

Die Fahrzeugrequisition : eine einmalige Besonderheit des Milizsystems, und dies seit 80 Jahren

Autor(en): **Ammann, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **62 (1987)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716662>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Fahrzeugrequisition – eine einmalige Besonderheit des Milizsystems, und dies seit 80 Jahren

Von Eduard Ammann, Bern

Am 17. Oktober 1987 feierte in der Motorfahrzeugkaserne Thun die Schweizerische Gesellschaft der Offiziere der Mechanisierten, der Material- und Transporttruppen (SGOMMT) «80 Jahre Fahrzeug-Requisition». Im Mittelpunkt standen die Erstaufführung eines Films über die Requisition sowie die Besichtigung der Fahrausbildung auf zivilen Lastwagen. Letzteres unter Mitwirkung der Halter grosser Fahrzeugparks und der Fahrzeugimporteure. Gastgeber waren Brigadier Martin Stucki, Direktor des Bundesamtes für Transporttruppen (BATT) und Oberst Andreas Aeberhard, Chef der Sektion Motorfahrzeugrequisition im BATT.

Vieles hat sich in der Armee geändert, die Fahrzeugrequisition ist in den vergangenen 80 Jahren jedoch geblieben, stellte Oberst Aeberhard zu Beginn seines Referates fest. Nachdem die Armee an der Jahrhundertwende den Anschluss an das neue Transportmittel Motorwagen vorerst verpasste, könne man sich seit 80 Jahren keine Ausbildung, geschweige denn eine Mobilmachung unserer Armee ohne die entsprechenden Fahrzeuge mehr vorstellen. Wenn sich laufend Änderungen und Anpassungen ergeben hätten, sei ein Grundsatz stets gleich geblieben:

«Das zivile Fahrzeug ist die Stütze der Armeemotorisierung»

Bedenke man dabei, dass die Armee im Falle der Mobilmachung bis zu ¾ auf die zivilen Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge, angewiesen sei und das EMD damit jährlich Millionen einsparen könne, liege die Versuchung nahe, zu sagen: «Ohne Requisition keine Armeemotorisierung». Dieser Slogan habe jedenfalls an der Geburtsstunde der Requisition vor 80 Jahren bereits voll und ganz zugetragen, meinte der Referent.

Am 16. Juli 1907 wurde zwischen dem Schweizerischen Militärdepartement und dem Automobilclub der Schweiz ein Vertrag abgeschlossen, wonach der ACS aus den Reihen seiner Mitglieder ein «Freiwilligen-Automobilkorps» für den Dienst in der Armee zur Verfügung zu stellen habe. Die 40 im «Freiwilligen-Automobilkorps» eingeteilten «Motorpersonen» stellten zu der Zeit mit ihren Fahrzeugen die einzige Motorisierungsmöglichkeit dar. Für vier Jahre verpflichteten sie sich, mit dem eigenen Wagen zu den Inspektionsdiensten sowie zu einem allfälligen Aktivdienst einzurücken.

Erste Bewährung im Aktivdienst 1914–1918

Anfangs August 1914 kam das «Freiwilligen-Automobilkorps» im Rahmen des Aktivdienstes zu seinem ersten Ernstfalleinsatz. Dabei wurden die Fahrzeuge auf den Depotplätzen Bulle, Burgdorf, Cham und Genf gestellt. Der Bedarf an motorisierten Transportmitteln stieg in den ersten zwei Kriegsjahren um 200 und bis zum Kriegsende 1918 auf 2200 Fahrzeuge an. Bald einmal erwies sich, dass für die Abdeckung dieses erhöhten Motorisierungsgrades eine zentrale Übersicht über den Fahrzeugbestand in der Schweiz unerlässlich war, zumal in mehreren Kantonen Hunderte von Autos auf den offiziellen Listen fehlten. Der Bundesrat erliess deshalb am 23. Februar 1917 eine «Verordnung betreffend die Meldepflicht», der die Besitzer verpflichtete, Kauf



Oberst Andreas Aeberhard, Chef der Sektion Motorfahrzeugrequisition im BATT, für einmal auf einem zivilen «Bock».

und Handänderung eines Motorfahrzeuges bei einer kantonalen Amtsstelle zu melden, die ihrerseits Meldung an den Schweizerischen Motorwagendienst zu erstatten hatte. Die Eidgenössische Fahrzeugkontrolle, heute noch Datenlieferant für die Requisition, war geboren! Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges blieb der Motorwagendienst von Problemen personeller und materieller Natur nicht verschont, denken wir nur an den Treibstoff, die Pneus und die Ersatzteile. So schrieb der damalige Generalstabschef in seinem Bericht im Abschnitt Motorwagendienst: «Gerade beim Motorwagendienst zeigte es sich, dass alles, was vorher gründlich getan werden kann, auch gemacht werden sollte. Die Kosten, die eine geordnete Organisation bedingt, sind weit geringer als Auslagen, die später durch Augenblicksschöpfungen entstehen, abgesehen davon, dass letztere keine Gewähr für einen sicheren Betrieb bieten.» Diese weise Erkenntnis hat heute noch ihre volle Gültigkeit.

Ruf nach Abrüstung und Sparmassnahmen

Auf die erste initiative Phase bezüglich der Entwicklung des Motorwagendienstes nach dem Ersten Weltkrieg, die neue Truppenordnung von 1924 rechnete bereits mit 6500 Fahrzeugen, folgte der Ruf nach Abrüstung und Sparmassnahmen und damit eine Sequenz der allgemeinen Vernachlässigung

dringendster Erfordernisse der Landesverteidigung. Der bis 1938 auf 23 000 Fahrzeuge gestiegene Bedarf schöpfte beinahe das ganze Requisitionspotential aus. Armee-eigene Fahrzeuge waren nach wie vor in nur sehr bescheidenem Rahmen vorhanden. Zudem machte sich bei den Transportunternehmungen eine Unzufriedenheit bemerkbar, zumal die Lastwagen durch fiskalische Abgaben, Zölle und Steuern übermässig belastet wurden. Verschiedene Vorschläge der Armee waren dazu angetan, hier ein gewisses Gegengewicht zu schaffen, und schliesslich wurden folgende Massnahmen beschlossen:

- die Gewährung eines Bundesbeitrages an armeetaugliche Schweizer Lastwagen,
- die Gewährung einer Zollrückerstattung für ausländische Lastwagen,
- die verbilligte Abgabe von armeetauglichen Motorrädern und Geländepersonenwagen an Wehrmänner.

September 1939 – erneute Bewährung

Bevor an diesem denkwürdigen Septembertag Kolonnen von requirierten Motorfahrzeugen an die vorbestimmten Schatzungsplätze fahren konnten, brauchte es jedoch noch enorme Anstrengungen. Schwerfällig war auch das Einrückungsverfahren. Allein auf der Allmend in Bern standen rund 2000 Requisitionsfahrzeuge, und es dauerte Tage bis zu deren Zuführung zur Truppe. Unterhalt und Versorgung der Requisitionsfahrzeuge bereiteten grosse Mühe. Der Reparaturdienst war ungenügend organisiert, und es fehlten immer wieder Treibstoff, Pneus und Ersatzteile. Es erstaunt deshalb nicht, dass der Chef des Generalstabes Weisungen bezüglich des Einsatzes der Fahrzeuge erliess, Weisungen, die noch heute nicht unangebracht sein können, wenn wir darin lesen:

«Jeder Einsatz von Fahrzeugen ist aufgrund folgender Fragen zu prüfen:

- ist eine geplante Fahrt überhaupt notwendig?
- kann ein passenderes Transportmittel verwendet werden?
- kann die vorgesehene Fahrt mit einer anderen kombiniert werden?
- kann eine Übung nicht so angelegt werden, dass weniger Fahrten notwendig sind?»

Über 40 Jahre danach

Seit der Demobilmachung im Jahre 1945 liegen über 40 Jahre relativen Friedens hinter uns. Wie steht es heute mit der Fahrzeugrequisition? Das zivile Fahrzeug ist nicht mehr nur Stütze der Armeemotorisierung, sondern hat einen hohen Stellenwert in der Gesamt-

verteidigung erhalten. Damit ist die Requisition für die Armee, den Zivilschutz und die wirtschaftliche Landesversorgung noch tiefer mit dem Volk und der Wirtschaft verwurzelt. Die Requisition ist wie eine Versicherung, man ist froh, dass man sie hat, aber noch glücklicher, wenn man sie nicht braucht.

Im Ernstfall stehen Armee und Zivilschutz über 85 000 Transportmittel aus privaten Beständen zur Verfügung

Seit dem letzten Weltkrieg haben selbstverständlich die Vorbereitungen der Requisition Verbesserungen und ständige Anpassungen erfahren. Die Requisitionsverordnung vom 3. April 1968 und ihre verschiedentlichen Revisionen bilden zu den zu treffenden Massnahmen für die Armee, den Zivilschutz und die wirtschaftliche Landesversorgung die notwendigen gesetzlichen Grundlagen. Die vorhandenen Transportmittel werden dementsprechend auf die drei gleichberechtigten Partner massvoll verteilt. So verbleiben beispielsweise der Wirtschaft rund 25 000 Transportmittel, bei welchen die Halter mittels Belegungsverfügung heute schon davon Kenntnis haben, dass ihnen diese Fahrzeuge über eine Mobilmachung hinaus zur Ausübung notwendiger Versorgungstransporte zur Verfügung stehen.

Für den Zivilschutz bestehen 40 000 Stellungsbefehle, welche darüber Auskunft geben, wann und wo ein Fahrzeug zu stellen wäre. Und nicht zuletzt sind 45 000 Transportmittel für die Armee mit einem Stellungsbefehl belegt. Die Abteilung Mobilmachung der Gruppe für Generalstabsdienste hat ihre Organisation so getroffen, dass Bilder wie 1939 auf der Berner Allmend endgültig der Vergangenheit angehören. In den letzten Jahren ist zudem auch das Entschädigungsverfahren überholt worden, indem keine Einschätzungen mehr erfolgen, sondern die Halter von der Truppe eine Tagesentschädigung nach Gesamtgewicht ausbezahlt erhalten.

Die Motorisierung in der Gesamtverteidigung, ausgerichtet auf eine Ausgewogenheit auf Requisition und eigene Transportmittel, stellt heute und in Zukunft für unseren Staat die einzige sinnvolle und finanziell tragbare Lösung dar.

Mit dem Slogan *«Ist das zivile Fahrzeug nicht in Schwung, scheitert die Gesamtverteidigung»* kündigte Oberst Andreas Aeberhard die

Erstaufführung des Films «Requisition»

an. Ein Streifen in Farbe, den man in jeder Hinsicht als gelungen bezeichnen darf und der nicht nur in militärischen Kreisen, jedoch ganz besonders in zivilen Kreisen, auf Beachtung stossen dürfte.

VON DER ERSCHWERUNG DER AUFTRAGSERTEILUNG

Es kommt darauf an, dass man Aufträge zu geben wisse. Es mag oft gerade die genaue Fachkenntnis der Details sein, welche uns die Auftragserteilung erschwert. Der Chef muss vergessen können, dass er einst Fachmann war oder es vielleicht nebenbei immer noch ist: Die Überlegenheit gedeiht nur aus einer gewissen Distanzierung.

Divisionär Edgar Schumacher (1897–1967)



Fahrzeuge aus zivilen Beständen wurden zur Schau gestellt ...



... wie auch armee-eigene Transportmittel.

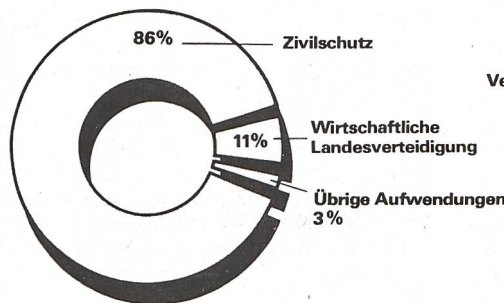


Der Halter eines zivilen Fahrzeuges erklärt dem militärischen Motorfahrer innerhalb kurzer Zeit die Funktionen...

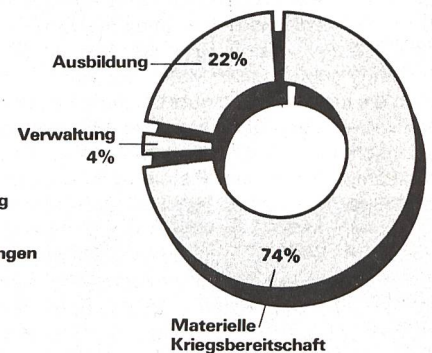


... und das Fahrzeug ist bereits zum Einsatz unterwegs.

**Zivile Landesverteidigung
232 Mio Franken**



**Militärische Landesverteidigung
4081 Mio Franken**



Bundesausgaben für die Landesverteidigung

Vergleich zu den übrigen Ausgaben:			
(Landesverteidigung	= 21,3%)	Wohlfahrt	= 21,3%
Landwirtschaft	= 8,1%	Forschung/Unterricht	= 8,4%
Verkehr	= 15,6%	Sonstiges	= 25,3%
Dazu kommen die bedeutenden Aufwendungen der Kantone und Gemeinden für nichtmilitärische Aufgaben (zB Schulwesen, Fürsorge usw).			
			TID