

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 13 (1947)
Heft: 11-12

Artikel: Kriegsmobilmachung und Territorialdienst = Mobilisation de guerre et Service territorial
Autor: Eichenberger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363229>

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>

Nous devons laisser au lecteur le soin de faire les déductions nécessaires quant au rôle futur de la P. A. en Suisse. Il faut tenir compte des expériences très désagréables faites par les Alliés par l'occupation d'un pays dévasté, ainsi que du fait que l'armée russe se servit de moyens assez différents. Mais on ne peut ignorer les « progrès » actuels et futurs de la technique, qui nous vaudront probablement des bombes atomiques encore plus meurtrières, des armes à longue portée d'une précision presque infaillible, porteuses de substances radioactives et chimiques ou de bactéries, etc., autant d'engins visant davantage l'être humain que ses œuvres matérielles. La population civile semble infiniment plus exposée dans une guerre future éventuelle que jusqu'ici, et subira peut-être des

pertes plus graves que l'armée. L'importance des mesures de protection passive a sensiblement augmenté depuis la fin de la guerre. Elles sont décisives pour le maintien de la volonté de résistance dans le peuple en armes et ont par là une importance militaire capitale.

La leçon suprême qui se dégage des destructions de la dernière guerre est qu'il est du devoir de chacun de contribuer de toutes ses forces à éviter une répétition de la catastrophe. L'état actuel de la technique en fait une exigence péremptoire. Mais le fait que l'Allemagne avait établi ses calculs sur la faiblesse de ses adversaires nous rappellera que nous ne jouirons de la paix que si nous sommes prêts à nous défendre. R.

Kriegsmobilmachung und Territorialdienst Von Lt. Eichenberger

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 12. April 1907 über die Militärorganisation hat der Bundesrat am 14. Okt. 1947 einen « Bundesratsbeschluss betreffend die Vorbereitung und Durchführung der Kriegsmobilmachung » und am 31. Oktober 1947 eine « Verordnung über den Territorialdienst » erlassen, die beide den während des Aktivdienstes gemachten Erfahrungen Rechnung tragen. Wir erwähnen daraus nachstehendes, was für uns speziell von Wichtigkeit sein möchte:

Das *Aufgebot zum aktiven eidg. Dienst* umfasst entweder die ganze Armee oder Teile derselben. Es schliesst in sich den Befehl zur Stellung der für die aufgegebenen Truppen militärisch belegten Armeetieler und Transportmittel (Art. 1). Das Aufgebot zur Allgemeinen Kriegsmobilmachung wird stets öffentlich (durch Plakatanschlag), dasjenige zur Teilkriegsmobilmachung entweder öffentlich oder durch Zustellung eines persönlichen Marschbefehls bekannt gegeben (Art. 2). Beim öffentlichen Aufgebot lautet der Befehl zum Einrücken stets auf sofort (Art. 3, Abs. 1). Dem Aufgebot zum aktiven eidgenössischen Dienst wird, wenn immer möglich, die Pikettstellung der Armee vorausgehen. Mit der Pikettstellung werden die Dienst- und Hilfsdienstpflichtigen verpflichtet, sich bereitzuhalten, einem Aufgebot unverzüglich vorschriftsgemäss Folge zu leisten (Art. 4). Auslandsreisen und Handänderungen von Armeetieler und Transportmitteln sind bewilligungspflichtig. Der BRB sieht dann ausserdem noch die Mitwirkung der Behörden und die entsprechenden Strafmassnahmen gemäss Mil. StrG. oder StGB. vor.

Für die Luftschutztruppen, die nach der immer noch geltenden Verordnung über die Hilfsdienste

vom 3. April 1939 als Gattung 4 gelten, ändert sich praktisch nichts, da auch bei der Mobilmachung vom Herbst 1939 der Luftschutz sofort einzurücken hatte. Was die andern Truppen angeht, so wird im Gegensatz zu früher auf die stufenweise Mobilmachung (1., 2., 3. usw. Mobilmachungstag) verzichtet, da sehr wahrscheinlich zu einer solchen gar keine Zeit mehr bliebe.

Als *Aufgaben des Territorialdienstes* bezeichnet die Verordnung in Art. 2: « a) die Unterstützung und Entlastung der Feldarmee, insbesondere durch Uebernahme von Aufgaben ortsgebundener Natur der militärischen Landesverteidigung; b) Durchführung besonderer militärischer Aufgaben in Verbindung mit den zuständigen bürgerlichen Behörden der Gemeinden und Kantone und der Dienststellen des Bundes. » In den Art. 7—20 werden die Aufgaben noch besonders umschrieben. Sie gliedern sich in: « a) Bewachung wichtiger Objekte, Massnahmen für die Sicherstellung des militärischen Strassenverkehrs, militärischer Wetterdienst, Gefangenen- und Interniertendienst, wehrwirtschaftliche Massnahmen, Sicherstellung von militärisch wichtigen Publikationsmitteln; b) Mithilfe bei Massnahmen, die den bürgerlichen Behörden im Zusammenhang mit dem aktiven Dienst oder kriegerischen Ereignissen obliegen, wie Schadensbekämpfung und -verhütung, Wiederinstandstellung, Sicherheitspolizei, Fürsorge, Flüchtlingsdienst. » Dem Territorialdienst können aber auch noch weitere, in der Verordnung nicht erwähnte Aufgaben übertragen werden.

Was den *Luftschutz* im besonderen angeht, so lautet Art. 10: « Die territorialdienstlichen Kommandostellen bereiten für den Fall des Eintretens

von Kriegsereignissen und soweit dies im militärischen Interesse liegt, die Bekämpfung von Gefahren aus Kunstbauten, insbesondere Gebäuden, bei Brand und Einsturzgefahr vor, ferner die Durchführung des Aufräumdienstes und die Entgiftung verseuchter Objekte. Bei diesen Vorbereitungen ist mit den für die zivilen Luftschutzmassnahmen zuständigen Stellen der Bundesverwaltung, der Kantone, Gemeinden und Betriebe Fühlung zu nehmen.»

Wie man sieht, ist in diesem Punkte das bisherige Rechtssystem beibehalten, wobei, hoffen wir, kein Präjudiz für die unbedingt notwendige Neuordnung des Luftschutzes geschaffen ist.

In bezug auf die Organisation wird im Frieden die Leitung des Territorialdienstes der Generalstabsabteilung unterstellt; mit der Mobilmachung geht sie an das Armeekommando über (Art. 4). Die territorialdienstlichen Funktionen werden durch die Kommandanten der Territorialzonen, deren vier vorgesehen sind, der Territorialkreise und der Territorialregionen ausgeübt. Durch Verfügung des EMD. können in Ortschaften, in denen der Territorialdienst ein besonderes Kommando erfordert, Territorialortskommandanten eingesetzt werden. Die Kommandanten der Gebirgsbrigaden, der Festung Sargans, der Grenz- und Reduitbri-

gaden sind in ihren Räumen zugleich Territorialkreiskommandanten, doch wird ihnen als Stellvertreter ein Territorialchef mit dem nötigen Stab zugeteilt (Art. 5).

Neu ist, dass an die Stelle der bisherigen Territorialinspektoren eigentliche Zonenkommandanten treten und dass nun auch Regional- und Ortskommandanten ernannt werden können, sowie, dass die Rayons der Gebirgs-, Grenz- und Reduitbrigaden aus den bisherigen Territorialkreisen losgelöst worden sind. Für Basel, Genf und Sargans war dies bekanntlich schon während des letzten Aktivdienstes der Fall.

Die Ausführungsbestimmungen, die erst Klarheit über die Einzelheiten bringen werden, sind, von einigen Pressenotizen abgesehen, noch unbekannt.

Heute schon darf aber gesagt werden, dass einerseits die bürgerlichen Behörden keineswegs von ihren Pflichten entbunden sind, dass andererseits aber durch die Verordnung eine straffere Zusammenfassung aller Kräfte im Sinn der gegenseitigen Hilfe der verschiedenen Organismen, mit Einschluss der dem Ter. Kdt. zur Verfügung stehenden kombattanten Truppen, gewährleistet ist.

Mobilisation de guerre et Service territorial par Lt. Eichenberger

L'Arrêté du Conseil fédéral du 14 décembre 1947 «sur la préparation et l'exécution de la mobilisation de guerre» et l'Ordonnance du Conseil fédéral du 31 décembre 1947 «sur le service territorial», basés les deux sur la loi du 12 avril 1907/9 novembre 1938 concernant l'organisation militaire, tiennent compte de certaines expériences faites pendant les années de service actif 1939/1945, en attendant la réorganisation totale de notre défense nationale; car celle-ci ne peut se faire que par étapes.

En ce qui concerne la mobilisation de guerre, nous relevons que d'après l'art. 3 de l'Arrêté, l'ordre est toujours d'entrer au service immédiatement en cas de mise sur pied publique, tandis qu'en cas de mise sur pied par ordres de marche individuels, l'entrée au service a lieu soit immédiatement, soit à une date déterminée. Attendu que les troupes de P. A. durent déjà entrer au service les premières et qu'elles font toujours partie des services complémentaires, il n'y a pratiquement rien de changé pour elles. Quant aux autres armes et services de l'armée, il est à noter qu'on ne mobilise plus en des jours successifs.

L'ordonnance précitée spécifie dans son art. 7 les tâches du service territorial comme il suit: «a) surveiller et garder les objets importants, assurer la circulation routière militaire, organiser

le service météorologique militaire, le service des prisonniers et des internés, préparer toutes mesures d'économie militaire, assurer le fonctionnement des moyens d'information d'intérêt militaire; b) collaborer aux mesures qui incombent aux autorités civiles en relation avec le service actif ou les événements de guerre, telles que dispositions pour lutter contre les dommages ou les prévenir, reconstructions, police de sûreté, œuvres sociales, service des réfugiés.» Les tâches sont exposées dans leurs détails par les art. 9 à 20 dont le 10^e, sur la protection antiaérienne, a la teneur suivante: «En prévision d'événements de guerre et dans la mesure où des intérêts militaires sont en jeu, les commandants territoriaux préparent la lutte contre les dangers d'incendie et d'écroulement des ouvrages d'art, notamment des bâtiments, ainsi que le déblaiement et la désinfection d'installations contaminées. A cet effet, ils prendront contact avec les offices compétents en matière de protection antiaérienne civile de l'administration fédérale, des cantons, des communes et des entreprises.»

Il résulte de ce texte que rien n'a encore été décidé au sujet de la forme à donner au service de la protection antiaérienne. Nous notons par contre que l'ordonnance permet une collaboration aussi étroite que possible entre les organes militaires et civils.

Réalisant une expérience ébauchée vers la fin de la dernière guerre, le Conseil fédéral a remplacé les anciens inspecteurs territoriaux par des commandants de zones — ou en prévoit quatre — et ajouté aux commandants d'arrondissement des commandants de région et, dans certains cas, des

commandants territoriaux locaux. Les commandants des brigades de montagne, des fortifications de Sargans ainsi que des brigades frontières et du réduit sont en même temps commandants territoriaux de leur secteur, mais sont assistés d'un chef territorial avec état-major.

Lt. Eichenberger.

Nurflügelflugzeuge Von U. Nussberger

Eine der interessantesten Schöpfungen der Flugzeugindustrie ist ohne Zweifel die rumpflose Maschine, wie sie Hill, Northrop, Messerschmitt, Lippisch und in jüngster Zeit die britische Firma Armstrong-Whitworth im AW 52 geschaffen haben. Bei diesen Apparaten fehlt nicht nur der Rumpf, sondern die Flügel sind dazu noch pfeilförmig nach rückwärts gerichtet. Bei einigen Baumustern stellt der Grundriss sogar ein gleichschenkliges Dreieck dar, dessen längste Seite durch die Flügelhinterkante gebildet wird.

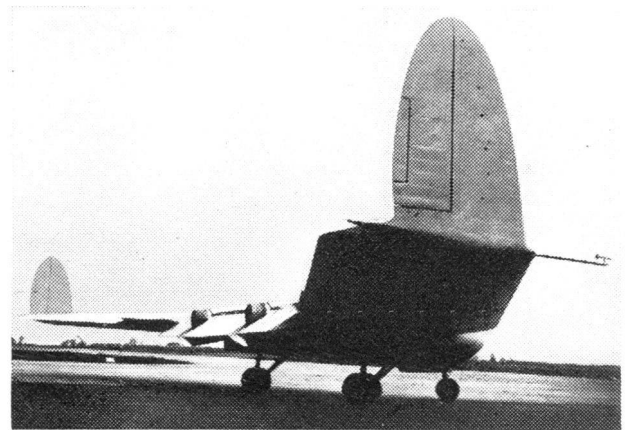
Selbstverständlich handelt es sich bei diesen Flugzeugen um mehr als eine blosse Spielerei. Der Entwurf eines neuen Musters mit den langwierigen theoretischen Berechnungen und den gründlichen praktischen Versuchen ist eine viel zu kostspielige Angelegenheit, als dass systemloses Arbeiten irgendwelche Aussichten auf Erfolg haben könnte. Diese Maschinen haben, kurz gesagt, einen merklich geringeren Luftwiderstand als solche normaler Bauart: er ist um rund ein Drittel geringer. Und da jener nicht nur auf die Höchst- und die Reisegeschwindigkeit drückt, sondern auch den Brennstoff- und Oelverbrauch erhöht, so ist begreiflich, dass nach der Ausnützung der vorhandenen Möglichkeiten gesucht wird.

Allerdings hat die Pfeilstellung der Flügel nur in einem ziemlich begrenzten Bereich Vorteile über Maschinen normaler Bauart: von etwa 800 bis 1100 km/h Fluggeschwindigkeit. Bei den Normalflugzeugen treten von der unteren genannten Geschwindigkeit an sogenannte Schockwellen auf, d. h. an gewissen Stellen erreicht die Strömungsgeschwindigkeit der Luft diejenige des Schalls. Dadurch entsteht eine als Panzer wirkende Verdichtung der Luft, die einen mindestens fünf-fachen Widerstand nach sich zieht. Bei der Pfeilstellung der Flügel kann das Auftreten solcher Schockwellen bis auf über 90 % der Schallgeschwindigkeit — sie beträgt in Meereshöhe und bei 15° C Lufttemperatur 1230 km/h — hinausgeschoben werden.

Die Nurflügelflugzeuge sind aus diesem Grund ausgesprochen für den Schnellflug geeignet und dürften in einigen Jahren auf den Weltfluglinien eine wichtige Rolle spielen. Bis dahin sind aller-

dings noch zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden.

Die erste besteht darin, dass das Fehlen des Rumpfs die Unterbringung der Passagiere im Mittelteil der Flügel bedingt, was wiederum zur Folge



hat, dass dieser sehr dick bemessen werden muss. Da aber mit Rücksicht auf die Luftströmung die Dicke nur ein Bruchteil der Flügeltiefe betragen darf, so müssen diese Flugzeuge sehr gross dimensioniert werden. Im allgemeinen gilt die Ansicht, dass sie nur bei einer Flügelspannweite von mindestens 50 m und einem Fluggewicht von rund 100 t für den Verkehrsdienst verwendbar sind.

Die zweite Schwierigkeit besteht in der Konstruktion der Flügel. Bei solchen Spannweiten treten sehr starke Verwindungsmomente auf, denen umso schwerer beizukommen ist, je kleiner das Verhältnis zwischen Flügeldicke und Ausladung ist. Dennoch kann man darauf zählen, dass auch diese Probleme gemeistert werden, hat doch der Flugzeugbau während des letzten Krieges noch viel schwierigere gelöst.

Der Armstrong-Whitworth AW 52, der im Laufe dieser Tage zu den ersten Versuchsflügen starten wird, ist mit annähernd 15 t Fluggewicht und 28 m Spannweite ein Versuchsmodell für ein später zu bauendes grösseres Verkehrsflugzeug. Seine Kabine bietet zwei Mann Platz. Da es sich für die Aufnahme von Passagieren nicht eignet, soll es später für den Postdienst verwendet werden. Nu.