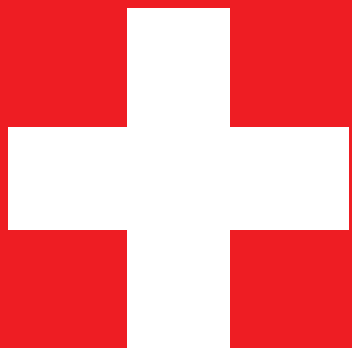




SCHWEIZER SOLDAT

November 2022

Die führende, unabhängige Militärzeitschrift der Schweiz

www.schweizer-soldat.ch | 97. Jahrgang | Fr. 8.-



150 Jahre
Militäreisenbahnwesen

Interview – Seiten 6–8

**BR Amherd will
Wehrgerechtigkeit**

Schweiz – Seite 9

**SRF schon
wieder gerügt**

Ausland – Seiten 40–41

**Militärjournalisten
in Finnland**

Missionserfolg ist kein Zufall.
Vertrauen Sie auf unseren
Flugzeug- und Komponenten-
unterhalt.



RUAG 

Bild: VBS



Bundesrätin Amherd besuchte am 28. Oktober erstmals den F-35-Produktionsstandort in Italien, Cameri. Am Standort des Rüstungsunternehmens «Leonardo» besichtigte sie die Fertigung von F-35-Kampffjets, welche primär für die europäischen Luftwaffen gebaut werden. Weltweit werden F-35 nur an zwei Standorten gebaut: In den USA sowie in Italien.

Schweiz

- 6 Interview mit Bundesrätin Viola Amherd
- 9 SRF: Erneuter Rückschlag
- 10 Strategische Bedeutung der Eisenbahn
- 12 Interview mit Oberst Walter Hohl
- 14 150 Jahre Militäreisenbahndienst
- 16 Der Militäreisenbahndienst MED
- 18 Spezialzüge für Bundesrat und Armee
- 19 Armeeauszählung 2022
- 20 Gründung der OG Cyber
- 22 Im Militär Kader, im Leben Vorbild!
- 24 Höchste Präzision auf engem Raum
- 27 Zehn neue Berufsoffiziere brevetiert
- 28 Mirage-Verein: Es braucht Lösungen
- 30 Luftwaffen OS: Objektschutz
- 33 Armee und der Aktivismus
- 34 Chef der Armee spricht Klartext

Kader

- 36 Bringt Grossmut zurück!
- 39 Jubiläumstreffen der Infanterie Offiziere

Ausland

- 40 Militärjournalisten in Finnland
- 42 Unterwasserinfrastruktur – verwundbare Zivilisation

Geschichte

- 47 Fliegende Festung aus dem Zugersee
- 50 Die Brieftaube im Dienst der Armee
- 52 Ein Offizier blickt zurück

Rüstung + Technik

- 54 SCiON: Sicherheit made in Switzerland
- 56 Endlich fliegt die neue Drohne
- 57 Bundesratsjet Pilatus PC-24 verkauft

Info + Service

- 58 SUOV / Agenda
- 60 Blickpunkt Heer / Luftwaffe
- 62 Zu guter Letzt

SPRENGSATZ

Es ist gleich falsch, allen oder keinem zu trauen.

Lucius Annaeus Seneca

Es ist so leicht, andere, und so schwierig, sich selbst zu belehren.

Oscar Wilde

Der Charakter ruht auf der Persönlichkeit, nicht auf den Talenten.

Johann Wolfgang von Goethe

Nehmen Sie die Menschen, wie sie sind, andere gibt's nicht.

Konrad Adenauer

Es gibt Diebe, die nicht bestraft werden und einem doch das Kostbarste stehlen: die Zeit.

Napoleon

Wenn man zehntausend Vorschriften erlässt, vernichtet man jede Achtung für das Gesetz.

Winston Churchill

Wenn du damit beginnst, dich denen aufzuopfern, die du liebst, wirst du damit enden, die zu hassen, denen du dich aufgeopfert hast.

George Bernard Shaw

Nicht die Glücklichen sind dankbar. Es sind die Dankbaren, die glücklich sind.

Francis Bacon

Wo befreundete Wege zusammenlaufen, da sieht die ganze Welt für eine Stunde wie Heimat aus.

Hermann Hesse

Jetzt mobil

Auf PC, Tablet oder Smartphone.
Immer zur Hand, immer dabei,
mit Zugriff auf das gesamte Archiv.



www.schweizer-soldat.ch





Bild: Franz Knuichel

AXALP: Unsere Luftwaffe zeigt ihr Können. Im Bild: Die Patrouille Suisse im Formationsflug.

Lichterlöschen



Das funktioniert auch nur in den kühnsten Träumen:

Stets versuchen wir dieselben symbolischen Anpassungen zu basteln und hoffen, dass sich die Wehrgerechtigkeit auf magische Art und Weise wiederherstellt.

Der Zivildienst hat aber keine Pflasterchen nötig, sondern eine Totalsanierung.

Im Gegensatz zur Zivi-Lobby sage ich es Ihnen, wie es ist. Ehrlich und unverblümt: Ein gerechtes Dienstleistungsmodell wird erst dann möglich sein, wenn im Bundesamt für Zivildienst die Lichter gelöscht werden.

Der heutige Zivildienst in seiner Form als eigenes Bundesamt in einem anderen Departement (WBF) ist überdimensioniert.

Der heutige Zivildienst ist moralisch längst bankrott gegangen, denn der sogenannte Tatbeweis ist nichts wert.

Lesen Sie es selbst nach auf der Seite 35: Was für ein Tatbeweis ist das eigentlich, wenn in einer HSG-Umfrage kein einziger Student angibt, dass er aus Gewissensgründen Zivildienst leiste?

Verstehen Sie mich nicht falsch: Der Zivildienst an sich soll weiterhin Bestand haben. Dies aber in einem Verbund mit dem Bevölkerungsschutz.

Die Zivi-Lobby hingegen bedarf keiner Aufmerksamkeit, da sie sich unlängst selber demontierte. Die neue Co-Präsidentin NR Seiler-Graf liess in ihrer Antrittsrede ernsthaft verlauten, dass der Zivildienst bei der Bewältigung grosser Notlagen «übernimmt, wenn Armee und Zivilschutz überfordert sind».

Der Fairness halber: Es gibt tatsächlich ein Szenario indem der Zivildienst ohne Ausbildung, Kader und Ausrüstung in einer Notlage übernimmt:

In den Träumen der Zivi-Lobby.

Wir aber brauchen ein Dienstleistungssystem, das in der Realität angesiedelt ist. Daher ist es an der Zeit für eine Fusion zwischen Zivildienst und Zivilschutz.

Gehen wir also auch in der Sicherheitspolitik mit gutem Beispiel voran und löschen wir dort die Lichter, wo es keinen Mehrwert für den Sicherheitsverbund Schweiz gibt.

Frederik Besse, Chefredaktor

«Wir sind auf dem richtigen Weg»

Im Interview mit dem SCHWEIZER SOLDAT nimmt Bundesrätin Viola Amherd, Chefin VBS, Stellung zur Rolle der Schweiz im Kosovo, die Zusammenarbeit mit der NATO sowie zur Wehrgerechtigkeit.

Hptm Frederik Besse



Bundesrätin Viola Amherd: «Die Wehrgerechtigkeit ist die Basis unserer Milizarmee und auch die Basis für die Dienstleistungsmodelle <Sicherheitsdienstpflicht> und <bedarfsorientierte Dienstpflicht>.»

+ Sie haben Anfang September unsere Truppen im Kosovo und in Bosnien-Herzegowina besucht. Welchen Eindruck hat das bei Ihnen hinterlassen?

Bundesrätin Amherd: Es war mein zweiter Besuch und es war sehr eindrücklich zu sehen, was unsere Armeeingehörigen leisten. Ich hatte auch mehrere offizielle Treffen und sprach mit dem Premierminister des Kosovo, dem Kommandanten der KFOR sowie dem Verteidigungsminister von Bosnien-Herzegowina.

Diese Gespräche verliefen positiv und ich erhielt viel Dank für die Leistungen der Schweizer in den beiden Ländern.

Der KFOR-Kommandant hat mir bestätigt, dass unser Engagement sehr wichtig sei und er möchte, dass wir weiterhin unsere Leistungen so erbringen. Seit meinem ersten Besuch hat sich die Situation nicht verbessert.

Im Gegenteil: Die Spannungen sind angestiegen, nicht zuletzt wegen dem Einfluss Russlands im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Das zeigt, wie wichtig die Schweizer Präsenz dort weiterhin ist.

+ Andere Nationen haben ihre KFOR-Kontingente reduziert. Die Schweiz hingegen hat ihre Präsenz verstärkt. Die KFOR würde es wahrscheinlich sehr begrüßen, wenn die Schweiz ihr Kontingent erhöhen würde?

Amherd: Die KFOR hat keinen Antrag gestellt, dass wir unser Kontingent erhöhen, die Mission ist aber in jedem Fall froh, wenn wir unser Engagement fortführen.

Die Schweizer Soldatinnen und Soldaten sind unter anderem darum sehr gefragt, weil im Unterschied zu anderen Ländern die meisten mehrsprachig sind.

Unsere Spezialistinnen und Spezialisten bei den Liaison und Monitoring Teams sind gefragt und es ist eindrücklich, wie sie mit der Bevölkerung in Kontakt stehen.

Die Bevölkerung reagiert sehr positiv auf die Schweizer Armeeingehörigen im Einsatz, wobei auch die Neutralität der Schweiz eine Rolle spielt. Unsere Leistungen im Geniebereich sind ebenfalls sehr stark gefragt.

+ Welchen Ratschlag würden Sie einer jungen Frau geben, die einen Friedensförderungseinsatz erwägt?

Amherd: Ein solcher Einsatz ist eine riesige Chance, etwas für die Schweiz zu leisten. Mit einem solchen Einsatz zeigt die Schweiz, dass wir neutral und solidarisch sind. Junge Menschen, insbesondere junge Frauen, können in einer solchen Mission Erfahrungen sammeln, die sie anderswo nicht machen können. Es ist auch gut zu sehen, wie die Unterschiede sind zwischen der Schweiz und Ländern, die von Kriegen geprägt sind.

+ Anfang September veröffentlichte die FDP ihr Positionspapier zur Sicherheitspolitik. Die Freisinnigen wollen die Interoperabilität und die Zusammenarbeit mit der NATO generell verstärken. Wie ist Ihre Ansicht zu diesem Thema? Wie stark können wir mit unseren Nachbarn zusammenarbeiten?

Amherd: Wir wollen mit der NATO und unseren Nachbarn stärker und in einem breiteren Spektrum als bislang zusammenarbeiten, auch wegen der veränderten Sicherheitslage in Europa. Im Sicherheitspolitischen Bericht 21 ist diese Absicht bereits festgehalten. Im Zusatzbericht vom September 2022 wird sie bekräftigt und es werden konkrete Möglichkeiten aufgezeigt.

Im Ukrainekrieg sieht man deutlich, wie wichtig eine Unterstützung von Partnern in einer solchen Situation ist. Es braucht eine Zusammenarbeit mit Partnern.

Es ist wichtig, dass unsere Systeme interoperabel sind. Unsere Armeeingehörigen

gen müssen die Zusammenarbeit auch in der Praxis trainieren können.

Wir müssen die Abläufe und unsere Partner kennen und dieselben Standards verwenden. Im Cyber-Bereich zum Beispiel oder bei friedensunterstützenden Einsätzen tun wir das bereits. Neu streben wir an, diese Zusammenarbeit auf verteidigungsrelevante Bereiche auszuweiten. Das ist unter Einhaltung der Neutralität möglich. Wir dürfen dabei keine Verpflichtungen zur gemeinsamen Verteidigung eingehen, oder Abhängigkeiten schaffen, die in der Praxis dasselbe bedeuten. Aber Vorbereitungen treffen für den Fall, dass man auch in der Verteidigung zusammenarbeiten müsste, das kann man als neutraler Staat.

❖ *Wie steht Brüssel zu dieser Zusammenarbeit? Obwohl die Schweizer Armee als Trainingspartner sicher attraktiv ist, hätte die NATO doch lieber ein weiteres Vollmitglied, oder nicht?*

Amherd: Ich habe genau dieses Thema mit dem NATO-Generalsekretär Jens Stoltenberg anlässlich des WEF 2022 besprochen. Die NATO ist interessiert an einer Zusammenarbeit mit der Schweiz und es ist für die NATO selbstverständlich, dass die Schweiz neutral bleiben will.

Die NATO würde eine stärkere Zusammenarbeit befürworten. Sie hat aber keine Erwartungen und stellt keine Forderungen. Wenn die Schweiz etwas will, darf sie sich einbringen und Vorschläge machen. Wir prüfen derzeit eine Konkretisierung der Möglichkeiten gemäss dem Zusatzbericht, zunächst intern, und dann mit unseren Partnern.

❖ *Damit die Schweiz ein attraktiver Trainingspartner ist, darf sie aber auch nicht zu einem Sicherheitsrisiko werden für ihre Nachbarn. Sie prüfen momentan alternative Dienstleistungsmodelle für die Schweizer Armee. Wie können wir die Armee bis zur Umsetzung eines neuen Modells alimentieren? Insbesondere auch unter Einbezug der Aspekte Zivildienst und Wehrgerechtigkeit. Für den SCHWEIZER SOLDAT ist die Wehrgerechtigkeit von zentraler Bedeutung. Für Sie auch?*

Amherd: Die Wehrgerechtigkeit ist die Basis unserer Milizarmee und auch die Basis

für die Dienstleistungsmodelle «Sicherheitsdienstpflicht» und «bedarfsorientierte Dienstpflicht», die wir zurzeit vertieft prüfen. Je nach Modell ist diese Anforderung schwieriger zu gewährleisten und wir werden dies entsprechend gewichten. So wie es heute aussieht, werden wir bis Ende der 20er-Jahre die Effektivbestände alimentieren können. Die Armee hat vor allem Bestandesprobleme wegen der hohen vorzeitigen Abgänge. Das Problem wird sich mit dem Abschluss der Übergangsregelung der WEA akzentuieren, weil dann 2028 und 2029 je zwei Jahrgänge gleichzeitig entlassen werden. Wir haben nicht mehr viel Zeit, brauchen aber auch nicht schon heute eine Lösung für dieses Problem.

Anders sieht es im Zivilschutz aus, dort stehen wir heute schon vor Problemen. Die dringlichsten Massnahmen betreffen daher den Zivilschutz. Hier arbeiten wir bereits an Gesetzesänderungen. Für die Armee wird der WEA-Abschlussbericht nächstes Jahr Vorschläge zur mittelfristigen Verbesserung der Alimentierung enthalten. Diese Ergebnisse werden in die Arbeiten zu einem allfälligen neuen Dienstpflichtsystem einfließen.

❖ *Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie also ab 2023 ein neues Dienstleistungsmodell dem Bundesrat vorschlagen wollen?*

Amherd: 2023 kommt der WEA-Abschlussbericht; bis Ende 2024 läuft die vertiefte Prüfung der Dienstmodelle.

❖ *Das würde bedeuten, dass ein neues Modell Ende der 2020er-Jahre eingeführt werden könnte. Erwarten Sie bis dahin keine weiteren korrigierenden Massnahmen? Wird der Status quo mit dem Orientierungstag für alle fortgeführt?*

Amherd: Was wir derzeit tun, nennen wir Status quo plus und dieser beinhaltet den obligatorischen Orientierungstag für die Frauen. Allerdings wird das eine Verfassungsänderung erfordern, was Zeit in Anspruch nimmt. Die Armee arbeitet schon länger an Massnahmen, um den Militärdienst attraktiver zu gestalten sowie die Abgänge in den Zivildienst zu bremsen.

Es ist nicht so, dass wir nichts machen, bis der WEA-Bericht fertig ist. Wir arbeiten kontinuierlich an Massnahmen zugunsten der Alimentierung der Armee. Bevor wir allerdings dem Bundesrat einen Vorschlag für die Dienstpflicht machen, wollen wir die Resultate aus dem WEA-Abschlussbericht kennen.

❖ *Müssen wir nicht gleichzeitig mehr gegen den Missbrauch des Zivildienstes unternehmen?*

Amherd: Wir nehmen das Zivildienstgesetz ebenfalls unter die Lupe. Doch das



Bilder: VBS

Mit einem Friedensförderungseinsatz zeigt die Schweiz, dass sie neutral und solidarisch ist. Im Bild: Bundesrätin Amherd besucht die Truppen im Kosovo.



Bundesarztin Amherd und NATO-Generalsekretär Stoltenberg anlässlich des WEF: «Die NATO ist interessiert an einer Zusammenarbeit mit der Schweiz und es ist für die NATO selbstverständlich, dass die Schweiz neutral bleiben will.»



«Wir dürfen dabei keine Verpflichtungen zur gemeinsamen Verteidigung eingehen, oder Abhängigkeiten schaffen, die in der Praxis dasselbe bedeuten. Aber Vorbereitungen treffen für den Fall, dass man auch in der Verteidigung zusammenarbeiten müsste, das kann man als neutraler Staat.»

gehört nicht zum Verantwortungsbereich meines Departementes.

Wir arbeiten jedoch mit dem Bundesamt für Zivildienst im WBF zusammen und planen einen Anlauf, um Änderungen, die wir bereits an der letzten Revision eigentlich hätten anbringen wollen, wieder aufzunehmen. Diese sollen aber nicht mehr so weit greifen wie die Revisionen, welche der Bundesrat 2020 vorgeschlagen hatte.

Mit Anpassungen des Zivilschutzgesetzes zur Sicherung der Zivilschutzbestände ist vorgesehen, dass ein Teil des Zivildienstes im Zivilschutz geleistet wird.

+ *Es stehen bald grössere Investitionen bei den Bodentruppen an. Rechnen Sie damit, dass es erneut ein «Finanzreferendum» geben wird, wie das der Bundesrat bei AIR 2030 entschieden hat?*

Amherd: Das ist kein Thema für mich. Die Kampfflugzeugbeschaffungen waren in der Schweiz immer etwas Besonderes. Denken Sie zum Beispiel an die F/A-18-Volksinitiative.

In Anbetracht dieser speziellen Thematik hat der Bundesrat, noch vor meiner Zeit, analysiert, dass die Beschaffung neuer Kampffjets einer Volksabstimmung unterstellt wird.

Mittels eines referendumsfähigen Beschlusses konnte sich die Bevölkerung zu diesem wichtigen Thema äussern und es ging mit 6 Milliarden auch um einen enor-

men Betrag. Somit war dieses Vorgehen gerechtfertigt.

Ich sehe aber nicht ein, warum wir bei anderen Beschaffungen in diese Richtung gehen sollen. Das Parlament hat die Einführung eines Finanzreferendums abgelehnt und das dürfen wir nicht einfach so durch die Hintertüre für gewisse Bereiche wie die Rüstungsprojekte einführen.

+ *Bleiben wir beim Thema Beschaffungen: Der Fall von Kabul zeigte auf, dass die Eidgenossenschaft Transportflugzeuge braucht. Haben Sie weitere Schritte in diesem Bereich geprüft?*

Amherd: Bereits vor dem Fall von Kabul haben wir die Beschaffung von Transportflugzeugen geprüft. Damals sind wir zum Schluss gekommen, dass wir keine solche Flugzeuge beschaffen sollten. Auch die Erfahrung in Kabul zeigte das. Es gibt genug Kapazitäten für Transportflugzeuge in Europa.

Es ist besser, eine gemeinsame Nutzung zu prüfen, anstatt solche spezialisierten Flugzeuge zu kaufen, die dann grösstenteils am Boden bleiben. Bei der Evakuierung aus Kabul hat die Kooperation mit Deutschland sehr gut funktioniert.

Unser KSK hat mit den deutschen Partnern ausgezeichnet zusammengearbeitet. Unter anderem auch deswegen, weil wir in der Vergangenheit schon zusammen trainiert haben. Das VBS hat dem Bundesrat vorgeschlagen, mit unseren Nachbar-

ländern die Zusammenarbeit im Bereich Transportflugzeuge zu institutionalisieren. Diese Arbeiten laufen derzeit.

+ *Frau Bundesarztin, die Sicherheitslage scheint sich kontinuierlich zu verschlechtern. Gäbe es eine Möglichkeit, unsere Beschaffungsprozesse zu optimieren?*

Amherd: Das ist mir ein grosses Anliegen. Kurz nach meinem Amtsantritt liess ich eine Studie verfassen, die untersucht hat, inwiefern wir das Beschaffungswesen verbessern können. Wir sind daran, die Ergebnisse dieser Studie umzusetzen, beispielsweise eine sogenannte Busspur.

Damit können Beschaffungen schneller durchgeführt werden. Das Entscheidende für mich ist – und das bestätigt auch der Zusatzbericht, den wir im September vorgelegt haben – die Planungen der Armee, die Sie auch in den Berichten Zukunft der Bodentruppen, Luftverteidigung und Cyber finden, sind auf dem richtigen Weg. Das ist entscheidend. Wir müssen keine 180-Grad-Wendung machen und können weiterarbeiten.

Mit der Erhöhung des Budgets auf 1 Prozent des BIP bis 2030 sind wir nun aber in der Lage, schneller vorwärtszukommen und Lücken rascher zu schliessen. All das aber im Wissen, dass Rüstungsbeschaffungen immer eine gewisse Zeit brauchen.

+ *Frau Bundesarztin, vielen Dank für das Interview!*

SRF: Erneuter Rückschlag

Im Bereich Sicherheitspolitik fängt sich das SRF mit seiner Analyse «Mit dem Kampfjet werden Volksrechte gegroundet» eine Rüge der SRF Ombudsstelle ein. Damit ist es bereits die 2. Rüge zur Berichterstattung über den F-35.

Hptm Frederik Besse

«Die Schweizerische Eidgenossenschaft schützt die Freiheit und die Rechte des Volkes», heisst es in Artikel 2 der Bundesverfassung. Nach der heutigen Debatte über den Kampfjet stellt sich die Frage, ob das Parlament diesem Anspruch hier gerecht geworden ist.», lautete es in der SRF Analyse. Das SRF bezeichnete den Entscheid des Parlamentes zum Kauf der Kampfjets als Grounding der Volksrechte.

Diese und weitere andere Aussagen, welche dem Narrativ der Kampfjetgegner entsprachen sorgten für Empörung. SVP Politiker Michael Frauchiger und neun weitere Personen reichten daraufhin eine Beschwerde bei der SRF-Ombudsstelle ein.

Die Ombudsstelle, geführt von Dr. Esther Girsberger und Kurt Schöbi, prüfte den Fall und antwortete Ende Oktober.

Verletzung von Art. 4 Abs. 2

«Die Ombudsstelle heisst die Beanstandungen wegen Verletzung von Art. 4 Abs. 2 des Radio- und Fernsehgesetzes (RTVG) gut.», lautet der Entscheid.

Konkret wird dabei diese Passage angesprochen: «Redaktionelle Sendungen mit Informationsgehalt müssen Tatsachen und Ereignisse sachgerecht darstellen, so dass sich das Publikum eine eigene Meinung bilden kann. Ansichten und Kommentare müssen als solche erkennbar sein.»

Die Wertung der Ombudsstelle lautet: «Wenn von «gegroundeten Volksrechten» gesprochen wird, müssen zumindest die entscheidenden demokratischen Prozesse erwähnt werden.»

Das sei nicht erfolgt. Das SRF habe unterlassen, darauf hinzuweisen, dass das Volk bereits über den Kauf abstimmen konnte.

Die Ombudsstelle fragt sich daher ob es nicht ehrlicher wäre, «Analysen» wie den kritisierten SRF Beitrag, mit dem Begriff «Kommentar» zu umschreiben.

SRF hält dagegen

Das SRF weist die Kritik zurück. Der Text erfülle die Anforderungen für eine Newsanalyse und sei Sachgerecht. Die Redaktion räumt aber ein, dass der Beitrag «pointiert» geschrieben wurde. Das SRF argumentiert, dass die Lage aussergewöhnlich war und eine solche Analyse rechtfertige.

Grounding?

Ein umstrittener Punkt der Analyse war die Aussage, dass der Bundesrat und das Parlament die Volksinitiative verunmöglicht habe.

Die SRF Redaktion schreibt hierzu: «Auch ist der Grundsatzentscheid vom September 2020 keine Legitimation für das Parlament, die Umsetzung der später ein-

gereichten Volksinitiative zum konkret ausgewählten Kampfjettyp zu verunmöglichen.

Die Ombudsstelle lässt das nicht gelten. Sie hält dass die angebliche Verunmöglichung kein Fakt sei sondern eine Überzeugung Andersdenkenden. In diesem Fall der Armeegegner.

Das Volk habe durchaus abstimmen können und hat dies auch getan. Die Mehrheit der Stimmbürger gab dem Bundesrat den Auftrag einen der vier Kampfjets mit dem vorgegebenen Budget zu kaufen.

Ausserdem, so hält die Ombudsstelle fest, sei auch der Zeitpunkt der Abstimmung innerhalb des Beschaffungsprozesses relevant. So ist es relevant, dass die Armeegegner eine Volksinitiative wesentlich vor der Frist eingereicht haben. Im Beschaffungsprozess gesehen, jedoch weiterhin viel zu spät. Dazu kommt, dass Volksinitiativen keine aufschiebende Wirkungen für Geschäfte des Bundes haben.

«Wenn von «gegroundeten Volksrechten» gesprochen wird, müssen zumindest die entscheidenden demokratischen Prozesse erwähnt werden. Was nicht erfolgt ist», lautet das Fazit.

Was die Ombudsstelle und das SRF jedoch nicht kommentierten: Bei einer Annahme der Volksinitiative wäre das Budget für andere Kampfjets wieder gestrichen worden. 

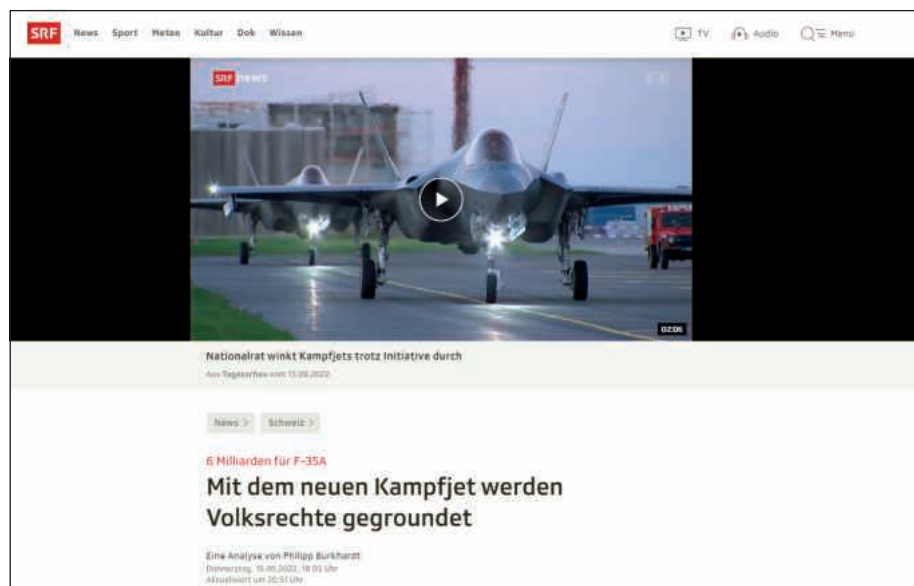


Bild: SRF

Beschwerde gegen SRF Beitrag anlässlich des Entscheides zur Beschaffung der Kampfjet. Die Ombudsstelle bemängelt die Sachgerechtigkeit der Analyse.

Strategische Bedeutung der Eisenbahn

Die Eisenbahnen haben seit ihrem Bestehen für die Streitkräfte der jeweiligen Länder eine strategisch hohe Bedeutung und erfüllen wichtige logistische Aufgaben und Funktionen. So auch in der Schweiz. Aus der sehr umfangreichen und reichhaltigen Geschichte des militärischen Eisenbahnwesens haben wir Beispiele dazu ausgewählt.

Fachobf. Andreas Hess, Stv. Chefredaktor



Bild: Wikimedia

Im Sezessionskrieg spielten Eisenbahntransporte erstmals eine strategisch wichtige Rolle. Hier im Bild: Truppen der Union zerstören die Eisenbahninfrastruktur des Gegners.

Im amerikanischen Sezessionskrieg von 1861 bis 1865 machten sich die Kriegsparteien, die Konföderierten (Süd)Staaten und die Unionsstaaten die Eisenbahnen zu ihrem Nutzen. Die Nordstaaten unterstellten sämtliche Eisenbahnstrecken General George B. McClellan. Er erhielt über die Eisenbahnen uneingeschränkte Vollmachten. Ursprünglich aus einem zumeist

aus Soldaten bestehenden Konstruktionskorps, wurde ein militärisch organisiertes Korps gebildet.

Im Verlauf des Krieges wuchsen die Einheiten der Eisenbahntruppen auf bis zu 25 000 Mann an. Diese Einheiten waren in Bauabteilungen für Strecken- und Brückenbau und in Betriebsabteilungen gegliedert.

Zu den Aufgaben der Bauabteilungen gehörte der Bau neuer Linien, die Instandstellung beschädigter oder zerstörter Bahnanlagen oder die taktische Zerstörung gegnerischer und eigener Bahnanlagen. Für die Beschaffung und Einsatz der Bahnbetriebsmittel und den eigentlichen Bahnbetriebsdienst waren die Betriebsabteilungen zuständig. Die Eisenbahnen der amerikanischen Kriegsparteien übten einen grossen, wenn nicht entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf aus. Auf Grund dieses Erkenntnis wurden wenige Jahre später auch in europäischen Staaten militärische Eisenbahnformationen gebildet.

Von Preussen bis DDR

Die Königlich-Preussische Militäreisenbahn wurde 1875 gegründet und war die kleinste der preussischen Staatsbahnen. Die Bahnstrecke verlief von der Gemeinde Schöneberg, damals ausserhalb Berlins gelegen via Zossen, Wünsdorf zum grossen Artillerieschiessplatz und Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut südlich Berlins gelegen. 1897 wurde die Bahnstrecke bis Jüterbog verlängert. Die Strecke wurde durch das Militär gebaut und betrieben, die Streckenlänge betrug bei Eröffnung der Bahn 45 km.

Mit dem Bau dieser Bahnstrecke wurden wichtige militärische Anlagen und Übungsgelände direkt miteinander verbunden. Die Bahnstrecke behielt nach dem Krieg bis zum Fall der Mauer ihre wichtige strategische Bedeutung, für die DDR und die Sowjetunion.

Isonzo: Aufmarsch per Bahn

Für den Aufmarsch des österreichisch-ungarischen Heeres zur Isonzo-Schlacht 1917 standen 5–6 Wochen zur Verfügung. Aus dem Osten der Donau-Monarchie und von der Westfront gegen Frankreich mussten Truppen sowie der gesamte Bedarf an Verpflegung, Material, Munition herangeführt werden.

Der Aufwand des Militäreisenbahnwesens von der Bereitstellung des Rollmaterials über die Planung und Umsetzung des Personaleinsatzes bis hin zur Erstellung der Fahrpläne war enorm: Eingesetzt wurden insgesamt 2400 Militäreisenbahnzüge. Davon waren 870 Züge für die Truppentransporte und 1530 Züge für die Material-, Munitions- und Lebensmittelzüge.

Für die grossen Truppenaufmärsche im Westen wie im Osten wurden die Streitkräfte per Bahn an die Fronten verlegt. Eingesetzt wurden rund 2500 Lokomotiven und etwa 100 000 Eisenbahnwaggons. Für den Transport von 1 Million Artilleriegranaten wurden 2000 Bahnwaggons eingesetzt.

Abzug aus Deutschland

Nach dem Fall der Mauer 1989 mussten aus der ehemaligen DDR rund 337 800 Angehörige der Westgruppe der Truppen, WGT, bis 1988 als Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte im Westen GSSD bezeichnet, sowie deren rund 208 400 Familienangehörige und Zivilpersonen zurück nach Russland zurückverlegt werden.

Diese mehrere Jahre dauernde Truppenverlegung gilt als die grösste in Friedenszeiten.

Die meisten dieser Transporte wurden per Bahn abgewickelt. Entweder mit direkt nach Russland laufenden Zügen oder dann über den Fährhafen Mukran auf Rügen. Dieser Fährhafen verfügt über die Möglichkeit, Eisenbahnwaggons direkt auf die Fährschiffe zu verladen und in den Bestimmungshäfen an der Ostsee zu entladen und direkt dem Bahnnetz zuzuführen.

Unter anderem wurden 4288 Kampfpanzer, 3682 Artilleriesysteme 2,75 Mio. Tonnen Material, darunter 670 000 Tonnen Munition nach Russland sowie die ganze persönliche Habe der Soldaten und ihrer Familien zurückverlegt.

Ab dem Bahnhof Wünsdorf verkehrten während der Besatzungszeit ab 1945 bis zum definitiven Abzug der WGT am 31. August 1994 täglich direkte Militärzüge nach Moskau. Dazu wurden auf

den entsprechenden Bahnstrecken das Normalspurgleis mit einem zusätzliche, dritten Breitspurgleis versehen. So konnten die Breitspurwaggons der sowjetischen Staatsbahnen ohne aufwändiges Umspurieren an den Grenzbahnhöfen direkt weiterfahren.

Strategische Bedeutung der Bahn

Das Schweizer Eisenbahnnetz mit seinen 5751 km Länge ist bezogen auf die Fläche unseres Landes das dichteste Bahnnetz der Welt. Die Normalspur misst 3846 km oder 78% des Bahnnetzes, die Schmalspurstrecken messen rund 1500 km. Rund 600 Bahnhöfe und Haltestellen betreiben und unterhalten die SBB, etwas über 1000 die übrigen Bahnen der Schweiz. Als Nord-Süd-Transitachse mit den Basistunnels am Gotthard und Lötschberg ist das Bahnnetz der Schweiz seit je her auch strategisch von hoher Bedeutung.

Die Armee nutzt das Schienennetz primär für den Transport von gepanzerten Fahrzeugen, Material, Waffen und die Verlegung von Truppen in ihre zugewiesenen Räume oder für die Urlaubstransporte der Truppe an den Wochenenden.

Infrastruktur

Voraussetzungen für die militärischen Bahntransporte ist eine entsprechende Infrastruktur der Bahnhöfe und Gleisanlagen zum sicheren Be- und Entladen von Fahrzeugen, Waffen, Munition, Material und Gerät sowie Truppen.

Zu den Voraussetzungen für die Bahntransporte gehören ein entsprechender Bereitstellungsraum, die Gleislänge für die eingesetzten Züge, Rampen, die Umsetzung und Einhaltung der umfangreichen Sicherheitsvorschriften und weite-

res mehr. Dafür ist der Fachbereich Militäreisenbahndienst im Kommando Operationen zuständig. 

Dienstpflichtbefreiung

Angestellte der Bahnunternehmen, welche für unentbehrliche Arbeiten wie die Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs eingesetzt werden, sind vom Militärdienst befreit.

Das Bundesgesetz über die Armee und die Militärverwaltung, kurz Militärgesetz, regelt in Artikel 18 abschliessend die Dienstbefreiung für unentbehrliche Arbeiten.

Für die Dauer ihres Amtes oder ihrer Anstellung werden gemäss Buchstabe h von der Militärdienstpflicht befreit: Angestellte der Postdienste, der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen sowie der Verwaltung, die in ausserordentlichen Lagen für den Sicherheitsverbund Schweiz unentbehrlich sind.

Gestützt auf diesen Artikel schreibt die Verordnung über die Militärdienstpflicht, welche Personen konkret vom Militärdienst befreit sind: Angestellte aller vom Bund konzessionierten Transportunternehmen der Eisenbahn-, Seilbahn-, Trolleybus-, Autobus- und Schifffahrtsunternehmen sowie Angestellte von Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage einer schweizerischen Netzzugangsbewilligung nach Artikel 8c Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 für die wirtschaftliche Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern regelmässig Dienstleistungen im Güterverkehr erbringen und die für die Erfüllung der Leistungsaufträge der konzessionierten Transportunternehmen unentbehrlich sind; der Ausflugsverkehr fällt für die Beurteilung der Leistungsaufträge ausser Betracht;

Hauptberuflichkeit liegt vor, wenn die militärdienstpflichtige Person in einem mindestens auf ein Jahr abgeschlossenen befristeten oder in einem unbefristeten Arbeitsvertragsverhältnis steht und die unentbehrliche Tätigkeit durchschnittlich mindestens 35 Stunden in der Woche ausgeübt werden muss.

Die Kriegsschleife bei Aarburg

General Guisan erkannte, dass der Bahnhof Olten einer der gefährdetsten Punkte des Schweizerischen Eisenbahnnetzes war. Guisan ordnete an, dass der Bahnhof Olten südlich umfahren werden sollte. Dafür wurde bei Aarburg eine sogenannte «Kriegsschleife» vorgesehen. Auf diese Weise konnte der Bahnhof Olten von Luzern her Richtung Bern über diese Schleife umfahren werden.

Die Strecke wurde jedoch bis 2004 nie in Betrieb genommen. Sie diente im Abschnitt bei Aarburg als Abstellgleis, die Weiche bei Rothrist lag neben dem Trasse einbaubereit. Erst mit Inbetriebnahme des Bahn 2000-Projektes im Jahre 2004 wurde die «Kriegsschleife» für die direkten Züge Luzern – Bern in Betrieb genommen.

«Die LBA gehört zu den grössten Kunden der SBB-Cargo»

Für die Eisenbahnbelange der Armee sind milizmässig eingeteilte Eisenbahnoffiziere in den Stäben der Grossen Verbände zuständig. Der Chef der Eisenbahnoffiziere, Oberst Walter Hohl erklärt im Interview wie die militärischen Eisenbahndürfnisse wahrgenommen werden.

Fachof Andreas Hess, Stv. Chefredaktor

+ *Bis zur Armee reform Armee XXI war der Militäreisenbahndienst ein eigener Dienstzweig innerhalb der Armee. Wie wird heute der Militäreisenbahndienst in der Armee sichergestellt?*

Walter Hohl: Einen offiziellen Fachbereich Militäreisenbahndienst gibt es nicht mehr. Es existieren heute nur noch 15 Eisenbahnoffiziere in den Stäben der Grossen Verbände, die ich in meiner Milizfunktion aus dem Stab Kommando Operationen versuche, bestmöglich fachtechnisch zu befähigen, fachlich zu führen und zu taktisch zu unterstützen.

Dazu führen wir jährlich einen Fachdienstrapport sowie jeweils im Herbst einen gemeinsamen Ausbildungstag durch.

Beabsichtigt wird, die beiden Eisenbahnoffiziere im Luftwaffenstab und im Stab der Log Br 1 per 01.01.2024 aufzuheben,

da deren Fachwissen in der Stabsarbeit, bei Planungen und im Einsatz in den letzten 20 Jahren nicht mehr gebraucht wurde und so auch nicht mehr befriedigend für die eingeteilten Eisenbahnoffiziere ist.

Zusammen mit dem J4/6 versuchen wir die beiden Stellen in den Stab Kommando Operationen zu verschieben damit wir zukünftig mit einem Team von drei bis vier Eisenbahnoffizieren als Kommando und Doktrinstelle für sämtliche Eisenbahnbelange agieren können.

Auf der «Doktrinstelle» kümmern wir uns derzeit zu dritt (Oberst Hohl und Maj Manetsch eingeteilt im Stab Kdo Op und Fachof Baumann aus dem Stab Log Br 1) um folgende Haupt-Lieferobjekte:

- Einsatzdoktrin und Planungsprämissen für Bahnverlad und Bahntransporte;

- Anlagenstrategie der ortsfesten Verladeanlagen für Bahntransporte durch die Truppe;
- Bereitstellen von Grundlagen im Militäreisenbahndienst zu Beispiel als Anlageninventar und Webkarte für Verladeanlagen und Sperrstellen bei den Bahnen;
- Pflege und Weiterentwicklung des Reglements 52.036 Bahntransporte;
- Erstellung von Weisungen und Prozessdokumentationen für Armee und Bahnen für die Zusammenarbeit, insbesondere für Übungen oder Einsätze in Gleisnähe oder im Gleisbereich;
- Schulungsunterlagen und Ausbildungsfilm für Bahnverlad und Einsätze in Gleisnähe;
- Netzwerkpflege zu den Bahnen.

+ *Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den zahlreichen Schweizer Bahnunternehmen. Wie sieht diese Zusammenarbeit aus, was sind die Schnittstellen zwischen der SBB - und dem Militäreisenbahndienst?*

Hohl: Das Operation Center Infrastruktur (OCI) der SBB agiert im Auftrag der KOVE (Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle) als operativer Systemführer für alle Bahnen.



Die zivilen Sicherheitsvorschriften gelten auch für die Armee. Übungen und Einsätze im Gleisbereich oder in Gleisnähe erfordern ein entsprechendes Sicherheitsdispositiv und speziell ausgebildetes Sicherheitspersonal der Bahnen und müssen mindestens acht Wochen im Voraus bestellt werden.



Die Truppe verlädt heute hauptsächlich Raupen- und Radfahrzeuge und Geräte. Diese Transporte sind als reine Ganzgüterzüge oder als gemischte Züge, vorne Personenwagen, hinten Güterwagen möglich.

Die SBB ihrerseits pflegt seit 2010 wieder einen direkten Kontakt mit der Armee über eine Steuer- und Koordinationsgruppe Armee - SBB in welcher armeeseitig der J4/6 Oberst i GSt B. Wittwer und SBB-seitig der Leiter Krisen- und Notfallmanagement Oberst i GSt aD Daniel Schlup als SPOC agieren und durch die Eisenbahnoffiziere fachlich unterstützt werden.

Über das Netzwerk der eingeteilten Eisenbahnoffiziere die aus verschiedenen Bahnunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr stammen stellen wir bei Bedarf die Abstimmung mit den Bahnen und öV-Partner in der Schweiz sicher. Die Eisenbahnoffiziere sind also bei Bedarf auch ausserhalb ihrer offiziellen Dienstzeit 7x24h persönlich oder über die Sammelmailadresse militaereisenbahndienst@sbb.ch erreichbar und geben Anfragen bei Bedarf weiter, sodass diese innert 48h beantwortet werden können.

Dazu ein Beispiel: Zu Beginn des ersten Corona Lockdowns informierte mich der J4/6 am Samstag, 14. Februar 2020 um 2200 telefonisch darüber, dass im Rahmen der Mobililmachung am Sonntag 15. Februar 2022 AdA aus MmhB-Formationen mehrheitlich mit dem öV ohne Marschbefehl (ohne gültigen Fahrausweis) einrücken werden.

Um Unannehmlichkeiten und Bussen zu vermeiden musste diese Information umgehend an alle öV-Partner weitergeleitet werden. Ich habe die Information adressatengerecht aufbereitet und noch am selben Tag, kurz vor Mitternacht über die Informationssysteme des OCI an alle öV-Unternehmen verteilen lassen.

✚ *Über welches Rollmaterial verfügt die Armee? Wie wird zum Beispiel in einem Mobililmachungsfall sichergestellt, dass die Bahnunternehmen genügend Rollmaterial zur Verfügung stellen?*

Hohl: Die LBA ist im Besitz von rund 115 Panzertransportwagen des Typs Slmmnps und 2 Rampenwagen des Typs Slmps/Slps. Nur die Flachwagen des Typs Rs/Res (4-achsig) und Ks (2-achsig), welche für den Verlad von leichten Pneu- oder Raupenfahrzeugen verwendet werden kommen von den SBB.

Ein allfälliger Verlad von modernen Lastwagen würde ein einmieten von spezi-

ellen Niederflurwagen, wie wir diese von der Rollenden Landstrasse (RoLa) kennen erfordern. Das haben wir bisher, aus Effizienz- und Kostengründen als nicht zielführend beurteilt und deshalb noch nie gemacht.

Im Hinblick auf eine bessere CO2-Bilanz, könnten solche Transporte in naher Zukunft aber aktuell werden, weshalb wir aktuell die Vorgaben, Prozesse und Verlademöglichkeiten mit SBB Cargo klären. Bei Bedarf würde die KOVE das Rollmaterial entsprechen zugunsten der Armee priorisieren.

✚ *Wieviele Militärzüge sind jährlich zu Gunsten der Armee unterwegs, können Sie etwas darüber sagen?*

Hohl: Wir unterscheiden zwischen Transportleistungen der Basislogistik und Truppentransporten. Die Armee verzichtet, wenn immer möglich darauf im Rahmen von Übungen oder Einsätzen kostenpflichtige Personenextrazüge zu bestellen und orientiert sich am Regelangebot (Fahrplan) der Bahnen.

Diese müssen ihr Angebot nämlich bei Bedarf für die Armee kostenlos verstärken oder Alternativen vorschlagen.

In den Jahren 2016 bis 2020 wurden jährlich rund 60 Ganzzüge mit insgesamt jeweils über 650 Wagen für Truppentransporte durchgeführt. Wegen Corona haben die Transporte in den Jahren 2020 und 2021 etwas abgenommen, ziehen nun aber wieder kräftig an und dürften zukünftig, wegen der CO2-Ziele der Armee, deutlich über 60 Züge erreichen.

✚ *Was wird alles per Bahn transportiert?*
Hohl: Sehr viele Materialtransporte der Basislogistik. Die LBA gehört zu den grössten Kunden von SBB Cargo in der Schweiz.

Die Truppe verlädt heute hauptsächlich Raupen- und Radfahrzeuge und Geräte. Diese Transporte sind als reine Ganzgüterzüge oder als gemischte Züge, vorne Personenwagen, hinten Güterwagen möglich.

Die Eiseb Of klären die Machbarkeit und organisieren auch Spezialtransporte. Im Rahmen der U «ODESCALCI 22» wurde der Bahntransport der Schwimmbrücke 95 von Othmarsingen durch den Gotthard nach Cadenazzo und zurück durchgeführt. Dabei musste die Strecke

Die Eisenbahnoffiziere

Die eingeteilten Eiseb Of stehen bei Bedarf jederzeit zur Verfügung uns sollen bei allen Tätigkeiten, welche die Bahntangieren einbezogen werden. Die beste und zuverlässigste Kontaktaufnahme erfolgt über die Adresse militaereisenbahndienst@sbb.ch.

Bahntransporte und Sicherheitsdispositive für Arbeiten im oder nahe am Gleis benötigen in der Regel eine Vorlaufzeit von >8 Wochen. Nur mit Unterstützung des zuständigen Eiseb Of sind kurzfristige Vorhaben denkbar.

Das Bahnnetz der Schweiz gehört zu den am stärksten ausgelasteten Bahnsystemen der Welt. Kapazitäten für Extrazüge der Armee sind in der normalen Lage nicht uneingeschränkt vorhanden und müssen gezielt und bedarfsgerecht für Armee und SBB geplant werden.

Weiter wurde die Bahninfrastruktur auf das Notwendige reduziert, was dazu führt, dass insbesondere auf Nebenstrecken die für einen Extrazug der Armee notwendigen Gleise und Verladanlagen nicht mehr vorhanden sind. Die Eiseb Of kennen die Möglichkeiten und unterstützen die S3 und S4 beim Planen von Einsätzen und Übungen mit dem Konzept Eisenbahn.

Bellinzona - Giubiasco für den übrigen Verkehr vollständig gesperrt werden.

✚ *Die Sicherheit im Bahnverkehr ist ein wichtiger Aspekt für einen reibungslosen Betriebsablauf. Was sind hier die Herausforderungen?*

Hohl: Die zivilen Sicherheitsvorschriften gelten auch für die Armee. Übungen und Einsätze im Gleisbereich oder in Gleisnähe erfordern ein entsprechendes Sicherheitsdispositiv und speziell ausgebildetes Sicherheitspersonal der Bahnen und müssen mindestens acht Wochen im Voraus bestellt werden. Einsätze im Gleisbereich erfordern zudem immer eine Gleissperre, welche im dicht befahrenen Netz zwischen 0500-2400 kaum mehr machbar sind.

✚ *Herr Hohl, besten Dank für das Gespräch.* ✚

Die Bahn in Krieg und Frieden: 150 Jahre Militäreisenbahndienst

Der Deutsch-Französische Krieg von 1871 war ein Grund für die Bildung des Militäreisenbahndienstes. Im Beitrag beleuchtet Jin Chei, Mitarbeiterin im Historischen Archiv von SBB Historic, den Militäreisenbahndienst, der vor 150 Jahren ins Leben gerufen wurde.

Jin Chei, SBB Historic, Brugg-Windisch



Bewachung der Gotthardeisenbahn im Ersten Weltkrieg.

Die Bildung des Militäreisenbahndienstes kann zeitlich etwas weniger genau festgelegt werden. Zwar wurde die schweizerische Eisenbahn bereits seit ihrem Geburtsjahr 1847 für Truppentransporte verwendet, ein wichtiger Grundstein für die Organisation des späteren Militäreisenbahndienstes (MED) wurde aber im Deutsch-Französischen Krieg gelegt.

Der Rücktransport der internierten französischen Bourbaki-Armee im Jahr 1871 war eine logistische Herausforderung, welcher mit dem ersten gemeinsamen Grosstransportfahrplan der schweizerischen Privatbahnen begegnet wurde.

Interessanterweise gab es damals zwar die «Eisenbahn- und Telegraphensektion» im Generalstab, welche von Oberstleutnant Jules Grandjean, Direktor der Jura Industriel, geleitet wurde. Dieser kann somit als erster Militäreisenbahndirektor bezeichnet werden.

Die Privatbahngesellschaften behielten aber ihre Selbstständigkeit, Grandjean nahm nicht die geplante Funktion des «Centralbetriebschefs» ein und der Heimtransport der Internierten wurde nicht als Aufgabe des Generalstabs angesehen, so dass die Leitung der Aktion den jeweiligen Bahngesellschaften selbst überlassen

blieb. Lediglich in Olten wurde durch das Militärdepartement eine «Oberleitung» als Führungsinstrument eingesetzt.

Nichtsdestotrotz hatten die im Krieg gemachten Erfahrungen wichtige Erkenntnisse für die zukünftige Organisation des Militäreisenbahnwesens gebracht. Bereits 1870 empfahl Grandjean den Privatbahnen diverse Massnahmen, wie etwa ein einheitliches Signalreglement, Normierung von mobilen Rampen für den Ein- und Auslad von Pferden und Fuhrwerken sowie eine Organisation von Transporten zur besseren Ausnützung des Rollmaterials.

Zusammen mit dem ersten gemeinsamen Transportfahrplan für die Rückführung der Bourbaki (übrigens noch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h, auf Bergstrecken 18 km/h) zeigt sich, welchen Einfluss militärische Beweggründe auf die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Schweiz hatten.

Zudem wurde nach dem Kriegsende Oberst Hermann Siegfried (bekannt für die sogenannten Siegfriedkarten) damit beauftragt, wünschenswerte Verbesserungen des Eisenbahnnetzes in Bezug auf Militärtransporte aufzuzeigen.

Dienst für die Landesverteidigung

Im folgenden Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1872 erhielt der Staat sodann auch die Berechtigung «für die Zwecke der Landesverteidigung die Eisenbahnen [...] in Anspruch zu nehmen und beliebig darüber zu verfügen».

Ebenfalls wurde ein grosser Teil des Bahnpersonals von der Wehrpflicht entlassen, jedoch unter der Voraussetzung, dass im Falle einer kriegerischen Auseinandersetzung der Dienst quasi als Eisenbahner absolviert werden müsse.

Hier zeigt sich einerseits der Einfluss, den militärische Interessen auf die Streckenführung hatten, andererseits dass bereits die Privatbahnen im Staatsdienst stehen konnten!



Oberst Joseph Zingg, zivil: Leiter des Betriebsdepartements bei der Generaldirektion SBB, erhielt im Ersten Weltkrieg die Befehlsgewalt über sämtliche Schweizer Transportanstalten.

Seine grundsätzliche Einteilung erhielt der MED, als 1892 fünf Eisenbahngruppen gebildet wurden, welchen die fünf grössten Privatbahnen (Jura-Simplon-Bahn, Schweizerische Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen) vorstanden.

Auch kleinere Bahn- und Dampfschiffgesellschaften wurden jeweils einer Gruppe zugeteilt. Diese Organisation wurde auch bei der SBB beibehalten. Die fünf SBB-Kreisdirektoren waren im Krieg als Betriebsgruppendirektoren dem Oberbetriebsdirektor, einem Mitglied der Generaldirektion SBB, unterstellt gewesen.

Des Weiteren erhielt die Generaldirektion unter anderem die Aufgaben, Instruktionen und Transportanordnungen für die Besammlung der Truppen sowie den Kriegsfahrplan für die eigenen Linien zu erstellen und stets aktuell zu halten.

Erster Weltkrieg

Diese und weitere Vorbereitungen wurden im Ersten Weltkrieg auf die Probe gestellt. Zusammen mit der Mobilmachung der Armee verfügte der Bundesrat auch den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen und Dampfschiffe.

Dies bedeutete, dass das Personal dem Militärgesetz unterstellt war und seinen Dienst nicht mehr verlassen durfte. Als Militäreisenbahndirektor wurde Oberst Joseph Zingg ernannt, ziviler Leiter des Betriebsdepartements bei der Generaldirektion SBB. Damit erhielt er die Befehlsgewalt über sämtliche Schweizer Transportanstalten.

Zwei Wochen nach der erfolgreichen Mobilmachung der Armee konnte der Kriegsfahrplan bereits wieder durch einen



Ein Personenwagen der SBB, umgerüstet für den Transport von Verwundeten.

reduzierten Zivilfahrplan ersetzt werden. Der Kriegsbetrieb wurde im März 1916 ausser Kraft gesetzt, um «das Publikum nicht zu belästigen» und den Dienst der Eisenbahner zu erleichtern – im Kriegsbetrieb waren sie unter anderem zusätzlich zur bewaffneten Bahnbewachung verpflichtet, Ruhezeiten mussten nicht eingehalten werden. Der Chef des Transportdienstes warnte daraufhin bereits vor den Folgen eines möglichen Streiks des Bahnpersonals – dieser Fall trat dann 1918 mit der Teilnahme am Landesstreik ein, welcher zu einer erneuten, wenn auch nur kurzen, Einführung des Kriegsbetriebs führte.

Im Zweiten Weltkrieg

Zum zweiten Mal wurde dieser im Zweiten Weltkrieg ausgerufen – wiederum leistete die Bahn eine grosse Unterstützung bei der Mobilmachung. Gesamthaft hatten die Angehörigen der Armee von September 1939 bis Ende 1944 über 100 Millionen Bahnreisen unternommen!

Der Militäreisenbahndienst kümmerte sich aber bei weitem nicht nur um den Fahrplan und Truppentransport. Auch

Güter zur Landesversorgung und Verwundete oder Internierte mussten transportiert und dazu der grenzüberschreitende Verkehr geregelt werden.

Zudem hatte der MED für die Sicherheit der Infrastruktur zu sorgen, aber auch für deren eventuelle Unbrauchbarmachung oder Wiederinstandsetzung.

Zur Erfüllung all dieser Aufgaben wurden unter anderem Organe wie das Kriegstransportamt oder die bewaffnete Bahnpolizei geschaffen, geheime Kommandozentralen geplant, Anleitungen zur Zerstörung von Triebfahrzeugen verfasst und der schnelle Wiederaufbau von Brücken geübt. Ebenfalls kamen diverse Spezialfahrzeuge wie etwa ein Badezug, Sanitätszüge oder der Kriegspressezug zum Einsatz.

Dabei beschränkte sich die Arbeit des MED nicht nur auf Kriegszeiten. Instrumente wie etwa der Kriegsfahrplan mussten stetig angepasst werden und die vielfältigen Aufgaben erforderten ausführliche Vorbereitung. Das Wissen um die schnelle Wiederinstandsetzung konnte aber auch bei Zerstörung durch Naturereignisse eingesetzt werden. 

Bekanntmachung

betreffend den

bewaffneten Bahnbewachungsdienst durch Bahnpersonal

1. Zum Schutz der Bahnanlagen und der Anlagen für die Kraftzeugung und -übertragung wird ein Teil des Bahnpersonals bewaffnet. Dieses Personal untersteht dem Militärgesetz.
2. Zur besseren Überwachung der Anlagen

ist Zivilpersonen verboten:

a) andere Niveaueinfahrten, Unterführungen oder Überführungen zu benutzen als die, welche dem Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr offen stehen!
b) das Stehbleichen auf Niveaueinfahrten, Über- oder Unterführungen;
c) das Betreten von Eisenbahnbrücken und zwar auch von solchen, auf denen in Friedenszeiten am Fußgängerweg dem Publikum geöffnet ist;
d) das Betreten der Tunnel;
e) der Eintritt in das Areal eines Kraft- oder Überwerkes;
f) die Annäherung an Wasserkraft-, Schütt- oder Stehwerkanlagen;
3. Dem bewaffneten Bahnpersonal steht die **militärische Polizeigewalt** zu. Es ist befugt, bei der Erfüllung seiner Aufgabe Personen festzunehmen, Gegenstände zu beschlagnahmen und gegebenenfalls von der Waffe Gebrauch zu machen.

Dem Waffengebrauch geht eine nur einmalige Warnung voraus.

Eidgenössisches Militärdepartement.

Bewaffneter Wachtdienst: Im Kriegsfall wurde ein Teil des Bahnpersonals bewaffnet.

Der Militäreisenbahndienst MED

Der Dienstzweig Militäreisenbahndienst der jüngeren Zeit bestand zunächst aus fünf, später aus drei Eisenbahnregimentern. Sie stellten unter anderem den militärischen Bahnbetrieb und die Infrastruktur sicher.

Roald Hofmann, Chur, Senior Consultant Sicherheit / Risikomanagement Rhätische Bahn

Die neugegründete Schweizerische Bundesbahnen SBB im Jahre 1902 konnten auch die militärischen Aspekte deutlich effizienter regeln als bislang mit dem sogenannten eidgenössischen Stabsbüro unter Oberst Hermann Siegfried.

Das Stabsbüro war nicht nur für Koordination der militärischen Nutzung der Bahninfrastruktur, sondern auch für deren vorzubereitende Zerstörung federführend zuständig.

Parallelstrukturen

Das Kommando des Militäreisenbahndienstes MED rekrutierte sich aus einem Teil der für den Bahnbetrieb verantwortlichen Kadermitarbeitern der Generaldirektion mit entweder dem obersten Betriebsleiter oder einem Generaldirektor als Kommandant MED.

Dem Kommando MED unterstellt waren die Eisenbahn Betriebsgruppen entsprechend der Anzahl der Kreisdirektionen. Anfänglich waren es deren fünf, dann deren drei Betriebsgruppen.

Das Kommando der Eisenbahn Betriebsgruppen (Eisb Betr Gr), später die drei Eisenbahn Regimenter 1-3, rekrutierten sich analog der zunächst fünf, dann drei SBB- Kreisdirektionen, aus einem Teil der für den Bahnbetrieb und dessen Unterhalt verantwortlichen Kadermitarbeitern der Kreisdirektionen.

Transportbedürfnisse per Bahn

In den Heereseinheiten waren je nach deren Grösse und der transportlogistischen Herausforderungen eine unterschiedliche Anzahl Eisenbahnoffiziere (Eisb Of) eingeteilt.

Deren Aufgabe bestand darin, die Kommandanten in den bahntechnischen Belangen für das Lösen grösserer Trans-

portbedürfnisse zu beraten. Sie arbeiteten ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitskollegen in der Generaldirektion, respektive in den Kreisdirektionen der SBB sowie der BLS und den Meter-spurbahnen.

Da die organisatorisch starken und in der SBB – dem Prinzip des Föderalismus folgend – über eine hohe Eigenständigkeit verfügenden Kreisdirektionen nicht nur für den Betrieb des Zugverkehrs, sondern auch für den Unterhalt des Rollmaterials und der Infrastruktur zuständig waren, lag es nahe, die dort vorhandene Fachkapazität auch für die Bereiche «Notreparaturen kriegsbedingt beschädigter Infrastruktur (Fahrarmachung)» und «vorbereitete Zerstörung» beizuziehen.

Diese wurde ebenfalls den drei Eisenbahnregimentern organisiert und die personelle Basis durch den Heranzug Hilfsdienstpflichtiger aus der Baubranche, respektive den Zulieferern der SBB zu verstärken.

Diese Formationen waren somit in der Lage, die Bahninfrastruktur dank der Fachkompetenz in den Bereichen Gleisbau, Fahrleitung/Energieversorgung, Brückenbau sowie Sicherungsanlagen beim Vorhandensein allfälliger kriegsbedingter Beschädigungen fachmännisch zu reparieren. Je nach Umfang und Grad der Beschädigungen innert kürzester Zeit war die Infrastruktur wieder befahrbar. Zunächst mit reduzierter Geschwindigkeit.

Brückenbau

Für das Spezialgebiet Brückenbau sind durch das vorsorgliche Beschaffen und dem dezentralisierten Einlagern von Hilfsbrücken günstige Voraussetzungen für ein rasches Handeln geschaffen worden.

Eine dieser Hilfsbrücken vom Typ Modell 1936 ist 2002 bei der Rhätischen Bahn RhB auf der Berninalinie zum Einsatz gekommen, als es darum ging, die wegen des Abrutschens der bergseitigen Fundationen vom Einsturz bedrohte Cavagliasco-Brücke mitten in der Sommersaison kurzfristig zu ersetzen.

Fahrbare Unterwerke und Dieselloks

Zur Stärkung des ebenfalls kritischen Faktors der Energieversorgung sind fahrbare Unterwerke beschafft worden, die im Bedarfsfall beim Ausfall einer ortsfesten Anlage der SBB durch das Anschliessen an eine vorbeiführende Hochspannungs-Übertragungsleitung für das Sicherstellen der Stromversorgung hätten beigezogen werden können.

Ebenfalls in Zusammenhang mit der Traktionsstromversorgung steht die Beschaffung vierachsiger Diesellokomotiven bei der SBB sowie bei den beiden Meter-spurbahnen MGB und RhB. Zur Aufrechterhaltung einer fahrdratunabhängigen Traktionsreserve und als Ersatz für die infolge des Fortschreitens der Elektrifizierung der SBB in den 50er- und 60er-Jahren zunehmend wegfallenden Dampflokreserve, hat sich das VBS an der Beschaffung leistungsfähiger und für den Streckendienst geeigneter normalspuriger und meterspuriger Dieselloks im Umfang von zwischen 50 und 60 Prozent des Beschaffungspreises beteiligt.

Ausbildung

In den Wiederholungskursen sind mit den Verbänden der Eisenbahnregimentern Übungen zur Wiederinstandsetzung von Bahninfrastruktur durchgeführt worden, so zum Beispiel auch als Beihilfe bei Stationsumbauten. Teilweise ist auch eine internationale Zusammenarbeit geübt worden.

So haben unter anderem das Eisenbahn Genie Regiment 1 der französischen Streitkräfte und das schweizerische Pendant der Kreisdirektion Lausanne in einer gemeinsamen Übung in den 90er-Jahren im RhB Bahnhof Versam-Safien unter lau-



Damit der Transport von Armeematerial und Truppen auf den Schienen funktionierte, waren in den Einheiten des Heeres, je nach deren Grösse und der transportlogistischen Herausforderungen, eine unterschiedliche Anzahl Eisenbahnoffiziere (Eisb Of) eingeteilt.

fendem Betrieb mehrere Weichen und einen Teil der Abstellgleisanlagen ersetzt.

Ein ganz besonderer Einsatz haben die militarisierten Unterhaltsformationen im gleichen Zeitraum zugunsten des Knappenvereins Gonzenbergwerk erbracht. Dabei ging es darum, unter äusserst schwierigen Verhältnissen rund 2 km Gleisanlagen mit 60 cm Spurbreite im beengten Zugangsstollen des heute nurmehr museal genutzten ehemaligen Eisenbergwerks Gonzen bei Sargans zu erneuern.

Katastrophenhilfe-Einsatz

Im Oktober 2000 kam es in der Geschichte des Militäreisenbahndienstes wohl zum einzigen Katastrophenhilfe-Einsatz zugunsten ziviler Behörden.

Heftige Regenfälle vom 14. und 15. Oktober verursachten im Wallis schwere Unwetterschäden, die Gemeinde Gondo wurde fast vollständig in Mitleidenschaft gezogen. 13 Tote waren zu beklagen. Auch

die Bahnstrecken diverser konzessionierter Bahnunternehmen wurden stark in Mitleidenschaft gezogen.

Der Bahnverkehr im Wallis musste fast gänzlich eingestellt werden. Die SBB stellten ein Gesuch um Unterstützung der Armee. Der Zufall wollte es, dass das Eisenbahnregiment 1 (rgt chf 1) im Oktober ohnehin zum Wiederholungskurs einrücken musste. Das Eisenbahnregiment 1 wurde zur Behebung der Schäden an den Gleisanlagen und der Bahninfrastruktur eingesetzt.

Vom Kriegs- zum Taktfahrplan

Unter dem geheimnisumwitterten Begriff «Kriegsfahrplan», kurz KF genannt, versteckte sich nichts anderes als eine Art Vorläufer des heutigen Taktfahrplans. Es ging damals im Hinblick auf grosse Material-, Truppen- und Massentransporte darum, die vorhandene Streckenkapazität möglichst optimal und effizient auszunutzen

und die Züge demnach mit einer einheitlichen Geschwindigkeit und in einem einheitlichen zeitlichen Abstand von 20 Minuten zueinander verkehren zu lassen.

Dank diesem fahrplanmässigen Grundgerüst war es bei einer relativ kurzen Vorlaufzeit möglich, regional oder gar gesamtschweizerisch eine sehr grosse Transportkapazität bereitzustellen.

Interessant ist, dass die Idee dieses Fahrplankonstrukts derart lange in den Archiven schlummerte, bevor es von einer kleinen, verschworenen Gruppe äusserst engagierter Kadermitarbeiter der Generaldirektion der SBB aufgegriffen und auf den Fahrplanwechsel 1982 als «Taktfahrplan» aufgearbeitet und damit das öV-Angebot in der Schweiz geradezu revolutioniert und in breiten Kreisen der Bevölkerung populär gemacht hat.

Aufhebung der Eisb Rgt

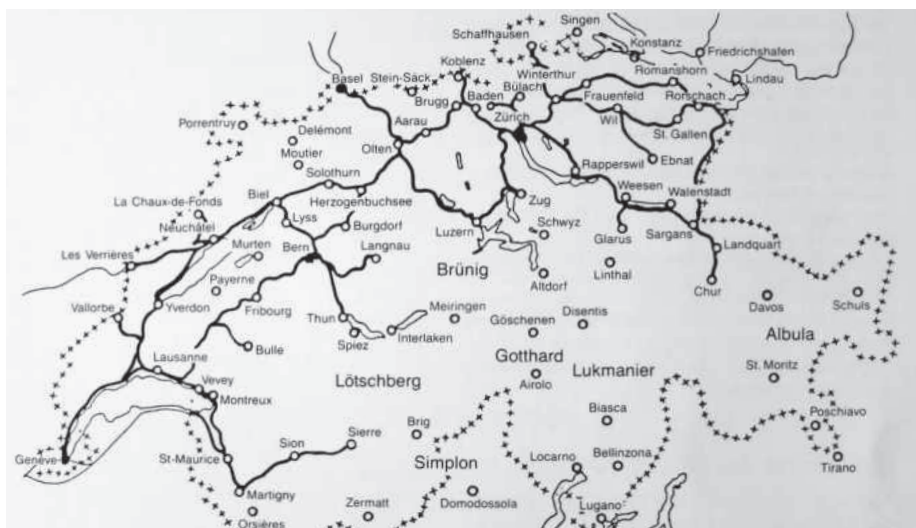
Im Rahmen der den veränderten geopolitischen Realitäten Tribut zollenden Um- und Abbaureorganisationen der Armee (A95) und der Armee XXI sind sowohl der Stab MED wie auch die für das Wiederinstandstellen kriegsbedingt beschädigter Eisenbahninfrastruktur vorgesehenen Truppenkörper per 31.12.2003 ersatzlos aufgehoben worden.

Heute wird im Rahmen des Schutzes kritischer Infrastrukturen festgestellt, dass der Schutz der für das volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Funktionieren der Schweiz unverzichtbaren Bahninfrastruktur eher bloss ansatzweise und auf dem Papier geregelt ist.

Handlungsbedarf

Das bedeutet, dass echter Handlungsbedarf angesagt ist. Diese Herausforderung kann nur im Verbund mit dem Hauptauftrag der Armee, primär der Verteidigung unseres Landes, nur mit einer substanziellen Aufstockung der heutigen Truppenbestände gemeistert werden.

Nachdem vorab im Transportwesen der material- und fahrzeugstarken Truppenverbänden das zunehmend fehlende Bahnwissen festgestellt worden ist, haben sich die Armee und die SBB 2010 auf ein Beibehalten der Funktion der Eisb Of und eine Wiedereinführung des Stabes MED verständigt. Die Fachführung des MED liegt heute beim Kommando Operationen. 



So sah die Schweizer Eisenbahninfrastruktur Ende des 19. Jahrhundert aus. Vieles war schon vorhanden. Der Gotthardtunnel jedoch noch nicht. Ab dem 20. Jahrhundert entwickelte sich die Infrastruktur rasant weiter.

Spezialzüge für Bundesrat und Armee

Dem Bundesrat und der Armee standen während des Zweiten Weltkrieges Spezialzüge für besondere Aufgaben zur Verfügung. Zu den Spezialzügen zählten auch die Sanitätszüge oder der Kriegspressezug.

Fachoffizier Andreas Hess, Stv. Chefredaktor

Mit der Mobilmachung der Armee vom 1. September 1939 erliess die Generalstabsabteilung den SBB, der BLS und der Rhätischen Bahn RhB den Befehl, geeignetes Rollmaterial bereitzustellen, damit dieses umgerüstet und als Sanitätszüge betreiben werden konnte.

11 Züge stellten die SBB und BLS für die Normalspur bereit, 5 Züge die Rhätische Bahn RhB und 4 Züge die Furka Oberalpbahn FO für die Schmalspur innerhalb des Reduits.

Die Sanitätszüge der Schmalspurbahnen bestanden in der Regel aus sechs entsprechend ausgerüsteten Waggonen und konnten 48 Patienten liegend und 90 Patienten sitzend befördern. Vorgesehen war, die Sanitätszüge im Evakuierungsfall auf den Schmalspurstrecken innerhalb des Reduits für die Verwundetentransporte zwischen den Kantonen Wallis, Uri und Graubünden einzusetzen.

Im Sommer 1941 wurde in einer mehrtagigen sanitätsdienstlichen Übung im Gotthardgebiet die Zweckmässigkeit der

Züge unter Beweis gestellt. Für Verwundetentransporte wurden diese Züge jedoch nie eingesetzt.

Gegen Ende des Krieges 1944–45 wurden die Sanitätszüge der SBB für Verwunden- und humanitäre Transporte eingesetzt. Bereits am 20. Oktober 1945 wurden die Sanitätszüge der SBB bis auf einen Zug alle wieder abgerüstet. Die Sanitätszüge der Schmalspurbahnen im Reduit wurden erst in den 1990er-Jahren ausser Dienst gestellt.

Der Kriegspressezug

Für die direkte Information der Bevölkerung im Kriegsfall wurde eine Eisenbahnfelddruckerei, auch «Kriegspressezug» genannt, zusammengestellt.

Der Kriegspressezug bestand aus 1 elektrischen Lokomotive und 1 Dampflokomotive, 1 Feldklischierwagen, 1 Druckereiwagen, 1 Setzerwagen, 2 Speisewagen, wovon einer als Arbeitsraum eingesetzt wurde, 2 Schlafwagen, eingemietet, 3 Gepäckwagen als Mannschafts-

unterkunft und 1 offener Güterwagen mit Ventilationseinrichtungen.

Der Feldklischierwagen, später zum Redaktions- und Materialwagen umgebaut, enthielt Arbeitsräume für die Redaktion, das Druckerei-Büro, den Kommandoraum und das Fernschreiber-Büro. Im Setzerwagen befand sich das Papierlager, die Setzmaschine und die Handsatzerei.

Im Druckereiwagen schliesslich befanden sich die Druckerei, die Buchbinderei und die Ausrüsterei. Damit wurde sichergestellt, dass sämtliche Produktions- und Druckprozesse zur Herstellung von Presse- und Druckerzeugnissen in diesem Zug durchgeführt werden konnten.

Bundesratszüge

Für die Landesregierung wurde zwei sogenannte Bundesratszüge zusammengestellt. Bundesrat Pilez-Golaz verlangte im Dezember 1940 von der SBB-Generaldirektion die Bereitstellung von zwei Zügen. Der Bundesratszug war mit 1 Diesel- und Dampflok, je 1 Salon- Speise- und Schlafwagen 2 Wagen 1./2. Klasse, 1 Wagen 3.Klasse (auch «Holzklasse» genannt) und 2 Gepäckwagen ausgerüstet.

Der zweite Zug war für 200 Personen aus den Departementen und rund 200 t Güter vorgesehen. Dafür wurden je 1 Diesel- und Dampflok, 2 Wagen 1./2. Klasse, 1 Wagen 3.Klasse und 10 gedeckte Güterwagen eingesetzt. Sechs Monate später, die Lage hatte sich verändert, verzichtete der Evakuationsoffizier der Bundesverwaltung auf die beiden bereitgestellten Bundesratszüge.

Guisans Kommandozüge

Für General Guisan wurden gleich zwei Züge bereitgestellt. Der Kommandozug GG (General Gotthard) wurde in Erstfeld bereitgehalten, der Kommandozug GL (General Löttschberg) in Spiez. Die Kommandozüge bestanden aus 1 Gepäckwagen, 1 Wagen 1./2. Klasse, 1 Speise- und 1 Schlafwagen.

Die Mittelkabinen der Schlafwagen wurden zu Büros des Generals umgebaut. Im gedeckten Güterwagen wurde das Auto des Generals mitgeführt, um Treibstoff und Reifen zu sparen. Guisan reiste für Inspektionsfahrten oft mit dem Zug durch die Schweiz. Die Bahnreisen ermöglichten Guisan, auch im Zug zu arbeiten. 

Bilder: Bundesarchiv



Für General Guisan wurden gleich zwei Züge bereitgestellt. Der Kommandozug wurde in Erstfeld bereitgehalten.



Die Schlafwagen wurden zu Büros des Generals umgebaut. So konnte der General mobil weiterarbeiten.

Armeeauszählung 2022

Die Armeeauszählung 2022 wurde publiziert, darunter auch der Effektivbestand (140 000 Soldaten). Dieser wird aktuell erreicht, aber mittelfristig nicht mehr, falls die bereits getroffenen und geplanten Massnahmen zur Verbesserung der personellen Alimentierung nicht zu einem markanten Rückgang der vorzeitigen Abgänge führen.

Basierend auf einer Mitteilung der Armee

Gemäss der Armeeauszählung 2022 beträgt der Effektivbestand 151 299 Angehörige der Armee und übertrifft damit die erforderlichen 140 000. Ein temporärer Überbestand wurde mit der Weiterentwicklung der Armee vorgesehen; damit können die Bestände auch in der Übergangsphase alimentiert werden, in der überdurchschnittlich viele Armeeangehörige weiterhin eingeteilt sind, die ihre Ausbildungspflicht bereits erfüllt haben.

Hohe Abgänge stellen Problem dar

Ab Ende der Übergangsregelung beträgt die Dienstpflicht für alle Jahrgänge zehn anstatt zwölf Jahre. Als Folge werden 2028

und 2029 je zwei Jahrgänge aus dem Dienst entlassen anstatt nur je einer.

Zudem sind für die nachhaltige Alimentierung die zu hohen vorzeitigen Abgänge aus der Armee ein Problem. Falls diese nicht substanziell reduziert werden können, wird der Effektivbestand nach Ende der Übergangsregelung ab 2030 nicht mehr erreicht.

Rund 60% aller Abgänge sind Zivis

Pro Jahr verlassen insgesamt rund 10 000 bis 11 000 militärdienstpflichtige Personen die Armee vor ihrer ordentlichen Entlassung. Davon machten im Jahr 2021 die Wechsel in den Zivildienst rund 60 Pro-

zent aller Abgänge aus, gefolgt von den Abgängen aus medizinischen Gründen (rund 30 Prozent).

Massnahmen in die Wege geleitet

Um die personelle Alimentierung der Armeebestände auf die Dauer zu sichern, hat der Bundesrat verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet und parallel dazu Varianten für grundlegende, langfristige Anpassungen des Dienstpflichtsystems geprüft.

Die Varianten Sicherheitsdienstpflicht (Zusammenlegung von Zivildienst und Zivilschutz) und bedarfsorientierte Dienstpflicht (Ausdehnung der Dienstpflicht auf Frauen) werden bis 2024 auf ihre Umsetzung vertieft geprüft.

Weiter soll die Teilnahme am Orientierungstag für Schweizerinnen obligatorisch werden.

Zudem wird das VBS im Abschlussbericht zur Umsetzung der «Weiterentwicklung der Armee» Mitte 2023 weitere Vorschläge zur mittelfristigen Verbesserung der Alimentierung unterbreiten, unter anderem betreffend das Ausbildungssystem. 



Bild: VBS

Wenn keine korrigierenden Massnahmen getroffen werden, hat die Armee spätestens 2030 ein Problem. Der Effektivbestand von 140 000 Mann kann dann wegen der Abgänge nicht mehr erreicht werden.

Gründung der OG Cyber

Die Miliz der Cybertruppen formiert sich zur Offiziersgesellschaft Cyber (OG Cyber). Als unabhängige Organisation wollen die Offiziere gemeinsam mit Experten aus Wirtschaft und Forschung die Cyber-Doktrin der Armee unterstützen.

Hptm Frederik Besse

Tradition trifft auf Innovation. Am 14. Oktober 2022 haben sich Offiziere aus dem Bereich Cyber in Bern zur Gründung der Offiziersgesellschaft Cyber erstmals ver-

sammelt. Als treibende Kraft wollen die Miliz- und Berufsoffiziere ein zündender Funke für den Fortschritt der Schweizer Armee sein.



Hptm Dimitri Percia David, Präsident der OG Cyber, will, dass die OG Cyber als Thinktank ein Innovationstreiber aus der Miliz wird.

Ziel der OG Cyber

Hauptmann Dimitri Percia David, Präsident der OG Cyber, will, dass die OG Cyber als Thinktank ein Innovationstreiber aus der Miliz wird. Gemeinsam mit Experten aus dem Bereich Wirtschaft und Forschung sollen Lösungen für die aktuellen Herausforderungen der Cyberkräfte der Armee entwickelt werden. «Es geht darum Brücken zu bauen, Menschen zusammenzubringen und Ideen zu fördern. Wir arbeiten transparent und stehen für unser Land ein», so Percia David.

Fundament für die Zukunft

«Cyber ist People Business. Nur gut ausgebildete Spezialisten und Spezialistinnen führen zu Cyberfähigkeiten», formulierte Oberst im Generalstab Robert Flück die Bedeutung der Miliz. Er ist Teilprojektleiter Cyber- und elektromagnetische Aktionen im Projekt Kommando Cyber und freut sich über die Gründung dieser Offiziersgesellschaft. «Die OG Cyber legt das Fundament für Tradition und Weiterentwicklung. Jetzt ist die Cyber-Miliz der Schweizer Armee komplett», so Robert Flück.

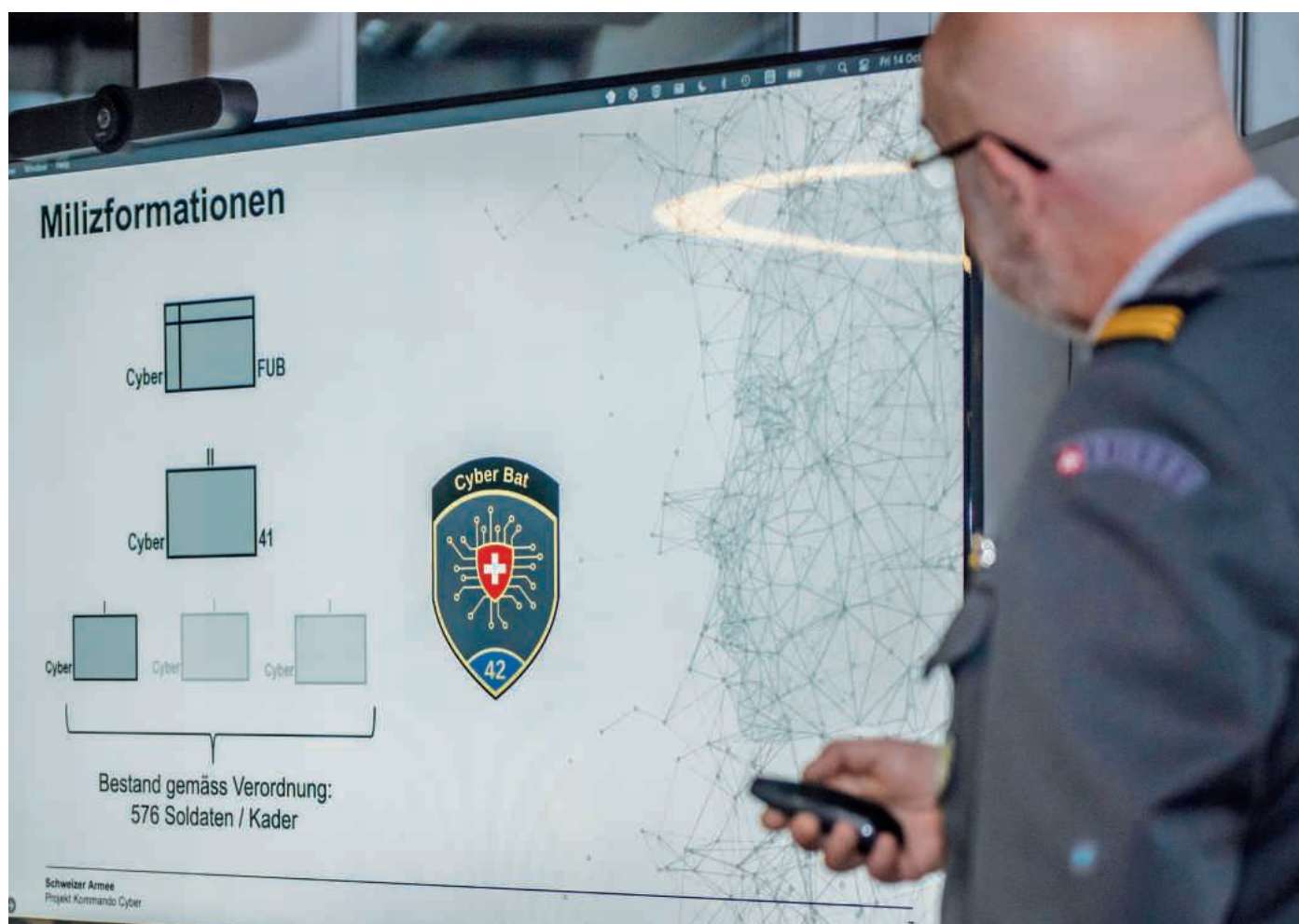
Was kommt nach der Pandemie?

Raphael Reischuk, Partner & Head Cybersecurity Zühlke, hielt die Grussbotschaft des Gastgebers: «Mehr denn je sind Wirtschaft und Gesellschaft abhängig von der Verlässlichkeit digitaler Systeme und Infrastruktur.» Was, wenn nach Corona die nächste Pandemie im digitalen Bereich ausbricht?

Bereits heute sei Cyber-Kriminalität ein stark florierendes Geschäft. Unternehmen und Behörden tun gut daran, die Bedrohungen aus dem Cyberspace ernst zu nehmen und an der Resilienz ihrer Systeme zu arbeiten, anstatt sie ausschliesslich auf Effizienz auszulegen.

Cyber in der Armee

Aktionen im Cyberraum können die Leistungen der Schweizer Armee wesentlich ergänzen, unterstützen und verstärken. Im Bereich Cyber kann man wichtige Informationen beschaffen und gegnerische Systeme ausser Kraft setzen. Wenn Cyber in der Armee aber vernachlässigt wird, kann sie zu einer gefährlichen Schwachstelle im Sicherheitsverbund Schweiz werden. 



Oberst i Gst Robert Flück erklärt die Milizformationen der Cybertruppen.



Raphael Reischuk: «Mehr denn je sind Wirtschaft und Gesellschaft abhängig von der Verlässlichkeit digitaler Systeme und Infrastruktur.»

Im Militär ein Kader, im Leben ein Vorbild!

Früher galt: Die RS macht dich zum Mann! Gemeinsames Leiden liess die jugendlichen Flausen vergehen. Heute soll der Militärdienst lieber ein herausfordernder Selbsterfahrungstrip für die Generation Z sein. Trotz dieser Unterschiede bleibt eine Sache bestehen: Militärische Kader können Vorbilder fürs Leben sein! Heute vielleicht mehr als jemals zuvor.

Ein Kommentar von Oblt Maximilian Stoller

Martialische Gesichtsausdrücke, harte Töne und schweisstriefende Kleidung. Immer mehr amerikanische oder asiatische Eltern aus gehobenen Schichten senden ihre Sprösslinge in sogenannte «Boot-camps», wo sie lernen sollen, durchzu-beissen.

Was für uns zuweilen fast schon ironisch wirkt – die Eltern zahlen viel Geld, um den eigenen verwöhnenden Erziehungsstil zu kompensieren – ist Symptom eines tiefgreifenden gesellschaftlichen Problems.

Der Mensch als Gewohnheitswesen bewegt sich nur ungern selbst aus seiner

Komfortzone. Für unsere militärischen Kader ein bekanntes Phänomen: Junge Menschen wachsen über sich hinaus, wenn sie dazu befähigt werden. Viele blicken später zurück und sind erstaunt, wie wenig sie sich zugetraut haben.

Doch woher kommt dieses geringe Selbstvertrauen? Häufig wird polemisch angeführt, dass unsere Gesellschaft und vor allem die jungen Menschen verweicht wären.

Bei näherer Betrachtung wird klar, dass diese Kritik ziemlich wenig hergibt. Wer den Geschichten der älteren Mitbürger und historischen Quellen Beachtung



Wir brauchen mehr Vorbilder, die eine klare Haltung haben und Werte vorleben.

schenkt, merkt, dass auch früher junge Männer wohl nur selten in ramboartiger Weise aufgetreten sind.

Gesellschaft im Wandel

Ganz zu schweigen davon, dass Furchtlosigkeit selten das Überleben fördert und deshalb evolutionär kaum erstrebenswert erscheint.

Was sich jedoch verändert hat in den letzten Jahrzehnten, ist, dass heute der Drang, sich seinen Ängsten zu stellen, deutlich abgenommen hat. Jugendliche und junge Erwachsene werden ermutigt, ihre Stärken zu fördern und sich nicht auf



Bilder: VBS

Für unsere militärischen Kader ein bekanntes Phänomen: Junge Menschen wachsen über sich hinaus, wenn sie dazu befähigt werden. Viele blicken später zurück und sind erstaunt, wie wenig sie sich zugetraut haben.



Raus der Komfortzone: Der Drang, sich seinen Ängsten zu stellen, hat abgenommen. In der Armee ist er noch immer Teil des Alltags.



Wie sollen junge Menschen tragfähige Stützen für Familien, die Gesellschaft und den Staat werden, wenn ihnen niemand die dazu notwendigen Tugenden vorlebt?



Als militärische Kader wissen wir, dass jede Entscheidung einer Lagebeurteilung entspringen sollte und deshalb zwangsweise Chancen und Risiken abgewogen werden müssen.

ihre Schwächen – wenn diese in den «Spaces» überhaupt benannt werden – zu fokussieren.

Die «Verweichlichung» der Jungen liegt also eigentlich nicht an ihnen selbst, sondern an denjenigen Generationen, die aufgehört haben, ihre Kinder zu fordern und damit zu fördern.

Wir brauchen Vorbilder!

Echt sein, konsequent eigene Werte vertreten und voraus gehen. Fehler eingestehen und sich stetig verbessern. Nahbare Lehrer, die individuell fördern, und zugleich geradlinige Führer, zu denen aufgesehen werden kann.

Genau diese Vorbilder fehlen in der heutigen Gesellschaft immer häufiger! Menschen, die eine klare Haltung zeigen, werden als toxisch abgestempelt. Geradlinigkeit wird mit Aggression gleichgesetzt.

Wie sollen junge Menschen tragfähige Stützen für Familien, die Gesellschaft und den Staat werden, wenn ihnen niemand die dazu notwendigen Tugenden vorlebt?

Das Fehlen dieser Vorbilder hat tragische Konsequenzen: Extreme linke, rechte, kapitalistische oder religiöse Ideologien erleben bei jungen Menschen einen Aufschwung.

Zugleich nimmt die Orientierungslosigkeit der Jugend zu. Der frühe Missbrauch von bewusstseinsweiternden Drogen und

Alkohol sowie die exzessive Jugendgewalt stellen die Spitze des Eisbergs dar.

Wer kann es diesen jungen Menschen, die einen klaren Weg in einer Welt voller gegenseitiger Anschuldigung und moralischem Relativismus suchen, verübeln, dass sie sich ausserhalb des demokratischen Spektrums vermeintlich einfache Richtwerte suchen?

Alternative aus dem Irrweg

Natürlich ist es richtig, solche Strömungen zu verurteilen, doch noch viel besser wäre es, Alternativen zu bieten. Damit tun sich viele schwer, denn dann müsste man sich eingestehen, dass der antiautoritäre Weg vielleicht doch in die Irre geführt hat.

Als militärische Kader der Schweizer Milizarmee müssen wir uns sicherlich nicht verstecken!

Wir dürfen, ja sollen sogar, unseren Platz in der Gesellschaft auch neben dem Dienst einfordern. Unsere Werte sind nicht veraltet, sie bieten Orientierung in einer Zeit, die von Freiheit nur so strotzt und in der dennoch jede Handlung und Äusserung auf die Goldwaage gelegt wird.

Als militärische Kader wissen wir, dass jede Entscheidung einer Lagebeurteilung entspringen sollte und deshalb zwangsweise Chancen und Risiken abgewogen werden müssen.

Dieses stetige Anerkennen, dass es nicht «die eine» richtige Lösung gibt und

jede Handlung auch ihre Konsequenzen mit sich bringt, erscheint als banale Realität.

Doch die schmerzende Tatsache, dass wir alle Sklaven unseres eigenen Handelns sind, akzeptieren zu lernen, benötigt auch Vorbilder.

Jugendliche neigen zum Glauben, dass sie später noch alles im Leben ändern können und sie sich deshalb heute vor allem auf ihren Spass konzentrieren sollen. Diese menschliche Tendenz beherrschen zu lernen, ist die Grundlage für ein zielgerichtetes und selbstbestimmtes Leben.

Handlungsfreiheit bewahren kann nur, wer die Initiative an sich reisst. Dies bedeutet auch sich zu verändern, anstatt sich über die ungerechte Welt zu beschweren. Ein kleiner militärischer Grundsatz mit grosser Wirkung, wenn er von Jugendlichen in ihrem Leben integriert wird.

In den letzten Jahren habe ich mehrere Jugendliche und junge Erwachsene auf ihrem Weg begleitet. Sie hatten keine wirklichen Vorbilder im Leben und sind früh in den Konsum von Drogen und die Scheinwelt der sozialen Medien abgerutscht. Psychische Probleme und teilweise Straftaten waren die Folge. Disziplin, Ehrlichkeit und Vertrauen zu sich selbst.

Diese Werte versuchte ich vorzuleben. Mein eigenes Scheitern an manchen Tagen war immer eine Möglichkeit zu zeigen, dass niemand perfekt sein muss, um stetig zu wachsen.



Ein Super-Puma demonstriert, wie ein Helikopter eine Propellermaschine identifizieren kann.



Gegenmassnahmen! Helikopter können sich, gegen Lenk Waffen wehren.

AXALP: Höchste Präzision auf engem Raum

Am 19. und 20. Oktober 2022 lud die Schweizer Luftwaffe zum Fliegerschiessen auf der Axalp, einem Höhepunkt im Kalender aller Freunde der Militäraviatik. Auf 2250 Metern über Meer zeigte sie der Öffentlichkeit ihr Können und ihre Einsatzbereitschaft. Mehrere Tausend Schaulustige und geladene Gäste erlebten hautnah ein fliegerisches Spektakel, das Seinesgleichen sucht. Mit dem Besuch zweier F-35A aus Italien war sogar die Zukunft der Schweizer Luftverteidigung zum Greifen nah.

Maj Philipp Imhof (Text) und Franz Knuchel (Fotos)

Vor allem am ersten Durchführungstag meinte es das Wetter gut mit der Luftwaffe und ihren Gästen sowie den mehreren Tausend Aviatikfans, die sich teilweise schon vor Sonnenaufgang auf den Weg gemacht hatten, um einen guten Platz zu ergattern.

Weder der dreistündige Fussmarsch mit über 1500 Höhenmetern noch die Tatsache, dass sie nach der Ankunft noch stundenlang an ihrem Platz würden ausharren müssen, vermochte die Spotter abzuschrecken.

Deutlich bequemer hatten es die geladenen Gäste aus Wirtschaft, Politik und Bundesverwaltung. Sie wurden ab der Air-

base Meiringen per Helikopter in den Zuschauerraum befördert.

Dieser «Taxidienst» führt notabene weder für die Umwelt noch die Bundeskasse zu einer Zusatzbelastung: Die Flüge dienen den eingesetzten Piloten, grösstenteils aus der Miliz, als Trainingsgelegenheit und müssten ohnehin in der einen oder anderen Form stattfinden.

Geschaffen von General Guisan

Der Schiessplatz Axalp-Ebenfluh oberhalb von Brienz geht zurück auf General Henri Guisan und seine Anordnung von 1942, dass alle Besatzungen von Kampfflugzeugen im Waffeneinsatz zur Unter-

stützung der Erdtruppen im Gebirge auszubilden seien. Bereits die DH.100 «Vampire» von De Havilland haben hier vor 70 Jahren trainiert.

Verfügte die Luftwaffe in der Mitte des letzten Jahrhunderts noch über acht permanente und 171 temporäre Schiessplätze, sind davon heute mit Dammastock, Forel am Neuenburgersee, Wasserfallen beim Glaubenberg und Axalp-Ebenfluh noch deren vier übrig.

Angesichts modernster Lenk Waffen, die ihr Ziel über mehrere Kilometer selbständig verfolgen und zerstören können, ist die Frage berechtigt, inwiefern die Bordkanone heute überhaupt noch relevant ist. Der Speaker auf der Axalp erklärte dies den Anwesenden im Rahmen seines detaillierten und fachkundigen Kommentars: Die Bordkanone lässt sich nicht durch technische Gegenmassnahmen wie Täuschkörper oder Störsignale verwirren.

Davon abgesehen gibt es in der Schweiz keine andere Möglichkeit, den scharfen Schuss aus dem Cockpit zu trainieren, denn für das Schiessen mit Lenk Waffen stehen im Inland schlicht keine geeigneten Trainingsräume zur Verfügung.

Alle paar Jahre werden darum entsprechende Übungen im Ausland organisiert. Dazwischen üben die Piloten die



genau so wie Jets, mittels Täuschkörper

Nicht fehlen durfte natürlich die Patrouille Suisse mit ihren Northrop F-5E Tiger II.

Handhabung der Waffen mittels Simulationen, die eine detaillierte Auswertung ermöglichen.

Ein Ziel wie zwei Fussballtore

Auf der Axalp schiessen die Piloten auf drei stationäre Bodenziele mit einer Grösse von jeweils sechs auf sechs Metern, was in der Fläche ungefähr zwei übereinander gelegten Fussballtoren entspricht. Die Angriffe erfolgen aus sechs verschiedenen Richtungen. Dies ist nebst der anspruchsvollen Topografie die grosse Besonderheit dieses Fliegerschiessplatzes, der zudem als der höchstgelegene Europas gilt. Beim Zielanflug beträgt die Geschwindigkeit der F/A-18 rund 500 Knoten bzw. 900 km/h.

Gezielt wird durch die passende Ausrichtung des gesamten Flugzeugs, denn die Bordkanone – bestehend aus sechs Läufen mit einem Kaliber von 20 mm – ist selbst nicht beweglich. Pro Durchgang gibt der Pilot rund 50 bis 80 Schuss ab; bei einer Kadenz von 4000 Schuss pro Minute wird also während ungefähr einer Sekunde gefeuert. Und das alles bei Kräften von vier bis sieben g. Zum Vergleich: Auf der Achterbahn Silver Star im Europapark wird ein Maximalwert von vier g erreicht.

Weil die Geschosse die Kanone mit rund dreifacher Schallgeschwindigkeit verlassen, kann das Publikum den Knall und Einschlag der Projektile hören bzw. sehen, bevor das Geräusch der Schussabgabe – aus der Distanz nicht mehr als ein kleines Surren – ertönt.

Den Einschlag beobachtet nebst den Zuschauerinnen und Zuschauern auch die Übungsleitung mit Argusaugen. Per Funk gibt sie jedem Piloten ein direktes

Feedback zur Trefferquote, sodass er allenfalls nötige Korrekturen bereits beim nächsten Versuch umsetzen kann.

Training und Öffentlichkeitsarbeit

Das Fliegerschiessen auf der Axalp ist weltweit einzigartig. Nirgendwo sonst kann sich die Bevölkerung praktisch auf Augenhöhe und aus nächster Nähe – je nach Sektor steht man lediglich rund 400 Meter von den Zielen entfernt – selbst ein Bild von der Leistungsfähigkeit und Professionalität ihrer eigenen Luftwaffe verschaffen. Schiessübungen mit der Bordkanone gibt es übers Jahr und Land verteilt immer wieder und meist finden sie in der Öffentlichkeit kaum Beachtung.

Durch die Kombination des rein technischen Manövers mit einer Präsentation des ganzen Einsatzspektrums der Fliegertruppen gelingt der Luftwaffe die perfekte Verschmelzung von Training und Öffentlichkeitsarbeit. Ausserdem kann sie so auch die Sicherheit gewährleisten, denn eine gewisse Anzahl an Spottern und

Schaulustigen hätte es angesichts der besonderen Kulisse ohnehin.

Während gut anderthalb Stunden jagt ein Programmpunkt den nächsten. So kommen die Zuschauerinnen und Zuschauer unter anderem in den Genuss der Solovorführungen des Super Puma, der PC-21 und der F/A-18.

Gezeigt wird auch der Luftpolizeidienst. Zuerst fängt ein Helikopter ein langsam fliegendes Kleinflugzeug ab, danach illustrieren zwei Kampfflugzeuge eine Intervention bei einem Geschäftsflugzeug, dargestellt durch den «Bundesratsjet» PC-24, der damit wohl zu seinem letzten öffentlichen Auftritt gekommen sein dürfte – er ist bekanntlich Anfang Oktober verkauft worden.

Auch die Fallschirmaufklärer der Swiss Parawings sowie eine Gruppe Grenadiere aus dem Kommando Spezialkräfte zeigten ihr Können. Für den glanzvollen Abschluss der Vorführungen sorgte die Patrouille Suisse mit ihrem beeindruckenden Programm. →



Gäste aus dem Süden: Zwei F-35A der italienischen Luftwaffe nahmen teil.

Die Zukunft im Blick

An der Informationsveranstaltung sprachen der Chef der Armee, Korpskommandant Thomas Süssli, und der Kommandant der Luftwaffe, Divisionär Peter Merz, vor ihren Gästen auch über die Zukunft der Luftwaffe.

Die vom Parlament kürzlich definitiv beschlossene Beschaffung der neuen Mittel zum Schutz des Luftraums – das System zur bodengestützten Luftverteidigung (Bodluf) Patriot und das Kampfflugzeug F-35A – werden es der Luftwaffe ermöglichen, ihre Fähigkeiten gleich in mehreren Bereichen weiterzuentwickeln, namentlich bei der Unterstützung der Bodentruppen, beim Luftlagebild, bei der Luftaufklärung sowie beim Übergang zur sogenannten integrierten Luftverteidigung, also dem Zusammenspiel von Kampfflugzeugen und Bodluf.

Wenig später war diese Zukunft dann auch für die Zuschauerinnen und Zuschauer ganz nah, denn beim Defilee der Fliegerstaffel 11 gab es eine ganz besondere Überraschung: Die vier F/A-18 hatten noch zwei F-35A aus Italien dabei. Deren Piloten – die beeindruckende Kulisse im Berner Oberland schien ihnen sehr gut zu gefallen – liessen es sich nicht nehmen, das Publikum mit einigen Vorbeiflügen zu begeistern.

Fazit: ein Erfolg von A bis Z

Die Flugvorführungen auf der Axalp sind eine Visitenkarte der Luftwaffe. Der Anlass war einmal mehr perfekt organisiert und ging ohne Zwischenfälle über die Bühne. Divisionär Merz' Bilanz fällt denn auch rundum positiv aus: «Ich habe ein hohes Mass an Präzision und fliegerischem Können gesehen. Und überall nur zufriedene Gesichter.»

Das kann man laut sagen. Die Gäste waren sichtlich beeindruckt ob der Leistung der Piloten.

Mit ihrem zahlreichen Erscheinen zeigen sie nicht nur, dass die Armee nach wie vor fest in der Bevölkerung verankert ist, sondern verleihen dieser militärischen Übung einen ganz besonderen, friedlich-geselligen Charakter: Weisswein aus dem Zinnbecher und Rechaudkerzen-Raclette kombiniert mit Kampfflugzeugen und Gewehrsalven.

Das gibt es definitiv nur in der Schweiz. Und nur auf der Axalp. 



Fallschirmspringer auf höchstem Niveau: die Swiss Parawings in Formation.



Die Flugvorführungen auf der Axalp sind eine Visitenkarte der Luftwaffe. Der Anlass war einmal mehr perfekt organisiert und ging ohne Zwischenfälle über die Bühne.



Während gut anderthalb Stunden jagt ein Programmpunkt den nächsten. Hier im Bild: Ein F/A-18 beim Kanonenschieszen.

Zehn neue Berufs-offiziere brevetiert

Am Freitag, 21. Oktober 2022 wurden eine Absolventin und neun Absolventen der Militärschule MS 21 an der Militärakademie an der ETH Zürich im Korps der Berufsoffiziere aufgenommen.

MILAK

Brigadier Hugo Roux eröffnete die Feier in Anwesenheit von zahlreichen Angehörigen, Freunden und Vertretern der Armee. Er nahm Bezug auf die Rückkehr der Machtpolitik und zitierte dazu Carl von Clausewitz: Der Krieg ist eine blosser Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln. Er gab den neuen Berufsoffizieren den Ratschlag: «Strahlen Sie tagtäglich Freude aus. Dies wirkt sich positiv auf Ihre Umgebung aus».

Brigadier Yves Gächter, Kommandant LVb Pz/Art überbrachte als Festredner die Glückwünsche an die Absolventen.

Auch er bezog sich auf den Ukraine-Krieg und dass es notwendig sei, sich für die eigene Freiheit und Selbstbestimmung einzusetzen. Er ging speziell auf die Themen Führung und Zukunft ein und wies

darauf hin, dass die kommenden Jahrzehnte viele Herausforderungen bringen würden.

Cap Johanna Désgalier tauchte in ihrer Rede in die militärische und zivile Welt ein, dass diese viele Gemeinsamkeiten haben, unter anderem die Digitalisierung. Sie blickte auf die gemeinsamen Monate zurück sowie auf das Gelernte und dessen Anwendung in der Zukunft.

Divisionär Germaine J. F. Seewer, Kommandant der Höheren Kaderausbildung HKA, dankte zum Abschluss den Absolventen für den Entscheid, diesen nicht üblichen Beruf gewählt zu haben und betonte, wie stolz sie auf sie sei. Sie gratulierte nach einer anspruchsvollen Ausbildungszeit zur Absolvierung der Militärschule. 



Am 21. Oktober wurden zehn neue Berufsoffiziere brevetiert. In der Mitte des Bildes: Brigadier Hugo Roux und Oberst i Gst Philipp Bühler.

Winter. Eis und Schnee. Rutschfrei.

«Wie bin ich versichert, wenn ich mit Sommerreifen von Schneefall überrascht werde?»

Wenn in einer solchen Situation ein Unfall passiert, kommt generell die Kaskoversicherung für den Schaden am eigenen Auto auf. Je nach Unfallhergang und Zustand des Fahrzeugs – dazu gehört auch die Bereifung – kann Ihr Verhalten aber als grobfahrlässig beurteilt werden. Die Leistung bei der Kaskoversicherung kann in der Folge gekürzt oder abgelehnt werden und Sie müssen einen Teil des Schadens selbst übernehmen.

«Mit Zusatz
auf Nummer sicher.»

Haben Sie eine Zusatzversicherung für Grobfahrlässigkeit in die Autoversicherung eingeschlossen, übernimmt die Versicherung auch diese Kosten. Dasselbe gilt, wenn Schäden an einem fremden Auto entstanden sind und die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zum Tragen kommt. Am besten denken Sie frühzeitig daran, einen Termin für den Wechsel auf wintertaugliche Pneu zu vereinbaren, damit Sie auch bei einem überraschenden Wintereinbruch sicher auf der Strasse unterwegs sind.



Roger Johler
Hauptagent
Hauptagentur Emmenbrücke



Weitere Informationen
helvetia.ch/auto

Mirage-Verein: Es braucht Lösungen

Ende August folgten rund 50 Mitglieder dem Aufruf des Vereinspräsidenten Olivier Borgeaud und trafen sich zu einer ausserordentlichen Versammlung, in welcher es sprichwörtlich um die Zukunft des 300 Personen starken Vereins ging.

Stephan Mark Stirnimann

Seit 2006 ist der Mirage-Verein Buochs im Besitz einer Mirage III RS und stellt sicher, dass diese «Legende» der Schweizer Luftwaffe eine Attraktion für Gross und Klein bleibt. Nun sorgt ein Schreiben des Bundesamtes für Gesundheit an den Vereinspräsidenten für Unsicherheiten.

Denn dieser Brief besagt, dass die erforderlichen Rücklagen für eine spätere

Entsorgung des Triebwerkes, insbesondere der radium- und thoriumhaltigen Bestandteile, «entsprechend anzupassen seien und ein aktualisiertes Finanzierungskonzept einzureichen sei».

Dieses «einfache Schreiben» ohne Terminierung fordert laut Vereinspräsident Borgeaud eine Erhöhung der Rückstellung auf 300 000 Schweizer Franken.

Entsorgungsgebühren

Die erforderlichen finanziellen Mittel für die spätere Entsorgung basieren neu auf der revidierten Verordnung über die Gebühren im Strahlenschutzgesetz (GebV-StS) vom 1. Februar 2021. Dabei wurden die Gebühren für die Entsorgung von radioaktiven Abfällen gegenüber der vorherigen Version deutlich erhöht. Darum müssten laut BAG die bisher geleisteten finanziellen Garantien an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.

Eine krasse Differenz zu den vor rund 16 Jahren zur Diskussion stehenden Entsorgungskosten von 75 000 Schweizer Franken. Eigens dafür wurde damals ein sogenanntes Entsorgungsfondskonzept auf die Beine gestellt, welches für den Verein eine jährliche Rückstellung von 1500 Schweizer Franken vorgesehen hatte.

«Doch mit diesen neuen Zahlen müssten wir den Mitgliederbeitrag erhöhen



Ein Schreiben des BAG zur Entsorgung von Turbinen stiftet Unruhe beim Mirage-Verein.



Der Mirage-Verein Buochs hat sich zum Ziel gesetzt, die 40 Jahre dauernde Ära des erfolgreichen Kampfflugzeuges MIRAGE III in der Schweiz in bescheidener materieller, vor allem aber in ideeller Form weiterzuführen.

und insgesamt neu 7500 Schweizer Franken pro Jahr auf die Seite stellen», erklärte Borgeaud. Dies sei ein existenzgefährdender und unsicherer Weg für den Verein.

Der Zahn der Zeit

Etwas Hintergrundwissen zur Mirage «R-2109»: Grundsätzlich nage der Zahn der Zeit nicht nur am Triebwerk. Auch die für den sicheren Betrieb des Triebwerks relevanten Bauteile des Flugzeuges wie zum Beispiel Tanks, Leitungen und Verkabelungen seien potenziell ausfallgefährdet und könnten aufgrund fehlender Ersatzteile nicht repariert werden, heisst es vom Mirage-Verein Buochs.

Gerade die Rolldemonstrationen des Flugzeuges, der «Schall und Rauch», machen einen Besuch dieser ehrwürdigen Maschine so lohnenswert. Darum schmerzt auch das eine oder andere Mitglied des Vereins die Vorstellung, die Mirage bloss «statisch» (ohne Turbine) ausstellen zu dürfen. An der ausserordentlichen Mitgliederversammlung spürte man die grosse Verbundenheit unter den Mirage-Enthusi-

asten, die sich regelmässig zu einem ehrenamtlichen Arbeitseinsatz treffen.

Am Arbeitstag kurz vor der Versammlung wurden beispielsweise unter anderem folgende Arbeiten ausgeführt: Reinigung der Räume und der Prüfszelle; die Türstopper der Bremshaustore wurden entfernt und damit eine permanente Gefahrenquelle eliminiert; in der Ausstellung und im Archiv wurden diverse Arbeiten getätigt.

In den Lagern fanden Um- und Enträumaktionen statt und die neuen Polo-T-Shirts in der Farbe «Aufklärer grau» wurden für den Verkauf bereit gemacht.

Lösungen sind gefragt

An der lebhaft geführten Diskussion beschlossen die Anwesenden, Ende des Jahres eine weitere ausserordentliche Versammlung einzuberufen, um bis dahin «auf höchster politischer, strahlungstechnischer und rechtlicher Ebene» nach vertretbaren Lösungen zu suchen.

Einzelne Mitglieder forderten bereits jetzt, die Forderung des Bundesamtes für Gesundheit vorerst einmal zu ignorieren,

während andere dafür plädierten, die Maschine durch eine Schenkung oder Verkauf weiterzugeben. Mitte Dezember folgt also der definitive Entscheid über das weitere Vorgehen. 

Mirage-Verein Buochs

Der Mirage-Verein Buochs hat sich zum Ziel gesetzt, die 40 Jahre dauernde Ära des erfolgreichen Kampfflugzeuges MIRAGE III in der Schweiz in bescheidener materieller, vor allem aber in ideeller Form weiterzuführen. Gerade der Flugplatz Buochs im Speziellen und die Zentralschweiz im Allgemeinen wurden durch den Lizenzbau, den Einsatz und den Unterhalt des anspruchsvollen Flugzeuges MIRAGE III geprägt. Unzählige Wehrpflichtige, Mechaniker und Piloten haben ein gutes Stück der Wehrpflicht und/oder des Berufslebens mit diesem System verbracht. Grund genug, etwas davon der Nachwelt zu erhalten.

Luftwaffen OS: Training in Beznau

Mitte September trainierten die Anwärter der Luftwaffen Offiziersschule beim Kernkraftwerk Beznau (AG) im Bereich Selbst- und Objektschutz, während ihrer 5. Ausbildungswoche.

Fachhof (Hptm) Cédric Sapey, Presse u Info Of, LW AT Br

Wir schreiben die fünfte Woche der Luftwaffen Offiziersschule. Die Aspiranten starten in der Übung PORSCOSPINO und haben ihre Flugplätze und Fliegerabwehr-Standorte gegen ein aussergewöhnliches Areal ausgetauscht: Sie stehen nun Wache auf der künstlichen Aare-Insel, beim Kernkraftwerk Beznau (KKB) das dem Kraftwerkspark der Axpo gehört.

Eine Patrouille fährt im Mercedes G an den zwei Leichtwasserreaktoren Beznau 1 und 2 vorbei. Zu Fuss patrouillieren kleine Gruppen um das Areal, während andere Klassenkameraden bei den Zufahrtsstrassen Zutrittskontrollen durchführen. Beide Reaktoren zählen zu den Dienstältesten der Welt (1969 und 1972 jeweils in Betrieb genommen).

Hier werden rund 6000 Gigawattstunden Strom pro Jahr erzeugt, was etwa dem doppelten Stromverbrauch der Stadt Zü-

rich entspricht. In Ergänzung zur Stromproduktion liefert das KKB heisses Wasser an das Netz der Regionalen Fernwärme Unteres Aaretal (REFUNA). Aus dieser Beschreibung aus den öffentlich zugänglichen Daten zum KKB lässt sich ohne Weiteres erkennen, dass das Kernkraftwerk Beznau eine kritische Anlage ist, die im Falle einer erhöhten Bedrohung die Unterstützung der Armee erfordern könnte.

Was die angehenden Offiziere während den zwei Übungstagen in Beznau durchtrainieren, sind Grundkompetenzen jeder Waffengattung in Bezug auf die Fähigkeit, die eigene Truppe sowie Dritte und Objekte zu schützen und so zur allgemeinen Sicherheitslage beitragen zu können.

Die Übung kann mit dem Einsatz AMBA CENTRO verglichen werden, bei dem es darum ging, die zivilen Behörden

beim Schutz ausländischer Vertretungen in der Schweiz zu unterstützen. «Bei der Beznau-Übung ist das Ziel, die Durchhaltefähigkeit der zivilen Betriebswache zu verstärken und das Wachtdispositiv im Kontext einer fiktiven erhöhten Bedrohungslage hochzufahren», erklärt Major Christoph Schori, Klassenlehrer der Offiziersschule und Übungsleiter für diesen Einsatz.

Zusätzlich zu den trainierten Grundkompetenzen des Objektschutzes, werden auch grundlegende Verhaltensweisen im Eigenschutz erlangt. «Erkenntnisse aus Armeeübungen und -einsätzen der letzten Jahre haben ein klares Bedürfnis aufgezeigt, den Eigenschutz und den Objektschutz auch in der Luftwaffe wieder stärker zu trainieren», fügt Major Franz Diggelmann, Berufsoffizier in der Offiziersschule, hinzu. Der Ausbildungsplan der Luftwaffen Offiziersschule wird nun dahingehend weiterentwickelt.

Die aktuellen geopolitischen Entwicklungen stärken diesen klaren Handlungsbedarf. Die Übung PORSCOSPINO markiert diesen Neustart beim Ausbilden dieser Kompetenzen in den Luftwaffentruppen.



Of Anwärter hören bei der Befehlsgebung ihres Kameraden zu.



Miliz im Einsatz: Die jungen Offiziersanwärter



Eine Patrouille im Puch G-Klasse beim KKB.

Für die angehenden Luftwaffenoffiziere fördert diese Übung auch das Verständnis für die Vorgehensweisen und Einsatzmöglichkeiten einer Infanterietruppe, was letztlich auch die truppenübergreifende Zusammenarbeit verbessert.

Genau diejenige Waffengattung wird üblicherweise mit der Sicherheit von Flugplätzen wie auch von Aussenstandorten der Luftwaffe beauftragt. Die Offiziere werden in ihren zukünftigen Truppendiensten also öfters mit der Infanterie zusammenarbeiten dürfen, seien es Einsätze oder Ausbildungsdienste.

So haben sie bereits ein vorläufiges Verständnis der Tätigkeiten erlangt, die sie dann zusammen mit ihren Einsatzpartnern ausüben respektive von ihnen erwarten können.

Ausbildung der Zugführer

In der in Dübendorf stationierten Luftwaffen Offiziersschule werden jedes Jahr rund 100 Leutnants der Flieger-, Fliegerabwehr- und Nachrichtentruppen der Luftwaffe ausgebildet. Aus ihren Reihen stammen die zukünftigen Kader der Luftwaffe wie auch die zukünftigen Militärpiloten.

Mit ihren 26 technischen Funktionen ist die Offiziersschule eine reiche, kompetente und anspruchsvolle Ausbildungsstätte. Während den 15 Wochen der Ausbildung werden den Offiziersaspiranten die Grund- und die technische Ausbildung des Zugführers nähergebracht. Ziel dabei ist, initiative, kompetente und verantwortungsvolle Chefs auszubilden.

Die Möglichkeit, an einer sensiblen Anlage den Ernstfall trainieren zu können, erwies sich als besonders interessant für die Aspiranten. Dies war in ihren Worten eine «beeindruckende und bereichernde



machen sich ein Bild der Anlage.



Of Anwärtler erkunden das KKB-Areal mit dem Profi-Personal.

Erfahrung». Der direkte Erfahrungsaustausch mit dem zivilen Sicherheitsdienst ermöglichte ihnen zudem einen Einblick in dessen Alltag. Im Austausch mit diesen konnte zusätzliches Fachwissen erworben werden.

Armee unterstützt die Behörden

Am Vormittag vor dem Übungsstart fanden Entschlussfassungsübungen statt. Die Klassen entwarfen auf Geländemodellen ein Schutzkonzept der Anlage und die in der Übung als Zugführer amtierenden Aspiranten trafen die erforderlichen Entscheidungen. Danach übten sie die Befehlsgebung an die unterstellten Gruppenchefs.

Am Nachmittag wurden die Aspiranten dem zivilen Betriebspersonal zugewiesen und betreffend das Wachtdispositiv instruiert.

Die Gruppenchefs erfuhren während einer gemeinsamen Erkundung des Areals mit der Verbindungsperson der Betriebswache dessen Bedürfnisse.

Sie konnten sich somit ein klares Bild der Aufträge und der verschiedenen, mit Personal zu besetzenden Posten machen. Anhand der erhaltenen Informationen fassten die Gruppenchefs ihre Entschlüsse, organisierten die Zeit- und Wachtpläne, und befahlen ihre zugewiesenen Mannschaften.

Die Gruppenchefs, die während der Übung auch ihre zukünftige Rolle als Zugführer trainierten, mussten bei ihrer Ent-



Zwei Of-Anwärter beim Überwachen des Kraftwerks.

schlussfassung eine Reihe von Faktoren im Auge behalten, wie z.B. die Durchhaltefähigkeit ihrer Gruppe bei der Auftragsbefolgung.

Die Mannschaften sollten für jeden Posten, je nach Bedürfnis des zivilen Partners (Patrouillen, Zutrittskontrollen, Beobachtungsposten, usw.) aufgeteilt werden.

Die zwei Klassen der diesjährigen Offiziersschule übten den Auftrag im 24-Studentakt. Eine Mannschaft war also auch für die Nachtschicht zuständig. Zutrittskontrollen wurden auf den Zu-

gangstrassen zum KKB durchgeführt. Patrouillen zu Fuss und im Puch G-Klasse überwachten das Areal.

Ein kleines Detachement vervollständigte im Kontrollraum die Wachtmannschaft, die bei der Videoüberwachung aktiv ist. Innerhalb einer Stunde waren die Anwärter im Dispositiv zügig eingerichtet und kontrollierten schon routinemässig Pässe bei der Einfahrt.

Eine Demonstration der hohen Flexibilität der Truppe, sehr schnell wichtige Sicherheitsaufgaben übernehmen zu können.

Beim Austausch mit den Aspiranten stellte sich heraus, dass sie sich ihrer künftigen Rollen bereits voll bewusst sind: «Chef sein heisst am richtigen Ort, am richtigen Platz mit den richtigen Mitteln zu sein», erwähnt Aspirant Koller. «Das, was man hier lernt, zeigt uns die Verantwortungen, die man als Chef hat, sowie die Dinge, die man als Kader berücksichtigen muss», fügte Aspirant Dewey hinzu.

Die Leadership-Qualitäten, die die Aspiranten während den 15 Wochen ihrer Offiziersschule erlernen, werden ihnen in der Zukunft helfen, mit allen möglichen Situationen umgehen zu können.

Viele der Anwärter sind daher der Überzeugung, dass das hier Gelernte auch einen enormen Mehrwert für ihre zukünftigen zivilen Karrieren haben wird. 



Gemeinsame Zutrittskontrolle mit dem Sicherheitsdienst.

Armee und der Aktivismus

«Sabotieren und stören wir FIDES auf vielfältige Weise!» Wie soll die Armee und die Zivilgesellschaft mit dem aktivistischen Arm der Armeegegner umgehen? Übungen wie FIDES zeigen eindrücklich den Zeitgeist in dieser Thematik auf.

Hptm Frederik Besse

«Traue nie den Bullen, traue nie Soldaten und traue nie dem Staat.» Dieser Slogan wurde von Aktivisten im Vorfeld der Übung FIDES grossflächig in Bern aufgeklebt. Es folgte eine mediale Kampagne und einigen Beiträgen auf Social Media.

Das Ziel der Aktivisten durch Sabotage FIDES zu verhindern oder zu stören, wurde jedoch nicht ansatzweise erreicht. Die Übung wurde erfolgreich durchgeführt.

Mediales Gespenst im Info-Raum

Die Störaktionen der Aktivisten, vornehmlich aus dem linken- und linksextremen Spektrum, erreichten aber einen beachtlichen Einfluss auf die Medienlandschaft sowie auf Social Media.

Obwohl Sabotage und grössere Störaktionen also ausblieben, zeigte die Drohkulisse und die Propaganda der Aktivisten eindrücklich auf, was auch in einem «scharfen» Szenario geschieht. Ein Gegner kann den Informationsraum (eine der militärischen Operationssphären) zu seinen Zwecken nutzen, um zusammen mit Medien Einfluss auf die Verteidiger zu nehmen.

Grundlegende Fragestellung

«Was, wenn die Klimabewegung weiterhin entschlossen Autobahnen und Verkehrsknotenpunkte blockiert? Üben Militär und Polizei dann bei FIDES bereits, wie sie dagegen vorgehen können?», lautete einer der Beweggründe der Aktivisten.

Das eigentliche Fragen müsste vielmehr lauten: «Was, wenn die Aktivisten nach der Schwelle des Respektes vor der Demokratie, auch noch die Schwelle der Gewaltlosigkeit übertreten?»

Es ist längst kein Geheimnis mehr, dass Aktivisten sich offen gegen den demo-

kratischen Prozess stellen. Dabei propagieren sie, dass der Zweck die Mittel heilige oder, dass es sich um eine Notlage handle, die keinen Zeitverzug erlaube.

Es sollte daher nicht überraschend sein, dass die Armee als Stützpfeiler der Demokratie und des Rechtsstaates ein Dorn im Auge von radikalen und gewaltbereiten Aktivisten ist.

Präsenz zeigen

Es ist klar, dass die Aufgabentrennung zwischen der Polizei und der Armee so bestehen soll, wie sie aktuell ist. FIDES zeigte jedoch auf, dass das Aufgabenspektrum der Armee wieder vermehrt transparent, unaufgeregt und professionell kommuniziert werden sollte. Der Informationsraum darf nicht leichtfertig vernachlässigt werden. Es braucht dabei natürlich keine heroische Inszenierung à la «Starship Troo-

FIDES 22

Die Verbundsübung FIDES 22 spielte in einem Szenario, bei dem die Polizei und die Armee in einem subsidiären Einsatz zusammenarbeiten. Basierend auf der Sicherheitsverbundsübung 2019 waren terroristische Angriffe auf Kritische Infrastrukturen zu erwarten. Solche Übungen sind keine Seltenheit: So trainiert die Territorialdivision 4 regelmässig den gemeinsamen Schutz des Flughafens Zürich.

per», sondern regelmässige, proaktive und zielgruppengerechte Kommunikation für die Zivilbevölkerung.

Eine verschwiegene und defensive Kommunikation spielt nur den Verschwörungstheorien der Aktivisten in die Hände.

In der Übung FIDES haben die Sicherheitsdirektion Bern und die Armee korrekt kommuniziert. Eine wichtige Lektion für die Zukunft wäre, dass die Legitimation und die Notwendigkeit der Armee nicht selbstverständlich sind. Daher müssen die Armee und die Behörden auch in Zukunft Präsenz zeigen. Auch im Informationsraum. 



Präsenz zeigen, auch in Bundesbern: Schweizer Soldaten während FIDES.

Bild: Sicherheitsdirektion Bern



Bilder: Nebelspalter

KKdt Thomas Süssli sprach die sicherheitspolitische Lage im Zunfthaus zur Schmelten an.

Auswertung der Antworten ergibt ein klares Bild: Niemand von ihnen hat aus Gewissensgründen gewechselt.

Die meisten sind aus Flexibilitätsgründen gegangen. Dem Bund wurde als Antwort darauf eine Studie in Auftrag gegeben, um unter anderem der Politik zu beweisen, dass die Abgänger meist nicht aus Gewissensgründen wechseln.

Was die Armee sonst noch tut? «Die Armee muss Armee bleiben», so Süssli. «Wir können sie nicht flexibler gestalten. Aber wir müssen auch die Abgänger ernst nehmen und die Armee auf eine andere Art attraktiver machen, etwa mit der verstärkten Bekämpfung von Schikanen.»

Die Schweizer Armee im Aufwuchs

Trotz all dieser Probleme bleibt der Armeechef zuversichtlich und sagt: «Der Aufwuchs beginnt jetzt.»

Die Bedrohungslage hat sich verändert. Der Gegner der Zukunft wirkt in einer ersten Phase auf Distanz, dann auf die kritische Infrastruktur und erst danach in allen Sphären gleichzeitig. Die aktuellen Auseinandersetzungen der Welt zeigen, dass militärische Konflikte schlussendlich immer im urbanen Gelände ausgetragen und entschieden werden. Daran muss sich auch die Schweizer Armee orientieren. Die BIP-Erhöhung von 0,7 auf 1 Prozent

bis ins Jahr 2030 sei ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Ausserdem ist das Zielbild klar: Die Armeeführung will eine modulare Armee, die mehr Räder als Raupen und einheitliche Plattformen besitzt und in der Sensordaten von allen Einheiten gesammelt und weitergeleitet werden können.

Ausserdem setzt man weiterhin auf eine defensive und offensive Cyberabwehr. Dieser «Masterplan» soll in den nächsten zwölf Jahren verwirklicht werden, so Süssli. Bis ins Jahr 2040 soll die Schweizer Armee wieder für eine umfassende Verteidigung gewappnet sein – als «letzte Sicherheitsreserve der Schweiz». 



KKdt Süssli: «Die Bedrohungslage hat sich verändert.»



Bild: VBS

Wie schlichtet man einen Streit? Wenn nur einer Streitpartei zugehört wird, dann ist es nicht möglich, ein von beiden Parteien als gerecht empfundenes Urteil zu fällen. Ein Weg zurück zur Normalität ist somit ausgeschlossen (Symbolbild).

Bringt Grossmut zurück!

Der Begriff der Grossmütigkeit ist schon lange aus der Mode geraten, höchste Zeit, ihn zurückzubringen. Die Schweizer Armee hat dabei ein gutes Vorbild in General Dufour.

Oberst i GSt Mathias Müller

Mit Grossmut wird die Charaktereigenschaft beschrieben, Handlungen gegen die eigene Person vergeben zu können. Grossmut ist somit der eigentliche Gegenbegriff der «Rachsucht». Grossmut oder Grossmütigkeit als Tugend sollte insbesondere von Menschen in Machtpositionen befolgt werden.

Grossmut bedeutet nicht, Fehler hinzunehmen oder darüber hinwegzuschauen, sondern die Fähigkeit, Respektlosigkeiten, Unzulänglichkeiten, Fehler, aber auch moralische Unzulänglichkeiten von

anderen Menschen, insbesondere auch Unterstellten zu verzeihen.

Streit und Schlichtung

Auf Facebook hatte ich die Rede, welche der russische Aussenminister Sergej Lawrow am 24. September 2022 auf der Vollversammlung der Vereinten Nationen in New York gehalten hatte, geteilt. Ob der Mann die Wahrheit sagt, könne ich nicht beurteilen, es sei meines Erachtens aber wichtig, über die Argumente von Lawrow nachzudenken.

Trotz des aus meiner Sicht neutralen Begleitkommentars, löste dieser Facebook-Post bei etlichen Menschen grosse Empörung aus. Die Aufforderung, der Gegenseite Gehör zu geben, stösst heute bei manchen Leuten bereits auf Unverständnis.

Besonders nachdenklich stimmt, dass dieses Unverständnis zum Teil sehr aggressiv und rechthaberisch kundgetan wird.

Kaum ein rational denkender Mensch würde zum Schluss kommen, dass einem Angeklagten das Recht, sich vor Gericht zu äussern, verwehrt werden sollte.

Nur wenn beiden Streitparteien zugehört wird, kann eine Ausgangslage geschaffen werden, die zu einer Verbesserung der als ungerecht empfundenen Situation führen kann.

Schlussendlich liegt das Ziel einer Verurteilung nicht darin eine Strafe auszusprechen, sondern darin, dass die beteilig-

ten Parteien wieder zu einer gewissen Normalität übergehen können, dass sie Frieden, auch inneren Frieden finden. Die Strafe ist somit lediglich Mittel zum Zweck.

Durch das Strafmass wird sozusagen das Gleichgewicht, welches durch ein unrechtmässiges Verhalten gestört wurde, wiederhergestellt, und zwar bei Täterin und Opfer.

Wenn nur einer Streitpartei zugehört wird, dann ist es nicht möglich, ein von beiden Parteien als gerecht empfundenes Urteil zu fällen. Ein Weg zurück zur Normalität ist somit ausgeschlossen.

Wenn Menschen sich in irgendeiner Weise ungerecht behandelt fühlen, sei es durch einen verbalen oder körperlichen Angriff, Misshandlung oder gesellschaftliche Ablehnung, und sie keine Möglichkeit sehen, diese Situation mittels rechtlicher oder anderer vernünftiger Schritte zu beheben, dann sehnen sie sich nach Rache. Sich sozusagen Auge um Auge nach alttestamentarischer Art zu rächen, soll ein Gefühl der Läuterung und des Abschlusses vermitteln und somit den inneren Frieden zurückbringen.

Der von allen als gerecht empfundene und funktionierende Rechtsstaat verhindert somit Rachegelüste. Die Absenz von minimalen Regeln und deren Durchsetzung führen in einer Gesellschaft nicht zur Anarchie, wie oftmals befürchtet wird, sondern zu einer Lynch- und Selbstjustiz, welche in der Tyrannei der Brutalen und Starken endet.

Gerechtigkeit

Oft wird meines Erachtens vergessen, dass eine Strafe auch für den Bestraften als gerecht empfunden werden muss.

Wird dem Prinzip der Verhältnismässigkeit keine Rechnung getragen, keimen beim Bestraften die Rachegefühle. Statt zu einer friedlichen Koexistenz führt das Urteil nach Beendigung der Strafe zu einer Eskalation des Konflikts.

Dadurch wird die Frage nach der Schuld nun erschwert. Wenn der Konflikt nun wegen einer unverhältnismässigen Bestrafung eskaliert, liegt die Schuld nun beim Bestraften, der ursprünglich den Konflikt angezettelt hat, oder ist die Schuld nun auf den Bestrafenden übergegangen, der es verpasst hat, durch eine gerechte Strafe die Situation zu befrieden.

Durch das Erdulden der Strafe hat der Bestrafte seine Vergehen gesühnt und somit den Ausgleich für seine Missetat wiederhergestellt.

Dass sich die Waagschalen nun in die andere Richtung bewegen und immer noch nicht in gleicher Höhe zu stehen kommen, ist durch den Bestrafenden verursacht worden.

Wer trägt nun die Schuld? Hätte der ursprüngliche Missetäter seine Tat nie begangen, dann wären wir gar nie in die Situation gekommen, dass die Waagschalen aus dem Gleichgewicht gebracht worden wären. Somit könnte argumentiert werden, dass die Urschuld beim Missetäter liegt.

Wenn wir aber davon ausgehen, dass der Missetäter durch die Bestrafung gesühnt wurde und somit seine Missetat vergeben ist, dann liegt die Schuld nun beim Bestrafenden, der seine Macht überschritten und ein unverhältnismässiges Strafmass ausgesprochen hat. Aus dem Missetäter wurde nun das Opfer. Die Schuld hat sich nun, der Waagschale gleich, verschoben.

Damit ein Strafmass vernünftig festgelegt werden kann, müssen die Richter versuchen, die Tat in ihrer ganzen Komplexität zu erfassen. Was hat zur Tat geführt? Welches war die Motivation des Täters? Wie gross ist der verursachte Schaden? etc.

Dies bedingt den aufrechten Willen beider Parteien, möglichst unvoreinge-

nommen zuzuhören, und den Versuch, für beide Seiten Verständnis zu entwickeln. Da Emotionen unser rationales Denken und somit unser Urteilsvermögen einschränken, müssen wir beim Richten in der Lage sein, unsere Emotionen so gut wie möglich zu kontrollieren.

Es ist keine einfache Aufgabe, wenn man als Richter Empathie für beide Parteien aufbringen muss, gleichzeitig sich aber in der Urteilsfindung nicht durch seine eigenen Emotionen dominieren lassen darf.

Kritisches Denken

Es ist mir klar, dass Richterinnen und Richter über aussergewöhnliche Fähigkeiten verfügen müssen und diese Fähigkeiten von durchschnittlichen Menschen nicht in dieser Ausprägung erwartet werden können.

Trotzdem ist es meine Meinung, dass von allen Menschen ein gewisses Mass an kritischem Denken verlangt werden darf.

Ein Denken, das sich nicht mit Scheinkausalitäten zufriedengibt, also nicht den Fehler begeht, von einer Korrelation direkt auf eine Kausalität schliessen zu wollen. Ein Denken aber auch, dass sich mit den möglichen Konsequenzen einer Handlung und den allfälligen Konsequenzen der Konsequenzen auseinandersetzt.

Es ist mir auch bewusst, dass wir alle einem gewissen Masse dem «Gesetz der



Bild: NZZlibro

«...Soldaten! Ihr müsst aus diesem Kampfe nicht nur siegreich, sondern auch vorwurfsfrei hervorgehen...» Im Bild: Gefecht bei Airolo im Sonderbundkrieg.



Der Sieg ist zwar zwingend notwendig, aber er ist, wie die besprochene Strafe, nur Mittel zum Zweck: Henri Dufour hat dies erkannt.

unbeabsichtigten Folgen» unterliegen. Niemand ist in der Lage, sämtliche kurz- bis langfristigen Auswirkungen einer Handlung vorherzusehen. Unsere Imperfektion legitimiert uns aber, mindestens den Versuch zu machen, mögliche Konsequenzen anzudenken.

Ziel eines Streites

Das Ziel jeder Streitpartei ist es, den Streit zu beenden, indem sie als vermeintlicher Sieger aus dem Streit hervorgeht.

Es ist aber ein Trugschluss zu glauben, mit der Niederlage meines Gegners sei der Streit beendet und der Weg zum Frieden automatisch gegeben. Ist eine Niederlage demütigend oder nutzt der Sieger die Situation, um sich am Unterlegenen zu rächen, dann wird der Konflikt weiterschwellen.

Dem Besiegten sollte stets der Ausweg offengehalten werden, wo der Gesichtverlust der Situation entsprechend so gering wie möglich ist.

Auch muss nicht der Sieg das primäre Ziel sein, sondern die friedliche Koexistenz der Konfliktparteien in der Zukunft. Der Sieg ist zwar zwingend notwendig, aber er ist, wie die besprochene Strafe, nur Mittel zum Zweck.

Vorbild Henri Dufour

Einer, der dies erkannt hatte, war der Schweizer General Henri Dufour. Meines Erachtens, einer der grossartigsten Menschen, welche je die Geschichte unseres Landes geprägt haben.

Am 5. November 1847, sozusagen am Vorabend der kriegerischen Handlungen des Sonderbundkrieges, wandte sich der

Befehlshaber der eidgenössischen Truppen an seine Soldaten.

In seinem eindrücklichen und wunderschönen Tagesbefehl schrieb der Humanist Dufour:

«...Soldaten! Ihr müsst aus diesem Kampfe nicht nur siegreich, sondern auch vorwurfsfrei hervorgehen; man muss von Euch sagen können: Sie haben tapfer gekämpft, wo es Noth that, aber sie haben sich menschlich und grossmüthig gezeigt.

Ich stelle also unter Euren Schutz die Kinder, die Frauen, die Greise und die Diener der Religion. Wer die Hand an eine wehrlose Person legt, entehrt sich und schändet seine Fahne.

Die Gefangenen und besonders die Verwundeten verdienen um so mehr Eure Berücksichtigung und Euer Mitleid, als Ihr Euch oft mit ihnen in demselben Lager zusammengefunden.

Ihr werdet Euch auf den Feldern vor unnützen Verwüstungen hüten, und die augenblicklichen Entbehrungen, die die Jahreszeit trotz allen Eifers, mit dem für Eure Verpflegung gesorgt werden wird, mit sich bringen kann, leicht zu ertragen wissen.

Eure Führer werden sie mit Euch theilen, hört auf ihre Stimme und folget dem Beispiele, das sie Euch geben werden. Es ist oft verdienstvoller, die Mühen und Entbehrungen des Kriegslebens zu ertragen, als auf dem Schlachtfeld Muth zu zeigen.»

Fazit

Es ist meine Überzeugung, dass wir uns diese Worte von Dufour, vor allem der erste Abschnitt, verinnerlichen sollten.

Statt uns dem zunehmend hasserfüllten Zeitgeist, welcher von intoleranten, selbtherrlichen Narzissten geprägt wird, die glauben, mit ihrer Scheinmoral das Handeln und Denken der Menschen zu diktieren, sollten wir uns die altmodisch klingende Grossmütigkeit wieder aneignen.

Es sind Grossmütigkeit und Menschlichkeit, nicht Cancel Culture und auf Scheinmoral begründete Verurteilungen sowie Bevormundung mit Denk- und Sprechverböten, welche Gesellschaften und Individuen zur friedlichen Koexistenz führt, welche wiederum die Grundlage von Wohlstand, Fortschritt, Freiheit und Zufriedenheit ist. 

Jubiläumstreffen der Infanterie Offiziere

Nach zwei Jahren pandemiebedingter Unterbrechung kam der Verein der Absolventen der Infanterieoffiziersschule Alumni EXEMPLO DUCEMUS! am 24. September 2022 in der Zentralschweiz zur 15. Jahresversammlung zusammen.

Giuliano Paschina (Text) und Katharina Hintermann (Bild)

Bei bedecktem Himmel, aber mit viel Euphorie begrüsst das Organisationskomitee und der Vereinsvorstand die Teilnehmer der Jahresversammlung im Seehotel Waldstätterhof in Brunnen SZ. Die Freude war gross, vertrauten Kameradinnen und Kameraden wieder einmal physisch zu begegnen.

Das Rütli und seine Mythen

Mit dem gemeinsamen Besuch des Rütli inklusive historischer Führung und einer Zwischenverpflegung im Rütlihaus wurde das Jahrestreffen 2022 um 12.30 Uhr eröffnet.

Die 70 Teilnehmer erhielten einen geschichtlichen Einblick in rund 800 Jahre Rütli und in das, was neben dem militärisch relevanten Rütli-Rapport von Gene-

ral Guisan noch so alles auf diesem kleinen Flecken Land am Vierwaldstättersee vor sich ging.

Der Blick zurück und nach vorne

Im Seehotel Waldstätterhof begrüsst der Vereinspräsident Maj Yanick Humbel die Anwesenden im Namen des Vorstands zur obligatorischen Generalversammlung.

Die Traktandenliste und Abstimmungen wurden zügig und mit wenigen Wortmeldungen bestritten, sodass das Wort dem Chef des OK 2022, Maj Giuliano Paschina, übergeben werden konnte und dieser anschliessend durch den Referaterteil führte. Oberst Marcel Winiger, seit Januar 2022 Kdt Inf OS 10, machte den Auftakt und stellte sich und die aktuelle

Infanterieoffiziersschule im Detail vor. Oberst i Gst Mathias Müller und Oberstlt i Gst Patrick Hofstetter, ihres Zeichens beide Gründungsmitglieder des Vereins Alumni ED! und als Instruktoren bzw. ehemaliger Kommandant der Inf Kaderschulen eng mit dem Verein verbunden, boten einen exzellenten Rückblick auf über 15 Jahre Infanterieschule und Inf-Of-Verein. Von der Infanterieballade über die Schulfahne bis hin zu den 12 Werten der Infanterieoffiziere und dem Leitspruch:

Führen durch Vorbild

Das Abschlussreferat hielt Alumnus Oblt Marcel Jaun, militärisch ausgebildeter Gebirgsspezialist und selbstständiger Unternehmer. Er vermochte es, den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Faszination des Bergsteigens näherzubringen und vertiefte in seinem Vortrag die Gratwanderung zwischen dem Risiko, am Berg katastrophal zu scheitern, und absolute Glücksgefühle beim Erfolg zu verspüren.

Die Kameradschaft pflegen

Die Alumni liessen beim Apéro und nachfolgenden Abendessen die Eindrücke des Tages noch einmal Revue passieren. Bei Speis und Trank wurde ausgelassen die Kameradschaft gepflegt und am Ende des Abends herrschte Einigkeit darüber, dass nach einer zweijährigen Zwangspause der Neustart des traditionellen Jahrestreffens geglückt ist. 



Delegation der Alumni ED! am Vierwaldstättersee.

Militärjournalisten in Finnland

Der diesjährige Kongress der europäischen Militärpresse wurde in Finnland durchgeführt. Wie es scheint: genau zur richtigen Zeit, denn Finnland ist sicherheitspolitisch im Wandel.

Hptm Frederik Besse und Fachhof Andreas Hess

Helsinki wurde Anfang Oktober während dreier Tage zum Zentrum des europäischen Militärjournalismus. Über 30 Vertreter der wichtigsten Medien im Bereich Verteidigung und Militär aus 10 Ländern besuchten die Rüstungsindustrie, die finnischen Streitkräfte sowie die Militärakademie in Finnland.

Die EMPA

Die European Military Press Association (EMPA) ist die Vereinigung der Militärjournalisten und -Publizisten. Zu ihren Mitgliedern zählen einerseits Vertreter von Verlagen und Militärfachpublikationen sowie Redaktoren und freischaffende Journalisten. Die EMPA ist nicht ausschliess-

lich auf die Print-Presse beschränkt. Auch TV-/Radio-Journalisten, Onlinejournalisten oder Fotografen sind Mitglieder der EMPA.

Erkenntnisse Ukraine-Krieg

In einem Briefing von Vertretern der finnischen Rüstungsindustrie über erste Erkenntnisse aus dem Ukrainekrieg wurde gesagt, dass sich die bisherigen Szenarien der modernen Kriegsführung als falsch erwiesen haben. Weiter waren finnische Experten der Ansicht, dass den Landstreitkräften im Ukraine-Krieg eine Schlüsselrolle zukommt und die kinetischen Langstreckenfähigkeiten entscheidend sind. Weitere entscheidende Erfolgsfaktoren seien die

Sicherstellung der Verfügbarkeit von Munition, wobei der nationalen Versorgungssicherheit eine Schlüsselrolle zukommt.

Milizpower

Finnland setzt, wie auch die Schweiz, auf eine schlagkräftige Milizarmee. Die EMPA Mitglieder konnten sich beim Besuch einer mechanisierten Brigade in Parola bei Hämeenlinna selbst ein Bild von der Miliz machen.

Der Militärdienst dauert je nach Ausbildung und Verwendung zwischen 165 (Soldaten) bis 347 Tage durchgehend (Unteroffiziere und Offiziere). Zivildienstleistende absolvieren 347 Tage Dienst. Nach dem Wehrdienst werden die Wehrpflichtigen der Reserve zugeteilt. Soldaten und Unteroffiziere verbleiben bis zum Alter von 50 Jahren in der Reserve, Offiziere und höhere Unteroffiziere bis zum 60. Altersjahr.

Moderne Ausbildung

Vor Ort wurde den EMPA-Mitgliedern vor allem die modernisierte Ausbildung



Über 30 Vertreter der wichtigsten Medien im Bereich Verteidigung und Militär aus 10 Ländern reisten an den diesjährigen Kongress nach Finnland.



Bilder: EMPA

Militärjournalisten in Finnland: Die Jäger demonstrieren den Häuser- und Ortskampf.

präsentiert. Dank Softwareentwicklern und IT-Talenten können die finnischen Soldaten nun sowohl das Schiessen wie auch die Führungstechniken im Simulator trainieren.

Neben einem Besuch bei den Panzertruppen stand auch ein Besuch bei der Guard Jaeger Brigade (Jääkäriprikaati) auf dem Programm. Diese demonstrierten den Orts- und Häuserkampf im Rahmen einer Kompanieübung.

Auf ihre Motivation angesprochen, Militärdienst zu leisten, sagten die Milizsoldaten, das insbesondere die Verschlechterung der Sicherheitslage an ihrer Ostgrenze zu Russland sie zum Wehrdienst motiviere. «Meine zwei Brüder sind untauglich, einer muss es ja machen», meinte eine junge Soldatin scherzhaft.

Kongress der Militärjournalisten

Am Standort der finnischen Militärakademie auf der Insel Santahamina wurde das jährliche EMPA General Meeting durchgeführt. Die EMPA konnte insgesamt 3 Neuaufnahmen verzeichnen, 2 Einzelmitglieder und 1 Zeitschrift. Aktuell hat die EMPA 100 Mitglieder aus 20 Nationen. Präsidentin ist Jojo Mulder, NL, 1. Vizepräsident Mikko Illko, FIN, Generalsekretär Johann Zimmermann, AUT, Schatzmeister Andreas Hess, CH, und neu Mathias Wasinger, AUT.

EMPA Awards 2021

Neben den statuarischen Geschäften werden die EMPA Awards 2021 verliehen. Der EMPA-Award für das beste Video erhielt der finnische Beitrag «COUNTRY AND ITS FORCES», das norwegische Magazin Forsvarets Forum wurde für den besten Artikel «TO PEE OR NOT TO PEE» mit dem EMPA-Award ausgezeichnet. Für das beste Bild wurde Predrag Vučković ausgezeichnet. «NOT EVEN THE MOON IS FAR» erschien in der serbischen Zeitschrift Odbrana.

EMPA Kongress 2023

Der nächste EMPA Kongress wird in der Schweiz im August 2023 in der Nähe von Zürich durchgeführt. Das Kongressprogramm ist in Vorbereitung. Wer sich für die EMPA interessiert kann sich gerne bei der Schweizer Sektion melden: www.empa-schweiz.ch/kontakt. 

Kolumne

Fokus Cda

Die Lage ist ernst. Die jüngst publizierte Armeeauszählung 2022 hat dies leider erneut bestätigt. Der Effektivbestand wird bis 2030 von 140 000 auf unter 120 000 sinken. Die vorzeitigen Abgänge von Eingeteilten sind rund doppelt so hoch wie erwartet. Wir haben auch letztes Jahr über 3000 Angehörige der Armee zu viel verloren.

Abwarten ist keine Option, genau so wenig wie nichts zu tun. Es gilt, alle Möglichkeiten zu prüfen, ohne Vorurteile, ohne Denkverbote, ohne Emotionen. Klar ist auch, dass man den Bären nicht waschen kann, ohne seinen Pelz nass zu machen.

Viele verlassen die Armee, weil sie mehr Flexibilität für Beruf und Studium suchen. Zu prüfen sind deshalb flexible Dienstleistungsmodelle. Wir müssen uns folgende Fragen stellen: Hilft es, wenn Angehörige der Armee nicht mehr im jährlichen WK-Turnus aufgeboden werden? Oder zweiwöchige WKs: Würden die Vorteile eventuell sogar überwiegen? Ist es nötig, dass zivil ausgebildete Köche, Logistiker oder Informatiker eine 18-wöchige RS absolvieren – oder können sie

nach wenigen Wochen Grundausbildung als «Systemsoldaten» eingesetzt werden?

Diese und weitere Fragen müssen wir beantworten können. Grundsätzlich wird es jedoch nur mit tiefgreifenden Anpassungen möglich sein, die Lage zu stabilisieren. Deshalb erarbeitet die Gruppe

Verteidigung mittelfristige Optionen. Diese Optionen – die oben genannten sind nur Beispiele – werden im Sommer 2023 mit dem Schlussbericht zur Weiterentwicklung der Armee präsentiert.

Entscheide sind noch keine gefallen, und sämtliche Optionen werden vor dem Entscheid auf breite Unterstützung und Zielerreichung hin überprüft. Dabei werden die Milizverbände mit einbezogen werden, ihre Haltung ist für mich mitentscheidend. Die Meinung der Leserschaft interessiert mich bereits heute – schreiben Sie mir!

Korpskommandant
Thomas Süssli
Chef der Armee



Unterwasserinfrastruktur – verwundbare Zivilisation

Bei den Pipelines, welche Kontinente miteinander verbinden, geht es um weit mehr als Öl. Die Globalisierung hat Unterwasserkabel zu einer wichtigen Infrastruktur gemacht. Ein gezielter Angriff auf Unterwasserkabel wäre nicht der erste in der Geschichte der Kriegsführung.

Jürg Kürsener

Das Thema ist nicht neu. Aber der Zwischenfall um den mutmasslichen Anschlag auf die Nord-Stream-2-Pipeline in der Ostsee hat vor Augen geführt, wie verwundbar die Errungenschaften der Zivilisation sind.

Dass dieses Ereignis so viel Publizität erhält, ist wohl eher auf den herrschenden Konflikt zwischen Putins Russland, dessen Angriff auf die Ukraine, die Spannungen mit der westlichen Welt sowie die drohende Versorgungslücke im kommenden Winter zurückzuführen als auf das Thema an sich. Norwegen, Schweden und Grossbritannien haben seither mit der Entsendung von Fregatten den Schutz ihrer Unterwasserinfrastruktur und Ölbohrplattformen verstärkt.

Mehr als Erdgas

Es geht allerdings um weit mehr als bloss um die Erdgas-Pipeline. Die Globalisierung der Welt hat einen massiv gestiegenen Handel zur See, eine rasante Steigerung der Mobilität weltweit, sowie eben auch einen steigenden Rohstoff-, Daten- und Informationstransfer zur Folge. Informationen werden zwar auch über welt-raumgestützte Systeme ausgetauscht, welche ihrerseits verwundbar sind.

Dieser Anteil beträgt allerdings bloss etwa sieben Prozent des gesamten Aufkommens, während in den Unterseekabeln weit über 90 Prozent des Informationsaufkommens ausgetauscht werden. Swift-Finanztransaktionen zum Beispiel werden fast ausschliesslich über Unterwasserkabel abgewickelt.

Die Unterwasserinfrastruktur umfasst im Wesentlichen:

- Rohstoff- und Energieleitungen (Gas, Öl, Energie, Wasser etc.)
- Kommunikationsleitungen (Telefon, Daten, Bild, Internet etc.)
- Rohstoff Abbauvorrichtungen mit entsprechenden Leitungen (Ölplattformen, Gasplattformen etc.)
- militärische Infrastruktur (Unterwasserortung etc.)
- Windparks mit zugehörigen Leitungen
- andere (z.B. Gezeitenkraftwerke).

Informationsträger

Von grösster Bedeutung sind die Informationen, die meist über leistungsstarke phy-

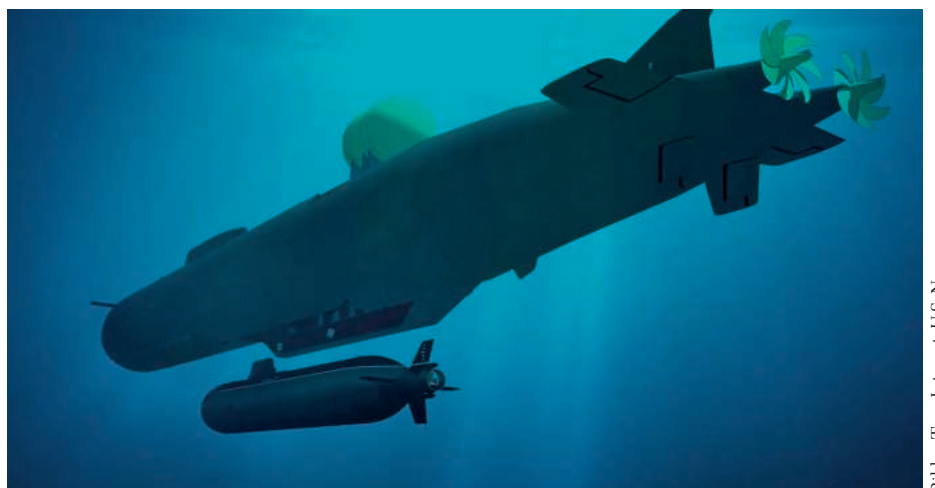
sische Netze unter Wasser transportiert werden. So geht man davon aus, dass weltweit täglich finanzielle Transaktionen im Wert von etwa 10 Trillionen Dollars (10 000 Billionen) getätigt werden.

Allein diese unglaubliche Summe macht deutlich, wie gefährlich Anschläge auf die Unterwasserinfrastruktur sind und wie verwundbar die westliche Wirtschaft ist.

Weltweit soll es heute rund 420 Unterwasserkabel mit einer Gesamtlänge von 1,3 Mio. Kilometern Länge geben. Allein das Kabel «Sea-Me-We 3», welches Südostasien durch das Rote Meer, den Suezkanal und das Mittelmeer mit Europa verbindet, misst 39 000 Kilometer.

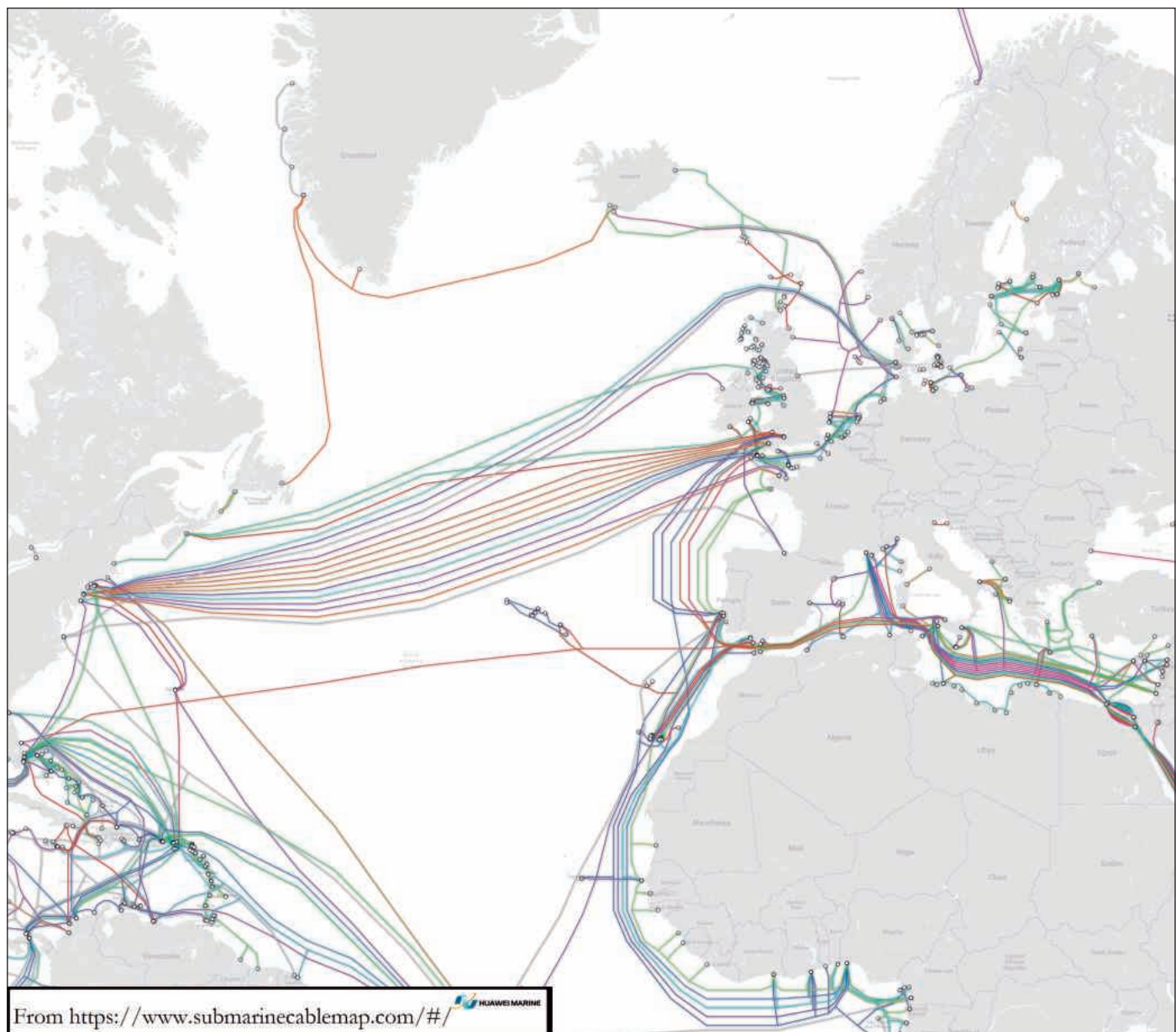
Das einzelne, meist aus Glasfaser gefertigte und mit Lichtgeschwindigkeit übertragende Kabel ist in der Regel nicht dicker als ein normaler Gartenschlauch. Ein solches Kabel soll aus bis zu 200 Glasfasern bestehen, welche je 400 Gigabyte Daten pro Sekunde zu übertragen imstande sein sollen.

Die wichtigsten Kabelverbindungen liegen im Atlantik, der «Great Pacific Highway» verbindet die USA mit Japan, China und andere asiatische Staaten, wäh-



Bilder: Tass, Internet, U.S. Navy

Russland verfügt über eine beträchtliche geheime Flotte zur Aufklärung und zum Einsatz gegen die Unterwasserinfrastruktur des Westens. Die Aufnahme zeigt ein Tochter-Uboot «Losharik» und ein nukleares Mutterschiff der «Belogorod»-Klasse.



Karte mit Unterwasserkabel-Verbindungen im Atlantik, zwischen Europa und den USA, in der Nordsee und dem Mittelmeer.

rend von Miami aus viele Staaten über den Golf von Mexiko in Zentral- und Südamerika erreicht werden.

Die Herstellung, Verlegung und der Betrieb von Unterwasserkabeln sind weitgehend in privaten Händen, die vier wichtigsten Akteure stammen aus den USA, China, Frankreich und Japan. So sollen Google, Facebook, Amazon, Verizon, Microsoft und AT&T über eigene Netze verfügen und diese bauen.

Operationsraum Wasser

Unter Wasser befinden sich auch wertvolle und begehrte Rohstoffvorkommen. Zudem wird der «Operationsraum Wasser» –

insbesondere der Unterwasserraum – für weitere wichtige Systeme, wie beispielsweise für militärische Zwecke besonderer Bedeutung, genutzt.

Zu ihnen zählte das bereits im Kalten Krieg installierte fixe SOSUS («Sound Surveillance System») zwischen Grönland-Island und Grossbritannien, welches jetzt modernisiert und mobiler als «Integrated Undersea Surveillance System» (IUSS) auf dem Grund des Atlantiks vor allem Uboot-Bewegungen Russlands orten und melden soll.

Russland seinerseits versucht, mit dem Unterwasserortungssystem Harmony vor allem den Zugang zur Arktis zu über-

wachen. Dieses soll mit einer Serie von kleinen mobilen nuklearen, auf dem Seegrund installierten Reaktoren gespeist werden.

Unterwasserinfrastruktur

Jährlich werden im Schnitt zwischen 100 und 200 Zwischenfälle mit Unterwasserkabeln registriert. Dabei ist es nicht immer einfach, zwischen Unfall oder absichtlich herbeigeführten Pannen zu unterscheiden. Unbestritten ist, dass viele Zwischenfälle durch Fischereiboote sowie Ankerketten verursacht werden.

Daneben gibt es die gezielte Bedrohung, die eine physikalische und eine digi-



Die U.S. Navy verfügt über sehr wenige Einheiten zur Aufklärung und zum Einsatz gegen Unterwassereinrichtungen. Die über 8000 Tonnen grosse USNS Zeus ist das einzige Kabellege- und Reparaturschiff der Navy.

tale Komponente unterscheidet. Erstere geht auf die Unterbrechung und Zerstörung der Kabel aus, während letztere versucht, in die Netzwerke einzudringen, um diese abzuschöpfen, zu kopieren bzw. zu manipulieren.

Solche Aktionen könnten damit Teil der Cyberkriegführung werden. Hauptziele solcher Aktionen sind letztlich die Schädigung der Volkswirtschaft und des Bankensystems im internationalen Wettbewerb oder aber auch Spionage, Beeinträchtigung oder gar Unterbindung der gegnerischen Kommunikation bzw. der Führungsfähigkeit.

Seit etwa 2014 fällt auf, dass sich verschiedene Aktivitäten von «Fischerei»-, «Forschungs»- oder «Ozeanographischen»-Schiffen verdächtig oft entlang von Unterwasserkabeln bewegen, beispielsweise zwischen Grossbritannien-Irland bzw. Frankreich und den USA. Zu diesen auffälligen Bewegungen gehören beispielsweise jene der russischen Yantar, eines Schiffs für angeblich ozeanische Forschungszwecke, welches über zwei Drohnen, eine Art bemannte Mini-Uboote des Typs AS-37 verfügt.

Dieses soll 2021 vor der irischen Küste, in der Nähe eines Transatlantikkabels,

das Europa mit den USA verbindet, eingesetzt worden sein. Russland ist gemäss Admiral Andrew Lennon, Kommandant der Ubootstreitkräfte der NATO, ganz offensichtlich an der Unterwasserinfrastruktur der NATO interessiert.

Es soll über neun bemannte nukleare betriebene Mini-Uboote für solche Sonderoperationen verfügen, wozu u.a. die bis auf eine Tiefe von angeblich 1000 Meter einsetzbare «Poseidon» sowie die verunfallte und nun wieder reparierte «Losharik» gehören. Diese Kräfte operieren von Olenya Guba auf der Kola-Halbinsel aus.

Solche Drohnenfahrzeuge werden von umgebauten nuklearen Ubooten der «Belogorod»-Klasse (umgebaute «Oscar» Uboote) sowie von zwei umgebauten und verlängerten ballistischen Lenkwaffen-Ubooten der «Delta IV»-Klasse als Mutterschiffe eingesetzt.

Seewölfe

Auch die USA waren und sind in diesem Bereich nicht untätig. Wie bei anderen Nationen ist hierzu allerdings sehr wenig bekannt. Früher sind vor allem die Uboote USS «Parche», «NR-1» und USS «Halibut» für diese Art der Unterwasserkriegführung eingesetzt worden. Heute ist ein-

zig erwiesen, dass die drei Uboote der Seawolf-Klasse, vor allem die gestreckte USS Jimmy Carter, auch für Zwecke – in enger Zusammenarbeit mit Special Forces der Navy (Seals) – der verdeckten Kriegführung eingesetzt werden.

Zudem gibt es spezielle Fahrzeuge, die beispielsweise zur Hebung von verunfallten Ubooten des Gegners aus grossen Tiefen eingesetzt werden können. Hier hat die CIA-Operation «Jennifer» Berühmtheit erlangt, als die USA 1974 erfolglos versuchten, mit dem speziell gebauten Schiff «Glomar Explorer» in der Region von Hawaii das 1968 verunfallte sowjetische Uboot «K-129» der «Golf II»-Klasse mit Nuklearraketen an Bord aus einer Tiefe von 5000 Metern zu heben.

Erste ernsthafte Attacken der Neuzeit gegen Unterwasserkabel gibt es seit 2017, oft sind sie der Öffentlichkeit aber nicht bekannt.

Die Einsatztiefe der Drohnen bis zu 1000 Meter lässt den Schluss zu, dass vor allem bis in diese Tiefen gegen Unterwasserkabel vorgegangen wird.

Damit lässt sich zumindest teilweise ausschliessen, dass diese Art der verdeckten Kriegführung in den grossen Tiefen der Ozeane stattfindet.

Zudem liegt es auf der Hand, dass vor allem Leitungen in seichten Gewässern anfällig sind, auch die Infrastruktur in der Ostsee mit ihrer geringen Tiefe ist entsprechend verwundbar.

Gegnerische Aktionen zu nahe an der Oberfläche fallen allerdings auf und ihr Erfolg ist deswegen höchst fraglich. Exponiert sind auch jene Stellen, wo die Tiefseekabel an die Oberfläche gelangen.

Das gewaltsame Vorgehen gegen Tiefseekabel ist Teil der hybriden Kriegsführung und interessanterweise sind gewaltsame Vorgehensweisen gegen die Unterwasserinfrastruktur im Seerecht nicht oder nur unzureichend geregelt. Dies, obwohl es Bemühungen gibt, solche Normen zu schaffen. Erste Bemühungen die-

ser Art gab es übrigens bereits 1884, als der bisher letzte Versuch unternommen wurde, die internationalen Telegraphenkabel vor illegalen Zugriffen zu schützen. Dort waren sich die Unterzeichner scheinbar sogar einig, dass es im Kriegsfall durchaus zulässig sei, gegen die Unterwasserkabel des Gegners vorzugehen.

Massnahmen

Um all diesen gegnerischen Massnahmen in der Unterwasserkriegsführung zu begegnen, wird eine ganze Zahl von möglichen Massnahmen propagiert:

- Vermehrter Austausch von Daten und Erfahrungen in Sachen Unterwasserbedrohung zwischen den Alliierten und Befreundeten.
- Obschon viele Kabelprojekte ziviler Natur sind, drängen sich eine nationale, besser noch internationale Bedrohungsanalyse und eine koordinierte Zusammenarbeit durch den bzw. mit dem Staat auf. Denn nur dieser verfügt über die Mittel zur Bekämpfung.
- Der private Sektor sollte auf die möglichen Gefahren ihrer Unterwassernetze aufmerksam gemacht und sensibilisiert werden. Die Erkenntnis, dass die Zusammenarbeit mit dem Staat letztlich allen dient, sollte gefördert werden.
- Es drängt sich auf, dass die Staaten die Vorkommnisse rund um die kritische Unterwasserinfrastruktur genauestens verfolgen und aufzeichnen sowie ra-



Das Spezial-Uboot USS «Jimmy Carter», ein Jagd-Uboot der Seawolf-Klasse ist für spezielle Operationen, u.a. mit Spezialkräften, umgebaut und verlängert worden. Man geht davon aus, dass es auch für Einsätze gegen Unterwasserinfrastrukturen eingesetzt wird.



Frankreich verfügt mit der Teliri über ein Kabellegeschiff, das u.a. die Verbindung zwischen Frankreich und Singapur aufgebaut hat.

sche koordinierte Reparaturfähigkeiten aufbauen.

- Vorbereitung von Notmassnahmen für den Fall, dass wichtige Netzwerke beschädigt oder unterbrochen werden.
- Schliesslich drängt sich auf, dass die gesamte Problematik der Verwundbarkeit der Unterwasserinfrastruktur im Rahmen von internationalen Verhandlungen wieder aufgenommen und vertraglich verbindlich geregelt wird.

Schlusswort

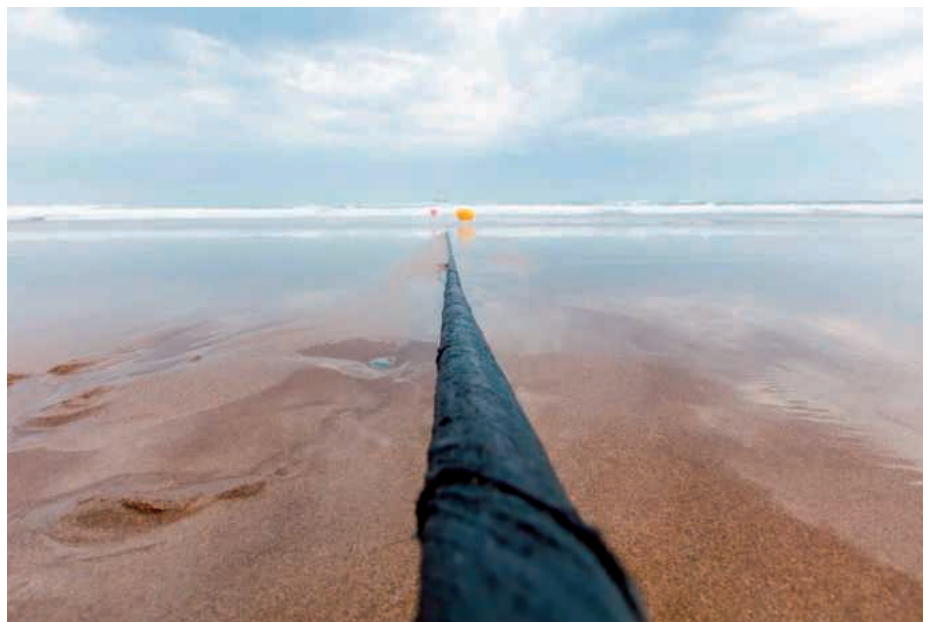
Die Unterwasserinfrastruktur ist ein Bereich, der Nationen empfindlich treffen kann. Gestörte, missbrauchte oder unterbrochene Verbindungen können den Ausgang von Auseinandersetzungen in Kriegen und Konflikten entscheidend beeinflussen.

Die Verwundbarkeit der Kommunikationen ist enorm. Die Erkenntnis, dass die klandestine und gewaltsame Beeinträchtigung von Unterwasserinfrastruktur integraler Teil des internationalen Wettbewerbs und Teil hybrider militärischer Auseinandersetzungen sein kann und zunehmend sein wird, setzt sich nur langsam durch. Hier tut ein kombinierter zivil-militärischer, ganzheitlicher und kooperativer

Ansatz Not, wobei alle Nutzniesser, auch Binnenstaaten, gefordert sind.

Im Alleingang sind Ortung, Feststellung des Schadensausmasses, eine Reparatur bzw. Gegenmassnahmen nur schwerlich zu bewerkstelligen. Die Mittel dazu, vor allem auf westlicher Seite, fehlen bzw. sind führungsmässig und organisatorisch nicht optimal aufgestellt.

Es fehlt auch an Redundanzen. Private Aktivitäten und sicherheitspolitisch relevante Vorkehrungen müssen besser koordiniert werden. Noch geben sich viele Nationen bedeckt und verweigern sich der Schaffung von Transparenz. Zudem drängt sich eine internationale Regelung der Fragen im Bereich der Unterwasserinfrastruktur als Teil des See- bzw. Völkerrechts auf. 



Diese Aufnahme zeigt ein Internetkabel, das ins Meer verlegt worden ist.

Fliegende Festung aus dem Zugersee

Vor 70 Jahren wurde die «Fliegende Festung» aus dem Zugersee gehoben und an Land gebracht und vor 50 Jahren in St. Moritz verschrottet.

Oskar Rickenbacher

Bild: Eugen Grau, Zug



16. März 1944: Eine grosse Menschenmenge empfängt den Piloten 1st Lt. Robert W. Meyer unterhalb des Restaurants Taube und des Wöschhüslis der Untertalstadt.

Am 25. August 1952 konnte die B-17G, auch «Fliegende Festung» genannt, der U.S. Army Airforces, USAAF, aus 45 Metern Tiefe gehoben und hinter dem heutigen Bootshafen in Zug an Land gebracht werden. Die B-17G respektive der Zugerseebomber wurde von Martin Schaffner, Tankstellenhalter aus Suhr alias Bomber-Schaffner, und seinen Mitarbeitern sowie insbesondere dank dem Taucher Gottfried Scherrer zutage gebracht.

Notlandung im Zugersee

Die «Fliegende Festung B-17G», der Zugerseebomber, lag seit der Notlandung am 16. März 1944, um ca. 13 Uhr, auf dem Grund des Zugersees.

Die B-17G startete in England und sollte mit 220 anderen B-17 & B-24-Bombern und Begleitjagdflugzeugen die Mes-

serschmitt-Flugzeugwerke und das Flugfeld in Augsburg bombardieren.

Vor Erreichen des Ziels wurde der Bomberverein von deutschen Jagdflugzeugen im östlichen Raum von Stuttgart angegriffen. Bei diesem Angriff wurde der Zugerseebomber stark beschädigt und zwei Besatzungsmitglieder wurden erheblich verletzt.

Daraufhin musste der Pilot den Verbund verlassen und flog mit dem Ziel Spanien Richtung Schweiz.

An der Schweizer Grenze wurde der Zugerseebomber von Schweizer Jagdflugzeugen empfangen, sie wollten ihn zur Landung in Dübendorf zwingen, leider mit wenig Erfolg.

Im Gebiet des Brünig, im Anblick der verschneiten 4000 Meter hohen Berge, entschloss der Pilot, 1st Lt. Robert W.

Meyer, abzudrehen. Er flog via Urner-, Lauerzer- sowie Zugersee Richtung Zug. Über Inwil bei Zug gab er der neunköpfigen Besatzung den Absprungbefehl.

Der 2nd Lt. Robert L. Williams, Navigator, starb bei der Landung, die übrigen acht Besatzungsmitglieder wie auch die zwei Verletzten landeten alle im Gebiet von Baar.

Der Pilot steuerte die «Fliegende Festung» via Cham, Oberwil zurück auf den Zugersee und wasserte vor dem ehemaligen Kantonsspital. Der Bomber schlitterte noch bis zum Casino in Zug, dann drehte er ab und kam 450 Meter vom Ufer entfernt zum Stillstand. Der Pilot stieg aus dem CO-Pilotenfenster, sprang mit aufgepumpter Schwimmweste ins Wasser und wurde durch die Gebrüder Henggeler mit einem Ruderboot gerettet und unterhalb des Restaurants Taube an Land gebracht.

Eine grosse Menschenmenge erwartete den Piloten. Dank dem vorbildlichen Einsatz des 22-jährigen Piloten Meyer konnte ein grosses Unglück im Zugerland verhindert werden.

Nachdem er verpflegt und bei der Stadtpolizei am Kolinplatz in Zug mit trockenen Kleidern versehen wurde, überführte man ihn nach Baar, wo er auf die übrigen Besatzungsmitglieder im Ortskommandoposten im Restaurant Lindenhof traf.

Danach besuchte die Besatzung die zwei Verletzten, Bombenschütze Sgt. Carl J. Larson und Kugelturmschütze Sgt. Charles W. Page im Asyl in Baar.

Dem tödlich verunglückten Kollegen 2nd Lt. Robert L. Williams wurde im Leichenhaus in Baar die letzte Ehre erwiesen. Nachher wurde die Besatzung nach Dübendorf gebracht und interniert.

«Bomber-Schaffner»

Martin Schaffner wurde 1923 in Gränichen geboren. Infolge langjähriger Krankheit seines Vaters war er schon früh gezwungen, zum Lebensunterhalt der Familie beizutragen, und konnte deshalb keine Berufslehre absolvieren.

Ab 1938 arbeitete er in der Motorrad-Reparaturwerkstatt der Maschinenfabrik Gränichen. Bereits in den ersten Kriegsjahren des Zweiten Weltkrieges sah er die volkswirtschaftliche Notwendigkeit des

Bilder: Eugen Grau, Zug



1952: Bomber-Schaffner mit Stumpfen, Taucher Gottfried Scherrer und Josef Schnellmann – der Bug ist noch abgerissen, er wurde später geborgen.



1952: Ausstellung des Zugerseebombers, nun mit Bug, auf dem Kiesplatz hinter dem heutigen Bootshafen, zwischen Hafenrestaurant und Seclub.

Sammelns und Verwerten von Altstoffen. 1941 machte er sich selbstständig.

Da er erst 18 Jahre alt war, beantragte seine Mutter 1942 die Mündigkeitserklärung. Damit konnte er nun Altstoffe auf eigene Rechnung sammeln. Zuerst benutzte er zum Sammeln einen Schubkarren, dem er einen Hund vorspannte.

Später besorgte er sich einen Anhänger für sein Fahrrad. Das Transportieren

der Lasten war aber mühsam. Aus diesem Grunde besorgte er sich ein Motosacoché-Motorrad mit Seitenwagen.

Das Benzin war seinerzeit streng rationiert, da aber das Sammeln von Altstoff eine nationale Pflicht war, konnte er sich etwas Benzin besorgen, was aber bei weitem nicht reichte für seine Transporte.

In dieser Not konstruierte er einen Holzvergaser an das Motorrad und betrieb

es nun mit Holzkohle. Bald verkaufte er die Motosacoché und erwarb eine Harley Davidson, wiederum mit Seitenwagen.

Auch diese rüstete er mit einem Holzvergaser aus. Nach Kriegsende erweiterte er den Handel auf Fahrzeuge, die er reparierte und weiterverkaufte. Aus Platzgründen und vorausschauend kaufte er in Suhr ein Grundstück und baute eine Auto-Service-Station.

Später kam auf der anderen Strassenseite noch ein Wohnhaus dazu. Darin wohnte er bis zu seinem Tod. Das Geschäft blühte und er baute weitere drei Tankstellen. Schaffner war bekannt, dass er das Benzin günstiger verkaufte als die Konkurrenz und er entfachte somit einen Preiskampf unter den Anbietern.

Eines Tages sah er auf dem Titelblatt einer Zeitschrift ein Foto mit einer Tankstelle, auf deren Dach ein Sportflugzeug als Blickfang diente. Sofort kam ihm die Idee, seine Tankstelle mit einem Bomber als Blickfang zu bestücken. Zuerst suchte er in der Schweiz nach einem Bomber, leider erfolglos. Also fuhr er mit seinem Bruder nach Frankfurt a. Main zur US-Air-Force-Basis.

Hier bekamen sie die Information, dass US-Bomber in Seen der Schweiz zu bergen seien. Zu Hause erkundigte er sich nach Bombern, die in Seen abgestürzt waren und erfuhr, dass ein US-Bomber im Zugersee liegt.

Dank den Beziehungen nach Frankfurt und dem Einverständnis vom EMD in Bern startete er mit der Abklärung zur Hebung des Bombers. Er konnte Gottlieb Scherrer, Taucher bei Willy Stäubli, Horgen, von der Idee, den Bomber zu bergen, begeistern und engagieren.

Es wurde ein Floss mit zwei 30 000-Liter-Tanks für die Luftpumpen auf dem Grundstück der Familie Dosenbach an der Artherstrasse in Zug gebaut. Nachdem eine 45 Meter lange Leiter installiert und mehrere Leute zwecks Hilfe angestellt worden waren, konnte mit der Bergung begonnen werden.

Der Taucher stieg auf der Leiter bis auf den Seegrund in 45 Metern Tiefe. Insgesamt waren auf dem Floss rund 30 Personen an der Bergung beteiligt und bis zu acht Mann bedienten die Luftpumpen. Der Taucher brachte nach dem ersten Tauchgang die Nachricht, dass die Front

Bild: Rutz, St. Moritz



1972: der Zugerseebomber mit neuem Anstrich in St. Moritz-Bad, neben dem Hotel Sonne. Auch der Übername «Lonesome Polecat» ist nun aufgemalt.

des Bombers im Boden auf Grund stecke. Der Taucher band Stahlseile um den Bomber, um ihn zu heben. Leider wurde das Seil falsch befestigt, sodass der Bug weggerissen wurde.

Nachdem der Bomber neu mit Stahlseilen verbunden worden war, konnte er am 25. August 1952 gehoben und an Land gebracht werden.

Für die Vorbereitungen der Bergung des Bombers benötigte Schaffner rund zwei Jahre. Die Hebung im Zugersee dauerte rund zwei Monate.

Der Zugerseebomber wurde danach in Zug zur Schau gestellt und bereits am ersten Tag der Ausstellung kamen rund 10 000 Schaulustige. An diesem Tag regnete es in Strömen und der Boden verwandelte sich in Morast. Schaffner organisierte vier Personen zum Ausgang, welche für 30 Rappen die Schuhe der Besucher reinigten.

Für den Eintritt verlangte er Fr. 1.10 respektive 55 Rappen für Kinder. Für das Parkieren der Fahrräder verrechnete Schaffner 50 Rappen. Schaffner war ein sehr geschäftstüchtiger Unternehmer.

Weitere Bergungen

Schaffner hob noch weitere Flugzeuge sowie Autos aus Seen und Flüssen (Greifensee, Untersee, Walensee usw.). Aus dem Bodensee barg er zwei Versuchsflugzeuge P-16, eine Vampire der Schweizer Luftwaffe, eine Swissair DC-3 sowie Flugzeuge vor Friedrichshafen, welche an der Bombardierung der Stadt und Industrieanlagen 1944 teilnahmen und abstürzten.

Martin Schaffner war zeitlebens ein schwergewichtiger Mann und wog über 200 Kilogramm. Mittels chirurgischen Eingriffs wollte er sein Gewicht stark reduzieren. Leider verstarb er nach der Operation am 5. Oktober 1965 im Spital Baden im Alter von 42 Jahren an einer Lungenentzündung.

Reise des Zugerseebombers

Nach der Ausstellung in Zug wurde der Bomber in Basel-Mustermesse, Biel-Bözingen-Flugplatz, Lausanne-Gare und in Bern-Bümpliz ausgestellt. Anschliessend wurde er zur Tankstelle von Schaffner nach Suhr transportiert.

1966, nach dem Tode von Martin Schaffner, verkauften die Nachkommen

den Zugerseebomber nach St. Gallen-Winkeln, wo ein Flugzeugpark errichtet wurde. 1970 wurde der Bomber zum zweiten Mal verkauft und per Lastwagen und SBB / RhB nach St. Moritz transportiert. In St. Moritz-Bad wurde der Zugerseebomber neben dem Hotel Sonne ausgestellt.

Hier wurde er nach Verschandelung durch Sprayereien komplett neu bemalt und bekam den ursprünglichen Namen «Lonesome Polecat» (Einsames Stinktier) aufgemalt.

Dieser Namen konnte seinerzeit in England aus Zeitgründen nicht auf den fa-

brikneuen Bomber aufgemalt werden. In St. Moritz wurde er aufgrund von Reklamationen einiger Nachbarn im Jahre 1972, vor fünfzig Jahren, verschrottet. Teile des Zugerseebombers von St. Moritz wurden alsdann durch KLM-Angehörige gekauft und sind seither im Crash Air War & Resistance Museum 40-45 in Holland ausgestellt.

Zudem befinden sich bei Schweizer Privatsammlern noch ein Propeller, Maschinengewehre, Munition und weiteres Material des Zugerseebombers. Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie im Internet: www.zugersee-bomber.ch 



Bild: Studio Räber, Zug

Martin Schaffner, genannt Bomber-Schaffner mit Toscani.

Die Brieftaube im Dienst der Schweizer Armee

Die gefiederte treue Freundin der Schweizer Armee war bis 1996 ein wichtiges Kommunikationsmittel. Ein kurzer geschichtlicher Exkurs in den Zweck und Nutzen des Brieftaubendienstes.

Stephan Mark Stirnimann



Ab 1902 stellte der «Zentralverein Schweizer Brieftaubenstationen» den Militärbehörden «jederzeit abgerichtete» Brieftauben zur Verfügung.



Mittels Tauben konnten Soldaten auch unter widrigsten Verhältnissen und im schwierigen Gelände Nachrichten überbringen.

Die Eigenschaft bestimmter Taubenarten, dank eines präzisen Orientierungssinnes Hunderte von Kilometern zum Ausgangsort zurückzufinden, nutzten bereits Kriegsherren in der Antike.

So soll im Jahre 44 vor Christus der Cäsar-Mörder Brutus aus einer Einkesselung heraus mit der Aussenwelt kommuniziert haben. Und während der Belagerung von Paris anno 1871 im Deutsch-Französischen Krieg schickten die eingeschlossenen Truppen mittels Ballonen rund 500 Tauben los – es kamen 100 Tiere zurück mit teils wertvollen Nachrichten.

Später im Ersten Weltkrieg nannte man die Texte, welche in kleinen Meldehüllen an den Beinen oder am Brustkorb befestigt waren «Taubensprüche».

Zuverlässiges Einsatzmittel

1896 entstand in der Schweiz der Brieftaubenzüchterverband und ab 1902 stellte der «Zentralverein Schweizer Brieftaubenstationen» den Militärbehörden «jederzeit abgerichtete» Brieftauben zur Verfügung.

Der Brieftaubendienst der Schweizer Armee wurde relativ spät im Verlaufe des Ersten Weltkriegs eingeführt, nämlich 1917, und hatte seine Basis in Sand-Schönbühl (Kanton Bern).

Bis dahin wurden die Brieftauben bloss in den Festungen eingesetzt. Doch nun hatte jede Telegrafenkompagnie auch ihren eigenen Brieftaubenzug.

Wenn die Verbindungsmittel bei schweren Kämpfen versagten, war die Brieftaube das letzte Mittel, um sicher und schnell die Kommunikationswege aufrechtzuerhalten. Von besonderer Wichtigkeit dabei waren die Verbindungslinien zwischen der Front und den Kommandostellen.

Die Armeedoktrin Armee 61 lautete: «Nicht auf die Vorteile der Brieftaube verzichten.» Denn sie war nicht nur zuverlässig und konnte elektronisch nicht gestört werden, sie war auch sehr kostengünstig. Neben Papier wurden auch Mikrochips

mit grossen Datenmengen transportiert. Von spezieller Bedeutung sei hier auf den militärischen Frauendienst (MFD) hinzuweisen, welcher viele Angehörige zum Brieftaubendienst beorderte (Aufzucht, Pflege, Training und Einsatz).

Schliesslich wurde der Brieftaubendienst im Zuge der Armereform 95 abgeschafft. Dessen effektive Auflösung geschah im Jahre 1996.

40 000 gefiederte Helfer

Rund 500 Taubenschläge gab es während der «Hochsaison» der Brieftauben in der Schweizer Armee. Spezielle Verträge regelten die Vergütung an die (zivilen) Brieftaubenzüchter, doch während der WKs und den Einsätzen, in denen die Brieftauben «abkommandiert» wurden, sorgten Soldaten für die Pflege und Fütterung. Im Ernstfall (Stand 1988) sollen rund 40 000 Brieftauben der Armee zur Verfügung gestanden haben.

Interessant dürfte der Einsatz des «mobilen Brieftaubenanhängers 57» sein, welcher von 1959 bis 1995 in der Truppe verwendet wurde. Der Anhänger war mit 32 Zellen für ebensoviele Zuchtpaare (oder 64 Einzelpätze) eingerichtet.

Meldestelle für Brieftauben

Waren Pferde im Meldedienst, gab es einen «Kavalleriekorb» mit drei Tauben und für Radfahrer einen Rückenkorb für fünf bis sechs Tiere. Hunden konnte man einen Korb mit einer Taube umbinden.



Die Armeedoktrin Armee 61 lautete: «Nicht auf die Vorteile der Brieftaube verzichten.» Denn sie war nicht nur zuverlässig und konnte elektronisch nicht gestört werden, sie war auch sehr kostengünstig.

Auch heute fliegen noch die gefiederten Tiere in unseren Lüften, jedoch mehr von (Hobby-)Brieftaubenzüchtern, welche ihre Beschäftigung als Sport ansehen. Sollte sich eine Brieftaube verirrt haben, gibt es das nationale Meldezentrum, welches über die Website www.zugeflogen.contact.ch erreichbar ist.

Dort kann man mithilfe des Fussringes den Besitzer herausfinden. Ist eine Taube verletzt oder entkräftet, lässt sie sich leicht einfangen. 



Der militärischen Frauendienst (MFD) stellte viele Angehörige für den Brieftaubendienst (Aufzucht, Pflege, Training und Einsatz).



Ein Hund transportiert zwei Taubenkörbe.



Im Ernstfall (Stand 1988) sollen rund 40 000 Brieftauben der Armee zur Verfügung gestanden haben.

Bahntransport: Ein Offizier blickt zurück

Jeder Panzerkommandant der Bundeswehr hatte vor 1989 in der Regel mindestens drei, meist aber deutlich mehr Eisenbahntransporte zu bewältigen. Kurz als E-Transport bezeichnet. Dabei waren viele Herausforderungen zu meistern.

Dr. Frank Bauer

In den Garnisonsstädten mit gepanzerten Verbänden war die Verladung meist auf gleicher Höhe wie die in Reihe aufgefahrenen Eisenbahnwaggons.

Nichtsdestotrotz konnte der Panzerfahrer während des Verladens niemals den Waggon sehen und musste sich absolut auf seinen Kommandanten verlassen, der ihn einzuweisen hatte.

Da die Endverbinder der Ketten auf beiden Seiten überstanden und manchmal die Vielzahl der Waggons eine Kurve dar-

stellten, war dies eine besondere Herausforderung. Der Panzer musste mit einer bestimmten Laufrolle auf ein Zeichen auf dem Waggon positioniert werden. Dann hiess es Motor aus, Unterlegkeile vorne auf dem Holz des Waggons unterschieben.

Dann «Motor an!», der Panzer drückte den Unterlegkeil ins Holz. In dieser Position verblieb der Panzer, bis die Besatzung im entsprechenden Abstand zwei weitere Unterlegkeile hinten untergeschoben hatte.

Dann: «Motor an – Ausrollen.» Wenn man alles richtig gemacht hatte, war der Panzer genau mittig und die Unterlegkeile waren genau der Abschluss der Kette.

Mit der Brechstange

Wenn das nicht geklappt hatte, ging es los. Brechstange raus, lösen, Panzer an und aus, so lange, bis der Bahnbeamte sein Placet gegeben hatte, und je nach Verladeort haben die Bahnbeamten mal mit Augennass und mal mit Zollstock gearbeitet. Dann mit Ketten verzurren und ab ins Abteil.

Unterwegs

Da die Truppe oftmals zwei Tage im E-Transport unterwegs war, war dies oft sehr spannend, vor allem, wenn, als Offiziere, die Zeit zu dritt in einem Erste-Klasse-Abteil verbringen konnte.



Letzter Eisenbahntransport des Panzerflugabwehrregiments 5, Lorch im Rheingau 13. Januar 1993. Der Autor, Dr. Frank Bauer verläßt hier als damaliger Oberleutnant einen Flugabwehrpanzer vom Typ Gepard B2L.



Der Fahrer muss seinen Kameraden blind vertrauen bei der Zufahrt auf die Waggon.



«Ab geht's!» Gut gesichert geht es auf die letzte Reise. Das Panzerflugabwehrregiment 5 wurde anschliessend aufgelöst.

Mit Schlafsack und im Sportanzug liess man die Landschaft an sich vorbeirauschen, ging dann und wann zu seinen Unteroffizieren und zu seinen Mannschaften und war froh, dass man nicht mit dem Landmarsch unterwegs war, der dann meist auf halber Strecke in einer Sporthalle in einer Liegenschaft zu übernachten hatte.

Wenn man Pech hatte, gehörte man allerdings zur Wachmannschaft des Zuges

und diese musste immer dann raus, wenn der Zug längere Zeit stand – da nur der Entladetermin feststand, war dies bei einer zweitägigen Verlegung durch ganz Deutschland natürlich sehr häufig.

Die Truppenküche hatte ihr eigenes Abteil im Zug und so gab es dann auch warme Verpflegung, Kaffee und weiteres. Sicherlich kein Speisewagen nach Schweizer Vorbild, aber ein beliebter Aufenthaltsort für Soldaten aller Dienstgrade.

Meist war die Stimmung im Zug gut und man konnte sich unterhalten, Schach spielen, Zeitung lesen und es war die grosse Zeit des Walkman – fast alle Mannschaften liefen damals mit diesem herum und auch das Radiohören war möglich.

«Komplett in den Himmel»

Spannend war das Verladen über die Zerlegbare Kopframpe/ZKR. Grundsätzlich konnte jeder Bahnhof zum Verladen benutzt werden, wenn die Kopframpe angebracht wurde.

Der Panzerkommandant musste allerdings bei der ZKR seinen Panzer über eine 70-Grad-Steigung einweisen und diesen dann nach dem Kippen auf dem Waggon mittig weiter einweisen.

Der Fahrer fuhr in dieser Zeit «komplett in den Himmel» und sah nur den Kommandanten. Dementsprechend war die Erschütterung, wenn der Panzer nach dem Kippunkt «gelandet» war.

Und die Erleichterung des Kommandanten, wenn die «Landung geklappt hatte»!

Letzteres zumindest bei jungen Kommandanten und die alten Hasen taten so, als seien sie nicht froh, wenn das spektakulär aussehende Manöver geklappt hatte. ☑

SCiON: Sicherheit made in Switzerland

Mittels einem neuen Protokoll soll das Internet sicherer werden. Die Lösung liegt auf der Hand: Lieber ein neues Netzwerk erstellen, als ein veraltetes System renovieren. Die Anbieter versprechen dabei das «sicherste Internet der Welt».

Hptm Frederik Besse

Heutzutage sind Cyberangriffe nicht nur tagtäglich zu erwarten, sondern auch erst noch günstig durchzuführen. Militärisch gesehen ist es nahezu unmöglich, die Stellung lückenlos zu verteidigen.

Was aber, wenn man sich auf vorteilhaftes Gelände bewegen würde? Metaphorisch gesehen handelt es sich beim SCiON-Internet genau um diese Idee.

Anstatt dass man im Internet von allen Ecken angreifbar ist, baut man sich quasi ein privates Netzwerk auf – mit der Flexibilität des Internets.

Made in Switzerland

Am Herbsttreffen der Parlamentarischen Gruppe Cyber wurden in verschiedenen Vorträgen die Vorteile des SCiON-Internets erläutert. Der Titel der Veranstaltung lautete: «Das sicherste Internet der Welt ist online – Swiss Made Technologie, Einsatz & Potential.»

Wackliges Fundament

Bevor man verstehen kann, wie das SCiON-Internet funktioniert, muss man zuerst den aktuellen Standard kennen. Martin Bosshardt, CEO von ANAPAYA, beschrieb das so: «Das alte Internet ist eigentlich ein Wunder, denn es verbindet etwa 90 000 verschiedene Netzwerke.»

Das Internet ist somit nicht ein grosses Netzwerk, sondern ein Verbund aus Netzwerken. Das bisherige Protokoll, quasi die Passierscheine, wie man diese Netzwerke erreicht, wurde in den 90er-Jahren pragmatisch auf einem Taschentuch erstmals skizziert. Die Rede ist dabei vom Border-Gateway-Protokoll.

Dieses Protokoll ist sehr mächtig, was die Verbindungsmöglichkeiten angeht, aber hat grosse Schwierigkeiten, wenn es um die Sicherheit der übermittelten Daten geht.

SCiON soll dieses Border-Gateway-Protokoll ablösen. Damit verspricht man sich, das sicherste Internet der Welt anzubieten. Der Grund ist einfach: Im alten Protokoll kann man die ganze Welt von einem Ort aus angreifen. In einem SCiON-Netzwerk sind die Pfade, über die Daten übertragen werden, Angreifern nicht mehr bekannt. Man tarnt das eigene Netzwerk vor dem Zugriff durch Unberechtigte.

Kritische Infrastruktur

SCiON kann auch für die Regierung interessant sein. Insbesondere, wenn es um den Schutz von kritischer Infrastruktur geht.

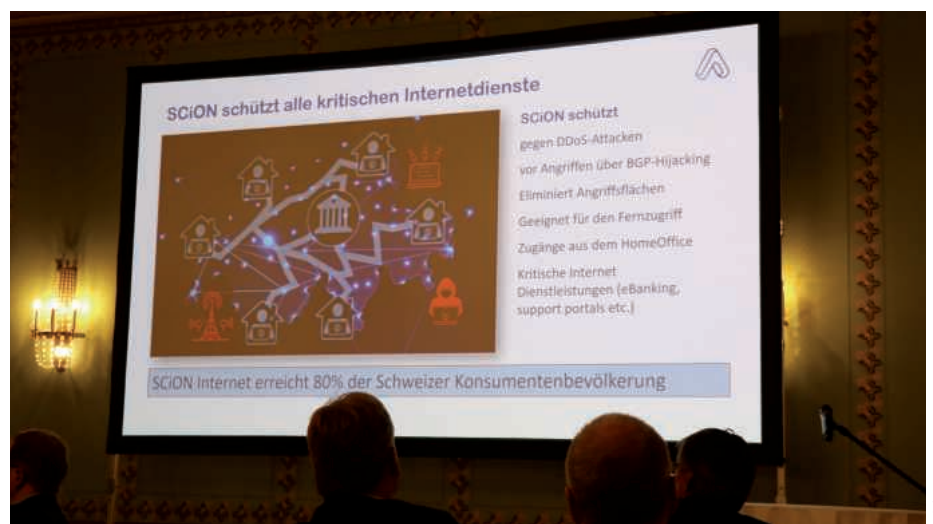
Gruppe Cyber

Die Parlamentarische Gruppe Cyber ist eine überparteiliche Gruppierung und dient der Vernetzung von Politik, Industrie und Wirtschaft rund um das Thema Cybersicherheit. Das Co-Präsidium wird durch die Nationalräte Doris Fiala (FDP), Edith Graf-Litscher (SP), François Pointet (GLP), Gerhard Andrey (Grüne), Ida Glanzmann-Hunkeler (Mitte) sowie Bruno Walliser (SVP) sichergestellt.

Als funktionierendes Ökosystem im Internet funktioniert es bereits heute. Dabei wird trotz des zusätzlichen Schutzes auch die Verfügbarkeit des Netzes nicht beeinträchtigt. Man kann es sich so vorstellen, dass man heute auch miteinander telefonieren kann, wenn man unterschiedliche Telefonanbieter hat. Man muss aber die Nummer des Gegenübers kennen. So etwa soll auch die Kompatibilität mit dem SCiON-Internet mit dem bisherigen Internet funktionieren.

Öffentlicher Quellcode

Grundsätzlich könne jedermann selbst den Quellcode des SCiON-Protokolls ansehen und es selbst implementieren. Da dies aber Aufwand und Expertenwissen für die Implementierung erfordert, gibt es auch die Möglichkeit, dies via einem Service Provider wie ANAPAYA abzuwickeln. 



Anlässlich des Herbsttreffens der Parlamentarischen Gruppe Cyber wurde SCiON vorgestellt. Es soll sich sowohl für Betreiber kritischer Infrastrukturen wie auch Firmen, die ihre Angestellten im Homeoffice beschäftigen wollen, eignen.

Mobile Vernetzung in der Armee

Eine gestärkte Logistik, vorausschauende Wartung und bessere Entscheidungsgrundlagen gerade in Krisensituationen:

Vernetzte Systeme bergen für die Armee enormes Potenzial

– sofern die Datensicherheit jederzeit gewährleistet ist.

Transportfahrzeuge, die in Echtzeit Daten zu Treibstoff oder Betriebsstunden übertragen; Drohnen, die Aufklärungsbilder live an eine zentrale Plattform übermitteln; Panzer, die bei kritischem Betriebszustand Alarm schlagen, oder gar Sensoren, die eine permanente Überwachung der Vitalzeichen von Soldaten erlauben – modernes Equipment birgt einen enormen Datenschatz. Gerade im Militär hat die mobile Vernetzung von Personen, Fahrzeugen und weiteren Systemen ein riesiges Potenzial.

Vorteile vernetzter Systeme

- **Vorausschauende Wartung:** Über die Analyse von Betriebsstunden und Daten (Flottenzustand, Vibration, Temperatur, Verschleiss etc.) kann die Wartung besser geplant werden. Das verbessert den effizienten Betrieb von Equipment und beugt ungeplanten Stillständen vor.
- **Kürzere Reparaturzyklen:** Zeitnahe Informationen über defekte Systemkomponenten im Feld erlauben die frühzeitige Organisation von Ersatzteilen und Personal für die Reparatur.
- **Optimierte Logistik:** Die kontinuierliche Transparenz über beispielsweise Munitions- und Treibstoffvorrat verbessert die Planungsgrundlage und optimiert die Versorgung.
- **Verbesserte Entscheidungsgrundlagen:** Das gezielte Erfassen und Analysieren von Felddaten erleichtert die Entscheidungsfindung.
- **Überblick in Krisen:** Der direkte Zugriff auf operationsrelevante Daten hilft, bei Katastrophen und in Krisensituationen schneller zu handeln.

Sicherheit der vernetzten Systeme ist zentral

Die Chancen liegen auf der Hand. Doch das enorme Volumen der Daten (zum Beispiel von hochauflösenden Bildern oder Vi-

deos), die notwendigen Übertragungsleistungen und sichere Vernetzungsmöglichkeiten stellen das Militär vor grosse Herausforderungen. Gerade im militärischen Bereich können kompromittierte oder manipulierte Informationen katastrophale Folgen haben. Informationen über Standort, Anzahl und Zustand der Truppen müssen stets geschützt sein.

Die Gefahr von Zugriffen Unberechtigter wird umso grösser, je mehr netzwerkfähige Elemente wie Sensoren, Fahrzeuge, Speicher, Software und Endgeräte zu einem Ökosystem verschmelzen. Die Sicherheit aller Elemente und Schnittstellen muss darum oberste Priorität haben. Besonders wichtig sind unter anderem das Management der Endpunkte, die sichere Kommunikation auch über «unsichere» Kanäle wie öffentliche und hybride Netzwerke, höchster kryptografischer Schutz sowie die Update- und Überwachungsfähigkeit der Systeme.

Fundierte Expertenwissen für höchste Ansprüche

Herstellern und Anwendern fehlen aber oft die Ressourcen oder das nötige Fachwissen, um diese hohen Sicherheitsansprüche zu erfüllen. Die CyOne Security bringt fundiertes Expertenwissen in die Sicherheitskonzepte des Militärs. Eine für die mobile Vernetzung ideale IP/VPN-Technologie, gehärtete Hard- und Software sowie höchste Performance in der Datenübertragung sind nur einige der Leistungen, die sie erbringt – für höchste Sicherheit der einzelnen Komponenten sowie des Systems als Ganzes.

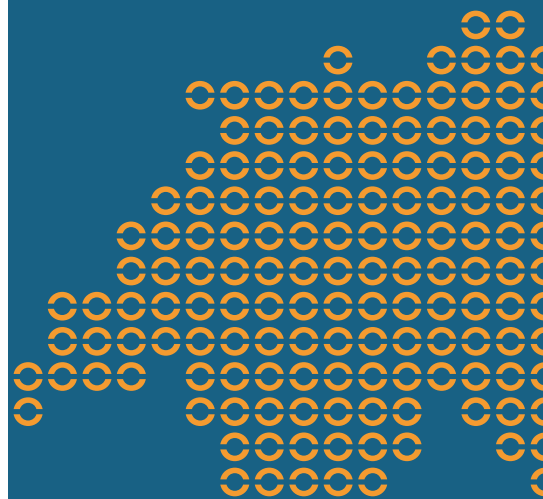


Erfahren Sie mehr über die Sicherheitskonzepte und -lösungen für Schweizer Behörden.

Reto Amstad, Senior Security Consultant, Tel. +41 41 748 85 16
reto.amstad@cyone.ch, www.cyone.ch



Sichere Schweiz. Bit für Bit.



Cyber-resiliente Vernetzung

CyOne Security bietet 360°-Sicherheitskonzepte und -lösungen für maximale Cyber-Resilienz.

Cyber Security aus der Schweiz. Für die Schweiz.

cyone.ch

CyOne
SECURITY

Endlich fliegt die neue Drohne

In regelmässigen Abständen hat der SCHWEIZER SOLDAT an dieser Stelle über die verzögerte Einführung der neuen Drohnen berichtet. Am 8. September 2022 war es so weit. Die Armasuisse zeigte eine fliegende neue Drohne in Emmen.

Peter Jenni

Ursprünglich war die Einführung im Zeitraum 2016 bis 2019 geplant.

Für diese Verzögerungen sind eine ganze Reihe von inneren und äusseren Umständen verantwortlich. Einer der wichtigsten Gründe dafür sind verschiedene Helvetisierungen, deren Realisierung

verschiedene grössere Anpassungen erforderten. Beschafft werden sechs neue Drohnen.

Die Kosten dafür sind erheblich, das ursprünglich bewilligte Budget wurde von 250 auf stolze 298 Millionen Franken überschritten. Das heisst, jede Drohne hat

einen Wert von rund 50 Millionen Franken. Die zusätzlichen Kosten trägt jedoch nicht die Armasuisse sondern wird vom Hersteller übernommen. Bis Ende 2023 erwartet die Luftwaffe nun die Auslieferung aller sechs Drohnen.

Die Vertreter der Medien hatten am 8. September 2022 Gelegenheit, die Hermes 900 HFE im Flug, bei der Landung und dem Rollen auf den Standplatz zu beobachten. Gesteuert wurde die Maschine von einem nicht sichtbaren Piloten in einem Kommandoraum.

Unterschätzter Aufwand

Gemäss Angaben des neuen Projektleiters für das Drohnengeschäft bei der Armasuisse, Tobias Burch, hat die israelische Herstellerfirma Elbit Systems Ltd den Aufwand und den Zertifizierungsprozess der israelischen Luftfahrtbehörden (CAAI) für all die erforderlichen Anpassungen und Änderungen der neuen Drohne unterschätzt. Dies war die erste Zertifizierung einer Drohne für den zivilen Luftraum..

Noch nicht unbegleitet

Die Drohne fliegt am Tag nicht von Anfang an unbegleitet im Luftraum. Sie wird vorläufig noch von einem PC-6 Turbo Porter oder einem Helikopter begleitet.

Erst später, wenn die Zertifizierung abgeschlossen ist, vertrauen die Verantwortlichen auf das neue System «Sense and Avoid», welches erlaubt, dass die Drohne selbstständig ein anderes Flugobjekt erkennt und ausweichen kann. 2024 soll die Drohne dann selbstständig im Luftraum unterwegs sein.

Zu erfahren war ferner, dass die Drohne noch ein neues Radar erhalten soll. Armasuisse erwartet bis 2024 die Zertifizierung dieses neu entwickelten Radars.

«Sense and Avoid»-Lizenz

Wer verdient an der Lizenz für das neue System «Sense and avoid»?

Die Armasuisse hat dazu folgendes mitgeteilt: «Will die Elbit die Sense-and-Avoid-Technologie kommerzialisieren, so muss die Armasuisse informiert werden.» 



Jede Drohne hat einen Wert von rund 50 Millionen Franken.



Mit dem speziell für die Schweiz entwickelten «Sense and Avoid»-System, kann die Drohne autonom eine Kollision vermeiden.



Bild: FFA P-16

Nun sind es nur noch zwei statt drei Jets. Der Bundesrat hat seinen Pilatus PC-24 verkauft.

Bundesratsjet Pilatus PC-24 verkauft

Das Unternehmen JoyVida International AG, Interlaken, hat beim Bundesamt für Rüstung Armasuisse das beste Angebot für den Bundesratsjet Pilatus PC-24 eingereicht und den Zuschlag erhalten. Das Flugzeug wird bis November der neuen Besitzerin übergeben.

armasuisse

An seiner Sitzung vom 16. Februar 2022 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beauftragt, die PC-24 von Pilatus zu verkaufen.

Dies, weil die PC-24 vom Bundesrat und den Departementen zum einen nur wenig nachgefragt wurde und dieses Flugzeug zum anderen aufgrund des jungen Alters und des sehr guten Zustandes aktu-

ell noch einen hohen Verkaufswert hat. Mit diesem Grundsatzentscheid des Bundesrates und dem anschliessenden Ausserdienststellungsauftrag durch die Armee konnte das Bundesamt für Rüstung Armasuisse den Verkaufsprozess für die PC-24 auslösen.

Das Flugzeug wurde auf der Internetseite von Armasuisse zum Verkauf ausgeschrieben und die Offerten anschliessend

durch die Spezialisten von armasuisse geprüft.

Übergabe bis Ende November

Die Käuferin des PC-24, das Unternehmen JoyVida International AG, Interlaken, hat das beste Angebot eingereicht und somit den Zuschlag erhalten.

Der Rüstungschef hat den Verkaufsvertrag unterschrieben, sodass die Übergabe an die Käuferin bis Ende November 2022 abgewickelt werden kann.

Der marktgängige Verkaufspreis übersteigt den damaligen Erwerbspreis.

Bis zur Übergabe wird die Pilatus PC-24 auf den zivilen Standard zurückgerüstet und die militärische Immatriculation (T-786) aus dem Luftfahrzeug-Register der Luftwaffe gelöscht.

Weiterentwicklung der Flotte

Der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) betreibt verschiedene Luftfahrzeuge, die zugunsten der Landesregierung, der Departemente, der Bundesämter und der Armee eingesetzt werden.

Zurzeit prüft das VBS Optionen für die Weiterentwicklung der Flotte der «Bundesratsjets».



NEUES AUS DEM SUOV

Die C Ausb SUOV will den Austausch von Wissen und Fähigkeiten fördern

Im Rahmen der Delegiertenversammlung vom 21. Mai dieses Jahres wurde Hptfw Timea Sigrist einstimmig zur neuen Chef Ausbildung des SUOV gewählt. Im folgenden Interview lernen Sie die neue Ausbildungsverantwortliche kennen.



Hptfw Timea Sigrist, du bist die neue Chef Ausbildung des SUOV. Warum hast du dich für diese Aufgabe gemeldet?

Timea Sigrist: Stabsadj Vincent Andrey, mein Vorgänger, hat mich quasi dazu «gezwungen». Nein, Spass bei Seite. Vincent hat mir in einer Pause seine Aufgabe erläutert und mich darüber aufgeklärt, dass er einen Nachfolger sucht. Er hat mir die Vor- und Nachteile aufgezeigt und mich auch darüber aufgeklärt, dass es sinnvoll wäre, einen BU an dieser Stelle zu haben, weil es für einen BU einfacher ist, da die Kontakte schnell geknüpft sind. Ich habe mir daraufhin viele Gedanken bezüglich Zeitfaktor, Aufwand, Ausbildung etc. gemacht. Als ich dann mit Vincent eine Schiessausbildung geleitet habe, habe ich festgestellt, dass es wirklich einfacher ist, als BU dem Milizsystem, aber auch der ausserdienstlichen Tätigkeit beizustehen.

Daraufhin habe ich mich definitiv für die Aufgabe beworben.

Du hast die Ausbildung angesprochen. Ich nehme an, du meinst damit nicht die Ausbildung im SUOV, sondern deine eigene. Du befindest dich in deinem ersten Jahr an der BUSA. Wie lässt sich das junge BU-Dasein mit Privatleben und Verein vereinbaren?

Sigrist: BU zu sein, ist eine Berufung, eine Passion, die man zu 100 Prozent gerne macht. Für das nehme ich auch Hindernisse und Abstriche in Kauf. Momentan wohne ich wieder im Kanton Thurgau und somit bin ich wieder in meinem Freundeskreis verankert. Im Hinblick auf die eventuelle Rückkehr nach Thun*, sehe ich mich wieder gezwungen, in die Nähe zu ziehen, um wenigstens auch unter der Woche etwas Privatleben zu haben. Schlussendlich kommt es nicht darauf an, wo ich wohne. Es kommt nur auf die gute Planung und die Flexibilität an – sei es von mir als auch von meiner Familie und meinen Freunden.

Warum hast du dich für eine Karriere als BU entschieden?

Sigrist: Ich finde den Austausch mit den jungen Kadern und Rekruten sehr wertvoll. Sie kommen frisch aus der Ausbildung oder dem Studium. Sie haben bereits einen kleinen Rucksack, den sie ins Militär mitbringen. Meine Aufgabe als BU ist es,

Zur Person



Hptfw Timea Sigrist ist 27-jährig, ledig, wohnt im thurgauischen Weinfelden und stammt ursprünglich aus Berg (TG).

Die Berufsunteroffiziersanwärterin hat eine Matura abgeschlossen und befindet sich aktuell an der BUSA im GAL 22-23. Ausgleich findet die aufgestellte Thurgauerin beim Rennvelofahren, Schwimmen, Motorradfahren und beim Lesen.

diesen Rucksack mit Erfahrungen und Erlebnissen weiter zu füllen. Ich möchte meine Leidenschaft für das Militär diesen jungen Erwachsenen näherbringen, sodass sie etwas für ihre weitere Zukunft mitnehmen können.

Welche Erwartungen hast du an deine Funktion im SUOV?

Sigrist: Ich erwarte eine herausfordernde, interessante Aufgabe. Die Funktion ist eine Verbindung von Beruf und Milizsystem. Es wird mit Sicherheit eine grosse Herausforderung, alles unter einen Hut zu bringen. Jedoch bin ich mir sicher, dass sich der Aufwand für mich persönlich wie auch für den SUOV lohnt.

Wo siehst du die grössten Herausforderungen?

Sigrist: Definitiv in der Zeitplanung. Da ich momentan an der BUSA bin und viele Kurse habe, bin ich meist ein bis zwei Wochen nicht zu Hause und somit bleibt mir dann nur das Wochenende, um privat et-



Bilder: zvg

Hptfw Timea Sigrist während der Schiessausbildung im Grundkurs in Walenstadt.

NEUES AUS DEM SUOV

was zu machen. Die schriftlichen Aufgaben sind kein Problem unter der Woche abzuhandeln, aber die Tätigkeit als Auszubildner auch am Wochenende wahrzunehmen, kommt für mich momentan zu kurz.

Was ist dein Ziel für das kommende Jahr?

Sigrist: Ich möchte im nächsten Jahr aktiv mit den Sektionen zusammenarbeiten und mehrere Ausbildungen mit den C Technik oder den Auszubildnern der Sektionen in diversen Bereichen durchführen. Ebenfalls möchte ich die übergreifenden Anlässe – Austausch von Wissen, aber auch Fähigkeiten und Fertigkeiten – fördern.

Welche Erwartungen hast du an die Sektionen?

Sigrist: Ich erwarte von den Sektionen, dass sie abwechslungsreiche und Stufengerechte Ausbildungen geben. Aber auch,

dass das Einreichen der Ausbildungen zeitgerecht und vollständig stattfindet. Ich finde, dass die Sektionen sich weiterbilden und attraktiver werden sollen, um auch die jungen RS-Abgänger zu gewinnen. Um dies zu bewerkstelligen, müssen sie am Ball bleiben und sich weiterbilden im Ausbildungsstoff.

Wie viele andere Vereine in der Schweiz hat es auch der SUOV nicht einfach, sich in der heutigen Zeit zu behaupten. Was wünschst du dir für die Zukunft des SUOV?

Sigrist: Für den SUOV wünsche ich mir eine gute Zusammenarbeit und Austausch sowohl untereinander als auch mit den Sektionen und auch sektionsübergreifend. Schliesslich sind nicht alle militärischen Vereine dem SUOV angegliedert. Ebenfalls wünsche ich mir, dass vielleicht der eine oder andere UOV sich noch dem SUOV anschliesst und wir somit eine grosse Einheit bilden können.

Abschliessend möchte ich von dir wissen, was dir das Credo der Unteroffiziere, «Kompetent, Respektiert, Anerkannt» bedeutet.

Sigrist: Kompetent – Der Uof ist der Kompetenzträger auf der untersten Führungsebene. Er bildet direkt aus und führt die Sdt direkt. Deshalb ist eine hohe Fachkompetenz von grosser Bedeutung.

Respektiert – Respekt auf allen Stufen ist die Basis für eine gute Zusammenarbeit. Beim Uof basiert Respekt auf den Kenntnissen der auszubildenden Materie. Umso versierter ein Auszubildner, desto besser wird seine Ausbildung. Somit erarbeitet sich der Uof Respekt bei den Unterstellten wie auch bei den Vorgesetzten.

Anerkannt – Anerkennung ist das Resultat von Kompetenz und Respekt. Somit ist es das Resultat aus der erarbeiteten Leistung im täglichen Umgang mit den Unterstellten.

Mit Hptfw Timea Sigrist sprach

Moni Bregy
C Komm SUOV 

*Hptfw Timea Sigrist gehört zurzeit dem LVb Pz/Art an. Ob sie nach der BUSA nach Thun zurückkehren wird, ist noch offen.

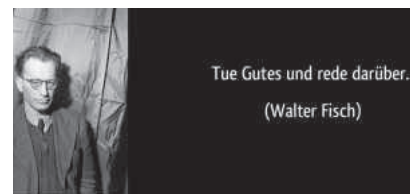


Hptfw Timea Sigrist in der UOS im Rahmen einer Übung der Pz Gren Bes Kp.

In eigener Sache

Liebe Sektionen und Mitglieder. Das Vereinsleben und eure Tätigkeiten sind in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt stark eingeschränkt gewesen. Doch ich bin sicher, dass seit diesem Frühling nicht nur jahreszeitlich und gesellschaftlich, sondern auch in Sachen Anlässe und Ausbildungen wieder Bewegung in die Vereine gekommen ist.

Ihr leistet so viel gute und wichtige Arbeit in euren Sektionen – sprecht darüber. Berichtet darüber. Wir haben im SCHWEIZER SOLDAT zwei ganze Seiten zur Verfügung, die in aller erster Linie dazu dienen, eure Vereine, eure Tätigkeiten abzubilden. Nutzt die Chance, auch euren Kameradinnen und Kameraden zu zeigen, dass ihr aktiv seid. Nur so können wir genau das, was unsere neue Ausbildungschefin im Interview gesagt hat, nämlich auch sektionsübergreifend den Austausch sicherstellen. Lasst mir Bilder und Texte zukommen. Gerne verlinke ich auch eure Videos z. B. mittels QR-Code. Es müssen keine Romane sein und wenn ihr Hilfe braucht, unterstütze ich euch gerne. Manchmal reichen auch einige Bilder mit nur ganz wenig Text. Aber seid stolz auf das, was ihr tut, und tut es nicht im Versteckten. Ihr habt es verdient, wahrgenommen zu werden.



VERANSTALTUNGEN

Informationen zu den Veranstaltungen gibt es auf der Webseite unter www.suov.ch.



Berichte, Vorschauen und weitere Informationen zu Ihren Anlässen sowie Fotos dazu, können Sie jederzeit der C Komm SUOV zukommen lassen: medien@suov.ch oder: Monika Bregy, Tröngstrasse 5, 3970 Salgesch.

 LITAUEN

Die litauischen Streitkräfte beschaffen moderne Lenkflugkörper für das Saab RBS-70 MANPADS (Man-Portable Air-Defense System). Dies gab die litauische Beschaffungsagentur bekannt. Der Vertrag im Wert von 45 Millionen Euro umfasst Lenkflugkörper der Version RBS-70 Mk-2 und RBS-70 Bolide. Litauen verwendet mehrere Arten von MANPADS, dazu zählen neben der FIM-92 Stinger und der aus polnischer Fertigung stammenden Grom auch die von Saab Bofors Dynamics gefertigten RBS-70 Systeme. Bereits 2018 erfolgte eine Modernisierung der Startgeräte auf den RBS-70 NG (New Generation) Stand. Hierdurch wurde die Feuerleiteinheit deutlich verbessert und die Nachtkampffähigkeit durch ein Wär-



Saab RBS-70 MANPADS.

mebildgerät hergestellt. Die nun erfolgte Beschaffung der modernen Lenkflugkörper erhöht die Trefferwahrscheinlichkeit und auch die Bekämpfungsreichweite.

Der Mk-2 Lenkflugkörper ist bei einer maximalen Reichweite von etwa 7000 m in der Lage Ziele bis zu einer Höhe von 4000 m zu bekämpfen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 1,6 Mach. Mit dem 2,0 Mach schnellen als Bolide bezeichneten Flugkörper sind Reichweiten von bis zu 8.000 m und Bekämpfungshöhen von 6000 m möglich. Zudem sollen die Bolide-Lenkflugkörper mit verbessertem Zünder laut Hersteller zur Bekämpfung von Drohnen und Marschflugkörpern optimiert sein. Geführt werden die RBS-70 Startgeräte von einem Kommandoposten mit einem Radargerät vom Typ Giraffe 75, welches bis zu neun MANPADS leiten kann.

 USA

Das US-Rüstungsunternehmen Anduril Industries hat eine neue Loitering Munition Familie vorgestellt. Bei den Wirkmitteln handelt es sich um eine Weiterentwicklung der Altius 600 und 700 Flächendrohnen. Anduril Industries ist ein vergleichsweise junges Unternehmen, welches erst 2017 gegründet wurde. Durch den Zukauf des Drohnenherstellers Area-I



Altius 600.

im letzten Jahr, wurde die nötige Technologie verfügbar. Die von Area-I entwickelte Drohnenfamilie mit der Bezeichnung Altius 600 bzw. 700 verfügt bereits über grundlegende Eigenschaften, welche für die Nutzung als Loitering Munition geradezu ideal erscheinen. So sind beide Drohnen dazu ausgelegt, aus kompakten Startbehältern sowohl vom Boden, als auch von Luftfahrzeugen gestartet zu werden. Diesen Sommer hat das U.S. Special Operations Command Altius 600 Systeme im Wert von 30,5 Millionen US-Dollar bestellt. Öffentlich verfügbare Informationen über die als Altius 600M bzw. 700M bezeichneten Loitering Munition Versionen der Drohnenfamilie sind recht eingeschränkt. Nur betreffend dem Sprengkopf der grösseren 700M Variante ging Brose ein und erläuterte, dass dieser mit einer 17,5 kg Wirkladung erfolgreich getestet wurde. Nach Angaben des Firmenvertreters sind sowohl das Sensorik Packet, als auch der Sprengkopf, Dank der offenen Systemarchitektur modular ausgelegt und erweiterbar. Ein herausstechendes Leistungsmerkmal der Wirkmittel wird sicherlich im Bereich der Flugzeit und Reichweite liegen, die Basissysteme der Altius 600M bzw. 700M Reihe sind in der Lage 440 km respektive 490 km weit zu fliegen.

Bei der AUSA 22 in den USA hat GDLS gezeigt, was die nächste Stufe des Abrams Panzer sein könnte. Eine Designstudie, die einen komplett neuen Panzer



Abrams X.

zeigt: Beim aktuellen Abrams besteht die Besatzung aus Kommandanten, Richtschützen, Lader und Fahrer. Beim AbramsX wird die Besatzung auf drei Personen reduziert, die Schulter an Schulter im vorderen Teil der Panzerwanne sitzen, wobei der Turm unbemannt ist und ein Autoloader für die Hauptkanone verwendet wird. Das soll nicht heissen, dass der Turm keinen Schutz bekommt – schliesslich handelt es sich immer noch um eine schwer gepanzerte Kriegsmaschine –, aber es hilft, das Gewicht zu reduzieren.

Die neuesten Versionen des Abrams wiegen mehr als 70 Tonnen, was zu Problemen beim Transport zum Schlachtfeld und bei der Bergung im Schadensfall führen kann. Da sich der AbramsX noch in der Entwicklung befindet, hängt das endgültige Gewicht des Panzers davon ab, wie die Armee den Panzer belädt, aber das Ziel bei rund 60 Tonnen. Wenn sich die Besatzung nicht im Turm befindet, funktioniert das Hauptgeschütz über ein automatisches Nachladesystem. Visionär wird es bei der Elektronik: Der Panzer verfügt auch über ein System mit künstlicher Intelligenz, das Ziele auf dem Schlachtfeld identifizieren kann. Zwei unabhängige Scanner, die mit dem Kommandanten und dem Richtschützen verbunden sind, suchen jeweils nach Zielen. Der Motor wurde ebenfalls aufgerüstet und von Turbinen auf ein dieselelektrisches System umgestellt. Dadurch kann der Panzer seine internen Systeme betreiben, ohne dass ein extrem lauter Turbinenmotor laufen muss. Ebenfalls sollen Szenarios abgedeckt werden, in dem der Panzer einige begrenzte Bewegungen, etwa 500 Meter, mit Batteriestrom durchführen könnte.

Frederik Besse 

 AUSTRALIEN

Northrop Grumman hat die erste MQ-4C Triton für Australien vorgestellt. Australien ist ein Partner im Triton-Programm und war massgeblich an der Ausarbeitung der Anforderungen für das System beteiligt. Die US Navy und die Royal Australian Air Force werden in der Lage sein, die von ihren jeweiligen Tritons gesammelten Daten auszutauschen. Northrop Grumman begann mit dem Bau der ersten australischen Triton im Oktober 2020 in seiner Produktionsstätte in Moss Point, Missouri, und



MQ-4C Triton.

erreichte einen weiteren wichtigen Produktionsmeilenstein im Dezember 2021, als der Rumpf und der einteilige Flügel in Palmdale, Kalifornien, zusammengefügt wurden. Die Fertigstellung des Flugzeugs ist für 2023 und die Auslieferung an Australien für 2024 geplant. Triton soll der Royal Australian Air Force eine noch nie dagewesene Fähigkeit zur Überwachung und zum Schutz der maritimen Anflüge bieten. Dabei wird Triton mit der P-8A Poseidon zusammenarbeiten und somit ermöglichen grössere Gebiete mit grösserer Reichweite abzudecken und gleichzeitig länger in der Luft bleiben als ein bemanntes Flugzeug. Australien wird mehr als 900 Millionen Dollar in die australische Industrie investieren, unter anderem in die Instandhaltung. Insgesamt sollen bis zu sieben Flugzeuge beschafft werden. Nach der Auslieferung werden die MQ-4C Tritons in erster Linie auf dem RAAF-Stützpunkt Tindal im Northern Territory stationiert sein, während sie von Einrichtungen auf dem RAAF-Stützpunkt Edinburgh aus gesteuert werden.

 INDIEN

Die Indian Air Force hat den einheimischen leichten Kampfhelikopter 'Pra-



Leichter Kampfhelikopter (LCH).

chand' (LCH) offiziell in Dienst gestellt. Nach langwieriger Entwicklung sind derzeit 15 Helikopter bestellt, von denen zehn an die indische Luftwaffe und fünf an die indische Armee geliefert werden sollen. Der LCH erfüllt insbesondere die indischen Forderungen nach der Einsatzfähigkeit in grossen Höhen in den Bergen. Er kann zum Beispiel mit einer 500-kg-Ladung auf einem vorgeschobenen Stützpunkt in Siachen, 4700 Meter über dem Meeresspiegel, landen.

Der LCH hat eine Abflugmasse von etwa 5,5 Tonnen. Als Antrieb dienen zwei Shakti-Triebwerke. Zur Bewaffnung gehören eine bewegliche 20-mm-Kanone im Bug, 70-mm-Raketen und Mistral-2-Luft-Luft-Lenk Waffen. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei 330 km/h liegen. Alle Lektionen, die aus den Unzulänglichkeiten des Advanced Light Helicopter (ALH) Dhruv gelernt wurden, seien in die Konstruktion eingeflossen heisst es.

 RUSSLAND

Russland arbeitet weiter an seinem Vorzeigekampffjet Su-57. Eine verbesserte Version des 5. Generation Kampfflugzeuges absolvierte kürzlich ihren Jungfernflug - allerdings noch immer mit den alten Triebwerken. Der russische Stealth-Fighter sei am 21. Oktober in Schukowski erstmals abgehoben. Der Testflug dauerte 56 Minuten und sei



Su-57.

«ohne jegliche Störungen» verlaufen. Die neue Su-57 besitzt nach Herstellerangaben neue Bordsysteme «mit verbesserter Funktionalität» und künstlicher Intelligenz, die den Piloten bei der Arbeit besser unterstützen soll. Auch sei das Flugzeug in der Lage, «eine breite Palette neuer Waffentypen» einzusetzen. Welche Waffen damit im Einzelnen gemeint sind, geht aus dem Presstext nicht hervor. Interessant ist ferner, dass erwähnt wird dass es sei möglich «Triebwerke der zweiten Stufe in das Flugzeug einzubauen.» Das impliziert, dass auch die neue, verbesserte Su-57 vorerst noch mit den «alten» AL-41F1-Turbofans von NPO Saturn ausgerüstet ist - und nicht mit den zukünftig für die Su-57 vorgesehenen, leistungsstärkeren «Produkt 30»-Triebwerken. Das «Produkt 30» (Izdelije 30) befindet sich seit Jahren in der Testphase, ist aber nach wie vor nicht serienreif. Gerüchte besagen, dass man in Russland erst um 2025 mit der Einsatzfähigkeit des neuen Antriebs rechnet.

 USA

Die US-amerikanischen Landstreitkräfte haben bei Boeing zwei weitere CH-47F Chinook Helikopter aus dem Block II bestellt, diese modernste Chinook Variante wird seit April 2022 gebaut. Mit diesem neuen Auftrag erhöht die U.S. Army die Bestellmenge für den modernsten CH-47F Chinook Tandemhelikopter aus dem Block II auf insgesamt sechs Maschinen. Der Auftrag über die zwei Chinook Helikopter entspricht laut Boeing einem Wert von 63 Millionen US-Dollar. Die US-amerikanischen Landstreitkräfte betreiben bereits mehr als 190 CH-47F Chinook Helikopter und modernisieren mit der modernsten Block II Version die bestehende Flotte. Der CH-47F aus dem Block II Standard verfügt über ein verbessertes Antriebssystem, dieses führt dazu, dass mehr Kraft auf den Rotor übertragen werden kann. Durch diese Massnahme kann der CH-47F bis zu 1 Tonne mehr Nutzlast mitführen. Der CH-47F Block II Helikopter hat ein moderneres Tanksystem mit einer Tankkammer auf jeder Seite integriert bekommen, dadurch konnte Gewicht eingespart werden.

Frederik Besse 

YOUR EVERY NEED IS OUR FOCUS.

Elbit Systems Switzerland verfolgt das Ziel, den Transfer von fortschrittlichen Technologien und Knowhow in den Schweizer Markt auszuweiten, lokale Entwicklungskapazitäten aufzubauen, die Zusammenarbeit mit Schweizer Unternehmen weiter zu vertiefen und die Beziehungen zu wissenschaftlichen und technologischen Forschungseinrichtungen zu erleichtern.

elbitsystems-ch.com

Elbit Systems™
Switzerland

Geschichte der israelischen Panzerwaffe

Alle Typen und Entwicklungen und entscheidenden Panzeroffensiven

Mit umfangreichem Bildmaterial, Kommandantenverzeichnis und Besuch einer Einheit auf dem Golan

Preis 39.90 CHF

Bestellungen:

Internet
www.marc-lenzin.ch
Mail
info@marc-lenzin.ch
SMS/WhatsApp/Telefon
079 352 04 03



DIE ISRAELISCHE PANZERWAFFE

GESCHICHTE, TECHNIK, EINSÄTZE



Marc Lenzin / Stefan Bühler

Motor
buch
Verlag

swiss made 
Kompetenz für Schutz und Sicherheit



REKRUTENSCHULE UND DANN? BEI UNS GEHT'S WEITER!

Hast Du nach der Rekrutenschule noch keine Anschlusslösung und eine der folgenden Ausbildungen absolviert?

- > Anlagen- und Apparatebauer/in EFZ
- > Fahrzeugschlosser/in EFZ
- > Industrielackierer/in EFZ, EBA
- > Informatiker/in EFZ
- > Konstrukteur/in EFZ
- > Logistiker/in EFZ, EBA
- > Polymechaniker/in EFZ
- > Produktionsmechaniker/in EFZ

Unsere Leistungen

Wir bieten dir nach Abschluss der Rekrutenschule eine Anstellung in einem zukunftsorientierten, internationalen Unternehmen mit attraktiven Anstellungsbedingungen sowie vielseitigen Weiterbildungsmöglichkeiten. Zudem bieten wir dir Raum für Eigeninitiative und Mitgestaltungsmöglichkeiten.

Möchtest du mehr darüber erfahren? Wir freuen uns auf deine Kontaktaufnahme unter jobs@gdels.com oder kontaktiere Frau Danielle Roth unter +41 (0)71 677 55 35 für weitere Auskünfte.

GDELS-Mowag GmbH

Unterseeenstrasse 65 | CH-8280 Kreuzlingen | jobs@gdels.com | www.gdels.com

GENERAL DYNAMICS
European Land Systems-Mowag

FORUM

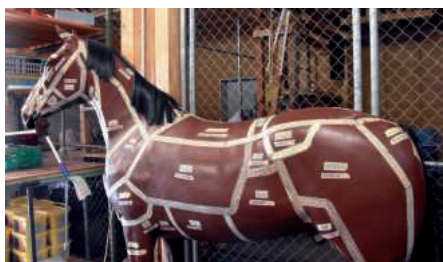
Zugschule? Keine Zeit

Seit wann legt der Stabschef des Kommandos Operationen fest, ob es keinen Platz für Zugschulen gibt. Gehört dies nicht eher in die Kompetenz des Chefs Kommando Ausbildung? Bitte zu beachten: «Schuster bleib bei Deinem Leisten»! Wo kämen wir sonst hin?

*Rolf Hintermann, Major
8967 Widen*

KORRIGENDA

Auf der Seite 6 der Oktoberausgabe 2022 hat sich eine Bildlegende verdoppelt.



Die korrekte Bildlegende lautet: «Als Trainpferde werden Freiburger Pferde oder Maultiere eingesetzt».

IN EIGENER SACHE

Neuer Aboservice

Geschätzte Leserinnen und Leser, Der Abo-Service des SCHWEIZER SOLDAT wird neu von der Entlebucher Medienhaus AG geführt. Bei Adresswechsel, Erneuerungen oder Kündigungen bitten wir Sie den Aboservice zu kontaktieren.

ren. Sie erreichen den Aboservice neu unter diesen Angaben:

Entlebucher Medienhaus AG,
Schweizer Soldat, Abo-Service, Vormüli 2, Postfach 66, 6170 Schüpfheim, Telefon 041 485 85 85, abo-service@schweizer-soldat.ch

Freundliche Grüsse, Verlagsgenossenschaft SCHWEIZER SOLDAT

STANDARTENABGABE

Die Mobile Fliegerabwehr Lenkwaffen Abteilung 4 hat in Basel ihre Standarte an die Behörden, vertreten durch Regierungsrätin Stephanie Eymann, zurückgegeben. Eine Standarte wird normalerweise an andere Offiziere weitergegeben. Wenn eine Formation aber aufgelöst wird, wird die Standarte der Regierung zurückgegeben.

Die Mobile Fliegerabwehr Lenkwaffen Abteilung 4 war die letzte Formation des Lenkwaffensystems «Rapier». Dieses wird per Ende Jahr ausgemustert. Mit der Beschaffung des Waffensystems «Patriot»



für die bodengestützte Luftverteidigung der Schweizer Armee wird eine neue Ära beginnen.

REKRUTENSCHULE 2/22

Die RS 2/22 ist vorbei! Wir gratulieren und wünschen allen Soldaten und Kader weiterhin eine gute Zeit und das nötige Soldatenglück in den zukünftigen Dienstleistungen.



DEZEMBER



Bild: VBS

PILUM 22



97. Jahrgang, Ausgabe 11 / 2022, ISSN 1424-3482.

Unabhängige, abonnierte, monatliche Fachzeitschrift für Verteidigung und Bevölkerungsschutz. Geht zusätzlich an aktive deutschsprachige Offiziere und Unteroffiziere, mit Mitteilungen des VBS.

Copyright: Nachdruck, auch teilweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Jahresabonnement (inkl. 2,5% MwSt): Schweiz Fr. 64.50, Ausland Fr. 98.-, www.schweizer-soldat.ch

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft «Schweizer Soldat», Frauenfeld

Präsident: Markus J. Schmid, 5425 Schneisingen

Chefredaktor: Hptm Frederik Besse, Rathausgasse 6, 3011 Bern, E-Mail: chefredaktor@schweizer-soldat.ch
Stv. CR: Fachhof Andreas Hess, Postfach 713, 8708 Männedorf, E-Mail: a.hess@schweizer-soldat.ch

Rüstung + Technik: Oberstlt Peter Jenni, Kräyigenweg 88, 3074 Muri b. Bern, E-Mail: peter_jenni@gmx.ch

Kader: Oberst i GSt Mathias Müller, 2534 Orvin
Rubrikredaktorin SUOV: Monika Bregy, E-Mail: medien@suov.ch

Korrektorat: Entlebucher Medienhaus AG, Schüpfheim, E-Mail: info@e-medienhaus.ch

Finanzen: Beatrix Baur-Fuchs, E-Mail: beatrix.baur@schweizer-soldat.ch

Korrespondentenstab: Hptm Konrad Alder (Aviatik); Heidi Bono (Reportagen); Hptm Stefan Bühler (Panzer); Oberst Hans-Rudolf Fuhrer (Geschichte); Oberst i GSt Georg Geyer

(Österreich); Div Fred Heer (Panzer); Gfr Franz Knuchel (Aviatik); Oberst i GSt Jürg Kürsener (USA, Marine); James Kramer (Schiessen); Hptm Marc Lenzin (Panzer); Mattias Nutt (Armee); Wm Josef Rittler (Reportagen); Major Kaj-Gunnar Sievert (Spezialkräfte)

Druckvorstufe/Layout: Gottwald Videoteam GmbH, 9642 Ebnat-Kappel

Druck und Versand: Multicolor Print AG, 6340 Baar
Anzeigenleiter: Rolf Meier, abasan media gmbh, Kapellenweg 17a, 5430 Wettingen, Tel. 056 535 84 08, E-Mail: info@abasan.ch

Abo-Services: Entlebucher Medienhaus AG, Schweizer Soldat, Abo-Service, Vormüli 2, Postfach 66, 6170 Schüpfheim, Telefon 041 485 85 85
E-Mail: abo-service@schweizer-soldat.ch



Member of the european
MILITARY PRESS ASSOCIATION (EMPA)

Technologie der nächsten
Generation, um zukünftige
Generationen zu schützen



Die F-35 ist das einzige Kampfflugzeug, welches in den nächsten 50 Jahren relevant sein wird. Dank weitreichenden Mitteln zur Zielerkennung sowie fortschrittlichen, zu einem einheitlichen Bild zusammengeführten Sensoren, eignet sich die F-35 optimal für den Luftpolizeidienst und zum Schutz der Landesgrenzen. Mit der F-35 ist der Schweizer Luftraum, und somit die Schweizer Unabhängigkeit und Neutralität, in den kommenden Jahrzehnten bestens geschützt. Die F-35 ist der fortschrittlichste Jet der Welt, gebaut um gegen aktuelle und zukünftige Bedrohungen bestens gewappnet zu sein.
Erfahren Sie mehr unter www.lockheedmartin.ch.

Lockheed Martin. Ihre Mission ist unsere.®

F-35 LIGHTNING II

NORTHROP GRUMMAN | BAE SYSTEMS | PRATT & WHITNEY

— LOCKHEED MARTIN —