

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 147 (1981)
Heft: 11

Artikel: Standortbestimmung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53730>

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>

Standortbestimmung

Die Motorisierung der Armee wird schrittweise und entsprechend den Grundsätzen der «Mittel- und langfristigen Motorisierungskonzeption» den **jeweiligen Ausbauvorschriften** der militärischen Landesverteidigung angepasst. Die Notwendigkeit, ungefähr zwei Drittel der Motorisierungsbedürfnisse mit Requisitionsfahrzeugen auffangen zu müssen, zwingt zum Verzicht auf wünschenswerte, aber nicht unabdingbare nötige Verbesserungen.

Die in Abb. 13 aufgezeigten **Ergebnisse zum Bestandesabbau** könnten zum Schluss verleiten, das mit der Motorisierungskonzeption anvisierte «Abmagerungsprogramm» werde nur ungenügend verwirklicht. Zwei Umstände erläutern die Situation:

- Seit 1977 hat der **Park der armee-eigenen Fahrzeuge** seinen Bestand nur geringfügig verändert. Liquidationen grösseren Umfangs – wegen Überalterung – waren nicht notwendig. Änderungen treten erst ein, wenn eine heute vorhandene Fahrzeuggeneration ausscheidet und die Nachfolgegeneration ihren Zuschnitt nach Mass erhält.

- Mit den Ausbauschritten der militärischen Landesverteidigung sind wieder neue Formationen mit ihren Waffen und Geräten zu schaffen. Damit entstehen neue, vor allem qualitativ sich auswirkende Bedürfnisse an die Motorisierung. Für das **Auffangen des Neubedarfs** bieten sich an: die Übernahme freiwerdender Fahrzeuge aus aufgelösten oder umgestalteten Formationen, der Rückgriff auf die Requisition oder die Neubeschaffung zusätzlicher Fahrzeuge einer schon bestehenden Serie.

Erst durch den Einbezug dieser Zusammenhänge erhält die Beurteilung des Erreichten das richtige Gewicht.

Der **Fahrzeugbau** entwickelt sich mit grosser Geschwindigkeit weiter. Die Ergebnisse werden in der Armee aber nur sichtbar, wenn neue Fahrzeuge zur Einführung kommen. Zwischen den jüngsten Schöpfungen und dem ältesten Fahrzeugveteranen liegt dann eine Zeitspanne von 30 bis 40 Jahren! Die Ausbildung ihrerseits muss sich unter dem Druck der Gegebenheiten immer mit der ganzen Modellpalette beschäftigen.

Je rascher die Entwicklungssprünge verlaufen, desto umfangreicher und unterschiedlicher präsentiert sich der **Ausbildungsstoff**. Hier zeichnen sich möglicherweise Grenzen ab: Einem unveränderten Ausbildungszeitangebot steht die Verpflichtung gegenüber, auch modernste Technik benutzen und ausnützen zu können. Es darf nicht übersehen werden, dass die Lernfähigkeit sich nur in einem beschränkten Rahmen bewegt. Das Aufnahmevermögen des Einzelnen bestimmt das Ausmass des zu vermittelnden Stoffs. Die zumutbaren und brauchbaren Grenzen rechtzeitig zu erkennen, ist Teil der Motorisierungsplanung.

Für die **Fahrer in Doppelfunktion** besteht diese Problematik kaum. Hier kann der Fahrer sein ziviles Wissen und Können praktisch nahtlos in seine militärische Verwendung überführen.

Entscheidend anders liegen die Verhältnisse beim **Motorfahrer der Kategorie III**. Das technische Angebot hat professionellen Zuschnitt. Das Ausnützen der Möglichkeiten bedarf der Erfahrung und der Routine. Also genau die Elemente, die der Mehrheit unserer «schweren» Fahrer verschlossen bleiben, weil die zivile Praxis fehlt. Freiwillige ausserdienstliche Ausbildungskurse können die Lücke teilweise schliessen helfen. Eine massive Verbesserung des Ausbildungsstands liesse sich aber nur mit einem obligatorischen ausserdienstlichen Fahrtraining erreichen.

Andererseits muss die Frage gestellt werden, ob für Armeefahrzeuge die Übernahme **hochtechnischer Konstruktionen** überhaupt eine Notwendigkeit darstellt. Es sind nicht nur Nostalgiker, die sich mit Wehmut der bei Kriegsende übernommenen US-Fahrzeuge erinnern (die letzten Exemplare stehen noch heute im Truppeneinsatz!). Robustheit, Einfachheit und Zweckmässigkeit prägten diese Fahrzeuggeneration. Die erforderliche Ausbildung liess sich mit minimalem Aufwand sicherstellen.

Dieser «Rückblick» will jedoch keinen Entwicklungsstillstand für Armeefahrzeuge propagieren. Neues Material muss der Gegenwart angepasst sein. Miliztaugliche Konzeptionen liegen dann vor, wenn **unser Motorfahrer in unserem Ausbildungssystem** das Neue bewältigen kann: Bedienung, Handhabung, Verwendung des technischen Angebots. Ein moderner, aber auf den Amateur ausgerichteter Zuschnitt bietet sich als anzustrebender Mittelwert an.

Genau gegenläufig zeigt sich die **Entwicklung in der Motorfahrzeugrequisition**. Modernste Lastwagen mit entsprechenden Leistungen beherrschen unsere Strassen. Der Vielfalt der Typen und Modelle sind keine Grenzen gesetzt. Die Übernahme dieser Fahrzeuge durch die Truppe wird bei Mobilmachung nicht problemlos ablaufen. Dieser Schwierigkeiten sind sich alle, die Requisitionsvorbereitungen zu treffen haben, bewusst. Auch seitens besorgter Kommandanten und Fachorgane werden immer wieder Vorschläge eingebracht, schon im Instruktionsdienst den **ausbildungsmässigen Übergang zum Requisitionsfahrzeug** zu lösen. Brauchbare, zum Realisieren geeignete Lösungen konnten bis heute nicht gefunden werden. Organisatorische und materielle Auflagen sowie vor allem finanzielle Grenzen lassen keinen gangbaren Weg erkennen. Es wird Sache des Fahrzeugüberbringers sein, dem Vertreter der Truppe bzw. dem das Fahrzeug übernehmenden Motorfahrer die notwendige Instruktion zu vermitteln. Befragungen haben ergeben, dass nur eine sehr kleine Minderheit von Motorfahrern nicht zu bewältigende Schwierigkeiten zu erkennen glaubt.

In **Art und Mass** trägt die «Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption der Armee» den Besonderheiten unseres Milizsystems Rechnung. Die Motorisierung der Armee entspricht sinnvollen und tragbaren Ansprüchen, wie sie für Ausrüstung und Bewaffnung generell gelten.