

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 32 (1959)

Heft: 4

Artikel: Von Monat zu Monat : Grundgedanken zur schweizerischen Heeresmotorisierung

Autor: Kurz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-517332>

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: 09.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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-

tiven Gründen sind die Kolonnen jenen Truppenkörpern zugeteilt, die sie primär benötigen; die Heereseinheit kann jedoch jederzeit die Kolonnen abrufen und für andere, ihr dringender erscheinende Aufgaben einsetzen.

Unter den von den Motortransportkolonnen auszuführenden Transporten kommt dem *Mannschaftstransport*, also dem Transport der Infanterie, besondere Bedeutung zu. Wenn auch die neue Truppenordnung der Infanterie zusätzliche truppeneigene Transportmittel zur Verfügung gestellt hat, konnte es dabei doch lediglich um eine Erleichterung des Marsches gehen, indem der Truppe Lasten, wie Waffen, Munition, Geräte und Bagage abgenommen werden. Als Truppe ist unsere Infanterie jedoch nach wie vor eine *reine Fusstruppe*, die der zusätzlichen Mittel bedarf, wenn sie motorisiert verschoben werden soll. Solche zusätzliche Mittel stellen die Motortransportkolonnen dar, wobei eine einzelne Kolonne in der Lage ist, ein vollständiges Bataillon zu transportieren; mit den Kolonnen der drei Infanterieregimente einer Division kann somit ein Regiment ganz motorisiert transportiert werden.

Die Durchführung derartiger motorisierter Infanterietransporte stellt verschiedene Probleme. Vorerst ist abzuklären, ob sich die Durchführung des Transportes mit allen seinen Umtrieben *überhaupt lohnt*. Nach Erfahrungszahlen ist die *Rentabilität* eines motorisierten Truppentransportes auf der Strasse dann gegeben, wenn mindestens folgende Distanzen zurückzulegen sind:

vom Bataillon	6— 8 km
vom Regiment	10—12 km
von der Heereseinheit	25 km

Diese Erfahrungsdistanzen sind im Gebirge angemessen kürzer.

Ein Truppentransport bedarf der genauen *Vorbereitung* und einer sehr eingehenden *Organisation*. Dabei darf nicht übersehen werden, dass die Kolonnen reine Transportmittel darstellen, die einzig dazu dienen, die Truppe schneller und frischer ans Ziel zu bringen. Die Transportkolonnen haben aber weder eigene Aufklärungs- noch Sicherungs- oder Verbindungsmittel und sind darum schwerfällig und verwundbar. Ihre Führung ist deshalb sehr erschwert und stellt erhebliche Anforderungen an die verantwortlichen Chefs — schon darum, weil die Transporte meist in der Dunkelheit durchgeführt werden müssen.

Die Lenkung des ganzen Transportapparates innerhalb der Heereseinheiten erfolgt durch die Arbeitsgruppe «Verschiebungen und Transporte». Diese wird in der Regel von einem Generalstabsoffizier geleitet, dem verschiedene Gehilfen zur Verfügung stehen, insbesondere der «Offizier der Transportzentrale», der Eisenbahnoffizier sowie der Verkehrsoffizier. Die Arbeitsgruppe regelt sämtliche Transporte und Verschiebungen innerhalb der Heereseinheit, seien es solche für die Fronttruppen oder für die rückwärtigen Dienste, und sie ermöglicht eine klare und reibungslose Abwicklung des Verkehrs.

Für diese Transporte werden grundsätzlich *alle* Transportformationen der Heereseinheit eingesetzt, ohne Rücksicht auf ihre Unterstellung oder Zweckbestimmung und nötigenfalls auch unter Einschluss von truppeneigenen Fahrzeugen; je nach der Dringlichkeit einer Verwendung für andere Zwecke muss die ursprüngliche Zweckbestimmung dieser Transportmittel in den Hintergrund treten. — Mit dieser pool-artigen Organisation des Motortransportwesens hat sich die Armee modernste Organisationsprinzipien der Privatwirtschaft zu eigen gemacht. Die Heeresmotorisierung darf für sich in Anspruch nehmen, als eine der ersten Truppengattungen der Armee die Erkenntnisse neuzeitlicher Betriebsorganisation angewandt zu haben. Die dabei befolgten Grundsätze haben sich in der Praxis sehr gut bewährt.

Heeresmotorisierung im heutigen Sinn bedeutet nicht nur die Durchführung von motorisierten Transportaufgaben — sie umfasst alle Fragen der Motorisierung der Armee schlechthin. Die Motorisierung ist längst nicht mehr eine Spezialität einer einzigen oder einiger weniger Truppengattungen. Die Motorisierung ist ein selbständiger Bestandteil des Truppendienstes ganz allgemein geworden, mit dem sich jede Truppe selbst auseinanderzusetzen hat, so wie sie dies für den Dienst an der Einzelwaffe, im Verpflegungsdienst, im Verbindungswesen oder im Sanitätsdienst auch tut. Es zeigt sich hier eine allgemeine Entwicklungstendenz, die auch in zahlreichen andern Gebieten der Armee feststellbar ist und die darin liegt, dass technische Fachgebiete, die noch vor wenigen Jahrzehnten ausgesprochene Spezialitäten waren, heute Allgemeingut der Armee geworden sind. Die *Motortransporttruppe*, als älteste und anfänglich einzige motordienstliche Truppengattung unserer Armee, ist heute beschränkt auf folgende Aufgabenbereiche:

— den eigentlichen *Transportdienst*, welcher der ganzen Truppe den Namen «Motortransporttruppe» gegeben hat

- die Ausbildung des gesamten motordienstlichen Fachpersonals
- den Strassenverkehrsdienst.

Die Abteilung für Heeresmotorisierung ist einerseits vorgesetzte Stelle der Motortransporttruppe; andererseits ist sie die Fachinstanz des Eidgenössischen Militärdepartements für sämtliche Fragen der Heeresmotorisierung. Neben den «weinroten» Motortransporttruppen stehen die Motorfahrer aller übrigen Waffengattungen: es gibt «grüne», «gelbe», «rote», «blaue» usw. Motorfahrer, die in den Schulen und Kursen ihrer eigenen Waffengattung ausgebildet wurden und die auch administrativ ihrer Waffenabteilung unterstehen.

Die truppeneigene Motorisierung der Infanterie — um dieses Beispiel herauszugreifen — folgt innerhalb der Bataillone grundsätzlich in gleicher Weise dem Prinzip des «Pools», das auch auf der Stufe der Heereseinheit Anwendung findet. Dem Bataillon sind zur Durchführung seiner eigenen, nicht unmittelbar dem Gefecht dienenden Transporte an Waffen, Munition und Material eine gewisse Anzahl von Motorfahrzeugen als truppeneigene Fahrzeuge fest zugeteilt. Hier tritt die *Stabskompagnie* in die Rolle des Transportzentrums, da ihr die Verantwortung für die Durchführung der Transporte des Bataillons überbunden ist. Der Kommandant der Stabskompagnie ist *Transportchef* des Bataillons; je nach dem Transportgut kann er seine Motortrains in besondere Staffeln gliedern, wie beispielsweise eine Munitionsstaffel, eine Fassungsstaffel, eine Küchenstaffel oder eine Bagagestaffel. Dagegen sollen Gefechtsfahrzeuge in der Regel nicht für eigentliche Transportaufgaben eingesetzt werden.

Die Bereitstellung der von der Armee bei einer Kriegsmobilmachung benötigten Motorfahrzeuge erfolgt nach einem *gemischtem System*, indem die Motorfahrzeuge entweder

1. im *Eigentum des Bundes* stehende und dem Korpsmaterial angehörende Motorfahrzeuge, oder
2. den Privatpersonen gehörende, durch *Requisition* gegen Entschädigung für die Armee beanspruchte Motorfahrzeuge sind.

Dieses gemischte System ist notwendig, weil die Bestände an bundeseigenen Motorfahrzeugen bei zahlreichen Motorfahrzeugtypen, insbesondere den Spezial- und Geländefahrzeugen, nicht ausreichen würden, um im Kriegsmobilmachungsfall den Gesamtbedarf der Armee zu decken. Für diesen Gesamtbedarf sind die Sollbestandstabellen der «Organisation der Stäbe und Truppen» massgebend. Gegenwärtig beträgt der Totalbedarf der Armee an Motorfahrzeugen und Anhängern rund 66 500; von diesem Gesamtbedarf können insgesamt rund 21 000 Motorfahrzeuge aus bundeseigenen Beständen entnommen werden, so dass bei einer Kriegsmobilmachung noch 45 000 Motorfahrzeuge durch Requisition beschafft werden müssen. Bei einer Kriegsmobilmachung würde sich somit heute der Gesamtbestand der Armee an Motorfahrzeugen aus ca. 31,5% bundeseigenen und ca. 68,5% requirierten Motorfahrzeugen zusammensetzen.

Die heutige aus dem Jahre 1951 stammende Organisation unserer Heeresmotorisierung hat aus der Not eine Tugend gemacht. Sie stellte seinerzeit eine glückliche Lösung eines fast unversöhnlichen Widerspruchs dar, der darin liegt, dass auf der einen Seite die Notwendigkeit besteht, die Heeresmotorisierung auszubauen, um damit die taktische und operative Beweglichkeit der Truppe zu fördern und Mannschaften einzusparen, während auf der andern Seite einer erheblichen Vermehrung der Motorfahrzeugzuteilungen entschiedene Grenzen gesetzt sind, weil einerseits die im Land verfügbaren Bestände nicht ausreichen und weil dies andererseits auch die besondern Verhältnisse unserer Kampfführung nicht gestatten würden. Dieser Widerspruch ist dadurch überwunden worden, dass eine *Organisation* gefunden wurde, die eine rationellere Ausnützung der vorhandenen Mittel ermöglicht hat. Ohne wesentliche Erhöhung der Zuteilungen an Motorfahrzeugen ist es durch diese Verbesserung der Organisation gelungen, eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erzielen.

Nun stehen wir heute schon wieder vor der Notwendigkeit, die Organisation unserer Armee veränderten militärischen Bedürfnissen anzupassen. Die Forderung, unser Wehrwesen auf die Verhältnisse des modernen, schlechtestenfalls unter Einsatz von Atomwaffen geführten Krieges auszurichten, verlangt gebieterisch eine erhöhte Feuerkraft und vor allem *grössere Beweglichkeit* der Armee. Es drängen sich in der nächsten Zeit neue Massnahmen auf, um diese dringenden Postulate zu verwirklichen. Der Weg, der zu einer Steigerung der Mobilität führen soll, liegt nicht so sehr in einer sogenannten «Vollmotorisierung», als vielmehr im Ausbau der Mechanisierung der schnellen Verbände durch Geländefahrzeuge und leicht gepanzerte Raupentransportfahrzeuge. Die künftige Entwicklung unserer Motorisierung liegt somit nicht in der Richtung der Quantität, sondern der Qualität.