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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 30 (1954-1955)

Heft: 15

Artikel: Transporte und Märsche

Autor: Dach

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-708411

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: 13.12.2025

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

Der Schweizer Soldat

ZEITSCHRIFT ZUR FÖRDERUNG DER WEHRHAFTIGKEIT UND DES WEHRSPORTES

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft «Schweizer Soldat», Zürich 1, Redaktion: E. Herzig, Gundeldingerstr. 153, Basel. Tel. (061) 34 41 15
Administration, Druck u. Expedition: Aschmann & Scheller AG., Zürich 1, Tel. 32 71 64. Post-Konto VIII 1545. Abonnement Fr. 8.— im Jahr

Erscheint am 15. und Letzten des Monats **15** XXX. Jahrgang **15. April 1955**

Gedanken zur Schweizer Mustermesse 1955

Die Schweizer Mustermesse in Basel öffnet wieder einmal für zehn Tage ihre Pforten. Und wie immer werden Hunderttausende nach der Stadt am Rheinknie fahren und in den ausgedehnten Hallen der Messebauten die ausgestellten Erzeugnisse schweizerischer Arbeit bewundern. Die Mustermesse ist aus dem Wirtschaftsleben unseres Landes nicht mehr wegzudenken. Sie ist das Schaufenster unserer Industrie und der große Umschlagplatz, wo sich Angebot und Nachfrage treffen. Aber über das rein Wirtschaftliche hinaus erfüllt die Mustermesse eine Aufgabe von nationaler Bedeutung. Die Stadt Basel wird für zehn Tage zum Mittelpunkt des ganzen Landes, wo sich das Volk in allen seinen Ständen trifft und sich bewußt wird, daß auch eine kleine Nation durch ihr Schaffen und ihre Leistungen sich Achtung und Respekt verschaffen kann. Daß dieses Bewußtsein geweckt und verstärkt wird und die Triebkraft zur Initiative bildet, die stets Besseres und Höheres gestalten will, erachten wir als einen der positivsten Faktoren der Schweizer Mustermesse.

Aber die Schweiz bedarf nicht nur auf wirtschaftlichem oder geistigem Gebiet der Achtung und des Respektes durch das Ausland. Es muß jenseits unserer Landesgrenzen auch die Gewißheit vorhanden sein, daß die Schweiz gewillt ist, ihre Unabhängigkeit zu bewahren und daß sie sich nicht scheut, dafür die notwendigen Opfer zu bringen.

Wirtschaftliche und industrielle Spitzenleistungen allein genügen nicht. Die Fähigkeiten der schweizerischen Arbeiter, der Techniker und Ingenieure sind auch dann noch vorhanden, wenn unser Land — sagen wir es offen — von einer fremden Macht besetzt wäre. Der letzte Krieg und die seitherige Entwicklung bieten uns dafür genügend Beispiele.

Die Frage stellt sich so: Ist das schweizerische Volk gewillt, mit der gleichen Energie, mit der es seine wirtschaftliche Spitzenposition erfolgreich verteidigt und ausbaut, auch dafür zu sorgen, daß die militärischen Bedürfnisse und Aufwendungen jederzeit allen Ansprüchen genügen, die man auf Grund der gegenwärtigen Lage und im Hinblick auf die Zukunft an sie stellen muß? Das Bruttoeinkommen des Schweizervolkes betrug im Jahre 1953 laut Bericht der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich 24 Milliarden Franken. Beim heutigen Stand unserer Armee ist es, wie das auch im Bericht der Sparkommission zum Ausdruck kommt, unwahrscheinlich, daß die außerordentlichen Aufwendungen für die militärische Landesverteidigung nicht weiterhin notwendig sein werden. Es ist sogar unmöglich, wenn man den festen Willen hat, die Armee kriegsbereit zu machen. Für die Beurteilung der Wehraufwendungen kann deshalb von laufenden Ausgaben von rund 550 Millionen und von außerordentlichen Aufwendungen von rund 150 Millionen, zusammen also für die nächsten zehn Jahre von etwa 700 Millionen jährlich ausgegangen werden. Diese 700 Millionen Franken für Wehraufwendungen machen nicht ganz 3 Prozent des Bruttoeinkommens aus, also weniger, als was der Schweizer für seine individuelle AHV zurücklegt. Aus dem Verhältnis unserer Militärausgaben zum Volkseinkommen, aus verschiedenen Ausgaben des Schweizervolkes, sowie aus Vergleichen mit dem Ausland ergibt sich, daß die Wirtschaft Aufwendungen für die Landesverteidigung zu tragen vermöchte, welche das heutige Maß übersteigen, ohne daß dadurch der Lebensstandard ungünstig beeinflußt würde oder der Leistungsstandard, wie ihn die Mustermesse offenbart, absinken müßte.

Pro 1953 hat das Schweizervolk für kosmetische Mittel rund 300 Millionen Franken, für alkoholische Getränke rund 900 Millionen Franken und für Tabakwaren rund 475 Millionen Franken ausgegeben. Für Versicherungen aller Art werden für das gleiche Jahr etwa 2,5 Milliarden veranschlagt. Gegenüber diesen immensen Summen nehmen sich die ordentlichen Militärausgaben von 550 Millionen und die außerordentlichen von 150 Millionen eher bescheiden aus. Im Verhältnis zum Volkseinkommen pro 1953 machen die entsprechenden Militärausgaben pro Kopf der Bevölkerung 104 Franken oder 2,2 Prozent des Nationaleinkommens und unter Einrechnung der Aufwendungen für das Rüstungsprogramm 164 Franken oder 3,5 Prozent aus.

Die Wehrausgaben einiger fremder Länder betragen im Vergleichsmaßstab: Schweden 4,9 Prozent, Norwegen 5, Holland 7,2, Großbritannien 9,3, Frankreich 11,8 und die USA 16,3 Prozent. Einzig Dänemark hat mit 2,5 Prozent einen niedrigeren Durchschnitt als die Schweiz.

In den letzten fünf Jahren sind alle laufenden Aufwendungen für die Armee und alle Aufwendungen für das außerordentliche Rüstungsprogramm ohne Erhebung zusätzlicher Steuern und ohne Vermehrung der Staatsschuld aus den laufenden Einnahmen bezahlt worden. Die Sparkommission errechnet, daß bei einem Stand von Einnahmen und Ausgaben von durchschnittlich 1,635 Millionen Franken pro Jahr militärische Aufwendungen von 620 Millionen Franken aus den laufenden Einnahmen des Bundes getilgt werden können. Bekanntlich sind aber die Einnahmen des Bundes seit 1952 regelmäßig über 1,750 Millionen Franken gestiegen und haben im Jahre 1954 beinahe die 2-Milliarden-Grenze erreicht. Zur Zeit besteht infolgedessen kein objektiver Anlaß, zu erklären, die Wehraufwendungen seien finanziell nicht tragbar. Im Gegenteil: die Bundesrechnung ergibt Ueberschüsse.

Wir hoffen, daß unsere Leser recht zahlreich die Schweizer Mustermesse in Basel besuchen werden und wir hoffen weiter, daß sie angesichts der vorliegenden Zahlen mit uns die Erkenntnis teilen, daß vom wirtschaftlichen Standpunkte aus die dringend notwendigen Wehraufwendungen durchaus möglich und tragbar sind.

H.

Transporte und Märsche

Von Hptm. von Dach

A. «Ad-hoc-Motorisierung»

I. Allgemeines

— Verschiebungen sind immer Mittel zum Zweck, somit Unkosten der Truppenführung. Man wird alles daran setzen, diese Unkosten (Ermüdung der Truppe und somit Verminderung der Kampfkraft) so gering als möglich zu halten. Darum wird man Dich über längere Strecken, wenn immer möglich, mit Motorfahrzeugen transportieren.

— Diese vorübergehende, sowohl zeitlich wie auch in bezug auf den Zweck genau begrenzte Zuteilung von Motorfahrzeugen nennt man «ad-hoc-Motorisierung». Sie stellt, weil doch verhält-

nismäßig ungewohnt, verschiedene Anforderungen sowohl an Dich als Führer, wie auch an die Truppe. Von Dir verlangt sie Kenntnis zum mindesten der Verlade- und Entladetaktik und -technik, von der Truppe aber in erster Linie Disziplin. Wo diese beiden Forderungen nicht erfüllt sind, gehst Du besser zu Fuß, Du wirst das Ziel eher erreichen.

II. Rentabilitätsrechnung

Vor dem Transport mußt Du Dir überlegen:

— Rentiert sich der Verlad überhaupt?

unter 5 km	NIE
von 5 bis 10 km	*SEHR* FRAGLICH
über 10 km	EVENTUELL
über 20 km	JA

— Wie ist die Gefährdung meiner Truppe? Darf ich den Motortransport überhaupt riskieren oder muß ich vielmehr zu Fuß gehen?
— Wie weit kann ich transportieren?
— Merke Dir: auf kleine Distanzen (bis 5 km) ist die Infanterie immer eher am Ort als die motorisierte Truppe.

III. Kommandoverhältnisse

Der den Transport anordnende höhere Kdt.

bestimmt Verlade- und Ausladeraum

zur Verfügung stehende Straßen

Der Kdt. der zu transportierenden Truppe

ist

TRANSPORT-KOMMANDANT

Ist für die taktische Sicherung von Verlad, Auslad und Marsch verantwortlich

Erteilt dem Transportführer den Marschbefehl

Bestimmt die Reihenfolge des Verlads der zu transportierenden Truppe

Bestimmt die Reihenfolge, in der die verladene Truppe zu fahren hat.

Der Motf.Of.

ist

Transport-Führer

Ist dem Transport-Kdt. unterstellt

Ist für die mot.-wagentechn. Vorbereitung des Verlads und Trsp. verantwortlich

Wo nicht ein höherer Kdt. die zur Verfügung stehende Straße bezeichnet, schlägt der Mot.Of. die technisch günstigste Route vor.

Der Trsp.Kdt. prüft und entscheidet endgültig.

Der Transportkdt.

ist verantwortlich für

Taktische Gliederung der Truppe für den Marsch

Bestimmen eines Wagenchefs pro Fz. (normalerweise der Zugführer)

Organisation der Flieger-Beob., evtl. Flab, und Vortreiben einer motorisierten Aufklärung.

Der Transportführer

ist verantwortlich für

Straße:
— Rekognoszierung der Straßen sowie des Verlade- und Ausladeortes

Fahrzeuge:
— Hochrollen der Blachen
— Verteilen der Mot.Mech.
— im Winter Montage der Schneeketten und Mitführen von Sand

Wegweiserdienst:
— Jalonieren der Strecke
— Signale
— Wegweiserposten
— Straßenpolizei

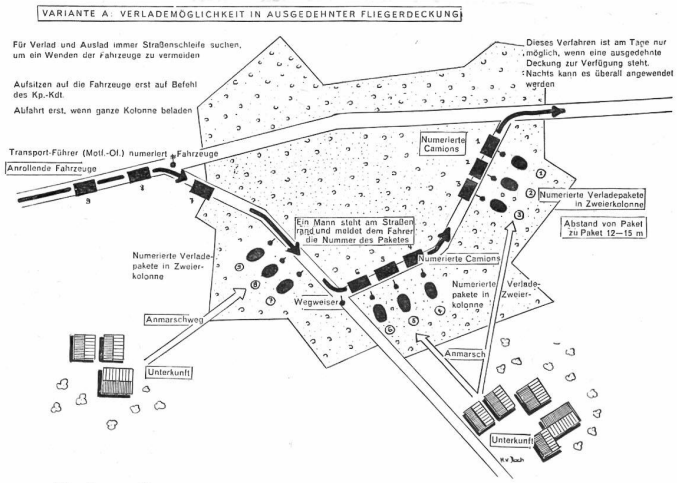
— Stellt Antrag an Trsp.Kdt.

IV. Verladetechnik

Variante A

Verlad bei Tag in ausgedehnter Fliegerdeckung:

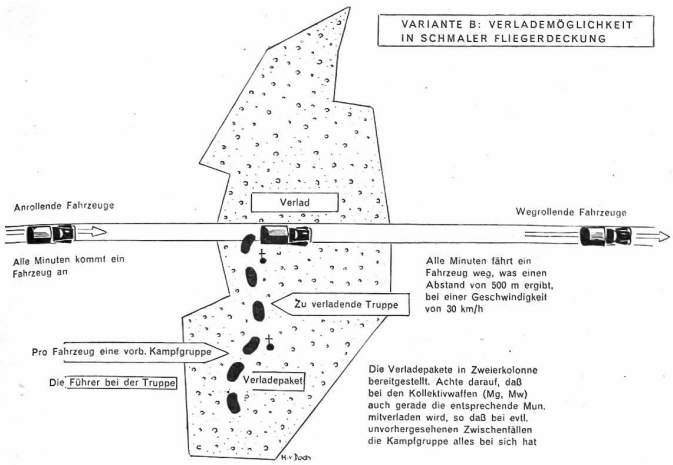
— Für Verlad und Auslad mußt Du immer eine Straßenschleife suchen, um ein Wenden der Fahrzeuge zu vermeiden.
— Der Transportführer numeriert die anrollenden Fahrzeuge.
— Der Transportkommandant gliedert seine Truppe in Verladepakete, von denen jedes dem Fassungsvermögen des erwarteten Fahrzeugtyps entspricht, und numeriert die Pakete.
— Abstand von Verladepaket zu Verladepaket 12—15 m.
— Ein Mann pro Verladepaket steht am Straßenrand und zeigt (bei Tag) oder meldet (bei Nacht) dem anrollenden Fahrzeug die Nummer. Das Paket selbst wartet dahinter in Zweierkolonne.
— Bei seiner entsprechenden Nummer hält der Motorfahrer an.
— Erst auf Befehl des Transport-Kommandanten dürfen die Fahrzeuge bestiegen werden.
— Wenn die Kolonne beladen ist, fährt sie gemeinsam unter Einhaltung der entsprechenden Abstände weg.
— Dieses ganze Verfahren ist bei Tag nur in ausgedehnter Fliegerdeckung (Wald) möglich. Es sei denn, daß außerordentlich schlechtes Wetter jeden Fliegereinsatz ausschließt. Nachts kann diese Technik überall angewendet werden.



Variante B

Verlad bei Tag in schmaler Fliegerdeckung:

— Die zu verladende Truppe steht in Verladepakete gegliedert in der Fliegerdeckung.
— Alle Minuten kommt ein Fahrzeug an, wird beladen und fährt sofort einzeln weg, was bei einer Geschwindigkeit von 30 km/St. einen Abstand von 500 m von Fahrzeug zu Fahrzeug ergibt.
— Diese Verladeart setzt bei der Truppe große Disziplin sowie einige Erfahrung und Gewandtheit im Verladen voraus, sonst kann der Zeitplan nicht eingehalten werden. Sie ist nur anwendbar, wenn wenig Material zu verladen ist und die schweren Waffen bereits in Karren verladen nur angehängt zu werden brauchen. Zudem muß der zu verladende Verband relativ klein sein.
— Die Verladezeit kann nicht einfach beliebig erhöht werden, da sonst die Fahrzeugabstände zu groß werden. Bei 2 Minuten erhältst du bereits 1 km, was die obere Grenze darstellt.



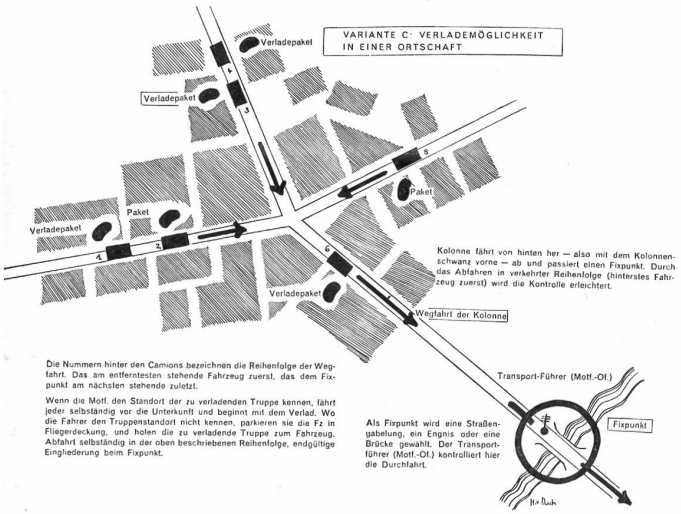
Variante C

Verlad bei Tag in Ortschaft:

— Wenn die Motorfahrer die einzelnen Standorte der zu verladenden Truppe kennen, fahren sie einzeln dorthin und beginnen mit dem Verlad.

— Wo die Fahrer den Truppenstandort nicht kennen, parkieren sie die Fahrzeuge in Fliegerdeckung und holen die zu verladende Truppe zum Fahrzeug.

— Die Kolonne fährt von hinten her — also mit dem Kolonnenschwanz zuerst — weg und passiert einen Fixpunkt. Durch das Abfahren in verkehrter Reihenfolge — hinterstes Fahrzeug zuerst — wird die Kontrolle und der Zusammenhalt erleichtert.



Variante D

Verlad bei Nacht:

Einfachste und zweckmäßigste Möglichkeit wie Variante A.

Beladen der einzelnen Fahrzeuge:

— Der Transportführer (Kol.Kdt.) verteilt an einem Fixpunkt dem Fahrer die entsprechende Nummer.

— Das Verladepaket wartet in Zweierkolonne neben der Straße und scheidet einen Mann mit der Paketnummer aus.

— Der Mann an der Straße zeigt oder nennt die Nummer des Pakets beim Herannahen der Fahrzeuge.

— Der Camion hält an, Fahrer und Beifahrer steigen aus und öffnen die Ladebrücke.

— Zuerst wird die Munition und das Material verladen, möglichst so, daß Sitzgelegenheiten entstehen.

— Die zwei vordersten Leute des Pakets deponieren beim Befehl «Aufsitzen» den Rucksack neben dem Camion und steigen auf die Ladebrücke.

— Die Truppe besteigt in Zweierkolonne das Fahrzeug, Waffe in der Hand, gegen die Mitte des Camions. Mit der andern Hand wird die Kette erfaßt.

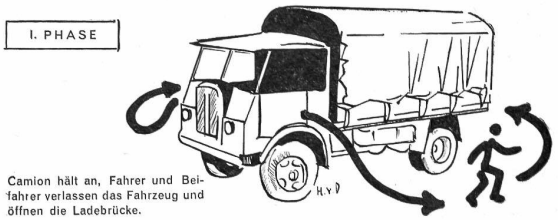
— Die beiden Helfer ziehen ihre Kameraden an der Hand, die auch die Waffe hält, auf die Ladebrücke.

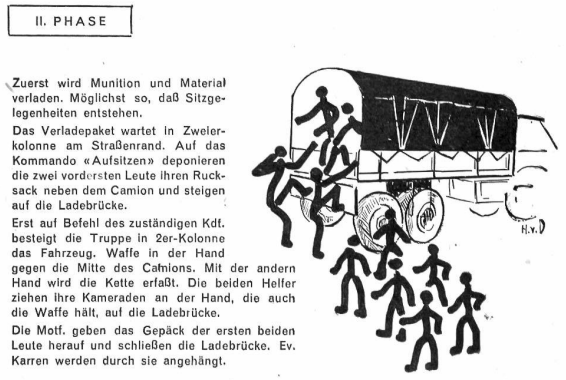
— Die Leute schließen im Camion sofort nach vorne auf und sitzen in Dreier- oder Viererkolonne auf dem Sack ab, Waffe zwischen den Beinen. Wer auf Material- oder Munitionskisten sitzt, trägt den Rucksack auf den Knien und gibt die Waffe dem Nebenmann.

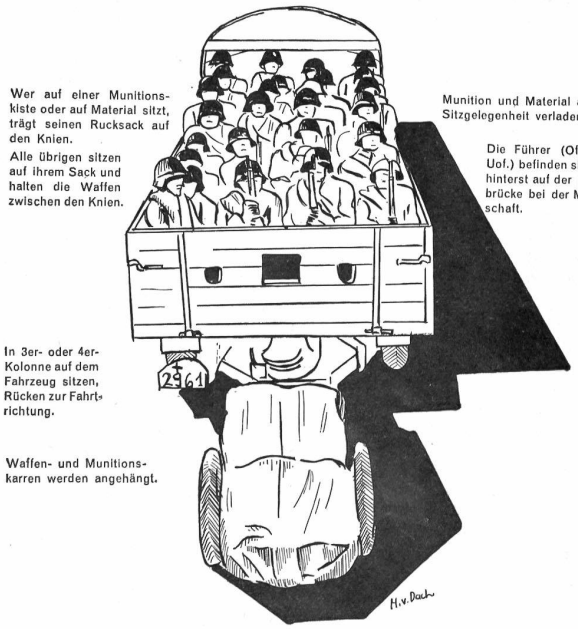
— Die Motorfahrer geben das Gepäck der ersten beiden Leute hinauf und schließen die Ladebrücke.

— Eventuell mitzunehmende Karren werden von den Motorfahrern angehängt.

— Die Führer (Of. und Uof.) befinden sich *zuhinterst auf der Ladebrücke bei der Mannschaft.*





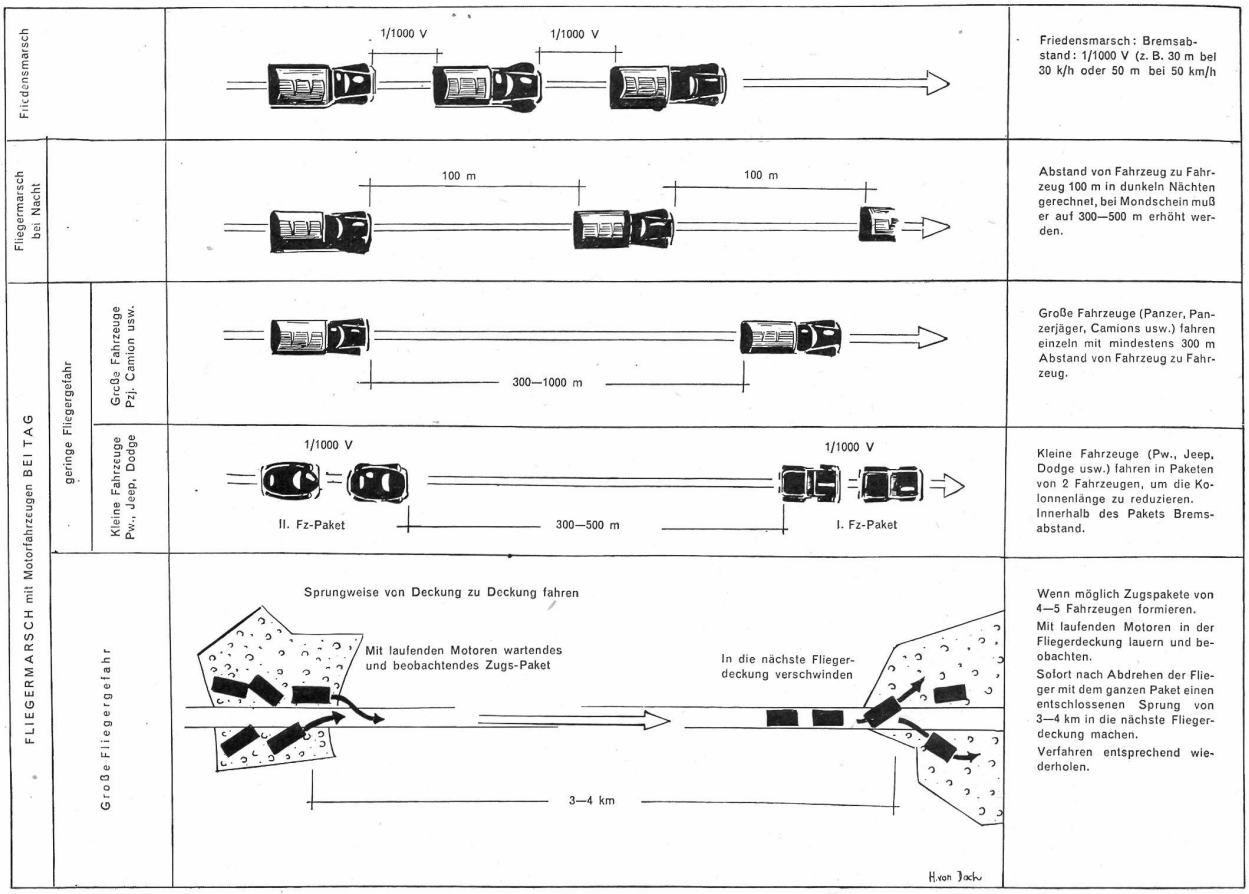


TRANSPORT SCHWERER WAFFEN:

Für den Transport der schweren Waffen merke Dir folgende drei grundsätzlichen Möglichkeiten:

a) Umladen,
b) Anhängen,
c) Aufladen des ganzen beladenen Karrens.

— Kannst Du nahe an den *Einsatzort heranfahren,* dann lade das Transportgut von Karren auf das Motorfahrzeug um und bringe das Transportgut vom Ausladeplatz von Hand zum Einsatzort. Pferde und leere Karren werden nachgeführt.



— Mußt Du *relativ weit* vom *Einsatzort entfernt ausladen*, so hänge die Karren an die Motorfahrzeuge an. Vom Ausladeplatz zum Einsatzort ziehst Du die Karren von Hand. Die Pferde werden nachgeführt.

— Hast Du *viel Platz*, so *verlade* die Karren auf den Motorfahrzeugen (4—6 Stück pro Fahrzeug). Die Pferde werden in den nächsten Nächten per Fußmarsch nachgeführt.

V. Marschtechnik

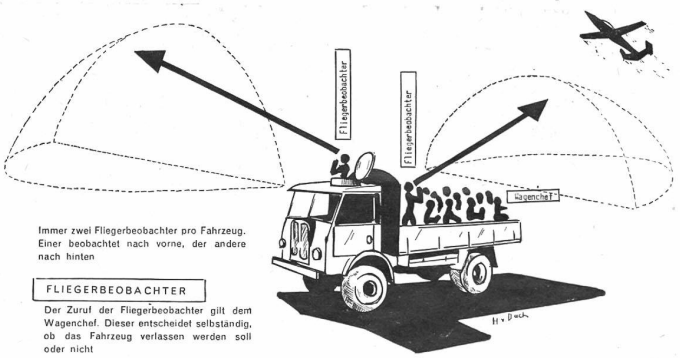
1. *Friedensmarsch:*
   Bremsabstand: $^1/_{1000}$ der Geschwindigkeit (z. B. 30 m bei 30 km/St. oder 50 m bei 50 km/St.).
2. *Fliegermarsch bei Nacht:*
   Abstand von Fahrzeug zu Fahrzeug in dunkeln Nächten 100 m, bei Mondschein muß er auf 300—500 m erhöht werden.
3. *Fliegermarsch bei Tag:*
   (geringe Fliegergefahr)
   a) große Fahrzeuge (Pzj., Camions usw.):
      fahren einzeln mit mindestens 300 m Abstand von Fahrzeug zu Fahrzeug;
   b) kleine Fahrzeuge (Dodge, PW, Jeeps):
      fahren paketweise (2 Fahrzeuge), um die Kolonnenlänge zu reduzieren.
      Innerhalb des Pakets von Fahrzeug zu Fahrzeug Bremsabstand $^1/_{1000}$ der Geschwindigkeit, von Paket zu Paket 300—500 m.

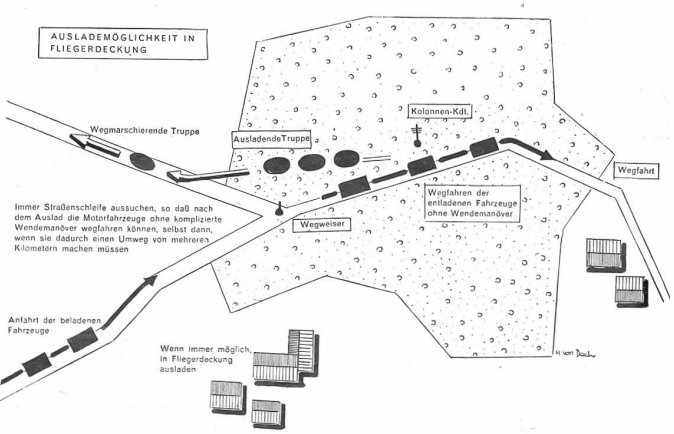
   (große Fliegergefahr)

   Wenn möglich Zugspakete zu 4—5 Fahrzeugen formieren.
   Mit laufenden Motoren in der Fliederdeckung lauern und beobachten.
   Sofort nach Abdrehen der Flieger mit dem ganzen Fahrzeugpaket einen entschlossenen Sprung von 3—4 km in die nächste Fliegerdeckung machen. Verfahren entsprechend wiederholen.

   Fliegerbeobachtung.

   Bestimme zwei Fliegerbeobachter pro Fahrzeug. Der eine beobachtet nach vorne, der andere nach hinten. Rüste diese Leute, wenn möglich, mit Sonnenbrille aus. Tiefflieger greifen gerne aus der Sonne heraus an. Der Zuruf der Fliegerbeobachter gilt dem Wagenchef. Dieser entscheidet selbständig, ob das Fahrzeug verlassen werden soll oder nicht.





VI. Entladetechnik

— Bei Tag mußt Du in Fliegerdeckung (Wald oder Ortschaft) ausladen.
— Suche für das Entladen eine Straßenschleife, so daß nach dem Auslad die Motorfahrzeuge ohne komplizierte Wendemanöver wegfahren können, selbst dann, wenn sie dadurch einen Umweg von mehreren Kilometern machen müssen.
— Aussteigen erst auf Befehl des Transportkommandanten.
— Fahrer und Beifahrer öffnen die Ladebrücke.
— Die ersten zwei Mann stehen nach dem Verlassen der Ladebrücke mit dem Rücken gegen das Fahrzeug und die abspringenden Kameraden stützen sich auf ihrer Schulter ab.
— Vorsichtig absteigen! Nach der langen und unbequemen Fahrt sind die Glieder steif und es treten beim Abspringen von der Ladebrücke leicht Verstauchungen auf.

(Fortsetzung folgt)

Marschall Grigori K. Schukow

(Newsweek)

Die Karriere des Bauernsohnes aus Mittelrußland: Jahrgang 1896 — Kürschnerlehrling — Nowgoroder Dragoner im Ersten Weltkrieg — dekoriert mit dem St.-Georgs-Kreuz — 1918 zur Roten Armee — Kommandeur einer roten Kav.-Brigade — Absolvent der Frunse-Akademie — zurück zur Truppe — als Kommandeur der 4. Kosaken-Div. 1932 mit dem Leninorden ausgezeichnet — Gast bei Manövern der Reichswehr — Beobachter im spanischen Bürgerkrieg — Kommandeur im finnischen Feldzug — bei Beginn des Rußlandfeldzuges Chef des Generalstabes der Armee und stellv. Kriegsminister. Von da ab wird er im Volksmund nacheinander zum «Retter Moskaus», zum «Befreier Leningrads», zum «Sieger von Stalingrad», zum «Eroberer von Berlin» und unterzeichnet als «dreifacher Held der Sowjetunion» 1945 für die UdSSR die Kapitulationsurkunde. Seine beispiellose Popularität bei Armee und Volk läßt bei Stalin Sorgen um das eigene Prestige aufkommen: er beruft ihn aus Berlin ab und macht ihn zum Kommandeur in Odessa; Intrigen Woroschilows und Wassiliewskis gegen den «Wlassowfreund» Schukow haben hierbei nachgeholfen. Erst nach Stalins Tod rückt Schukow wieder nach vorn: Malenkow nimmt ihn als stellvertretenden Kriegsminister in sein Kabinett und besorgt ihm einen Sitz im Zentralkomitee der KP. Ungeklärt blieb, ob und welche Rolle Schukow bei der Liquidierung Berijas spielte, aber Kenner der Lage sagten hinterher: Schukow hat den Platz Berijas, die Armee den Platz der Polizei eingenommen. Sollte damit zum Ausdruck gebracht werden, daß die Persönlichkeit Schukows und die Institution der Armee zu politischen Faktoren im Führungskreis des Kreml geworden waren, so müßte diese Entwicklung durch Schukows kürzliche Ernennung zum Kriegsminister bestärkt worden sein.

Kenner nennen Schukow einen Vollblutsoldaten östlicher Prägung: eine robuste und rustikale Natur, einfach in seiner Lebenshaltung und in seinen kulturellen Bedürfnissen, aber fiebernd vor Aktivität während des Kampfes, ein Dämon militärischen Handelns, als Troupier ein erbarmungsloser «Verheizer» eingesetzter Einheiten, aber auch hochbegabt in der intuitiven Führungskunst, — im übrigen ein Verächter der als Offiziere verkleideten Kommissare und Partei-Apparatschiks und — nach einer Aeußerung des Obersten Tulpanow — ein Hasser aller Deutschen!

In den USA meint (oder hofft?) man, Schukow sei — im Gegensatz zu den radikalen Parteifanatikern — ein Freund gemäßigter Politik und hege nicht die doktrinäre Abneigung gegen den Westen, wie sie die eigentlichen Stalinisten kultivieren. Man verweist dabei auf die dauernden Spannungen zwischen Schukow und den Parteigrößen, auf seine Verachtung der Kommissare, auf seine freundlichen Urteile über Eisenhower («Die bei weitem hervorragendste Verkörperung eines Generals in unserer Zeit!» — was Eisenhower quittierte mit: «Keinem Mann schulden die Vereinten Nationen mehr als dem Marschall Schukow!»). Auch ein Hinweis Titos aus dem März 1953, beim Tode Stalins, wird hierbei verwertet: Tito äußerte sich bei einem privaten Lunch ungemein abschätzig über Malenkow, Berija und Molotow und fuhr fort: «Aber geben Sie acht auf Schukow und die Armee und ihren Kampf gegen die Politiker!» Ob dergleichen ausreicht, die amerikanischen Erwartungen zu rechtfertigen?

Schukow ist ganz zweifellos Kommunist. Das bedeutet zunächst viel mehr, als gelegentliche Spannungen zwischen ihm und einigen Parteibonzen. Es bedeutet, daß es unrealistisch ist, von ihm eine «Ueberwältigung» der Partei und ihrer politischen Führungsclique zu erwarten. Die Partei aber ist es, die die sowjetische große Politik immer noch macht, die Partei und sie allein. Im Politbüro sitzt Schukow nicht. Und Erfahrungen im praktischen Betrieb hat er auch nicht. Seine unbestreitbare Popularität, die so voreilig als Gefahr für Ansehen und Machtgeltung der Parteiclique gewertet wird, kann ebensogut einer Verfestigung der Führungsposition der Chruschtschew, Molotow, Bulganin zugutekommen, indem sie ihnen etwas vom Glanz dieser unzweifelhaft überragenden Persönlichkeit abgibt. O. W.

(Aus «Wehrkunde»)

Die wesentliche Aufgabe muß es sein, daß die materielle Stärke der Waffen ersetzt wird durch die moralische Stärke des Rechts. Papst Benedikt XV.

Wir gratulieren

dem Herausgeber der Monatszeitschrift «Schweizer Kavallerist», Major Robert Staub, zum 60. Geburtstag. Möge er noch viele Jahre und in altgewohntem Reitergeiste die Feder führen können — im Interesse seiner Waffengattung und zum Wohle der Armee.

Ernst Herzig.

Wir lesen Bücher:

Weyers Flottentaschenbuch. 38. Jahrgang 1954/55. J. F. Lehmanns Verlag, München 15. 348 Seiten, mit Bildern und fast 800 Schiffsskizzen. Leinen DM 26.—. — Diese zweite Nachkriegsauflage enthält, wie vor dem Zweiten Weltkrieg, ausführliche und genaue Angaben über alle Flotten der Welt, von der kleinen Flotte des Bundesgrenzschutzes der Bundesrepublik und den Flotillen der deutschen Labor-Service-Einheiten der USA bis zur mächtigsten Flotte der Welt. Alphabetisch geordnete Flottenlisten geben uns Auskunft über Namen und Schiffstypen mit den artilleristischen und technischen Angaben. Selbst geplante und im Bau befindliche Einheiten sind angegeben. Skizzen und Photos weisen uns die Typen auf; sie sagen uns so mehr als uns Tausende von Worten verdeutlichen können. Wertvolle Hinweise gibt auch die Liste fremder Schiffsverluste des Zweiten Weltkrieges, wobei, soweit möglich, Ursache oder Urheber des Verlustes angegeben sind. Wirklich ein wertvolles Handbuch für jeden, der mit der See verheiratet oder mit Hingabe der Marine verbunden ist, besonders wertvoll aber für den, der sich mit Kriegsgeschichte oder Weltpolitik befaßt.

Karl von Schoenau.

Major i. Gst. Werner Koch — neuer Militärattaché in London.

Das Eidgenössische Militärdepartement hat im Einvernehmen mit dem Politischen Departement als Nachfolger des in die Schweiz zurückkehrenden Oberst Gygli als neuen Militär- und Luftattaché bei der Schweizerischen Gesandtschaft in London Major i. Gst. Werner Koch, Instruktionsoffizier der Fliegerabwehrtruppen kommandiert. Major Koch wird seinen neuen Posten im Verlauf des Monats April antreten. *ATP*