

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 30 (1957)

Heft: 9

Artikel: Der Einsatz einer Betriebsstoffkompagnie

Autor: Meyer, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-517281>

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: 18.04.2026

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

Bedürfnisse. Das Hauptgewicht der Ausbildung wird auf den Fachdienst gelegt, unter Berücksichtigung der spezifisch militärischen Belange. In den Kursprogrammen stehen das rasche und sichere Abfüllen der Treibstoffkanister, Bahn- und Strassenzisternen, die Brandbekämpfung, die Tarnung der Anlagen und die Warenunbrauchbarmachung an erster Stelle.

*

Im Zeitalter der Technisierung und Mechanisierung ist die Bereitstellung ausreichender Betriebsstoffreserven für eine motorisierte Armee ebenso wichtig, wie die Vorratshaltung an Lebensmitteln und Munition. Für eine moderne Armee kann der Betriebsstoffbedarf bis zu 50 Prozent des gesamten Nachschubes ausmachen. Nicht nur die Motorfahrzeuge aller Art und die Flugwaffe verschlingen riesige Mengen Betriebsstoffe, sondern auch die vielen unzähligen Aggregate benötigen als Energiequelle Treib- und Brennstoffe. Es seien nur erwähnt die Motorenaggregate zur Erzeugung von Strom für die unterirdischen Werke und die verschiedenen Übermittlungsgeräte, sodann die Benzinvergaserbrenner zu Kochzwecken, Benzinvergaserlampen, Sturmlaternen, Lötlampen, Katalytenöfen, Petrolöfen und viele andere Geräte, die mit Betriebsstoffen versorgt werden müssen. Einige Zahlen mögen zeigen, wie während der letzten Jahre der friedensmässige Bedarf unserer Armee an Betriebsstoffen zugenommen hat. Wurden im Jahre 1947 rund 9000 Tonnen Betriebsstoffe benötigt, so stieg der Verbrauch im Jahre 1956 bereits auf ca. 38 600 Tonnen. Ohne Treibstoffe, Schmier- und Betriebsmittel steht eine motorisierte Armee sofort still. Es ist die vornehme Aufgabe der TA Kp., als Formation der Rückwärtigen Dienste, der Front zu dienen mit einem nie abreisenden Strom von Betriebsstoffen.

Der Einsatz einer Betriebsstoffkompanie

von Oblt. H. Meyer

Die zunehmende Motorisierung der Armee hat die Betriebsstoffversorgung zu einem der wichtigsten Nachschubprobleme werden lassen. Heute verfügen die Heereseinheiten nicht nur über grosse Zahlen an Motorfahrzeugen, sondern auch über Hunderte von Aggregaten und Arbeitsmaschinen aller Art, die mit Betriebsstoffen versorgt werden müssen. Dem gesteigerten Bedarf musste auch die Nachschuborganisation angepasst werden.

In der Truppenordnung 1947 glaubte man noch diese Aufgabe mit einem, der Motorfahrzeugreparaturkompanie angegliederten Betriebsstoffzug bewältigen zu können. Die praktischen Erfahrungen und die mit der Truppenordnung 1951 verwirklichte weitere Motorisierungsstufe machten es notwendig, ab 1. Januar 1955 jeder Heereseinheit eine selbständige Betriebsstoffkompanie zuzuteilen. Die Betriebsstoffkompanie ist eine selbständige Nachschubformation des Motorwagendienstes. Sie ist voll motorisiert und kann daher innert kürzester Zeit ihren Standort wechseln, entsprechend den Bedürfnissen der zu versorgenden Truppe. Ihre Aufgabe besteht darin, der Truppe im geeigneten Zeitpunkt und am richtigen Ort immer eine genügende Menge Betriebsstoffe zur Verfügung zu halten. Es ist dabei nicht

einfach, den jeweiligen Treibstoffbedarf, wie auch die Aufteilung auf Benzin- und Dieseltreibstoffmengen richtig einzuschätzen. Der Verbrauch hängt nämlich in erster Linie von der Aufgabe der zu versorgenden Truppe ab, ob sie längere Zeit stationär eingesetzt wird oder sich konstant in Bewegung befindet. Die Betriebsstoffkompanie hat deshalb stets die nötigen Mengen Benzin und Dieseltreibstoff abgefüllt bereitzuhalten, was jedoch nicht auf Kosten ihrer Beweglichkeit gehen darf.

Die BetrSt. Kp. bezieht den Treibstoff an der Übernahmestelle von der Tankanlage Kp. des OKK. Diese kann eine an eine Bahnstation disponierte Eisenbahnzisterne sein, eine Tankanlage der Armee oder — im Kriegsfall — eine solche der Privatwirtschaft. Hier werden die Treibstoffe in die Kanister abgefüllt. Zu diesem Zweck verfügt die BetrSt. Kp. über zwei Betriebsstoffmaterialanhänger, deren Ausrüstung sich in den bisherigen Diensten ausgezeichnet bewährt hat. So ist es mit dem Abfüllgerät eines Anhängers möglich, eine Eisenbahnzisterne von 15 000 Litern innert einer Stunde in Kanister abzufüllen. Der Treibstoff wird mittelst einer Motorpumpengruppe aus einem Behälter (Eisenbahnzisterne, Strassenzisterne, Tankanlage etc.) angesogen und durch ein Netz von Schläuchen zu den Kanistern geleitet. Automatisch abstellende Hahnen sorgen dafür, dass die Kanister nicht überfüllt werden können. Das zur Verfügung stehende Material gestattet ein rasches und sauberes Arbeiten, und die Feuergefahr ist auf ein Minimum reduziert. Durch die eigenen Motorpumpengruppen ist die BetrSt. Kp. von jeder anderen Kraftquelle unabhängig. Dies ist im Kriegsfall besonders wichtig, wenn durch Feuer und Bombardierungen die elektrischen Kraftzuleitungen zerstört werden sollten. Es ist nämlich möglich, dass trotz zerstörten und ausgebrannten Gebäuden der in unterirdischen Tanks gelagerte Treibstoff noch vorhanden und verwendbar ist. Mit dem vorhandenen Gerät kann er deshalb herausgepumpt und der Truppe zur Verwendung zugeführt werden. Beim Ausfall der Motorpumpengruppe steht eine leistungsfähige, grosse Handpumpe zur Verfügung.

Auf dem Fassungsplatz werden die Betriebsstoffe der Truppe übergeben. Grundsätzlich werden volle gegen leere Kanister ausgetauscht, so dass keine besondere Kanisterkontrolle geführt werden muss, da deren Bestand immer unverändert bleibt. Die BetrSt. Kp. wird in der Regel einen permanenten Fassungsplatz an ihrem Standort einrichten; dazu kommen je nach Lage und Bedarf ein bis zwei vorgeschobene Fassungsplätze, welche aber nur während einzelnen Nachtstunden aktionsbereit sind. Im Prinzip werden keine Einzelfahrzeuge, sondern nur die Fassungsfahrzeuge der speziell bezeichneten Truppenkörper und selbständigen Einheiten versorgt. In Ausnahmefällen wird aber an jeden Motorfahrer, welcher wegen Betriebsstoffmangels befürchtet, seine Fahrt nicht fortzusetzen und seinen Auftrag nicht ausführen zu können, Benzin oder Dieseltreibstoff abgegeben.

Die BetrSt. Kp. schiebt nicht nur Treibstoffe, sondern auch andere Produkte nach, wie Motorenöl, Getriebeöl, Chassisfett, Bremsflüssigkeit und Frostschutzmittel, im Kriegsfall auch Putzfäden. Öle und Fette werden in der Regel in Harassen mit Büchsen, ausnahmsweise in ganzen Fässern abgegeben. Für Harassen, Fässer und Frostschutzkannen ist eine Gebindekontrolle zu führen

Die Kompagnie verfügt neben dem Trp. Fourier noch über einen Magazinfourier, der sich ausschliesslich mit der Lagerbuchhaltung und den damit zusammenhängenden administrativen Arbeiten befasst. Er führt eine Betriebsstoff- und Gebindekontrolle (Form. 13.58). Die Betriebsstoffe werden bis auf weiteres noch gegen das übliche Gutscheinformular 17.31 (R 10) abgegeben, welches aber von der zu versorgenden Truppe ordnungsgemäss gestempelt und vom Verantwortlichen für den MWD oder dessen Beauftragten unterzeichnet sein muss.

Für den Ernstfall wird noch als Parallelorganisation das in der Schweiz vorhandene, sehr dichte zivile Tankstellennetz für die Versorgung der Armee beigezogen. Die Auffüllung der dafür speziell bestimmten Tankstellen hätte dann ebenfalls durch die BetrSt. Kp. zu erfolgen, und zu diesem Zweck würden ihr eine Anzahl requirierter Motorzisternen zugeteilt.

Organisatorisch setzt sich die BetrSt. Kp. zusammen aus einem Kdo. Zug, einem Lagerzug und zwei BetrSt. Zügen. Der Lagerzug füllt die Treibstoffe in Kanister ab und verwaltet die Vorräte, währenddem die BetrSt. Züge die Fassungsplätze organisieren und die Betriebsstoffe an die Truppe abgeben.



Mitteilungen des Eidg. Oberkriegskommissariates

Die auf Seite 201 «Der Fourier» Juli/August 1957 veröffentlichten Richtpreise haben auch für die Monate September und Oktober 1957 Gültigkeit, ausgenommen

Fleisch bis Fr. 4.40 per kg frisches Fleisch von inländischen Kühen der Kategorie II C (höchstens 20% Knochen)

Stroh bis Fr. 10.50 per 100 kg in Ballen gepresst franko Kantonement geliefert;
bis Fr. 6.50 per 100 kg Inlandstroh in Garben franko Kantonement geliefert.

Fachtechnische Ecke

«Fachtechnische Fragen aller Art können jederzeit in dreifacher Ausfertigung dem Präsidenten der Zentraltechnischen Kommission, Fourier Bossert Rudolf, Arlesheimerstrasse 17, Basel, eingereicht werden.

Die Geschehnisse, die einer Frage zugrunde liegen, müssen genau beschrieben werden. Die Frage wird von der ZTK im Rahmen dieser Rubrik beantwortet. Der Name des Fragestellers soll nur als Absender auf dem Briefumschlag aufgeführt werden. Die mit der Beantwortung beauftragten Stellen erfahren also den Namen eines Fragestellers nicht.

Die Benützung dieser «Fachtechnische Ecke» steht nicht nur den Mitgliedern des SFV, sondern überhaupt allen Lesern unseres Verbandsorgans offen.»

1. Frage:

Ein Zugführer rückt mit seinem Pw. ein und garagiert diesen am Mob. Pl. Am Entlassungstag fährt er auf direktem Weg mit diesem Pw. nach Hause. Die Billettkosten können nicht entschädigt werden. Ist er aber durch die EMV versichert, wenn er verunfallen sollte? (grösseres Risiko!)

Antwort:

Sobald dieser Offizier zu einer *besoldeten* Dienstleistung einrückt, stehen ihm für seine Person die üblichen Leistungen der EMV zu, sofern ihm auf der Fahrt zum Mob. Pl. oder auf der Heimreise vom Entlassungsort (direkter Weg!) ein Unfall zustossen sollte. Die EMV befasst sich nicht mit der Prüfung der Frage, ob der Offizier für die Benützung seines privaten Motzf. eine Entschädigung bezog oder nicht.