

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 74 (1999)
Heft: 2

Artikel: Die Genie RS 56/98 in Brugg
Autor: Blatter, N. / Kohler, M. / Sutter, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714309>

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: 15.03.2025

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

Die Genie RS 56/98 in Brugg

Blick in dem Ablauf unserer Schule

Im folgenden Aufsatz soll die Genie RS 56/98 näher vorgestellt werden.

Einführung

Am 9. Februar 1998 rückten 360 junge Schweizer vormittags um 11.00 Uhr auf dem Waffenplatz in Brugg ein. An diesem

Von Einh Instr Sap Kp III/56 Hptm N. Blatter

Einrückungstag war auffallend, dass die neuen Rekruten äusserst ruhig und zurückhaltend den Worten ihres Schulkommandanten Oberst i Gst Keller lauschten. Nach kurzer Vorstellung der 24 Instruktooren und des Milizkaders wurden die Rekruten gemäss ihren Funktionen den vier Kompanien zugewiesen. In die Stabskompanie wurden die zukünftigen Übermittlungssoldaten, Geniemotorfahrer und Baumaschinenführer eingeteilt. In der Eisenbahnsappeurkompanie fanden sich die Fahrleitungssappeure und Eisenbahnsappeure. Die «normalen» Sappeure wurden in der Sappeurkompanie zusammengefasst. Der Pontonierkompanie wurden am Einrückungstag die Pontoniere, die Baupioniere sowie auch die Motorfahrer für die Schwimmbrücke 95 zugeteilt. Im Verlaufe der Rekrutenschule gesellten sich noch die Verkehrsbegleiter dazu. Zählt man die Truppenköche und Büroordonnanzen noch hinzu, wurden in der G RS 56/98 zwölf verschiedene Funktionen ausgebildet. Besonders zu erwähnen ist, dass aufgrund des Umbaus der Kaserne die Eisenbahnsappeurkompanie in Frick AG und die Sappeurkompanie in Mellingen AG untergebracht waren. Obwohl man annehmen dürfte, dass die beiden unterirdischen Unterkünfte den Rekruten zu schaffen machen würden, beweisen die Meinungen der Betroffenen das Gegenteil.

Ausbildung

Während der ersten drei Wochen der Rekrutenschule wurden die Rekruten durch ihre Zugführer in der allgemeinen Grundausbildung geschult. Alle Rekruten, unabhängig von ihren Funktionen, lernten in diesem Ausbildungsblock wie alle anderen Wehrmänner der Schweizer Armee die militärischen Formen, den Umgang mit der persönlichen Waffe uvm. Die nächsten drei Wochen waren geprägt von je 1½ Wochen Gefechtsausbildung und der Spezialistenausbildung. In der Gefechtsausbildung wurde schweremässig der Einzelkämpfer und einfaches Standardverhalten bis Stufe Gruppe ausgebildet. Die Spezialistenausbildung erstreckte

sich beispielsweise bei der Sappeurkompanie von den allgemeinen technischen Grundlagen (Sappeurhandwerk) über den Sprengdienst pyrotechnisch (alle), zu der Zugsanitärausbildung und Minenzeichnerausbildung (je 10%), der Gefechtsordonnanzenausbildung (20%), Panzerfaustausbildung (32%) und der Baugeräteausbildung (33%). Ähnliche Spezialitäten wurden bei der Eisenbahnsappeurkompanie geschult. Ausnahme bildet hier die Eisenbahnzeichnerausbildung (anstatt Minenzeichner). Die Pontonierkompanie bildete ihre Pontonierrekruten in diesen 1½ Wochen zum Schiffsführer (85%) und zum Zugsanitäter bzw. zur Gefechtsordonnanz (je 10%) aus. Die Baupioniere wurden anstatt zum Schiffsführer, im Sprengdienst pyrotechnisch und in den allgemeinen technischen Grundlagen ausgebildet. Die Rekruten der Stabskompanie kamen während diesen 1½ Wochen in den Genuss ihrer funktions-spezifischen technischen Ausbildung.

Zum Vorteil aller wurden ab diesem Ausbildungsblock die Korporale den Zügen zugeteilt. Die Zugführer zeigten nach den ersten drei Wochen doch gewisse Verschleisserscheinungen. Trotzdem möchte ich den Zugführern ein Kränzchen winden. Sie haben ihre Aufgabe mit Erfolg gelöst. Ab der siebenten RS-Woche wurden die Kompanien in ihren Hauptaufgaben respektive an ihren Hauptmitteln ausgebildet. Die Eisenbahnsappeurkompanie konnte demnach endlich auf das «Gleis». Die Sappeure hoben mehrere Tonnen, um die Feste Brücke 69 zu erstellen, und die Pontoniere manövierten die Brückenmodule auf der Aare, um sie später zu einer ganzen Schwimmbrücke 95 zusammenzufügen. Unterbrochen wurde dieser gut siebenwöchige Ausbildungsblock jeweils von einer Woche Gefechtsschiessen und der 24stündigen scharfen Bewachungsübung «CERBERUS», welche jeder Zug der Schule zu durchlaufen hatte.

Der krönende Tag dieser sieben Wochen war sicherlich der Besuchstag am 25. April 1998. Vor rund 4500 begeisterten Besuchern zeigten sich die Kompanien von ihrer besten Seite. Die Hauptmittel der Genietruppen wurden auf eindruckliche Art und Weise den Zuschauern präsentiert. Sie sorgten sicherlich bei vielen für ein bleibendes Erlebnis.

In der 14. Woche konnten die Kompanien ihr Gelerntes in den verschiedenen Einsatzübungen unter Beweis stellen. Mit Freude konnten wir Instruktooren zur Kenntnis nehmen, dass die Rekruten auf einem guten Ausbildungsstand sind, wurden doch alle gestellten Aufgaben fachgerecht und meistens rechtzeitig erfüllt.

Die letzte RS-Woche war geprägt von der WEMI. Hervorzuheben gilt hier die nach wie vor erstaunliche Ruhe der Rekruten und der vergleichsweise geringe Materialverlust. Beides führe ich auf die Tatsache zurück, dass die militärischen Chefs mit einigen Ausnahmen bis zuletzt ihre Führungsverantwortung wahrnahmen und der Schule so zu einem positiven Ergebnis verhalfen.

Schlussbemerkungen

Die G RS 56/98 wurde am 22. Mai 1998 beendet. Es wurden an diesem Tag 322 Rekr, 86 Uof, 8 höh Uof und 24 Of entlassen.

Die Schule wurde glücklicherweise von keinem grösseren Unfall überschattet, hatte aber dennoch 226 Krankenzimmertage, welche grösstenteils auf Erkältungen zurückzuführen sind.

Der Materialwert betrug 44,8 Mio Franken, und es wurden bei 209 Fahrzeugen 170 000 Liter Treibstoff verbraucht. Der Lebensmittelbedarf unserer Rekruten berappte sich auf 281 000 Franken, wobei die 29 000 Franken, welche pro Woche durch unsere Wehrmänner in die Wirtschaftsträger getragen wurden, noch nicht dazugezählt sind.

Es wurden 92 Vorschläge zum Uof erteilt. 20 Uof werden eine Offizierschule besuchen, 4 Uof werden eine Ausbildung zum Fw und 2 eine Ausbildung zum Four geniessen.

Abschliessend dazu folgendes: Die Milizarmee steht und fällt mit dem Kadernachwuchs. Es liegt an uns, dem militärischen Berufskader die fähigsten Anwärter zu gewinnen. Nur die Besten garantieren eine menschenorientierte Führung und eine zielgerichtete Ausbildung. Aber nur ein Rekrut, dem Sinn und Notwendigkeit der militärischen Ausbildung vermittelt werden kann, entwickelt sich zu einem der Besten. Ich denke, dass die G RS 56/98 in diesem Sinne durchgeführt wurde und dass wir ab dem 13.7.98 getreu diesem Motto die G RS 256/97 erleben werden.

Kaderberichte

Eisenbahnsappeure

Im folgenden Bericht wollen wir einmal eine ganz spezielle, nicht allzu bekannte Truppengattung ins Rampenlicht stellen; die Eisenbahnsappeure.

Als Aussenposten der Genieschule Brugg in Frick stationiert, da fällige Renovierungsarbeiten an der Kaserne im Gange sind, geniesst die Eisenbahnkompanie



Bei den Eisenbahnsappeuren rechts Militärdirektorin Mörikofer, Regierungsrat Pfisterer und Staatsschreiber Marc Pfrirer. (Fotos: Arthur Dietiker)

eine gewisse Sonderstellung. Abseits der Kontrolle durch das Schulkommando in Brugg wird dem Kader der Kompanie und deren Instruktoren viel Selbständigkeit in der Organisation überlassen. Sollte hier vielleicht jemand Zweifel über die Auswirkungen einer solchen Situation legen, seien diese vollkommen unberechtigt. Gründe dafür liegen wohl in den zwei Premieren, die die Eisenbahner dieses Jahr erfahren durften. Zum einen löste Maj Hagmann Hptm Monticelli als Einheitsinstruktor ab, und zum anderen konnte die Kompanie erstmals über ein vollständiges Kader aus den entsprechenden Fachrichtungen des Gleis- und Fahrleitungsbaus verfügen.

So teilte sich die Kompanie wie jedes Jahr in einen Fahrleitungszug und zwei Gleiserzüge auf. Die Betreuung der Züge erfolgte durch die Fachinstruktoren Adj Pasini und Adj Fournier. Es sei ihnen bereits an dieser Stelle für ihre Beratung, vor allem aber für ihren Einsatz aufs herzlichste gedankt. Besonders davon hervorzuheben sind die gut organisierten Baustellen, die wir später noch genauer betrachten. Zunächst hatten sich die Zugführer in den drei ersten harten Wochen zu bewähren und den Rekruten, für die der ganze Dienstbetrieb noch neu war, eine solide Grundausbildung zu vermitteln. Es ist anzunehmen, dass während dieser Zeit noch in mancher Nacht spät ein Licht brannte, um die Arbeitsvorbereitungen zu erstellen.

Als bald erfolgte die Integration der frisch brevetierten Korporäle in die Züge, was nicht nur zur Erleichterung der Offiziere, sondern auch der Ausbildung führte. Diese beinhaltete weiterhin die Gefechtstechniken und das Standardverhalten.

Erst in der 6. RS-Woche sollte sich der Wechsel zur technischen und somit eigentlichen Spezialausbildung hervortun, dadurch konnte die zur Verfügung stehende

Zeit auch viel intensiver genutzt werden. Die Erklärung dafür sei schnell dargelegt: Endlich durften die Rekruten ihre handwerklichen Fähigkeiten und Fachkenntnisse, ausreichend vom Elektromonteur über den Gleisbauer bis hin zum Schreiner, einsetzen. Obwohl die zu behandelnde Materie des Eisenbahnbaus für viele Neuland war, zeigte die Mannschaft grosses Interesse und unermüdelichen Einsatz und konnte vom Kader Schritt für Schritt in das Elementare des SBB-Gewerbes eingeweiht werden. Nur ab und zu wurde die etwa fünfwöchige Ausbildungsdauer unterbrochen, um an kleineren Übungen oder an der Inspektion durch den Schulkommandanten teilzunehmen. Auf eine kleine Probe gestellt wurden unsere Fertigkeiten erstmals am Besuchstag, wo wir, die grünen Männchen mit der orangen Weste, denn auch einen grossen Erfolg verbuchten, viel Staunen und Applaus einheimsten.

Nach Bestehen dieser kleinen Probe näherte sich das Hauptziel: Die SBB-Baustellen. Von der 12. bis zur Mitte der 14. Woche galt es für die Gleiser und Fahrleiter ernst: die in der kurzen Zeit erworbenen Kenntnisse in einer Eins-zu-eins-Konfrontation mit dem Metier der Bundesbahnen umzusetzen, war sicher keine leichte Aufgabe. Doch waren die Ergebnisse überwältigend, wie wir anhand der Gleiser gleich sehen werden ...

Zu Beginn der Baustellen wurde die Kompanie aufgrund der Arbeitsstandorte getrennt. So kamen die Gleisbauer nach Andelfingen im Kanton Zürich und hatten dort die erste schwierige Aufgabe, einen eigenen Dienstbetrieb zu führen. Dies machte ihnen wahrscheinlich mehr zu schaffen als die fünf verschiedenen Arbeitsplätze. Dort hatten sie folgende Aufgaben zu verrichten: 400 m Geleise verlegen inklusive Schotterung, 3 einfache Weichen komplett auszutauschen, 3500

Gummizwischeneinlagen wechseln, 200 m Geleise abbrechen, 80 m Schienenaustausch in einer Kurve sowie diverse Kleinarbeiten. Angesichts dieses Arbeitsberges war eine gute Organisation erforderlich, welche hauptsächlich bei der SBB stattfand. Hierbei erfuhr die Zusammenarbeit der beiden Bundesinstitutionen anfänglich einige Komplikationen, was aber nicht verhinderte, dass das Echo sehr positiv ausfiel. So ein Zitat von einem Sappeur: «Die Baustelle war gut, tip-top. Man wusste immer, was zu tun war.» Bleibt noch die Meinung des Einheitsinstruktors: «Sagenhaft, die doppelte Leistungskapazität meiner letzten WK-Einheit. Unglaublich gut!»

Nicht ganz optimal, aber auch mehr als zufriedenstellend lief es bei den Fahrleitungssappeuren. Weiterhin in Frick stationiert verschoben sie jeden Abend auf Oteltingen ZH, um die dort gestellten Arbeiten im Nachtschichtbetrieb zu verrichten. Auch hier gab es Startschwierigkeiten aufgrund der Organisation. Die Erwartungen lagen einfach zu hoch. Den entstandenen Rückstand holte der Zug gegen Ende der Baustelle jedoch wieder auf. In der nicht zu unterschätzenden Höhe von mind. 5 m mussten die Elektrohandwerker 1,3 km Tragseil erneuern, diverse Isolatoren und Spurhalter wechseln, Gewichtssteine austauschen, eine kleinere Fahrdrabtstrecke komplett abbrechen, und vor allem die Drähte wieder in die richtige Höhe bringen (grundsätzlich 5,7 m). Ganz speziell hervorzuheben ist die Verantwortung, die dem Team übertragen wurde, und auch das Vertrauen seitens der SBB. Mit der Unterstützung von nur zwei Profis aus dem Unterwerk Brugg gelang es den Sappeuren, jeden Morgen die Strecke für den Zug fahrbereit freizugeben. Ebenfalls ausgezeichnet war das Arbeitsklima, vor allem mit den SBB-Angestellten. So ein Sappeur: «Es war eine interessante Arbeit mit guten Leuten.»

Abschliessend zu den diesjährigen Baustellen ist ein herzliches Dankeschön an die SBB auszusprechen, die sich immer wieder bemühten, den Eisenbahnsappeuren eine Herausforderung zu geben. Versichert sei, den Rekruten viel Freude bereitet zu haben. Vielleicht ist hier auch noch der wirtschaftliche Aspekt erwähnenswert, denn der Bund spart bei einem solchen Militäreinsatz einige tausend Franken. Wir Eisenbahner hoffen auf jeden Fall auf eine weitere gute Zusammenarbeit, trotz den Munkelien einer möglichen Auflösung unserer Truppengattung. Ein Verlust wäre es ein für allemal.

Mit diesen Worten verabschiedet sich die Eisenbahnsappeurkompanie I G RS 56/98 aus Frick und geht bestimmt mit mehrheitlich schönen Erinnerungen nach Hause ... Alles einsteigen bitte!

Verfasser: Kpl M. Kohler unter Mithilfe von Kpl M. Vogel

Baumaschinenführer

Montag, 12. Woche, ging es endlich los. Mit grossen Erwartungen nahmen wir unsere Baustelle im Hirschtal in Angriff. Die Aufgabe führte die Gruppe unter Kpl Stalder aus, welcher bis zum Schluss für den Auftrag verantwortlich blieb. Um den Auftrag zu erledigen, musste viel «Gmaschinelet» werden!

Eine alte Kiesgrube, welche über Jahre als Deponie diente, sollte renaturiert werden. Dies war für uns ein besonderer Reiz, denn Arme und Natur gemeinsam, das ist eine Herausforderung. Primär musste ein Biotop erstellt und sekundär die Böschung angeglichen werden. Dabei musste eine grosse Menge von Erdmassen verschoben werden. Zum Glück sind wir in Brugg gut ausgerüstet. Dozer, Bagger, Trax, Walzen usw., praktisch jede Maschine wurde sinnvoll eingesetzt. Mit dem Dozer wurden so gegen 700 m³ verstoßen. Dabei gab es auch die eine oder andere Feuerwehrübung. Einmal lochte sich der Dozer regelrecht ein, und dies mit 19 Tonnen! Da gab es auch einmal schmutzige Hände! Mit dem Bagger schaufelten wir den Aushub für das Biotop aus. Über den Daumen geschätzt so gegen 500 m³! Danach führten wir Lehm in das grosse Loch ein. Diesen bauten wir schlechthin ein. Schlussendlich hatten wir eine Schicht von zirka 1,5 bis 2 Meter. Bei all diesen grossen Erdverschiebungen waren wir natürlich auch froh über die Geniemotorfahrer. Mit ihren schweren Lastwagen waren sie treue Mitarbeiter von uns. Sie verschoben unsere Maschinen immer sicher und lieferten uns das Material immer pflichtbewusst.

Nach drei Wochen Arbeit war dann Schluss. Mit grosser Wehmut verliessen wir die «ehemalige» Kiesgrube Hirschtal. In diesen Wochen wurde uns bewusst, dass die Armee auch im zivilen Leben akzeptiert ist. Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden und uns war phänomenal. Dazu kam von der Zivilbevölkerung ein überaus positives Echo. Zum Schluss organisierte unser Leutnant Burkart noch einen wunderbaren Zugsabend im Hirschtal.

Mit Freude bleiben uns die Wochen im Hirschtal in Erinnerung. Danken möchten wir noch unserem Fachinstructor, Adj Uof Gerwer, welcher uns diesen schönen Auftrag vorbereitete.

Kpl Beat Sutter

Rekrutenberichte

Student als Kadifahrer

Als ich am Montagmorgen, es war der 9. Februar, einrückte, wusste ich noch nicht so recht, was mich erwarten wird. Natürlich hatte ich mir vorher schon Gedanken über meine Rekrutenschule ge-

macht, denn ich war ja eigentlich auch ein «Spezialfall». Als Student, der sich vor allem im theoretischen Bereich auskennt, wurde ich an der Aushebung den Sappeuren zugeteilt. Dies ist ja bekannterweise eine Truppengattung, bei der man auch manchmal etwas zupacken muss. So wurde ich schon vorher des öfteren von meinen Kollegen belächelt, und man fragte sich wirklich, ob ich es denn mit diesen Handwerkern aushalten würde.

Eine gewisse Unsicherheit war also sicherlich vorhanden. Doch dieses Gefühl wurde bereits nach dem ersten Tag beseitigt. Ich bin einem guten Zug zugeteilt worden, wo ich bald einmal meine ersten Kontakte knüpfen konnte. Die Kameradschaft schien mir doch ein wichtiger Bestandteil zu sein, und ich gab mir wirklich Mühe, mich im Zug zu integrieren. Dies war auch sicherlich kein Problem, und ich konnte mich bald einmal mit einigen Leuten anfreunden. Natürlich bekundete ich auch etwas Mühe mit einigen Leuten im Zug. Vor allem mit ihrer Mentalität hatte ich auch danach noch öfters Probleme, weil ich eben mit solchen Charakteren zum ersten Mal zu tun hatte. Im grossen und ganzen kann ich aber sagen, dass die Kameradschaft ansonsten gut war.

An den folgenden Tagen und Wochen wurde ich dann auch tatsächlich mit dem richtigen «Militärleben» konfrontiert. Es gab zum ersten Mal ein Antrittsverlesen, das mich zunächst recht beeindruckte. Es wurde so durchgeführt, wie ich dies schon in einigen Filmen gesehen hatte: In Reih und Glied, und beim Wort «Achtung» standen alle still und fest. Wie gesagt, war ich zunächst beeindruckt, doch all diese AVs und HVs danach wurden eigentlich zur Routine, und ich empfand sie dann auch eher als mühsam und langweilig.

Womit ich zunächst am meisten Mühe bekundete, war der tägliche Parkdienst der Stiefel und der Packung. Alles musste jeden Abend wieder von neuem glänzen und sauber sein, obwohl man genau wusste, dass am nächsten Tag die Schuhe sowie so wieder schmutzig werden. Zudem wurde wirklich peinlichst genau auf jedes «Schmutzkorn» geachtet, und wenn auch nur eines noch entdeckt wurde, konnte man nochmals antreten.

Zu Beginn der Rekrutenschule bekundete ich zudem auch noch Mühe mit der Witterung. Ständig habe ich gefroren, und die oftmals schlechten Wetterverhältnisse motivierten mich frühmorgens eigentlich nicht sonderlich aufzustehen. Dabei fällt mir ein, dass wir im Bett gar nie die Möglichkeit hatten, das Wetter durch das Fenster zu beobachten. Solche waren natürlich in unserer Unterkunft in Mellingen gar nicht vorhanden. Unsere Kompanie schlief natürlich in einer unterirdischen Unterkunft aus Beton und Stahl. Dies wurde ja notwendig, da man ja die alte Kaserne in Brugg umbaut.

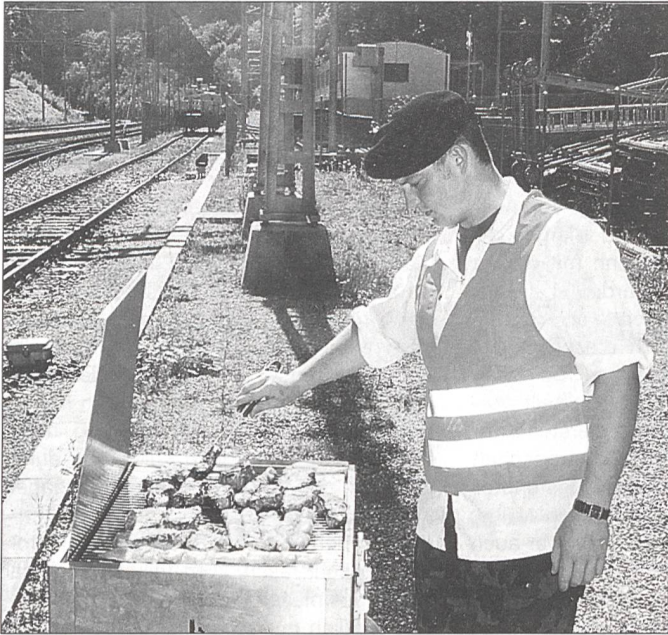
Von dem habe ich vor der Rekrutenschule gar nichts gewusst, und es war schon ein rechter Schock, als ich zum ersten Mal in unsere Unterkunft trat. Zuerst dachte ich an einen schlechten Witz. Anstelle eines grossen, hellen Zimmers mit Einzelbett fand ich ein wirklich kleines Räumchen vor, in dem die Betten auf drei Etagen aufeinander aufgebaut waren. Kein Fenster, enge Platzverhältnisse und das für 15 Wochen! Doch mit der Zeit hatte ich dann überhaupt keine Probleme mehr, und ich gewöhnte mich relativ schnell an diese Umstände. Im Endeffekt muss ich sogar eingestehen, dass ich lieber in der Unterkunft in Mellingen gewesen bin als hier in Brugg in der alten Kaserne, die doch nur schon durch ihr Alter arg in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Die Wochen in meiner RS vergingen im folgenden sehr rasch. Zum Teil nahm ich gar nichts aus diesen Wochen auf, und sie flogen wirklich nur so an mir vorbei, wie es Oberst Keller am ersten Tag der RS angekündigt hatte. Was mich eigentlich noch erstaunt hat, war die Tatsache, dass wir Sappeure gar nicht so eine lange Zeit mit «Brückenbauen» verbracht haben. Erst ab der achten Woche wurden wir speziell für rund drei Wochen an der FB69 ausgebildet. Dieses Brückensystem, das ja eigentlich schon recht alt ist (der Name sagt's ja auch: FB69), hat mich ganz speziell fasziniert. Es ist wirklich eine nahezu geniale Erfindung, die mit ihrer Einfachheit bestehen kann.

Die Brückenausbildung habe ich dann aber nicht weiter mitverfolgen können, da ich auch ab der achten Woche zum Kadifahrer ernannt wurde. Dies war etwas ganz Besonderes und Einmaliges in meiner RS, das ich eigentlich auch als den Höhepunkt herausstreichen möchte. Ich erfuhr mit der Zeit auch, dass ich mehr als nur der persönliche Chauffeur des Kadi war. Es entstand zwischen ihm und mir eine richtige Vertrauensbasis, und ich kann wirklich sagen, dass dieses Verhältnis in einer richtigen Freundschaft geendet hat.

Diese Zeit habe ich sicherlich besonders genossen, da dieser «Job» eigentlich schon viele Vorteile hat. Ich musste immer genügend Schlaf haben (mind. 6 Stunden), und ich musste zudem nie mehr körperlich «harte Arbeit» auf mich nehmen. Dies wurde aber sicherlich auch durch meinen Gesundheitszustand beeinflusst, der nach einer Hüftoperation nicht mehr der beste ist.

Natürlich brachte mir dieser Job aber auch Nachteile. So wurde der Kontakt zu meinen Kollegen im Zug von Tag zu Tag schwächer, und ich bemerkte die ersten Neider, die mich im folgenden auch dauernd hänselten. Dies war sicher ein «Tiefpunkt» in meiner Rekrutenschule. Ich hätte wirklich nie gedacht, dass ich nur wegen einer «vorteilhaften Funktion» gehasst werden könnte. Dies wurde sicher-



**Am Grill Küchenchef
Kpl Markus Müller.**

Motorfahrer: Sinnvoller Holztransport

04.30. «Tagwache, alle aufstehen!» So riss uns der Feldweibel der Stabskompanie unerbittlich aus den schönsten Träumen. Kaum hatten wir unseren sechsstündigen Schlaf genossen, ging es schon wieder ans Aufstehen, denn heute stand uns ein Holztransport von Pfyn bei Frauenfeld nach Biberen an der deutsch-schweizerischen Grenze bevor. Nach einem kurzen Frühstück verschoben wir von der Kaserne hinunter zum MWD-Platz, um die Befehlsausgabe entgegenzunehmen und unsere Steyr-Langmaterialtransportwagen marschbereit zu machen. Um 05.50 starteten wir die Motoren und fuhren los Richtung Frauenfeld. Unterwegs hatten noch die letzten Geniemotorfahrer Zeit, aufzuwachen oder sich von den Strapazen der letzten Zeit zu erholen.

In Pfyn angekommen, wurde uns als erstes mitgeteilt, dass wir in einem Artilleriezielhang der Schule Frauenfeld das Langholz aufladen müssen. Die Problematik lag darin, dass die Schiessübungen an diesem Tag bereits um 13.00 beginnen sollten. Das bedeutete für uns, dass wir einen grossen Stress bekommen werden. Ein weiterer Stressfaktor kam noch dazu, und zwar in der Person des Adj Uof Schenkel, unserem Fachinstructor. Schon weitherum bekannt waren seine von ihm geführten Aerobicübungen der jeweils auf dem Kran sitzenden Rekruten. Doch Sport hält einen ja bekanntlich gesund, unter Umständen kann es auch vor Verletzungen, bedingt durch Stürze aus grosser Höhe, schützen.

Als wir dann erfolgreich und ohne Zeitüberschreitung unser Langholz aufgeladen hatten, fuhren wir aus dem Zielhang raus und führten uns noch den obligaten Lunch unter einem schattenspendenden Baum zu Gemüte. Es dauerte nicht lange, und schon piffen die ersten Granaten über unsere Köpfe. Nach dem erholsamen Mittagsschlaf machten wir uns an die Verschiebung Richtung Biberen. Bei der Sägerei angekommen, begannen wir mit dem Ablad.

lich auch noch unterstützt durch mein «Exoten-Dasein» als Student. Natürlich hatte ich nach wie vor meinen Kollegenkreis, und ich war auch nicht auf mich alleine gestellt, zudem ich mich ja auch hervorragend mit dem Kompaniekommandanten verstand. Seit ich eben zum Kadifahrer ernannt wurde, hatte ich nicht mehr viel mit dem alltäglichen «Sappeurleben» zu tun. Meine Tagesabläufe waren stets ein wenig anders, und ich kann eigentlich nicht mehr viel als Sappeur berichten. Dennoch bereue ich es nach wie vor überhaupt nicht, dass ich mich für den Job als Kadifahrer entschied. Ich hatte Einblicke in «Dimensionen», von denen die anderen Sappeure gar nichts erfahren haben, und ich konnte Arbeiten erledigen, die ich wirklich gern getan habe. Zudem wurde ich auch in den Kommando-Zug umgeteilt. Dort hatte es schon immer gute Leute gehabt, das wusste ich. Mit dem Küchenteam und der Büroordonnanz verstand ich mich schon immer gut. Dabei kann ich vor allem noch das ganze Küchenteam speziell erwähnen, denn dieses hatte es geschafft, praktisch immer gute Verpflegung zu liefern. Mit dem Essen hatte ich also nie Mühe, obwohl mich im Vorfeld viele Kollegen vor dem schlechten Essen gewarnt hatten.

Abschliessend kann ich sagen, dass ich es trotz allem nicht bereue, meinen Dienst bei den Sappeuren absolviert zu haben. Im Gegenteil. Es hat mir einen Einblick in das «praktische Leben» verschafft, und es war sicher auch eine gute Abwechslung zu meinem bisherigen, theorielastigen Leben. Die Rekrutenschule als solche empfand ich als etwas Positives, das jeder Schweizer Bürger miterleben sollte. Natürlich gibt es noch einiges zu verbessern und es gibt noch vieles, bei dem man sparen könnte oder das unnötig ist. Dennoch möchte ich

diese Zeit nicht missen, denn man kann wirklich profitieren. Man kann zum Beispiel seine Persönlichkeit entwickeln und man kann selbständig arbeiten. Ausserdem ist man richtig auf sich alleine gestellt. Die Eltern oder die Freundin sind nicht mehr da und können helfen. Man muss lernen, sich selber durchzubissen.

Man lernt Disziplin und man lernt sich für den Ernstfall zu verteidigen, obwohl ich mit diesem Gedanken etwas Mühe bekunde. Wann wird es das überhaupt je wieder einmal geben? Und werden wir überhaupt richtig ausgebildet? Sind unsere Vorstellungen von Schützengraben und Stellungskrieg nicht ein wenig veraltet und wären wir überhaupt fähig, im Ernstfall abzudrücken?

Dies sind sicher alles Fragen, die man sich stellen muss und die die RS und somit das Militär in Frage stellen. Aber dennoch dürfen wir oder sollten wir nie voll darauf verzichten, denn was die Zukunft bringt, wissen wir ja nicht.

Sap Philipp von Wartburg, II. Kp



Holztransport

Im Grunde genommen war es der erste sinnvolle Transport, den wir durchgeführt hatten, denn sonst luden wir das Holz jeweils auf und gleich wieder ab, ohne es irgendwohin verfrachtet zu haben. Nach erfolgreicher Einweisung durch unseren Instruktor Schenkel lag das Holz an der richtigen Stelle, und wir konnten uns auf den Heimweg machen. Leider sind die Steyr gedrosselt, da nützte auch der jeweilige «Bleifuss» nichts, bei Spitze 89 km/h dauerte es leider immer noch 90 Minuten, um sich auf den MWD durchzuschlagen. Unsere Eile hatte einen triftigen Grund, an diesem Abend war wieder einmal seit langem Ausgang angesagt.

*G Motf Patrick Thaler
G Motf Martin Thürkauf
Stabskp*

Militärdirektorin pilotiert Baumaschine

Aargauer Regierung bei den Genie-Rekruten

Im Rahmen der Truppenbesuche 1998 des Regierungsrates des Kantons Aargau liessen sich die Militär- und Gesundheitsdi-

Von Arthur Dietiker, Brugg

rektorin Stéphanie Mörikofer, Baudirektor Thomas Pfisterer und Erziehungsdirektor Peter Wertli vor Ort über die Ausbildung in den Rekrutenschulen Brugg und Bremgarten, über deren Organisation sowie über die Ausrüstung und Mittel der Genietruppen generell informieren.

Beim Truppenbesuch mit dabei waren auch Staatsschreiber Marc Pfirter, der Chef der kantonalen Militärverwaltung, Oberst Martin Widmer, und der Inspektor der Unterstützungstruppen (BAUT), Divisionär Ulrich Jeanloz. Die Federführung hatte der Ausbildungschef der Genietruppen, Oberst i Gst Peter Schäublin.

Von der Baumaschine zur Marine

Auf den Waffenplätzen Brugg und Bremgarten werden jährlich rund 2000 Rekruten und Kader ausgebildet. Der Besuch der Regierung sei für sie eine Ehre und zeige, wie ernst und wichtig die aargauische Kantonsregierung die Arbeit der Genietruppen nehme, sagte Schäublin bei der Begrüssung. Der Besuchstag wurde ausgezeichnet genutzt, den Gästen die Vielfalt der Ausbildung zu zeigen und ihnen auch Probleme und Sorgen näherzubringen. Bei der Genie-RS 256 in Brugg wurde über die Grundausbildung der Bootsschützen der Schweizer Marine (das gibt es!) informiert. Schulkommandant Oberst i Gst Urs Keller konnte den Regierungsräten auch zeigen, wie gekonnt die jungen Baumaschinenführer anfangs der 8. RS-Woche ihre Arbeit bereits machen. Militärdirektorin Mörikofer liess sich nicht zweimal bitten und absolvierte auf einer schweren Baumaschine erfolgreich eine kurze «Fahrlektion». Nach einer Demonstration in der Sprengdienstausbildung dislozierten die Gäste auf den Bözberg, wo sie einem schulmässigen Gefechtsschiessen beiwohnten. In Effingen sahen sie die Eisenbahnsappeure beim Geleise- und Fahrleitungsbau im Einsatz. Und in einer kleinen Sequenz erhielten sie Einblick in die Feldweibelausbildung. Vor dem Mittagessen in einem (privaten) SBB-Rottenwagen orientierte Divisionär Jeanloz über die Haupttruppen. Dabei gab er seinem Bedauern Ausdruck, dass es leider immer mehr Arbeitgeber gibt, die der militärischen Weiterbildung ihrer Angestellten nicht positiv gegenüberstehen.

Hohe Leistungsbereitschaft

In Bremgarten, bei der Genie-RS 257, hiess Schulkommandant Oberst Urs Schmassmann die Gäste willkommen. In einer Zwischenbilanz über die laufende Rekrutenschule lobte er die hohe Leistungsbereitschaft und den guten Ausbildungsstand der Rekruten sowie das Kön-

nen der Kader aller Stufen. Eindrücklich demonstrierten hier Sappeure den Einbau der Festen Brücke 69 und Motorfahrer die Arbeit mit verschiedenen Spezialfahrzeugen. Eindrucksvoll waren auch die Über-setzaktionen der G Tech Kp mit einer Fähre. Nach einer abschliessenden Talfahrt im Schlauchboot von Bremgarten nach Gnadental bedankte sich Oberst Schäublin bei den Regierungsräten im Namen aller Rekruten, Milizkader und Instrukturen für den Besuch. Militärdirektorin Mörikofer ihrerseits sprach von einem hochspannenden Tag mit überzeugenden Demonstrationen und wertvollen Informationen. Bereits beim Mittagessen gab sie bekannt, «man» sei dabei, ein Rekrutierungsprogramm für Frauen in der Armee zu erarbeiten. Warten wir ab. (adr)

«Suiza no existe»

Mit diesem perfiden Satz: «Die Schweiz existiert nicht» wurden seinerzeit an der Weltausstellung in Sevilla, im rund 30 Millionen Franken schweren Schweizer Pavillon, die verblüfften Besucher empfangen. Er wurde sofort ernst genommen, und seine Wirkung ist bis heute zu spüren ...

Im März 1998 tummelten sich in Prag im grossen Hilton-Komplex mehrere Schweizer Gruppen, angereist, um die kulturellen Schönheiten dieser Stadt vor dem grossen Ferienrummel zu geniessen. Draussen im fahlen Licht der Frühjahrs-sonne wehten an hohen Masten die Fahnen der EU-Länder, ergänzt durch jene der Anwärterstaaten auf die Ost-Erweiterung sowie von Japan, USA usw. Die Schweizerfahne war nicht dabei. Die Schweiz existiert nicht.

August 1998. Zwischenhalt in Reims auf der Rückreise aus Südengland. Im Hotel ausschliesslich Reisegruppen aus der Schweiz. Auf dem grossen Platz vor der Kathedrale das gleiche Bild. Keine Schweizerfahne. Die Schweiz existiert nicht.

Vor wenigen Wochen kam «Das europäische Geschichtsbuch», erschienen im Klett-Verlag, auf den Markt. Vierzehn Historiker aus dreizehn europäischen Ländern hatten es verfasst. Hervorragend illustriert, klar strukturiert mit kurzen, betitelten und gut lesbaren Abschnitten und einem ausführlichen Register, didaktisch sauber durchgestaltet, liegt es gut und einladend in der Hand. In sämtlichen Mitgliedstaaten der EU soll es neue Sichtweisen auf die europäische Geschichte vermitteln. «Ein Buch, das Grenzen überschreitet, fern aller Nationalismen, geschrieben im Geiste europäischer Toleranz ...» ist auf dem Umschlag zu lesen. Und tatsächlich, wer etwas über einzelne Nationen nachschlagen will, sucht vergeblich und wird nicht fündig. Die Nationen existieren nicht ... Und die Schweiz war offenbar die erste, die sich selbst abgeschafft hat. Kann die Schweiz noch europäischer sein? T.E. Itin, Basel



**Am Schalthebel
Regierungsrätin
Stéphanie Mörikofer
und ihr «Fahrlehrer».**