

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 53 (1978)

Heft: 8

Rubrik: Zeitung = Journal = Giornale

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: 19.02.2026

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

Offizielles Organ des Schweizerischen FHD-Verbandes
August/août/agosto

38. Jahrgang



**Zeitung
Journal
Giornale**

Redaktion/Rédaction/Redazione:
Kolfr Noseda Antoinette
Sihlberg 20, 8002 Zürich
Telefon privat 01 202 89 53, Geschäft vorm. 01 211 14 71

Collaboratrice de langue française:
Cond Décosterd Christiane
1099 Villars-Tiercelin
Téléphone P 021 93 44 65

Collaboratrice di lingua italiana:
SCF Gabriella Stacchi
Via Gemmo 9 (Sorengo)
6932 Breganzone

Inserate/Insertions/Inserzioni: Margrit Amsler-Pauli, 5224 Unterbözberg, Telefon 056 41 06 77



Zentralkurs 1978

in Sursee

Liebe Kameradinnen

Es ist das reizvolle Städtchen Sursee, das Sie am 9. September in seiner Gemarkung herzlich willkommen heissen wird. Sursee, am nördlichen Ende des Sempachersees gelegen, ist wohl vielen von Ihnen noch bekannt aus der Zeit, da keine Umfahrungsstrasse bestand. In Stosszeiten wälzte sich die rauchende Autoschlange schrittweise durch das Städtchen, zum Untertor hinaus oder herein. Manch einer blickte – vor dem Tore wartend – nach links zum Schützenhaus, einem hübschen Riegelbau aus alter Zeit.

Damit wären wir bei Sursees Wehrhaftigkeit angelangt: Im Jahre 1256 kam Sursee durch Erbschaft von den Lenzburgern an die Kyburger, welche an der Handelsstrasse zum Gotthard hier eine Stadt gründeten. Schon damals von der Notwendigkeit der Verteidigungsbereitschaft überzeugt, baute Sursee ein Verteidigungssystem mit hohen Mauern, Türmen und drei Toren, um die von allen Seiten leicht zugängliche Siedlung gegen Angriffe vorsorglich schützen zu können. Die Surseer beteiligten sich auch an der Schlacht am Morgarten und bei Sempach, allerdings im österreichischen Heer auf der Seite der Habsburger. Erst bei der Eroberung des Aargaus, 1415, kam Sursee unter die Herrschaft der Luzerner. Aus war es mit vielen Privilegien. Trotzdem kämpften Fähnchen aus Sursee in den Burgunderkriegen, im Schwabenkrieg und in den Mailänderkriegen an der Seite der Eidgenossen mit. Im 19. Jahrhundert bemühte sich die Stadt Sursee, Luzerns Waffenplatz zu werden, jedoch umsonst. Dafür erhielt sie 1934 ein eidgenössisches Zeughaus!

So gut sich Sursee gegen feindliche Mächte zu behaupten wusste, gegen die Macht des Feuers half keine Waffe. Wie wohl selten eine Stadt, wurde Sursee von grossen Brandkatastrophen heimgesucht: 1352 vernichtete ein Brand die Vorstadt,

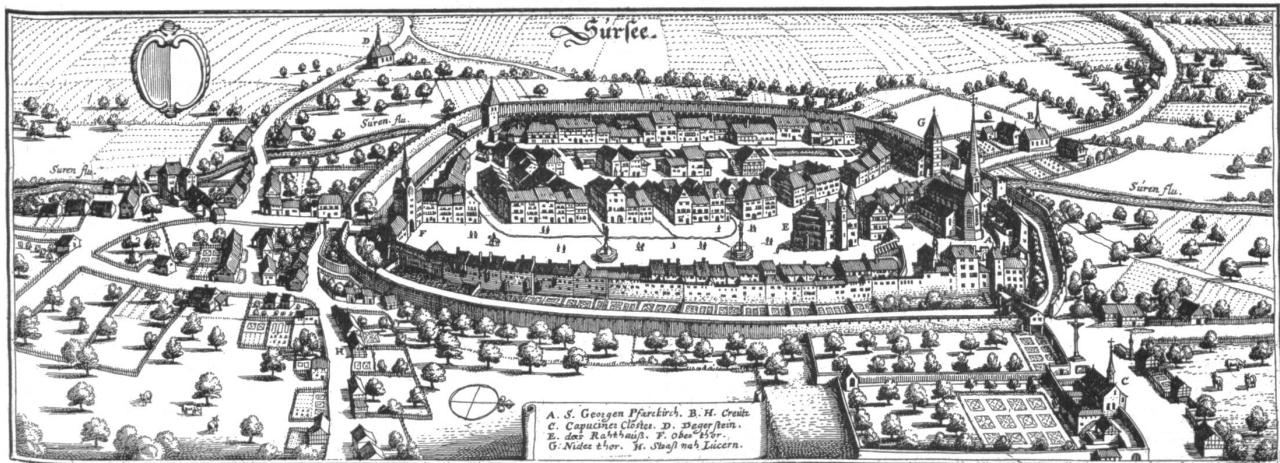
1363 die ganze Stadt, 1462 wiederum die ganze Stadt, 1580 eine unbekannte Anzahl Häuser, 1650 vom Obertor bis zum Gasthaus Sonne 57 Firste und schliesslich 1743, von der «Sonne» ausgehend, 116 Wohnungen und andere Gebäude. Wahrlich, der Lebenswill der Bewohner wurde immer wieder auf eine harte Probe gestellt. Die Art der mittelalterlichen Städte, ein Haus an das andere zu bauen, die meisten Häuser aus Holz, begünstigte natürlich das Ausbreiten des Feuers.

Immer wieder bauten die Surseer ihre Stadt auf, und noch heute zeigt sie sich in ihrem mittelalterlichen Gehabe. Während die Hauptgasse, flankiert von behäbigen Gasthäusern, eine grosszügige Weite zeigt, begegnen wir eine Häuserzeile weiter unten der offenen Suhre, dem Dorfbach, der munter plätschernd aus dem See talauswärts fliest. Hier trieben die Wasser in früheren Zeiten die Räder der Mühle, und manche Kanne Wasser wurde zum Begießen der Gärten daraus gefüllt. An sonnigen Tagen kauerten die Frauen am Flüsschen, um die Wäsche zu säubern und die letzten Neugkeiten auszutauschen. Hier fühlt man sich noch heute einige Jahrhunderte zurückversetzt. Wie in alten Zeiten blüht hier noch das Kleingewerbe, und es wird im Freien oder bei offenen Türen gehämmert, geschliffen, gesägt.

Sursee ist reich an Denkmälern der Vergangenheit: Das eigentliche Wahrzeichen ist wohl das spätgotische Rathaus, das wir besichtigen und unter kundiger Führung kennenlernen werden. Wenn wir jedoch das Städtchen Sursee auf dem Kupferstich von Merian aus dem Jahre 1653 mit der heutigen Anlage vergleichen, stellen wir fest, dass auch hier vieles abgerissen wurde und Neuem weichen musste. Vor allem im 19. Jahrhundert hatten, wie in vielen andern Schweizer Städten, Tore, Türme und Mauern der sogenannten Zweckmässigkeit ihren Tribut zu zollen. Sursee hat in städtebaulicher Hinsicht

manches von seinen Reizen eingebüßt. Und doch lohnt es sich, die zahlreichen Kostbarkeiten aus vergangenen Zeiten aufzusuchen: den Murihof, den St. Urbanhof, den Einsiedlerhof, das Becksche Haus, alles behäbige Patrizierhäuser, die von ihren jeweiligen, wechselnden Besitzern je nach Geschmack und Zeitrichtung umgebaut wurden. Sehenswert sind auch die stattlichen Pfrundhäuser an der Nord- und Westseite der Pfarrkirche. Verachten wir nicht die Zeugnisse kunstgewerblichen Schaffens, so schmiedeiserne Geländer und Verzierungen, aber vor allem die herrlichen Wirtshausschilder, wie sie uns bei einem Gang durch das Städtchen begegnen. Sie laden uns ein, gemütlich zusammenzusitzen, ein Gläschen Wein zu geniessen und die Freundschaft zu pflegen. Neben der Beschaulichkeit, die viele Freunde zum Verweilen einlädt, hat sich Sursee zu einem wirtschaftlich wichtigen Zentrum entwickelt. Es sind vor allem die Landmaschinen- und die Futtermittelbranche, die von grosser Bedeutung für das Mittelland geworden sind. Die Landwirtschaftliche Schule fügt sich in diese Entwicklung ein. Längst hat sich Sursee nach allen Seiten hin vergrössert, in Wohn- und Industriezonen, welche letztere sich naturgemäß in der Gegend des Bahnhofs angesiedelt haben. Heute zählt Sursee 7900 Einwohner, und es scheint, die Ausdehnung schreite weiter vorwärts.

Neben Wirtschaft und Gewerbe wollen wir auch die Kultur nicht vergessen. Gute Schulen – neben der Volks- und der Landwirtschaftsschule gedeiht auch das voll ausgebauten Gymnasium – bilden den Ausgangspunkt für ein blühendes Gemeinwesen. Heute ist das Rathaus ein lebendiges Zentrum für Ausstellungen jeder Art und Richtung, für Konzerte, Vorträge, und ein halbamtllicher Archivar sorgt dafür, dass Kultur sowohl erhalten als auch lebendig bleibt. Im eigenen Stadttheater wird jeden Winter eine beliebte Operette



Das Städtchen Sursee 1653
nach einem Kupferstich von Math. Merian

aufgeführt, die Besucher aus dem ganzen Kanton und gar von ausserhalb nach Sursee lockt. Freuen wir uns auf das beschauliche, wehrhafte, geschäftige und kulturbewusste Sursee, das uns mit offenen Toren empfangen wird! DC Marta Bauer, Luzern

Anmeldung zum Zentralkurs 1978 in Sursee, 9./10. September

Wer sich erst jetzt dazu entschliessen möchte, am Zentralkurs in Sursee teilzunehmen, ist herzlich eingeladen, seine Anmeldung direkt an:

FHD Helfenstein Hedy
Horwerstrasse 78, 6010 Kriens

zu schicken.

Mit kameradschaftlichen Grüssen
FHD-Verband Zentralschweiz

Worte, vor allem geschickt gewählte Worte, klare Formulierungen haben Auswirkungen. Worte werden aber in ihrer Aussage, in ihrer Wirkung verstärkt durch das persönliche Engagement, die menschliche Ausstrahlung und in der damit verbundenen Mimik und Gestik.

Durch unsere klar formulierten Absichten und Zielvorstellungen können wir auch unsere eigene Sicherheit, unser Selbstvertrauen weitergeben. In der Lösung, der von uns gestellten Aufgaben, wird dies zum Ausdruck kommen. Ruth Dietschi



Die Postenarbeiten werden in der Gruppe kritisch besprochen.



Posten Brieftauben: Kurzer «Umschulungskurs» für eine Fhr.



Das Errichten eines Zeltes ist öfter noch ein Buch mit sieben Siegeln!



Heimstätte Gwatt — Zentrum für Tagungen und Kurse.

LUNA

Nachtübung des FHD-Verbandes Zürich
24./25. Juni 1978



Vor rund zwei Jahren hatte eine Übung, die «Glühwurm» genannt wurde und die der Schulung des Verhaltens bei Nacht gewidmet war, grossen Anklang gefunden. «Fortsetzung folgt» wurde verlangt und von der Organisatorin, unserer tech Leiterin DC Louise Rougemont, auch versprochen.

Das Versprechen wurde mit der diesjährigen verbandseigenen Übung «Luna» eingelöst, in der es im wesentlichen um die Nachttauglichkeit ging. 31 Kameradinnen hatten sich angemeldet, eine erfreuliche Zahl. In Zusammenarbeit mit der Sektion Zürich des Schweizerischen Feldweibel-Verbandes hatte DC Rougemont auch dieses Jahr wieder eine interessante und lehrreiche Veranstaltung organisiert. Um 20 Uhr rückten die Teilnehmerinnen in der Kaserne Winterthur ein, fassten Überkleider, Karte und Kompass und wurden anschliessend bis 23 Uhr in fesselnder Art theoretisch in den für FHD eher ungewohnten «Nachtkampf», bzw. in das Verhalten in einem Nachtkampf, eingeführt. Fw Hierholzer sprach u.a. über zweckmässiges Tarnen, über verschiedene Fallen und deren Vermeidung, über den Einsatz von Infrarot, aber auch über die Tatsache, dass in der Nacht andere Sinne als am Tag aktiviert werden müssen: der Schwerpunkt wird vom Auge weg aufs Ohr verlegt. Fw Hierholzer erinnerte ferner daran, dass Marschieren nach Karte, Distanzschätzungen usw. andere Ansprüche stellen als am Tag.

Nach einer stärkenden Zwischenverpflegung und Schwärzen der Gesichter starteten die Patrouillen zur praktischen Anwendung des Gelernten. Übungsgelände war das herrliche Winterthurer Waldgebiet um den Eschenberg. Leider war das Wetter schlecht. Anstelle des gemäss Kalender fälligen Vollmondes (daher der Übungsnname «Luna») tropfte und triefte es von den Bäumen, es war nass und kalt.

Zehn Posten waren anzulaufen, unter anderem waren kartentechnische Aufgaben (Distanzen schätzen, Standort bestimmen

...) zu lösen; dazu kamen Beobachtungsaufgaben, Morsen und vor allem immer wieder das richtige, nämlich katzenhafte Verhalten im nächtlichen Wald. Höhepunkte waren wohl ein «Fallenparcours», ein «Feuerüberfall», sowie die Möglichkeit, durch ein Infrarotgerät die nächtliche Landschaft zu betrachten und zu «sehen», wo man mit blossem Auge nichts sah.

Im Fallenparcours ging es darum, über den Weg gespannte Schnüre rechtzeitig zu erkennen und zu umgehen, heimtückische Schlaufen am Boden zu vermeiden und möglichst geräuschlos und unsichtbar ans Ziel zu kommen. Geriet man in eine solche Falle, löste man einen Schuss oder ein grelles Blitzlicht aus und wurde am Schluss darüber aufgeklärt, ob man noch lebe oder nicht... Zugegeben, die Fallen waren harmloser Natur, trotzdem beeindruckten sie – wie auch der spätere «Feuerüberfall» – und machten klar, mit welcher Umsicht man sich in feindlich besetztem Gebiet zu bewegen hätte und wieviel man für einen Ernstfall noch lernen müsste.

Wie uns die Kameraden vom Fw-Verband bestätigten, war der Einsatz der FHD-Patrouillen ausgezeichnet. «So etwas gäbe es bei uns nie!» meinte einer. Ja, der Einsatz ging sogar so weit, dass vom Weg abgekommene Patrouillen von der Übungsleitung nur mit Mühe «eingesammelt» werden konnten, da sie sich beim Herannahen eines Fahrzeuges sofort ins Gebüsch warfen und nicht mehr gesehen wurden.

Nach dem Abkochen und Frühstück auf dem Eschenberg um 5 Uhr morgens wurde die Übung abgebrochen, so dass alle um 0830 Uhr, nach Retablieren und Übungsbesprechung, müde, aber um ein Erlebnis reicher, abtreten konnten. Abgesehen von Wartezeiten bei einzelnen Posten, ist auch diese Übung wieder ein Erfolg gewesen, und der Dank aller Teilnehmerinnen gilt einmal mehr DC Rougemont für ihren grossen Einsatz und auch ihren männlichen Kollegen für deren Bereitschaft mitzumachen. Es war wieder eine «Bombenübung» gewesen, wie sich eine Teilnehmerin ausdrückte. Aber auch die Übungsleitung freute sich darüber, dass sich alle voll eingesetzt hatten trotz der sehr schlechten Wetterverhältnisse. Die Plätitude, dass der Krieg auch bei schlechtem Wetter stattfinde, ist ein eher schwacher Trost, wenn es sich um eine Übung handelt, bei der es vor allem um Instruktion geht und bei der auch die Pflege der Kameradschaft nicht zu kurz kommen sollte.

D. Alb

Sommer-Armeemeisterschaften 1978

Erstmals in diesem Jahr können FHD/RKD an den Sommer-Armeemeisterschaften teilnehmen. Dieser Wettkampf gelangt am **20. Oktober in Brugg** zur Durchführung. Vom SFHDV und vom SV-RKD können zusammen 20 Patrouillen gestellt werden. Sämtliche Teilnehmerinnen für die SAM 78 haben sich am 23. September an den Meisterschaften der F Div 8 in Luzern zu qualifizieren.

Anforderungen für F Div 8 und SAM 78

Zusammensetzung:	Zweierpatrouillen
Strecke:	6 bis 8 km etwa 200 m Steigung
Postenarbeiten:	Distanzschatzen, Bestimmen von Geländepunkten
Trainingsausweis:	wird am Start kontrolliert

Anmeldung:

bis 15. August 1978 an
den Sportof SFHDV
Kolhr A. Noseda
Sihlberg 20
8002 Zürich
P 01 202 89 53
G 01 211 14 71 vorm.

Der SFHDV ist bestrebt, dass eine möglichst grosse Anzahl von FHD-Patrouillen an den Sommer-Armeemeisterschaften teilnehmen wird. Die Organisatoren haben sich spontan für die Teilnahme von FHD/RKD bereit erklärt, obwohl dies für die Vorbereitung eine Menge Mehrarbeit bedeutet.

Es liegt nun an uns allen, die gebotenen Möglichkeiten auszuschöpfen und für den Verband und den FHD ganz allgemein, Ehre und sportlichen Elan einzulegen! (Siehe auch FHD-Zeitung 5/78 und Veranstaltungskalender 7/78)

Brieftauben sparen Gesundheitskosten

Unter dem Druck der steigenden Kosten sind in England Tauben für den Transport von Blut- und anderen medizinischen Proben gezüchtet worden, und zwar vor allem für den Einsatz in Notfällen. Nach einem Bericht der «Pharmainformation» wird damit gerechnet, auf diese Weise beträchtliche Ausgaben einzusparen. Die erste derartige «Luftbrücke» wurde quer über die Stadt zwischen dem Devonport Hospital und den diagnostischen Laboratorien errichtet.

Bisher kostete in Plymouth der Eildienst per Auto 2000 bis 3000 Pfund Sterling im Jahr, wie Hilary Sanders vom Gesundheitsdienst errechnet hatte. Sie und einige ihrer Kolleginnen schlugen der Gesundheitsbehörde den Einsatz von Tauben vor. Nach einigen Versuchsfügen stimmten die Behörden zu. Das Team mietete zwölf Tiere und stellte ihnen einen komfortablen Taubenschlag in den Laboratorien bereit. Die geschätzten Kosten betragen nun ungefähr 200 Pfund jährlich plus 50 Pfund für Taubenfutter.

Die Methode besteht darin, einige der gefiederten Kuriere beim Spital zu stationieren. Wenn immer ein Bluttest erforderlich ist, werden die Proben in kleinen festen Behältern an die Füsse der Tauben gebunden und die Tiere abgeschickt. Wenn eine Taube im Schlag ankommt, wird über eine fotoelektrische Zelle ein Zeichen ausgelöst, das die Laborantin informiert. Natürlich wird auch noch über das Telefon

des Arztes der Abflug der Taube durchgegeben. Sollte sich einmal eine Taube verirren, was als sehr unwahrscheinlich gilt, wird nach fünf Minuten ein weiteres Tier mit der gleichen Probe abgeschickt. «Tauben sind bemerkenswert zuverlässig, haben keine Unfälle und bleiben nicht im Verkehr stecken», sagt Tony Furneaux, ein englischer Taubenkenner und Gesundheitsbeamter. «Die Wahrscheinlichkeit, dass die Taube ihren Auftrag ausführt, ist eine Million zu eins.» (SDA)

«Tages-Anzeiger», 10. Januar 1978



Héliomalt

boisson fortifiante
et reconstituante
du soleil au réveil
CLS Hochdorf

Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1978

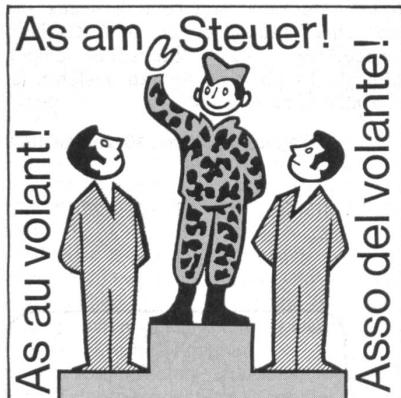
Motto: As am Steuer!

Was musst Du bei der Wahl der Geschwindigkeit berücksichtigen? Alle Fragen im Zusammenhang mit der Fahrgeschwindigkeit wurden in einem Verkehrserziehungsprogramm (VEP) unter dem Motto «Geschwindigkeit anpassen» eingehend behandelt.

Was hast Du vorzukehren und was zu unterlassen, damit Du jede Fahrt in einwandfreier geistiger und körperlicher Verfassung antreten kannst? Entsprechende Ratschläge und Befehle sind unter dem Motto «Nur fahrtüchtig am Steuer» veröffentlicht worden.

Durch welche Massnahmen kannst Du Auffahrunfälle und andere unangenehme Überraschungen vermeiden? Das VEP «Lass Dich nicht überraschen» hat die entsprechenden Antworten gegeben.

Bist Du Dir über die korrekte Zeichengebung und das Einspuren im klaren? Weisst Du, wie Du Dich im Bereich von Einspurstrecken verhalten musst? Das VEP unter dem Motto «Fahr klar» hat alle Fragen in diesem Zusammenhang beantwortet. Wie kannst Du Deinen Pflichten als Verantwortlicher für die Sicherheit Deiner Mitfahrer und Deiner Ladung nachkommen? Dem Thema Ladung und Transporte ist ebenfalls ein VEP gewidmet worden. Sein Motto: «Laden ohne Schaden.»



Geschwindigkeit anpassen

Alljährlich werden im Militärdienst zu viele Verkehrsunfälle verursacht, die auf das Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Umstände zurückzuführen sind. Wie sind diese Unfälle zu vermeiden?

Geländefahrzeuge weisen gewisse Besonderheiten auf. Die meisten von ihnen haben eines gemeinsam: die hohe Schwerpunktlage. Je nach Typ sind ferner zu beachten: Kopflastigkeit, Starrachse, harte Federung, Vierradantrieb und grobes Reifenprofil. Jeder Fahrer, auch derjenige eines Raupenfahrzeugs, benötigt deshalb eine längere Fahrstrecke, bis er mit seinem Fahrzeug vertraut ist. Darum: Anpassen der Geschwindigkeit an die Besonderheiten des Fahrzeugs!

Der Militärfahrer fährt häufig auf Dritt- und Viertklass-Strassen, also auch auf Naturstrassen, die Schlaglöcher aufweisen oder vielfach mit losem Material ausgebessert sind. Bei starkem Bremsen auf solcher Unterlage rutscht das Fahrzeug nicht selten weg. Aber auch Strassen mit Hartbelag haben ihre Tücken. Bei einsetzendem Regen entsteht ein Gemisch von Wasser und Staub auf der Fahrbahn. Auch nasses Laub bedeutet glitschige Unterlage und damit Schleudergefahr. Also: Geschwindigkeit den Strassenverhältnissen anpassen!

Jeder Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können. Bei Nachtfahrten gelten die gleichen Regeln. Tagsüber können Nebel, Regen und Schneetreiben die Sicht beeinträchtigen. In diesen Fällen sind die Abblend- oder Nebellichter einzuschalten. Deshalb: Anpassen der Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse! Trotz aller Vorsicht darf niemand ohne zwingenden Grund so langsam fahren, dass ein gleichmässiger Verkehrsfluss behindert wird. Das heisst: Anpassen der Geschwindigkeit – im Rahmen der Vorschriften und der Vernunft – an die Verkehrsverhältnisse!

Übrigens:
Es ist sehr gefährlich, verlorene Zeit durch schnelleres Fahren einholen zu wollen!

Wie kann der Militärfahrer diesen Zustand erreichen und erhalten?

Weil schon geringste Blutalkoholmengen Störungen bewirken können, welche das gefahrlose Lenken eines Fahrzeuges in Frage stellen, heisst fahrtüchtig in bezug auf Alkohol: 0,0 Promille. Die militärischen Verkehrs vorschriften verlangen von jedem Militärfahrer, der weiss oder nach den Umständen wissen kann, dass er im Zusammenhang mit der Arbeit der Truppe ein Fahrzeug führen muss, das Einhalten des Alkoholverboten. Es gilt ab sechs Stunden vor Antritt der Fahrt und dauert bis zum Ende des Fahrdienstes.

Fahrtüchtig antreten heisst im weiteren ausgeruht antreten.

Die Verantwortung des Militärfahrers ist gross.

Selbst ein noch so kurzes Einnicken während der Fahrt kann verheerende Folgen haben.

Deshalb kostet der Fahrer seinen Ausgang nicht bis zur letzten Minute aus, sondern legt sich frühzeitig schlafen.

Die Mindestruhezeit innerhalb von 24 Stunden, gerechnet von Mittag zu Mittag, beträgt acht Stunden.

Die Ruhezeit ist laufend in die Ruhezeitkontrolle einzutragen.

Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit sind unabdingbare Erfordernisse im heutigen Strassenverkehr. Diese Eigenschaften können durch verschiedene Medikamente so stark beeinträchtigt werden, dass die Fahrtüchtigkeit darunter leidet. Militärfahrer, welche Mittel, beispielsweise gegen Schmerzen oder Beruhigung, einnehmen, müssen sich deshalb mit dem Arzt in Verbindung setzen, außer wenn sie wissen, dass diese keinen schädlichen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben. Die gleichzeitige Einnahme von Medikamenten und Alkohol kann üble Folgen haben. Die wenigsten Militärfahrer werden sich eingestehen, dass sie unter *seelischen Belastungen* ihr Fahrzeug nicht mehr sicher lenken können. Noch weniger gehen sie mit ihren Problemen hausieren. Trotzdem – Ärger, Enttäuschungen, schwere Sorgen usw. wirken sich nachteilig auf die Fahrtüchtigkeit aus. Gemütsbewegungen können durch besondere Konzentration und Vorsicht am besten ausgeglichen werden.

Übrigens:

Jeder Militärfahrer ist in erster Linie selbst für seine ständige Fahrtüchtigkeit verantwortlich. Umstände, welche diese beeinträchtigen, sind dem zuständigen Vorgesetzten zu melden.

Nur fahrtüchtig am Steuer

Fitness bedeutet ein ausgewogenes Mass an geistigem und körperlichem Wohlbefinden. In der Regel gilt: Wer fit ist, ist auch fahrtüchtig.

Lass Dich nicht überraschen

Viele Motorfahrzeugführer waren an Verkehrsunfällen beteiligt, weil sie sich von der Entwicklung einer Verkehrssituation überraschen ließen und deshalb mit ihren Reaktionen zu spät kamen.

Wie können sich Militärfahrer vor Überraschungen schützen?

Zum Beispiel kann der Fahrer im Kolonnenverkehr Auffahrunfälle vermeiden, wenn er die vordersten sichtbaren Fahrzeuge einer Kolonne genau beobachtet. Wenn diese anhalten, kann er die eigene Fahrt verlangsamten, lange bevor die Bremslichter des unmittelbar voranfahrenden Fahrzeugs aufleuchten. Durch Vorausschauen vermeidet der Militärfahrer auch, dass er mitten auf Verzweigungen oder Fussgängerstreifen zum Stillstand kommt, wenn die Kolonne stockt.

Vorausschauen = zurückschauen! Dies besonders vor Überholmanövern auf Autobahnen. Der von hinten aufholende Wagen ist nämlich schneller aufgeschlossen, als man denkt. Und er darf nicht durch unüberlegtes Ausbiegen behindert werden. Auf Schnellverkehrsstrassen gilt weiter:

Wenn die Bremslichter des voranfahrenden Fahrzeugs aufleuchten, sofort ebenfalls bremsen! Die Distanzen trügen, und der Bremsweg ist lang!

Befindet sich nach einer unübersichtlichen Kurve eine Lichtsignalanlage oder ein Bahnübergang, mahnt das entsprechende Gefahrensignal den vorausschauenden Fahrer vor einem allfälligen Rückstau. Auch hier: Auf Sichtweite anhalten können! Auftretendem Seitenwind begegnen die guten Fahrzeugführer gefühlsmässig richtig. Sie nehmen Gas weg und gleichen den Winddruck mit der Lenkung aus. Gefährlicher aber als der seitliche Druck des Windes ist sein plötzliches Nachlassen, wenn man mit dem Fahrzeug in einen Windschatten einfährt. Dieser wird verursacht durch die verschiedensten Hindernisse, die sich auf oder neben der Fahrbahn befinden können. Wer vorausschaut sieht das Objekt, welches einen Windschatten verursachen könnte, schon sehr früh. Also: Gas weg und beim Eintritt in den Windschatten die entsprechende Lenkkorrektur vornehmen.

Der verantwortungsbewusste Militärfahrer schützt seinen Nachfolger vor Überraschungen, indem er alle Mängel des Fahrzeuges im Zustandsrapport am Ende des Dienstes einträgt.

Übrigens:

Blitzschnell reagieren können ist gut – vorausschauend fahren ist besser!

Fahr klar

Unsicherheit über die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer führt oft zu Missverständnissen und damit zu Schadenfällen. Kann der Militärfahrer in dieser Beziehung Klarheit schaffen?

Das Wegfahren von einem Parkplatz ist den übrigen Straßenbenützern anzusehen. Fahrer und Fahrzeug müssen aber so vorbereitet sein, dass unmittelbar nach Beginn der Zeichengebung weggefahren werden kann. Also: Fahrzeug bereitstellen – Fahrbahn beobachten! Und erst wenn diese frei ist: Blinker betätigen – Kontrollblick – Wegfahren!

Vor dem Abbiegen ist der Verkehr aus allen Richtungen, namentlich jener von hinten, genau zu beobachten. Beim Abbiegen nach rechts ist ein besonderes Augenmerk auf Mofa- und Radfahrer, die sich entlang der rechten Fahrzeugseite aufhalten, zu richten. Dann heisst es: Zeichen geben – Kontrollblick nach hinten und seitwärts – Einspuren. Beim Linksabbiegen, wenn es der Gegenverkehr zulässt: Abbiegen, dann Blinker zurückstellen.

Einfach ist das deutliche Fahren im Bereich von Einspurstrecken. Durch Befahren einer bestimmten Spur, verbunden mit entsprechender Zeichengebung, wird die eigene Absicht unmissverständlich bekannt gemacht. Aber auch der Beste kann sich einmal irren. Er darf jedoch die Spur nicht mehr wechseln, wenn sie durch eine Sicherheitslinie von den übrigen Spuren getrennt ist, oder wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet würden. In diesem Falle ist ein Umweg die einzige Lösung.

Zur Erinnerung: Das Schätzen von Distanzen und Geschwindigkeiten ist vor allem auf Autobahnen schwierig. Frühzeitige und klare Verständigung zwischen den Verkehrsteilnehmern ist hier besonders wichtig. In gewissen Fällen empfiehlt es sich, durch kurzes Blinken nach rechts und deutliches Rechtsfahren den Führern schnellerer Fahrzeuge auf der Überholstrecke mitzuteilen, dass man sie gesehen hat und nicht durch unvermitteltes Ausbiegen behindert wird.

Wer anhalten und parkieren will, sollte einen freien Parkplatz auf möglichst grosse Distanz sehen können. So hat er ausreichend Zeit, den nachfolgenden Fahrzeugführern seine Absicht mitzuteilen. Dies geschieht durch Einschalten des Blinkers, Einspuren und Verlangsamen der Fahrt.

Übrigens:

Klare Verständigung ist nicht nur zwischen Fahrzeugführern wichtig, sondern – mittels Handzeichen – auch am Fussgängerstreifen!

Laden ohne Schaden

Unsachgemäß verstaute Ladung kann zur Folge haben, dass hin und wieder sogar schwere Lastenzüge in Kurven umstürzen oder dass einzelne Stücke der Ladung auf die Fahrbahn fallen und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.

Wie kann der Militärfahrer die Sicherheit seiner Mitfahrer oder seiner Ladung gewährleisten?

Jeder Fahrer muss sich, soweit dies möglich ist, persönlich um das richtige Verteilen, Sichern und Kennzeichnen der Ladung kümmern. Einmal weil seine Kameraden in der Regel weniger davon verstehen als er. Und zum anderen, weil er selbst in erster Linie für den vorschriftsgemässen Zustand seines Fahrzeuges und der Ladung verantwortlich ist.

Bei Personentransporten ist die Blache hinten und auf mindestens einer Fahrzeugseite hochzurollen, um Abgasvergiftungen von Mitfahrern vorzubeugen. Die Mitfahrer müssen sich auf die Brücke oder auf mitgeführte Gepäckstücke setzen. Stehen sowie Sitzen auf Seiten- und Rückwänden ist zu gefährlich, als dass es durch den Fahrzeugführer geduldet werden könnte. Für das ordnungsgemäss Schliessen des Rückladens ist der Fahrer verantwortlich. Bei Materialtransporten ist mit dem Verlad des Transportgutes ganz an der Kabinenrückwand zu beginnen. So kann es bei brüskem Bremsen nicht nach vorne rutschen. Ferner ist das Gewicht möglichst gleichmäßig auf die ganze Breite der Ladebrücke zu verteilen. Einseitig beladene Fahrzeuge neigen, besonders in Kurven, zu seitlichem Umkippen. Vor Antritt der Fahrt ist der ganze Stapel so zu sichern, dass nichts verrutschen oder herunterfallen kann.

Wenn Personen und Material auf der Ladebrücke des selben Fahrzeuges befördert werden, können die Mitfahrer einen Teil des Transportgutes als Sitzgelegenheit benützen. Der Rest ist gesondert, ganz an der Kabinenrückwand, zu plazieren. So erhält man die klare Unterteilung: Vorne Material – hinten Mannschaft. Besondere Bedeutung kommt in diesem Falle der Sicherung des Transportgutes zu, denn: Mitfahrer dürfen nicht durch mitgeführte Gegenstände gefährdet werden!

Übrigens:

Der ganze Zug ist in vorschriftsgemässem Zustand, wenn der Lastwagenanhänger 70 gemäss «Merkblatt über den Lastwagenanhänger 70, 3,5 t» (befindet sich auf dem Zugfahrzeug) angekuppelt ist.

Die Pinzgauer

Die L Gelastw PINZGAUER sind in unserer Armee fast bei jeder Truppengattung anzutreffen. Mit der Zeit werden viele Motorfahrer von Fahrzeugen wie JEEP und DODGE auf diese umsteigen müssen. Deshalb soll hier auf einige Unterschiede zwischen diesen Fahrzeugen hingewiesen werden.

Konstruiert als einfaches, geländegängiges Transportmittel, hat sich am Grundaufbau des JEEP, trotz einiger Verbesserungen, in letzter Zeit nicht viel geändert. Verhältnismässig harte Federung, Bremsen ohne Bremshilfe, Starrachsen und die gegen Witterungseinflüsse fast ungeschützten Sitze bieten wenig Komfort. Wer mit einem Starrachser eine schlechte Strasse zu schnell befährt, merkt, dass sein Fahrzeug zu springen beginnt und er selbst laufend kräftige Stöße verspürt. Auch die Auswirkungen des Fahrwindes in der offenen Kabine zeigen ihm seine Fahrgeschwindigkeit an. In beiden Fällen wird der Fahrer sein Tempo drosseln, bis er sich am Lenkrad seines Fahrzeuges wieder wohl und sicher fühlt.

Diese Warnsignale werden beim PINZGAUER, wenn überhaupt, erst viel später wahrgenommen. Mit seinen Pendelachsen, den einzeln gefederten Rädern, der Bremshilfe und der heizbaren Kabine nähert er sich bezüglich Komfort einem modernen Personenwagen. Deshalb ist es möglich, dass der PINZGAUER-Fahrer unbewusst

schneller fährt, als sein Kamerad auf einem Starrachser. Trotz Komfort und «rassigem» Motor ist der PINZGAUER aber ein verhältnismässig schmales, hohes Geländefahrzeug mit relativ hoher Schwerpunktlage. Fahrzeuge dieser Bauart neigen bei zu jäh vollzogenen Richtungsänderungen oder zu starkem Lenkeinschlag auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zum Schleudern. Prallen sie dann gegen ein Hindernis, z.B. einen Bordstein, kippen sie verhältnismässig rasch um. Ein Rezept gegen solche Schleuder- und Kippunfälle ist das Beachten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) und das Anpassen des Tempos an die gegebenen Umstände. Die Geschwindigkeit ist rechtzeitig so zu mässigen, gegebenenfalls bis auf Schrittempo, dass jede Kurve gefahrlos befahren werden kann.

Kleinere Richtungsabweichungen werden durch die Pendelachsen des PINZGAUERS selbst korrigiert und müssen nicht durch Gegensteuern berichtigt werden. Allfälligen Überraschungen kann durch Senken der Geschwindigkeit vorgebeugt werden.

Der starke Motor des PINZGAUERS, die einfach zu bedienenden Hilfsmittel sowie die ausgesprochenen Geländereifen machen ihn zum Kletterer ohnegleichen. Er steigt im Prinzip bis die Räder durchdrehen. Allerdings nur, wenn in der Falllinie gefahren wird. Fährt man Geländefahrzeuge, den PINZGAUER inbegriffen, aber schräg zum Hang, kippen sie je nach dessen Steilheit früher oder später um. Die technische Leistungsfähigkeit des

PINZGAUERS darf nicht bis an ihre Grenzen ausgenutzt werden.

Im Hinblick auf die Profilselbstreinigung müssen die Reifen auf allen Rädern so montiert sein, dass die Profilspitzen nach vorne zeigen (siehe Foto). Sie weisen sonst unterschiedliche Hafteigenschaften auf, und das Fahrzeug schleudert beim Bremsen.



Übrigens:

Auch das Einhalten des genauen Pneu- druckes gemäss Angaben auf dem Fahrzeug trägt sowohl zur Unfallverhütung als auch zur Materialschonung bei.

Militärspital Melchtal

Im Rahmen einer Feier wurde das in den vergangenen Jahren sanierte Militärspital Melchtal in der Gemeinde Kerns dem Betrieb übergeben. Im Beisein zahlreicher ziviler und militärischer Behörden erfolgte der Übergabeakt von Architekt H. Schaefer von der Direktion der eidgenössischen Bauten an Divisionär A. Huber, Oberfeldarzt. Mit Bundesbeschlüssen von 1972 und 1975 wurden durch die eidgenössischen Räte insgesamt 13,3 Mio Franken bewilligt zur Durchführung der Sanierungsarbeiten in zwei Etappen.

Zu Beginn des Aktivdienstes 1939-45 erwies es sich als notwendig, zusätzliche armee-eigene Hospitalisationsmöglichkeiten zu schaffen. Die Abteilung für Sanität errichtete daraufhin in verschiedenen Landesgegenden auf gepachtetem oder ge-

kauftem Land Militärsanitätsanstalten in vorfabrizierter Bauweise. Für die grösste Anlage dieser Art konnte der Bund 1941 rund vier Kilometer oberhalb des Dorfes Melchtal im Kanton Obwalden ein Gelände im Halte von rund 69 000 Quadratmetern mieten und im Jahre 1945 käuflich erwerben.

Das Militärspital Melchtal umfasst heute total 40 Giebel, nämlich 16 Behandlungs- und Bettenpavillons sowie 14 verschiedene Gebäude, so unter anderem ein Verpflegungsgebäude. Es bietet die Möglichkeit, bis zu 1000 Patienten zu behandeln und zu pflegen und einen Teil des Spitalpersonals aufzunehmen. Der ursprüngliche Ausbaustandard dieser Anlage war verhältnismässig bescheiden. Im Laufe der fünfziger und sechziger Jahre erfolgten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kredite laufend Unterhalts- und Renovationsarbeiten. Dieser teilweise Ausbau genügte jedoch den gestiegenen Anforderungen an ein Militärspital und auch den Bedürfnissen der zivilen Benutzer, besonders auf dem Gebiete der Hygiene und der sanitären Einrichtungen, nicht. Die

erste Etappe umfasste die Vervollständigung der Infrastruktur und die Sanierung von acht Bettenpavillons. Gleichzeitig wurde auch eine neue Wasserfassung erstellt. In der zweiten Etappe wurde nebst der Sanierung von fünf weiteren Bettenpavillons, der Strassen- und Platzbeleuchtung ein neues Verpflegungsgebäude erstellt.

Das Militärspital Melchtal dient im Frieden verschiedenen Zwecken. Es ist für die Spitalabteilung ein Ausbildungszentrum. Daneben wird das Spital im Sinne eines Truppenlagers für alle Waffengattungen verwendet, und schliesslich wird es in sehr grossem Umfang an zivile Organisationen vermietet für Ferienlager und Schulwochen für Jugendliche. Das Militärspital Melchtal wird auch alljährlich für die Durchführung von Invalidenlagern durch ein Spitalregiment mit drei aufeinanderfolgenden, dienstleistenden Spitalabteilungen belegt. Im Kriegsfall gehört zu den Hauptaufgaben der Sanitätstruppen, Wehrmänner, die bei ihrem Einsatz verletzt oder krank werden, zu retten und einer raschen Genesung zuzuführen.

Veranstaltungskalender

Calendrier des manifestations

Calendario delle manifestazioni

Datum Date Data	Org. Verband Association organ. Associazione organ.	Veranstaltung Manifestation Manifestazione	Ort Lieu Luogo	Anmeldung an / Auskunft bei Inscription à / Information de Iscrizioni a / Informazioni da	Meldeschluss Dernier délai Ultimo termine
2. 9. 1978	Mech Div 4	Sommermannschafts- wettkampf	Liestal	Sportof SFHDV	16. 8. 78
9./10. 9. 1978	SFHDV	Zentralkurs	Sursee	FHD H. Helfenstein Horwerstr. 78 6010 Kriens	
23. 9. 1978	F Div 8	Sommermannschafts- wettkampf Ausscheidungswett- kampf für Sommer- Armeemeisterschaften	Luzern	Sportof SFHDV	15. 8. 78
20. 10. 1978	Stab GA SAT	Sommer- Armeemeisterschaften	Brugg	Sportof SFHDV	

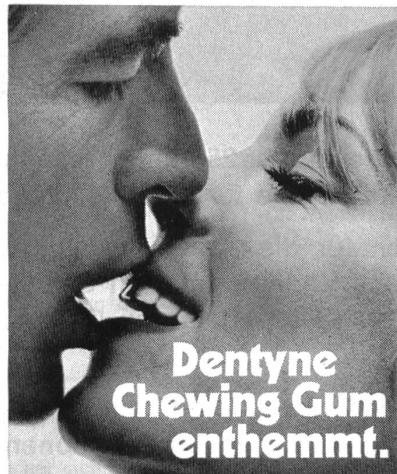
Sportof SFHDV
Kolfrh A. Noseda
Sihlberg 20
8002 Zürich

Tel. P 01 202 89 53
G 01 211 14 71

Kameradinnen, bereitet euch auf die Sommer-Armeemeisterschaften vor !

Für Ihre Zukunft ohne Sorgen

RENTENANSTALT
Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt



Dentyne Chewing Gum enthemmt.



Soup Drink im 1-Portionen-Beutel
9 Sorten



MIGROS-Preise jetzt erst recht!

MOWAG-Panzerabwehr-Fahrzeuge – der lange Arm der Infanterie



MOWAG entwickelt und baut seit über 25 Jahren leistungsstarke, kostenwirksame Panzerfahrzeuge auf Rad und Raupe für die verschiedensten Einsatz-Zwecke.

Infanterie-Verbänden stehen für die Panzerabwehr, d. h. Vernichtungsfeuer auf mittlere Distanzen und rasche Verlagerung von Schwerpunkten, auch unter AC-Bedingungen, mehrere MOWAG-Typen in den Gewichtsklassen 10 – 27 Tonnen zur Verfügung.

Neben Lenkraketen verschiedener Herkunft sind die Aufbauvoraussetzungen für HEAT- und Wuchtgeschosse verschiessende Kanonen gegeben.

Gepanzerte MOWAG-Fahrzeuge sind in verschiedenen Erdteilen ein Begriff!



MOWAG Motorwagenfabrik AG, CH-8280 Kreuzlingen