

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 166 (2000)

**Heft:** 6

**Artikel:** Zugübung "Hölzli" : Lösungsansätze

**Autor:** Zeller, Werner

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-66601>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.02.2025

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

## Zugsübung «Hölzli» – Lösungsansätze

In seinem Artikel «Vom Stellenwert militärischer Führungsschulung» (ASMZ 2/2000) hat Div Louis Geiger zur Denk- und Zugsübung «Hölzli» eingeladen.

Sie erinnern sich an Lage und Auftrag?

	22 Uhr	24 Uhr
<b>Wald «Hölzli»</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Füs Zug im gesicherten Halt; 2 Halbzüge, 300 m abgesetzt</li> <li>■ Verpflegung nicht eingetroffen</li> <li>■ dunkel, kalt</li> <li>■ Mannschaft               <ul style="list-style-type: none"> <li>– hungrig, müde</li> <li>– Informationsstand «um 24 Uhr per Lastwagen zu B»</li> </ul> </li> <li>■ Distanz zu Standort A: 20 km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ nur 1 Lastwagen trifft ein (statt 2)</li> <li>■ <b>neuer Auftrag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zwischenunterkunft in B (statt A)</li> <li>– Rückmeldung Lastwagen 1 und 2 in A um 2 Uhr</li> <li>– Zfhr trifft Kp Kdt in B um 2 Uhr</li> <li>– Abmarsch Zug morgen um 8 Uhr</li> </ul> </li> <li>■ Distanz zu Standort B: 15 km</li> </ul>
<b>unterwegs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrradpatrouille mit dem Auftrag «Vorbereiten der Unterkunft A»</li> <li>■ Lastw 2 trifft aus unbekanntem Gründen nicht ein (sucht wohl «Hölzli» oder fährt direkt zu A oder kehrt zum Ausgangspunkt zurück)</li> </ul>	

Auf den ersten Blick eine einfache Sache. Trotzdem stellen sich dem unter Zeitdruck stehenden Zugführer einige Fragen, z. B.:

- Wie erfülle ich den neuen, mehrteiligen Auftrag?
- Was kann die Mannschaft noch leisten?
- Wie lange steht mir der Lastwagen 1 zur Verfügung und wie kann ich ihn demzufolge einsetzen?
- Wie erreiche ich die Fahrradpatrouille, wie den Lastwagen 2, wie den Kompaniekommandanten?

**Der richtige Umgang mit Information und Zeit entscheidet über den Erfolg.** Daran haben sich die meisten der eingereichten Lösungsvorschläge orientiert. Hier eine Auswahl der häufigsten Kernaussagen:

- Orientierung der Mannschaft und klare Befehlsgebung
- 1 Halbzug und Zugführer mit Lastwagen 1 zu Standort B

■ 2. Halbzug Abmarsch nach B; auf der Strecke Auflad und Transport mit dem zurückkehrenden Lastwagen 1

Doch was ist mit der Fahrradpatrouille, dem Lastwagen 2 und dem neuen Auftrag als Ganzes? Nehmen wir die Truppenführung 95 zur Hilfe. Sie führt uns in zwei Phasen, der Einsatzplanung und der Einsatzführung, zum Ziel. Zuerst die **Einsatzplanung:** Von der systematischen Problemerkennung zu Sofortmassnahmen und zur Zeitplanung, dann zur Beurteilung der Lage. Das Resultat aus diesem Prozess – die Entschlussfassung nämlich – könnte gekürzt dargestellt so aussehen:

- Gros des Zuges marschiert (ohne Material) unter Führung des Zugführerstellvertreters sofort Richtung B ab
- Ein möglichst grosses Vordetachment (vorab Marschuntüchtige) verschiebt mit Lastwagen 1 nach B (Materialtransport; Vorbereitung von Verpflegung und Unterkunft)

■ Der Zugführer schliesst sich dem Vordetachment an, um seinen persönlichen Auftrag erfüllen zu können

■ Lastwagen 1 nimmt von B Zwischenverpflegung für Gros des Zuges mit; am Standort A – wo Lastwagen 1 rechtzeitig eintrifft – übergibt der Fahrer der Fahrradpatrouille den Befehl des Zugführers, mit der neuen Meldesammelstelle B sofort Verbindung aufzunehmen (bis dann wird feststehen, ob neue Transportkapazität besteht oder ob die Patrouille selbstständig nach B verschieben muss)

■ Für den Lastwagen 2 wird im «Hölzli» kein Nachdetachment, aber eine schriftliche Nachricht hinterlassen (1. Priorität neuer Auftrag; 2. Priorität, falls die Zeit noch ausreicht, Gros des Zuges nach B verschieben)

■ So rasch wie möglich informiert der Zugführer den Kompaniekommandanten (Lastwagen 2) und stellt Antrag auf zusätzliche Transportkapazität (Gros des Zuges, Fahrradpatrouille)

Die Phase der **Einsatzführung** wird unseren Zugführer nochmals fordern. Angesichts der bekannten Bedingungen und Zeitverhältnisse hält er sich bei der Befehlsgebung mit Vorteil an das Schema «Orientierung, Absicht, Aufträge, Besondere Anordnungen und Standorte». Und schliesslich wird er mit «Massnahmen zur Kontrolle und Steuerung des Einsatzes» dafür sorgen, dass er und sein Zug den Auftrag mit Erfolg erfüllen.

Major Werner Zeller, Redaktor ASMZ

### Dank an die Einsender!

Für ihren Lösungsvorschlag mit einem Buchpräsent belohnt wurden:  
Claude Eugster, Patrick Hafner,  
Zoran Jurasin, Jürg Merz,  
Adrian Scheiber und Peter Schuler.

brochen. Das neue Programm in den USA für Lenk Waffenabwehr ist die NMD (national missile defense).

Ein grosses Projekt der TMD (Theater Missile Defense) ist der Airborne Laser. Es handelt sich dabei um eine Boeing 747, die in ihrem Rumpf eine grosse Laserkanone besitzt. Sie soll bei einem Lenkwaffenaufstieg von IR-Sensoren alarmiert werden und die Lenkwaffe noch in der Antriebsphase bekämpfen. Der Airborne Laser muss dafür ähnlich wie eine AWACS ständig über einem Krisengebiet im Einsatz sein. Der grosse Vorteil der Bekämpfung während der Antriebsphase ist der, dass die Lenkwaffe in der Nähe des Startgebietes wieder zu Boden fällt, und dass eine allfällige Separation (Auftrennen der Lenkwaffe in mehrere Wiedereintrittskörper, erschwert das Bekämpfen) während der Flugphase noch nicht stattgefunden hat.

Auch bodengestützte Abwehrsysteme stehen zur Diskussion. Ihr Problem ist der relativ kleine Footprint (Gebiet, welches durch ein Abwehrsystem vor einem Lenkwaffeneinschlag geschützt werden kann) und die Tatsache, dass er sich bei etwas

späterer Frühwarnung markant verkleinert. Die Frühwarnung wird generell durch einen satellitengestützten IR-Sensor vorgenommen.

Abwehrsysteme verzeichneten bereits erste Erfolge. Am 2. Oktober 1999 gelang der NMD ein Abfangversuch einer ballistischen Lenkwaffe. Sie wurde in einer Höhe von 225 km zerstört. Die Abfanglenkwaffe stieg auf eine Höhe von 1580 km(!) auf und bekämpfte von oben, mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 2400 km/h, den anfliegenden Flugkörper. Die nächsten Abfangversuche der NMD sind 2000 geplant. Erste TMD-Systeme stehen auch schon zum Verkauf, wie z. B. das Patriot PAC-3.

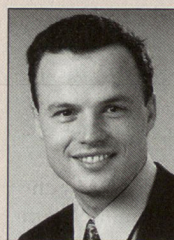
## Die Schweiz

Der Zivilschutz ist in der Schweiz sehr gut ausgebaut. Eine Frühwarnung, welche für einen rechtzeitigen Bezug der Zivilschutzanlagen notwendig ist, besteht jedoch nicht. Ein weiteres Problem ist die genaue Voraussage des Treffpunktes. Aktive Schutzmassnahmen können auch für die

Schweiz sinnvoll sein, da sich das Problem der genauen Vorhersage des Treffpunktes erübrigen würde und zudem grosser Sachschaden vermieden werden könnte. Wegen des hohen technischen und finanziellen Aufwandes ist ein schweizerischer Alleingang nicht vorstellbar.

Hauptvoraussetzung für eine funktionierende Lenkwaffenabwehr, sowohl passiv als auch aktiv, ist eine verzugslose Frühwarnung. Diese kann die Schweiz ohne entsprechende Sensoren nicht erreichen.

Der Schutz unter einem Bündnis ist politisch in der Schweiz kaum realisierbar, aber sicher eine Kooperation. ■



Frieder Fallscheer,  
Dr. sc. techn.,  
Untergruppe Planung,  
3003 Bern.