Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 46 (1971)

Heft: 5

Artikel: Unsere Armee in Einzeldarstellungen [Fortsetzung]

Autor: Kurz, H.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-704306

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

wie in quantitativer und qualitativer Hinsicht unser Instruktionskorps in Top-Form gebracht werden kann. Es gehört sich, an dieser Stelle unseren Instruktionsoffizieren und -unteroffizieren in aller Form aufrichtig zu danken für ihre Berufshingabe und für ihre für einen Aussenstehenden kaum messbaren, grossen Leistungen im Dienste der Erziehung und Ausbildung. Was von diesen Soldaten aus Berufung gerade in diesen Zeiten unter erschwerten Umständen an Arbeit für unsere Armee erbracht wird, verdient höchstes Lob. So mögen denn die nun in Gang gebrachten Reformen vor allem den Instruktoren aller Grade die längst verdiente materielle Besserstellung und attraktivere Laufbahngestaltung bringen, die im Hinblick auf ihre Sonderstellung als militärische Lehrer unumgänglich notwendig sind.
Die Motive, die den Ausbildungschef der Armee veranlasst haben, in der Erziehung und Ausbildung unserer Soldaten neue Schwerpunkte zu setzen, können kaum prägnanter umschrieben werden als mit Korpskommandant Hirschys eigenen Worten:

«Die militärische Erziehung und das Leben in der militärischen Gemeinschaft spielen heute eine entscheidende Rolle. Es ist die Aufgabe aller Vorgesetzten, darüber zu wachen, dass der Geist, der in unserer Armee herrscht, ein guter sei, dass bei den uns anvertrauten Menschen allmählich der Sinn für jene wahre Gemeinschaft wächst, wo jeder sein Teil an der Verantwortung trägt. Unsere gesamte militärische Erziehung muss dazu führen — heute mehr noch als in der Vergangenheit —, aus unseren jungen Soldaten freie Männer im Sinne der Erkenntnis zu machen, dass wahre Freiheit erst dort entsteht, wo jeder in der Ordnung sich persönlich einsetzt.

Mit freundlichem Gruss

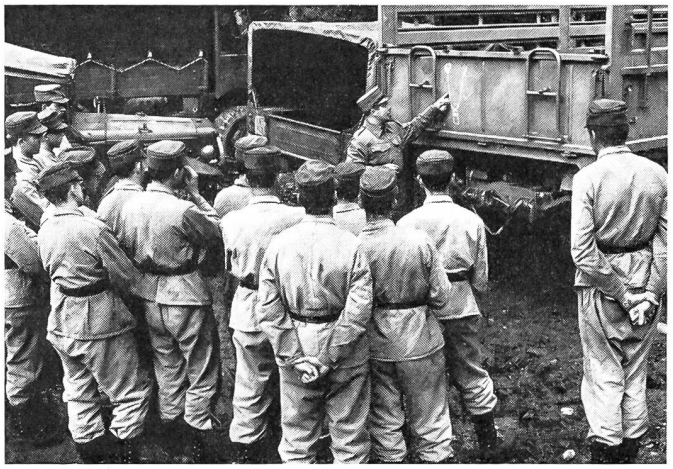
Ihr
Ernst Herzig

Ich freue mich, Ihnen mit dieser Ausgabe die zweite Sondernummer des Jahres 1971 zu überreichen. Sie trägt den Titel *«Sanitätstruppe und Sanitätsdienst»* und ist den Angehörigen der blauen Waffenfarbe gewidmet. Dank und Anerkennung schulde ich der Abteilung für Sanität des EMD, die uns die Beiträge vermittelt hat und für den Sonderteil auch die Verantwortung übernimmt. Ich bin überzeugt, dass diese instruktive Sondernummer Ihr ganzes Interesse finden wird. H.

Unsere Armee in Einzeldarstellungen (XX)

Der Transportdienst der Armee

Mit der letzten Reorganisation der Armee, der sogenannten «Truppenordnung 1961», haben die bisherigen Motortransporttruppen aufgehört, eine Truppengattung der Armee zu sein; sie sind zu dem neuen *Dienstzweig des Transportdienstes* der Armee umgestaltet worden, dem ausser den Formationen des Motortransportdienstes auch diejenigen des Eisenbahndienstes zugewiesen wurden. Die praktische Bedeutung dieser Umwandlung von der Truppengattung zum Dienstzweig liegt darin, dass der Transportdienst über keine eigenen Rekruten mehr verfügt; seine Formationen setzen sich ausschliesslich aus umgeteilten Wehrmännern des Auszugs und des Landsturms zusammen, die ihre Ausbildung als Motorfahrer in einer Truppengattung der Armee erhalten haben. Mit dieser Neuregelung ist der Schlussstrich unter eine mehr als 60 Jahre dauernde Entwicklung unserer Heeresmotorisierung gezogen worden, die als Entwicklung von einer zentral geleiteten Spezialwaffe zum Allgemeingut der Armee bezeichnet werden kann. Der Ausbau der Motorisierung zu einem in allen Teilen unserer Armee vertretenen Dienst ist ein instruktives Beispiel für die technische Vorwärtsentwicklung, die unsere Armee in den letzten Jahrzehnten erlebt hat.
Die organisatorischen Anfänge unserer Heeresmotorisierung fallen in das Kriegsjahr 1916, in welchem der Bundesrat mit einem Beschluss vom 17. Oktober 1916 einen *Motorwagendienst der Armee* schuf, der sich als zentrale Stelle mit sämtlichen das Motorfahrzeugwesen der Armee betreffenden Fragen zu befassen hatte. In der Zwischenkriegszeit und namentlich in den Kriegsjahren 1939—45 erfuhr die Heeresmotorisierung einen bedeutenden materiellen und organisatorischen Ausbau. Parallel zum allgemeinen technischen Ausbau des Heeres und gefördert durch die ausserordentliche Breitenentwicklung der zivilen Motorisierung in unserem Land, löste sich die Heeresmotorisierung aus ihrer Stellung als Spezialität einzelner Dienste heraus und wurde damit zum Allgemeingut der Armee. Jede Truppengattung hat heute ihre Motorisierten; es gibt längst nicht mehr nur «weinrote» und «gelbe», sondern auch «rote», «grüne», «blaue» usw. Motorisierte. In rund 20 Rekrutenschulen, in welchen 65 Armeefahrlehrer tätig sind, werden heute die jungen Motorfahrer ausgebildet. Motorisierung ist ein Tätigkeitsfeld, das in allen Truppengattungen heimisch ist. Die Truppe hat gelernt, «motorsiert zu denken»; die Kinderkrankheiten der Heeresmotorisierung dürften heute im wesentlichen überwunden sein.
Das für unsere heutige Heeresmotorisierung gültige Prinzip, wonach jedem Truppenverband und jedem Stab von Anfang an die von ihm benötigten Waffen und Geräte fest zugeteilt werden, damit er im Bedarfsfall sofort und sicher darüber verfügen kann, erfährt im Bereich der Heeresmotorisierung dort einen Einbruch, wo unsere Mittel hierfür nicht ausreichen. Während die motorisierten Mittel für den unmittelbaren Bedarf der Truppe, d. h. für die Verschiebung in *einer* Fahrt, fest zugeteilt sind, werden die Motorfahrzeuge für alle zusätzlichen und grösseren Transportbedürfnisse an zentraler Stelle, d. h. auf der höheren Stufe, als eine Art «Reservoir» zusammengefasst, um sie von Fall zu Fall dorthin abgeben zu können, wo sie am dringendsten benötigt werden. Mit diesem Prinzip des zentralen «Pools» der motorisierten Transportmittel wird vermieden, dass die Truppe mit Motorfahrzeugen belastet wird, die sie unter Umständen gar nicht braucht, während diese Fahrzeuge anderswo vielleicht dringend benötigt werden. Es ist eine typische Aushilfe des armen Mannes, dessen Mittel beschränkt sind, der aber damit rechnen darf, dass die Mittel nicht überall gleich dringend benötigt werden, so dass er danach streben muss, sie in jedem einzelnen Fall dorthin zu



geben, wo sie — im Interesse des Ganzen — den grössten Nutzeffekt ergeben. Damit wird eine möglichst intensive und zweckmässige Ausnützung der verfügbaren Motorfahrzeuge und des Truppenmaterials, aber auch des immer knapperen Motorfahrerpersonals ermöglicht. Die organisatorische Zusammenfassung dieser in ihrer Bestimmung nicht von vornherein festgelegten Transportmittel erfolgt in der Form einheitlicher Motortransportabteilungen, die sich ihrerseits in Motortransportkompanien gliedern, die eine Transportkapazität von mindestens 150 Tonnen aufweisen. Die Abteilungen sind entsprechend dem Grundsatz der Konzentration der Mittel den Heereseinheiten und teilweise dem Armeekommando direkt unterstellt.

Die Verwirklichung unserer Heeresmotorisierung im Mobilmachungsfall folgt einem *gemischten Prinzip,* indem die von der mobilisierten Armee — wie auch von Zivilschutz und Kriegswirtschaft — benötigten Motorfahrzeuge einerseits den im Eigentum des Bundes stehenden, d. h. zum Korpsmaterial gehörenden Beständen und anderseits mittels *Requisition* den im Eigentum der Zivilbevölkerung stehenden Motorfahrzeugen der privaten Wirtschaft entnommen werden. Dieses gemischte System ist darum notwendig, weil die Bestände an bundeseigenen Motorfahrzeugen bei weitem nicht ausreichen würden, um den von der Armee gemäss der gültigen Truppenordnung im Mobilmachungsfall zum Aktivdienst oder Krieg benötigten Bedarf von rund 70 000 Motorfahrzeugen zu decken. Die Motorisierung der Armee mit Motorfahrzeugen, die ausschliesslich im Eigentum des Bundes stehen, würde dem Bund für die Beschaffung, Unterbringung und den laufenden Unterhalt ungeheure Kosten verursachen und ein vorzeitiges Veralten der vorhandenen Fahrzeuge bedingen, die im Frieden gar nicht richtig ausgenützt werden könnten. Wohl bedarf die Militärverwaltung im Frieden eines gewissen Grundbestandes an Motorfahrzeugen, um damit die Schulen und Kurse der Armee und die Militärverwaltung ausrüsten zu können; dazu kommt ein unerlässlicher Grundstock des Bundes an jenen Motorfahrzeugen, die in der privaten Wirtschaft knapp sind, so dass die Requisition nicht ausreicht, um die Bedürfnisse der Armee voll zu erfüllen — es sei insbesondere an schwere Lastwagen, Geländefahrzeuge aller Art und an verschiedene von der Armee benötigte, nicht requirierbare Spezialtypen (Funkfahrzeuge, Kommandowagen und vor allem Panzerfahrzeuge aller Art) gedacht. Wie sehr die Militärverwaltung bemüht ist, ebenfalls ihren Beitrag an die Lösung des Fahrzeug-Beschaffungsproblems zu leisten, geht daraus hervor, dass die Bestände an bundeseigenen Motorfahrzeugen der Armeemotorfahrzeugparks von insgesamt 600 Fahrzeugen im Jahre 1939 auf rund 27 000 Motorfahrzeuge (ohne Anhänger) zu Beginn des Jahres 1969 angestiegen ist. Heute liegen die Verhältnisse so, dass 67 Prozent der von der Armee im Mobilmachungsfall benötigten Motorfahrzeuge auf dem Requisitionsweg beschafft werden, während die übrigen 33 Prozent mit bundeseigenen Beständen bestritten werden. Somit wird der weitaus grösste Teil der von der Armee im Mobilmachungsfall benötigten Motorfahrzeuge dem Fahrzeugpark der privaten Wirtschaft entnommen. Diese Requisition, die gegen eine angemessene Entschädigung erfolgt, stützt sich auf Artikel 200 des Bundesgesetzes über die Militärorganisation, der jedermann verpflichtet, den zum Aktivdienst einrückenden Truppen für militärische Zwecke bewegliches und unbewegliches Gut zur Verfügung zu stellen. Die Militärverwaltung hat verschiedene Massnahmen getroffen, um das Vorhandensein einer genügenden Anzahl der von der Armee im Mobilmachungsfall benötigten Motorfahrzeugtypen in der zivilen Wirtschaft sicherzustellen.

Die Motorfahrzeugrequisition im Mobilmachungsfall macht eine peinlich genaue *Planung und Vorbereitung des ganzen Mobilmachungsapparates* notwendig. Wenn auch im Frieden keine «Dienstpflicht» der stellungspflichtigen Motorfahrzeuge besteht, müssen doch die von den Requisitionsvorbereitungen erfassten Motorfahrzeuge periodisch auf Zustand und Marschbereitschaft sowie auf ihre richtige Zuteilung an die Truppe inspiziert werden. Diese Vorarbeiten im Frieden sind ein Bestandteil des Requisitionsverfahrens und gehören ebenfalls zu den Pflichten des Motorfahrzeughalters.

In diesem gemischten System von Bundesbeschaffung und Requisition in der zivilen Wirtschaft kommt eine Erscheinung zum Ausdruck, die für unser schweizerisches Milizsystem charakteristisch ist: die engen Wechselwirkungen, die überall zwischen der Armee und dem zivilen Bereich bestehen. Es liegt im Wesen unserer Miliz, dass sie in hohem Mass auf dem aufbaut, was das bürgerliche Leben bietet, und dass die Armee für sich beanspruchen muss, was im zivilen Leben erarbeitet und erschaffen wurde. Nicht nur ist die Armee darauf angewiesen, überall auf das zivile Können und Wissen ihrer Bürger als Soldaten greifen zu können; sie muss weitgehend auch deren materielle Güter beanspruchen. Umgekehrt gibt die Armee dem zivilen Leben manches zurück: Auf dem Gebiet der Motorisierung schult und erzieht sie die Chauffeure, bildet die Mechaniker und Spezialisten aus und trägt zur Schaffung einer gesunden Einstellung zum Motorfahrzeug bei. Und schliesslich darf nicht übersehen werden, dass der Einsatz des Motorfahrzeuges zu militärischen Zwecken in vieler Hinsicht bahnbrechend war für manche technische Entwicklung: Unter dem Druck des militärischen Imperativs ist der technische Fortschritt gewaltig gefördert worden, was seinerseits wieder der zivilen Verwendung zugute gekommen ist. Die für die Miliz typische Wechselwirkung zwischen Volk und Armee wird in der Motorisierung besonders deutlich.

Die im Jahre 1961 geschaffene *Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen* ist die Zentralstelle der Armee für alle die Heeresmotorisierung betreffenden Fragen. Ihr obliegt insbesondere die Bereitstellung der von der Armee im Mobilmachungsfall benötigten Motorfahrzeuge. Im weiteren bearbeitet sie alle Aufgaben des Transportwesens und des militärischen Strassenverkehrs wie auch die vielfältigen Probleme der Verhütung von Unfällen mit Militärmotorfahrzeugen sowie der Schadenfolgen von militärischen Verkehrsunfällen. Schliesslich ist die Abteilung auch Koordinationsstelle für die Fahrausbildung der Motorfahrzeugführer innerhalb der Armee und verantwortliche Stelle für die Ausbildung der Angehörigen des Transportdienstes.
In ihrer koordinierenden Tätigkeit in Fragen des Motorfahrzeugwesens sieht die Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen eine Hauptaufgabe in der fachgerechten *Auswahl und der systematischen Ausbildung* aller in der Armee eingesetzten Motorfahrer. Die in den letzten Jahren in der Armee vorgekommenen Motorfahrzeugunfälle haben es notwendig gemacht, dass der Unfallverhütung noch vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Während man früher die Hauptquelle der militärischen Motorfahrzeugunfälle vor allem in einer ungenügenden Verkehrsdisziplin erblickt hatte, der man mit der Durchführung einer möglichst umfassenden Verkehrserziehung und mit der Schaffung einer eigenen militärischen Verkehrskontrolle zu begegnen suchte, werden heute als Ursachen zahlreicher Verkehrsunfälle in der Armee die mangelnde Fahrgewohnheit der jungen Leute auf den schweren Fahrzeugkategorien sowie ein ungenügendes Auslese-verfahren für die angehenden Motorfahrer erkannt. Die Armee hat deshalb eine ausgedehnte *psychotechnische Eignungsprüfung* erprobt, in welcher die jungen Motorfahrer- und Strassenpolizeirekruten vor ihrer Aushebung und definitiven Zuteilung zu einer motorisierten Truppe auf ihre Eignung, insbesondere ihre Unfallanfälligkeit getestet werden. Das Ergebnis dieser Prüfung ist für die Zuteilung des Mannes anlässlich der Rekrutenaushebung massgebend. Damit soll von Anfang an verhindert werden, dass Motorfahrer mit erhöhter Unfallgefährdung auf militärische Motorfahrzeuge gesetzt werden, für deren Führung sie nicht die erforderliche Eignung aufweisen, und sie für sich selbst und ihre Truppe zur dauernden Gefahr würden. Ausserdem wird die Fahrausbildung der jungen Motorfahrer insbesondere an den schweren und ungewohnten Motorfahrzeugen intensiviert. Mit diesen bei uns weitgehend neuen Methoden leistet die Armee dringend notwendige Pionierarbeit für die gesamte Unfallverhütung in unserem Land.
Gleichzeitig läuft die Tätigkeit der im Jahre 1951 eingeführten *militärischen Verkehrskontrolle* weiter. Diese Organisation besteht aus einer grösseren Zahl von Instruktionsoffizieren der Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen, die überall im Land, wo sich Truppen aufhalten, mit ihren Patrouilleuren eingreift, für Ordnung und korrekte Abwicklung des militärischen Strassenverkehrs sorgt und gegen Verkehrssünder in Uniform in leichten Fällen mit Belehrung und in schweren Fällen mit Anträgen auf Bestrafung eingreift.
Dass neben dieser direkten Einwirkung auf die militärischen Verkehrsteilnehmer alles getan wird, um in Schulen und Kursen der Armee die Kader und Motorfahrer im Blick auf ihre künftige Tätigkeit zu *schulen* und ihnen die erforderliche *Verkehrserziehung* angedeihen zu lassen, ist eine Selbstverständlichkeit. In dieser Hinsicht ist in den letzten Jahren in der Armee sehr intensiv gearbeitet worden; dabei ist ein Beitrag an eine allgemeine Lösung der Verkehrsprobleme des Landes geleistet worden, der sich weit über die Armee hinaus als nutzbringend und fördernd auswirkt. Wie sehr die Armee selber davon profitiert, zeigt sich in der Tatsache, dass sich die Unfallquote der Armee relativ, d. h. bezogen auf die gefahrenen Kilometer, erheblich unter den entsprechenden Werten des zivilen Strassenverkehrs bewegt. Dennoch bleibt auch in Zukunft noch vieles zu tun, damit im Zivilleben wie in der Armee der Strassenverkehrsunfall möglichst gebannt werden kann.

Text: Oberst H. R. Kurz, Bern Bilder: Margrit Baumann, Bern

Mit dieser 20. Folge ist die Serie «Unsere Armee in Einzeldarstellungen» beendet.

Blick in die Welt

Kummer mit Kreisky

Reform oder Liquidierung des österreichischen Bundesheeres?

Die «Reform» des österreichischen Bundesheeres erschöpft sich in zwei negativen Massnahmen: in der Verkürzung der sowieso schon lächerlich kurzen Dienstzeit von bisher neun auf künftig sechs Monate und in der Verkleinerung des sowieso schon lächerlich kleinen Verteidigungsetats von bisher vier bis fünf Prozent Budgetanteil auf derzeit gut drei Prozent. Ausserhalb Österreichs wird der Ausdruck «Reform» daher nurmehr als Tarnbezeichnung für die von SPÖ-Kanzler Kreisky initiierte Liquidierung des Heeres verstanden.
Und nur den Österreichern, nicht aber auch den Anrainerstaaten, ist egal, was mit dem Bundesheer jetzt geschieht. Wie allgemein bekannt ist (und deshalb von dem kopflos gewordenen Kreisky bestritten wird), haben schon etliche Regierungen ihre Bedenken angemeldet — nicht immer öffentlich, sondern mehr durch die diplomatische Hintertür. Helmut Schmidt hingegen hat seinen Sorgen bezüglich der österreichischen Landesverteidigung kürzlich öffentlich Ausdruck gegeben, und damit auch seine Wiener Genossen, deren strategisches Denken sich auf dem Niveau des Räuber-und-Gendarm-Spiels bewegt, ihn halbwegs verstehen, hat er das Interview mit dem Bekenntnis geschlossen, er habe sich sowieso recht diplomatisch ausgedrückt.