

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 145 (1979)

Heft: 10

Artikel: Motorisierungsprobleme in der Milizarmee

Autor: Jagmetti, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-52150>

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: 22.01.2025

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

Motorisierungsprobleme in der Milizarmee

Oberstlt R. Jagmetti

Vom Tross zur Mechanisierung war ein langer Weg. Aber die volle Motorisierung der Armee ist nicht möglich. Daher müssen beim Aufmarsch Mehrfachfahrten in Kauf genommen werden; auch die Requisition ziviler Fahrzeuge ist unerlässlich. Die Anforderungsprofile künftiger Armeemotorfahrzeuge sind den neuen Wertungen anzupassen; diese sollen vor allem geländegängig sein. ewe

Der Problemkreis

Die Motorisierung unserer Armee wird nach Art und Mass durch zwei Faktoren grundlegend bestimmt. Erstens begrenzt der **Verteidigungsauftrag** Bewegungen von vornherein auf das nationale Territorium. Zweitens weist unsere **Milizarmee** dank der Erfassung aller Diensttauglichen und der langen Dauer der Dienstpflicht Bestände auf, die an der Bevölkerungszahl gemessen gross sind. Das führt bekanntlich zu Schwierigkeiten, die materielle Ausstattung zu gewährleisten. Die Motorisierung ist in diesen Problemkreis einbezogen und steht wegen der begrenzten Mittel in einer gewissen Konkurrenz zu andern Rüstungsbedürfnissen. Bei der Zuteilung von Motorfahrzeugen und bei deren Beschaffung stellen sich aber auch einige spezifische Probleme. Die derzeitige Überprüfung des Fragenkomplexes durch die zuständigen Stellen ist Anlass zu dieser kurzen Darstellung aus der Sicht des Milizoffiziers.

Vom Tross zum Gefechtsfeld

Aus der Rückschau würde man erwarten, das Motorfahrzeug sei als Mittel zur Steigerung der Beweglichkeit von Kampfverbänden eingesetzt worden, sobald es eine für militärische Zwecke ausreichende Zuverlässigkeit erreicht hatte. Die Verschiebung der Garnison von Paris mit Taxis und andern behelfsmässigen Mitteln an die Marne im September 1914 blieb indessen Episode, und auch das Auftreten von Panzern gegen Ende des Ersten Weltkrieges schien vorerst keine neue Epoche einzuleiten. **Das Motorfahr-**

zeug wurde anfänglich vielmehr in der Logistik aller Stufen eingesetzt. In dieser Rolle begegnen wir ihm in unserer Armee in der Zwischenkriegszeit im Bagagetrain der Infanterie, bei der Sanität und in Lastwagenkolonnen verschiedener Art. **Zur Erhöhung der Beweglichkeit von Kampfverbänden** fand der Motor bei uns erst Verwendung mit der Aufstellung der Leichten Truppen Ende der dreissiger Jahre und mit der schrittweisen Motorisierung der Artillerie, die lange Zeit bespannt geblieben war und eine grosse Zahl von Pferden für Geschütze und Tross benötigt hatte (47 pro Rohr in der Art Br nach der TO 25). Der heutige Stand der Motorisierung wurde im wesentlichen mit der TO 51 erreicht, durch die der Motorfahrzeugbestand des Inf Rgt von 38 auf 248 stieg. Die weitere Entwicklung galt dann der Mechanisierung, mit der auch bei uns **der Motor ins eigentliche Kampffeld vordrang.**

Begrenzter Raum

Der grosse Schritt von 1951 diente dem Übergang zu einer viel beweglicheren Kampfführung in Auswertung der Erfahrungen des Zweiten Weltkrieges. Wer Truppenübungen jener Jahre erlebt hat, erinnert sich an die **Verschiebung ganzer Heereseinheiten auf Achsen.** Wieder mehr Zurückhaltung kommt im Bericht des Bundesrates über die militärische Landesverteidigung vom 6. Juni 1966 zum Ausdruck. Ein die operative Entscheidung suchender Bewegungskrieg wird dort ausgeschlossen. Für die Bewegungen Grosser Verbände tritt die Achse in den Hintergrund, und **der Raum gewinnt an Bedeutung.** Das ist keine

Wende von der Dynamik zur Statik, doch ist in Zukunft beim Aufmarsch und erst recht in der Kampfphase in der Regel nur auf der Stufe des Truppenkörpers mit der Verschiebung in einer einzigen Richtung zu rechnen. Für die Logistik folgt daraus, dass sie nicht mehr der Bewegung eines Grossen Verbandes zu folgen hat, sondern für Räume zu organisieren ist, weshalb auf die 2. Stufe verzichtet werden konnte.

Besondere Probleme räumlicher Art beschäftigen naturgemäss die **Gebirgstruppen.** Das Strassennetz ist zwar auch hier erstaunlich dicht, doch bieten die Alpentäler wenig Möglichkeiten für entsprechende Deckungen, weshalb die Motorfahrzeuge für die Truppe zur Last werden, sobald sie nicht mehr im Einsatz stehen. Im Winter sind dem rollenden und dem stehenden Fahrzeug noch engere Grenzen gesetzt, und der Einsatz des hippomobilen Trains beginnt in tieferen Lagen als im Sommer.

Begrenzter Motorisierungsgrad

Der Umstand, dass keine dauernde Beweglichkeit aller Truppen über grössere Distanzen erreicht werden muss, erlaubt auch in Zukunft, auf die volle Motorisierung der Armee zu verzichten. Beim Aufmarsch, wo die grossen Verschiebungen anfallen, müssen **Mehrfachfahrten** in Kauf genommen werden, soweit nicht Bahntransporte in Frage kommen. Nach der neuen Motorisierungskonzeption, die zu einer Reduktion der Motorfahrzeugdotations führen wird, soll dieses System vermehrt zur Anwendung gelangen. Dass Truppenkommandanten einem solchen Vorgehen gegenüber Vorbehalte haben, wie die Erfahrung zeigt, ist verständlich, weil sie ihren Verband nicht gern in Teile trennen. Indessen gilt es zu bedenken, dass ein transportiertes Füs Bat eine Kolonnenlänge von 12 km (bei 40 km/h) aufweist und damit während des Marsches räumlich ohnehin nicht zusammengefasst ist.

Für den **Transport von Munition und Material** in der Phase des Aufmarsches verfügt die Truppe über eine wesentlich grössere Transportkapazität als im WK, weil sie mehr schwere Fahrzeuge fasst und die Nutzlast der Requisitionslastwagen grösser ist als jene von armeeeigenen Fahrzeugen. Das zeigt sich am Beispiel eines Geb Füs Bat, dessen schwere Fahrzeuge folgende Transportkapazitäten aufweisen:

WK-Dotation, 41 t.

KMob mit effektiv zugeteilten Req Fz (bestimmtes Bat), 138 t.

Die verfügbare Nutzlast sollte für den Transport des gesamten Korpsmaterials, der Versorgungsgüter und der Munitions-Grundausrüstung ausreichen. Mit denselben Mitteln lässt sich später die regelmässige Versorgung durchführen, während zusätzliche Transporte, wie sie sich bei der Übernahme der Munitions-Ergänzungsausrüstung, der Minen und des Geniematerials sowie bei der Heranführung des Baumaterials ergeben, wiederum Mehrfachfahrten bedingen. Diese sind aber ohne wesentliche Nachteile, weil die Truppe das Material auch nur nach Massgabe ihres eigenen Arbeitsrhythmus braucht.

Begrenzte Eignung der Fahrzeuge

Unsere Milizarmee mit ihren grossen Beständen kann nicht ausschliesslich mit bundeseigenen Fahrzeugen ausgestattet werden, wenn nicht unverhältnismässige Mittel dafür aufgewendet werden sollen. Zur Zurückhaltung zwingen auch die kurzen Dienstzeiten, in denen die Fahrzeuge selbst dann nur geringe Fahrleistungen erbringen, wenn sie jährlich in mehreren Wiederholungskursen eingesetzt werden. Die Lösung des Problems liegt in der **Requisition ziviler Fahrzeuge**. Mit der zunehmenden Mechanisierung ist der Anteil der bundeseigenen Fahrzeuge in den letzten Jahren laufend gestiegen. Er soll nun wieder gesenkt werden, was in gewissem Rahmen verantwortbar scheint.

Die **Nachteile** dieser Art der Fahrzeugstellung sind die Vielfalt der Typen, die mangelnde Schulung der Motorfahrer und Mechaniker an diesen für Ausbildungszwecke nicht verfügbaren Fahrzeugen, die fehlende Eignung der immer grösser werdenden zivilen Lastwagen für Feldwege und Bergstrassen, die für den Verlad von Korpsmaterial und erst recht für den Truppentransport ungeeigneten Brücken vieler schwerer Fahrzeuge (niedere Seiten- und Rückladen, keine Blache) und vor allem die unzureichende Geländegängigkeit. Allerdings bringt die Requisition auch **Vorteile** durch höhere Nutzlasten und dadurch, dass der Truppe einige Kipper zur Verfügung gestellt werden können, die ihr bei der Erstellung der Kampfbereitschaft dienlich sind. Bei der Zuteilung von armeer-eigenen Fahrzeugen wird seit langem auf die Bedürfnisse der Truppe Rücksicht genommen, damit die eigentlichen Militärmotorfahrzeuge dort zum Einsatz gelangen, wo sie unerlässlich sind. Ausserdem versucht der Bund durch Gewährung von Beiträgen, die militärische Eignung von Requisitionsfahrzeugen zu erhöhen. Einen neuen Kredit dieser Art von 20 Millionen Franken hat die Bundesversammlung am 27. November 1978 beschlossen.

Prioritäten

Eine Armee mit begrenzten Mitteln kann keine Idealausstattung anstreben. Damit sie ihren Auftrag erfüllen kann, müssen Prioritäten gesetzt wer-

den. Natürlich würden die Verantwortlichen für den Transportdienst eine erhöhte Motorisierung und die ausschliessliche Zuteilung besonders geeigneter Militärmotorfahrzeuge wünschen. Sie müssen aber anerkennen, dass ihr Dienst **mit einer bescheidenen Ausstattung auskommen** kann, und haben denn auch Verständnis, dass der Bewaffnung Vorrang eingeräumt wird.

Wertungen dieser Art sind auch bei der **Festlegung des Anforderungsprofils künftiger Armeemotorfahrzeuge** erforderlich. Vom Bund beschaffte Fahrzeuge sollten geländegängig sein, um dort eingesetzt werden zu können, wo requirierte Mittel nicht genügen. In ihren Dimensionen sollten sie sich für Feldwege und Bergstrassen eignen, während die Beachtung von EG-Normen nicht nötig ist. Einfach und robust sollte das Armeemotorfahrzeug sein, ohne unbedingt dem neuesten Stand der Technik entsprechen zu müssen.

Im begrenzten Raum, bei einem begrenzten Motorisierungsgrad und mit begrenzt geeigneten Fahrzeugen den Auftrag zu erfüllen, ist eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe. Erfolgreich wahrgenommen werden kann sie aber nur, wenn die **unerlässliche Mindestausstattung** zur Verfügung steht. Darauf zu achten, dass diese Grenze nicht unterschritten wird, ist unsere Aufgabe als Wehrmänner und Bürger. ■

Bücher und Autoren:

Kampfflugzeuge

Von Hans Redemann. 320 Seiten, 20 Farb- und 360 S/W-Fotos, 45 Zeichnungen. Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1978. DM 56.-.

Eigentlich handelt es sich bei dem vorliegenden Buch um die Zusammenfassung einer Vielzahl von ausführlichen Flugzeugtypenbeschreibungen, die in den letzten Jahren in der bekannten Fachzeitschrift «Flug-Revue/Flugwelt International» erschienen sind. Diese wurden jedoch ergänzt, erweitert und auf den letzten Stand aufdatiert. Durch geschickte Typenauswahl ist sichergestellt, dass sowohl der Fachmann wie der Laie viel wissenswerte und nützliche Information vorfinden. Wer über moderne Kampfflugzeuge umfassend orientiert sein will, wird gerne zu diesem Band greifen und im privaten oder militärischen Bereich auf dieses Hilfsmittel abstellen. Da fast alle behandelten Flugzeugtypen im neuen, in der zweiten Jahreshälfte 1979 erscheinenden Flugzeugerkennungs-Ausbildungsprogramm unserer Armee ebenfalls vorkommen, kann dieses Buch als Ergänzung dazu verwendet werden. Bildauswahl, Präsentat-

tion und Druckqualität können als vorbildlich bezeichnet werden. Insgesamt ist dieser Band eine der besten Erscheinungen des Motorbuch-Verlages der letzten Jahre. FS

Armee und Wirtschaft

Autorenkollektiv. 125 Seiten. Schweizerischer Arbeitskreis Militär & Sozialwissenschaften, Bern 1978. Fr. 7.-.

Kompetente Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Armee, Politik und Wissenschaft nehmen Stellung zum Thema Armee und Wirtschaft. Es würde zu weit führen, auf die einzelnen sehr informativen Beiträge einzutreten, daher nur die Kapitelüberschriften: Economie et Défense nationale; Die Leistungen der Wirtschaft zugunsten der Landesverteidigung; Die Bedeutung der Armeeaufträge für die Wirtschaft; Wechselwirkungen und gegenseitige Befruchtungen von militärischen und zivilen Geräteentwicklungen; Auswirkungen von Waffenplätzen und Militärbetrieben auf die Wirtschaft einer Region: das Beispiel Thun aus der Sicht des EMD, aus der Sicht der politischen Behörden sowie die Ergebnisse der Studie REMI im Lichte der Sensibilitätsanalysen; Rüstungsbeschaffung aus

militärischer Sicht; Militärausgaben neu überdenken; Was die Armee nützt und kostet; Effizienz, allgemeine Wehrpflicht und Milizsystem: ein paar kritische Gedanken aus preistheoretischer Sicht; Entwicklungstendenzen moderner Gesellschaften.

Diese informative Schrift kann bezogen werden bei J. Inauen, Eidgenössische Militärbibliothek, 3003 Bern. D.W.

Cesare Borgia

Von Sarah Bradford. Hoffmann- & Campe-Verlag, Hamburg 1979. Fr. 36.-.

Die Borgias lebten im «goldenen Zeitalter der Bastarde», wo Krieg und Mord an der Tagesordnung standen. Obwohl auch Cesare Borgia Machtgier und Rücksichtslosigkeit kennzeichneten, zeigt doch die Erforschung dieses Mannes und der italienischen Hochrenaissance, dass sein Ziel ein geeintes, von Fremdherrschaft befreites Italien war. Das Bild dieses korrupten und doch faszinierenden Mannes erscheint beim Lesen dieser Biographie in einem realeren Licht. Die geschichtlich gebildete Autorin, die ausgiebige Recherchen durchführte, bietet Gewähr für eine sachkundige, fundierte Darstellung. D.W.