

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 147 (1981)

Heft: 11

Artikel: Ausbildungsaspekte

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53729>

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: 02.02.2025

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

Ausbildungsaspekte

Die Feststellung, dass

- das Motorfahrzeug längst Allgemeingut unserer Gesellschaft geworden ist,
- jeder zweite Schweizer Bürger über einen Führerausweis verfügt und daher theoretisches Wissen und eine minimale Fahrpraxis mitbringt,
- der Verkehrsunterricht schon im Kindergartenalter beginnt,

führt zur Frage nach der **Notwendigkeit der militärischen Ausbildung zum Motorfahrzeugführer** (Abb. 16).

Zwei deutlich trennbare Ausbildungsbereiche sind sofort zu erkennen:

a) Motorradfahrer und Motorfahrer in Doppelfunktion (Kategorie I und II) sind Motorfahrzeugführer, die Militärfahrzeuge der Fahrzeugkategorie führen, für die ein ziviler Führerausweis vorliegt.

b) Motorfahrer (Kategorie III) sind Motorfahrzeugführer, die Militärfahrzeuge einer Fahrzeugkategorie führen, für die der zivile Führerausweis in der Regel nicht vorhanden ist. Es sind das Fahrer von Lastwagen und schweren Spezialfahrzeugen.

Fahrer in Doppelfunktion: Für diese Fahrzeugführer sind die Ausbildungsschwerpunkte auf Anforderungen ausgerichtet, die in der zivilen Praxis nicht oder nur ungenügend zum Tragen kommen: Transporte von Personen auf Ladebrücken, Umgang mit Anhängern verschiedenster Typen, Fahren im Gelände, Kenntnis der militärischen Verkehrs Vorschriften, Fahrzeugwartung.

Diese Ausbildungsbeschränkung schafft die Voraussetzungen, Angehörige der Armee, wie Füsilier, Kanoniere, Funker usw., zusätzlich ausbilden zu können.

Motorfahrer Kategorie III. Die Zahl der mit einem Führerausweis der zivilen Führerausweiskategorie C (Motorwagen zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht) in die Rekrutenschule Einrückenden ist sehr klein. Von Berufsschauffeuren und Automechanikern abgesehen, besteht für junge Leute wenig Grund, bis zum 20. Altersjahr diesen Ausweis zu erwerben.

Die Armee hat deshalb eine solide Grundausbildung im Fahren mit schweren Motorwagen zu vermitteln. In 17 Wochen muss die volle Einsatztauglichkeit erreicht werden.

Der Einberufung in die Rekrutenschule geht eine **Eignungsprüfung für Stellungspflichtige** voraus. Ziel dieser Prüfung ist das rechtzeitige Feststellen von Anwärtern, die unfallgefährdet sind, das heisst von ihrer Veranlagung her die erforderliche Eignung als Fahrer eines schweren Lastwagens nicht oder nur ungenügend besitzen. Im Durchschnitt bestehen 85% der Anwärter die Prüfung. Dieses Kontingent ist zur Deckung des Bedarfs an Motorfahrern ausreichend. Stellungspflichtige, die wegen ihres Prüfungsergebnisses aus der Fahrerausbildung ausscheiden, werden durch die Aushebungsorgane einer anderen Verwendung zugeführt.

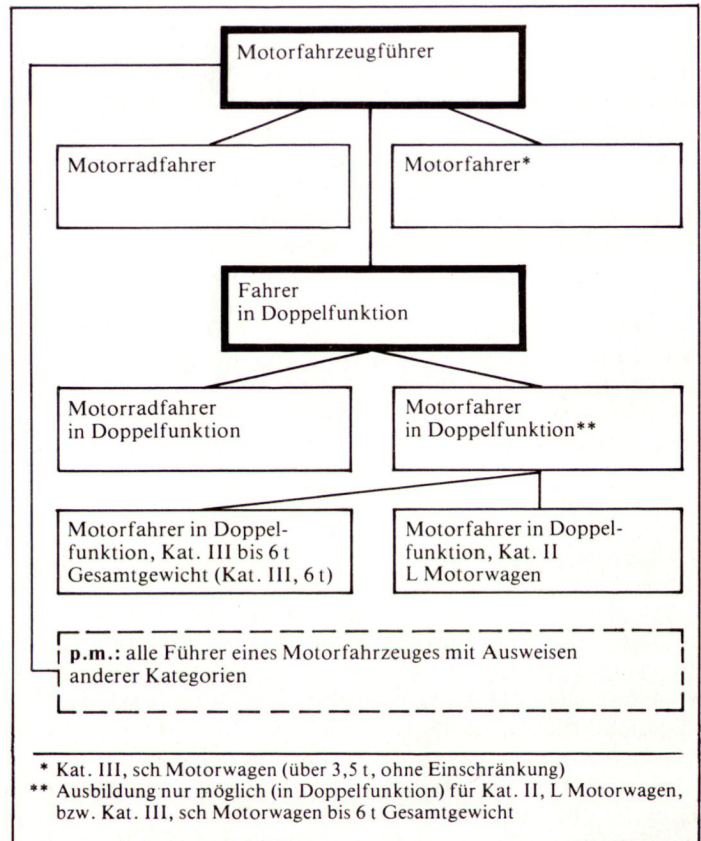


Abb. 16: Begriffe Motorfahrzeugführer.

Das Schwergewicht der Motorfahrerausbildung liegt in der Vermittlung des Fahrunterrichts durch **Instruktoren mit bestandener Fahrlehrerprüfung**. Welche Bedeutung dieser Ausbildungsgestaltung zukommt, beweist die Auswirkung im zivilen Bereich: Motorfahrer können, gestützt auf ihre militärische Führerprüfung Kategorie III, in ihrem Wohnsitzkanton das Ausstellen des kantonalen Führerausweises Kategorie C beantragen und haben ergänzend nur noch eine theoretische Zusatzprüfung «Vorschriften für den Schwerverkehr und die Berufsschauffeure» zu bestehen.

Sobald der angehende Motorfahrer seine **militärische Führerprüfung** bestanden hat und damit aus der ständigen Überwachung durch den Fahrlehrer entlassen wird, bewegt er sich allein und unabhängig am Steuer seines Fahrzeuges im öffentlichen Strassenverkehr. Er unterscheidet sich nach aussen in nichts vom zivilen Lastwagenführer. Dass er dazu vielfach schwere Anhänger mitführt, auf seiner Ladebrücke Personen transportiert, sich abseits des Hauptstrassennetzes und im Gelände bewegt, bringt eine grosse Verantwortung mit sich.

In den Wiederholungs- und Ergänzungskursen sind die Motorfahrer mit ihren Lastwagen **wichtige Träger des**

Jahre	Gefahrene km Mio		Unfälle*		Verletzte			Tote			
					Militär	Zivil	Total	Militär	Zivil	Total	
1960	41,3	100%	1757	100%	229	83	312	100%	11	-	11
1965	78,7	190,5%	2265	128,9%	231	96	327	104,8%	6	2	8
1970	87,2	211,1%	2413	137,3%	296	89	385	123,4%	6	9	15
1975	82,4	199,5%	1631	92,8%	154	63	217	69,5%	4	5	9
1976	89,0	215,5%	1768	100,6%	130	48	178	57,1%	6	2	8
1977	91,4	221,3%	1865	106,1%	184	73	257	82,4%	3	7	10
1978	90,7	219,6%	1988	113,1%	153	73	226	72,4%	5	2	7
1979	91,8	222,3%	1988	113,1%	191	72	263	84,3%	3	6	9
1980	92,1	223,0%	1994	113,5%	160	67	227	72,4%	1	5	6

* In der Armeestatistik sind **alle Ereignisse**, die Drittschaden oder Bundesschaden von mehr als Fr. 300.- zur Folge hatten, erfasst.

Abb. 17: Strassenverkehrsunfälle in der Armee.

Dienstablaufs und des Dienstbetriebs. Praktische Einsätze haben Priorität. Die Ausbildung wird vielfach verdrängt. Dabei sind sich Kommandanten oftmals der Tatsache nur unzureichend bewusst, dass viele ihrer Motorfahrer

- im Zivilleben keine schweren Motorfahrzeuge führen und deshalb über keine Fahrpraxis verfügen;
- ihre Umstellung auf den Motorfahrzeugeinsatz nicht immer problemlos zu bewältigen vermögen.

Die Pflicht, die ersten Stunden einer Dienstleistung der **Motorfahrerangewöhnung** und der intensiven **Ausbildungsauffrischung** zu reservieren, besteht. Wird sie nicht erfüllt, dann können Menschenleben und wertvolles Material nutz- und sinnlos gefährdet werden. Die Mehrheit der Motorfahrer erachtet diese Angewöhnungszeit als zwingend notwendig, um ausreichend vorbereitet zu sein.

Unfallverhütung

Die jedes Jahr im Instruktionsdienst erbrachten **Kilometerleistungen** (Abb. 17) sind beeindruckend. Sie gewinnen an Gewicht, wenn auch die durch die militärische Fahrzeugverwendung charakterisierten äusseren Begleitumstände mitberücksichtigt werden: häufiges Fahren in der Nacht und auf Naturstrassen, Fahren in Stellungen und Deckungen, Leistungsdruck zum Erfüllen des Auftrages, überraschende Übungs- und Manöversituationen, bescheidene Vertrautheit mit den Eigenheiten des Fahrzeugs, mangelnde Fahrpraxis.

Das Unfallrisiko ist unverkennbar. Menschliche Unzulänglichkeiten lassen sich auch im Dienstbetrieb nicht ausschliessen. Gezielte Massnahmen haben vorbeugenden Charakter:

- Motorfahrzeugführer sind ab Tagwache bis Arbeitschluss dem strikten **Alkoholverbot** unterworfen. Die Vorschrift gilt für jedermann.

- Motorfahrzeugführer führen eine **obligatorische «Ruhezeitkontrolle»**. Wer das vorgeschriebene Schlafminimum (8 Stunden) nicht erreicht, ist vom Fahrdienst ausgeschlossen.

- Motorfahrzeugführer, die sich als **fahrunfähig** melden (körperliche Verfassung, Medikamentengebrauch), sind vom Fahreinsatz zu befreien.

- Motorfahrzeugführer, die die **Ausführung eines Fahrauftrages** nicht verantworten können (Unsicherheit, mangelnde Fahrpraxis, ungenügende Ausbildung), haben auszuscheiden. Diese Situation tritt in der Regel dann ein, wenn dem Fahrer ein Fahrzeugtyp anvertraut wird, den er nicht ausreichend kennt.

In das Paket der Unfallverhütungsmassnahmen gehört das **Verkehrserziehungsprogramm der Armee**. Die «Militärische Unfallverhütungskommission», die sich aus militärischen und zivilen Verkehrsspezialisten zusammensetzt, bearbeitet jedes Jahr neue Zielsetzungen. Einige der bisher durchgeführten Programme werden mit der Abb. 18 in Erinnerung gerufen.

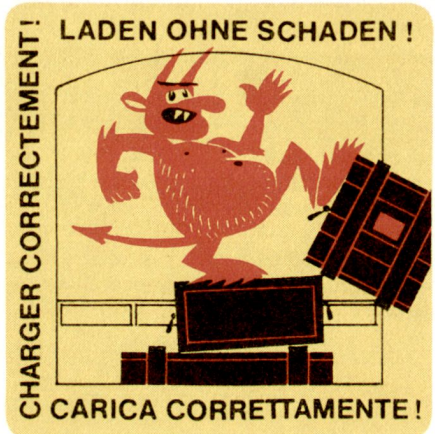
Die ausgewählten Erziehungsthemen sind nach ausgearbeiteten Ausbildungsplänen zu behandeln. Eine Erfolgsbewertung ist schwierig. Es darf aber angenommen werden, dass die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Thema eine Präventivwirkung hinterlässt. Die relativ grosse Zahl der Motorfahrzeuge ist Grund genug, der **Unfallverhütung volle Aufmerksamkeit zu schenken und sie als Teil der Führungsaufgaben** zu betrachten.



1974



1975



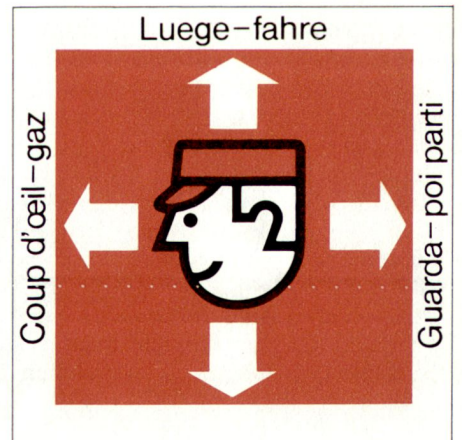
1976



1977



1978



1979



1980



1981

Abb. 18: Jährliche Verkehrserziehungsprogramme der Armee.