Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 115 (1949)

Heft: 8

Artikel: Unsere Strassen im Kampf

Autor: Rieser, Karl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21746

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

daß für die genau gleichen Delikte, die in beiden Gesetzen genau gleich umschrieben sind, eine verschiedene Behandlung erfolgt, weil sich die bürgerliche Gerichtsbarkeit nach den Praejudizien des Kassationshofes des Bundesgerichtes, die militärische Gerichtsbarkeit aber nach dem Militärkassationsgericht ausrichtet. Es wäre deshalb angezeigt, das Militärkassationsgericht überhaupt abzuschaffen und an dessen Stelle die Kassation an das Bundesgericht analog dem bürgerlichen Strafprozeßrecht zuzulassen. Die Militärgerichte würden dann nach wie vor die Gerichtsbarkeit bei der Truppe ausüben, das Bundesgericht dagegen eine einheitliche Rechtsanwendung garantieren. Damit wäre auch die so notwendige Sicherung der richterlichen Unabhängigkeit und sauberen Trennung von Verfolgungsbehörden und Gerichten gewährleistet.

Die vorgesehene Revision des Militärstrafgesetzes und der Militärstrafgerichtsordnung, die erstaunlicherweise an den hier berührten Problemen völlig vorbeigeht, bietet Gelegenheit, die Überreste einer veralteten Zeit zu beseitigen und modernen Auffassungen zum Durchbruch zu verhelfen. Beherzigen wir, was General Wille an der bereits zitierten Stelle schrieb: «Bei der allgemeinen Wehrpflicht ist ein vollständiger eigener Militärstrafkodex eine jener Erinnerungen vergangener Tage, die stehengeblieben ist, obgleich sie kein Recht hat zum Weiterleben und die man glaubte behalten zu müssen, weil verehrungswürdige Vorfahren sie für eine Grundsäule der ganzen Konstitution hielten, die aber eines Tages in sich selbst zusammenstürzt zu allgemeiner Freude und Erleichterung.»

Unsere Straßen im Kampf

Von Ingenieur Karl Rieser

Die zunehmende Heeresmotorisierung verlangt entsprechende Überlegungen und Dispositionen auch für den militärischen Straßenverkehr. Auf diesem Gebiet lassen schon die Erfahrungen der vergangenen Aktivdienstzeit wichtige Fragen offen, die auch in den Berichten des Generals und des Generalstabschefs behandelt werden.

Die Motorisierung der Infanterie bindet diese mehr als bisher an die Straße. Die automatischen Waffen steigern den Munitionsverbrauch und die entsprechenden Tonnagen, bei gleichzeitig erhöhten Geschwindigkeiten und entsprechenden Beanspruchungen der Straßendecke. Mit Beginn der Kriegshandlungen werden zahlreiche Transporte einsetzen, die nicht durchwegs, und schon gar nicht im Gebirge, auf Nebenstraßen verwiesen werden

können. Die Totalität des Krieges bringt, auch aus dem zivilen Sektor, während und nach der Mobilmachungszeit Umgruppierungen, die sich in noch nicht erfaßbarem Umfang der Straßen bedienen werden.

Operativ gesehen sind Räume und Distanzen durch die gesteigerten Geschwindigkeiten der Transportmittel und die größeren Reichweiten der Geschosse kleiner geworden. Unsere Etappen sind verschwunden. Auch der Wirkungsbereich unserer Eisenbahnen wird bescheidener; ein beträchtlicher Teil ihres militärischen Transportvolumens verlagert sich auf die Straßen, zumal diese auch gegen Einwirkungen aus der Luft weniger empfindlich sind. Ist auch im Flachland das Straßennetz dichter und damit aufnahmefähig für Mehrbelastung, so doch nicht im Gebirge, wo auf lange Strecken nicht einmal Umfahrmöglichkeiten bestehen.

Die zweifellos auch in den Alpen aufkommende militärische Transportfliegerei wird größter Anstrengungen bedürfen, wenn eine tonnagemäßige Entlastung der Straßen spürbar werden soll. Das geländegängige Fahrzeug, das an sich geeignet wäre, Teile des Truppenverkehrs von der Straße abzuziehen, findet seine Grenzen in der Tatsache, daß das geländegängige Fahrzeug die Straßen in der Regel nur für Kampfhandlungen verläßt; überdies weisen Jura und Alpen weite panzersichere Räume auf, die auch dem geländegängigen Fahrzeug unzugänglich sind. Eher dürfte dieser moderne Fahrzeugtyp geeignet sein, den Begriff der Straße und des Straßenzuges bis weit in die Saum- und Fußwege auszudehnen.

Man hat also für den Kriegsfall eindeutig mit *gesteigerten Anforderungen* an Straße und Straßenverkehr zu rechnen. Mehr noch: die militärischen Verkehrsverhältnisse auf der Straße haben sich gegenüber früher auch noch verkompliziert. Daran sind in erster Linie die direkten gegnerischen Einwirkungen mit Beschuß und Bomben beteiligt. Unerbittlich drängen sie die früher über 24 Stunden ausgedehnte Verkehrszeit und die Zeit für die Wiederherstellungsarbeiten auf kurze Nachtstunden zusammen oder auf beschränkte Perioden schlechten Flugwetters; es sei denn, wir hätten die Luftüberlegenheit, womit wir aber bestimmt nur in beschränktem Maße rechnen dürfen. Allein schon diese Zeitnot, besonders im Transit über Gebirgsstraßen, führt zu völlig neuen Gesichtspunkten.

Aber auch die nicht unmittelbar vom Gegner aufgezwungenen Komplikationen wollen beachtet und einkalkuliert sein, so die Erschwernisse, die sich aus der Vielartigkeit unserer Fahrkolonnen und ihren Geschwindigkeiten ergeben, vom Pferdezug bis zu den schnellen Mannschaftstransporten, und innerhalb der Fahrkolonnen durch den heterogenen Aufbau unserer zivilen Fahrzeugbestände, auf die wir voll angewiesen bleiben. Neben den konstanten und veränderlichen Elementen der Straße selbst sind

äußere Umstände aus Tageszeit und Witterung in Rechnung zu setzen: abgeblendete oder lichtlose Nachtfahrt, Nebel, Schnee, Glatteis, aufgewühlte oder rollige Fahrdecke und Kombinationen dieser Faktoren unter sich, sowie von Fall zu Fall mit denjenigen der unberechenbaren gegnerischen Einwirkungen. In dieser Beziehung hat der Straßenverkehr im Krieg mit ungleich mehr und einschneidenderen Differenzierungen zu rechnen als der militärische Eisenbahnverkehr, dem durch Unterbau, Gleis, Nivellette, Ladeprofil, Signale und Rollmaterial ganz wesentlich vereinfachende Requisiten zur Verfügung stehen.

Den Belastungen und Komplikationen der Straße im Kampf steht die für uns notwendige Forderung gegenüber, unsere zahlenmäßige Unterlegenheit durch höhere Beweglichkeit auszugleichen, besonders im Gebirge, mit den über weite Räume einzig befahrbaren Straßen. Zur Nutzung der vollen Bewegungsmöglichkeit gehört hier in erster Linie eine umfassende, ununterbrochene und gleichzeitige Übersicht und Klarheit über das wechselvolle Spiel aller irgendwie beteiligten Faktoren. Auch der militärische Straßenverkehr muß als *Ganzes* behandelt werden. Alle beteiligten Verbände und Dienste sind dem verantwortlichen Kommandanten eindeutig zu unterstellen. Nur so wird auch in Krisenlagen der optimale, störungsfreie Durchschub gesichert sein.

Die entsprechenden personellen und materiellen Ansprüche sind bedeutend. Man bedenke den Aufwand allein schon für die Offenhaltung der winterlichen Alpenpässe oder denjenigen für die laufende Wiederherstellungsarbeit an entscheidenden Straßenzügen bei mangelndem Fliegerschutz. Auch der Unterhalt der Fahrbahndecke kann bei überstarkem Kriegsverkehr, schlechtem Wetter und den vielen, nach Bombeneinschlägen nur notdürftig wiederaufgearbeiteten Schadenstellen ganz enorme Mannschaftsbestände nötig machen. Straßenpolizeikompagnien und Straßenverbindungsdienst sind durchlaufend im Tag- und Nachtbetrieb beansprucht. Erhebliche kommandoeigene Fahrzeugbestände werden nötig sein, um Verpflegungs- und Baumaterialnachschub sowie Standortverschiebungen der eigenen Formationen sicherzustellen.

Dabei wird es sich praktisch durchwegs um HD-Formationen handeln. Von der kämpfenden Truppe und den Spezialwaffen sind nur wenige, temporäre, kleinere Zuteilungen zu erwarten, zum Beispiel von der Genietruppe Baugruppenführer mit Spezialwerkzeug und Sprengmaterial. Vielleicht, daß vom Zerstörungsdienst, mit dem ohnehin enge Fühlung zu halten ist, einige Hülfe zu erwarten ist, da dessen Objekte zum großen Teil in den Straßenzügen liegen. Praktisch werden die Formationen der Straßenkommandos aber nicht nur für die Steuerung des Verkehrs, die Straßenräumung

und -wiederinstandstellung, sondern auch für ihren eigenen taktischen Schutz weitgehend selber zu sorgen haben.

Unter diesen Umständen kann es sich bei den Stäben der Straßenkommandanten nicht nur um einige wenige zugeteilte Offiziere für Detachierungen in die Abschnitte handeln. Offiziere und Spezialisten werden in größerer Zahl für alle Dienste nötig sein, ganz besonders auch für die Übernahme aller Verantwortlichkeiten in der Steuerung des Durchschubes. Es ist aber keineswegs nur eine Personalfrage, den militärischen Straßenverkehr zu regeln. Die Zeiten sind vorbei, da man an Ort und Stelle durch Mannschaften der Straßenpolizeikompagnien gewissermaßen aus dem Handgelenk störungsfrei lenken konnte. Heute ist es beim militärischen Straßenverkehrsdienst unerläßlich, soweit irgend möglich technische Hülfs- und vor allem Verbindungsmittel einzusetzen.

Straßen und Straßenverkehr haben nun aber, neben den vielen Unbekannten des Kriegsgeschehens, die immer reichlich Improvisationen notwendig machen, ihre ganz bestimmten Gesetzmäßigkeiten. Bisherige Bemühungen in dieser Richtung, so Graphiken und Fahrpläne, haben sich indessen allzusehr an die Überlieferungen aus dem Eisenbahnbetrieb angelehnt, wobei maßgebliche Faktoren unbeachtet blieben. Die bisherige nur auf Schönwetter und Tag eingestellte methodische Behandlung muß einer flexiblen, in Fahrklassen differenzierten, zyklisch auf 24 Stunden abgestimmten Fahr- und Kurslinientechnik Platz machen, die sich unter anderem in graphischen und analytischen Hilfsmitteln in feldmäßiger Form dokumentieren wird. Nach wie vor wird aber die Persönlichkeit und Entschlußkraft des verantwortlichen Kommandanten entscheidend bleiben.

In der Beengtheit unserer Räume ist die Wahrung der eigenen Handlungsfreiheit auf den Straßenzügen neben der operativen auch eine wichtige organisatorische Frage. Entsprechende Bemühungen sind in der Heeresreform einzuordnen. Hier mögen nur einige der wichtigeren, die Sicherung der Straßen und des Straßenverkehrs betreffende Forderungen gestreift werden.

Ist die Verkehrshoheit über die Straßen innerhalb eines bestimmten Kommandobereiches ein Ganzes, so muß sie als solche auch im Rahmen der höhern Verbände behandelt werden. Damit drängt sich eine Neuorientierung im Verhältnis zwischen dem Generalstabsoffizier für Rückwärtiges der Heereseinheit und dem verantwortlichen Straßenkommandanten auf. Die Regelung ist in Parallele zu setzen mit der Befehlsausscheidung zwischen Generalstabsoffizier und Eisenbahnoffizier, in dem jener die Transportnotwendigkeiten und Prioritäten festlegt, dieser alle Dispositionen trifft und die Durchführung der Transporte sicherstellt.

Zustandsänderungen und Neubauten der Straßen, besonders im Gebirge, sind durchwegs schon im Frieden laufend militärisch festzulegen und zu berücksichtigen. Die neuen Gebirgsstraßen sind weitergehend als bisher den Forderungen der Unverletzlichkeit und der Tarnung anzupassen, sowie ganz allgemein beim zivilen Ausbau der Alpen, auch im Kraftwerkbau, die Gesichtspunkte der Landesverteidigung unbedingt zu berücksichtigen sind.

Die wissenschaftliche Forschung, deren Anteil am militärischen Potential auch unseres Landes heute grundsätzlich anerkannt wird, ist auch auf den militärischen Straßenverkehr auszudehnen, so nicht zuletzt – den Anregungen des Generalsberichtes folgend – hinsichtlich der Bemühungen um ein robustes, standardisiertes, flexibles Baumaterial, das für die rasche Wiederherstellung des Gebirgsstraßenunterbaues und für die enormen Unterkunftsbedürfnisse im Gebirge dringend nötig ist.

Da der organische Aufbau der Straßenkommandos personell fast ausschließlich auf HD-Bestände angewiesen ist, die sich zudem vorwiegend aus städtischen und industriellen Gebieten rekrutieren werden, kann die meist fehlende soldatische Schulung praktisch nur durch ausgezeichnete Organisation ersetzt werden. Wichtig ist sodann die personelle Auslese nach physischer Leistungsfähigkeit, handwerklicher, technischer und wissenschaftlicher Eignung. Mehr Spielraum in der Graduierung der HD und FHD werden ebenso naheliegen wie neue Formen, durch welche ausexerzierte und HD-Mannschaften graduell zueinander in ein tragbares Verhältnis gebracht werden.

Die Notwendigkeit, große, soldatisch ungeschulte Formationen von Anfang an als Organismus für wichtige und hohe Leistungen im Kriegsgeschehen bereit zu haben, stellt eine Ausgangslage dar, die mit der bisherigen Praxis militärischer Vorbereitung durch Schulung nicht gemeistert werden kann. Es gilt, auch auf diesem bisher etwas vernachlässigten Gebiet die nötigen Konsequenzen zu ziehen.

Die Möglichkeiten des Bakterienkrieges und dessen Abwehrmittel

Von Major Ernst Wiesmann (Schluß)

III. Mikrobielle Kriegführung

A. Grundsätzliches zum Einsatz von Bakterien als Kampfmittel

Will man in einem totalen Kriege Kleinlebewesen als Kampfmittel einsetzen, kann man dies in der Absicht tun, einen Befall des Menschen, der Nutztiere oder der Pflanzen zu erreichen. Die Mikroben müssen aber, um