# Du hast das Wort!

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **36 (1960-1961)**

Heft 17

PDF erstellt am: **04.06.2024**

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Die Motorfahrerausbildung bei der Infanterie

Von Adj. Uof. Müller Hans, Losone

Die Motorfahrerausbildung bei der Infanterie setzt sich wie folgt zusammen:

a) Durch die Spezial-Grundschulung in Form der systematischen Einzelfahrschule auf allen Fahrzeugkategorien, worin die Ausbildung im Prinzip eines Stationenbetriebes durchgeführt wird.
b) Fahren und Angewöhnen im Straßenverkehr mit sämtlichen Fahrzeugtypen, die bei der Infanterie Verwendung finden.
c) Fahren auf schmalen, kurvenreichen Gebirgsstraßen, Durchtasten enger Dorfpartien usw.
d) Schul- sowie gefechtsmäßiges Kolonnenfahren (Einsatzübungen).
e) Geländefahren.

Aus diesen zusammengefaßten Ausbildungszielen der Motorfahrer ergibt sich, daß ein erhebliches Aufgabengebiet in diese Spezialschulung fällt. Wenn man etwas tiefer in das Wesen des Motorwagendienstes eindringt, so kann man feststellen, daß es für unsere jungen Motorfahrer einmal mehr eine große und nicht zuletzt verantwortungsvolle Aufgabe ist, dieser Spezialausbildung zu folgen und sie zu beherrschen. Die Ausbildungszeit der Motorfahrer erstreckt sich stundenmäßig in den ersten zehn Wochen dieser Grundschulung auf rund 80 bis 100 Fahrstunden. Mit einem Zeitaufwand für Fahrzeugunterhalt, Technik sowie Verkehrsgesetz werden wir eine Stundenzahl von etwa 160 Stunden erhalten. Nach dieser Zeit ist der Motorfahrer-Rekrut befähigt, die laufenden Unterhaltsarbeiten durchzuführen und kleinere Störungen und Pannen zu beheben. Nach Abschluß der Spezial-Grundschulung des Motorfahrers wird eine Prüfung jedes Motorfahrer-Rekruten durchgeführt, um einmal den Ausbildungsstand und die Kenntnisse, die er sich im Laufe der Zeit angeeignet hat, zu überprüfen. Nach bestandener Prüfung wird alsdann der Motorfahrer in den praktischen Truppendienst (Mannschaftstransporte usw.) eingesetzt. Die praktische Anwendung als Fahrer ab zehnter Woche Rekrutenschule stellt sehr hohe Anforderungen an die jungen Motorfahrer. Diese, in den ersten zehn Wochen auf ihrem zugeteilten Fahrzeug ausgebildeten Motorfahrer, werden mit ihrem Lastwagen ohne Schwierigkeiten auf ganz verstreuten und schlecht zugänglichen Straßen, Truppen und Material transportieren. Die absolute Disziplin und Gewissenhaftigkeit der Motorfahrer liegt im Wesen des Unfallverhütungsdienstes. Darüber hinaus können wir sagen, daß sich der Motorfahrer seiner großen Verantwortung bewußt ist.

*Die Fahrschule auf unserer Geländepiste* trägt einen sehr großen Teil dazu bei, daß der Fahrer sein Fahrzeug richtig kennen lernt, korrekt bedient und mit den verschiedenen Einsatzmöglichkeiten unserer Geländefahrzeuge vertraut wird. Eine intensive Geländefahrschule ist die Voraussetzung der allgemeinen Verkehrssicherheit auf der Straße.

Die richtige Beurteilung des Geländes ist eine wichtige Grundlage für das Geländefahren. Die Beschaffenheit des Geländes und die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge sind von eminentem Ausschlag für die Wahl der Mittel zur Überwindung des Hindernisses.

Es gibt gewisse anerkannte Fahrregeln, die für jede Geländebeschaffenheit allgemein gültig sind. Bei der Ausbildung wird dem Motorfahrer in systematischer Grundschulung das Überwinden von schwierigen Geländepartien (Hindernisse) schulmäßig gezeigt; dabei wird stufenweise gearbeitet, und die Anforderungen werden stets gesteigert. Als Grundregeln für das Fahren im Gelände gelten:

Langsam, mit Bedacht und Voraussicht fahren, denn bei zu schneller Fahrt tauchen die Hindernisse im Gelände zu plötzlich auf. Schalten ist dann meist vor dem Hindernis oder der schwierigen Geländepartie nicht mehr möglich, so daß sich das Fahrzeug festfährt, oder infolge des verspäteten Schaltens zu sehr beansprucht wird. Also muß frühzeitig vor dem Hindernis in einen kleineren Gang geschaltet werden. In chronologischer Reihenfolge üben wir auf unserer «Geländepiste» schulmäßig das Überwinden der folgenden Hindernisse:

Überfahren von Bodenwellen, weiches Terrain (Sand), schlecht zu befahrende Waldwege (Fahrrinne), enge Waldpartien (Durchtasten), kurze Hänge (auf- und abwärts), Graben, Stufe, stehende Gewässer, fließende Gewässer (Bachbett usw.), Sumpf mit festem Grund, lange Hänge (auf- und abwärts).

Nur durch häufiges Üben, verbunden mit den entsprechenden Anleitungen erlernt der Motorfahrer sein Fahrzeug auf schlechtesten Wegen sowie auch abseits im Gelände, unter Schonung des kostbaren Materials, sicher zu führen. Beherrscht der Rekrut die elementarste Spezialausbildung im Geländefahren, muß er sich dieses Können auch bei Nacht aneignen.

Bei gründlicher Ausbildung mit einem mäßigen Aufwand an Stunden werden wir mit dem Geländefahren ein erhöhtes Niveau der Fahrkunst unserer Motorfahrer erreichen.

Der größte Teil der einrückenden Motorfahrer-Rekruten sind nicht im Besitze einer kantonalen Lastwagen-Fahrbewilligung. Jedoch nach bestandener Rekrutenschule ist jeder Motorfahrer in der Lage, nach einigen wenigen Fahrstunden den kantonalen Führerausweis für Lastwagen zu erwerben.

## *Du* hast das Wort!

**In dieser Rubrik werden wir Probleme unseres Wehrwesens, die oft sehr umstritten sind, zur Sprache bringen. Die daraus entstehende Diskussion soll ein kleiner Beitrag an die steigende, aber auch notwendige Weiterentwicklung eines gesunden Wehrwesens sein. Sie soll, zum Nutzen von Volk und Armee, fern allen Leidenschaften, parteilos, sachlich und aufbauend sein.**

### *Zu wenig Aufstiegsmöglichkeiten für den Unteroffizier?*

*(Siehe Nr. 13 und 16/61)*

*Zur Klage von Kpl. Sackgaß und F. L., daß die Aufstiegsmöglichkeiten für den Unteroffizier der Schweizerarmee ungenügend seien, hat leider kein einziger Unteroffizier Stellung genommen. Man kann sich deshalb fragen, ob der Wunsch nach besseren Beförderungsmöglichkeiten tatsächlich allgemein vorhanden und überhaupt berechtigt sei oder ob er nur von ein paar ehrgeizigen Einzelgängern vertreten werde. Wenn man aber da und dort hinter die Kulissen sieht, so weiß man, daß auch diesem Problem die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wird und daß man in weiten Kreisen der Meinung ist, es müsse etwas in dieser Richtung getan werden. Ein Kreis interessierter Offiziere und Unteroffiziere untersucht beispielsweise u. a. auch seit längerer Zeit die Beförderungsmöglichkeiten der Unteroffiziere. Dabei ist man zum Schluß gekommen, für den Ausbau der Karrieremöglichkeit des Unteroffizierskorps tatkräftig einzutreten.*

*Es sollte z. B. der Grad eines Wachtmeister-Zugführers geschaffen werden, damit der tüchtige Wachtmeister die Möglichkeit hätte zu avancieren. Der Numerus clausus bei den Wachtmeistern wäre aufzuheben, damit mehr bewährte Gruppenführer zu diesem Grad befördert werden könnten.*
*Den Feldweibeln sollte vermehrt die Möglichkeit gegeben werden, zum Adjutant-Unteroffizier aufzusteigen, auch wenn sie weiterhin in der eigenen Einheit verblieben. Es wäre auch die Frage zu prüfen, ob für den Fourier eine Weiterbeförderung analog derjenigen des Feldweibels zum Adjutant-Unteroffizier ins Auge gefaßt werden sollte.*
*Fa.*

* * *

*Zur Frage «Braucht unsere Armee Manöver?» (Nr. 14/61) ist von kompetenter Seite eine eingehende Erwiderung eingegangen. Wir werden sie in nächster Zeit als Leitartikel veröffentlichen.* *Fa.*