

Schweizerische Militärnotizen

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **36 (1960-1961)**

Heft 15

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Der Flammenwerfer ist die Waffe des Grenadiers. Ihr Einsatz bedingt Gewandtheit und Mut, ist sie doch ein verheerendes Vernichtungsmittel im Nahkampf.
Photo Fernand Rausser, Bern

Schweizerische Militärnotizen

Maßnahmen zur Verhinderung von Motorfahrzeugunfällen in der Armee

Mehrere, zum Teil schwere und, besonders im Herbst 1960, zeitlich nahe zusammenfallende Motorfahrzeugunfälle haben da und dort die Frage auftauchen lassen, was die Armee an unfallvorbeugenden Maßnahmen im Gebiet des Straßenverkehrs bereits getroffen habe oder noch zu treffen gedenke.

Bei der Betrachtung dieser Frage darf vorerst festgestellt werden, daß — trotz der gegen Ende des letzten Jahres erlebten unglücklichen Häufung von militärischen Motorfahrzeugunfällen mit tödlichem Ausgang — die Zahl der Todesopfer durch Motorfahrzeuge der Armee in den letzten Jahren stetig zurückgegangen ist. Sie betrug im Jahr 1958 insgesamt 17, 1959 15 und 1960 noch 14 Tote. In diesen Zahlen sind sämtliche bei Motorfahrzeugunfällen getöteten Wehrmänner inbegriffen, also auch diejenigen, die während des Militärdienstes durch Motorfahrzeuge des Zivilverkehrs oder während Fahrten mit Privatfahrzeugen im Urlaub ums Leben gekommen sind.

Mit den Bestrebungen um die Verhütung militärischer Verkehrsunfälle beschäftigen sich die zuständigen militärischen Stellen schon seit Jahren in sehr intensiver Weise. In der Frühjahrssession der eidgenössischen

Räte machte der Chef des Eidg. Militärdepartements, Herr Bundesrat Chaudet, in Beantwortung einer parlamentarischen Interpellation einige interessante Angaben über den heutigen Stand dieser Frage und über die künftigen Pläne zur Verbesserung der gegenwärtigen Lage. In den Jahren des raschen Aufbaus der Heeresmotorisierung nach dem Krieg erblickte man den Grund der Motorfahrzeugunfälle vor allem in einer ungenügenden Verkehrsdisziplin; man legte deshalb das Schwergewicht auf eine möglichst zweckmäßige Verkehrserziehung. Einen Markstein in dieser Richtung bedeutete vor zehn Jahren die Schaffung der militärischen Verkehrskontrolle: im Jahr 1951 übernahmen 12 Instruktionsunteroffiziere der militärischen Straßenpolizei unter der Leitung der Abteilung für Heeresmotorisierung diese Aufgabe. Vor allem im Straßenverkehr selbst werden seither die Verkehrsteilnehmer an Ort und Stelle durch die Organe der militärischen Verkehrskontrolle belehrt und ermahnt, nötigenfalls wird aber auch durchgegriffen und die Befolgung der Verkehrsvorschriften wie auch des Anstandes auf der Straße erzwungen. Dieses Verfahren hat sich gut bewährt. Um es entsprechend der zunehmenden Motorisierung und Verkehrsdichte genügend leistungsfähig und wirkungsvoll zu erhalten, wurde der Bestand der militärischen Verkehrskontrolle im Jahr 1958 verdoppelt. Überall im ganzen Land, wo sich Truppen aufhalten, sorgt diese heute mit 24 Patrouilleuren arbeitende Organisation für Ordnung im militärischen Straßenverkehr.

Im weiteren sind seit 1951 durch die Organe der militärischen Verkehrskontrolle bei der Truppe gegen 2000 Lichtbildvorträge gehalten und damit rund 170 000 Mann durch die Verkehrserziehung erfaßt worden. Unzählige Motorfahrzeugführer, Radfahrer, Fuhrleute, Reiter und Fußgänger sind auf diese Weise durch die Patrouilleure der militärischen Verkehrskontrolle in allen möglichen Formen belehrt worden.

Neben dieser direkten Einwirkung auf die Verkehrsteilnehmer wird alles getan, um in Schulen und Kursen vor allem das Kader für die Idee der Verkehrserziehung zu gewinnen, denn die Verkehrsdisziplin muß zweifellos als ein Bestandteil der militärischen Disziplin überhaupt betrachtet werden. Unter anderem erstellte der Armeefilmdienst einen Film über die häufigsten Verkehrsvergehen, der bei der Truppe viel Beachtung gefunden hat. Außerdem wurden zahlreiche Vorschriften erlassen, wel-

Erstklassige Passphotos

Pleyer-**PHOTO**

Zürich Bahnhofstrasse 104

che die Unfallverhütung zum Gegenstand haben. Es seien vor allem diejenigen erwähnt, welche die Gefahren als Folge der Übermüdung bekämpfen und die den Fahrern vor und während der Fahrten den Alkoholgenuß verbieten. Die entsprechenden Weisungen sind in den für die ganze Armee gültigen Vorschriften für den Motorwagendienst enthalten.

Die mangelnde Verkehrsdisziplin, die in vergangenen Jahren zu den meisten Verkehrsunfällen führte, ist heute nachgewiesenermaßen nur noch in der geringen Zahl der Fälle die Ursache militärischer Motorfahrzeugunfälle. Ferner fällt heute der technische Zustand der Armeefahrzeuge als Unfallursache praktisch weg.

Was heute als Ursache der militärischen Verkehrsunfälle eindeutig im Vordergrund steht, ist die mangelnde Fahrgewohnheit, vor allem der jüngeren Fahrer, auf den schweren Fahrzeugkategorien, die heute in der Armee verwendet werden. Es gibt bei den Auszugstruppen und namentlich in den Rekrutenschulen verhältnismäßig wenig geübte Lastwagenfahrer. Diesen Beruf ergreift man erfahrungsgemäß in der Regel nicht schon in ganz jungen Jahren. In den Führerkabinen der schweren Zivillastzüge sitzen meist Fahrer von über dreißig, vielfach über vierzig Jahren. Diese ausgezeichneten, fahrgewohnten «Könige der Landstraße» gehören meist schon der Landwehr oder sogar dem Landsturm an und stehen den Schulen und Kursen der Armee — wenn im Friedensdienst überhaupt noch — nur jedes dritte Jahr in den zweiwöchigen Ergänzungskursen zur Verfügung.

Die Anforderungen, die heute an die Führer der schweren Motorfahrzeuge gestellt werden müssen, sind allgemein erheblich höher geworden. Der um vieles dichtere Straßenverkehr, die Verwendung stärkerer, zum Teil geländegängiger und mit besonderen Aufbauten versehener Fahrzeuge sowie die Motortransporte großer Verbände haben zu diesen erhöhten Ansprüchen geführt. In der gleichen Zeit ist aber die Gewöhnung der Motorfahrer an die schweren Militärfahrzeuge allgemein, zum Teil recht beträchtlich, gesunken. Diese Erkenntnis muß dazu führen, daß Mittel und Wege gesucht werden, um die Fahrpraxis der jungen Motorfahrer, besonders mit schweren Fahrzeugen, zu verbessern. Studien und Vorbereitungen hierfür sind im Gang. Sie werden voraussichtlich zu einer Änderung des heutigen Ausbildungssystems für die Führer schwerer Armeefahrzeuge in dem Sinn führen, daß von der bisherigen, vom Truppenkader geleiteten Kollektivausbildung zu einem System der individuellen Schulung durch Berufsfachleute übergegangen werden muß. Ferner müssen Mittel und Wege gefunden werden, um den in den Wiederholungskurs einrückenden Motorfahrzeugführern vermehrte Gelegenheit zur Angewöhnung an ihre Fahrzeuge zu bieten, bevor sie zu Truppentransporten eingesetzt werden. Schließlich gilt es, die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu verwerten, um ungeeignete Fahreranzwarter frühzeitig von der Ausbildung auszuschließen. Schließlich müssen Maßnahmen getroffen werden, um die Gefahr der Übermüdung der Fahrer noch erfolgreicher bekämpfen zu können.

Die Zahl der militärischen Motorfahrzeugunfälle muß weiter zurückgehen. Wenn es bedauerlicherweise trotz allen vorsorglichen Maßnahmen auch in Zukunft kaum möglich sein wird, sie gänzlich auszuschalten, darf doch erwartet werden, daß die getroffenen und in Vorbereitung stehenden Maßnahmen eine weitere Verringerung der militärischen Verkehrsunfälle mit ihren schmerzlichen Verlusten an Menschen und Material ermöglichen werden.

Du hast das Wort!

In dieser Rubrik werden wir Probleme unseres Wehrwesens, die oft sehr umstritten sind, zur Sprache bringen. Die daraus entstehende Diskussion soll ein kleiner Beitrag an die steigende, aber auch notwendige Weiterentwicklung eines gesunden Wehrwesens sein. Sie soll, zum Nutzen von Volk und Armee, fern allen Leidenschaften, parteilos, sachlich und aufbauend sein.

Betrachtungen eines Skisoldaten

Zwei Patrouillen unserer Einheit haben an den Winter-Wettkämpfen in Andermatt teilgenommen. Nebst den Kampfeindrücken fällt in den Schilderungen der Teilnehmer immer wieder eine depressive Feststellung auf: «Die Ausländer haben bessere Uniformen, bessere Waffen, bessere Ausrüstung. Nach einem Lauf im Schneesturm waren wir in unseren Wollsock-Uniformen bis auf die Haut durchnäßt, und zwar von außen! Wir hatten einige Kilo zusätzliches Gewicht an aufgesogenem Schneewasser mitzuschleppen. Von Einsatzfähigkeit nach dem Einlauf ins Ziel, wegen der in der Kälte sofort gefrierenden Uniformen, keine Rede.

Die Ausländer hingegen, in ihren zweckentsprechenden Kleidern, waren trocken und wohlauf. Ihre Einsatzfähigkeit war augenfällig. Besonders im Biathlon kam ihr rascher Einsatz wegen der besseren Waffen — besonders Zielvorrichtungen und halbautomatische Verschlüsse — zur Geltung.»

Diejenigen Patrouilleure, die in Zivil Hochgebirgsfernhaltung und -praxis haben, können sich leicht ausrechnen, wie der Hase im Ernstfall laufen würde: Ein Feind in unserer Bastion, dem Hoch-

gebirge, kann bei schlechtem Wetter einfach warten, bis eine nach «bewährtem Muster» ausgerüstete schweizerische Hochgebirgspatrouille ihre Stellungen im Schnee bezogen hat. In wenigen Stunden werden die Leute in ihren durchnäßten Uniformen halb erfroren sein und wenig später Kälteschäden und Kältekrankheiten aufweisen. In beiden Fällen werden Sie dem Feind kampfflos in die Hände fallen.

Es wäre so leicht, zweckentsprechende Bekleidung und Ausrüstung bereitzustellen, wollte man nur auf die reichen Erfahrungen unserer Hochgebirgsgänger und unserer Himalaja-Expeditionen hören.

Auch eine Umschau bei den sonst als Vorbilder dienenden fremden Armeen dürfte aufschlußreich sein!

Wie lange müssen wir noch warten, bis die lebenswichtige Bekleidung und Ausrüstung für unsere Gebirgssoldaten in genügender Menge beschafft wird?

Was nützt aller Aufwand für Winterausbildung und -wettkämpfe, wenn im Ernstfall der Skisoldat im Gebirge wegen mangelhafter Bekleidung und Ausrüstung weder leben noch kämpfen kann? mü.

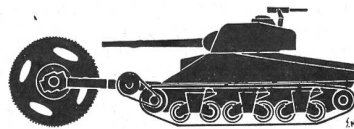
KRIEGSGESCHICHTLICHE DATEN

- 16. April 1291
Luzern wird österreichische Landstadt
- 17. April 1191
Völlige Vernichtung Tusculums durch die Römer
- 17. April 1941
Jugoslawien kapituliert
- 18. April 1941
Die Deutschen besetzen Larissa
- 19. April 1941
Die Italiener kapitulieren in Abessinien

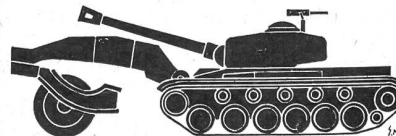
Die subalterne Meinung, daß sich an der Haltung «Schultern zurück, Brust heraus» auch charakterliche Energien ablesen ließen, bleibt allerdings ein Trugschluß.

PANZERERKENNUNG

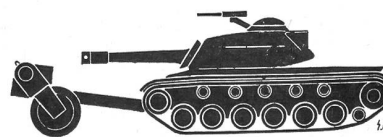
USA



MINENRÄUMGERÄT T 1 E 6



MINENRÄUMGERÄT «HIGH HERMAN»



MINENRÄUMGERÄT «LARRUPING LOU»