

Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ indépendante per logistichers = Organ indépendant pour les logisticiens

Band: 91 (2018)

Heft: 3

Rubrik: Armee und Logistik

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: 19.11.2024

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

implique que nous sommes un élément-clé de notre système militaire global.

Avec le 1er janvier 2018 et la réintroduction de la mobilisation, notre brigade est devenue un des piliers d'une mise sur pied de l'Armée en cas de coup dur.

Des 14 bataillons de notre brigade, 11 (donc 80%) sont des formations de milice disponibilité augmentée.

Les bataillons logistiques, de circulation et transport, d'hôpital ainsi que le bataillon logistique sanitaire sont appelés à créer les conditions favorables pour la mise sur pied du reste de l'Armée!

Wir sind also definitiv eine Einsatzbrigade. Ohne unseren entscheidenden Beitrag kann die Armee ihr Leistungsprofil nicht erfüllen.

Soyons professionnels et à la hauteur des attentes de tous nos partenaires.

Atteignons ensemble le but – en étant exigeants, encourageants et justes!»

Brigadier Barilli dankt dem C LBA bestens für das entgegengebrachte Vertrauen, aber auch seinem Vorgänger Divisionär Süssli, der den Weg der Logistikbrigade gewiesen hat.

«Zum Abschluss wende ich mich an Sie, geschätzte Kader, Mitarbeiter und Kameraden der Logistikbrigade 1. Der vor uns liegende Weg wird nicht immer einfach und zumindest abschnittsweise steinig sein. Es erwarten uns anstrengende Steigungen und wir werden herausfordernde Hindernisse überwinden müssen.

Ich bin jedoch überzeugt, dass wir zusammen, dank dem zielgerichteten, beharrlichen und wertvollen Beitrag von uns allen, den gemeinsamen Auftrag erfüllen werden!»

Der ganze Jahresrapport wurde musikalisch begleitet vom Spiel Log Br 1. Der gemeinsame Stehlunch bot die Gelegenheit zu Begegnungen und Diskussionen unter den Teilnehmern.

Am Nachmittag fanden die leadership talks 2018 statt; Leadership aus verschiedenen Perspektiven. Kurzweilig und auf den Punkt gebracht: «von den Besten lernen»

(Vgl. Text in Armee-Logistik, Nr. 2, Februar 2018, S. 17.)

Oberst Roland Haudenschild
Quelle: Fotos ZEM

Weiterentwicklung der Armee (16)

Änderungen und Anpassungen zum Start der WEA

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 22.11.2017 eine Reihe von Verordnungsrevisionen verabschiedet, die die Vorgabe des neuen Militärgesetzes für die WEA präzisieren. Sie traten auf den 1.1.2018 in Kraft, als die fünfjährige Umsetzung der WEA startete.

Auszug aus den Entscheiden des Bundesrates:

Verordnung über die Militärdienstpflicht

Mit der WEA ergeben sich auch Änderungen in der Militärdienstpflicht. Diese Verordnung regelt einerseits die wesentlichen Aspekte von der Rekrutierung bis zur Entlassung aus der Militärdienstpflicht für alle AdA, der Unteroffiziere, die Dauer der Grund- und Kaderausbildung.

Verordnung über die Mobilmachung zu bestimmten Assistenz- und Aktivdiensten

Die WEA sieht vor, grössere Teile der Armee rasch aufzubieten, auszurüsten und einzusetzen. Die Verordnung konkretisiert die Einberufung zum Assistenzdienst, um zivile Behörden zu unterstützen, die Erhöhung der Bereitschaft sowie die Einberufung zum Aktivdienst. Es werden die Abläufe und die Zuständigkeiten zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Privatpersonen sowie die Form der Mobilmachung geregelt. Neu können Milizformationen mit hoher Bereitschaft auch über SMS oder E-Mails aufgeboden werden.

Dienstreglement der Armee (DRA)

In der Ziffer 4 werden die Aufgaben der Armee neu beschrieben.

Absatz 1: Die Armee hat folgende Aufgaben:

- Zur Verhinderung von Kriegen und zur Erhaltung des Friedens beizutragen;
- Das Land und seine Bevölkerung zu verteidigen;
- Die schweizerische Lufthoheit zu wahren;
- Die zivilen Behörden im Inland zu unterstützen, wenn deren Mittel nicht mehr ausreichen;
- Die zivilen Behörden im Ausland beim Schutz von Personen und besonders schutzwürdigen Sachen sowie humanitären Hilfeleistungen zu unterstützen;
- Beiträge zur Friedensförderung im internationalen Rahmen zu leisten.

Absatz 2: Die Armee kann zudem zivilen Behörden und Dritten:

- Für zivile oder ausserdienstliche Tätigkeiten im Inland militärische Mittel zur Verfügung stellen;
- Mit Truppen im Ausbildungsdienst und mit Berufsformationen Spontanhilfe zur Bewältigung von unvorhersehbaren Ereignissen leisten.

Arten von Urlaub:

- Allgemeiner Urlaub ist durch den Kdt angeordnete, mehr als einen Tag dauernde Freizeit für den Grossteil der Absolventinnen und Absolventen eines Ausbildungsdienstes.
- Der persönliche Urlaub ist vom Kdt auf persönliches Gesuch hin gewährte Freizeit.
- Der frei wählbare Urlaub ist die allen Dienstleistenden einer RS gewährte und längstens zweimal 24 Stunden pro Dienstleistung dauernde Freizeit. Für diesen Urlaub ist keine Begründung erforderlich und kann vom AdA grundsätzlich frei gewählt werden.

Beratung und Betreuung (Ziffer 56):

Bisweilen konnte sich jeder AdA in persönlichen Fragen und Angelegenheiten direkt an den Kommandanten und den Armeeseelsorger werden. Neu kommen der Truppenarzt, der Sozialdienst der Armee und der Psychologische-pädagogische Dienst der Armee dazu.

Verordnung über die medizinische Beurteilung der Militärdiensttauglichkeit und Militärdienstfähigkeit

Mit der WEA wird die differenzierte Tauglichkeit wiederum eingeführt.

Verordnung über die Ausbildungsgutschrift für Milizkader der Armee

Diese Verordnung wird neu geschaffen und präzisiert das zusätzliche Anreizsystem für neue Milizkader. Für Ausbildungen zum höheren Unteroffizier oder zum Offizier bis Stufe Stäbe der Truppenkörper wird den AdA ein finanzieller Betrag gutgeschrieben. Diese Gutschrift können sie für die Kosten einer zivilen Aus- und Weiterbildung nutzen. Dies Ausbildungsgutschrift für Milizkader der Armee dienst ausschliesslich der Finanzierung ziviler Aus- und Weiterbildung, das heisst von Studien- Kurs- und Prüfungsgebühren, wobei für die Wahl der Ausbildungsstätten klare Vorgaben bestehen. Die Beträge variieren je nach Grad

und Funktion zwischen 3300 Fr und 11 000 Fr. Die Ausbildungsgutschriften für Unteroffiziere soll im Jahr 2019 geregelt werden.

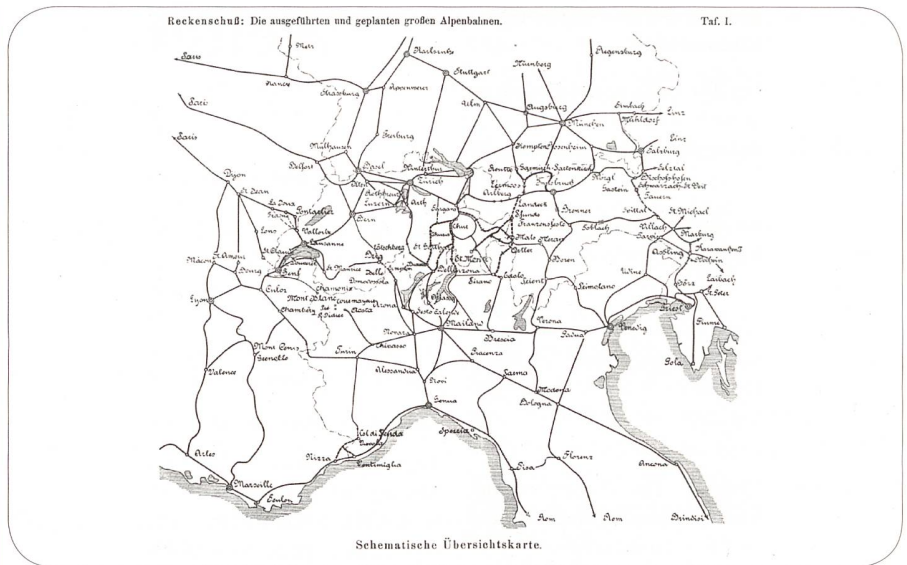
Verordnung über die Militärjustiz

Die Verordnung regelt die Aufgaben und die Organisation der Militärjustiz. Die militärischen Strafverfolgungsbehörden werden neu in drei Sprachregionen sowohl für die Untersuchungsrichter als auch die Auditoren (mit Staatsanwälte) organisiert. Aus den bisher acht erstinstanzlichen Militärgerichten werden deren drei – ein deutsch- und ein französischsprachiges Gericht mit jeweils mehreren Abteilungen sowie ein italienischsprachiges Gericht.

Oberst i Gst Alois Schwarzenberger

Stab LVb Log

Quelle: DRA und Medieninformation der Bundesratssitzung vom 22.11.2018



Die Transportlage im Alpenraum während des Zweiten Weltkrieges

Berücksichtigt sind neun alpenquerende Eisenbahnlinien, die Frankreich, die Schweiz und Österreich (ohne Semmering- und Wocheinerlinie in den Ostalpen) mit Italien verbinden. Jede einzelne Eisenbahnlinie ist summarisch charakterisiert durch eine Anzahl von gleichen Parametern den Betrieb betreffend. Der Stand des Ausbaus ist der 1. September 1939 (Kriegsbeginn), mit den weiteren Entwicklungen bis zum 8. Mai 1945 (Kriegsende in Europa).

WESTALPEN

Frankreich–Italien

Küstenlinie

Nizza-Ventimiglia-Genova.

Normalspur.

In Frankreich Doppelspur; Dampfbetrieb durch die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF).

In Italien Doppelspur Ventimiglia-Bordighera, Sampierdarena-Voltri und Loano-Albegna, sonst Einspurabschnitte; elektrischer Betrieb (Dreiphasenstrom, Drehstrom 3600 Volt) durch die Ferrovie dello Stato (FS).

Grenzbahnhof Ventimiglia (Italien).

Beschränkte Leistungsfähigkeit.

Exponierte Lage nahe an der Küste; durch die Royal Navy im Mittelmeer bedroht.

Tenda-Linie

Nizza bzw. Ventimiglia-Cuneo.

Normalspur; Einspur.

In Frankreich Dampfbetrieb durch die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) von Nizza bis Breil-sur-Roya.

In Italien elektrischer Betrieb (Dreiphasenstrom, Drehstrom 3600 Volt) durch die Ferrovie dello Stato (FS).

Grenzbahnhof Saint-Dalmase-de-Tende bzw. San Dalmazzo di Tenda (Italien).

Beschränkte Leistungsfähigkeit.

Kunstabauten ab 1940 zum Teil gesprengt, Fahrleitung zum Teil demontiert; Strecke 1945 langfristig unterbrochen.

Mont-Cenis-Linie (Fréjus)

Chambéry-Torino.

Normalspur.

In Frankreich Doppelspur, elektrischer Betrieb (Gleichstrom 1500 Volt, dritte Stromschiene neben den Geleisen) durch die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) von Chambéry bis Modane.

In Italien Einspurabschnitte zwischen Bardonecchia und Bussoleno, elektrischer Betrieb (Dreiphasenstrom, Drehstrom 3600 Volt) durch die Ferrovie dello Stato (FS) von Modane bis Torino.

Grenzbahnhof Modane (Frankreich).

Leistungsfähig.

Französische und italienische Teilstrecke mehrmals durch Sabotage unterbrochen:

Juni–August 1940, September–Oktober 1943, Dezember 1943–März 1944, September 1944–September 1946.

ZENTRALALPEN

Schweiz–Italien

Lötschberg-Simplon-Linie

Lausanne/Bern-Brig-Domodossola. Normalspur.

Doppelspur, Basel-Olten-Bern-Brig und Vallorbe-Lausanne-Brig-Domodossola. Lötschberg zwischen Spiez und Kandersteg bzw. Goppenstein und Brig zwei Einspurabschnitte; Strecke Thun-Spiez-Brig durch die Berner Alpenbahn Bern Lötschberg Simplon (BLS) betrieben, elektrischer Betrieb (Wechselstrom 15 000 Volt).

Simplon zwischen Sion und Visp Einspurabschnitt, elektrischer Betrieb (Wechselstrom 15 000 Volt) durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von Basel bis Thun bzw. Vallorbe bis Domodossola.

Grenzbahnhof Domodossola, Italien. Leistungsfähig.

Strecke intakt und ganzjährig befahrbar; Abschnitt Brig-Domodossola für bestimmte Zeitdauer teilweise zwischen Iselle und Domodossola unterbrochen.

Gotthard-Linie

Basel/Zürich-Arth-Goldau-Chiasso/Luino. Normalspur.

Doppelspur, Basel-Olten-Aarau-Wohlen-Rotkreuz (aargauische Südbahn, für Güterverkehr), bzw. Olten-Luzern-Immensee, Arth-Goldau bzw. Schaffhausen-Zürich-Zug-Arth-Goldau-Bellinzona-Lugano-Chiasso bzw. Bellinzona-Luino. Zwischen Basel und Arth Goldau zwei Einspurabschnitte, Basel Badischer Bahnhof-Basel SBB und Wohlen-Rotkreuz-Immensee bzw. Luzern-Immensee; zwischen Arth-Goldau und Chiasso drei Einspurabschnitte, Brunnen-Flüelen, Rivera-Lugano und Melide-Maroggia; elektrischer Betrieb (Wechselstrom 15 000 Volt) durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von Basel Badischer Bahnhof bzw. Schaffhausen bis Chiasso; Einspur Giubiasco-Luino, Dampfbetrieb durch die SBB. Grenzbahnhöfe Chiasso (Schweiz) und Luino (Italien). Leistungsfähig (Chiasso) bzw. Leistungsfähigkeit beschränkt (Luino). Strecke intakt und ganzjährig befahrbar.

Bernina-Linie

St. Moritz-Pontresina-Tirano. Schmalspur (1 Meter). Einspur; grössere Steigungen (bis 70 Promille); elektrischer Betrieb (Gleichstrom 1000 Volt) von St. Moritz bis Tirano, durch die Bernina Bahn (BB), ab 1. Januar 1942 übernimmt die Rhätische Bahn (RhB) den Betrieb, am 1. Januar 1943 erfolgt die Fusion bzw. Übernahme der BB durch die RhB. Offene Linienführung über Berninapass, höchstegelegene Station Ospizio Bernina 2253 Meter über Meer Grenzbahnhof Tirano (Italien).

Regionale Bedeutung, Leistungsfähigkeit beschränkt. Strecke intakt und ganzjährig befahrbar.

OSTALPEN Österreich–Italien

Brenner-Linie (Linea del Brennero)

Kufstein-Innsbruck-Verona. Normalspur; Doppelspur. In Österreich elektrischer Betrieb (Wechselstrom 15 000 Volt) von Kufstein bis Brenner durch die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ); am 18. März 1938 werden die BBÖ durch die Deutsche Reichsbahn (DR) übernommen bzw. eingegliedert, die Fahrzeuge am 1. Januar 1939 (bis zum Kriegsende im Mai 1945). In Italien elektrischer Betrieb (Dreiphasenstrom, Drehstrom 3600 Volt) von Brennero bis Bozen (1927), von Bozen bis Trient (1934); von Trient bis Verona (1941) elektrischer Betrieb (Gleichstrom 3000 Volt); Betrieb von Brennero bis Verona durch die Ferrovie dello Stato (FS). Grenzbahnhof Brenner/Brennero (Österreich/Italien). Leistungsfähig. Strecke intakt und ganzjährig befahrbar Ab September 1943 durch alliierte Bombardierungen gefährdet; ganze Strecke mehrmals unterbrochen. Ab Juli 1944 bei Tag kaum noch Zugbetrieb möglich, grosse Zerstörungen.

Tauern-Linie

Salzburg-Villach. Normalspur. Zwei Einspurabschnitte in Österreich, Schwarzach-St. Veit-Böckstein und Mallnitz-Spittal-Millstättersee; elektrischer

Betrieb (Wechselstrom 15 000 Volt) von Salzburg bis Villach durch die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ); am 18. März 1938 werden die BBÖ durch die Deutsche Reichsbahn (DR) übernommen bzw. eingegliedert, die Fahrzeuge am 1. Januar 1939 (bis zum Kriegsende im Mai 1945). Leistungsfähigkeit beschränkt. Strecke intakt und ganzjährig befahrbar. Pontafaler-Linie (Pontebana). Villach- Udine. Normalspur. In Österreich Einspurabschnitte zwischen Villach und Tarvisio; Dampfbetrieb von Villach bis Tarvisio durch die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ); am 18. März 1938 werden die BBÖ durch die Deutsche Reichsbahn (DR) übernommen bzw. eingegliedert, die Fahrzeuge am 1. Januar 1939 (bis Kriegsende im Mai 1945). In Italien Einspurabschnitte zwischen Tarvisio und Gemona; elektrischer Betrieb (Dreiphasenstrom, Drehstrom 3600 Volt) durch die Ferrovie dello Stato (FS) von Tarvisio bis Udine. Grenzbahnhof Tarvisio (Italien). Leistungsfähigkeit beschränkt. Strecke intakt und ganzjährig befahrbar.

Fazit

In den Zentralalpen sind die zwei normalspurigen Schweizerischen Eisenbahnpentrasversalen Lötschberg-Simplon und Gotthard die sichersten und leistungsfähigsten Verbindungen zwischen Deutschland und Italien während des ganzen Zweiten Weltkrieges; nur die Simplonlinie zwischen Brig bzw. Iselle und Domodossola ist kurzzeitig unterbrochen.

Roland Haudenschild

Sirenentest: Technische Störung bei der Fernsteuerung

Bern, 8.2.2018 – Beim gesamtschweizerischen Sirenentest am Mittwoch sind bei der Auslösung des Wasseralarms Probleme aufgetreten (siehe Medienmitteilung vom 7. Februar 2018). Inzwischen hat das Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS erste Abklärungen getroffen. Diese haben ergeben, dass die Ursache in einer technischen Störung im zentralen System zur Steuerung der Sirenen liegt. Die Probleme werden vom BABS gemeinsam mit dem Systembetreiber intensiv analysiert. Gestützt darauf werden dann die erforderlichen Massnahmen umgesetzt.

Zurzeit kann festgehalten werden, dass die standardmässig in allen Kantonen zentral erfolgte Auslösung der Sirenen für den Allgemeinen Alarm um 13.30 Uhr gut funktioniert hat. Bei dieser Auslösung haben 98 % Prozent der Sirenen einwandfrei funktioniert.

Im Anschluss daran sind weitere Auslösungsprozesse für den Allgemeinen Alarm getestet worden. Diese haben nicht in allen Kantonen gemäss Planung funktioniert. Beim Wasseralarm, der in den Gebieten unterhalb von Stauanlagen ab 14.15 Uhr getestet wird, sind weitere Probleme aufgetreten. Der Wasseralarm konnte in den meisten Kantonen nicht oder nur mit Verzögerung ausgelöst werden.

Der Grund für die Probleme liegt in einer ab ca. 13.45 aufgetretenen technischen Störung im zentralen System für die Fernsteuerung der Sirenen. Das BABS setzt alles daran, dass die genaue Ursache vom externen Betreiber des Systems im Detail aufgeklärt wird. Je nach Ergebnis der laufenden Analysen und in Abstimmung mit den kantonalen Partnern werden dann die erforderlichen Massnahmen umgesetzt, damit die Funktionsfähigkeit des Alarmierungssystems vollständig sichergestellt ist. Ob der Sirenentest für den Wasseralarm in einzelnen Regionen wiederholt werden muss, steht zurzeit noch nicht fest.