

Aus der Luft gegriffen

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **46 (1971)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

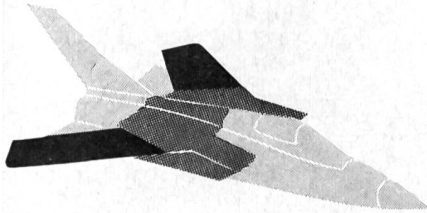


Aus der Luft gegriffen

Das westdeutsche Verteidigungsministerium hat mit der amerikanischen Regierung einen Kaufvertrag über 175 Kampfflugzeuge des Typs F-4 E(F) abgeschlossen. Die ersten Maschinen sollen 1973 an die Truppe ausgeliefert werden. K. A.

*

Aufteilung der Entwicklungs- und Produktionsarbeiten beim Multi-Role-Combat-Aircraft-Projekt



■ Grossbritannien (British Aircraft Corp.)
■ BRD (Messerschmitt-Bölkow-Blohm)
■ Italien (Fiat)

Alle drei am MRCA-Programm beteiligten NATO-Staaten (Grossbritannien, die Bundesrepublik Deutschland und Italien) haben nach der ersten Überprüfung des Projektes ihre Zustimmung zur Weiterführung der laufenden Entwicklungs- und Produktionsarbeiten gegeben. K. A.

*

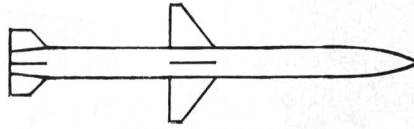
In Frankreich und Grossbritannien wird an der Entwicklung einer Luft-Boden-Lenk- waffe für Helikopter gearbeitet. Die Rakete soll eine Reichweite von etwa 16 km besitzen und mit einem aktiven oder passiven Zielsuchkopf ausgestattet sein. K. A.

*



Mit einer an das EMD gerichteten Offerte für ihren Harrier-Senkrechtstarter will die englische Firma Hawker Siddeley in die gegenwärtig laufende Flugzeugbeschaffung eingreifen. Nachdem der Bundesrat jedoch beschlossen hat, die Evaluation auf die beiden Typen Corsair und Milan zu beschränken, dürfen diesem englischen V/STOL-Flugzeug keine allzugrossen Chancen eingeräumt werden. Die Harrier steht bei der RAF und beim US-Marine-Korps im Einsatz, und weitere Luftwaffen zeigen ein reges Interesse an diesem einsitzigen Kampf- und Aufklärungsflugzeug. K. A.

Mit amerikanischen Luft-Boden-Lenk- waffen vom Typ Shrike will Israel im Notfall die ägyptische Luftabwehr am Suezkanal still- legen. Die Shrike-Rakete wird von den ausgestrahlten Signalen feindlicher Radar-



stationen ins Ziel gelenkt. Bei einer ungefähren Länge von 3,05 m und einem Abschussgewicht von 176 kg beträgt die Reichweite etwa 15 km. K. A.

*

Die schweizerischen Armee-Luftschiffer 1900—1937

69 500 Franken
für den militärischen Luftschifferpark

In der Botschaft vom 29. Mai 1893 betreffend die Kredite für Kriegsmaterialanschaffungen für das Jahr 1894 wurde beantragt, einen Posten von 69 500 Franken für die erste Aufstellung eines militärischen Luftschifferparks in das Materialbudget 1894 aufzunehmen. Bei diesem Anlass wurde die hohe Bedeutung des neuen Kriegsmittels hervorgehoben: Es wurde betont, dass der Fesselballon dem Oberbefehlshaber gestattet, in der Schlacht die ganze Gefechtslinie des Gegners, die Zahl und Stellung seiner Reserven sowie die Vorbereitung, die er für die Entscheidung trifft, zu erkennen, und dass man von der Ballonhöhe aus auch die Stellungen der eigenen Armee überblickt und über die momentane Gefechtslage ihrer Teile stets orientiert ist. So sei der Ballon für die Schlachten der Gegenwart (Ende des 19. Jahrhunderts) ein ganz unentbehrliches Nachrichtenmittel geworden. Und: bisher hätten die Armeen zur Erlangung von Nachrichten nur die Kavallerie gehabt.

Farbe der Uniformen unterscheiden ...

Der in der Gondel (Korb) befindliche Generalstabsoffizier — so wurde in einem Entwurf zur Neuorganisation des Bundesheeres mitgeteilt — könne aus einer Höhe von 500 m den ganzen Umkreis bis auf 15 km überblicken. Bei guter Witterung und mit der Sonne im Rücken oder zur Seite sei es möglich, die einzelnen Truppengattungen und bei sehr hellem Wetter sogar die Farbe der Uniformen zu unterscheiden. Um dem feindlichen Feuer nicht ausgesetzt zu sein, genüge eine Distanz von 5 km von der Front. Der Ballon sei daher gegen feindliche Gegenmassregeln bedeutend weniger empfindlich als die rekognoszierende Kavallerie. Obwohl bei starkem Wind und Nebel der Fesselballon nicht eingesetzt werden könne, so hänge unter Umständen vom Besitz eines Ballonparks Sieg oder Niederlage ab. Schliesslich werde auch ein Gegner, der die Schweiz zu überfallen trachte, seine Luftschiffer-Abteilungen nicht zu Hause lassen. Nicht genug der warnenden Prophezeiungen: Wenn nur der Feind über Bal-

lone verfüge, dann hätte das einen deprimierenden Einfluss auf die Moral und Siegeszuversicht der Truppe. «Wir betrachten die Bildung eines Luftschifferparks als eine der wichtigsten und dringendsten Fragen für unsere Armee», hiess es im Bericht des Generalstabsbüros an die Bundesversammlung. Das war im Dezember 1893.

Ausländische Vorbilder

Einem handgeschriebenen «Memorial des Generalstabsbureau's an das schweiz. Militärdepartement betr. Einführung des militärischen Fesselballons bei der schweiz. Armee vom Oktober 1896» ist zu entnehmen, dass «schon zur Zeit des Herrn Oberst Pfyffer das Generalstabsbureau die Entwicklung des militärischen Fesselballons in den auswärtigen Armeen mit regem Interesse verfolgt habe».

Diesem «Memorial» zufolge besaßen damals die meisten europäischen Armeen «aerostatisches Material», so Frankreich, Russland, Italien, Dänemark, Spanien, Portugal, Belgien, Holland, Rumänien, Schweden, Deutschland, England und Österreich. Man konnte also nicht zurückstehen in der «Luftwaffe». Das meiste Ballonmaterial kam aus Frankreich. Daneben hatten die Deutschen, Engländer und Österreicher mit dem Bau eigener Ballone begonnen. Die bekannteste Luftschifferschule befand sich im französischen Chalais-Meudon. Um ein Brevet als Luftschiffer zu erhalten, brauchte der Aspirant schon damals fünf bis sechs Freiballonfahrten. In Deutschland existierte eine Versuchsstation in Berlin, und die Engländer übten sich in Chatham im Ballonfahren. Bereits im Jahre 1895 nahm ein Luftschiffer-Detachement an den böhmischen Kaisermanövern teil, während in Russland schon zehn Jahre früher unter General Boreskoff an der Einführung dieses Dienstzweiges gearbeitet worden war.

1900: Erste Ballon-RS in der Schweiz



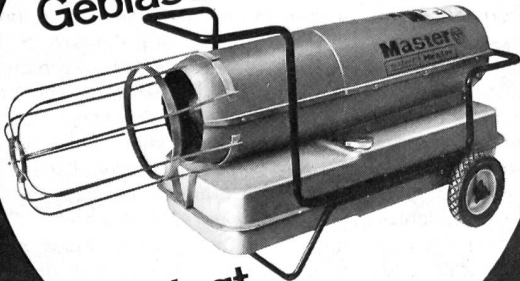
Oberst Theodor Schaeck (1856—1911) war Sektionschef in der Generalstabsabteilung. Ihm ist die Gründung der schweizerischen Ballontruppe zuzuschreiben. Schaeck besass das Brevet Nr. 1 der Luftfahrer. Zusammen mit Emil Messner gewann Schaeck im Ballon «Helvetia» das Gordon-Bennett-Wettfahren im Jahre 1908 (Berlin—Bergseth/Norwegen).



**Heiz-
problem**



ein **Master**
Gebläse-Ölheiz-
er



bringt
die Lösung

Eine praktische und wirksame Lösung unzähliger Heiz-
probleme! Master Gebläse-Ölheiz-er eignen sich zum
Heizen, Temperieren, Trocknen, Auftauen usw., also
überall dort, wo Wärme benötigt wird. Anschluss an
jeder 220 Volt Steckdose.

Petrol oder Heizöl als Brennstoff.
Einfache Wartung und geringe Unterhaltskosten.
Modelle von 12500 bis 80000 WE.

Charles Keller
Baumaschinen

Kriesbachstrasse 1, 8304 Wallisellen, Tel. 01 933 933

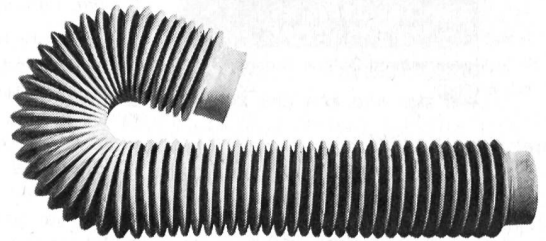
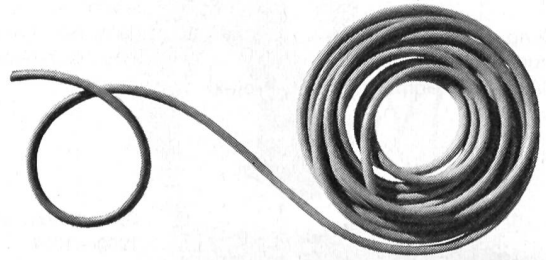
MASTER-Heizer, Service- und Verkaufsstellen 1971/72

Ostschweiz: Charles Keller, Baumaschinen, 8304 Wallisellen, Tel. 01/93 39 33. Robert Schar, Mechanische Schmiede, 8968 Mutschellen, Tel. 056/3 36 28. Eduard Staiber, AGRIA-Landmaschinen, 8308 Illnau-Thalmühle, Tel. 052/44 12 26. Heinrich Roost, Tiefenbachgarage, Bahnhofstrasse, 8251 Underschlatt, Tel. 053/763 38. Landw. Genossenschaft, Depot Thalheim, 8479 Thalheim a. d. Thur, Tel. 052/39 12 74. Gebrüder Frei, Tovola-Vertretung, 8500 Frauenfeld, Tel. 054/7 41 42. Gebrüder Frei, Austin-Garage, 8501 Horstetten/TG, Tel. 054/8 31 62. Willy Bruggmann, Elektro-Service, Zürcherstrasse 6, 8500 WilliSG, Tel. 073/22 15 23. Ernst Oberholzer, Praz Werkstatt, Burgstrasse 106a, 5013 St. Gallen, Tel. 071/27 27 17.
Zentralschweiz: Zimmermann & Ryl, Dorfstrasse 156, 6300 Zug, Tel. 042/21 10 85. Moritz Häfliger-Abt, Holzhausern, 6343 Rotkreuz, Tel. 042/64 13 37. Zimmermann & Ryl, Elektromechanische Werkstätte, Bahnhofstrasse 22, 6048 Horw, Tel. 041/41 27 37. Alois Suppliger, Mechanische Werkstätte, Meierhöflrain 5, 6210 Sursee/LU, Tel. 045/4 16 82. Sebastian Müller, Garage, 6211 Rickenbach/LU, Tel. 045/3 12 84. ROWA, Elektro-Reparaturservice, Bühlstrasse 83, 5712 Beinwil a. See, Tel. Privat: 064/71 32 93, Tel. Werkstatt: 064/71 51 23. Adolf Mühleemann, AGRIA-Vertretung, 5705 Hallwil, Tel. 064/54 22 22.
Kanton Bern und Mittelland: HEBLO AG, Wicklerei Elektromotoren, Kirchweg, 4229 Himmeleried, Tel. 061/70 16 55. Hans Lortscher, Landoltstrasse 62, 3000 Bern, Tel. 031/45 05 85.
Tessin: Fratelli Müller, Servizio pneumatici, Strada Cantonale, 6532 Caslione, Tel. 092/5 45 70. Bruno Gobba, Casa Polar, 6632 Breganzona, Tel. 092/2 11 05.

Lonstroff AG
Schweiz. Gummiwarenfabrik
Aarau Tel. 064/223535

Wir fabrizieren
technische
Gummiwaren
für alle
Industriezweige –
z. B. Schläuche
und Faltenbälge

LONSTROFF



FEDERNFABRIK

BAUMANN & CO. AG., Rüti/Zch.

TEL. 055 / 5 74 12

Nachdem am 14. Dezember 1897 die Bundesversammlung die rechtlichen Grundlagen für die Ausbildung der Ballonkompanie geschaffen hatte, wurde der Generalstabsobers *Théodore Schaeck* — ein vierzigjähriger Offizier — mit der Rekrutierung, Ausrüstung und Ausbildung betraut. Am 25. Juli 1900 rückten in Wankdorf (Bern) die ersten «Luftschiffer-Rekruten» ein. Es waren ausnahmslos Freiwillige. Oberst *Schaeck* war Schulkommandant. Die Kompanie wurde von Oblt *Hans von Gugelberg* geführt. Ihm unterstanden die Leutnants *Emil Messner* (später Komman-



Die Offiziere der ersten Ballonrekutenschule, die vom 25. Juli bis 22. September 1900 in Bern-Wankdorf stattfand (v. l. n. r.): Lt *Emil Messner*, Oblt *H. von Gugelberg* (Kommandant), Verw Lt *K. Werner*, Schulkommandant Oberst *Theodor Schaeck*, Adj *A. Girsberger*, Lt *Emil Blattner* und Lt *Hermann Ott*.

dant der Luftschiffer-Abteilung), *E. Blattner* und *H. Ott*. In der Zeit bis zum 22. September 1900 gelangen den Armee-Aeronauten sechs Fahrten mit dem französischen Kugelballon, der sich kurz nach Schulbeginn einmal vom Seil befreit hatte und allein nach dem Bantiger verschwunden war. Der nachher auf den Namen «Vagabund» getaufte Aerostat wurde unter der

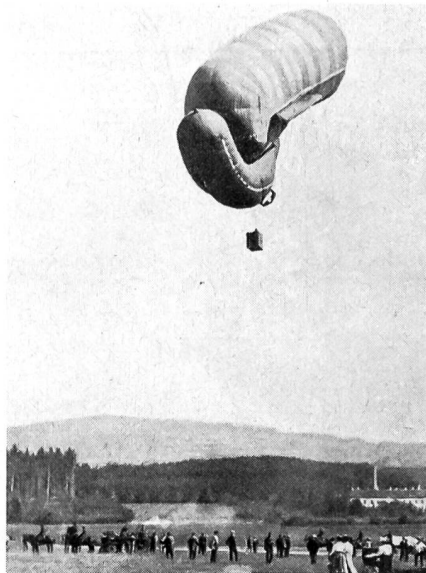


Die Ballonhalle auf dem Berner Wankdorf zur Zeit der ersten Rekrutenschule im Sommer 1900. Die Übungen mit dem Kugelballon «Vagabund» standen unter der Leitung des französischen Instructors *Ed. Surcouf*. Am 4. August 1900 fand die erste Fahrt statt: Wankdorf—Unterhegen (29 km).

Leitung des französischen Instructors *Ed. Surcouf* bald einmal von allen Offizieren gebändigt. Schliesslich erfolgten auch die ersten Aufstiege mit dem deutschen Fesselballon, einem sogenannten Drachenballon von 1200 m³ Inhalt. Im Korb konnten

zwei Beobachter mit ihren Instrumenten untergebracht werden. Für eine Person war sogar noch ein Fallschirm aus feinsten Seide bereit...

Der französische Kugelballon war aus chinesischer Seide (Ponghee-Seide) gefertigt, während der Drachenballon aus den Augsburger Riedinger-Werken aus gummiertem und dreifach diagonalem Baumwollstoff konstruiert war. Im «Fachdienst der Balloncompagnie» hiess es da z. B.: «Sämtliche Mannschaft muss die Fingernägel kurz geschnitten haben und



Am 18. August 1900 erfolgte der erste Aufstieg des in Deutschland gekauften Drachenballons mit 1200 Kubikmeter Inhalt. Im Korb fanden zwei Beobachter Platz.

zum Berühren der Ballonhüllen stets baumwollene Handschuhe tragen.» Da wurde «Marschieren mit dem Ballon» geübt, und es wurden Fesselfahrten von Hand oder mit der Dampfwinde geübt. Als Ordonanzen konnten zwei unter den Luftschiffern ausgezogene «Velocipedisten» verwendet werden. Im übrigen war es verboten, innerhalb des Schutzradius von 50 m zu rauchen oder mit brennenden Laternen herumzugehen.

Beachtlich war vor allem das Korpsmaterial dieser aus vier Offizieren und 72 Mann bestehenden Kompanie: neben 66 Pferden und 14 Fuhrwerken waren da ein Ballon und ein Kabelwagen, neun Zylinderwagen und drei Fourgons, dann ein Generator, ein Gasometer und ein Kompressor!

Aufhebung der Ballontruppe

Kritische Stimmen über die Bedeutung der Ballontruppe ertönten schon 1931, als Oberst *Labhart* in der «Allgemeinen schweizerischen Militärzeitung» darlegte, dass die Ballontruppe aufzuheben sei, da sie bei der Mächtigkeit der Fliegertruppe nurmehr geringe Verwendungsmöglichkeit böte. Zwei Jahre später beschloss der Arbeitsausschuss der Schweizerischen Offiziersgesellschaft — offensichtlich ohne die Ballonoffiziere begrüsst zu haben —

die Abschaffung der Luftschiffer-Kompagnien. Der damalige Kommandant der Ballonabteilung, Oberstlt *E. T. Santschi*, führte in der Zeitschrift «Der Schweizer Artillerist» noch einen letzten Angriff gegen die Anti-Ballon-Offiziere. Am 21. April 1937 beschloss das Parlament im Rahmen der neuen Truppenordnung auch die Auflösung der Stäbe und Einheiten der Ballonabteilung und deren Überführung in die Fliegerabwehr.

Während der 37 Armee-Luftschiffer-Jahre hatten 350 Freiballonfahrten stattgefunden. Aber das ist nicht die einzige Bilanz dieser Spezialtruppe, aus deren Reihen sich berühmte Teilnehmer an der *Gordon-Bennett-Wettfahrt* rekrutierten. Bei dieser Truppe entstanden 1913 die ersten luftphotogrammetrischen Aufnahmen, und 1915 liess sich Prof. *Piccard* durch Armee-Ballonfahrer zum Piloten ausbilden. Die Tätigkeit der schweizerischen Ballontruppe stiess auch im Ausland auf reges Interesse.

Was geblieben ist, sind die Erinnerungen an eine vergangene Zeit einer originellen Truppe, die vom Fortschritt überholt wurde. Der Kavallerie droht heute das gleiche Schicksal. Romantik passte noch nie ins Kriegshandwerk. Es ist gut, den Ballon nicht mehr für militärische Zwecke verwenden zu können. Die friedlichen Einsatzmöglichkeiten dieses Höhenfahrzeuges scheinen noch nicht erschöpft zu sein.

Erwin A. Sautter

*

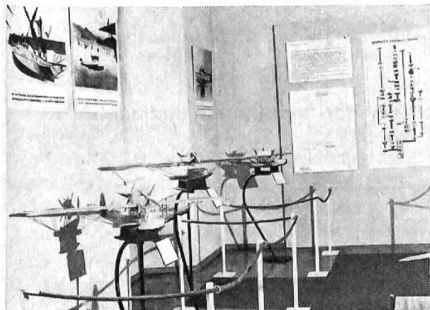
Ein Gang durchs Dornier-Museum

Eine Flugzeug-Dynastie erinnert an alte und neue Pionierzeiten

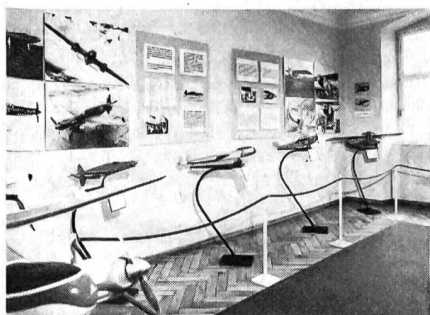
Wohl kein Flugzeug der Vergangenheit ging so in die Geschichte ein wie jenes vom Typ *Dornier*. Das grosse deutsche Flugzeugwerk, das heute noch besteht und wieder mit neuen, revolutionären Maschinen von sich reden macht, hat letztes Jahr zur Erinnerung an seinen Seniorchef, Prof. *Claude Dornier*, im Schloss zu Meersburg ein neues Museum eröffnet (in früheren Jahren befand es sich in Friedrichshafen). Bestimmt jedem, der sich für einen Besuch dieses Museums die Zeit nimmt, in dem alles andere als muffige Luft zirkuliert, dürfte dabei das Herz höher schlagen. Es präsentiert mit naturgetreuen Modellen, mit Plänen, Photos und Zeichnungen die Entwicklung der *Dornier-Werke*, insbesondere der Flugzeuge seit den Anfängen der Luftfahrt bis heute. Dabei sind die Neuentwicklungen der letzten Jahre mit dem Kurzstart-Mehrzweck- und -Reiseflugzeug und dem Senkrechtstarter ebenso enthalten wie jenes Riesen-Flugboot, das die ganze Welt aufhorchen liess, die *Do-X*. Lange Zeit war die *Do-X* mit ihren 12 (!) Motoren, einer Länge von 41 m, einer Spannweite von 48 m und einem Fahrgastraum für 170 Passagiere das grösste Flugzeug der Welt. Die *Do-X* war sozusagen der «*Jumbo-Jet* der dreissiger Jahre».

Das Museum ist in die Räume «*Dornier-Seeflugzeuge*» und «*Dornier-Landflugzeuge*» unterteilt. Der Mittelpunkt, ja die Attraktion der Seeflugzeuge ist heute noch das Modell der *Do-X*, wie es vor 40 Jahren das fliegende Original war. Die Modelle

der RS I bis IV dokumentieren betont den Beginn der Ära der Ganzmetall-Flugzeuge. Einen beachtlichen Platz unter den See-Flugzeugen nehmen die Modelle der Dornier-Wale ein, die durch weltweite Einsätze und Pionierflüge sehr bekannt waren. Die Flugboot-Reihe Do 18, Do 24 und Do 26, die sich besonders durch ihre formschöne Konstruktion auszeichnet, schliesst den Kreis der Dornier-Seeflugzeuge.



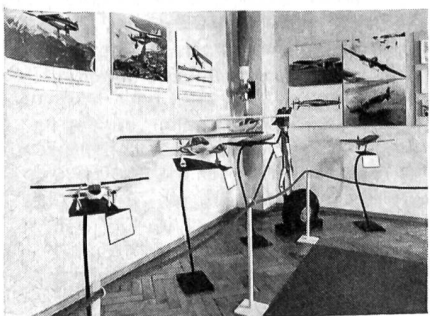
Ein Ausschnitt aus dem Dornier-Museum Meersburg mit den Modellen der Flugzeugtypen GSI (rechts) und zwei Flugbooten Wal (Mitte und links).



Hier präsentieren sich die Modelle der Flugzeugtypen (v. l. n. r.) Do 335, Do 17, Komet und Do N.



Wie gross die Dornier-Familie ist, zeigen die Flugzeugtypen (v. l. n. r.) Sky servant, Do 28, Do 27 auf Schwimmern, Luftschraube einer Do 27, Federbein einer Do 27 und Do 335.



Die imposanten Modelle der Dornier-Typenreihe (v. r. n. l.) RS I bis RS IV.

Unter den Landflugzeugen sind durch Modelle besonders die früheren Konstruktionen der Do Y, Do 13 und Do N sowie die in vielen Ländern von den verschiedensten Luftfahrtgesellschaften eingesetzten Verkehrsflugzeuge Dornier Merkur und Komet betont. — Durch viele anschauliche Bildtafeln sowie Einzelstücke, wie Original-Luftschauben des Dornier Wal oder der Do 27 oder den BMW-VI-Motor aus dem Jahre 1928, wie er im Dornier Wal und in anderen Dornier-Flugzeugtypen Verwendung fand, ist das kleine Museum sehr vielseitig, abwechslungsreich und informativ gestaltet.

eine spezielle Ausgangsuniform besitzt. Da hinkt der Vergleich mit unserer Armee. Ich möchte nicht jedem Wehrmann zumuten, dass er zu Hause zwei Uniformen pflegen und unterhalten müsste. Zudem würde es auch wieder Pack- und Transportprobleme nach sich ziehen, von den finanziellen gar nicht zu reden.

Fw H. Z. in St. G.

DU hast das Wort

Zum Artikel «Das Trojanische Pferd» in Nr. 8/71

Die Ausführungen von W. T. C., kommentiert von Major H. von Dach, sind bei unseren Lesern auf reges Interesse gestossen. Ganz ohne Zweifel ist das Problem der Gastarbeiter nicht nur ein wirtschaftliches, sondern unter anderem auch in hohem Masse ein militärisches, d. h. ein solches der Verteidigungskonzeption unseres Landes. Es sei darauf verwiesen, dass diese Frage bereits in Nr. 10/1970 des «Schweizer Soldaten» aufgegriffen worden ist und in der Folge zu verschiedenen Zuschriften geführt hat. Wir haben daraufhin das Problem den zuständigen Behörden unterbreitet und in Nr. 15/1970 die ausführliche Antwort der Eidgenössischen Fremdenpolizei veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass man sich auf dem polizeilichen Sektor Gedanken über die Bewältigung der Situation im Falle einer Kriegsmobilmachung macht; unklar bleibt jedoch, wie weit das Ausländerproblem von unseren militärischen Instanzen in die Planung mit einbezogen wird und wieweit eine diesbezügliche Planung das Spiel der politischen Kräfte zu beeinflussen vermag. Sollte die notwendige Erkenntnis bei unseren militärischen Spitzen zwar vorhanden sein, auf der politischen Ebene jedoch nicht wirksam werden können, müsste die Staatsführung im ganzen als schizophren bezeichnet werden. Aus diesbezüglichen Befürchtungen heraus sind die nachstehenden Zuschriften sehr wohl verständlich. Es kann nichts schaden, wenn damit die Diskussion erneut in Gang kommt und zu einem Problembewusstsein führt, das über wirtschaftliche Sonderinteressen hinweg auch politisch wirksam wird.

RÖ.

*

Mit seinem mutigen Artikel in Nr. 8/71 des «Schweizer Soldaten» hat W. T. C., Bern, wohl Tausenden und Abertausenden besorgter Wehrmänner aus dem Herzen gesprochen. Jedes seiner Worte muss dreifach unterstrichen werden, und es wäre nur zu wünschen, dass auch der Bundesrat und die Armeeführung von diesem auf-rüttelnden Artikel gebührend Kenntnis genommen haben und sich sogar veranlasst sehen könnten, die längst überfälligen Massnahmen zu einem massiven Abbau der ausländischen Wohnbevölkerung in unserem kleinen Land in die Wege zu leiten. Denn jetzt geht es ganz einfach um die Weiterexistenz unseres Vaterlandes.

Leserbriefe

Sehr geehrter Herr Herzog,

mit grossem Interesse verfolge ich immer Ihre Artikel, welche Sie als Redaktor im «Schweizer Soldat» veröffentlichen. Ich gehe praktisch immer einig mit Ihrer Einstellung. Ich bewundere Sie sogar vielfach wegen Ihres Mutes und Ihrer Offenheit. Mit dem Artikel in Nr. 10/71 bin ich jedoch nicht ganz einverstanden.

Sie als erfahrener Wm wissen gut genug, wie die persönliche Ausrüstung von einem Teil unserer Wehrmänner ausserdienstlich gepflegt wird. Wenn Sie sich nun vorstellen, wie diese Leute mit einer neuen, verfeinerten Uniform in den WK einrücken würden — ich glaube, das Bild würde noch übler, als es jetzt teilweise schon ist. Auch Sie wissen, dass eine feine Kleidung mehr Pflege braucht als eine grobe. Im weiteren möchte ich Sie folgendes fragen: Wie stellen Sie sich — nachdem der Kampfanzug noch nicht in allen Waffengattungen verteilt ist — zum Beispiel eine K Mob oder K Mob-Übung mit Einrücken im August auf etwa 800 m ü. M. und sofortiger Verschiebung mit Camions auf 1500 bis 2500 m ü. M. vor? Können Sie sich vorstellen, wie die Leute schlottern?

Ich bin in mehreren militärischen Vereinen. Es kommt vor, dass ich über sehr viele Wochenenden die Uniform trage. Ich habe in unseren Reihen noch nie festgestellt, dass sich einer seiner Uniform geschämt hat. Im gleichen Zusammenhang möchte ich aber betonen, dass alle gut gekleidet sind in bezug auf Sitz der Uniform. Jeder Wehrmann hat das Recht, ja sogar die Pflicht, unpassende Uniformstücke im Zeughaus umzutauschen.

Über den Schnitt der Uniform gehe ich wieder mit Ihnen einig. Da liesse sich ganz bestimmt mit gutem Willen etwas machen, damit der leidige Ceinturon wegfallen könnte. Im weiteren stimme ich Ihnen auch in Sachen Gradabzeichen zu. Eine Neugestaltung nach Ihrem Vorschlag wäre zu begrüssen. Auch der steife Offiziershut dürfte anders aussehen.

Ich bin aber der Auffassung, dass sich ein Vergleich mit anderen Armeen, wie Sie ihn ziehen, eben wegen unseres Milizsystems nicht rechtfertigt. Sie erwähnen z. B. die Bundeswehr. Ich glaube aber, dass auch Sie wissen, dass jeder Bundeswehrsoldat