Armee einer militärischen Schildwache zuweist. Die Truppenkommandanten sind verpflichtet, mit ihrer Truppe den Anordnungen der Strassenpolizei Folge zu leisten; ebenso hat sie natürlich auch der einzelne Motorfahrer zu befolgen. Gegenüber den zivilen Verkehrsteilnehmern hat die militärische Strassenpolizei im Frieden die Stellung der Schildwache, d. h. ihre Anordnungen sind im Prinzip auch für den Zivilverkehr massgebend. (Im Krieg dürfte zwischen militärischem und zivilem Verkehr kein Unterschied mehr bestehen.)

Die militärische Ausbildung muss die Organisationen der Strassenverkehrsregelung zu folgenden *verschiedenen Einsätzen* befähigen:

1. Die *Verkehrsregelung* an den Strassenverzweigungen und -kreuzungen usw. Die Aufgabe, welche die militärische Strassenpolizei hier erfüllt, entspricht derjenigen der zivilen Verkehrspolizei: Es geht darum, die Fahrbahnen in den gewünschten Richtungen freizugeben und damit einen geordneten Ver-





kehrfluss für sämtliche Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Diese Hauptaufgabe der Strassenpolizei erfährt naturgemäß bei Nacht erhebliche Erschwerungen. (Es sei etwa an den Zustand der Verdunkelung gedacht.)

2. Die *Wegweisung*, die darin besteht, Verbände und Einzelfahrzeuge auf die befohlenen Marschstrassen zu leiten. Die Wegweisung, die auch die Verkehrsregelung in sich schliesst, arbeitet nach Möglichkeit mit Wegweisertafeln, wobei die einzelnen Marschachsen mit Zahlen- oder Buchstabenzeichen kenntlich gemacht werden. Besondere Bedeutung erhält die Wegweisertätigkeit bei Umleitungen, mit welchen wegen Strassendefekten, Marschprioritäten anderer Verbände sowie aus taktischen Erwägungen häufig gerechnet werden muss.
3. Die Überwachung des Verkehrs mittels besonderer *Kontrollmassnahmen*. Es ist hier an sogenannte *Durchmarschkontrollposten* zu denken, welche an einer bestimmten Stelle den Verlauf einer grösseren Verschiebung überwachen und darüber melden, ferner an gewöhnliche *Kontrollposten*, die eine allgemein ordnende Funktion ausüben, sowie an die *Verkehrskontrolle*, die in der Regel mittels Verkehrspatrouillen erfolgt, die im ganzen Verschiebungsraum die Marschbewegungen unter Kontrolle halten.
4. Eine wichtige Gruppe von Aufgaben liegt in der *Erkundung* und in der *Kontrolle des Strassenzustandes*. Wenn wir auch über vorzügliche topographische Karten verfügen, ist es doch notwendig, dass vor grösseren Marschbewegungen das ganze Strassennetz erkundet und unter dauernder Kontrolle gehalten wird, denn mit Beschädigungen und Marschbehinderungen verschiedenster Art ist auch im Frieden stets zu rechnen.
5. Die Stellung von *Eskorten* ist im militärischen Einsatz bisweilen nötig, um in dringenden Fällen, z. B. zugunsten von Kommandostaffeln, Verbindungsorganen, wichtigen Transporten usw. die erforderliche Durchmarschpriorität sicherzustellen.
6. Eine wichtige und interessante Aufgabe der militärischen Strassenpolizei besteht in der *Aufnahme von Unfalltatbeständen*. Sie verfügt hierfür über besondere Unfallequipen.
7. Schliesslich hat die militärische Strassenpolizei unter Umständen auch an der *Strassenräumung* mitzuwirken. Jeder Einheit ist ein besonders ausgerüsteter Strassenräumzug unterstellt, dessen Aufgabe darin besteht, die benützten Strassen und Wege von Hindernissen, insbesondere zerstörten oder blockierten Fahrzeugen, freizumachen. Auch darin liegt ein wichtiger Beitrag zur Verhinderung von Verkehrsstockungen oder -stauungen und zur Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs.

Text: Oberst H. R. Kurz, Bern

Bilder: M. Baumann, Bern

Nächster Beitrag: Unsere Kavallerie

Militärische Auslandsschau

Mit dem knappen Sieg der Sozialdemokraten in den letzten Parlamentswahlen in *Österreich* sind unter der Regierung von Bundeskanzler Bruno Kreisky auch grosse Veränderungen in der österreichischen Landesverteidigung zu erwarten. Der bisherige Minister für Landesverteidigung, Dr. Georg Prader, der sich in den Jahren seiner Amtsführung entscheidend für den weiteren Ausbau des österreichischen Bundesheeres einsetzte und aus dem viel zu kleinen Verteidigungsbudget ein Maximum herausholte, ist mit der ÖVP-Regierung unter Bundeskanzler Klaus zurückgetreten. Nachfolger im Amte wurde ein enger Mitarbeiter im Bundesministerium für Landesverteidigung, Brigadier Johann Freihöfer, Mitglied der SPÖ, der nun zum Vorgesetzten der höheren Generalität avancierte.

Es geht nun für die Regierung Kreisky — der allerdings kein langes Leben vorausgesagt wird — um die Einlösung eines Wahlversprechens, um die schwierigste und zugleich innenpolitisch heikelste Aufgabe der neuen Minderheitsregierung. Man war sich allerdings schon lange vor dem Regierungswechsel der Tatsache bewusst, dass das Bundesheer hinsichtlich Ausbildung und Ausrüstung einer Reform bedarf, einer Rationalisierung der Verwendung der verfügbaren Mittel — personell und finanziell. Die Reform geht in der Richtung der Verkürzung der ersten Dienstzeit von 9 Monaten auf 6 Monate, was aber nur realisierbar ist, wenn nach Schweizer Vorbild ein System von Wiederholungs- und Ergänzungskursen eingeführt wird. Ein grundsätzliches Überdenken wird auch in der Rüstungsbeschaffung notwendig sein, um sich mit Vorteil auf bestimmte Typen von Waffen und Ausrüstung zu beschränken und die wenig einheitliche Sammlung aller möglichen geschenkten und gekauften Waffen und der dazu notwendigen verschiedenen Munitionssorten abzubauen. Als Beispiel seien die wenigen Exemplare tschechischer Raketenwerfer erwähnt, deren Munitionsnachschub vom guten Willen der CSSR abhängig ist. In eingeweihten Kreisen spricht man auch von der