

Wenn der Schall zurückbleibt...

Autor(en): **Büschi, Hans U.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **41 (1965-1966)**

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-706869>

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.

Wenn der Schall zurückbleibt . . .

Text: Hans U. Büschi, Bern

ferngelenkte Waffenträger — durch solche Angriffe vermag ein Feind, technisch gesehen, die Widerstandsfähigkeit zu brechen. Solche Angriffe richten sich gegen bewohnte Ortschaften, von denen die größeren Städte die empfindlichsten Ziele bilden. Diese werden sehr wahrscheinlich auch dann angegriffen, wenn sie bereits evakuiert sind. Während der Evakuierung können außerdem noch allfällige Verkehrsstauungen und andere Ansammlungen von Menschen den Angriffen ausgesetzt sein. Terrorangriffe hätten ihre größte Wirkung dann, wenn sie uns unvorbereitet trafen. Das Widerstandsvermögen würde dadurch vermutlich so stark geschwächt, daß der Feind ziemlich leicht das Land besetzen könnte. Bleibt dagegen Zeit für die Mobilisation und Evakuierung, bieten sich bessere Möglichkeiten, Terrorangriffen zu widerstehen.

Terrorangriffe — eine wenig wahrscheinliche Form des Angriffs

Terrorangriffe setzen indessen voraus, daß der Angreifer bereit ist, die politischen und militärischen Folgen der zu erwartenden Reaktion in der übrigen Welt hinzunehmen. Der Angreifer muß auch die Nachteile in Kauf nehmen, die dadurch eintreten, daß Produktion und Verbindungsmittel gänzlich lahmgelegt sind und daß ausgedehnte Gebiete radioaktiv verseucht sind, so daß die Möglichkeiten, dieses Gebiet innert nützlicher Zeit zu benutzen, als äußerst gering zu bewerten sind. Die militärischen Sachverständigen halten daher Terrorangriffe für eine extreme und weniger wahrscheinliche Angriffsform; es ist damit aber nicht ausgeschlossen, daß ein Angreifer zu ihr Zuflucht nimmt, nämlich dann, wenn die Lage zu raschen Entscheidungen drängt und ein Angreifer daher zu mehr oder weniger verzweifelten Handlungen neigt. Ein Grund für die geringe Wahrscheinlichkeit von Terrorangriffen sind ein wirksamer Zivilschutz und alle vorsorglichen Maßnahmen.

Gemeinsames Ziel für die totale Landesverteidigung

General Torsten Rapp erwähnt auch das gemeinsame Ziel der totalen Landesverteidigung. Er schlägt in seinem Bericht folgende Definition vor:

«Die wichtigste Aufgabe der totalen Verteidigung besteht darin, daß sie dermaßen auf den Krieg vorbereitet ist, daß sie friedenserhaltend wirkt.

Die totale Verteidigung soll dem Willen des Volkes, die Handlungsfreiheit des Landes zu bewahren und jegliche Verletzung seiner Rechte zurückzuweisen, in der Weise Ausdruck geben, daß dies einen allfälligen Angreifer dazu zu bringen vermag, seine Pläne, das Land anzugreifen, aufzugeben. Sie soll die Widerstandskraft gegenüber jeglichem Druck aufrechterhalten. Sollte Schweden trotzdem Opfer eines Angriffs werden, dann ist es die Aufgabe der Kriegsmacht, diesen abzuwehren und zu verhindern, daß schwedisches Gebiet besetzt wird. Die zivilen Zweige der totalen Verteidigung sollen dabei die Kriegsmacht unterstützen, den Widerstandswillen der Bevölkerung aufrecht erhalten, ihren Schutz gewährleisten und ihre Versorgung sicherstellen.

Die totale Abwehr soll rasch ihre volle Wirksamkeit entfalten können.»

Im Rahmen dieser allgemeinen Ziele der totalen Abwehr wird der Kriegsmacht ein besonderes Ziel gesetzt. Danach soll die vorwiegende Aufgabe der Kriegsmacht in der Abwehr von Invasionen bestehen. Die Streitmacht soll aber auch durch aktive Verteidigung des Luftraums und durch passive Maßnahmen — Hilfeleistung an den Zivilschutz u.a.m. — es einem Angreifer erschweren, durch Flieger- und Fernwaffen-Angriffe gegen Bevölkerung und Landesversorgung, oder auch nur durch Drohung damit, die Widerstandskraft zu brechen.

Der Oberbefehlshaber stellt damit die Forderung auf, daß die zivilen Zweige der totalen Abwehr die Streitmacht unterstützen sollen, wenn diese ihre Aufgabe erfüllt, nämlich Angriffe auf das Land abzuwehren und zu verhindern, daß es besetzt werde; andererseits wird aber auch gesagt, daß unter anderen Verhältnissen die Kriegsmacht in der Lage sein solle, die übrigen Zweige der totalen Abwehr zu unterstützen. Die Mittel der totalen Verteidigung sollen also in mehr als einem ihrer Zweige eingesetzt werden können — das Schwergewicht soll je nach der Lage bald auf die Streitmacht, bald auf die zivilen Zweige der totalen Abwehr gelegt werden.

Tolk

Ehrlich gesagt: ein sehr intelligentes Gesicht machte ich nicht, als eines Tages ein Brief auf meinen Schreibtisch flatterte, in dem mir kundgetan wurde, ich sei, zusammen mit drei Kollegen, zu einem Demonstrationsflug mit dem Doppelsitzer «Mirage», dem «Mirage-III BS», eingeladen. Ich möge mich zu diesem Zwecke mit dem CHEF EMIR (Einführung MIRage), Oberst i. Gst. A. Moll, in Verbindung setzen. Natürlich ließ ich mir dies nicht zweimal sagen. Die Illusion aber, der Flug werde in den nächsten Tagen vonstatten gehen, mußte ich rasch wieder aufgeben, denn zuvor galt es, meine Flugtauglichkeit medizinisch zu beweisen.

Eines schönen Tages stand ich zu diesem Zwecke im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf, wo sich Aerzte und Laboranten intensiv mit meinem Blutdruck, der Herzfähigkeit, den Ohren, den Kieferhöhlen, der Wirbelsäule, auseinandersetzen und mittels moderner Foltermethoden schließlich herausfanden, daß ich ohne Gefahr einem kundigen Piloten anvertraut und den Anstrengungen eines Uberschallfluges ausgesetzt werden könne. Mit freundschaftlichen Ratschlägen, die mir Chefarzt Dr. E. Hardmeier mit auf den Weg gab, wohlversehen, harpte ich in den folgenden Wochen der Dinge, die da kommen sollten.

Zunächst war ein Instruktionsnachmittag in Emmen vorgesehen. In diesen wenigen Stunden wurden wir «Mirage»-Aspiranten kurz mit den drei «Mirage»-Typen — dem Kampfflugzeug, dem Aufklärer und dem Doppelsitzer — bekanntgemacht. Auch die Aufgaben wurden uns gezeigt, die dieser Wundervogel («Ein Raketenkörper mit zwei seitlich montierten dreieckigen Rasierklingen als Stabilisatoren») mit sich führen kann. Dann folgte eine kurze Einführung in das verwirrende Instrumentarium des Cockpits, das bis auf den letzten freien Quadratzentimeter mit Uhren, Hebeln, Knöpfen, Kontroll-Lämpchen, Hebeln und Schaltern vollgestopft ist. Für uns von besonderer Bedeutung waren namentlich der Machmeter, der Höhenmeter, das Beschleunigungsanzeigergerät, der Steuerknüppel, die Bordtelefon- und die Sauerstoffanlage und — last but not least — der Schleudersitz. Beinahe drillmäßig lernten wir dieses Abwurfgerät für den Ernstfall bedienen, alle in der leisen Hoffnung, daß es nicht nötig sein werde, am Auslösegriff zu ziehen.

Dann hieß es warten, warten auf schönes Flugwetter und warten auch, bis der Schnupfen vorbei war, der mich just in dieser Zeit plagte. Mit Schnupfen nämlich herrscht strengstes Flugverbot. Jeder Schnupfen hat aber ein Ende, wie auch jede Schlechtwetterperiode vorübergeht.

Eines Mittags ist es dann soweit: eine herrliche Föhnlage hat den Himmel reingefegt, so daß der Flug unter den denkbar günstigsten Bedingungen stattfinden kann. Ich habe viel von meiner Hochstimmung verloren, als ich gegen 14 Uhr im hinteren Cockpit des Flugzeuges Platz nehme. Aufgeregt fummle ich an den verschiedenen Gurten herum, mit denen ich mich anschnallen sollte, ohne aber zurechtzukommen. Hilfreiche Hände eines Mechanikers vollenden das Manöver. Während ich mir den Helm mit dem eingebauten Bordtelefon über den Kopf stülpe, die Atemmaske mit dem Mikrofon vor Mund und Nase schnalle und den Sauerstoffhahn öffne, nimmt meine Aufregung nur noch zu. Ungewohnt ist die Umgebung, eng, doch recht bequem. Noch bereitet mir das Atmen durch die Maske einige Mühe, noch drückt mich der g-Anzug, ein hautenges Stoffgebilde, das sich eng um Unterleib und Schenkel schließt. Es ist mit Luftkammern versehen, die sich automatisch aufblasen, sobald die Beschleunigung 1,7 g und mehr erreicht (1 g entspricht der normalen Schwerkraft). Während der Körper bei 1 g das normale Eigengewicht aufweist, ist er bei 2 g doppelt, bei 3 g dreimal so schwer. Indem sich der Anzug aufbläst, wird ein Druck auf die Eingeweide und die Blutgefäße ausgeübt, der Blutdruck steigt, und die Gefahr einer Blutleere im Hirn wird gebannt).

Inzwischen hat sich auch mein Pilot, Hptm. Paul Leuthold, seines Zeichens Kommandant der Fliegerstaffel 17, langjähriger Angehöriger des Ueberwachungsgeschwaders und Fluglehrer für «Mirage»-Kampfpiloten, eingerichtet und beginnt in rascher Folge die rund 120 Funktionskontrollen, die sogenannten Checkpunkte, durchzunehmen. Dann senkt sich das luft- und schalldicht schließende Dach über unseren Köpfen. Gleichzeitig verriert mir ein leises, hohes Summen, daß das Triebwerk anläuft, auf Touren kommt. Draußen halten sich die Mechaniker die Ohren zu, denn das Röhren des im Normalflug über 6 Tonnen Schub entwickelnden «ATAR»-Triebwerkes wird unerträglich. Wir rollen nun auf das Pistenende zu.

Mit voller Belastung stemmen sich die Bremsen gegen die Kraft der 15 000 PS des Triebwerkes, die darauf warten, freigelassen zu werden. Im Kopfhörer vernehme ich das monotone Rauschen des Funks, das plötzlich aufhört und einer Stimme Platz macht: «Ordine partenza». Das Triebwerk heult mit Vollleistung auf. Ein Ruck: die Bremsen sind gelöst und, wie vom Bogen geschossen, pfeilt der silberglänzende Deltaflügler nach vorne, gewinnt rasend schnell an Geschwindigkeit. Bereits zeigt der Tachometer 200 km/h, die Flugzeugnase hebt sich, die Tachonadel steigt weiter... 250... 280... 300 km/h, ein Ruck: wir fliegen. Schon ist das Fahrwerk eingefahren, während wir in einem Steigwinkel von etwa 25 Grad an Höhe gewinnen. Wieder ein Ruck: der Pilot hat den Nachbrenner eingeschaltet, der den Schub um ein Beträchtliches vergrößert. Wir stürzen dem Himmel entgegen. Die Gurten beginnen zu drücken, ebenso der g-Anzug, das Atmen wird beschwerlich, der Leib ist unzufrieden. Schweiß bricht mir aus den Poren. Mit aller Macht kämpfe ich gegen ein faules Gefühl in der Magengegend an, das erst aufhört, als mir der Pilot nach kurzen Augenblicken eröffnet, daß wir die Tropopause und damit 11 000 m/M erreicht hätten und der Nachbrenner ausgeschaltet sei.

Vor uns liegt die Welt, einer Landkarte gleich. Links hinten die blaue Fläche des Vierwaldstättersees, vor uns die weißen Alpen. Keine Wolke beschränkt die Sicht, während wir mit Mach 0,9 (Mach 1,0 = Schallgeschwindigkeit = 331,6 m/sec) der Ostschweiz zufliegen. Während mir Hptm. Leuthold die zu unseren Füßen ausgebreitete Landschaft erklärt, finde ich das innere Gleichgewicht wieder. Frohgemut blinzele ich durch den Blendschutz in die mit nie geahnter Intensität vom nunmehr schwarz-blauen Firmament herunterleuchtende Sonne.

«Übernehmen Sie die Maschine», fordert mich mein Begleiter auf. Dies ist einfacher gesagt als getan. Ein erster Versuch, die Maschine horizontal zu führen, mißlingt, indem sie einmal nach links, dann infolge zu starker Korrektur nach rechts abkippt. Verblüfft ist die Reaktionsgeschwindigkeit unseres fliegenden «Chronometers»: mit zwei Fingern nur läßt sich der «Mirage» pilotieren, während an den Steuerflächen ein Druck bis zu 5 Tonnen wirkt. «Nun eine Rolle», wünscht Hptm. Leuthold. Langsam drücke ich den Knüppel nach links, langsam senkt sich der linke Flügel. Genauer gesagt: langsam beginnt die Erde von links her nach oben zu steigen, steht nun über unsern Köpfen und sinkt nach rechts wieder ab. Ein anschließender Looping bereitet mir schon mehr Mühe. Während sich die Nase des Flugzeuges immer mehr anhebt, bereitet mir die Orientierung etwelche Schwierigkeiten. Wieder steht die Erde Kopf, während wir auf dem Rücken dahinpießen, um schließlich in die Normallage zurückzufinden.

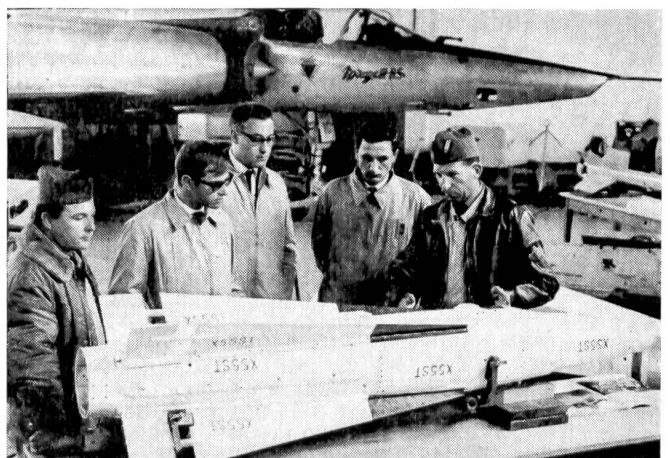
Vor uns liegt nun der Bodensee, den wir in einer weiten Linkskurve überfliegen, um mit Kurs Richtung Zürichsee ein nur

dünn besiedeltes Gebiet zu erreichen, über dem wir die Schallmauer durchbrechen wollen. «Der Ueberschallflug beginnt», orientiert mich der Pilot, indem er den Leistungshebel nach vorne schiebt. Gespannt starre ich auf den Zeiger des Machmeters, der nun die Ziffer 1 erreicht hat. In diesem Augenblick springt der Höhenmesser um 200 Metereinheiten nach oben: wir haben die Schallmauer durchbrochen. Kein Zittern, kein Schwanken war zu spüren. Nach wie vor hängen wir scheinbar unbeweglich im Luftraum. Inzwischen haben wir eine Geschwindigkeit von Mach 1,5, das heißt anderthalbfache Schallgeschwindigkeit und eine Höhe von 13 500 m/M erreicht. Diese Höhen sind für den Flug mit Düsenmaschinen am geeignetsten, herrscht doch bei niedrigster Temperatur (-56 °C) relativ größte Luftdichte. In diesem Bereich lassen sich bei günstigstem Treibstoffverbrauch – unser Triebwerk konsumiert während dieses Ueberschallfluges 200 l/min Treibstoff und «frißt» pro Sekunde 55 Kubikmeter Luft – die höchsten Geschwindigkeiten erreichen. Wir haben den Schall hinter uns gelassen. Unten auf der Erde jedoch jagt uns ein Knallteppich nach, in dessen Bereich der für Ueberschallflüge übliche Doppelknall zu vernehmen ist. Langsam nimmt nun unser Flugtempo wieder ab. Schon stehen wir über dem Zürichsee, turnen weiter Richtung Innerschweiz und Berner Oberland. Im Raume Brünig leitet der Pilot einen «ökonomischen» Sinkflug ein, bei dem die Turbine im «Leerlauf» dreht, was den Treibstoffverbrauch auf 10 l/min reduziert. Nicht lange währt dieser ruhige Flug. Auf 8000 m/M angelangt, schiebt Hptm. Leuthold den Leistungshebel wieder nach vorne mit der Begründung, wir würden von Feinden verfolgt. Mich preßt es in den Hintersitz, in den Ohren tost und kracht es, als wollten die Trommelfelle bersten. Indem ich die Nase zuklemme und Luft in den Rachen presse, kann ich dieser nicht sehr angenehmen Begleiterscheinung entgegenwirken.

Unser nächstes Ziel ist die Axalp, der Fliegerschießplatz oberhalb von Meiringen, wo die Kampfpiloten ihre Hohe Schule absolvieren. Drei Angriffe stehen auf dem Programm, von Westen, von Norden und von Süden her. Während mein Pilot mit fast Schallgeschwindigkeit in den Felsen herumkurvt, die Ziele anvisiert, supponiert schießt, die Maschine hochreißt, niederdrückt, herumwirft, alles haarscharf über dem feindlichen Grund, lerne ich kennen, was es heißt, Nerven zu haben. Die Erde ist aus den Fugen geraten: links Fels, rechts Fels, unten und oben Fels, dazwischen Fetzen blauen Himmels. In diesem Tohuwabohu mein Pilot als ruhender Pol: während seine Linke den Leistungshebel, die Rechte den Steuerknüppel bedient, erklärt er mir ohne Unterlaß seine Manöver, seine Absichten, die Gegend, erkundigt sich auch fortlaufend nach meinem Befinden. In den Kurven bläst sich der g-Anzug auf und übt einen wohlthuenden Druck auf meinen Unterleib, die Schenkel aus, während wir Beschleunigungen bis zu vier g aushalten.

Ein leicht triumphierendes Lächeln kann unser Mitarbeiter (im Hintersitz) nicht verkneifen, als der «Mirage-III BS» seinen Abstellplatz in Emmen nach erfolgtem Ueberschallflug wieder einnimmt. Im Vordersitz erkennen wir den Piloten, Hptm. P. Leuthold.

In Emmen werden die «Mirage»-Aspiranten mit den drei Flugzeugtypen bekanntgemacht. Im Hintergrund erkennt man einen «Mirage-III RS» (Aufklärer), während im Vordergrund Oberst i. Gst. A. Moll die radargesteuerte Luft-Luft-Lenkwaaffe «Falcon» erläutert.



Doch auch der heißeste Luftkrieg muß einmal abgebrochen werden. «Wir werden kurz in Meiringen landen und sogleich durchstarten», gibt Hptm. Leuthold bekannt, bevor er in Rückenlage die luftige Kampfstätte verläßt und den «Mirage» in die Mulde des Aaretals hineinschießen läßt. Die Fahrt verringert sich, bereits wird das Fahrwerk ausgefahren. Dabei zeigt sich, daß der Silbervogel auch im Langsamflug mühelos zu pilotieren ist. Wahrhaftig: ein Superflugzeug, das für jede Einsatzart verwendet werden kann.

Nun nähert sich die Piste von Unterbach, noch sind wir auf Baumhöhe, doch da geht ein Ruck durch den Flugzeugleib. Pfeifend setzen die Räder auf dem Bitumenbelag auf, den wir aber nach wenigen Metern und mit Voll-Leistung wieder verlassen. In den Sitz gepreßt, das Gefühl der Beschleunigung erneut mit aller Macht verspürend, beobachte ich den Machmeter, der wieder nach oben strebt. Kaum zehn Sekunden sind vergangen, als wir aus luftiger Höhe tief unter uns den Brünigpaß

und noch weiter in der Tiefe den zu einem schmalen Strich gewordenen Flugplatz sehen können, von dem wir erst aufgestiegen sind.

Auf dem kurzen Rückflug nach Emmen beweist mir der Pilot noch die Kunstflugtauglichkeit des «Mirage». Nur dem Schutzhelm ist es zu verdanken, daß mein Kopf nicht mehrere blaue Beulen abbekommt, während die Maschine um ihre Längsachse wirbelt. Leider kündigt ein Warnlicht die Tatsache an, daß der Treibstoffvorrat zur Neige geht. Es ist Zeit, an die Landung zu denken, und erst als die Räder in Emmen aufsetzen, als ein Ruck mir verrät, daß der Bremsfallschirm ausgeklinkt wurde, weicht die innere Spannung von mir, die mich in den letzten 37 Minuten nie ganz verlassen hat. Die Erde hat mich wieder.

Ein leicht triumphierendes Lächeln kann ich nicht unterdrücken, als wir schließlich am Abstellplatz stehen, ein Lächeln, das den Stolz und die Genugtuung des Nichtfliegers verrät, der den Schall hinter sich ließt.

Militärische Grundbegriffe

Der Militärsold

In der Frühjahrssession der eidgenössischen Räte hatte sich der Chef des Militärdepartements im Nationalrat mit einem Postulat zu befassen, das eine Anpassung der Soldansätze der Armee an die steigenden Lebenshaltungskosten verlangte. Die Antwort, die dem Postulanten vom Bundesratstisch erteilt worden ist, gibt Anlaß, den Begriff des Militärsoldes nach schweizerischer Auffassung etwas näher zu betrachten, und dabei namentlich auch die notwendige Abgrenzung gegenüber der anderen Form der Entlohnung des im Militärdienst stehenden Wehrmanns: dem Erwerbssersatz, vorzunehmen.

Der Militärsold, dessen Höhe nach dem militärischen Grad jedes Wehrmanns und damit nach den Aufgaben und Verantwortungen abgestuft ist, die er innerhalb der Armee zu tragen hat, ist nach schweizerischer Ansicht nicht ein Entgelt mit Salärcharakter, mit dem der einzelne

Wehrpflichtige für seine Dienstleistungen «entlohnt» wird. Vielmehr hat der Sold den Charakter einer besonderen militärischen Entschädigung, die dem Wehrmann ermöglichen soll, die vielgestaltigen kleinen Auslagen, die mit dem Militärdienst verbunden sind, zu bezahlen. Der Sold ist gewissermaßen das «Taschengeld» des Soldaten, mit dem er die persönlichen kleinen Ausgaben zu bestreiten hat, die mit seiner Dienstleistung zusammenhängen. Angesichts dieses Sondercharakters des Soldes hat seinerzeit die bundesgerichtliche Praxis diese Einkünfte ausdrücklich von der Besteuerung ausgenommen.

Vom Sold zu unterscheiden sind die Leistungen der Erwerbssersatzordnung, deren Aufgabe darin besteht, dem Wehrmann und seiner Familie einen angemessenen Ersatz für den Ausfall an Lohn und Verdienst zu leisten, der er durch seine Militärdienstleistung erleidet. Die Erwerbssersatzordnung hat in unserer Organisation ausgesprochenen Salärcharakter; sie ist entscheidend für die Entlohnung des Wehrmannes, während er im Dienst der Armee steht.

Die schweizerischen Soldansätze wurden letztmals auf den 1. Januar 1958 mit dem Beschluß der Bundesversammlung vom 5. Dezember 1957 über die Verwaltung der Armee erhöht, und zwar für Rekruten um 100 %, für Soldaten um 50 % und für Unteroffiziere um 20 bis 33 1/3 %. Anlässlich der Vorarbeiten für die Botschaft des Bundesrates vom 4. Juni 1965 betreffend Aenderung des Beschlusses der Bundesversammlung über die Verwaltung der Armee wurde von der Verwaltungsreglements-Kommission auch die Frage einer allfälligen erneuten Aenderung der Soldansätze geprüft, doch wurde nach reichlicher Ueberlegung von einer solchen Maßnahme abgesehen. Gerechtfertigt schien dagegen die Gewährung einer Soldzulage an Offiziers- und Stabssekretärsaspiranten; gleichzeitig wurde eine angemessene Erhöhung der Funktions-Soldansätze der Hilfsdienstpflichtigen im Instruktionsdienst in Aussicht genommen. Diese Ansätze wurden der Regelung angepaßt, die für die verschiedenen Funktionsstufen des Zivilschutzes bereits Gültigkeit hat. Mit dem Bundesbeschluß vom 13. Oktober 1965 über die Verwaltung der schweizerischen Armee haben die eidgenössischen Räte diesen Vorschlägen zugestimmt.

Aus dem dargelegten, grundsätzlichen Unterschied zwischen dem Sold und den Leistungen des Erwerbssersatzes geht hervor, daß den Folgen der Teuerung weniger beim Sold, als vor allem bei den Ansätzen des Erwerbssersatzes Rechnung getragen werden muß. Wie dargelegt,

kommt dem Erwerbssersatz die Funktion der Entlohnung des Soldaten zu; er ist entscheidend für den Lebensunterhalt seiner Familie, so daß die Steigerung der Kosten der Lebenshaltung in erster Linie hier in Erscheinung tritt. Demgegenüber hat der Sold keine soziale Bedeutung im eigentlichen Sinn; die Teuerung ist hier, wo es sich lediglich um die Bestreitung von Nebenauslagen handelt, viel weniger fühlbar als bei den Leistungen, die beitragen sollen, den Lebensunterhalt der Familien der dienstleistenden Wehrmänner zu bestreiten. Angesichts dieser Tatsache wurden denn auch erst vor kurzer Zeit, nämlich auf den 1. Januar 1964, die Entschädigungen der Erwerbssersatzordnung der Teuerung neu angepaßt. Dagegen erschien die Anpassung des Soldes doch als weniger dringlich — so sehr natürlich die zuständigen Stellen dem Soldaten eine Erhöhung seines «Taschengeldes» gönnen mögen. K.

Schweizerische Armee

Mietpferde der Armee

Während die Armee im Mobilmachungsfall ihren Bedarf an Zug- und Saumpferden auf dem Requisitionsweg deckt, erfolgt die Indienstnahme der im Instruktionsdienst, das heißt in den Schulen und Kursen der Armee benötigten Tiere durch Miete. Da die Armee praktisch keine eigenen Zug- und Saumpferde besitzt, muß sie die Pferde für die Instruktionsdienste bei privaten Pferdelerfern mieten. Die Vorschriften über Mietpferde waren bisher im Verwaltungsreglement der Armee enthalten. Mit Rücksicht darauf, daß im Grunde die Truppe selbst mit dem Vorgang des Einmietens dieser Pferde nichts zu tun hat, ist diese Materie anlässlich der letzten Revision des Verwaltungsreglementes aus dieser Vorschrift herausgenommen und als selbständiger Erlaß neu geregelt worden. Dies ist geschehen mit der bundesrätlichen Verordnung vom 14. Januar 1966 betreffend die Mietpferde im Instruktionsdienst. Nach der neuen Verordnung werden die für den Instruktionsdienst benötigten Zug- und Saumpferde, soweit nicht armee-eigene zur Verfügung stehen, auch in Zukunft durch Miete beschafft. Das Militärdepartement setzt nach Einschätzung der Tiere das Mietgeld fest. Die Verordnung regelt im weiteren die Details des Mietverfahrens, setzt die Schätzwerte fest und umschreibt die Ansprüche, die an die Tauglichkeit der Mietpferde gestellt werden müssen. K.

