**Zeitschrift:** Schutz und Wehr : Zeitschrift der Gesamtverteidigung = revue pour les problèmes relatifs à la défense intégrale = rivista della difesa integrale

**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

**Band:** 35 (1969)

**Heft:** 11-12

**Artikel:** Probleme des Transportwesens im Zivilschutz

**Autor:** Alboth, Herbert

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-364418

**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:** 19.07.2025

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

schutz und wehr

35. Jahrgang Nr. 11/12 1969
der Zeitschrift «Protar»

Zeitschrift
für Gesamtverteidigung

Revue
pour les problèmes relatifs
à la défense intégrale

Rivista
della difesa integrale

Obligatorisches, offizielles Organ der Schweizerischen Luftschutz-Offiziersgesellschaft und der Schweizerischen Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Organe officiel obligatoire de la Société suisse des officiers des troupes de protection aérienne et de la Société suisse des officiers du service territorial

Organo ufficiale obbligatorio della Società svizzera degli ufficiali della truppe di protezione aerea e della Società svizzera degli ufficiali del servizio territoriale

**Noch viele offene Fragen**

# Probleme des Transportwesens im Zivilschutz

**Von Herbert Alboth, Bern**

In der Planung des Aufbaus und der Organisation des Zivilschutzes wurde richtigerweise auf lange Sicht gearbeitet, denn nichts wäre gefährlicher gewesen als unüberlegt dem Druck der Zeit folgend, den ganzen Apparat über Nacht aus dem Boden zu stampfen. Es wurde aber auch daran gedacht, alle Massnahmen so zu treffen, dass, sollte überraschend eine immer mögliche Krisensituation, ein Krieg oder eine Katastrophe das Land heimsuchen, rudimentär Elemente des Zivilschutzes vorhanden sind, die eingesetzt oder auch ausgebaut werden können. Die planmässige Weiterentwicklung auf dem Gebiet des zivilen Bevölkerungsschutzes trägt dazu bei, dass der Zivilschutz erstarken und seine Aufgabe in Kriegs- und Katastrophenfällen mit den Jahren immer besser erfüllen kann. In der ersten Konzeption wurde im Aufbau an die vordringlichsten Elemente gedacht, um andere Massnahmen nach gründlicher Beurteilung erst später in die Wege zu leiten. Dazu gehört auch der Verpflegungs- und Transportdienst im Zivilschutz. Für diese beiden Dienstzweige, die in den Städten in lokaler Regie provisorisch geregelt wurden und die auch im Schema des Aufbaus des Zivilschutzes in einer organisationspflichtigen Gemeinde enthalten sind, gibt es heute noch keine allgemein gültige Regelung.

Sicher ist — damit hat man sich bei Behörden und interessierten Instanzen abzufinden —, dass neben der Armee und der Kriegswirtschaft künftig auch der Zivilschutz fest zugeteilte Transportmittel braucht, um seine wichtige Aufgabe im Rahmen der Gesamtverteidigung erfüllen zu können. Im Abschnitt D des Zivilschutzgesetzes, das den Aufbau der Schutzorganisationen umschreibt, wird im Artikel 25, der die Dienstzweige aufzählt, darauf aufmerksam gemacht, dass die Kantone Gemeinden mit grossen Schutzorganisationen die Erweiterung durch zusätzliche Dienstzweige vorschreiben können. Unter anderem wurde dabei auch an den Transportdienst gedacht. Es wird aber nirgends gesagt, woher die Motorfahrzeuge dieses Transportdienstes kommen sollen. Ein Hinweis findet sich lediglich im VII. Abschnitt des Gesetzes über die Inanspruchnahme von Eigentum, wo in Artikel 76 auf das Requisitionsrecht zugunsten des Zivilschutzes im aktiven Dienst hingewiesen wird.

Daraus geht hervor, dass die Zuteilung von Motorfahrzeugen an den Zivilschutz nur auf dem bekannten Weg der Requirierung erfolgen kann. Es dürfte selbstverständlich sein, dass hier sehr eng mit der Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen im EMD zusammengearbeitet werden muss, die auf diesem Gebiet über grösste Erfahrungen verfügt. Es dürfte sich nach Meinung des Schreibenden auch eine Lösung aufdrängen, in der diese Abteilung *einzige* Requisitionsinstanz bleibt. Dabei ist aber abzuklären, ob diese Lösung, welche die Zuteilung von Motorfahrzeugen an den Zivilschutz durch eine militärische Instanz regelt, nicht dem angestrebten Status einer internationalen Vereinbarung, nachdem die Angehörigen des Zivilschutzes den Mitarbeitern unter dem Roten Kreuz gleichgestellt werden sollen, entgegensteht.

Man könnte sich denken, dass der Zivilschutz über eine Art *Grundausstattung* von Motorfahrzeugen verfügt, die er zur Erfüllung seiner Aufgabe unbedingt braucht. Auf der andern Seite sollte aber immer daran gedacht werden, dass kein einziges Fahrzeug unnötig herumsteht und zur Schonung der in jeder Notlage knappen Reserve an Treibstoffen, keine Leerfahrten durchgeführt werden. Zu dieser Grundausstattung hätte die Möglichkeit zu treten, aus einem Pool, aus einem *gemeinsamen Bestand von Motorfahrzeugen,* die z. B. lokal begrenzt der Kriegswirtschaft und dem Territorialdienst zur Verfügung stehen, jederzeit zur Erfüllung besonderer Bedürfnisse eine bestimmte Transportkapazität zugeteilt zu erhalten.

Eine solche Lösung des Problems setzt voraus, dass dafür bereits in Friedenszeiten genaue Bestimmungen aufgestellt und die Ausscheidung der für den Zivilschutz bestimmten Fahrzeuge vorgenommen

wird. Bei einer *Kriegsmobilmachung* müssten die dafür bestimmten Fahrzeuge dem Zivilschutz durch die dafür zuständige Requisitionsinstanz zur Verfügung gestellt werden.
Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Motorfahrzeuge aus der organisationspflichtigen *Gemeinde* selbst oder aus nächster Umgebung stammen. Es versteht sich auch, dass für den Einsatz, die Wartung und Kontrolle wie auch über die Kompetenzen des Chefs des *Dienstzweiges Transportdienst* genaue Bestimmungen ausgearbeitet werden. Dazu gehört auch ein Reglement, dass z. B. die Transportformationen, ihre personelle Besetzung und weitere Details ordnet.
Im Gespräch mit Fachleuten des Transportdienstes wurde auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, die mit der Zuteilung von Motorfahrzeugen an die Armee, an die Kriegswirtschaft und an den Zivilschutz verbunden sind, da auch dem Zivilschutz nicht mit einer Transportausrüstung gedient ist, die wenig tauglich oder gar minderwertig ist. Es geht daher darum, eine Liste der einzelnen Verwendungszwecke zu erstellen und die dafür tauglichen Fahrzeuge zu finden, wobei vor allem Fahrzeuge in Frage kommen, welche den einzelnen Dienstzweigen in der Erfüllung ihrer Aufgabe helfen, wie z. B. Fahrzeuge für den Sanitätsdienst, den Pionierdienst und den Sicherungsdienst, wie auch für die Kriegsfeuerwehr. Es muss auch an die Spezialfahrzeuge, wie Tanklöschwagen, Baumaschinen usw., gedacht werden. Auf Fahrzeuge, die allein den Zivilschutzkadern, wie z. B. Ortschef und Stäbe, dienen, kann im lokalen Bereich verzichtet werden, da dafür Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die eine Mehrzweckaufgabe haben.
Im übrigen können für die Requisition, Entschädigung und Versicherung dieser Fahrzeuge die gleichen Bestimmungen angewendet werden, wie sie bisher in der Armee bestanden. Wenn heute in der Zusammenarbeit von Zivilschutz und Armee vom totalen Sanitätsdienst gesprochen wird, dürfte es richtig sein, wenn es künftig auch einen totalen Transportdienst gibt, der im Rahmen der Gesamtverteidigung allen zu dienen hat, die in schwerer Zeit im Dienste der nationalen Selbstbehauptung stehen, um auch gemeinsam Schutz und Abwehr zu organisieren.

---

**Aus der Industrie**

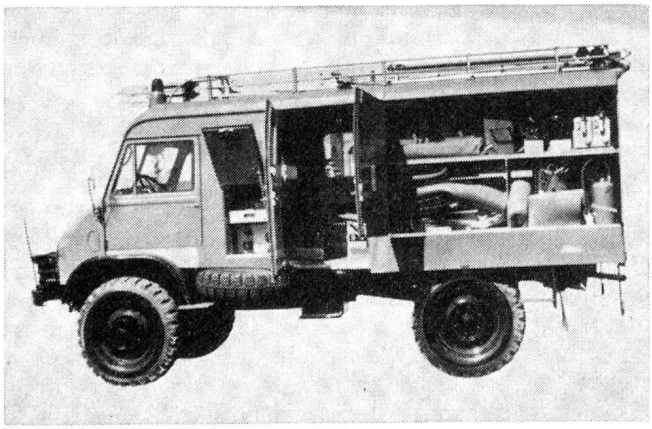
## Ein «Rauchsauger» in La Chaux-de-Fonds

ag Ein Ventilator, der in der Stunde etwa 9000 Kubikmeter Luft ansaugen kann, wurde in La Chaux-de-Fonds NE von W. Donze konstruiert. Es liegt in der Absicht des Erfinders, den Apparat bei Kellerbränden einzusetzen, um den Rauch abzusaugen. Erstmals wurde der «Rauchsauger» bei einem «Probebrand» im Keller eines alten Gebäudes ausprobiert. Der Vorführung wohnten Feuerwehrleute aus La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Neuenburg bei. Der «Rauchsauger» erträgt Temperaturen bis etwa 240 Grad Celsius. Er ist mit einem 8-PS-Motor ausgerüstet. Der «Rauchsauger» zieht nicht nur den Rauch ab, er sorgt auch durch eine Lufterneuerung im Treppenschacht für eine Erleichterung des Feuerwehreinsatzes.

**Fahrzeuge für Zivil- und Katastrophenschutz**

# Ein neues, geländegängiges Ölwehrfahrzeug von Metz/Unimog

Anlässlich der Flutkatastrophe in Florenz im Jahre 1966 hat das von der Firma Carl Metz GmbH, Karlsruhe, entwickelte Oelwehr-Spezialfahrzeug seine Bewährungsprobe unter harten Bedingungen bestanden. Um auch Einsätzen in schwer zugänglichem Gelände gewachsen zu sein, wurde das Metz-Oelwehr-



fahrzeug auf ein Unimog-S-Chassis aufgebaut, das dank dem Allradantrieb und der Differentialsperre in Vorder- und Hinterachse eine hervorragende Geländegängigkeit aufweist. Der Unimog-S ist mit einem Mercedes-Benzinmotor mit 92 DIN-PS-Leistung ausgerüstet, erreicht eine Geschwindigkeit von 95 km/h und bietet vier Personen bequem Platz. Das Fahrzeug besitzt als Kraftquelle einen Hochfrequenz-Generator mit einer Leistung von 7 kVA, 220/380 V, der hinter der Führerkabine fest eingebaut ist und von der Zapfwelle des Fahrzeugmotors angetrieben wird. Eine an der vordern Stossstange befestigte Seilwinde mit einer Zugkraft von 3 t ist für Bergungsarbeiten vorgesehen. Wichtigste Bestandteile der ölwehrtechnischen Ausrüstung sind zwei selbstansaugende, explosionsgeschützte Allzweckpumpen mit einer Leistung von je 400 l/min zum Absaugen von Oel, Oelschlamm und verseuchtem Wasser. 18 000 Liter können in fünf Fangbehälter von je 3000 bzw. 2000 l Inhalt, die sich an Bord des Fahrzeugs befinden, aufgenommen werden. In den übersichtlich angeordneten Gerätefächern sind ferner drei Pressluftatmer, Hitzeschutzmantel, Oelbindemittel, Geräte zur Beleuchtung der Unfallstelle, zum Abdecken von Kanälen, zum Dichten schadhafter Tanks und Kessel, und diverses für den Oelwehreinsatz erforderliches Kleinmaterial untergebracht. Der grosse Geräteraum ist von beiden Seiten und vom Heck zugänglich. (Generalvertretung und Service für die Schweiz: Robert Aebi AG, Zürich)