

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 124 (1958)

**Heft:** 9

  

**Rubrik:** Was wir dazu sagen

### **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:** 16.04.2026

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

## *Ausblick*

Der nächste und zeitlich dringende Schritt ist die Flugerprobung und überhaupt die Kontaktnahme an Ort und Stelle mit weiteren für uns interessanten Flugzeugmustern. Auch die vor Jahresfrist geprüften Flugzeuge werden erneut getestet werden müssen, da die damaligen Urteile zufolge Weiterentwicklung der Prototypen nur noch beschränkte Gültigkeit haben können.

Das Ausrüstungstief in unserer Flugwaffe drängt zum Handeln und die Größe der Aufwendungen verlangt, daß neben einem preisgünstigen Sofortersatz für die Vampire in Bälde mit dem Lizenzbau eines wirklich modernen, kampfstarken Flugzeuges begonnen werden kann.      Wr.

---

## **Was wir dazu sagen**

---

### **Führer und Vorbild**

Von Lt. R. A. Waller

Der Einfluß des Sportes auf die Jugend ist gewaltig. Bei geschickter Ausnützung dieser Tatsache wird er zum vorzüglichen Erziehungsmittel. Bei jeder Schulung liegt die Hauptverantwortung beim Erziehenden, in diesem Falle beim sportlichen Führer. Von ihm erwartet man, daß er überbordenden Enthusiasmus in vernünftige Bahnen lenkt und von seinen Zöglingen Haltung und Bewährung verlangt. Genügt aber dieses Fordern und Verlangen? Genügen Vorschriften und Regeln, wenn ihnen der Vorgesetzte nicht selbst nachlebt? Wohl kaum! Die bestgemeinten Ratschläge finden nur ungenügende Beachtung, wenn sich der Führer nicht durch seine eigene Haltung die nötige Achtung zu schaffen versteht. Leider gibt es auch beim Sport Leute mit ausschließlich persönlichen Interessen. Ihre Stellung erlaubt ihnen Popularität ohne große Anstrengungen. Sie zehren von den Erfolgen ihrer Schützlinge, denen sie Vorschriften machen, ohne sich selbst auch nur im geringsten an die strengen Richtlinien zu halten. Sportliche Führer – jedoch schlechte Vorbilder! Daß sie mit dieser Einstellung sowohl ihren Kameraden wie auch dem Sport im allgemeinen einen schlechten Dienst erweisen, ist offensichtlich. Sport in den Händen vernünftiger Führer: ein herrliches Erziehungsmittel! Doch nicht bauschige Reden und rücksichtsloses Fordern vom Nächsten kennzeichnen den guten Erzieher; nein, der sportliche Führer muß vor allem Vorbild sein!

Wir begnügen uns mit dem Hinweis auf eine gewisse Ähnlichkeit zwischen Sport und Militär und überlassen es dem Leser, selbst Parallelen zu ziehen. Halten wir uns aber vor Augen, daß vermehrte Macht und größere Möglichkeiten unwillkürlich schwerwiegenderen Mißbräuchen rufen können.

Vor allem der junge militärische Führer deckt sich oft fälschlicherweise mit der bestimmt richtigen Auffassung, daß ein Befehl niemals zur Erklärungen verpflichtet. Er vergißt, daß der Untergebene ein Anrecht darauf hat, von seinem Vorgesetzten überzeugt zu sein. Diese Überzeugung nur gewinnt Achtung und verpflichtet gleichzeitig zu Gehorsam. Der Zugführer, der seinen Rekruten in den ersten Turnstunden ganz unauffällig einen hinreißenden Salto demonstriert, darf sich erlauben, in den folgenden Wochen mit aller Härte mißlungene Purzelbäume zu korrigieren, ohne daß seine Beharrlichkeit als Schikane bezeichnet wird. Auch der körperlich schwächere Führer fordert die Leistung, verschafft sich die nötige Achtung jedoch nicht mit einer Demonstration, sondern vielleicht gleich mit einem mutigen Hinweis auf die eigene Schwäche.

Die berechtigte Forderung, wonach der Führer seine Truppe nach Nachtübungen und langen Märschen erst dann verläßt, wenn die verlangten Reinigungsarbeiten verrichtet sind, stößt vor allem beim jungen Zugführer hin und wieder auf Widerstand. Man täuscht vor, daß Anwesenheit und Kontrolle allzu peinlicher Überwachung gleichkomme und vom Untergebenen als Mißtrauensäußerung gedeutet werde. In Wirklichkeit aber stehen diese Stimmen in keinem Verhältnis zu jenen andern, welche die Abwesenheit des Forderers als klägliche Kapitulation vor Hunger und Müdigkeit taxieren. Der Führer gehört zu seiner Truppe! Sie braucht ihn und sein Vorbild vor allem dann, wenn Schwierigkeiten auftreten, wenn außergewöhnliche Verhältnisse den Dienstbetrieb noch härter gestalten und Sonderleistungen gefordert werden müssen.

Der vernünftige Soldat, der sich vorerst über den unvorhergesehenen Nachalarm und den verantwortlichen Offizier empört äußert, wird schweigen, wenn er ausführlich über Sinn und Zweck, Erfolg oder Mißerfolg der Übung hört und erfährt, daß der leitende Bat.Kdt. dieselbe Übung während aufeinanderfolgenden Nächten mit all seinen Kompagnien spielte, dabei für eine Sache, von deren Güte er überzeugt sein mußte, nicht nur eine Nacht, sondern gleich deren mehrere opferte. Wir wissen, daß weite Kreise immer und immer wieder vor allzu engem Kontakt der untersten Führer mit der Mannschaft warnen und Diskussion sowie Erklärung oft als Plauderei oder gar Entschuldigung für das Geforderte verurteilen. Aber steht dem Wehrmann nicht das Recht zu, zu wissen, *wer weshalb* von

ihm fordert? Fordern aber müssen und wollen wir: doch zuerst von uns selbst! Überzeugt, daß wir im Kriegsfall zur Truppe gehören und dort vor allem durch Beispiel und persönlichen Einsatz Positives erreichen, begnügen wir uns auch jetzt nicht mit bloßen Befehlen. Versuchen wir, die Mannschaft zu begeistern für etwas, von dem auch wir begeistert sind! Unser Fordern sei niemals Schikane, der Befehl aber entspringe der Notwendigkeit; er wird deshalb, nicht nur unserer Stellung wegen ausgeführt. Denken wir daran, daß autoritäres Gebaren mit Autorität nichts gemeinsam hat, und daß wir der Sache nicht als rücksichtsloser Forderer dienen, sondern vielmehr als Führer und Vorbild.

---

## AUSLÄNDISCHE ARMEEN

---

### West-Deutschland

Erstmals werden für September und Oktober Reservisten für eine vierwöchige Wehrübung einberufen. Vor allem handelt es sich um Offiziere und Unteroffiziere, die als Kompagniekommandanten und Zugführer von Einheiten vorgesehen sind. Vermutlich handelt es sich um die ersten Anfänge des Aufbaues einer Territorial-Verteidigung. Die Einberufenen sind Freiwillige der Jahrgänge 1914 und jüngere und erhalten den Status eines Offiziers oder Unteroffiziers der Reserve. Soldaten werden nur aufgeboten, soweit es sich um technische Spezialisten handelt.

### Italien

Der italienische Ingenieur Mario De Bernardi hat kürzlich mit großem Erfolg den zivilen und militärischen Behörden zwei Kleinflugzeuge (Aeroscooter) vorgeführt, den Einsitzer I-REDI und den Doppelsitzer I-FIOR. Aus der «Rivista Militare» entnehmen wir die folgenden technischen Angaben: Länge 5,50 m, Flügelspannweite 9,28 m, Höhe mit Fahrgestell 1,65 m, Leergewicht 270 kg, Ladefähigkeit 170 kg. Vierzylindermotor von 72 PS und 50 kg Gewicht, Brennstofftank von 45 l, Benzinverbrauch 15 l pro Stunde. Minimalfluggeschwindigkeit 50 km, Maximalgeschwindigkeit 215 km, Steigfähigkeit 6 m pro Sekunde. Flugzeugpiste von 50 m Länge und 10 m Breite. Preis etwa 15 000 Franken. gw

### Vereinigte Staaten

Für den Bau von großen Bombern und von Langstrecken-Geschossen, die von U-Booten abgefeuert werden, wurde vom Kongreß das vom Präsidenten vorgeschlagene Budget für das Fiskaljahr vom 1. Juli 1958 bis 30. Juni 1959 um 815,5 Millionen auf 39 500 Millionen Dollar erhöht. Es ist dies das größte je in Friedenszeiten aufgestellte Verteidigungsbudget der USA; seither erfolgte die Genehmigung durch den Präsidenten.

Das amerikanische U-Boot «Nautilus» hat im Juli/August 1958 die beinahe 4000 km messende Strecke von Honolulu durch die Beringstraße und unter dem Nordpol durch nach Island in 16 Tagen zurückgelegt. Die «Nautilus» lief 1954 von Stapel und ist mit