

# Bundesblatt

109 Jahrgang

Bern, den 3 Januar 1957

Band I

---

*Erscheint wöchentlich Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr  
Einrückungsgebühr. 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie in Bern*

---

7296

## Botschaft

des

### Bundesrates an die Bundesversammlung

### über die Errichtung und Erweiterung militärischer Bauten

(Vom 28. Dezember 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

#### I. Einleitung

In den Berichten des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 15. April 1953 über die Abwicklung des Rüstungsprogramms (BBl 1953, I, 874) und vom 18. Februar 1955 über die Vermehrung der Panzerabwehrwaffen und Beschaffung von Panzern sowie über die Mehrkosten des Rüstungsprogramms (BBl 1955, I, 324) wurde bereits darauf hingewiesen, dass ein Teil der im Rüstungsprogramm vorgesehenen Bauten nicht ausgeführt werden konnte. Wir verzichten darauf, die bereits früher dargelegten Gründe zu wiederholen. Die Entwicklung auf dem militär-technischen und politischen Gebiet bringt es zudem mit sich, dass neue Anlagen für die Flugwaffe und die Motorisierung in Angriff genommen werden müssen, die dringend sind, aber nicht im Rahmen des Rüstungsprogramms ausgeführt werden können. Diese Bauvorhaben sowie Beschaffungen und Studien sind Bestandteil eines nach Gruppen und Dringlichkeit gegliederten Gesamtplanes. Durch die Umstände sind wir jedoch gezwungen, diejenigen Bauvorhaben schon heute in einer Botschaft zusammenzufassen, deren Projekte fertiggestellt und gründlich geprüft worden sind. Alle diese Bauten stehen im Zusammenhang mit der Truppenordnung 1951, eine nur teilweise Änderung der bestehenden Ordnung verringert deren Wert keineswegs.

Die Projekte und Kostenberechnungen, die den Kreditbegehren zugrunde liegen, sind einlasslich geprüft worden und tragen den Preissteigerungen bis Ende September 1956 Rechnung. Für die Verwirklichung des Bauprogramms wird mit 1–2 Jahren für die Gebäude, und mit 3–4 Jahren für die Untertagebauten gerechnet.

Die in vorliegender Botschaft enthaltenen Bauten und Anlagen teilen sich in vier Gruppen auf:

- Ausbau der Militärflugplätze;
- unterirdische Tankanlagen;
- Einstellhallen und Werkstätten für Motorfahrzeuge und Panzer;
- Projektierungskosten und Materialbeschaffungen.

Zusätzliche Begründungen über den Ausbau der Militärflugplätze und den Bau von unterirdischen Tankanlagen sind in einem Sonderbericht zuhanden der Mitglieder der parlamentarischen Kommissionen niedergelegt.

## II. Ausbau der Militärflugplätze

### 1. Allgemeines

Wir hatten mehrmals Gelegenheit, die eidgenössischen Räte auf die Notwendigkeiten der Flugwaffe aufmerksam zu machen. Es gibt kaum ein Gebiet der Technik, in welchem die Entwicklung derart schnell fortschreitet und in so rascher Folge immer neue und verbesserte Typen einander ablösen, wie im Flugzeugbau. Diese Erscheinung wirkt sich auch bei der Erneuerung unserer Flugzeuge aus, da jede neue Flugzeugserie gegenüber der früheren eine grosse Zahl von Verbesserungen aufweist und bezüglich Leistungen den neuen Forderungen gerecht werden muss. Eine solche Entwicklung zieht naturgemäss die Anpassung der für den Einsatz der Flugwaffe notwendigen Bauten nach sich.

Mit der Einführung der Vampire-Flugzeuge vollzog sich in unserer Armee der Übergang vom Kolbenmotorflugzeug zum Flugzeug mit Düsentriebwerk. Unter Berücksichtigung der schnell fortschreitenden technischen Entwicklung der Bodenorganisation der Flugwaffe wurde für den Ausbau der Flugplätze und der zugehörigen Anlagen auf allen Kriegsstützpunkten ein Gesamtprogramm ausgearbeitet. Gewisse Massnahmen wurden von Anfang an in die 2. Dringlichkeit verwiesen. Auch die Ausbildungsplätze müssen den neuen Anforderungen für Einsatz, Schulung und Umschulung angepasst werden.

Die heute von uns beantragten Arbeiten fallen in den Rahmen dieses Gesamtprogramms. Ein Teil der Arbeiten wurde seinerzeit bei der Ausrüstung der Armee mit Düsenflugzeugen ausgeführt, namentlich die Pistenverlängerungen auf gewissen Kriegsflugplätzen, andere Plätze hinwieder hat man vorläufig in ihrer bisherigen Gestalt belassen, da sie auch noch von Kolbenmotorflugzeugen benützt wurden. Heute sind auch diese den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Die mit vorliegender Botschaft vorgeschlagenen Bauten sind ein Teil des erwähnten Gesamtprogramms und umfassen:

- a. die Verlängerung von 4 Pisten;
- b. den Bau von 6 Kommandoposten auf Kriegsflugplätzen;
- c. die Erstellung einer Seilbahn für die Bedürfnisse des Schiessplatzes Axalp.

Für Studien, die noch im Gange sind, werden wir den eidgenössischen Räten zu gegebener Zeit eine weitere Botschaft vorlegen, umfassend:

- weitere Verlängerung der Pisten, soweit dies die örtlichen Verhältnisse noch zulassen;
- Bau von sichern Unterständen für das Kommando, die Flugzeuge, die Munition und die Betriebsstoffe auf den Plätzen, wo diese Anlagen noch fehlen;
- Radarausrüstung für die Führung der Flugwaffe;
- Bau von unterirdischen Reparaturwerkstätten.

## *2. Ausbau der Flugplätze mit Hartbelagpisten, Rollstrassen usw.*

Während des zweiten Weltkrieges wurden auf unsern Kriegsstützpunkten, entsprechend den damaligen Anforderungen, Pisten in der Länge von je 900 m erstellt. Im Rahmen der im Rüstungsprogramm seinerzeit vorgesehenen Flugplatzbauten und durch Einschluss zusätzlicher Mittel für Pistenverlängerungen in der Venom-Vorlage I (Bundesbeschluss vom 12. April 1951, BBl 1951, I, 898), wurden auf neun Flugplätzen die Startbahnen auf 1500 m erweitert. Weitere drei Kriegsflugplätze weisen jedoch heute noch Pistenlängen von nur 900 bis 1350 m auf. Die bisher bewilligten Ausbauten sind praktisch abgeschlossen und weitere Bedürfnisse, welche nicht ins Rüstungsprogramm aufgenommen worden sind, werden nunmehr auf dem Wege der vorliegenden Botschaft anbegehrt.

Die mit den neuen Hochleistungs-Düsenflugzeugen, insbesondere mit dem Venom-Flugzeug im praktischen Einsatz in der Zwischenzeit gemachten Erfahrungen zeigen, dass mit den bisherigen Pistenlängen nicht auszukommen ist. Die Vampire-Flugzeuge, vor allem aber die Venom, weisen gegenüber den früheren Kolbenmotorflugzeugen wesentlich verbesserte Leistungen bei grösserer spezifischer Flächenbelastung und damit grösseren Landegeschwindigkeiten und entsprechend längeren Ausrollstrecken auf. Solche Erfahrungen mit neuem Flugmaterial mussten auch in andern Ländern gemacht werden, wo die Pisten heute mindestens 2000 m lang sind.

Unsere Kriegsflugplätze, wie auch die Ausbildungsplätze, müssen mit entsprechend langen Pisten versehen werden, die auch unter erschwerten Bedingungen des Kriegseinsatzes, bei Störungen am Flugzeug oder am Triebwerk, die Wahrscheinlichkeit unfallfreier Landung gewährleisten. Dazu kommt die Notwendigkeit für freien Einflug, die Erstellung zugehöriger Rollstrassen sowie weitere Anpassungen und Installationen, wie Beleuchtungsanlagen für Nachtflüge, Lichtmarkierungen für Hindernisse usw.

Wenn schon aus den ersten Versuchsergebnissen des Prototyps P-16 gegenüber dem Venom kürzere Start- und Landestrecken errechnet werden, so darf auch für einen neuen Flugzeugtyp ein Weiterausbau der Flugplätze nicht vernachlässigt werden. Fehllandungen, seien sie nun auf Pilotenfehler zurück-

zuführen, psychisch oder physisch durch Feindeinwirkungen verursacht, oder seien sie die Folge mechanischer Störungen (Landehilfen, Bremsen usw.) oder oft auftretende Vereisung der Landflächen, welche eine grössere Ausrollstrecke bedingen, können wohl nie gänzlich ausgeschaltet werden. Durch grössere Landflächen und zweckmässigen Flugplatzausbau können Schäden, Bruchlandungen oder gar Totalverlust von Besatzung und Flugzeug verhindert werden und machen die Ausgaben für den Flugplatzausbau bezahlt. Zur weiteren Sicherung für Personal und Material sind überdies an den Pistenenden Auffangvorrichtungen notwendig, wovon entsprechende Musterausführungen zurzeit erprobt werden. Wenn auch die Tendenz im Flugzeugbau vorherrscht, möglichst kurze Start- und Landelängen zu erzielen, so werden die erhofften Verbesserungen sich erst in frühestens 15 Jahren auswirken.

Für die Ausbildung werden zum Teil neuere Flugzeugtypen mit Bugrad sowie Düsentrainer eingesetzt. Für die Umschulung der Besatzungen auf Düsenflugzeuge und für das individuelle Training sind wir auf regionale Ausbildungsplätze, welche über entsprechendes Personal und die notwendigen Einrichtungen dauernd verfügen, angewiesen. Auch hier muss mit dem Durchschnittsschüler und Durchschnittspiloten gerechnet werden. Hartbelagpisten und entsprechende Rollstrassen und Ausbauten sind deshalb unumgänglich. Die Pisten selbst müssen auf den Ausbildungsplätzen, je nach örtlichen Möglichkeiten, bis 2500 m verlängert werden, und zwar vorerst in Emmen, Payerne und Dübendorf.

Die sich als vordringlich aufdrängenden Pistenverlängerungen berühren drei Kriegsflugplätze und vorläufig den Ausbildungsplatz in Emmen. Die Kosten dieser Arbeiten belaufen sich auf insgesamt 16 376 000 Franken.

### *3. Unterirdische Kommandoposten auf Flugplätzen für die Einsatzführung der Flugwaffe*

Mit den Mitteln des Rüstungsprogramms hätten auf allen Kriegsstützpunkten Kavernen für die Unterbringung unserer Kampfflugzeuge sowie unterirdische Kommandoposten für Einsatzführung, Alarmdienste, Verbindungen usw. gebaut werden sollen. Wir haben in unserem Bericht an die Bundesversammlung über die Abwicklung des Rüstungsprogramms vom 15. April 1953 bereits darauf hingewiesen, dass nur ein Teil der notwendigen unterirdischen Bauten in Angriff genommen werden konnte. Bei diesen nunmehr in Ausführung begriffenen Flugzeugkavernen sind die zugehörigen Kommandoposten, als äusserst empfindlicher und wichtiger Bestandteil des Flugplatzes, ebenfalls im Bau. Auf den übrigen Kriegsflugplätzen und weiteren Ausweichplätzen sind diese Kommandoposten immer noch behelfsmässig untergebracht. Diese vorübergehende Lösung ist bei der Vielfalt der technischen Mittel (Funk, Telephon, Fernschreibegeräte, Alarm- und Lautsprecheranlagen, Höhennetzanschluss usw.) untragbar. Beim ersten feindlichen Angriff auf einen solchen Flugplatz kann ein Kommandoposten, mit seinen für den Einsatz und die Verteidigung unentbehr-

lichen Mitteln, vollständig vernichtet oder für längere Zeit lahmgelegt werden und nur schwerlich innert nützlicher Frist wieder in Aktion treten.

Es ist daher dringend notwendig, die Kommandoposten für die Einsatzführung auch dort unterirdisch einzurichten, wo sie bis heute behelfsmässig und oberirdisch untergebracht sind. Auf denjenigen Kriegsflugplätzen, auf welchen Flugzeugkavernen geplant sind, bilden diese Kommandoposten also einen Bestandteil der unterirdischen Gesamtanlage, womit sie dann organisch in das System für die Einsatzführung eingefügt sind.

Die Gesamtkosten für den Bau von 6 Kommandoposten, inbegriffen die Installationen, die Ausrüstung und das Mobiliar, belaufen sich auf 36 500 000 Franken.

#### *4. Gebirgs-Fliegerschiessplatz Ebenfluh-Meiringen, Erstellen einer Seilbahn*

Im Ausbildungsprogramm unserer Flugwaffe bildet naturgemäss der Einsatz der Flugzeug-Bordwaffen, der Raketen und Bomben einen wesentlichen Bestandteil. Scharfschiessübungen, verbunden mit Fliegen im Gebirge, sind jährlich von allen Frontstaffeln zu absolvieren. Überdies sind Umschulungskurse sowie die Schiessausbildung der Jungpiloten und Offiziersschüler durchzuführen. Mit Rücksicht auf die im Sommer bestossenen Alpen kann dieser Schiessplatz nur im Winterhalbjahr ausgenützt werden, in einer Jahreszeit also, wo oft mit schlechten meteorologischen Verhältnissen gerechnet werden muss. Auf dem 2200 m ü. M. gelegenen Fliegerschiessplatz Ebenfluh (Axalp) steht dem Schiesskommando für Einsatzleitung sowie für das notwendige Hilfspersonal ein Kommandoposten zur Verfügung. Für den Transport von Geräten, Brennstoff und Verpflegung zum Kommandoposten sowie von Materialien zur Erstellung der Unterstände und für die Schiessziele wurde seinerzeit eine Seilbahn der Armee aufgestellt. Trag- und Zugseile müssen jedoch ausgerechnet während der Schiessperiode abgesenkt werden, da sie auf dem durch die Konstruktion der Armeeseilbahn bedingten Trasse ein gefährliches Hindernis für die Flugzeuge darstellen. Die heutige Anlage steht daher während den Schiessperioden ausser Betrieb. Der Schiessoffizier sowie das notwendige Hilfspersonal müssen den Kommandoposten sehr oft unter schwierigen und gefährlichen Verhältnissen zu Fuss und mit Ski oder in Einzelfällen mit einem langsam fliegenden Flugzeug, mit Landung auf einem provisorisch hergerichteten Gebirgslandeplatz erreichen. Bei Wetterumschlag sind die Leute oft tagelang isoliert und bei Rückkehr ins Tal lawinengefährdet. Zwei Unfälle, wovon einer tödlich verlief, sind leider zu verzeichnen.

Zur Ausschaltung der erwähnten Gefahren sowie zur rationelleren Ausnützung der Arbeitskräfte wird es notwendig, eine permanente Seilbahn auch für Personentransporte zu erstellen. Durch die vorgesehene Anlage des Trasses in der Geländedeckung des Axalphorns kann sie, ohne Beeinträchtigung des Flugbetriebes, auch während der Schiessperiode im Winter in Funktion bleiben, womit der Kommandoposten gefahrlos besetzt und bei Beendigung der Schiessübungen, auch bei Wetterumschlag, ohne Risiko für Personal und Material,

wieder verlassen werden kann. Damit können die Schiessgehilfen um zwei Mann reduziert und die übrigen Gehilfen nutzbringend und ohne längere Wartezeiten im Gebirge eingesetzt werden. Die tägliche Rückkehr ins Tal ist gewährleistet, ein nicht zu unterschätzendes psychologisches Moment für das Personal. Um die Seilbahn auch von der Bergstation aus, ohne Besetzung der Talstation, mit einem Maschinisten betreiben zu können, soll die Anlage mit automatischer Steuerung und Fangbremse ausgerüstet werden. Die Kosten für die Erstellung sind auf 571 000 Franken berechnet.

### 5. Zusammenstellung der Bedürfnisse der Fliegertruppen

Die erforderlichen finanziellen Mittel für die Verwirklichung dieses Programms beziffern sich wie folgt:

	Fr.
- Pistenverlängerungen . . . . .	16 376 000
- Bau der Kommandoposten . . . . .	36 500 000
- Erstellen der Seilbahn Axalp . . . . .	571 000
Total	<u>53 447 000</u>

Für die Ausführung dieser Arbeiten muss schätzungsweise mit folgender Dauer gerechnet werden: 2 Jahre für die Pisten, 3 Jahre für die Kommandoposten und 1½ Jahr für die Seilbahn.

## III. Unterirdische Tankanlagen

### 1. Allgemeines

Vergleichende Gegenüberstellungen der Landesvorräte an flüssigen Treib- und Brennstoffen mit den Bedarfsmengen der Armee und der Wirtschaft für einen Kriegs- und Neutralitätsfall zeigen, dass die heute vorhandenen Reserven ungenügend sind. Die verantwortlichen Armeeeinstanzen wie auch die zivilen Behörden haben die dringende Notwendigkeit der Erstellung von weiterem Tankraum erkannt. Zudem wurde von ziviler Seite verlangt, dass die Armee den Bedarf an flüssigen Treib- und Brennstoffen so weit als möglich in armee-eigenen Tankanlagen unterbringen solle.

Es ist verständlich, dass bei der heutigen raschen Entwicklung der Motorisierung die Bereitstellung der notwendigen Treibstoffreserven auf Schwierigkeiten stösst, da die Verwirklichung von Tankbauprogrammen mehrere Jahre Bauzeit und grosse Geldmittel erfordert. Nur durch weitblickende Tankbauprogramme lassen sich die in der Vorratshaltung bestehenden Lücken ausgleichen.

Der ausserordentlich gesteigerte Bedarf der Flugwaffe an Flugtreibstoffen geht aus den nachstehenden Verbrauchszahlen der verschiedenen Flugzeugtypen hervor:

Flugzeugtyp	Durchschnittlicher Treibstoffbedarf pro Flugstunde
	Liter
Devotine D-27 . . . . .	180
C-35 . . . . .	250
P-51 Mustang . . . . .	400
DH-100 Vampire . . . . .	1500
DH-112 Venom . . . . .	2000
P-16 . . . . .	2400
Neuere Typen . . . . .	3000

Das Militärdepartement hat für die Bedürfnisse der Armee verschiedene Felsentankanlagen erstellen lassen. Die Kapazität dieser Anlagen genügt jedoch nicht mehr, um den gesteigerten Bedarf an Treibstoffen für die Flugwaffe und die Motorisierung unterirdisch zu lagern. Die Gegenüberstellung des bereits vorhandenen und des fehlenden Tankraumes zeigt folgendes Bild:

a. Bedarf an armee-eigenem Tankraum auf Ende 1956, ausschliesslich auf der Grundlage der Truppenordnung 1951 berechnet . . . . .	Tonnen 290 000
b. Vorhandener oder im Bau befindlicher Tankraum . . . . .	198 150
Fehlender Tankraum	<u>151 850</u>

## 2. Tankbauprogramm III

### a. 1. Serie; Vergrösserung und Ergänzung der im Bau befindlichen Anlagen

Das im Bau befindliche Tankbauprogramm III, 1. Serie umfasst 6 Felsentankanlagen. Bei der seinerzeitigen Ausarbeitung der Projekte trug man dem Umstand Rechnung, sie in einem spätern Zeitpunkt auf das doppelte Fassungsvermögen bringen zu können, sofern die Umstände dies erfordern würden. Die Armee ist nunmehr gezwungen, die für die Flugwaffe notwendigen Treibstoffe – sowohl den Kriegsbedarf wie den Bedarf in einem Neutralitätsdienst – vollständig in armee-eigenen Tankanlagen unterzubringen, da im zivilen Sektor weder Pflichtlager noch andere Reserven vorhanden sind. Nachschubtechnische Gründe zwingen zur Erstellung von neuem Tankraum in unmittelbarer Nähe der Kriegsflugplätze.

Durch die Erstellung der 11 Flugplatztankanlagen, die ausschliesslich Flugtreibstoffe enthalten sollen, können die übrigen Armeetankanlagen vollständig für die Belegung mit Autotreibstoffen verwendet werden. Dadurch ergibt sich zwangsläufig die dringend notwendige Verbesserung der Vorrathaltung auf dem Sektor Autotreibstoffe. Der trotz den vorgeschlagenen Bauten immer noch fehlende Tankraum für die Flugwaffe und die Heeresmotorisierung sollen in einem weiteren Tankbauprogramm zusammengefasst werden. Ein entsprechender Antrag wird den eidgenössischen Räten nach Abschluss der Studien und Projekte zu gegebener Zeit unterbreitet werden.

Bei den ersten Projekten für die 1. Serie war vorgesehen, für das Ein- und Auslagern der Treibstoffe ausserhalb der Felsentankanlagen besondere Pumpenhäuser mit den notwendigen Treibstoffleitungen, Pumpenaggregaten und elektrischen Installationen zu erstellen. Weitere Studien und grössere Erfahrung im Bau solcher Anlagen führten zum Entschluss, die gesamten Treibstoffstationen ebenfalls ins Berginnere zu verlegen. Es zeigte sich dabei die Möglichkeit, die Treibstoffmanipulationen der Felsentankanlagen über die für den Betrieb der Flugzeugstollen ohnehin erforderlichen Pumpstationen und Tagesbehälter abzuwickeln. Die betreffenden Einrichtungen müssen aber ausgebaut und erweitert werden, damit deren Kapazität nicht nur den Bedürfnissen der Flugzeugstollen, sondern gleichzeitig auch den Anforderungen der Felsentankanlagen zu entsprechen vermögen.

Die Kosten für die Vergrösserung und Ergänzung der im Bau befindlichen Anlagen beziffern sich auf 21 600 000 Franken.

### b. Inangriffnahme der 2. Serie

Dieses Programm umfasst 5 Felsentankanlagen auf Kriegsflugplätzen mit einem Fassungsvermögen von 69 500 Tonnen.

Das Aufnahmevermögen dieser Anlagen ermöglicht, den gesamten Kriegsbedarf an Flugtreibstoffen für die betreffenden 5 Kriegsflugplätze in deren unmittelbarer Nähe bereitzustellen. Die Kosten belaufen sich auf 38 805 000 Franken.

### 3. Zusammenfassung der Bedürfnisse für unterirdische Tankanlagen

Für die Verwirklichung der vorgeschlagenen Tankbauprogramme sind folgende Objektkredite erforderlich:

Tankbauprogramm III	Fr.
a. 1. Serie, Vergrösserung und Ergänzung . . . . .	21 600 000
b. 2. Serie, Inangriffnahme . . . . .	38 805 000
	Total 60 405 000

Alle Tankanlagen werden nach einem einheitlichen Tankbautyp erstellt, wodurch sich die Vorarbeiten auf ein Minimum beschränken, so dass mit einem verhältnismässig raschen Baubeginn gerechnet werden kann.

## IV. Einstellhallen und Werkstätten für Motorfahrzeuge und Panzerwagen und Nachschubtankanlage

### 1. Allgemeines

Neutralitätsschutz und Angriff auf unser Land verlangen verschiedene Dispositive eines Aufmarsches der Armee. Diese Gründe führen neben den neueren Kriegserfahrungen zur Forderung nach grösstmöglicher Beweglichkeit

der Feldarmee, um sich gegen einen überlegenen Gegner erfolgreich behaupten zu können. Diese Beweglichkeit kann nur durch entsprechende Motorisierung erreicht werden. Die Motorisierung dient aber nicht nur der Erzielung einer grösseren Beweglichkeit der Kampftruppe; ihre Bedeutung liegt ebensowohl in der Lösung des Transportproblems (Munition, schwere Waffen und Geräte). Die Entwicklung der Kriegstechnik schreitet weiter und die Einführung neuer Waffen und Geräte stellt immer neue Transportprobleme.

Der Bau von Einstellhallen und Reparaturwerkstätten entsprach somit einem dringenden Bedürfnis, um die steigende Zahl von Motorfahrzeugen und Spezialfahrzeugen unterbringen und reparieren zu können. Wir erwähnen die fertiggestellten Anlagen in Romont, Rothenburg, Hinwil, Thun und Chur. Trotz diesen Anstrengungen in der Benützung aller verfügbaren Plätze in den Armee-Motorfahrzeugparks und Zeughäusern sowie der Einmietung von Markt- und Festhallen müssen während gewissen Zeiten noch rund 2000 Fahrzeuge im Freien parkiert werden.

Auch bei der Beschaffung von Panzern stellt sich selbstverständlich nicht nur die Frage der Unterbringung, sondern auch die der Reparaturen.

Vor der Einreichung von Anträgen für Neubauten von Einstellhallen und Werkstätten war es aber notwendig, sich Erfahrungen über Bedienung und Unterhalt zu sammeln. Die im Ausland gemachten Studien sowie die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen erlauben uns nun, Ihnen eine Reihe von Bauten zu beantragen, welche dazu bestimmt sind, die dringendsten Bedürfnisse bezüglich der Unterbringung der Panzer und Motorfahrzeuge zu erfüllen. Es handelt sich um:

- den Bau eines Armee-Motorfahrzeugparks im Kanton Tessin;
- die Erweiterung in den Parks Rothenburg und Hinwil für die «Centurion»;
- die Erstellung einer Reparaturwerkstatt für Panzer in Thun.

## *2. Erstellen eines Armee-Motorfahrzeugparks und einer Betriebsstoff-Tankanlage im Kanton Tessin*

Für die im Kanton Tessin stationierten 360 bundeseigenen Motorfahrzeuge besteht in Bellinzona ein provisorisches Depot, das in einer alten Privatgarage als Werkstätte und in zwei Flugzeugschuppen als Einstellhalle eingerichtet ist.

Dem Armee-Motorfahrzeugpark Tessin obliegt im wesentlichen, die im Kanton Tessin stehenden bundeseigenen Motorfahrzeuge zu unterhalten und zu reparieren, die Rekrutenschulen von Monte Ceneri, Bellinzona, Losone sowie die Tessiner Wiederholungskurstruppen mit Fahrzeugen zu beliefern und für den Kriegsfall die Abgabe von Motorfahrzeugen an bestimmte Truppen vorzubereiten.

Der Motorfahrzeugbestand umfasst gegenwärtig:  
 rund 80 Motorfahrzeuge der Artillerieschulen auf dem Monte Ceneri,  
 rund 30 Motorfahrzeuge der Grenadierschulen in Losone und  
 rund 250 Motorfahrzeuge für Wiederholungskurse und sonstige Kurse, also  
 rund 360 Motorfahrzeuge, wovon 60 Anhänger.

Von diesen 360 Motorfahrzeugen können nur 110 auf den Waffenplätzen der Artillerie- und Infanterieschulen in Hallen untergebracht werden. Für die restlichen 250 Motorfahrzeuge bestehen – von der ungenügenden und nur behelfsmässigen Unterbringung von etwa 70 Motorfahrzeugen in den beiden alten Flugzeughangars abgesehen – keine Unterkunfts-möglichkeiten. 180 Motorfahrzeuge und Anhänger müssen zwischen den Dienstleistungen im Freien aufgestellt werden. Als Folge der Witterungseinflüsse entstehen beträchtliche Materialschäden, und trotz Überwachung und Umzäunung wird auch immer wieder Material böswillig beschädigt oder entwendet. Die Behebung solcher Schäden und die mit der Stationierung der Motorfahrzeuge im Freien verbundenen Umtriebe und zusätzlichen Arbeiten erfordern im Jahr besondere Kosten im Betrage von 20 000 bis 30 000 Franken. Die erwähnten Kosten erhöhen sich um 8000 Franken im Jahr für die Einmietung der Garagewerkstätte. Die Situation wird sich in einigen Jahren verschlimmern, weil der Bund vertraglich verpflichtet ist, nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Infanteriekaserne in Bellinzona das von der Abteilung für Heeresmotorisierung benützte Gelände der Gemeinde Bellinzona abzutreten.

Die bestehenden misslichen Verhältnisse haben die zuständigen Dienststellen veranlasst, die verschiedenen Möglichkeiten einer geeigneten und zweckmässigen Fahrzeugunterkunft zu prüfen. Nach eingehenden Untersuchungen und nach Gegenüberstellung verschiedener Varianten ergibt sich als zweckmässigste und auf die Dauer billigste Lösung der Bau einer Einstellhalle mit Werkstatt aus Bundesmitteln, gleich dem Armee-Motorfahrzeugpark in Chur.

Nebst den Einstellmöglichkeiten für die Bedürfnisse des Armee-Motorfahrzeugparks stellt sich auch die Frage einer Nachschub-Tankanlage für das Oberkriegskommissariat im Kanton Tessin. Bis zum Jahre 1950 basierten die im Tessin stationierten Schulen, Kurse und Truppen, die Zeughäuser, die Betriebe der Direktion der Militärflugplätze, die Post-, Telephon- und Telegraphengaragen, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Eidgenössische Zollverwaltung für ihren Bedarf an flüssigen Treibstoffen auf der nächstgelegenen Nachschubtankanlage Göschenen. Im Zusammenhang mit dem Bau der Unterflurtankanlage IV wurde die den Anforderungen nicht mehr genügende und zudem technisch überalterte Anlage Göschenen aufgehoben. Seit ihrer Aufhebung basieren die erwähnten Bezüger auf der Nachschubtankanlage Zug. Der Nachschub ganzer Bahnzisternen erfolgt ab den Stillhaltelagern Silenen und Ambri-Piotta. Die beiden letztgenannten Tankanlagen kommen aus verschiedenen Gründen als Nachschubbasis für Detaillieferungen nicht in Frage.

Der Bedarf an flüssigen Treibstoffen der Verbrauchsstellen im Kanton Tessin betrug im Jahre 1955:

774 Tonnen Autobenzin	490 Tonnen Dieseltreibstoff
480 Tonnen Flugbenzin	125 Tonnen Petroleum

Hinzu kommen die nicht unerheblichen Mengen an Schmier- und Betriebsmitteln.

Bedingt durch das heutige Nachschubdispositiv entstehen der Armee beträchtliche zusätzliche Transportspesen. Ein grosser Teil der Treibstoffe gelangt aus Italien über die Stationen Luino und Chiasso zur Einfuhr. Der Bedarf im Tessin muss hierauf über grosse Distanzen ab Zug, Silenen und Ambri-Piotta wiederum nach dem Süden verschoben werden. In Ermangelung von Bahnanschlussgeleisen müssen zudem die zu versorgenden Armee- und andern Bundesstellen mittels Strassenzisternen ab Bahnkesselwagen, bzw. Transportfässern bedient werden. In Anbetracht der umfangreichen Transportaufgaben drängt sich die Schaffung einer selbständigen Nachschuborganisation auf für den Raum Tessin.

Nach eingehender Prüfung zeigt sich als zweckmässigste und für den Bund wirtschaftlichste Lösung, die beiden Bauprojekte zusammenzulegen. Armee-Motorfahrzeugpark und Tankanlage sind verwandte Betriebe. Die Tankanlage könnte vom Fachpersonal des Armee-Motorfahrzeugparks bedient werden. Der Bau einer Garage für die im Tessin zu stationierende Strassenzisterne würde sich erübrigen. Wesentliche Ersparnisse in der Grössenordnung von 170 000 Franken können bei der Zusammenlegung der beiden Projekte erzielt werden durch den Wegfall einer eigenen Betriebsstofftankanlage für den Armee-Motorfahrzeugpark.

Die Wahl des Standortes dieser kombinierten Anlage fiel nach Prüfung verschiedener Projektvorlagen auf Bellinzona. Bellinzona liegt im Zentrum der mit Motorfahrzeugen zu beliefernden Schulen und Kurse und unweit von leistungsfähigen zivilen Werkstätten, auf die der Armee-Motorfahrzeugpark angewiesen ist. Durch die zentrale Lage ergeben sich sowohl für den Armee-Motorfahrzeugpark wie für die Nachschubtankanlage betriebswirtschaftlich die günstigsten Voraussetzungen zur Erfüllung ihrer Aufgaben.

Das Projekt umfasst:

- Erstellung einer Motorfahrzeug-Einstellhalle für die Unterbringung von rund 200 Motorfahrzeugen, wofür eine Fläche von 2600 m<sup>2</sup> benötigt wird;
- Bau einer kleinen Werkstatt für die Ausführung laufender Unterhalts- und Reparaturarbeiten (grössere Reparaturen werden dem zivilen Autogewerbe übertragen);
- Raum zum Reinigen und Schmieren der Fahrzeuge;
- Lagerraum für Ersatzteile und Bereifungen;
- Erstellen eines Waschplatzes;
- Erstellen einer Nachschubtankanlage.

Die ganze Anlage erfordert eine Baugrundfläche von 12 520 m<sup>2</sup>, die von der Gemeinde Bellinzona unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird und südlich der Tessin-Brücke an der Strasse Bahnhof Bellinzona-Carasso liegt.

Die Kosten der Anlage sind von der Direktion der eidgenössischen Bauten auf 1 810 000 Franken berechnet worden. Die Bauzeit wird auf 1½ Jahr geschätzt.

### 3. Erweiterungsbauten in den Armee-Motorfahrzeugparks Rothenburg und Hinwil für die Unterbringung und Reparatur von mittleren Panzerwagen

Die leichten Panzer 51 (Typ AMX 13) sind in den vorerwähnten Garagen eingestellt. Dagegen fehlt der Platz für die mittleren Panzer 55 (Centurion). Entgegen einer ziemlich verbreiteten Auffassung können diese Fahrzeuge – trotz ihrer Panzerung – nicht in improvisierten Einstellhallen oder im Freien stehen gelassen werden. Die empfindlichen und teuren Apparaturen, der für diese Fahrzeuge erforderliche Platz und ihr Gewicht erheischen den Bau von besonderen Garagen.

Die Unterbringung je einer Panzerabteilung, bestehend aus rund 50 Centurion-Panzern und rund 160 Begleitfahrzeugen, ist in den Armee-Motorfahrzeugparks Rothenburg und Hinwil vorgesehen. Die Grosseinstellhalle Rothenburg war fertiggestellt im Augenblick der Beschaffung der mittleren Panzer; diejenige in Hinwil war hingegen im Bau. Für die letztere war es möglich, den neuen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund ist die Kostenberechnung für Hinwil im Vergleich zu derjenigen von Rothenburg wesentlich tiefer ausgefallen.

Für die beiden Orte stellen sich die Bedürfnisse wie folgt:

#### Rothenburg:

- a. Einstellhalle von 4500 m<sup>2</sup> Grundfläche, entsprechend dem Platzbedarf für die Fahrzeuge einer Abteilung;
- b. Werkstatt in der Grösse von 600 m<sup>2</sup> Grundfläche für 6 gleichzeitig in Reparatur stehende Panzerwagen;
- c. Ersatzteillager mit einer Grundfläche von 1000 m<sup>2</sup> für bereits bestellte Ersatzteile und Aggregate.

#### Hinwil:

- a. Einstellhalle von 4500 m<sup>2</sup> Grundfläche, entsprechend dem Platzbedarf für die Fahrzeuge einer Abteilung;
- b. Werkstatt in der Grösse von 600 m<sup>2</sup> Grundfläche für 6 gleichzeitig in Reparatur stehende Panzerwagen.

Die Direktion der eidgenössischen Bauten hat, in Verbindung mit den interessierten militärischen Stellen, folgende Erweiterungsprojekte ausgearbeitet:

#### Rothenburg:

	Fr.
a. Werkstattgebäude 640 m <sup>2</sup> Grundfläche . . . . .	380 920
b. Magazinegebäude 1163 m <sup>2</sup> Grundfläche . . . . .	325 950
c. Einstellhalle, beheizt und unbeheizt, 5200 m <sup>2</sup> Grundfläche . . . . .	989 690
d. Zuschlag für Spezialanlagen . . . . .	200 500
Vergrosserung Heizzentrale, Abluftventilation, Laufkran, Erweiterung Pressluftanlage, Feuermeldeanlage	

Übertrag 1 897 060

	Fr.
	Übertrag 1 897 060
e. Umgebungs- und Tiefbauarbeiten . . . . .	231 000
f. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	51 940
	<u>2 180 000</u>
g. Betriebsinventar . . . . .	35 000
	<u>Total 2 215 000</u>
 Hinwil:	
a. Werkstattgebäude (Erweiterung), 480 m <sup>2</sup> Grundfläche . . . . .	282 000
b. Einstellhalle IV, ausgebaut auf 4800 m <sup>2</sup> Grundfläche . . . . .	1 213 000
c. Zuschlag für Spezialanlagen . . . . .	113 000
Werkstattgebäude, Einstellhalle IV	
d. Umgebungs- und Tiefbauarbeiten . . . . .	155 600
e. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	36 400
	<u>1 800 000</u>
f. Betriebsinventar . . . . .	35 000
	<u>Total 1 835 000</u>

Die Bauzeit wird auf ein Jahr geschätzt.

#### *4. Erstellen einer Panzerwerkstätte in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun*

Wie bereits erwähnt, stellt die Montage, die Umänderung, die Revision und die Reparatur der Panzer besondere Probleme. Aus leicht verständlichen Gründen ist es nicht möglich, die Armee-Motorfahrzeugparks mit den notwendigen und teuren Anlagen für diese Arbeiten auszurüsten. Die Einstellhallen Romont, Rothenburg und Hinwil sind daher nur für den normalen Unterhalt der Panzer und Spezialfahrzeuge eingerichtet. Die seit 1950 unternommenen zahlreichen Studien haben zu der von uns beantragten Lösung geführt, welche den Bau einer zentralen Werkstatt in Thun vorsieht. Dank dem Vorhandensein von Installationen und Maschinen in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte, die, wäre irgendein anderer Standort gewählt worden, hätten neu erstellt oder angekauft werden müssen, konnte dieses Bauvorhaben in tragbarem Rahmen gehalten werden.

Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun verfügt zurzeit für die Montage-, Umbau-, Revisions- und Reparaturarbeiten an Panzern über zwei Gebäude an der Rütlistrasse. Diese dienten ursprünglich als Flugzeughangars und wurden nachträglich zu Werkstätten ausgebaut. Sie weisen eine Grundfläche von 760 m<sup>2</sup> auf, was knapp für etwa 30 Fahrzeuge vom Typ des Panzerjägers G-13 oder des leichten Panzers 51 ausreicht.

Zudem kann in der bestehenden Werkstätte nur ein Teil der Arbeiten vorgenommen werden, und zwar diejenigen an der eigentlichen Fahrzeugpartie.

Türme und Geschütze kommen in die Geschützmontagehalle auf dem Hauptareal der Konstruktionswerkstätte. Dadurch wird aber der dort für andere Aufgaben benötigte Platz beansprucht. Zum Prüfen der Motoren müssen die Prüfstände der Automobilabteilung, ebenfalls im Hauptareal, benützt werden. Eine provisorische Funkwerkstatt ist in der alten Pferdekuranstalt an der Aarestrasse untergebracht. Diese starke Dezentralisation der Einrichtungen, Prüfstände und Arbeitsorte verursacht erhebliche unproduktive Aufwände an Zeit und Kosten für Materialtransporte und Verschiebungen von Fahrzeugen. Ausserdem müssen dabei öffentliche Strassen befahren werden, was eine vermehrte Unfallgefahr und Anstände wegen Lärm und Strassenschäden mit sich bringt.

Beim seinerzeitigen Bestand von Panzerjägern G-13 und leichten Panzern 51 konnte man sich in der geschilderten Weise noch einigermaßen behelfen. Nachdem jedoch weitere Panzer in Beschaffung sind, werden die bisherigen Verhältnisse unhaltbar.

Im Hinblick auf zukünftige Beschaffungsarbeiten, Revisionen, Grossreparaturen sowie auf die Wichtigkeit eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Unterhaltsdienstes der Panzer, muss unbedingt durch rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Anlagen vorgesorgt werden, damit nicht in einem kritischen Zeitpunkt schwerwiegende Verzögerungen in der Abgabe von Panzern an die Truppe eintreten. Unter den bisherigen Umständen wäre dies aber als unvermeidlich vorauszusehen, so dass eine Lösung in Form einer neuen, auf die besondern Bedürfnisse zugeschnittenen Panzerwerkstätte notwendig ist.

Die an sich wünschbare dezentralisierte Einrichtung mehrerer Panzerwerkstätten, die für alle Arbeiten geeignet wären, ist aus personellen und finanziellen Gründen nicht durchführbar. Grössere Reparaturen und Revisionen an Panzern und deren Einzelteilen lassen sich nur in einem industriellen Betrieb durchführen, der über alle Hilfsmittel einer modernen Maschinenfabrik verfügt. Da alle diese Voraussetzungen in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte bereits vorliegen, wäre es nicht zu verantworten, lediglich für die Revision und Reparatur von Panzern die gleichen kostspieligen Einrichtungen anderswo noch einmal aufzustellen. Ausserdem verfügt die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte über das notwendige qualifizierte Fachpersonal.

Das ausgearbeitete Projekt wird folgenden Bedingungen gerecht:

- Zusammenfassung der unmittelbar mit Montage, Umbau, Revision und Reparatur von Panzern zusammenhängenden Arbeiten in einem einzigen Gebäude;
- Ausstattung mit Hebezeugen genügender Tragkraft, um ganze Panzer übereinander hinweg verschieben zu können;
- Bahnanschluss mit Verladerampe und Möglichkeit des direkten Bahnverlades von Panzern mittels Kran;
- Möglichkeit einer späteren Erweiterung bei allfälliger Vermehrung des Panzerbestandes;
- Lage innerhalb des Hauptareals der Konstruktionswerkstätte.

Die Aufteilung der Räumlichkeiten ist so gewählt, dass später bei Bedarf eine weitere gleich grosse Doppelhalle angebaut werden könnte.

Im Zusammenhang mit Beschaffung, Umbau, Reparaturen und Revisionen von Panzern müssen Probe- und Versuchsfahrten ausgeführt werden, und zwar auf der Strasse und im Gelände. Für Fahrten auf der Strasse war man bisher ausschliesslich auf das öffentliche Strassennetz angewiesen. Es ist klar, dass damit eine erhebliche Störung des Zivilverkehrs und vor allem auch eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr verbunden ist. Ferner kommen immer wieder, trotz aller Sorgfalt, Beschädigungen am Strassenbelag vor. Um dies in Zukunft zu vermeiden, ist eine vom Zivilverkehr unabhängige Piste vorgesehen, mit einem für Raupenfahrzeuge geeigneten Betonbelag.

Diese Piste dient zugleich als Zufahrt zu der Panzerwerkstätte von der Allmendstrasse her, wie auch als Verbindungsstrecke zwischen Panzerwerkstätte und dem Areal des Armee-Motorfahrzeugparks einerseits und den Gebäulichkeiten an der Rütlistrasse und der ehemaligen Flugzeughalle auf der Allmend andererseits. Die jetzige Werkstätte an der Rütlistrasse wird auch nach dem Bau der neuen Werkstätte ihrem bisherigen Zweck erhalten bleiben müssen, insbesondere für den Fall, dass der Anfall der zu revidierenden Panzer das Aufnahmevermögen der neuen Werkstätte übersteigen sollte.

Die Verbindungsstrecke wird kreuzungsfrei unter der Allmendstrasse durchgeführt, so dass sich in Zukunft der gesamte Verkehr zwischen allen mit Panzern beschäftigten Stellen auf dem Platze Thun unabhängig vom öffentlichen Strassennetz abwickeln kann. Dem gleichen Zweck dient eine Verladerrampe, welche im Zusammenhang mit dem Geleiseanschluss vorgesehen ist.

Die Erprobung neuer Panzertypen und die Kontrolle reparierter und revidierter Panzer bedingen die Möglichkeit, bestimmte Leistungsdaten nachzuprüfen. Es betrifft dies hauptsächlich: Steigfähigkeit, Kletterfähigkeit, Watfähigkeit und Grabenüberschreitungsfähigkeit. Bisher war man darauf angewiesen, entsprechende Hindernisse im Gelände zu suchen. Dabei liess sich oft Landschaden nicht vermeiden und je nach Witterung und Bodenbeschaffenheit erhielt man unsichere und nicht verwertbare Ergebnisse.

Es wird deshalb vorgesehen, längs der vorerwähnten Verbindungspiste eine Anlage zu bauen, welche eine Anzahl solider Normalhindernisse umfasst, wie:

- Steigungen von 10-70 Prozent;
- Befestigung für Balken, um eine Mauer mit beliebiger Höhe bis höchstens 1,50 m zu erstellen;
- Graben, bei dem mit Einlagen eine Breite bis höchstens 4,00 m eingestellt werden kann;
- Wassergraben mit Tiefe bis höchstens 3,00 m;
- senkrechter Absatz von 1,00 m Höhe.

Diese Anlage kann ebenfalls zur Erprobung von Motorfahrzeugen, wie auch zur Ausbildung der Panzertruppe im Überwinden von Hindernissen dienen.

Der Bau der Panzerwerkstätte erfordert somit folgende Mittel:		Fr.
a. Gebäude . . . . .		4 924 000
b. Betriebseinrichtungen, Krane und Montageplatten . . . . .		750 000
c. Umgebungsarbeiten . . . . .		1 234 000
Vorplatz, Kanalisation, Ölabscheider, Geleiseanschluss, Ver-		
laderampe, Einfriedung		
d. Verbindungspiste . . . . .		2 352 000
Vorplätze, Unterführung, Hindernisstrecke, Abspritzplatz,		
Abstellplatz		
		<hr/>
		9 260 000
e. Mobilien und Ausrüstung . . . . .		580 000
	Total	<hr/>
		9 840 000

Die Dauer der Bauzeit wird auf 2 Jahre geschätzt.

*5. Zusammenfassung der Baukosten für Einstellhallen und Werkstätten für  
Motorfahrzeuge und Panzerwagen*

	Fr.
1. Armee-Motorfahrzeugpark und Betriebsstoff-Tankanlage im Tessin . . . . .	1 810 000
2. AMP Rothenburg, Erweiterungsbauten für die Unterbringung und Reparatur von mittleren Panzerwagen . . . . .	2 215 000
3. AMP Hinwil, Erweiterungsbauten für die Unterbringung und Reparatur von mittleren Panzerwagen . . . . .	1 835 000
4. Erstellen einer Panzerwerkstätte in Thun . . . . .	9 840 000
	<hr/>
Total	15 700 000

## V. Materialbeschaffung und Verschiedenes

### *1. Allgemeines*

In den vom 15. April 1953 und 18. Februar 1955 datierten Berichten des Bundesrates über die Abwicklung des Rüstungsprogramms und die Vermehrung der Panzerabwehrwaffen und Beschaffung von Panzern sowie über die Mehrkosten des Rüstungsprogramms wird angeführt, dass das Rüstungsprogramm unter dem Druck der internationalen Ereignisse innert sehr kurzer Zeit aufgestellt werden musste. Es war nicht möglich, die Projekte eingehend zu prüfen und sämtliche sich aus der beschleunigten Inangriffnahme der grossen Bauten ergebenden Folgen genau zu bestimmen. Es ist daher notwendig, dass die Studien und Projekte rechtzeitig an die Hand genommen werden, damit die Kreditbegehren auf genau geprüften Unterlagen fussen. Die allfälligen Mehrkosten, die sich ausnahmsweise ergeben könnten, wenn die eidgenössischen Räte ein Projekt nicht genehmigen, werden durch die Vorteile einer zuverlässigen Berechnung bei der grossen Masse der Projekte mehr als aufgehoben.

Das Eidgenössische Militärdepartement ist seit mehreren Jahren bestrebt, gewisse Fragen der Geländeverstärkung, der Erstellung von kleineren Magazinen für die Munition, für die Motorfahrzeuge usw. auf sparsame Art zu lösen. Vom Grundsatz ausgehend, dass zahlreiche militärische Anlagen nur vorübergehenden Charakter aufweisen, ist man zum Schlusse gekommen, mit vorfabrizierten Elementen aus Beton, Holz und Stahl die meisten Aufgaben solcher Art lösen zu können. Die Beschaffung dieser Elemente ist hauptsächlich dann vorteilhaft, wenn sie in grossen Serien in Auftrag gegeben werden können. Der gegenwärtige Bedarf ist sehr gross; die erforderlichen Beträge für die Materialbeschaffung übersteigen die Möglichkeiten der laufenden Ausgaben.

Die hievor erwähnten Bedürfnisse betreffen:

- die Beschaffung von vorfabrizierten Elementen für die Geländeverstärkung;
- die Beschaffung von Elementen für Baracken aus Beton, Holz und Stahl;
- die Beschaffung von Stacheldraht;
- die Studien und Projektierungskosten für Bauten, deren Inangriffnahme ab 1958 vorgesehen ist.

## *2. Beschaffung von vorfabrizierten Elementen für die Geländeverstärkung*

Die Veränderung der Bodengestaltung, insbesondere der Bau von Strassen und die Strassenkorrekturen zwingen zur stetigen Umänderung und Anpassung unserer Verteidigungssysteme an der Grenze und im Alpengebiet. Diese Anpassung wirkt sich aus in Form von Umänderungen der Sprengobjekte und Panzerhindernisse sowie in der Anpassung der Befestigungswerke an die neuen Verhältnisse. Diese Arbeiten müssen zur Erhaltung der Vollständigkeit unserer Verteidigungsanlagen systematisch ausgeführt werden. Es ist nicht immer möglich, sie vorzusehen, weil ihre Ausführung meistens vom Arbeitsprogramm der Kantone und Gemeinden abhängig ist.

Zudem behalten unsere Verteidigungswerke ihren bleibenden Wert nur, wenn sie den neuen Kampfmitteln angepasst werden. Aus militärischen und finanziellen Gründen sind wir in der Regel gezwungen, auf permanente Anlagen herkömmlicher Art (Bunker) zu verzichten. Tatsächlich kostet ein betonierter Unterstand für eine einzige Waffe heute 120 000 Franken bis 200 000 Franken. In vielen Fällen steht eine derartige Ausgabe in einem Missverhältnis zum eigentlichen militärischen Wert des Werkes.

Die Atomwaffe zwingt ebenfalls zur Überholung gewisser Massnahmen bezüglich unserer Grenz- und Alpenverteidigung. Die Auflockerung der Verteidigungsanlagen ist eines der Mittel, um sich gegen die Atomgeschosse zu schützen.

Die seit mehreren Jahren angestellten Studien gestatten heute die Verwendung von vorfabrizierten Beton-Elementen, welche folgende Vorteile bieten:

- genügender Schutz gegen klassische und Atomgeschosse;
- Möglichkeit der raschen und Serienfabrikation;
- niedrige Preise.

Zur Sicherstellung des ersten Bedarfes und um gleichzeitig eine kleine Reserve zu öffnen, sehen wir die folgenden Beschaffungen vor:

	Fr.
400 Unterstände, kleines Modell zu 1500 Franken. . . . .	= 600 000
150 Unterstände, grosses Modell zu 6500 Franken. . . . .	= 975 000
2000 Betonminenzellen zu 35 Franken . . . . .	= 70 000
Total	<u>1 645 000</u>

In diesen Zahlen sind die Ausgaben für den Einbau der Unterstände einberechnet.

### *3. Baracken und Barackenelemente*

Der Bedarf der Armee für die Erstellung von Magazinen für Munition, Material und Motorfahrzeuge verursacht bedeutende Ausgaben. Die Änderungen der Verteidigungs- und Mobilmachungssysteme zwingen uns in gewissen Fällen zu Materialverschiebungen. Auch hier haben sich die Massivbauten als zu kostspielig erwiesen; oft kann mit zerlegbaren vorgefertigten Bauten ausgekommen werden, die den grossen Vorteil haben, versetzt werden zu können, wenn sie infolge neuer militärischer Vorkehrungen überflüssig werden. Es sind drei verschiedene Typen von Bauten ausgearbeitet worden:

- Beton-Elemente, die die Erstellung von Baracken verschiedener Grösse ermöglichen;
- Stahlrohr- oder Holz-Elemente für die Unterbringung von Motorfahrzeugen;
- zerlegbare Holzbaracken für Materialmagazine und Unterkünfte.

Der für rund 2 Jahre erforderliche Bedarf umfasst:

- Elemente für Betonbaracken, 100 Elemente 4,5×3,0 m zu 2000 Franken. . . . .	Fr. = 200 000
- Stahlrohr-Elemente für Garagen. . . . .	= 250 000
- Zerlegbare Holzbaracken, 10 Baracken 3,5×10 m, 10 Baracken 3,5×6 m . . . . .	= 250 000
Total	<u>700 000</u>

### *4. Hindernismaterial*

Bei der Ausführung der Bauten des Rüstungsprogramms wurden grosse Quantitäten Stacheldraht benötigt. Dieses den Armeereserven entnommene Material konnte noch nicht ersetzt werden.

Ferner ist zu erwähnen, dass jedes Atomdispositiv in der Verteidigung eine grössere Verteilung der Kräfte und somit eine bedeutende Erhöhung des Hindernismaterials zur Folge hat. Die kürzlich unternommenen Studien haben ergeben, dass unsere Reserven nur rund 50 Prozent des Bedarfes decken. Die Deckung des Fehlbestandes würde Ausgaben von mehr als 8 Millionen Franken bedingen.

Wir erachten es als notwendig, vorderhand folgende Mengen zu beschaffen:

	Fr.
75 000 Rollen Stacheldraht zu 18 Franken . . . . .	= 1 350 000
25 000 Stahldrahtwalzen zu 60 Franken . . . . .	= 1 500 000
<b>Total</b>	<u>2 850 000</u>

### 5. Studien- und Projektierungskosten

Die Aufstellung der Projekte für die grossen Untertagbauten verlangt 1 bis 2 Jahre Zeit und die Mitarbeit zahlreicher Fachleute.

Um Überraschungen vorzubeugen, wie sie bei den Bauten des Rüstungsprogramms aufgetreten sind, ist es unerlässlich, bei den Studien gründlich vorzugehen. Nur dieses Vorgehen wird Gewähr dafür bieten, dass der gesprochene Kredit nicht überschritten wird. Es sei daran erinnert, dass diese Studien insbesondere folgende Arbeiten in sich schliessen: Geologische Expertisen und Gutachten, Ausführungspläne für die Bauten und Anlagen und die in gewissen Fällen auf Unternehmer- bzw. Lieferantenofferten beruhenden Berechnungen.

Die Projekte, die einem gründlichen Studium zu unterwerfen sind, betreffen:

- die Erweiterung und den Bau von Kavernen auf 7 Flugplätzen;
- den Bau von zwei unterirdischen Werkstätten für die Reparatur von Flugzeugen;
- den Bau von zwei Tankanlagen.

Die Kosten für diese Projektierungsarbeiten belaufen sich auf 1 395 000 Franken.

### 6. Zusammenstellung der Materialbeschaffungs- und Projektierungskosten

- Beschaffung von vorfabrizierten Elementen für die Geländeverstärkung . . . . .	Fr. 1 645 000
- Beschaffung von Baracken und Baracken-Elementen . . . . .	700 000
- Beschaffung von Hindernismaterial . . . . .	2 850 000
- Studien- und Projektierungskosten für Neubauten . . . . .	1 395 000
<b>Total</b>	<u>6 590 000</u>

## VI. Zusammenzug

Der für die Ausführung der in der vorliegenden Botschaft enthaltenen Bauvorhaben und Beschaffungen erforderliche Gesamtkredit berechnet sich wie folgt:

	Fr.
a. Ausbau der Militärflugplätze . . . . .	53 447 000
b. Bau unterirdischer Tankanlagen . . . . .	60 405 000
c. Errichtung von Einstellhallen und Werkstätten für Motorfahrzeuge und Panzerwagen . . . . .	15 700 000
d. Materialbeschaffungs- und Projektierungskosten . . . . .	6 590 000
<b>Total</b>	<u>136 142 000</u>

Der nachgesuchte Gesamtkredit von 136 142 000 Franken soll entsprechend dem in der Botschaft dargelegten Programm in einzelne, für die ausführenden Organe verbindliche Objektkredite aufgeteilt werden. Die beim Rüstungsprogramm gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass nur auf diese Weise Kreditüberschreitungen rechtzeitig erkannt und verhindert werden können. Da es unzweckmässig wäre, eine solche Spezifizierung durch den Bundesbeschluss selbst vorzunehmen, schlagen wir vor, den Bundesrat, der dem Parlament gegenüber die Verantwortung für die Einhaltung und zweckentsprechende Verwendung der Kredite trägt, zu ermächtigen, diese Aufteilung vorzunehmen.

Nun zeigt allerdings die Erfahrung, dass ein Teil der Mehrkosten, die bei den Bauten jeweils zu Kritik Anlass geben, auf die Teuerung zurückzuführen sind. Da die ausführenden Organe auf diesen Faktor keinen Einfluss haben und die Teuerung zudem indexmässig nachgewiesen werden kann, schlagen wir Ihnen vor, der Bundesrat sei zu ermächtigen, im Umfange einer nachgewiesenen Teuerung eine Überschreitung des Gesamtkredites zu bewilligen. Es entspricht dies der Praxis, die in verschiedenen Kantonen und Gemeinden üblich ist und sich dort bewährt hat. Auf diese Weise kann vermieden werden, dass dem Parlament Zusatzkreditbegehren unterbreitet werden müssen, die es praktisch, weil es sich um eine Art höherer Gewalt handelt, nicht ablehnen kann. Die Verwaltung wird damit selbstverständlich nicht davon entbunden, die bewilligten Kredite sparsam und zweckentsprechend zu verwenden.

Da der mitfolgende Beschluss die vorgesehene Kreditgrenze von 5 Millionen Franken überschreitet, benötigt er, gemäss Bundesbeschluss über die Finanzordnung, das absolute Mehr der beiden Räte (Ausgabenbremse).

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen haben wir die Ehre, Ihnen den nachfolgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Gesamtkredites für die Errichtung und Erweiterung militärischer Bauten von 136 142 000 Franken zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. Dezember 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Feldmann**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Errichtung und Erweiterung militärischer Bauten**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme in eine Botschaft des Bundesrates vom 28. Dezember  
1956,

beschliesst:

Art. 1

Dem mit Botschaft vom 13. Dezember 1956 vorgelegten Bauprogramm wird zugestimmt und hierfür ein Gesamtkredit von 136 142 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Der Bundesrat setzt innerhalb des bewilligten Gesamtkredites die einzelnen Objektkredite fest und regelt die Durchführung des Programms. Er ist ermächtigt, im Umfange einer nachgewiesenen Teuerung eine Überschreitung des Gesamtkredites zu bewilligen.

Art. 3

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

---

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Errichtung und Erweiterung militärischer Bauten (Vom 28. Dezember 1956)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1957
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	01
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7296
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.01.1957
Date	
Data	
Seite	1-21
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 674

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.