

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 83=103 (1937)

Heft: 7

Artikel: Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik

Autor: Wehrli, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14723>

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: 30.03.2025

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

untrennbar; es genügt nicht, dass eines der Glieder wohl besorgt wird, sie wollen es alle gleich sein; sie müssen gelenkt werden in gerade gestreckter Flucht, Stirn bei Stirn wie das Viergespann im olympischen Wagenkampf, das mit gleicher Wucht und gleicher Schnellkraft die vorgeschriebene Bahn durchmass, den Wagen zum Ziele trug und seinem Lenker den Sieg sicherte.»

Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik

Von Hptm. i. Gst. *E. Wehrli*, Zollikon-Zürich.

Unter diesem Titel hat Hauptmann Wanner im Juniheft der «Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung» allgemein zugunsten der Eisenbahn Stellung genommen und diese gegen die Motorfahrzeuge «verteidigt».

Es ist ein grundsätzlicher Irrtum zu glauben, der militärische Standpunkt versuche in der Frage der Verkehrsteilung eine Zurücksetzung der Eisenbahn zugunsten der Motorfahrzeuge anzustreben. Beide sind von grösster Wichtigkeit, beide haben zusammenzuarbeiten, wie zwei Waffengattungen mit verschiedenen Mitteln für das gleiche Ziel. *Die Eisenbahn bleibt nach wie vor das leistungsfähigste Haupttransportmittel für den militärischen Verkehr*, an dessen Entwicklung die Armeeleitung selbst das grösste Interesse hat. Es ist deshalb auch unnötig, den militärischen Stellen gegenüber einen Verteidigungskampf zugunsten der Eisenbahn zu führen. Zur Eisenbahn ist aber das *Motorfahrzeug hinzutreten*, mit stets wachsender Bedeutung. Wie wichtig trotzdem die Schwesterwaffe Eisenbahn geblieben ist, beweist allein schon die Tatsache, dass die Armeeleitung auch heute noch die Erstellung von Eisenbahnrampenanlagen usw. fordert.

Wir müssen uns vor allem auf einen raschen und scharfen Angriff gefasst machen. Der Angreifer wird für Aufmarsch und Durchführung seiner Operationen über Eisenbahnen und Motorfahrzeuge verfügen und daher sehr rasch handeln können. Das bedingt eine Abwehr, die in entsprechend kurzer Zeit bereit ist, denn rasche Bereitschaft ist die Vorbedingung eines erfolgreichen Abwehrkampfes. Hiezu genügen aber Eisenbahntransporte und Fussmarsch nicht.

Was die *neue Truppenordnung* in dieser Beziehung vorsieht, ist das gerade noch zulässige *Minimum an Motorisierung*. Dazu werden in nächster Zeit *neue Forderungen*, wie die Aufstellung von motorisierter Flugabwehrartillerie, Motorisierung von Sappeurkompagnien und Sprengkolonnen usw. hinzutreten müssen.

Unser Wehrsystem bedingt die Motorisierung der Armee auf dem Wege der Requisition von Motorfahrzeugen im Mobilma-

chungsfall durchzuführen. Der derzeitige *Bestand an Motorfahrzeugen* im Lande reicht gerade knapp für die ersten und äussersten Bedürfnisse der Armee. Besorgniserregend aber ist, dass trotz stets wachsenden Bedürfnissen der Bestand an Motorfahrzeugen statistisch nachweisbar *zurückgeht* und allein im letzten Jahre 6 % zurückgegangen ist! Es ist deshalb Pflicht der Armeeleitung, nicht nur die Entwicklung der zivilen Motorisierung stets mit Interesse zu verfolgen und dafür einzutreten, dass die Bedürfnisse der Armee im Mobilmachungsfall befriedigt werden können, sondern *gegen eine Verkehrspolitik aufzutreten, welche einen weitem Rückgang an Motorlastwagen zur Folge haben könnte.*

Es ist bei uns üblich, mit umgekehrtem Feldstecher ins Ausland zu gucken, das heisst, das, was wir dort sehen, einfach verkleinert bei uns anwenden zu wollen, ohne die durchaus *besonderen Verhältnisse unserer Landesverteidigung* zu würdigen. Die unter Ausserachtlassung derselben angestellten Vergleiche sind ebenso abwegig wie gefährlich.

Ein grosser Staat hat auch ein grosses Hinterland. Er ist dort unbedingt auf seine Bahnen angewiesen. Diese sind, Hunderte von Kilometern hinter der Front, der feindlichen Einwirkung auch weniger ausgesetzt. Im eigentlichen Kampfgebiet und unmittelbar hinter der Front aber wird der Motorfahrzeugverkehr besonders gross sein. Bei der Kleinheit unseres Landes gehört beinahe das ganze Land von vornherein zu derjenigen Zone, welche als unmittelbar hinter der Front liegend bezeichnet werden muss. Ausserdem haben wir neben den Gebieten, die über ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz verfügen, solche, in welchen der gesamte Verkehr an die bestehenden Strassen gebunden sein wird.

Mit Recht wird darauf hingewiesen, dass der Eisenbahnverkehr auch nach der durchgeführten Elektrifizierung durch Zerstörungen nicht so leicht lahmzulegen ist, wie gelegentlich angenommen wird, und dass z. B. bei Ausfall mehrerer Kraftwerke beim Vorhandensein entsprechender Leitungen vermitteltst Kombinationen in der Stromzufuhr der Verkehr aufrecht erhalten werden kann. Diese erfreuliche Tatsache entlastet die Armeeleitung von schweren Sorgen. Es ist aber unrichtig, gleichzeitig die Zerstörbarkeit von Strassen durch Fliegerbomben und deren Auswirkungen zu übertreiben. In neuester Zeit zeigt der Krieg in Spanien, dass solche Zerstörungen nicht leicht ein wirklich verkehrshinderndes Ausmass annehmen können. Jedenfalls sind Fahrleitungen und Schienenstränge der Eisenbahnen nicht weniger verwundbar als die Strassenzüge.

Hptm. Wanner weist auf die beschleunigte Elektrifizierung der Eisenbahnen in Italien hin. In seinen Schlussfolgerungen

übersieht er aber das Entscheidende: einmal hat Italien ein weites Hinterland, und sodann verfügt es über eine sehr starke Luftflotte, welche, wenn sie nicht ganz allgemein die Luftüberlegenheit besitzt, so doch imstande sein wird, den Schutz gegen Luftangriffe zu übernehmen. Uns aber *fehlt* zur Zeit die *Luftabwehr* noch immer. Ein Angreifer kann und wird gleich zu Beginn starke Angriffe gegen unsere Eisenbahnen richten und dadurch die Mobilmachung und den Aufmarsch empfindlich stören.

Gegen die Motorisierung wird ferner die *Abhängigkeit von der Triebstoffversorgung* ins Feld geführt. Auch hier darf aber nicht einfach mit dem Ausland verglichen, sondern müssen die besondern Verhältnisse unserer Landesverteidigung berücksichtigt werden. Entscheidend wird für uns der *erste Monat* sein, und für diesen Zeitraum kann der notwendige Betriebsstoff schon im Frieden bereitgestellt werden. Ferner erhebt sich die Frage, ob nicht der Verwendung des Holzgases noch grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss und ob nicht eine Förderung der entsprechenden Bestrebungen durch Subventionierung angezeigt wäre.

Wie weit übrigens in nächster Zeit die Eisenbahnen in vermehrtem Masse zur Verwendung von Triebwagen gelangen, ist eine offene Frage, jedenfalls spielt sie in der Diskussion der Elektrifizierung einzelner Bahnbetriebe eine grosse Rolle. Durch ein Ueberhandnehmen von Triebwagen geht aber die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in militärischer Beziehung zweifellos zurück.

Wenn in andern Staaten durch Verkehrsteilungsgesetze der Motorfahrzeugverkehr etwas eingeschränkt wird, so darf auch das nicht einfach auf die Schweiz übertragen werden. Die Armeen jener Staaten verfügen über ihr eigenes Korpsmaterial an Motorfahrzeugen, so dass eine gewisse Einschränkung des zivilen Motorfahrzeugverkehrs ihrer Wehrkraft nicht sehr gefährlich wird. Demgegenüber sind wir auf *Requisition angewiesen* und müssen uns deshalb jedem Rückgang des Bestandes an zivilen Motorfahrzeugen widersetzen.

Man schlägt deshalb vor, es seien diejenigen Kategorien von privaten Motorfahrzeugen, welche für die Armee von Interesse sein können, zu subventionieren. Wird ein Motorlastwagen, der z. B. Fr. 35,000.— kostet, mit Fr. 5000.— subventioniert, so ist dieser Betrag nicht so bedeutend, dass sich deswegen die Verwendung des Lastwagens trotz einschränkender Bedingungen als wirtschaftlich erweisen würde. Beträgt die Subvention aber Fr. 10,000.—, so würde allein die Subventionierung von nur 100 Motorlastwagen eine Million Franken kosten. Dabei könnten damit *nur* drei Transportkolonnen oder 6 motorisierte Batterien auf-

gestellt werden. Wer soll dann übrigens diese Subventionierung tragen? Schliesslich käme es dabei doch nur wieder auf die im Bundeshaushalt übliche Verschiebung der Belastung hinaus.

Führt aber ein Verkehrsteilungsgesetz zum weitem Rückgang der Motorlastwagen, wo liegt dann die Garantie dafür, dass Subventionen ausgerichtet werden, dass sie wirklich *dort* ausgerichtet werden, wo es das militärische Interesse erfordert, und dass diese Subventionen überhaupt imstand sind, den Rückgang an Motorfahrzeugen zu neutralisieren?

Hält man sich den schon heute vorhandenen und bereits erwähnten besorgniserregenden Rückgang der Motorfahrzeuge vor Augen, so sieht man, wie dringend notwendig eine wirklich *wehrpolitisch* gerichtete Verkehrspolitik ist, die nicht nur *jeden weitem Rückgang verhindert*, sondern darüber hinaus die zivile Motorisierung in ihrer durch Bedürfnis und Technik bedingten Fortschritten sich frei entwickeln lässt und sie *im Interesse der Landesverteidigung fördert*.

Einige Gedanken zur Gestaltung der Einzelprüfung

Von Hptm. F. Wanner, Kdt. Geb. S. Kp. V/17.

Die *Einzelprüfung*, wie sie in den «Weisungen für die Ausbildung in den Kadervorkursen und Wiederholungskursen für die Jahre 1936 und 1937» vorgeschrieben ist, stellt zweifellos für den militärischen Dienstbetrieb eine wichtige und grundlegende Neuerung dar. Die Einführung der Einzelprüfung bekämpft die leider durch jahrelange Duldung tief eingewurzelter Vorstellung, als ob der Soldat in jeden Wiederholungskurs voraussetzungslos einzurücken habe, da ja in der ersten Woche genügend Zeit zur Auffrischung des handwerklichen Könnens zur Verfügung stehe. Der irreführende und Missverständnisse geradezu provozierende Ausdruck «Wiederholungskurs» erfährt damit endlich die längst fällige Korrektur. Denn die Einzelprüfung setzt voraus, dass der Soldat, wenn auch in gradueller Abstufung, wie der Offizier und Unteroffizier mit einem Mindestmass geistiger und körperlicher Vorbereitung in den Dienst einrücke. Ein Grundstock von handwerklichem Können soll inskünftig zum eisernen Bestand soldatischer Ausbildung gehören, der nicht mehr von jedem Mann jedes Jahr durch die Einzelausbildung neu herzustellen ist, sondern der mit dem Diensteintritt von jedem Soldaten ohne Zeitaufwand und besonderes Training als vorhanden gefordert werden darf.

Zum eisernen Bestand des von jedem Soldaten mit dem Einrücken geforderten handwerklichen Könnens gehört nun nicht nur die soldatische Haltung, die im flotten Appell, in einwandfreier