

Zeitschrift:	Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen
Herausgeber:	Schweizerischer Fourierverband
Band:	58 (1985)
Heft:	2
 Artikel:	Reaktionen auf unsere Dezember-Nummer
Autor:	Jenni, Peter / Surbeck, P. / Stricker
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-519057

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: 23.02.2026

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

Reaktionen auf unsere Dezember-Nummer

Verzicht auf «Stinger»?

In der Dezember-Ausgabe Ihres geschätzten Blattes befasst sich im «Editorial» Fourier Eugen Egli mit einem von uns verfassten Beitrag zum Thema der leichten Fliegerabwehrwaffe. Obschon wir diesen Diskussionsbeitrag im Verlauf des vergangenen Sommers (7. Juni 1984) versandten, stellt E. Egli fest, er habe diesen Beitrag erst «kürzlich» erhalten. Nun, jeder kann und darf zu einem bestimmten Beschaffungsvorhaben seine Meinung haben. Unfair ist es aber, wenn man uns vorwirft, wir hätten unsere «seriöse» Adresse missbraucht, um mit «fadenscheinigen Argumenten eine auf unsere Armee zugeschnittene Waffe bereits in der Evaluationsphase in der Breite zu bekämpfen». Offenbar ist es E. Egli entgangen, dass das EMD aus genau jenen Überlegungen, die wir gegen diese Beschaffung vorgebracht haben, die Einführung des Stinger verschoben hat. Das jedermann zugängliche Papier des EMD trägt das Datum des 31. Oktober 1984. Das Departement führt darin u. a. aus: «Aus konzeptionellen, technischen und finanziellen Gründen wurde die Beschaffung einer leichten Fliegerabwehrwaffe ohne Termin hinausgeschoben. In den Berichten über die Richtlinien der Regierungspolitik 1983 – 1987 und zum Legislaturfinanzplan für die Jahre 1985 – 1987 vom 18. Januar 1984 ist dieses Vorhaben nicht mehr unter den kurzfristigen Projekten aufgeführt.» Die Diskussion im eidgenössischen Parlament über den Leopard 2 hat im übrigen deutlich gezeigt, dass nicht nur unser Verein für die Bildung von Schwergewichten in der Beschaffung von Kriegsmaterial eintritt. Dass man uns deswegen «Oberflächlichkeit» vorwirft, kann im Ernst niemand behaupten.

Verein zur Förderung des Wehrwillens
und der Wehrwissenschaft

Peter Jenni

zusammen mit dem OKK (Leitung), der GRD und dem BATT, zielgerichtet nach Lösungen zur weitergehenden Minderung der Schadstoffe sucht.

Mit seinem Entscheid, auf den 1. 7. 85 in der Schweiz auf bleifreies Benzin umzustellen, manifestiert der Bundesrat seinen festen Willen, entscheidende Schritte zu tun.

Für die Armee stellt sich das Problem in ganz besonderer Weise, indem eingeführte Motorfahrzeuge nicht einfach mit bleifreiem Benzin betrieben und gleichzeitig mit Katalysatoren ausgerüstet werden können. Die Ansprüche bezüglich der «Klopfestigkeit» der Treibstoffe der einzelnen Fahrzeugtypen ist unterschiedlich. Demnach müssen die Motoren mit einem Benzin betrieben werden, dessen Oktanzahl genügend hoch ist, um den einwandfreien Betrieb zu gewährleisten. Die bei Nichtbeachtung dieser Erfordernisse entstehenden Schäden liegen schwergewichtig in der Überhitzung der Motoren.

Es bereitet den Autoherstellern auch heute noch sehr grosse Schwierigkeiten, neue Autos auf den Markt zu bringen, welche mit bleifreiem Benzin betrieben werden können.

Soweit zur technischen Seite.

Ihre mir überlassenen Akten gebe ich in Kopie an das BATT weiter, welches grundsätzlich für die Motorfahrer-Ausbildung zuständig ist. Gleichzeitig gebe ich eine Kopie dem Direktor des OKK, welcher die bereits erwähnte Betriebsstoffkommission präsidiert.

Ich gehe mit Ihnen einig, dass das Problem des Umweltschutzes uns alle angeht. Die gesamtheitliche und zeitlich eng begrenzte Umstellung auf bleifreies Benzin stösst bei bereits eingeführten Benzimotoren auf nur teilweise überwindbare Schwierigkeiten. Mit dieser Tatsache müssen wir uns abfinden.

Kriegsmaterialverwaltung

Direktor der Armeemotorfahrzeugparks
P. Surbeck

Wir danken Herrn Surbeck, dem Direktor der Armeemotorfahrzeugparks, für seine einleuchtenden Ausführungen. Doch hat sich besonders im letzten Quartal des Jahres 1984 gezeigt, dass nicht nur Personenwagen, sondern vor allem auch Lastwagen ihren Schadstoffausstoss verrin-

gern müssen. Es geht – und hier waren sich Politiker auch der Bundesratsparteien bis hinauf zum Bundesrat in ihren Neujahrsbotschaften – um unsere eigene Gesundheit, natürlich auch ums Gesunden des Waldes, um die Erhaltung historischer Bauwerke . . . und wie sich je länger je mehr zeigt . . . der für Verkehr und Landesverteidigung wichtigen *Betonkonstruktionen*. Deshalb ist es *dringend* notwendig, dass der Bund bei seinem riesigen Fahrzeugpark Möglichkeiten der Sanierung und Verbesserung sucht und rasch einführt. *Gratis ist diese gewaltige Umstellung nicht. Wenn wir sie hingegen erst in zehn Jahren vollzogen haben, werden die Schäden an Boden, Bauten, Bäumen und Luft unbezahlbar . . . oder sogar irreparabel sein.*

Maj Stricker

Sympathische Reaktion des Nebelspalter-Verlags

Herzlichen Dank für das uns zugesandte Belegexemplar, welches auf Seite 439 einen Hinweis auf die Nebelspalter-Bücher enthält.

Wir haben uns über die grosse Sympathie und Freundlichkeit, mit der dieser Hinweis verfasst wurde sehr gefreut und bedanken uns dafür.

Wie schlimm es einst bei der Truppenverpflegung stand, wird einem erst so recht bei der Lektüre des Beitrages von Hanns U. Christen bewusst. Vor allem, was die Seefahrer anbetrifft, sieht man wohl stets die schönen Abbildungen der stolzen Segler – zu wenig Gedanken macht man sich aber darüber, wie entbehrungsreich das Leben auf diesen Schiffen war.

Mit nochmaligem Dank und den besten Wünschen für das neue Jahr grüssen wir freundlich.

E. Löpfe-Benz AG, Rorschach
Four Geh a. D.

Postautos und Umweltschutz

Vor wenigen Tagen haben wir die Dezember-Nummer der Militärzeitschrift «Der Fourier» erhalten. Darin findet sich ein Artikel aus ihrer Feder mit Umweltschutz-Anregungen ans EMD. Gewissermassen als Nebensatz erwähnen Sie die Unsitte, die Motoren der Postautos bei Halten minutenlang im Standgas laufen zu lassen. Zudem geben Sie der Hoffnung Ausdruck, der Bund werde beispielhaft bei der Einführung der Katalysatoren vorangehen. Bei allem Verständnis für Ihr Anliegen möchten wir die beiden Bemerkungen nicht in der publizierten Form im Raume stehen lassen. Denn sie lassen den Eindruck aufkommen, die PTT als Bundesbetrieb scheren sich wenig um den Umweltschutz. Dem ist jedoch beileibe nicht so.

Dass die Postchauffeure beim Halten wenn immer möglich den Motor abstellen sollen, ist nicht nur ein Wunsch der Umweltschützler, sondern eine zwingende Vorschrift. Einerseits schreibt dies der Gesetzgeber vor, anderseits stehen die entsprechenden Bestimmungen in den Betriebsvorschriften der PTT. Wir wissen, dass die Motoren gelegentlich etwas länger laufen, als dies zum Fahren unbedingt notwendig wäre. Besonders im Winter, wenn Heizung, Entlüftung und Beleuchtung eingeschaltet sind, und die Batterie bei vielen Kurzhalten vorzeitig erschöpft wäre. Aber von einer weit verbreiteten Unsitte zu sprechen, ist unseres Erachtens doch

