

Objekttyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **164 (1998)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

Vietnam. Dossier, Erinnerung
Juli–August, Heft 1997, Zürich,
Verlag «Du», 195 S.

Eine ausgezeichnete Geschichte des Vietnam-Krieges (1965–75) wird in einem Heft als «Dossier» vorgelegt. In fünf Teile gegliedert, behandelt diese Dokumentation eine Reihe von «Erinnerungsarbeiten», «ein Fotodossier», «Gesichter des Krieges» (mit eindrücklichen Schwarzweissfotos), «Orte der Erinnerungen» und eine «Chronik» bzw. einen «Epilog» der Geschehnisse. Peter Gosztony

**Kenneth Angst (Herausgeber),
Der Zweite Weltkrieg
und die Schweiz**

Verlag NZZ, Zürich, 1997,
143 Seiten mit 29 bibliographischen Hinweisen,
Quellenverzeichnis und zahlreichen Anmerkungen.

Gleich nach der Kapitulation Hitler-Deutschlands versuchten die Alliierten, geraubte ausländische Vermögenswerte, z.B. Raubgold, sicherzustellen. Die Alliierten, im Bewusstsein des hohen Blutzolls, den sie entrichtet hatten, wollten nicht verstehen, dass die Schweizer nicht Partei ergriffen hatten gegen Nazi-Deutschland. Die Schweiz wurde deshalb an die Gründungskonferenz der Vereinten Nationen gar nicht eingeladen. Immerhin würdigte Churchill unser Verhalten positiv. «Als einzige neutrale Macht war sie das Bindeglied zwischen den hässlich zerstrittenen Nationen und uns. Was heisst es schon in diesem Zusammenhang, zu fragen, ob sie uns oder die Deutschen mehr begünstigt hat im Handel? Sie musste für sich selber sorgen, wenn sie am Leben bleiben wollte.» In diesem Licht werden hier Fragen nach dem Kauf von geraubtem Gold aus deutsch besetzten Ländern oder nach dem Handel mit Nazi-Gold beleuchtet. Der Vorwurf, der im Eisenstat-Bericht erhoben wird, die Schweiz habe durch ihr Verhalten indirekt den Krieg verlängert, wird klar zurückgewiesen, war doch die Schweiz als letzter freier Nachbarstaat Deutschlands den Alliierten in vielfältiger Weise nützlich und hilfreich gewesen. Das Buch kommt zur rechten Zeit. Denn die vielen und nicht immer massvollen Vorwürfe durften nicht unerwidert bleiben. Wertvoll sind die Beiträge prominenter Persönlichkeiten, von

Bundesrat Kaspar Villiger und Bundesrat Arnold Koller, von alt Bundesrat Schaffner, vom früheren Generalstabschef Hans Senn, von Walther Hofer, die Bewertungen von Klaus Urner, Dietrich Schindler, Hugo Büttler und Thomas Maissen. Und so wird alles wieder ins rechte Licht gerückt. Heinrich Amstutz

**Marcus Bauer
Nutzfahrzeuge der MOWAG
Motorwagenfabrik AG, Kreuzlingen (Schweiz)**

199 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, technischen Tabellen und schematischen Darstellungen. Literaturverzeichnis und Bildernachweis. Fachpresse, Goldach 1996.

Durch die Übernahme des vollen Aktienkapitals der MOWAG Motorwagenfabrik AG durch den ideenreichen und tatkräftigen Allrounder Walter Ruf im Jahre 1954 begann eine neue Ära unternehmerischer Tätigkeit dieser Firma, die sich fortan durch eine reiche Palette ziviler und militärischer Kraftfahrzeuge erstklassiger Qualität weltweit auszeichnete.

Als Militärmotorfahrer hatte Ruf schon früh erkannt, dass nur eine Standardisierung der Kategorie-A-Fahrzeuge mit denselben mechanischen Gruppen zum Ziel führen konnte. Ergebnis dieser Einsicht war der Ortsdienstwagen für die PTT, von dem das Unternehmen zwischen 1950 und 1960 214 Einheiten an die Postbetriebe ausliefern durfte. Der Klassiker unter den Militärfahrzeugen ist zweifellos der Mowag l t 4x4, der ab 1950 bis 1963 in 1668 Exemplaren an die Schweizer Armee geliefert wurde. Darunter befanden sich Mannschafts-, Sanitäts-, Kommando-, Telefonzentralen-, Funk-, Fernbetriebswagen sowie 240 Panzerattrappen. Als Fortbewegungsaggregat dienten Motoren, Zusatzgetriebe und Achsen der Firma Chrysler. Chassisrahmen und Karosserie baute die MOWAG. Durch die problemlos auswechselbare Karosserie wurde der Ersatzteil- und Reparaturdienst wesentlich vereinfacht. Die erstaunliche Zählebigkeit dieses Militärfahrzeugmusters liess es bis in die neunziger Jahre in der Armee im Einsatz stehen. Ausgemusterte Kraftwagen standen oder stehen noch heute bei der Polizei oder Feuerwehr im Einsatz. Weitere Marktlücken wurden im Bereiche der Reisedecks, Möbeltransporter, Schwerlast-

wagen und Langeisentransporter gefunden. Sie entstanden alle unter Verwendung verschiedener erprobter Bauteile aus der Grossserienproduktion. 1953 bis 1988 baute das Unternehmen total 556 Einsatzfourgons für die PTT. Sie sind für eine Nutzlast von 10 Tonnen ausgelegt und mit einer Heckladevorrichtung oder Hebebühne ausgestattet. Grossen Erfolg verzeichnete die MOWAG in der Bundesrepublik Deutschland. Für den Bundesgrenzschutz baute sie eine erste Serie von 25 Radpanzern WOTAN, wobei nachfolgend weitere 700 Fahrzeuge durch die Deutschen in Lizenz hergestellt wurden, und zwar den SW1 als Gruppenfahrzeug und den SW2 als Aufklärer mit 2-cm-Kanone. Die Panzerwanne war gegen ABC-verseuchte Luft abgedichtet. Massgeblich arbeitete die Firma an der Entwicklung des deutschen Schützenpanzers Marder mit. Aus eigener Initiative entwickelte sie Kugelblenden für Maschinenpistolen und Scheitellafetten für Maschinengewehre, die ermöglichten, aus dem gänzlich geschlossenen Fahrzeug unter Panzer- und ABC-Schutz zu schießen. Beide Komponenten lieferte die MOWAG in erheblichen Zahlen an die Bundeswehr.

Die bislang erfolgreichste Entwicklung ist fraglos die Piranha-Radpanzerfamilie, die aus den Erfahrungen mit den Radpanzermodellen Roland und Grenadier 4x4 sowie Puma 6x6 entstand. Die Schweizer Armee beschaffte zwischen 1989 und 1993 allein 310 Panzerjäger Piranha 6x6 zur Verstärkung der Panzerabwehr der Infanterie auf Stufe Auszugsregiment, Gebirgsdivision und Radfahrerregiment. Weitere 615 Radschützenpanzer werden an 18 mechanisierte Infanterie-Bataillone geliefert. Rund 2700 Piranhas sind bisher in ausländischen Armeen eingeführt. Für weitere 1700 Exemplare liegen Aufträge vor. Die Piranha-Palette wurde inzwischen durch eine fünfsichtige Version mit Panzerturm für eine 105-mm-Kanone ergänzt. Vom leichtgepanzerten Aufklärungsfahrzeug Eagle 4x4 hat das EMD bereits 154 Exemplare in Auftrag gegeben. Es ist für Aufklärungsaufgaben der mit dem Panzer Leopard 2 ausgerüsteten Verbände vorgesehen. Zahlreiche Prototypen entstanden im Bereich der Kettenfahrzeuge, wobei die Typenmuster Tornado, Taifun, Gepard, Mistral und Trojan hervorzuheben sind. Doch das Waffengeschäft ist

härter geworden, dies insbesondere wegen des restriktiven schweizerischen Waffenausfuhrgesetzes. Der ideenreiche Unternehmer Walter Ruf sah sich deshalb gezwungen, vermehrt den zivilen Kraftfahrzeugmarkt zu berücksichtigen. Nachfragen wurden im Spezialfahrzeugbereich geortet. Gepanzerte Wertsachentransporter für die PTT, Feuerwehr-, Tanklösch-, Pickett-, Schlauchverlegungs-, Ölwehr- und Staublöschfahrzeuge, Ambulanzwagen, Elektroschlepper und Strassenbaumaschinen verliessen seit 1955 das Werk in Kreuzlingen. Flugzeugschlepper, Elektrofahrzeuge, Elektrohandwagen für die PTT, 3-Rad-Schlepper für die Industrie, Post und Eisenbahn sowie 4-Rad-Elektro-Transporter ergänzen die reiche Angebotspalette. Der Diversifikationswille Walter Rufs schlug sich in zahlreichen Prototypen nieder, die entscheidend zum vielfältigen technischen Know-how der MOWAG beitrugen. Dazu gehören der Frontlenker-Lastwagen 8x4, der Langeisen-Transporter U 6x4, der Frontlenker-Sattelzug 6x4, die geländegängigen Lieferwagen 4x4 und 6x6, die handgeführte Doppelfibrationswalze von 900 bis 1300 kg, die Tandem-Vibrationswalze von 2000 bis 3300 kg und die Vierlingslenkwalze von 4,5 bis 18 Tonnen. Zu einem wichtigen Markt entwickelten sich die Fahrzeuge für zivile Notfalldienste wie auftragsgerechte Feuerwehrwagen sowie modernst eingerichtete Sanitäts- und Rettungsautos.

Die MOWAG hat sich unter der einflussreichen Leitung von Walter Ruf zu einem bedeutenden internationalen Unternehmen des Kraftfahrzeugbaus entwickelt, das der Ausbildung tüchtiger Berufsleute seit jeher grösste Aufmerksamkeit schenkt. Um die 70 Lehrlinge werden bei einem Mitarbeiterbestand von 470 Angestellten Jahr für Jahr in den mannigfaltigen Bereichen der Fahrzeugindustrie geschult. Ein moderner Maschinenpark, zeitgemäss eingerichtete Arbeitsplätze, bedeutende Ersatzteillager, rigorose Qualitätskontrollen und nicht zuletzt sorgfältig ausgesuchte Fachkräfte garantieren für erstklassige Arbeit in allen Sparten der Firma. Tief beeindruckt blickt man zurück auf die überzeugenden Leistungen eines Herstellers, der der internationalen Konkurrenz erfolgreich zu trotzen verstand. Ein respektvoller Leistungsausweis!

Anton Künzi ■