

Die Motorfahrzeug-Requisition als Teil der Motorisierung der Armee

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **147 (1981)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53727>

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.

Die Motorfahrzeug-Requisition als Teil der Motorisierung der Armee

Die Notwendigkeit, die Motorisierung der Armee durch einen sehr massiven Rückgriff auf die bei Mobilmachung wirksam werdende Motorfahrzeug-Requisition¹ sicherzustellen, wird bei der Truppe immer wieder als traditionelle Selbstverständlichkeit oder aber als zweifelhaftes Überbleibsel aus den Motorisierungsanfängen betrachtet. Die «Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption» hält nicht nur am Requisitionssystem fest, sondern verlangt einen **verstärkten Rückgriff auf den zivilen Fahrzeugpark**. Truppentaugliche Fahrzeugtypen, die sich requirieren lassen, sind für die Armee nur in der Zahl zu beschaffen, als ihr Bestand für die Motorisierung im Instruktionsdienst ausreicht. Allerdings muss dieser Grundsatz mit einer gewissen Flexibilität gehandhabt werden: Sinkt beispielsweise das Requisitionsangebot so weit ab, dass die Bedürfnisse der Armee nicht mehr ausreichend gedeckt werden können, dann lässt sich eine zusätzliche Beschaffung nicht mehr umgehen. Beispiel: Der während langer Zeit zivil weit verbreitete Jeep scheidet allmählich aus, ohne im gleichen Ausmass durch ein anderes, gleichwertiges Fahrzeug ersetzt zu werden.

Eine direkte Beeinflussung ziviler Fahrzeughalter mit dem Ziel, armetaugliche und für die Armee erwünschte Fahrzeugtypen zu erwerben, besteht nicht. **Unsere freie Marktwirtschaft beinhaltet Angebote aller denkbaren Typen, Grössen und Konstruktionen.** Kein Käufer ist gehalten, sich im Hinblick auf eine Mobilmachung nach den Vorstellungen und Wünschen der Armee zu richten. Dennoch hat sich mit Erfolg ein Verfahren entwickelt, das der Armee eine Verbesserung der Requisitionslage bringt. Zivilpersonen, die ein für die Truppenmotorisierung als zweckmässig erkanntes Fahrzeug erwerben, wird ein **Bundesbeitrag an die Beschaffungskosten** gewährt.

Die **Vorteile der Requisition** sind auf einen einfachen Nenner zu bringen. Die Armee kann

– auf die Beschaffung von einigen Zehntausend Fahrzeugen verschiedener Typen verzichten und finanzielle Aufwendungen für die Bereitstellung nicht-requirierbarer Fahrzeuge reservieren;

– Bau, Betrieb und Unterhalt infrastruktureller Anlagen reduzieren, weil nur zirka ein Drittel der benötigten Fahrzeuge zu verwalten sind.

Andererseits lässt sich **ein Nachteil nicht übersehen: Die Bestandesschwankungen im Requisitionsangebot.** Zivile Motorfahrzeuge sind in Form, Massen, Ausstattung und Technik von modischen, konjunkturellen und wirtschaftlichen Strömungen nachhaltig gesteuert. Als Beispiele seien zitiert:

- Schaltgetriebe, Halbautomaten, Automaten;
- grösser werdende Ladeflächen;
- Kombikarosserien;
- ausschliesslich zum Benützen auf dem Hauptstrassennetz ausgelegte Konstruktionen;
- Fahrzeugkombinationen bis 18 m Länge.

Die Vielfalt im Angebot lässt überdies verschiedene Probleme in der **Ersatzteilhaltung** erkennen. Eine Garantie, im richtigen Zeitpunkt über das richtige Material verfügen zu können, besteht kaum.

Ausbildungserschwerungen, fehlende Einheitlichkeit und Normen, ungewohnte Grössen, Gewichte und Konstruktionen sind **keine ausschlaggebenden Nachteile.** Die Konfrontation der Truppe mit diesen Gegebenheiten bringt bei einer Mobilmachung Startschwierigkeiten. Deren Überwindung bedarf zusätzlicher Anstrengungen. Für verantwortungsbewusste Kommandanten und Fachorgane sind das jedoch innert kurzer Zeit lösbare Probleme.

Die **Requisitionsvorbereitungen** werden laufend von diesen Entwicklungsprozessen berührt. Die Anpassung an den jeweiligen Stand im Requisitionsangebot fällt in die Zuständigkeit des Bundesamtes für Transporttruppen. Die Abb. 14 zeigt die Entwicklung im Landesbestand der Motorfahrzeuge im Verlaufe der letzten zehn Jahre.

Wenn davon ausgegangen wird, dass bei Mobilmachung die zivile, individuelle Motorfahrzeugbenützung mit wenigen Ausnahmen über kürzere oder längere Zeit eingestellt sein dürfte, erhält die Motorfahrzeug-Requisition einen

Jahr	1	2	3	4	5	6	7
1971	1458197	86329	40919	24689	1610134	118349	1728483
1972	1557165	91659	42819	27358	1719001	114407	1833408
1973	1651817	96549	45119	28611	1822096	111933	1934029
1974	1723024	95852	50349	30286	1899511	111867	2011378
1975	1794255	103154	46017	30300	1973726	90325**	2064051
1976	1863615	104137	45416	31204	2044372	93639	2138011
1977	1932824	107730	44013	31774	2116341	105367	2221708
1978	2054977	115829	47636	124156*	2342598	122804	2465402
1979	2154274	122630	48912	130951	2456767	120427	2577194
1980	2246752	131086	49403	137685	2564926	137340	2702266

- 1 Personenwagen
 - 2 Kleinbusse, Lieferwagen, Gesellschaftswagen bis 3,5 t.
 - 3 Lastwagen, Sattelschlepper.
 - 4 Gewerbliche Traktoren, Motorkarren, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Ausnahmefahrzeuge.
 - 5 Total Motorwagen.
 - 6 Motorräder.
 - 7 Total Motorfahrzeuge.
- * ab 1978 inklusive Landwirtschaftstraktoren, Motorkarren und Arbeitsmotorwagen.
 ** ab 1975 werden nur die seit 1968 immatrikulierten Kleinmotorräder erfasst.

Abb. 14: Entwicklung im Landesbestand der Motorfahrzeuge 1971 bis 1980.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1980, 88. Jahrgang, Bundesamt für Statistik, Seiten 230/231.



Abb. 15: Requisitionsfahrzeuge.



neuen Sinn: **Vorhandenes und einsatzfähiges, jedoch brachliegendes Material kommt in einer Notlage zum sinnvollen, zielgerichteten Einsatz** (Abb. 15).

¹ Requisition: Die von Truppen, Militärbehörden sowie Organen des Zivilschutzes und, soweit sie aufgrund besonderer Voll-

machten dazu berechtigt sind, Organen der Kriegswirtschaft zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben erforderlichen Mittel, können in Zeiten aktiven Dienstes durch Requisition beschafft werden. Die Requisition umfasst bewegliche und unbewegliche Sachen, die auf andere Weise zu annehmbaren Bedingungen nicht erhältlich sind. (Verordnung über die Requisition vom 3.4.68, Stand 1.7.78, Artikel 1, Absatz 1.)

SAURER-Militär- Radfahrzeuge



AG Adolph SAURER
9320 Arbon
Tel. 071 - 46 91 11

z.B.: Gelände-Personen- wagen, Typ 232 M



- Ausserordentlich robust, bedienungseinfach und anspruchslos im Unterhalt; bestgeeignet für alle Truppengattungen.
- Bewährte und erprobte Komponenten aus der Grossserien-Produktion.
- Modernste Antriebsgruppe von Volvo-Penta.
- Nie mehr Rost, dank fortschrittlichster Kunststoff-Karosserie. SAURER: 15 Jahre Erfahrung in der Kunststoff-Verarbeitung.
- Höchste Sicherheit für die Wehrmänner.

SAURER — Jahrzehntelange Erfahrung im Bau von Militärfahrzeugen