

Bundesrat Victor Ruffy

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **34 (1958-1959)**

Heft 23

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709111>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rußlands treue Kampfgefährten

Von Waldemar Kunz, Bern

Im vorrevolutionären Rußland war das Eisenbahnnetz verhältnismäßig sehr weitmaschig. Auf die gleiche Fläche Land entfiel damals nur ein geringer Teil der Streckenlänge, die in Deutschland bestand. Das Zarenreich umfaßte im Jahre 1910 insgesamt 22 430 000 Quadratkilometer, was einen Sechstel des Festlandes unseres Planeten darstellt. Sein Schienenstrang — vielfach nur einspurig, wie seltsamerweise die für den Fernen Osten strategisch so außerordentlich wichtige Transsibirische Eisenbahn — wies indessen eine Länge von nur 67 810 Kilometer auf. Im Gegensatz dazu verfügte Deutschland bei einem Flächeninhalt von 540 770 Quadratkilometer im gleichen Zeitpunkt über 58 537 Kilometer vollspurige Eisenbahnlinien. Dem ist in bezug auf Rußland auch in der Gegenwart nicht wesentlich anders. In seinen Betrachtungen über eine rationelle Ausnutzung der Transportkapazität für Menschen und Güter auf weite Distanzen bringt das Verkehrsministerium der UdSSR den rückständigen Ausbau von Eisenbahnen unmittelbar mit dem ersten Weltkrieg, der anschließenden Revolution mit ihren langen Nachwirkungen sowie mit dem zweiten Weltkrieg in kausalen Zusammenhang. Es kommt dabei zur Schlußfolgerung, daß das inzwischen so mächtig aufgekommene Flugwesen die Bedeutung aller anderen Verkehrsmittel weitgehend illusorisch gemacht habe. Eine solche Interpretation der Dinge mag — allgemein gesehen — wohl glaubwürdig erscheinen, vorausgesetzt, daß militärisch-strategische Komponenten grundsätzlich den Verkehrsrücksichten hintangestellt werden dürfen. In Rußland ist jedoch gerade das Gegenteil der Fall, wo dauernd eine große Furcht vor fremden Invasionen besteht und deren Abwehr, d. h. der Landesverteidigung, größte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Truppenmassen und Heeresgut lassen sich nicht ausschließlich in der Luft zum Einsatz heranschaffen! Gewisse sowjetische, dem Ausland zugängliche Bekanntmachungen — wie auch diese verkehrspolitische — sind aus zweckgebundenen Gründen konsequent irreführend, auf die der Westen eben hereinfallen soll. Dem Stillstand der Eisenbahnbauten liegen dort ganz andere Überlegungen zugrunde: Der für das Riesenland so überaus kurze Schienenstrang bildet paradoxerweise ein wichtiges Glied in der Kette der militärischen Landesverteidigung.

Einer zweckmäßigen Ausnutzung des Eisenbahnverkehrs in Rußland stand seit jeher und steht auch heute noch der große Mangel an Landstraßen im Wege, die fast überall in heillosem Zustande sind. Vor allem mangelt es an Ausfallverkehrsadern aus den Industrie- und Bevölkerungszentren. Am schlimmsten ist es mit den typisch russischen, sogenannten Lehmstraßen bestellt, von deren Existenz ein Westeuropäer sich kaum einen richtigen Begriff machen kann. Der ganze Straßenkörper besteht aus Erdreich — im Süden des Landes aus Schwarzerde, im Norden aus Lehm —, so wie ihn die Natur geschaffen hat. Bei trockenem Wetter entwickelt sich eine entsetzliche Staubplage, und wenn es regnet, versinken Pferdewagen und Motorfahrzeuge in knietiefem Schlamm. Außerdem gefährden zahllose Schlaglöcher den Verkehr. Aber niemand nimmt Anstoß an den primitiven Straßenverhältnissen, am allerwenigsten das zuständige Ministerium. Selbstverständlich gibt es in Rußland auch gute Autostraßen, wie zum Beispiel die Chaussee Moskau—Minsk, welcher die Bedeutung einer Magistrale zukommt und auf der im Sommer 1941 der deutsche Vormarsch gegen das Herz Rußlands erfolgte, ferner die Sonderstraßen Moskau—Leningrad und Moskau—Sagorsk, um der Kürze halber nur diese drei zu nennen. Aber die Anzahl der mit Autovehikeln befahrbaren Straßen ist im Vergleich zum gewaltigen Übergewicht der Lehmstraßen verschwindend klein.

Wie aus der Sowjetpresse hervorgeht und die beim Krenl akkreditierten westeuropäischen Zeitungsberichterstatter fortwährend zu melden wissen, ist die allgemeine Bautätigkeit in Rußland außerordentlich rege. So wurde der bekannte Moskwa-Wolga-Kanal gebaut, der die sowjetische Hauptstadt mit den Weltmeeren verbindet. Ein anderer, weit längerer Kanal

Bundesrat Victor Ruffy



Nur während eines einzigen Jahres war es dem Waadtländer Bundesrat Victor Ruffy vergönnt, an der Spitze des Militärdepartements zu stehen. In diesem einen Jahr 1869 hatte er noch kaum die Möglichkeit gehabt, entscheidenden Einfluß auf unsere Militärpolitik zu nehmen. Zwar war es ihm

gelingen, ein angesichts der Kriegsgefahr erhöhtes Militärbudget für 1870 in den eidgenössischen Räten durchzubringen; aber am 28. Dezember desselben Jahres ereilte ihn plötzlich der Tod, nachdem er bereits für das nächste Jahr zum Bundespräsidenten gewählt worden war.

Ruffy war Bürger von Lutry; er wurde am 18. Januar 1823 als Sohn eines Geringbesitzers geboren. Nach juristischen Studien in Lausanne und Heidelberg wirkte er vorerst als Anwalt und wurde schon mit 25 Jahren ins Kantonsgericht seines Heimatkantons gewählt. Zehn Jahre später gelangte er in den Nationalrat, und 1862 trat er in den waadtländischen Staatsrat ein. Bevor Ruffy im Jahr 1867 im Alter von erst 44 Jahren in den Bundesrat gewählt wurde, wirkte er noch kurze Zeit als Bundesrichter; er hat zuletzt dem obersten Gericht unseres Landes als Präsident gedient.

Den Sonderbundskrieg machte Ruffy als Unterleutnant mit; er ist auch später nicht über diesen militärischen Grad hinausgeklungen.

Der unerwartet plötzliche Tod dieses begabten Juristen und hervorragenden Magistraten, der in einer überaus steilen Laufbahn in die höchsten Ämter unseres Landes aufgestiegen war, löste in der ganzen Schweiz große Bestürzung aus; namentlich in seiner waadtländischen Heimat herrschte große Trauer um den bedeutenden Staatsmann.

führt zum Bjeleje Morje (Weißes Meer). Eine dritte Seestraße wurde zwischen den beiden Strömen Don und Wolga dem Schiffsverkehr übergeben. Schließlich sei auch das gigantische Elektrizitätswerk Dnjeprostroj erwähnt, durch das die Kräfte des gleichnamigen Stroms dem Lande dienstbar gemacht werden konnten. Neue Städte, Siedlungen, Kraftwerke, Fabriken, Wolkenkratzer und Erstklasshotels schießen wie Pilze nach einem warmen Regen aus dem Boden. Nur die Eisenbahnen und Lehmstraßen bleiben unsaniert, bei ihnen scheint die Zeit stillzustehen. Warum eigentlich?

Die Geschichte lehrt, daß Rußland sich in allen Kriegen die Mittel zunutze machte, welche ihm von der Natur verliehen wurden. Seine geographische Lage gestattet es, stets mit Rückendeckung zu fechten. Das euro-asiatische Hinterland mit seiner ungeheuren Flächenausdehnung bietet notfalls beliebige Ausweichmöglichkeiten. «Der Raum ist eine Macht», schreibt von Clausewitz in seinen «Hinterlassenen Werken über Krieg und Kriegführung». Die unwirtlichen Steppen und Tundren sowie der überaus strenge Winter sind nie versagende Komparsen der russischen Heeresleitung. Hinzu kommt die Taktik der «verbrannten Erde», und endlich wird die totale Landesverteidigung seit uralten Zeiten immer wieder von den schlechten Verkehrsverhältnissen kräftig sekundiert. Nebenbei sei bemerkt, daß die Spurbreite der russischen Eisenbahnen mit derjenigen Westeuropas nicht übereinstimmt, was auch nicht von ungefähr kommen dürfte. Alle diese Faktoren sind getreue, nicht zu unterschätzende Kampfgefährten Rußlands. Den Vormarsch des Gegners lähmen, alles systematisch zerstören, was ihm nützlich sein könnte, und ihn dann mit Beistand der mörderischen klimatischen Bedingungen vernichten, war eh und je ein hervorragendes Charakteristikum der russischen Verteidigungstaktik. Sie ist ein nicht wegzudenkender Bestandteil der langen kriegswissenschaftlichen Erfahrungen und hatte bis jetzt noch immer Erfolg.

So brach Karl XII. von Schweden mit 33 000 Mann, zu denen später noch ein weiteres Heer von 18 000 Mann stoßen sollte, 1708 gegen Rußland auf, um es zu züchtigen. Sein genialer Gegenspieler, Peter I. der Große, zwang ihm von Anfang an das Gesetz des Handelns auf, indem er zurückwich und hinter sich alles zerstörte. Unter fürchtbaren Entbehnungen (denn zu dem Mangel an Lebensmitteln gesellte sich klirrender Frost) brachte der Schwedenkönig sein Heer bis auf 400 Kilometer an Moskau heran. Von dort bog er nach Süden ab, wo er bessere Lebensbedingungen für seine Truppen zu finden hoffte. Peter I. folgte ihm auf dem

Fuße. Am 8. Juli 1709 entschied sich vor den Toren Poltawas das Schicksal Schwedens, das durch eine vernichtende Niederlage seine Großmachtstellung endgültig einbüßte.

Ein weiteres Beispiel: Am 7. September 1812 schlug Napoleon I. die Russen unter Kutusow entscheidend bei Borodino. Der Weg nach Moskau stand ihm offen. Dort wollte er überwintern und folgenden Jahres den Krieg siegreich zu Ende führen. Aber es kam anders. Die Russen legten Moskau bedenkenlos in Schutt und Asche, worauf die Tragödie des napoleonischen Heeres begann. Am 18. Oktober gleichen Jahres verließ es — noch im Vollbesitz seiner Schlagkraft — das verödete Moskau und trat durch Eis und Schnee den Todesmarsch nach dem Westen an. Nur kleine Reste davon überschritten vom 26. bis 29. November unter dem Schutze der Schweizer Regimenter die Beresina.

Genau 130 Jahre später ging es Hitler ähnlich. Wie Napoleon I., trieb auch er die Russen anfänglich nur so vor sich her, 1941 bis vor Moskau und 1942 bis an die Wolga hinunter. Dann kam «General Winter» den Russen zu Hilfe. Es rasten die Schneestürme bei tiefer Temperatur über die weiten Steppen um Stalingrad, störten den Nachschub und brachen die Kampfkraft der deutschen 6. Armee vollends. Dies war der Wendepunkt zum Sieg der Roten Armee über die deutsche Wehrmacht. Ihr Glückstern stieg in gleichem Maße wie derjenige der Invasoren sank und schließlich am westlichen Horizont verschwand.

Mobilmachungsfeier der Geb.Br. 11, 4. Oktober 1959

Alle Wehrmänner der Geb.Br. 11, die in den Jahren 1939 bis 1945 Aktivdienst geleistet haben, und jüngere Angehörige der Geb.Br. 11 (Gz.Br. 11) sind zur Teilnahme an der in Brig und auf dem Simplon stattfindenden Wehrkundgebung eingeladen. — Die Feier findet in Zivil statt, doch ist das Tragen der Uniform gestattet.

Die erste Anmeldung mit genauer Adresse hat bis zum 20. August zu erfolgen. Meldestellen: Für Berner Truppen: mobilmachungsfeier Geb.Br. 11, Transitpostfach 1143, Bern; für Walliser Truppen: Adj.Uof. Paul Müller, Sitten, Av. St-François.

Den Angemeldeten wird ein Anmeldeformular mit allen erforderlichen Angaben betreffend Programm, Einzahlung usw. zugestellt.