

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **32 (1959)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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>



VON MONAT ZU MONAT

Grundgedanken zur schweizerischen Heeresmotorisierung

Mit der am 15. Dezember 1958 vollzogenen *Neuregelung des Betriebsstoffnachschs der Armee* ist dem Oberkriegskommissariat und seinen Dienststellen eine neue bedeutungsvolle Aufgabe übertragen worden. Während das Oberkriegskommissariat früher nur mit der Bereitstellung und der Lagerung der von der Armee benötigten Treibstoffe beauftragt war, hat es nun auch den Nachschub und die Verteilung der Armeetreibstoffe zu regeln. Daraus erwachsen den hellgrünen Diensten mannigfache, bisher kaum bekannte Probleme. Es dürfte deshalb von Interesse sein, der Sondernummer über die Neuordnung des Betriebsstoffnachschs einige *Gedanken über die Grundprinzipien unserer Heeresmotorisierung* voranzuschicken.

Die organisatorischen Grundgedanken unserer heutigen Heeresmotorisierung sind erstmals mit der Truppenordnung von 1951 verwirklicht worden. Bis zur TO 51 galt in der Armee fast uneingeschränkt der Satz, dass jedem Truppenverband und jedem Stab die von ihm benötigten Waffen, Geräte und Fahrzeuge *fest zugeteilt* werden müssen, damit er sie im Bedarfsfall sicher zur Hand habe. Dieses Prinzip wurde nun im Bereich der Heeresmotorisierung verlassen; an seine Stelle trat ein System der *Konzentration aller verfügbaren Motorisierungsmittel an einer zentralen Stelle*. Somit folgt unsere heutige Heeresmotorisierung dem Prinzip, dass der Truppe nur noch jene Motorfahrzeuge fest zugeteilt werden, die sie unter allen Umständen und immer braucht, um die Waffen, das Material und die Munition, die für den taktischen Einsatz benötigt werden, ständig mit sich zu führen. Alle übrigen Motorfahrzeuge, die von der Truppe nicht mit Sicherheit gebraucht werden, sind ihr nicht mehr fest zugeteilt. Diese werden nunmehr in besondern Kolonnen zusammengefasst, die je nach Bedarf und Lage bald für die eine und bald für die andere Transportaufgabe eingesetzt werden können. Auf diese Weise wird vermieden, dass die Truppe Motorfahrzeuge ständig mit sich führen muss, die sie unter Umständen gar nicht benötigt und die häufig nur leer herumstehen und damit nicht selten für die Truppe im Gegenteil sogar eine Belastung darstellen würden. Durch die Zusammenfassung aller nicht unmittelbar benötigten Transportmittel an einer einzigen zentralen Stelle wird dagegen die Möglichkeit geschaffen, diese Fahrzeuge dort einzusetzen, wo sie — im Interesse des Ganzen — das grösste Rendement ergeben. Damit wird eine möglichst intensive Ausnützung des vorhandenen Materials und — was nicht weniger bedeutsam ist — der verfügbaren Motorfahrzeuge gewährleistet.

Die organisatorische Zusammenfassung dieser Motorfahrzeuge erfolgt in der Form einheitlicher *Motortransportkolonnen*. Ohne Bindung an eine vorbestimmte Train- oder Verladeordnung sind diese Kolonnen durchwegs gleich organisiert und als eigentliche «Mehrzweckkolonnen» alle gleich verwendbar. Die frühere Zweckbindung als «Munitionslastwagenkolonne» oder als «Verpflegungslastwagenkolonne» wurde fallen gelassen; heute haben wir es mit einem Einheitstyp zu tun, der in gleicher Weise Mannschaften, Munition, Material oder Verpflegung zu transportieren vermag.

Die neuen Motortransportkolonnen sind Landwehrformationen; sie zählen 30 Lastwagen mit einer praktischen Transportkapazität von insgesamt *100 Tonnen* — eine gewisse Abweichung besteht lediglich bei der Kolonne der Sappeure. Die Kolonnen finden sich in allen Heeres-einheiten, nämlich den Divisionen 7, den Gebirgsbrigaden 5 und den Leichten Brigaden je eine. Weitere Kolonnen stehen den Armeekorps und dem Armeekommando zur Verfügung. Die 7 Kolonnen der Divisionen sind den Infanterie- und Artillerieregimentern, dem Sappeurbataillon und der Verpflegungsabteilung zugeteilt, und eine siebente Kolonne untersteht direkt der Division. Diese Unterstellung ist jedoch nicht zwingend: aus rein ausbildungstechnischen und administra-