Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

Band: 32 (1959)

Heft: 1

Artikel: Heeresmotorisierung : ein Hauptproblem der Landesverteidigung

Autor: Peter, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-560022

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Heeresmotorisierung — ein Hauptproblem der Landesverteidigung

Interview mit

Oberstbrigadier G. Peter

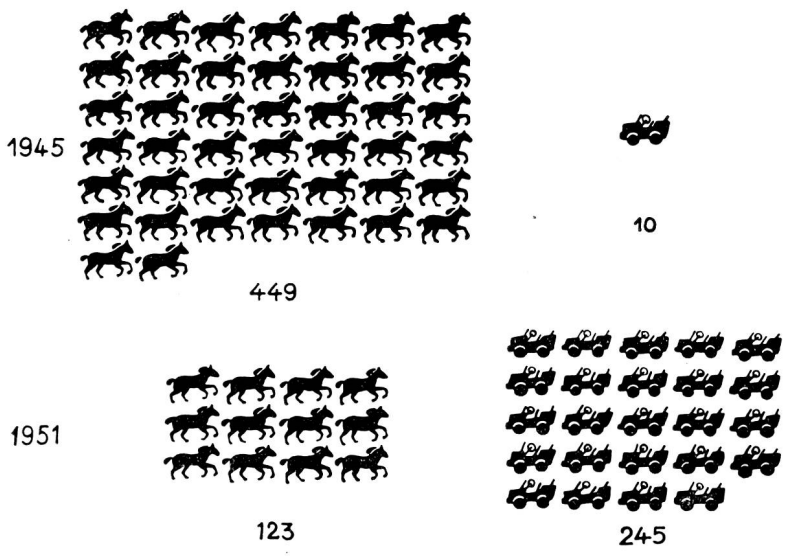
Die Motorisierung spielt in unserer Armee eine immer grössere Rolle. In einem Interview äusserte sich der neue Chef der Abteilung für Heeresmotorisierung, Oberstbrigadier *G. Peter*, zu den aktuellen Fragen, die sich in diesem Zusammenhang stellen.

Die 1941 gebildete Abteilung für Heeresmotorisierung hat bereits bei den Reorganisationen der Truppenordnungen 1947 und 1951 die Motorisierungsprobleme der Armee bearbeitet. Nun steht bekanntlich eine neue Organisation in Bearbeitung, die zum Ziele hat, unsere Armee den letzten Forderungen der neuzeitlichen Kriegsführung anzupassen. Dabei spielen natürlich die Fragen der Motorisierung wiederum eine bedeutende Rolle.

Unsere Armee besitzt wohl einen eigenen Fahrzeugpark, der den Bedarf an Spezialfahrzeugen und die Ausbildungsbedürfnisse in Friedenszeiten zu decken vermag, aber nur einen Bruchteil der bei Kriegsmobilmachung erforderlichen Motorfahrzeuge enthält. Deshalb müssen wir in Kriegszeiten zur Requisition greifen und den Armeebedarf dem Landesbestand entnehmen. Die Motorisierung der Armee ist deshalb immer sehr eng mit derjenigen der Wirtschaft verknüpft und kann dieser nicht wesentlich vorauseilen. Es ist volkswirtschaftlich und militärisch von grösster Wichtigkeit, den Landesbestand an militärtauglichen Motorfahrzeugen zu pflegen und zu vergrössern, denn dadurch kann einerseits die Kriegstauglichkeit der Motorisierung verbessert, andererseits der Allgemeinheit viel Geld gespart werden. Motorfahrzeuge, welche im Frieden der Wirtschaft dienen und sich dort amortisieren, im Kriegsfall aber der Armee als feldtaugliche und geländegängige Transportmittel zur Verfügung stehen, kommen, gesamthaft gesehen, am billigsten zu stehen. Diese Feststellung scheint mir um so richtiger zu sein, als es mit den finanziellen Aufwendungen zum Ankauf bundeseigener Fahrzeuge noch nicht getan ist, sondern auch die nötigen Einstellmöglichkeiten zu schaffen wären, und viel Personal für den technischen Unterhalt angestellt werden müsste. Zudem würde dieses kostspielige Material normalerweise jährlich nur einige Wochen zum Einsatz kommen und wäre oftmals technisch bereits überholt, bevor es auch nur eingefahren ist. Man muss sich deshalb damit begnügen, die für Ausbildungszwecke benötigten Motorfahrzeuge und zudem die in der Wirtschaft als Requisitionsfahrzeuge nicht unterzubringenden Spezialvehikel anzukaufen. Wir haben natürlich ein grosses Interesse daran, die zivilen Fahrzeughalter zur Anschaffung militärtauglicher Motorfahrzeuge zu animieren. Deshalb werden an militärtaugliche Lastwagen schweizerischer Herkunft Bundesbeiträge ausgerichtet und für gewisse importierte allradgetriebene Fahrzeuge Rückerstattungen in der Grössenordnung von zwei Dritteln der Zollgebühren gewährt, sofern sich der Besitzer zum Abschluss eines Vertrages mit der Abteilung für Heeresmotorisierung entschliesst. So war es zum Beispiel durch diese letztere Massnahme möglich, der Armee mehr als 8000 allradgetriebene Fahrzeuge in der Wirtschaft sicherzustellen. Vergessen wir in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung des «Dienstmotorfahrzeuges» nicht, die mit dem System verwandt ist, welches für Militärfahrräder und Kavalleriepferde angewandt wird, nämlich die Abgabe von Motorrädern und Jeeps an dienstpflichtige Wehrmänner zur Hälfte des Tarifpreises. Wir müssen uns bemühen, alle in den genannten Systemen liegenden Möglichkeiten auszuschöpfen und nötigenfalls neue zu schaffen. Alle diese Massnahmen liegen sowohl im Interesse der Landesverteidigung als auch in demjenigen der Volkswirtschaft, die ja schlussendlich für die Kosten der Armee aufzukommen hat.

Die Diskussionen um eine vermehrte Motorisierung führen immer auch sehr bald zur Frage, welche Rolle das Pferd in unserer Zukunftsarmee zu spielen hat. Das Reit-

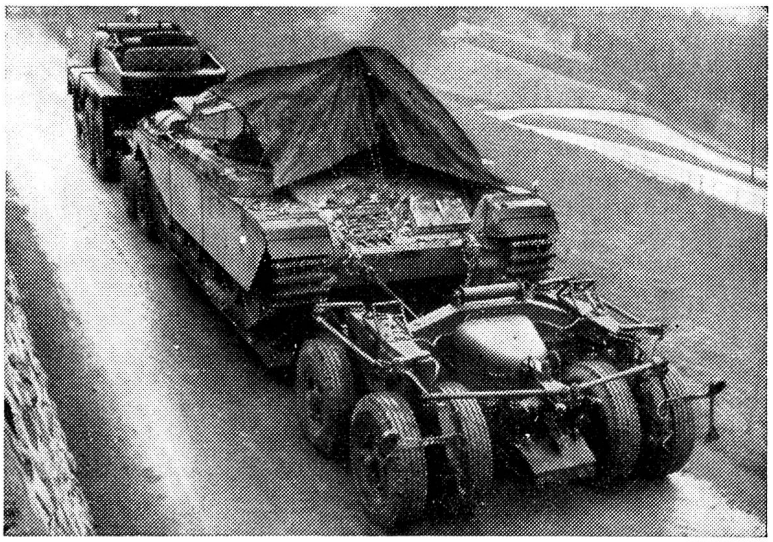
Überall auf unseren Strassen kann man solche Bilder antreffen, wenn Truppen im Dienste stehen. Soldat und Motor sind heute zwei nicht mehr zu trennende Begriffe. Auch wenn die geistige und körperliche Einsatzbereitschaft stets ein wichtiger Faktor für die Schlagkraft der Schweizer Armee bleiben wird — die folgerichtige Ausnutzung der Technik muss dazukommen, wenn wir auch weiterhin eine wirksame Landesverteidigung wollen.



Unsere Gegenüberstellung zeigt den Stand der Transportmittel in einem Infanterieregiment 1945 und nach der Truppenordnung 1951. Die Zahl der Motorfahrzeuge hat sich verzwanzigfacht, die Zahl der Pferde ist auf fast einen Drittel zurückgegangen.

pferd bei den Kampftruppen übergehe ich wissentlich und wende mich aktuelleren Problemen zu. Als Trag- und gegebenenfalls auch als Zugtiere sind Pferde und Maultiere nach wie vor unentbehrlich. Solange wir keine motorisierten Transportmittel haben, die im unwegsamen Alpen- und Voralpengebiet bessere Leistungen erzielen als Pferde, so lange kann die Devise auf dem Gebiet des Transportwesens nie heissen «Pferd oder Motor», sondern immer nur «Pferd und Motor». In der Armee ist der Konkurrenzkampf zwischen Motor und Pferd längst ausgetragen und entschieden. Jedes Mittel gehört nämlich dorthin, wo es uns am meisten nützt. Wer Saumkolonnen auf fahrbaren Wegen einsetzt, ist ein Dummkopf, wer Motorfahrzeuge auf Saumwegen verwenden will, ein Utopist. Der grösste Konkurrent des Pferdes ist innerhalb der Armee übrigens nicht das Motorfahrzeug, sondern die Seilbahn. Aber auch sie vermag das Pferd nicht in jedem Falle rationell zu ersetzen. Der erfolgreiche Einsatz von hippomobilen Transportformationen hängt nicht zuletzt von der Geschicklichkeit der höheren Führung ab, der es gelingen muss, diese Verbände von vorneherein dorthin zu legen, wo man sie voraussichtlich brauchen wird. So können lange Anmarschwege und entsprechend grosse Zeitverluste vermieden werden. Es ist allerdings möglich, auch Trainkolonnen über grössere Strecken mit Motorfahrzeugen zu transportieren.

Die Diskussion über das Pferd führt mich — so eigenartig das scheinen mag — schnurgerade auf das Problem der Betriebsstoffe. Von Motorisierungsgegnern wird dieses Stichwort sehr oft verwendet. Sie wollen uns weismachen, die Motorisierung sei, weil sie auf die nur im Auslande erhältlichen Betriebsstoffe angewiesen ist, im Kriege nicht sichergestellt. Weil ich beobachtet habe, dass sich doch immer wieder viele Leute durch diese unsachlichen Behauptungen und falschen Schlussfolgerungen verwirren lassen, trete ich gern mit einigen Worten auf dieses Problem ein. Ich kann es kurz machen: Es kommt nämlich nur darauf an, zu Friedenszeiten genügende Mengen an Treibstoffen und Schmiermitteln einzulagern. Das ist alles. Auch Pferde können nicht aus der Luft leben. Die Einlagerung desselben Energiepotentials ist an Betriebsstoffen einfacher und weniger voluminös als an Pferdefutter. Und wohin es führt, wenn Pferde aus demselben Boden leben müssen, wie ein Volk von 5 Millionen Einwohnern, das haben wir anlässlich der Anbauschlacht in den vierziger Jahren erlebt. Es kommt nur, so habe ich gesagt, auf die Einlagerung genügender Reserven an. Die Lagerhaltung an Betriebsstoffen als Kriegs-



Spezialfahrzeuge der Armee, wie dieser Schlepper, der Tiefbettanhänger und selbstverständlich der Panzer selbst können nicht auf dem Requisitionswege angeschafft werden. Sie müssen von der Armee gekauft und in ständiger Bereitschaft gehalten werden. Dieser Lastzug wiegt 100 Tonnen!

reserve ist heute durchaus in Ordnung. Es ist klar, dass schliesslich jede Reserve einmal erschöpft ist, auch die grösste. Aber das ist mit der Kriegsmunition genau dasselbe, ohne dass jemand die Meinung vertreten würde, wir müssten unsere Soldaten mit Hellebarden und Morgenstern bewaffnen, nur weil uns eines Tages die Munition ausgehen könnte. Jedenfalls kann ich Ihnen sagen, dass das Argument der ausländischen Betriebsstoffe heute ebensowenig ein Einwand gegen die Motorisierung darstellt, wie das Argument des ausländischen Kupfers ein Einwand gegen die Feuerwaffen sein kann. Es ist selbstverständlich, dass die Lagerhaltung an Betriebsstoffen in einem genau abgewogenen Verhältnis zum Stand der Motorisierung stehen muss; mehr Motorfahrzeuge heisst also auch: mehr Betriebsstoffe einlagern.

Im engen Zusammenhang mit Motorisierungsproblemen stehen natürlich auch aktuelle Fragen des Strassentransportwesens und des Strassenverkehrs. Für heute muss ich Sie bitten, sich mit der Bemerkung zu begnügen, dass auch diese Gebiete zurzeit bearbeitet werden und die aus dieser Bearbeitung resultierenden Überlegungen ihren Niederschlag in der Reorganisation der Armee finden werden.

Aus den Ausführungen von Oberstbrigadier Peter geht deutlich hervor, dass die Abteilung für Heeresmotorisierung in der Organisation einer modernen Schweizer Armee einen wichtigen Platz einnimmt. Im Zeichen der vermehrten Motorisierung der Truppe kommt ihr in Zukunft eine überragende Bedeutung zu; ihr Ausbau zu einer stets schlagkräftigen, einwandfrei funktionierenden Organisation ist für unsere Landesveteidigung eine unerlässliche Bedingung.

Mobilofon nach dem Bausteinprinzip

Mit dem neuen Philips-Mobilofon-Funksprechgerät, Baureihe 300, ist ein entscheidender Schritt in Richtung Verbilligung und leichte Anpassung an die zahllosen Sonderwünsche der Gerätebenutzer in Verkehr, Industrie und Behörden gelungen. Charakteristisch für die neue Baureihe ist die weitgehende Unterteilung des Chassis in Baueinheiten, die jeweils den technischen Gegebenheiten entsprechend auf einem stets einheitlich breiten Montagerahmen ohne Steckverbindungen zusammengefügt werden. Nur die Länge des Rahmens ändert sich nach Anzahl und Breite dieser Baueinheiten. Das Ergebnis ist eine rasche Anpassung durch Hinzufügen von Spezialeinheiten, so dass Sonderanlagen schnell und preisgünstig geliefert werden können. Die derart zusammengestellten Anlagen sind in ihren Abmessungen ausserordentlich klein.

Die Sender arbeiten mit Phasenmodulation; damit ist für höchste Frequenzkonstanz Gewähr geleistet. Soweit Frequenzmodulation gefordert wird, wie etwa im Landstrassen- und Hafenfunk, wird zusätzlich ein Hubvervielfacher-Mischzusatz geliefert, der selbst bei 300 Hz Modulationsfrequenz noch einen Hub von 15 kHz im 40-MHz-Band ermöglicht. Die reguläre Anlage ist mit einer 15-Watt-Senderendstufe ausgerüstet, wobei je nach Baueinheit Kanäle im 40-, 80- und 160-MHz-Bereich benutzt werden können.

Ein besonderer Vorzug ist die Umschaltmöglichkeit der Senderendstufe als 15-Watt-Kraftverstärker für Kommandozwecke. Das wird beispielsweise im Dienst der Verkehrspolizei sehr begrüsst, denn nunmehr erreicht man mit einem Druckkammer-Lautsprecher eine einwandfreie Sprachverständigung bis auf 200 m Entfernung. Der Mobilofon-Sender/Empfänger 300 kann in der Regel aus der vorhandenen Fahrzeugbatterie ohne Änderung der Ladeeinrichtung betrieben werden, soweit der Sammler überhaupt die nötige Kapazität aufweist.

Das neue «Selekehr»-Rufverfahren behält gewisse Vorzüge des bisherigen Selektivrufverfahrens bei, ist jedoch wesentlich billiger als diese Zusatzeinrichtung.

Fernschreiber statt Morsetelegraphen bei den SBB

Die schweizerischen Bundesbahnen haben sich entschlossen, den Morsetelegraphen aufzuheben und ein Fernschreibnetz auf breiter Grundlage aufzubauen, welches den heutigen Bedürfnissen entspricht, aber auch zukünftigen Neuerungen im Nachrichtenaustausch Rechnung trägt. Aus Kostengründen ersetzt man nicht jeden Morseapparat durch einen Fernschreiber. Infolgedessen wird eine Anzahl Dienststellen nicht mehr für schriftliche Übermittlungen ausgerüstet sein. In diesen Fällen muss das Telephon die früher dem Morsetelegraphen zukommenden Aufgaben vollständig übernehmen. Als Fernschreiber sollen in erster Linie übermittelt werden: Belastungsmeldungen, Anordnung und Ausfall von fakultativen und Extrazügen, Wagenrepartitionsverkehr, Wagenstellungen, Verkehr mit ausländischen Verwaltungen, allgemeine Weisungen und Bekanntmachungen der Betriebsleitungen. Das Projekt für den Ausbau des Fernschreibnetzes sieht in einer ersten Etappe fünf automatische Zentralen in Lausanne, Bern, Luzern, Basel und Zürich vor, an die ungefähr 100 Fernschreiber angeschlossen werden. In einer zweiten Etappe beabsichtigen die Bundesbahnen, eine Anzahl Bezirksfernschreibleitungen zu erstellen, die, ausgehend von den

Verbandsabzeichen

für Funker- oder Telegraphen-Pioniere können bei den Sektionsvorständen bezogen werden