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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 39 (1963-1964)

Heft: 8

Rubrik: Schweizerische Armee

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

daß der Begriff aus dem Griechischen stammt und die Dinge umfaßt, die sich berechnen und vorausbestimmen lassen. Als Logistik bezeichnet Jomini «die Kunst, die Armeen zu bewegen; die Einzelheiten der Märsche und der Formationen, die Wahl der Lager, die nicht verschanzt sind, und der Kantonnierungen». Die Logistik ist somit nichts anderes als «die Kunst, die Truppen in Bewegung zu setzen»; sie umfaßt die Vielheit der generalstäblichen Maßnahmen, die notwendig sind, um die Truppen zur rechten Zeit, im richtigen Zustand an den richtigen Ort zu bringen.

Der Begriff, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschwunden war, ist von der amerikanischen Armee gegen Ende und vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eingeführt worden. Dabei erfuhr die von Jomini noch vorgenommene, relativ enge Begrenzung seiner Bedeutung auf die Anordnung und Durchführung von **Märschen** allerdings eine erhebliche **Ausdehnung.** In der amerikanischen Doktrin, die, wie gesagt, heute für den gesamten NATO-Bereich maßgebend ist (damit auch für die deutsche Bundeswehr, deren Literatur und Reglemente von uns schon aus sprachlichen Gründen besonders beachtet werden müssen), wird darunter ganz allgemein die **Versorgung der Truppen** im weitesten Sinn verstanden.

Middeldorf gibt in seinem Handbuch der Taktik dafür folgende Definition: «Der Begriff Logistik umfaßt Produktion, Beschaffung, Verwaltung und Erhaltung, Bewegung und Verteilung von Ausrüstungs- und Versorgungsgütern aller Art, einschließlich der leiblichen Betreuung des militärischen Personals; auf NATO-Ebene gehören hierzu auch Transportwesen, Infrastruktur und Personalersatz.»

Das deutsche Taschenbuch für Logistik sieht in der Logistik einen «Sammelbegriff für alle Tätigkeiten und Dienstleistungen zur Unterstützung der Streitkräfte». Sie beruht ihrem Wesen nach «auf der Kunst des Vorausberechnens von Bedarf, Leistungsvermögen, Raum und Zeit». Innerhalb der NATO umfaßt der Begriff im einzelnen:

- Die materielle Versorgung und Materialhaltung,
- das Transport- und Verkehrswesen,
- den Transport von Verwundeten und Kranken und deren Unterbringung in einer sanitätsdienstlichen Einrichtung,
- die Bauausführung und Anlagen (Infrastruktur),
- die logistischen Verbindungen,
- die administrative Tätigkeit im Zusam-
- menhang mit den logistischen Vorgängen.

Der in unserer Armee nicht verwendete Begriff der «Logistik» geht somit erheblich über den Begriff dessen, was wir als die «Rückwärtigen Dienste» bezeichnen, und was in unserem Reglement über Nach- und Rückschub geregelt ist, hinaus. Es ist ein vollkommen neuer, in sich geschlossener Begriff der Heeres-Versorgung und -Erhaltung im modernen Krieg. So lange wir diesen neuen Begriff nicht selbst übernehmen, müssen wir ihn zum mindesten kennen, um die im Ausland getroffenen Maßnahmen verstehen zu können. K.

Literatur

Defilee FAK 2 1963

138 Seiten, 137 Bilder, Großformat, kart. Verlag Meier & Cie., Schaffhausen, Fr. 9.80

Ein prachtvolles Erinnerungswerk über das denkwürdige Defilee des FAK 2 vom 17. Oktober 1963 in Dübendorf. Ausdrucksstarke Bilder, Geleitwort von Bundesrat P. Chaudet und interessante Beiträge von Korpskommandant Uhlmann, Major i. Gst. Trautweiler über «Die Planung für das Korps-Defilee», Hptm. Boller und Gfr. Deuchler. V.

Schweizerische Armee

Die neue Schlauchboot-Brücke 61

Bild und Text von Lt. Bruno Hersche, Winterthur

Seit jeher waren die Flußübergänge ein Problem erster Ordnung für unsere Armee, denn sie sind sehr leicht verletzbar, und im Ernstfall können sie sehr bald unbenützbar werden. Gerade deshalb ist es von größter Bedeutung, daß unsere Sappeure und Pontoniere in der Lage sind, innert nützlicher Frist einen tragfähigen Uebergang zu erstellen. Ein ausgezeichnetes Mittel haben nun die Pontoniere mit der neuen 50-Tonnen-Schlauchbootbrücke — militärisch die «Schlauchboot-Brücke 61» genannt — erhalten, die den beiden wichtigsten Forderungen gleichzeitig entspricht. Einerseits ist sie sehr tragfähig, kann sie doch von einem Centurion-Panzer ohne weiteres benützt werden, und andrerseits ist die eigentliche Einbauzeit an Ort und Stelle sehr kurz. Dadurch wird es möglich, die einzelnen Brückenteile, dezentralisiert an getarnten Uferstellen zusammengebaut, nach Einbruch der Dunkelheit am vorgesehenen, rekognoszierten Uebergang einzubauen. Während der ganzen Nacht steht die auf Schlauchbooten schwimmende Brücke zur Verfügung. Beim Morgengrauen ist dann bereits wieder nichts mehr davon zu sehen.

Das Pont. Bat. 28, das als erste WK-Einheit mit der neuen Brücke ausgerüstet worden ist — bisher stand sie nur den Rekrutenschulen zur Verfügung — benützte seinen Wiederholungskurs, um die «Schlauchboot-Brücke 61» demonstrationsmäßig in Beisein der Gemeinderäte von Eglisau, Flaach und Rafz ein- und auszubauen. Als wir uns an die vorbereitete Einbaustelle unterhalb der Ziegelhütte Flaach an den Rhein begaben, konnten wir überhaupt nichts beobachten, das auf einen Brückenbau hätte schließen lassen. Plötzlich kam ein ganzer Brückenteil, bestehend aus vier Einheiten (je ein Schlauchboot mit Anker und Fahrbahnplattenstück bildet eine Einheit) rheinabwärts geschwommen, wobei die fast unheimliche Geschwindigkeit, mit der das seltsame Gefährt auf die Einbaustelle zusteuerte, männiglich verblüffte. In einer eleganten Schleife wendete der ganze Teil und wurde von den Bootsführern der beiden, je mit einem 85-PS-Mercury-Motor ausgerüsteten, zwischen den Schlauchbooten befestigten Sturmbooten geschickt ans Ufer manövriert. Genau dasselbe spielte sich am gegenüberliegenden Ufer ab. Schon tauchte, diesmal flußaufwärts schwimmend, ein weiteres, aus drei Einheiten bestehendes Brückenglied auf. Mit farbigen Stablampen dirigierte ein Unteroffizier diesen schwimmenden Brückenteil an das unterdessen am Ufer verankerte Brückenende heran, wo es von den ausnahmslos mit Schwimmwesten ausgerüsteten Pontonieren mit kurzen Verbindungsstücken befestigt wurde. So wuchs die Brücke von beiden Seiten in verblüf-

Die fertige 50-Tonnen-Schlauchboot-Brücke

fendem Tempo gegen die Flußmitte. Als sich die beiden Brückenhälften in der Mitte so nahe gekommen waren, daß kein weiteres Element in die nur noch kleine Lücke paßte, wurde diese durch Zusammenziehen der beiden Hälften mittels Seilwinden geschlossen. Genau 35 Minuten nachdem der erste Brückenteil auf der Bildfläche erschienen war, fuhr der erste Lastwagen über die solide 50-Tonnen-Brücke.
Um die ausschließlich auf mit Luft gefüllten Booten schwimmende Brücke gegen Einschüsse zu schützen, wurden die Schlauchboote in zwölf Luftkammern aufgeteilt, so daß gleichzeitig höchstens zwei bis vier davon durchlöchert werden können. Sollte einmal ein ganzes Boot ausfallen, bleibt die Brücke trotzdem tragfähig! Um ein Abtreiben in der Strömung zu verhindern, ist die Brücke mit Drahtseilen und Trossen am Ufer verankert. Für allzu reißende Flußläufe, aber auch für den Notfall, besitzt jedes einzelne Schlauchboot einen schweren Anker, der nötigenfalls ausgeworfen werden kann.
Daß die Pontoniere auch in der Lage sind, die Brücke bei Dunkelheit einzubauen, bewiesen sie beim zweiten, nächtlichen Einbau aufs beste.

① Die Brücke wird an der vorbereiteten Einbaustelle von beiden Ufern gleichzeitig eingebaut. Unser Bild zeigt im Vordergrund die erste Gruppe von vier Brückeneinheiten, die gesamthaft von zwei Sturmbooten herangefahren wird. Die folgenden Teile, die von den Booten verschoben werden, bestehen aus zwei, drei oder ebenfalls vier Einheiten zu je einem Schlauchboot mit der Brückenfahrbahnplatte.

② Im Hintergrund wird soeben ein weiterer Brückenteil herangefahren, der aus drei Schlauchbooten besteht. Im Vordergrund und links ist der von beiden Ufern her zusammengebaute Brückenteil zu sehen.

③ Zwei dieser Sturmboote, die je mit einem 85-PS-Mercury-Motor ausgerüstet sind, verschieben die aus drei oder vier Einheiten bestehenden Brückenteile vom getarnten Uferplatz zur Einbaustelle, die zuweilen recht weit entfernt sein kann, falls in deren Nähe das Ufergelände zu offen und zu übersichtlich ist.

④ Zwei Sturmboote verschieben das eine Brückenende. In der Mitte steht der Unteroffizier, der den Bootsführern mit zwei Stablampen als «Lotse» dient

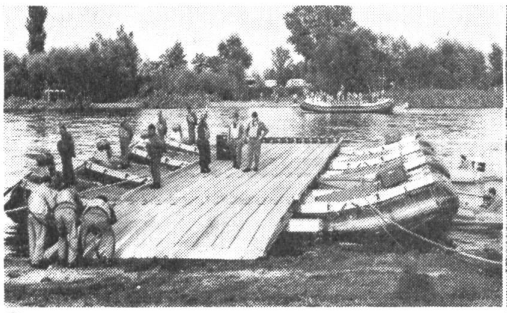
⑤ Der «Lotse» – ein Unteroffizier – dirigiert das aus drei oder vier Schlauchbooten, beziehungsweise Brückeneinheiten bestehende «Gefährt» an die Einbaustelle

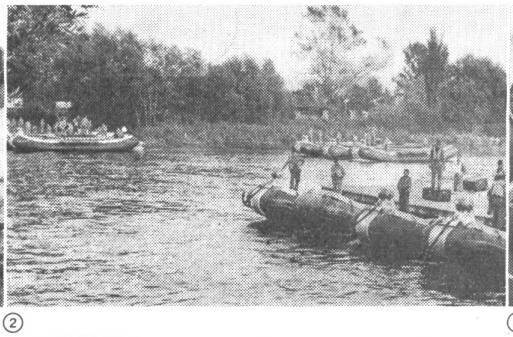
⑥ Jede Brückeneinheit besitzt auf der einen Stirnseite des Schlauchbootes einen schweren Anker, der im Notfall (aussetzen der Bootsmotoren während der Verschiebung) oder in stark reißendem Gewässer ausgeworfen werden kann. Bei jedem Anker steht während des ganzen Einbaues ein Mann, der ihn nötigenfalls unverzüglich bedienen kann, was zum Beispiel auch in Frage kommt, wenn eines der Halteseile reißt oder dessen Verankerung ausgerissen wird.

⑦ Mit diesen kurzen Zwischenstücken werden die einzelnen Einheiten zusammengehängt. Sämtliche über dem Wasser arbeitenden Wehrmänner tragen Schwimmwesten.

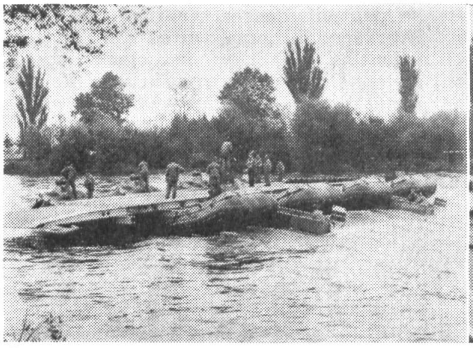
⑧ Sobald wieder weitere drei schon am Ufer in Tarnung zusammengebaute Einheiten eingefahren sind, werden diese mit kurzen Verbindungsstücken und nur drehbaren Bolzen am bereits bestehenden Brückenteil befestigt.

⑨ Ist die Brücke abgebrochen, werden die einzelnen Teile wieder an den getarnten Platz gebracht, auf unserem Bild im Vordergrund das eine Brückenende mit der Auffahrt, im Hintergrund ein Zwischenstück. Bei dem zunächst liegenden Schlauchboot ist deutlich sichtbar, daß eine der zwölf Kammern ohne Luft ist. Dies zeigt, daß die Boote gegen Einschüsse ziemlich unempfindlich sind, da selten alle zwölf Kammern getroffen werden. Selbst wenn ein ganzes Schlauchboot ausfällt, ist die Brücke noch tragfähig.


①


②

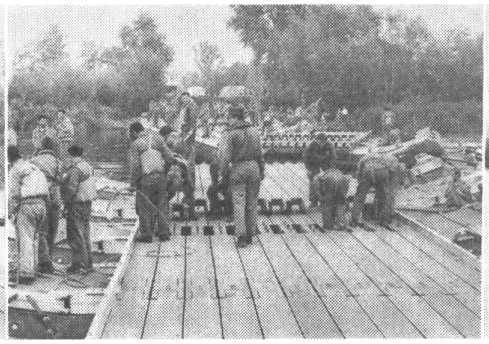
③

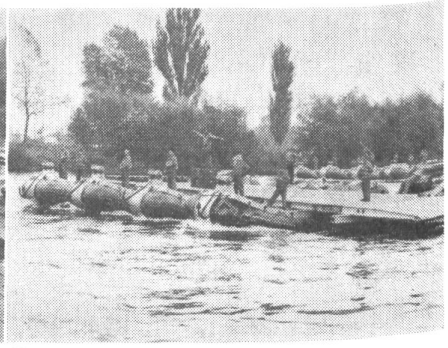

④

⑤

⑥

⑦


⑧


⑨