Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 114 (1948)

Heft: 12

Artikel: Gedanken zur Motorisierung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21176

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: 20.07.2025

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

Gedanken zur Motorisierung

Von Hptm. E. Moser

Der Motor ist in den letzten Jahren erfolgreich in unsere Armee eingezogen. Bereits muß sogar etwas gebremst werden, um nicht zu weitgehend zu motorisieren, bevor die entsprechenden organisatorischen Maßnahmen getroffen worden sind. Nur planvolle Motorisierung der Armee hat Erfolg. Deshalb ist jede Überstürzung zu vermeiden. Die neu geschaffene *Sektion Heeresmotorisierung* wird einer nicht leichten Aufgabe gegenüberstehen, die sie jedoch weitsichtig lösen kann, denn es stehen ihr nun viele Möglichkeiten zur Verfügung, um das anzustrebende Ziel zu erreichen.

Die *Motorisierung der Armee* steht im Zusammenhang mit der Größe des Lebensraumes des Volkes, dem Ausbau des Straßennetzes, der ökonomischen Einsetzung der Motorfahrzeuge in der Wirtschaft, dem zukünftigen Motorfahrzeuggesetz und der allgemeinen Wirtschaftslage des Landes.

Die Motorfahrzeuge der Wirtschaft – wegen des Requisitionssystems die Reserven der Armee – benötigen einen *Raum*, um fahren zu können. Es kann nun der Fall eintreten, daß im Lande eine Sättigung an Motorfahrzeugen eintritt, weil der nötige Verkehrsraum fehlt. Hat der *Straßenbau* mit der zunehmenden Motorisierung nicht Schritt gehalten, so ergeben sich Stockungen im Verkehr. Der Verkehr muß sich notgedrungen langsamer abrollen, je mehr Motorfahrzeuge sich auf Straßen bewegen, die nicht mehr den Anforderungen genügen, sei es wegen der Breite, dem Ausbau der Fahrbahn, den Kurven usw. Ein zügiger Verkehr ist unter solchen Verhältnissen nicht mehr möglich. Einengende Verhältnisse sind bereits in einigen Städten anzutreffen sowie an Sonntagen auf verschiedenen Überlandstraßen. Der Straßenbauer und der Verkehrsfachmann müssen zusammen durch die richtige Gestaltung der Straßen, der Kreuzungen, Parkplätze und Erweiterung des Straßennetzes die Probleme des zu vergrößernden und verbessernden Verkehrsraumes lösen. Die Armee ist daran interessiert, denn durch die Vermehrung der Motorfahrzeuge kann die *Auslese* im Requisitionsfalle besser erfolgen und es stehen größere Reserven an Motorfahrzeugen zur Verfügung. Der Straßenbau wird deshalb in nächster Zeit aufgegriffen werden müssen, um die schon heute bestehenden Mängel zu beheben, um der vermehrten Motorisierung der Wirtschaft zu dienen und ein weiteres Anwachsen des Motorfahrzeugbestandes zu ermöglichen. Die Finanzen für den Straßenbau sind vom Bund an die Kantone sicherzustellen, indem er von den Zolleinnahmen (Benzin, Dieselöl, Fahrzeugimport usw.) mehr abgibt.

Auf dem Gebiete der *Typisierung* und *Normalisierung* wird in nächster

Zukunft nicht sehr viel zu erreichen sein. Einmal sind wir zu sehr vom Export und Import abhängig. Wir müssen vielfach Motorfahrzeuge importieren, die nicht den militärischen Anforderungen entsprechen. Um jedoch selbst in die betreffenden Länder unsere Ware liefern zu können, müssen wir Motorfahrzeuge beziehen. Die Handelsabkommen stehen deshalb oft im Gegensatz zur wünschbaren Motorisierung unserer Wirtschaft und damit der Armee. Die Typisierung und Normalisierung wird sich deshalb nur auf Teilgebiete und Einzelteile beschränken können, was immerhin besser ist als gar nichts. Erleichtern doch gerade die Einzelheiten dem Soldaten die Arbeit. Wichtig erscheint uns immer wieder die möglichst weitgehende Förderung der Motorisierung der Wirtschaft, weil dadurch die Anzahl Motorfahrzeuge erhöht wird. Damit schaffen wir eine breitere Basis für die Auslese der armeetauglichen Motorfahrzeuge.

Die anzustrebende Typisierung und Normalisierung erleichtert die *Ersatzteilfrage,* die Vereinfachung des Zubehörs und schließlich die *Fahrer- und Mechanikerausbildung.* Die *Reserven* an Ersatzteilen werden im Lande um so größer sein, je mehr Motorfahrzeuge dem Verkehr zugeführt werden, was im Falle der bewaffneten Neutralität oder im Kriegsfall von wesentlicher Bedeutung ist.

Wichtig wird für die Zukunft sein, daß möglichst viele Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen und Gesellschaftswagen die *Anhängevorrichtung* für Anhänger erhalten. Da es sehr schwierig ist, die Anhängerkupplungen und Zughaken zu normalisieren, wird dieser Nachteil jedoch dadurch aufgehoben, daß die Anhängevorrichtung (verstärkte Quertraversen, gebohrte Löcher usw.) im Requisitionsfalle am Fahrzeug schon vorhanden sind und nicht erst gemacht werden müssen.

Mit der vermehrten Wirtschaftsmotorisierung wird auch das Problem der ausgebildeten *Motorfahrer* besser gelöst. Da der Zivilfahrer mit seinem Motorfahrzeug einzurücken hat, werden die Truppen die meisten Fahrzeuge bemannt erhalten. Diejenigen Zivilfahrer, die ohne Motorfahrzeug einrücken, können von der Truppe als Motorfahrer eingesetzt werden. Sie bilden also gewissermaßen eine stille Reserve. Je mehr Soldaten in der Wirtschaft auf Motorfahrzeugen fahren, desto größer ist diese Reserve und um so leichter wird die Auslese erfolgen können.

Im Auslande, besonders in Frankreich, England, Holland und Belgien, werden große Anstrengungen unternommen, um die Motorisierung der Wirtschaft weiterzutreiben, so wie es Deutschland vor dem Kriege tat. Die Lastenzüge sollen bis zu 48 Tonnen bewilligt werden, die Breite der Motorfahrzeuge bis 2,5 Meter und die Geschwindigkeiten sollen ebenfalls eine Erhöhung erfahren. Die Straßen und die Brücken sollen verstärkt

und verbessert werden, um den Anforderungen einer neuzeitlich motorisierten Armee zu genügen. Es liegen diesen Maßnahmen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch militärische Überlegungen zu Grunde. Auch wir werden unsere Straßentransportmöglichkeiten noch ausbauen müssen, um nicht ins Hintertreffen zu geraten. Nur sehen wir die Gesamtlast bei 30 Tonnen und die Breite zwischen 2,3 bis 2,4 Meter. Die *Straßensignale* werden ebenfalls international vereinheitlicht, um den Durchgangsverkehr leichter zu gestalten, vor allem für den Touristen- und Transitverkehr. Unser zukünftiges Motorfahrzeuggesetz wird sich demnach stark an die Maßnahmen des Auslandes anlehnen müssen, um uns den wirtschaftlichen Anschluß zu sichern.

Zur Frage der Spezialisierung der Ausbildung der Füsiliere

Ein Diskussionsbeitrag von Major Ernst Brandenberger

Bei der kürzlich an dieser Stelle[1] aufgeworfenen Frage, inwiefern bei der Ausbildung der Infanterie – speziell derjenigen der Füsiliere – eine Spezialisierung geboten sei oder nicht, geht es nicht darum, welche Art der Infanterie-Ausbildung an sich wünschbar wäre, sondern einzig und allein darum, welche Form der Ausbildung im Hinblick auf die Mannigfaltigkeit der heute in den Infanterie-Einheiten vorhandenen Waffen im Rahmen der uns verfügbaren Ausbildungszeiten *überhaupt noch möglich* ist. Wer die Frage so betrachtet, kann sie nur in *einem* Sinn beantworten: ein Differenzieren insbesondere in der Ausbildung der Füsiliere ist gegenwärtig *der einzig gangbare Weg,* um wenigstens ein noch einigermaßen brauchbares Ergebnis zu gewährleisten. Daß es dabei *mehrere* Möglichkeiten gibt, in zweckmäßiger Weise eine Spezialisierung in der Füsilierausbildung einzuführen und die endgültige Wahl unter diesen nur *aus der Erfahrung* getroffen werden kann, ist wohl gleich unbestritten wie die Forderung, es hätten dabei nicht allein die in Instruktionsdiensten gemachten, sondern ebenso sehr die vom Truppenkommandanten in den Wiederholungskursen gesammelten Erfahrungen ins Gewicht zu fallen. Unter den letztern ist vorab zweierlei von Bedeutung: wie wird von den neu zugeteilten Füsilieren im ersten Wiederholungskurs der Anschluß an den Ausbildungsstand ihrer Einheit gefunden, und ferner, wie eignet sich die vorgesehene Speziali-

[1] Major Robert Nünlist, Spezialisierung der Ausbildung in den Rekrutenschulen der Infanterie, diese Zeitschrift, S. 759–764.