

# Genügt das Requisitionssystem für die Armeemotorisierung?

Autor(en): **Wanner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **83=103 (1937)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14738>

## **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.

im Schiesstand von Erstfeld scharf zu schießen. Noch manches wäre zu erwähnen, was zur Ausbildung gehört: Biwakieren, Meldeübungen, Kartenlesen und Geländekenntnis, aber am besten gefällt mir, dass jeder Schütze der ganzen Kompagnie am Lmg. konnte ausgebildet werden, so dass wir heute jeden Schützen auch am Lmg. verwenden können.

Wir hatten eine Woche länger Dienst zu leisten, aber als am Freitagmorgen, den 30. Juli 1937, ein Datum, das gewiss keiner so rasch vergessen wird, der Extrazug mit dem Geb. S. Bat. 11 von Erstfeld wegfuhr, die fröhlichen Gesichter alle Wagenfenster füllten und eine Fröhlichkeit alle Gemüter erfüllte, wie kein anderer Dienst sie hätte erzeugen können, da wussten wir alle, dass diese Tage nicht wirkungslos an uns vorbeigegangen waren, sondern dass wir für alles bereit gewesen wären.

Ich wollte, es möchte allen Truppen die Gelegenheit geboten werden, einmal ruhig und gründlich ausgebildet werden zu können. Die 14 Tage des Wiederholungskurses sind zu kurz. Das ist die Erfahrung, die wir in Erstfeld gemacht haben und es ist möglich in 2—3 Wochen, die ausnahmslos der Einheit und mit wenigen Tagen dem Bataillon gehören sollten, unsere Soldaten so auszubilden, dass sie wirklich kriegsfähig sind. Warum schenkt man diesen unteren Verbänden für ihre Ausbildung diese Zeit nicht? Wenn der Dienst in der Quarantäne eine Erfahrung uns zeigen sollte, so ist es die, dass man dem Einheitskommandanten mehr Zeit einräumen möchte für die Ausbildung seiner Einheit. Das mag eine Binsenwahrheit sein, aber vielleicht gerade darum so nötig, sie wieder einmal laut auszusprechen.

---

## **Genügt das Requisitionssystem für die Armeemotorisierung?**

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

Mein im Juniheft erschienener Aufsatz «Wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik» hat im Juliheft der «Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung» von Hptm. Wehrli i. Gst. einigen Gegenbemerkungen gerufen. Die Problematik der Beweisführung von Hptm. Wehrli, über die der forsche und angriffslustige Ton nicht hinwegzutäuschen vermag, veranlasst mich zu einigen weiteren Betrachtungen. Eine erschöpfende Behandlung des Problems im Rahmen eines Zeitschriftenaufsatzes erscheint allerdings unmöglich. Es sollen daher nur einige Gesichtspunkte

herausgestellt werden, die sich beim weiteren Durchdenken des aufgeworfenen Fragenkomplexes aufdrängen. Eine Parteinahme für oder gegen ein Verkehrsmittel liegt meinen Ausführungen fern. Zur Diskussion steht allein die Frage, welcher Art unsere oberste Verkehrspolitik beschaffen sein muss, damit die in der neuen Truppenordnung vorgesehene Motorisierung der Armee schon zu Friedenszeiten mit dem kleinsten finanziellen Aufwand und ohne dass dadurch der militärisch gleichfalls unerlässliche Eisenbahntransportapparat in seiner Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird, gesichert werden kann.

Hauptmann Wehrli geht von der grundlegenden Voraussetzung aus, *unser Wehrsystem bedinge die Armeemotorisierung auf dem Weg der Requisition* von Motorfahrzeugen im Mobilmachungsfall. Da der derzeitige Bestand an Motorfahrzeugen nur knapp für die ersten und äussersten Bedürfnisse ausreiche, sei es Pflicht der Armeeleitung, gegen eine Verkehrspolitik aufzutreten, die einen weiteren Rückgang an Motorlastwagen zur Folge haben könnte. Damit werden alle Bemühungen des Bundesgesetzgebers, die wie im Ausland auch bei uns seit einigen Jahren darauf gerichtet sind, durch eine bessere Arbeitsteilung von Bahn und Auto die Ueberdimensionierung unseres Transportapparates auf ein die Staatsfinanzen weniger gefährdendes Mass zurückzuführen, militärisch verfehmt. Eine so summarische Verurteilung ist nun deshalb nicht angängig, weil sie sich auf eine Prüfung der Kostenfrage für den militärisch erforderlichen Motorisierungseffekt überhaupt nicht einlässt und die Möglichkeit, dass dieser gleiche Effekt eventuell mit andern, billigeren Mitteln erzielt werden könnte, zum vornherein ausschliesst. Bei der wirtschaftlichen Vorbereitung unseres Landes darf aber selbstverständlich eine allzu grosse Diskrepanz von Aufwand und Erfolg nicht eintreten.

Im konkretesten Fall ist in erster Linie die Tauglichkeit des Requisitionssystemes zu prüfen. Mit der Wehrform der Miliz hat das Requisitionssystem nichts zu tun, denn es ist nicht einzusehen, warum die Anschaffung eines armee-eigenen Motorfahrzeugparkes eine Aenderung unseres Wehrsystems bedingen sollte. Ist es nun möglich, auf dem Weg der Requisition die Armeemotorisierung sicherzustellen? Angesichts der Tatsache, dass der heutige Bestand an Motorfahrzeugen entgegen der Meinung von Hptm. Wehrli den militärischen Bedarf weit übersteigt, müsste die Frage eigentlich bejaht werden. Nach einer Aufstellung der Generalstabsabteilung werden bei Einrechnung einer zwanzigprozentigen Reserve unter der Herrschaft der neuen Truppenordnung insgesamt 11,233 Motorfahrzeuge benötigt bei einem Gesamtbestand von rund 70,000 Personenauto-

mobilen und 20,000 Lastwagen. Von diesem Bedarf entfallen 6177 Stück auf die uns hier besonders interessierenden Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 1,5—5 Tonnen. Ueberraschenderweise ist nun in der Kategorie der 1,5—2,5-Tonnen-Lastwagen gegenüber einem militärischen Bedarf von 3520 mit einem augenblicklichen Bestand von 2789 ein Minus von 731 Wagen zu verzeichnen, während in den Kategorien der 3—4-Tonnen- und der 5-Tonnen-Lastwagen gegenüber dem militärischen Bedarf Ueberschüsse von 145 bzw. 501 Wagen zu verzeichnen sind. Das Manko bei den leichten Lastwagen kann allerdings dadurch ausgeglichen werden, dass auf alle im Land verfügbaren Lastwagen, also auch auf jene ausländischen Ursprungs und solche Typen, die nur in geringer Zahl vorhanden sind, gegriffen wird.

Vergegenwärtigt man sich diese Zahlen, so wird klar, dass offenbar die heutige Zusammensetzung des zivilen Fahrzeugparkes mit den Motorisierungsbedürfnissen der Armee nicht voll in Uebereinstimmung zu bringen ist. Mehr als die Hälfte aller im zivilen Verkehr stehenden Fahrzeuge muss wegen Ueberalterung oder ausländischen Ursprunges als nicht armeeverwendungsfähig angesprochen werden, scheidet also für eine Requisition zum vornherein aus. *Dieser militärisch bedenkliche Zustand zeigt die Problematik des Requisitionssystemes und das Versagen unserer bisherigen Verkehrspolitik*, die einen Strassentransportapparat hat gross werden lassen, der nach dem Urteil der militärischen Sachverständigen höchstens mit der Hälfte seines Bestandes für die Armeemotorisierung Verwendung finden kann.

Darf man nun aus dieser unbefriedigenden Situation den Schluss ziehen, eine wirklich wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik müsse die zivile Motorisierung wie bis anhin ihrer freien Entwicklung überlassen und sich in einer allgemeinen Förderung des Automobilverkehrs erschöpfen? Wenn Hptm. Wehrli diesen Schluss zieht, so setzt er sich über alle Erfahrungen der Vergangenheit hinweg und plädiert für eine Verkehrspolitik, die ohne Sicherstellung der Armeemotorisierung eine weitere Aufblähung des Friedenstransportapparates und damit die Verschärfung des Konkurrenzkampfes Bahn/Auto anstrebt. Die gegenseitige wirtschaftliche Zugrunderichtung der beiden wichtigsten militärischen Beförderungsmittel als verkehrspolitischer Leitsatz ist aber deshalb höchst bedenklich, weil das eine Schwächung der technischen Leistungsfähigkeit von Schiene und Strasse nach sich zieht. Die Umstellung der Eisenbahn auf den Leichttrieb, die nur eine der vielen Folgen dieses Konkurrenzkampfes darstellt, beeinträchtigt zweifellos heute schon den militärischen Wert der Schiene als Massentransportmittel, wie auch der mangelhafte Bahnunterhalt, die

Zurückhaltung im Ausbau auf Doppelspuren, im Anlegen von Militärrampen, in der Erneuerung des Rollmaterials die militärische Bereitschaft der Bahnen einschränkt.

Auf der andern Seite bedeutet eine allgemeine staatliche Förderung des Automobilverkehrs, die nicht einen Unterschied macht zwischen felddiensttauglichen Motorfahrzeugen und Fahrzeugen, die nicht requisitionspflichtig sind, eine sehr unrationelle Anwendung öffentlicher Mittel, bei der die Armeemotorisierung nur um den Preis grosser Kapitalvernichtungen erkauft wird. Der volkswirtschaftliche Luxus eines weit über den Friedensbedarf hinaus entwickelten Verkehrswesens stellt sich in dem Moment auch als militärische Kräftevergeudung dar, in dem es sich bei dieser Transportmittelreserve nicht ausschliesslich um armeerwendungsfähige Fahrzeuge handelt. Niemand würde verstehen, wenn das Militärdepartement ganz allgemein die Haltung von Pferden erleichtern würde, ohne zu unterscheiden, ob es sich um militärisch brauchbare Pferde oder nicht handelt. Ist es richtig, diesen selbstverständlichen und staatsökonomischen Grundsatz zu missachten, wenn statt des Militärpferdes ein genügender ziviler Motorfahrzeugpark für die Armee gesichert werden soll? Auf Grund meiner Ueberlegungen komme ich für eine wehrwirtschaftlich gerichtete Verkehrspolitik zu folgenden Feststellungen und Postulaten:

1. Das Requisitionssystem ist nur in Verbindung mit einer differenzierten staatlichen Förderung der zivilen Lastwagenhaltung geeignet, die Armeemotorisierung sicherzustellen.
2. Durch staatliche Massnahmen ist der nötige Anreiz dafür zu schaffen, dass die Zusammensetzung des zivilen Lastwagenbestandes schon in Friedenszeiten weitgehend auf die im Requisitionsfall beabsichtigte Verwendung abgestimmt wird.
3. Die für die Armeemotorisierung nicht verwendbaren Wagentypen (veraltete Modelle, Typen, für die eine Ersatzteilbeschaffung nicht möglich ist, die einen zu grossen Brennstoffverbrauch aufweisen, die eine zu geringe Tragfähigkeit besitzen) sollen nicht in den Genuss der wehrwirtschaftlich begründeten Erleichterungen der privaten Lastwagenhaltung kommen. Insbesondere sind Steuererleichterungen für alte Wagen nicht in die Revisionsprogramme für die kantonale Automobilgesetzgebung aufzunehmen, weil damit vom militärischen Standpunkt aus betrachtet eine Qualitätsverschlechterung des Wagenmaterials gezüchtet wird.
4. Die staatliche Förderung der requisitionspflichtigen Wagen soll vorzugsweise durch Steuererleichterungen erfolgen und so abgestuft sein, dass damit eine Normalisierung des Materials und die technische Erneuerung, die den Anforderungen

der Armeemotorisierung voll gerecht werden, sichergestellt wird.

5. Für die Beschaffung der zahlreichen Spezialwagen, bei denen Geländegängigkeit, Wenden auf der Stelle, leichte Panzerung, Bestückung mit Lmg und Mg. usw. verlangt wird, ist das Requisitionssystem oder die Improvisation untauglich. Mit der Schaffung eines armeeigenen Parkes von Spezialwagen ist daher trotz der Gefahr der technischen Ueberalterung sofort zu beginnen, unter gleichzeitiger staatlicher Förderung der industriellen Forschung, die sich mit diesem technischen Spezialgebiet befasst. Der Aufsatz von Liddell Hart im Juliheft der Allg. Schweiz. Militärzeitung wie auch die Anstrengungen der grossen Militärmächte zeigen mit aller Eindringlichkeit, dass die Probleme der Armeemotorisierung nur zum kleineren Gebiet bei den strassengebundenen Fahrzeugen liegen. Die Anschaffung geländegängiger Fahrzeuge, und zwar auch zu Transportzwecken, ist im Hinblick auf die Fliegerexponiertheit unseres Landes und das ungleich entwickelte Strassennetz eine absolute Notwendigkeit.
6. Die Schwierigkeit der Treibstoffbeschaffung und grosser Lagerhaltung setzt der Armeemotorisierung gewisse Grenzen, verlangt den Einsatz der Bahnen aus Gründen der Treibstoffersparnis, solange das nur irgendwie möglich ist und zwingt zu stärkster Förderung aller Bestrebungen für die Schaffung nationaler Brennstoffe für den Motorfahrzeugverkehr. Insbesondere hat der *Holzgasantrieb, der uns die Betreuung vom ausländischen Treibstoff bringen kann und dem deshalb wehrwirtschaftlich die gleiche Bedeutung wie der Elektrifikation der Bahnen zukommt, allergrösste Bedeutung*. Es sollten deshalb Versuche im grossen mit diesem Antrieb gemacht werden, wobei in erster Linie an den Postautomobilbetrieb und an einen Güter-Zubringer- und Verteilerdienst der Bahnen durch Schaffung einer nationalen Transportgesellschaft (eventuell die Sesa) zu denken ist. Die organisatorische Zusammensetzung eines grösseren Lastautomobilparkes, die als Gerippe einer militärischen Transportorganisation dienen könnte, der aber auch für die Normung des Materials, sowie für die Schaffung eines einheitlich geschulten Personalkörpers grösste Bedeutung zukomme, drängt sich als wehrwirtschaftliche Friedensvorbereitung im Zeitalter des strategischen Ueberfalls geradezu auf.
7. Die Erhaltung der Eisenbahnen als leistungsfähigstes Massentransportinstrument ist eine wehrwirtschaftliche Notwendigkeit. Die Eisenbahnen sind daher nach wie vor voll in den Dienst der Landesverteidigung zu stellen, der militärisch notwendige Unterhalt und Ausbau des Netzes (es wird sich

praktisch vor allem um den Bau einiger heute noch fehlender Doppelspuren der SBB und die Anlegung von neuen Militärrampen handeln) ist durch staatliche Zuschüsse sicherzustellen, soweit das Unternehmen hierzu nicht selber in der Lage ist.

Anmerkung der Redaktion: Wir schliessen mit dieser Aeusserung des Hptm. Wanner die Diskussion über unsere Heeresmotorisierung, wenigstens vorübergehend. Der Aufsatz enthält richtige Gedanken, daneben aber auch zwei grundlegende Irrtümer, die wir kurz feststellen wollen:

1. Requisitionssystem und Milizarmee stehen in engster Beziehung zueinander. Wäre es richtig, einen grossen Armeefahrzeugpark während fünfzig Wochen im Jahr brach liegen zu lassen? Wie wären die grossen Mittel, die für eine solche Lösung notwendig wären, zu beschaffen?

2. Die Zahlen, die Hptm. Wanner nennt, sind veraltet. Der Lastwagenbestand ist in kurzer Zeit von den genannten 20,000 auf rund 17,000 Stück zurückgegangen, der Motorfahrzeugbedarf für die Feldarmee ist dagegen von 11,233 um rund 5000 Stück gestiegen, wodurch immer noch nicht allen Bedürfnissen entsprochen ist! Hptm. Wanner übersieht ferner die weitgehenden Bedürfnisse des Grenzschutzes, der Platzkommandanten, des zivilen Luftschutzes, der Wehrwirtschaft, der lebenswichtigen Betriebe, wie Elektrizitäts- und Wasserwerke, Mühlen, Lebensmittelgeschäfte usw.

Unter Würdigung dieser beiden Tatsachen verlieren einzelne Ausführungen des Hptm. Wanner ihre Grundlagen. Es bleibt dabei:

1. Unsere Armeemotorisierung ist in der Hauptsache auf das Requisitionssystem angewiesen.

2. Jede Erschwerung der zivilen Lastwagenhaltung, selbst wenn dabei die Qualität einzelner Wagen gehoben wird, läuft den Interessen der Armee und damit unserer Landesverteidigung entgegen.

## MITTEILUNGEN

### Totentafel

Seit der letzten Publikation sind der Redaktion folgende *Todesfälle von Offizieren unserer Armee* zur Kenntnis gekommen:

San.-Hptm. *Werner Strehler*, geb. 1897, R. D., gestorben in Basel.

Capitaine cav. *Constantin Steuer*, né en 1876, en dernier lieu Lst., décédé le 2 août à Nice.

Flieger-Oblt. *Alfred Baumann*, geb. 1908, im Ausland, Fl. Kp. 12, abgestürzt am 11. August in Rotterdam.

J.-Hptm. *Walter Rauber*, geb. 1883, zuletzt Lst., gestorben am 12. August in Luzern.

J.-Major *Jakob Heuberger*, geb. 1855, zuletzt Lst., gestorben am 17. August in Aarau.