

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 114 (1948)

Heft: 12

Artikel: Praktische Fragen der Heeresmotorisierung

Autor: Sprenger, Rolf

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21175>

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: 06.02.2026

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

Geschwindigkeit und der Ausdruck eines übersteigerten Geltungstriebes, letzterer oft als Folge eines Minderwertigkeitskomplexes. Wenn schon im Zivilfahrbetriebe diese durch Zeiterscheinungen stimulierte Schnellfahrerei ihre Blüten treibt und offensichtlich nicht einzudämmen ist, so darf sie in der Armee schon deshalb nicht hingenommen werden, weil diese über die Mittel verfügt, das Tempo unter Kontrolle zu halten. Vollständig vermeiden läßt sich das Schnellfahren auch in der Armee nicht, denn letzten Endes ist es die menschliche Schwäche, die auch dem sonst disziplinierten Wehrmann zum Verhängnis werden kann.

Schließlich muß noch erwähnt werden, daß auch dem Leitenden von motorisierten Märschen und Übungen eine Sorgfaltspflicht hinsichtlich *Verkehrsregelung* und gegenüber allen Verkehrsteilnehmern erwächst. Diese Verpflichtung erhöht sich bei Dunkelheit, Nebel, Schneefall, Regen sowie bei schwierig zu befahrenden Straßen. Bei Fahrten auf Gebirgsstraßen sind vorsorgliche Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Die Straßenpolizei wird dort ergänzt werden müssen durch Warnposten, welche die Fahrer aufmerksam machen auf gefährliche Straßenstücke und Kurven oder welche die Fahrzeuge durch schwierige Abschnitte hindurch lotsen.

Die Erziehung zum verantwortungsbewußten Fahrer wird jedenfalls entscheidend beeinflußt durch die Auffassung und das *Beispiel des Vorgesetzten*. Belehrung durch Worte allein genügt nicht. Am nachdrücklichsten wirkt das Beispiel der Offiziere und Unteroffiziere. Das Verhalten am Steuer in und außer Dienst und bei der Führung eines motorisierten Verbandes muß beispielgebend wirken. Durch persönlich korrektes Verhalten und durch Erziehung muß erreicht werden, daß die Unfälle herabgemindert werden. Die Unfallverhütung liegt nicht auf dem technischen, sondern auf dem moralischen Gebiete!

Höchstleistungen können bei größter Sicherheit und geringsten Ausfällen nur erzielt werden, wenn Fahrtechnik, Verkehrsmoral und Verkehrsdisziplin auf hoher Stufe stehen.

Praktische Fragen der Heeresmotorisierung

Von Lt. Rolf Sprenger

Vor bald 50 Jahren wurden in der Schweizerarmee die ersten Versuche mit Motorwagen unternommen, worüber die «Neue Zürcher Zeitung» vom 1. Oktober 1901 folgendes zu berichten weiß: «Die Versuche dürfen im allgemeinen als sehr gelungen bezeichnet werden, indem alle fünf Wagen

den Dienst ohne größere Betriebsstörungen absolvierten. Der für 2000 Kilogramm Tragkraft berechnete Lastwagen Peugeot der Corpsverpflegungsanstalt hatte z. B. trotz stetiger Arbeit bei schlechtesten Straßenverhältnissen auch nicht die geringste Störung durchzumachen. Von den drei Personenwagen hat der beim Armeecorpsstab II eingeteilte vierplätzige Peugeotwagen am meisten gearbeitet. Derselbe legte, bei meist sehr schlechten Straßenverhältnissen, teilweise auf Feld- und Waldwegen rund 1000 Kilometer zurück bei einer Durchschnittsleistung von 30 Kilometer in der Stunde. Dies ermöglichte es dem Armeecorpskommandanten und seinem Stabschef während der Brigademanöver häufig, am gleichen Tage bei zwei räumlich auseinanderliegenden Divisionen anwesend zu sein, was bei den bisherigen Beförderungsmitteln ein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre.

Es darf somit behauptet werden, daß sich die Motorwagen bei diesen ersten Versuchen als sehr nützlich erwiesen haben und gleichzeitig wurde der Beweis erbracht, daß dieselben nicht nur auf guten Straßen und bei schöner Witterung, sondern auch unter den ungünstigsten Verhältnissen gut funktionieren. Dieses Resultat dürfte bei vielen Leuten noch vorhandene Zweifel über die praktische Verwendbarkeit des neuen Verkehrsmittels gründlich zerstreuen.»

In dem Buch von F. Meili «Die rechtliche Stellung der Automobile», das 1902 im Verlag Müller in Zürich erschienen ist und die eben erwähnten Ausführungen der NZZ zitiert, lesen wir weiter: «Die Automobile nehmen im Verkehre jetzt schon eine nicht unerhebliche Stelle ein. Welch' ernsthaften Zweck sie erfüllen, ergibt sich denn auch, wenn man die verschiedenen Dienste ins Auge faßt, zu denen sie verwendet werden. Es gibt Automobile für die militärischen und Kriegsinteressen. Man kann von Kriegsautomobilen sprechen. Es gibt Motorwagen, auf denen das Maximgeschütz (Maxim-Schnellfeuerkanone) zwischen die Vorderräder gelegt wird; auch bei schnellster Fahrt kann sie nach allen Richtungen abgefeuert werden. Auch für militärische Lastentransporte sind die Automobile verwendet worden, speziell von den Engländern.»

Vor vielen Jahren schon hatte man die Bedeutung des Motorfahrzeugs für militärische Zwecke erkannt. Umso erstaunlicher muß es anmuten, daß bis in die letzten Jahre die Verwendungsmöglichkeit motorisierter Kampfmittel hart umstritten blieb. Die Tatsache freilich, daß – m.E. zu Unrecht – die Frage gestellt wurde, ob Pferd oder Motorfahrzeug vorzuziehen sei, mag hiefür eine gewisse Erklärung zu geben, denn dadurch wurden gar oft persönliche mit sachlichen und militärische mit wirtschaftlichen Argumenten vermengt. Nachdem nun die Erfahrungen des vergangenen Krieges recht deutlich nicht nur auf einen möglichen, sondern auf den notwendigen Ein-

satz von Motorfahrzeugen hingewiesen haben, ohne damit jedoch der Kavallerie die Existenzberechtigung abzusprechen, hat sich auch bei uns die Einsicht durchsetzen können, daß vermehrte Motorisierung dringend nötig ist. So wurden denn namentlich in den Wiederholungskursen dieses Jahres Motorfahrzeuge auch bei verschiedenen ursprünglich nicht motorisierten Truppenverbänden zum Einsatz gebracht, und nach dem allgemeinen Eindruck hat sich diese Maßnahme recht gut bewährt. Daß bei derartigen Versuchen nicht gleich von Anfang an alles wunschgemäß verlaufen kann, ist selbstverständlich; wichtig ist nur, daß alle Erfahrungen zweckmäßig ausgewertet werden. Auf taktischem oder gar operativem Gebiete die notwendigen Folgerungen zu ziehen, sei berufenen Federn vorbehalten. Dagegen mag es wohl kaum zu vermessen erscheinen, wenn an dieser Stelle einige Feststellungen erörtert werden, die vor allem für Subalternoffiziere und Kommandanten unterer Grade von einiger Wichtigkeit sein dürften.

Den Angehörigen der motorisierten Truppen mußten notgedrungen während der letzten Dienstleistungen einige Dinge unangenehm auffallen. Notgedrungen sage ich, weil es selbstverständlich ist, daß es über die Verwendung der Motorfahrzeuge zwischen fachtechnisch geschulten und neu mit dem Einsatz von Motorfahrzeugen betrauten Leuten zu Meinungsverschiedenheiten kommen muß. Es ist nämlich nicht gar so einfach, über Einsatz und Unterhalt der Motorfahrzeuge die zweckmäßigen Bestimmungen zu treffen, ja, es ist nicht einmal so einfach, alle einschlägigen Vorschriften und Weisungen zu kennen. Wer den zivilen Führerausweis besitzt, ist noch kein Militärmotorfahrer, so wenig wie der Herrenreiter von heute auf morgen zum Kavalleristen werden kann. Es ist zu berücksichtigen, daß ein wesentlicher Teil der Motorfahrerausbildung für die fachtechnische Schulung verwendet wird, ohne daß es bei der heute zur Verfügung stehenden Zeit möglich wäre, jenen Ausbildungsstand zu erreichen, der als wünschenswert unbedingt angestrebt werden muß. Man kann deshalb nicht übersehen, daß es völlig ausgeschlossen ist, in Kursen von wenigen Tagen Mannschaft und Kader *fachtechnisch* auch nur annähernd das nötigste Rüstzeug zu vermitteln. Man wird entgegenhalten, daß in jedem größeren Truppenverband ein Motorfahreroffizier mit der Aufgabe betraut sei, über eine zweckmäßige Verwendung der Motorfahrzeuge zu wachen. Hiezu ist jedoch zu bemerken, daß insbesondere bei der Infanterie der Wirkungskreis für die Motorfahreroffiziere reichlich groß ist, da sie ein ganzes Regiment zu betreuen haben. Ohne die Unterstützung der andern Offiziere können sie ihre Aufgabe nicht lösen, weil sehr oft die Motorfahrzeuge einzeln eingesetzt werden, ohne daß der Motorfahreroffizier eine Möglichkeit zur Kontrolle hat. Außerdem aber, und dieses Argument wiegt viel schwerer, empfinden die Infanterie-

offiziere die Anordnungen des verantwortlichen Motf.-Of. allzu oft als unerwünschte Einmischung in ihren Kompetenzkreis, indem sie sich auf das D.R. stützen, wonach der Motorfahreroffizier lediglich der Berater für den Motorwagendienst ist, der *Kommandant* jedoch die Verantwortung für die Motorfahrzeuge zu tragen hat. Daß sich der Motf.-Of. mindestens moralisch für den Zustand der ihm anvertrauten Fahrzeuge verantwortlich fühlen muß, veranlaßt vielfach die Kommandanten nicht einmal zu der vorsorglichen Maßnahme, die Ansicht seines Fachoffiziers einzuholen. Trotzdem scheint mir eine Änderung des D.R. nicht tunlich; es ist zweifellos richtig, die Verantwortung über das gesamte Material dem Kommandanten zu überbinden, bestimmt er doch letzten Endes auch dessen Einsatz. Unbedingt erstrebenswert ist es dagegen, daß der *Aufgabe des Motorfahreroffiziers* mehr Bedeutung zugemessen und ihm mehr Vertrauen entgegengebracht wird. Dies wäre bestimmt der Fall, wenn alle Einheiten ihre eigenen Korpsfahrzeuge hätten. Nach den heutigen Verhältnissen werden die Fahrzeuge nur für kürzere Dienste zugeteilt. Es ist dabei sehr begreiflich, daß die Kommandanten damit möglichst viele Erfahrungen sammeln wollen, und zwar vor allem in taktischer Hinsicht. Ferner sind die Fahrzeuge sehr willkommen, weil sie Zeit einsparen helfen. So ist es nicht erstaunlich, daß die Motorfahrzeuge meistens maximaler Beanspruchung unterworfen werden, wogegen infolge Zeitnot der *Unterhalt* in der Regel einiges *zu wünschen* übrig läßt. Es kann ebenso wenig Erstaunen verursachen, daß oft die Vorschriften über den Gebrauch der Motorfahrzeuge mißachtet werden, weil sie vielfach unbekannt sind oder aber mißverstanden werden.

So zeigten sich häufig Bilder, die dem eingefleischten «Motorisierten» gar unliebsam in Erinnerung blieben: Da wurde einem Jeep zugemutet, einen vier Tonnen schweren Anhänger über einen Berg zu schleppen; dort wurde ein Fahrzeug, das für 4 Personen berechnet ist, mit zehn Mann beladen und in mörderischem Tempo über unwegsames Gelände gelenkt; oder eine Seitenwagenmaschine A-1000 wurde des Seitenwagens entledigt, weil sich niemand finden ließ, der die Seitenwagenmaschine hätte fahren können! Und die verantwortlichen Leute ließen sich kaum davon überzeugen, daß sie Unsinniges duldeten. Die erwähnten Beispiele – sie ließen sich übrigens noch bedeutend vermehren –, sind nicht als Vorwürfe gedacht. Sie mögen lediglich als Beweis für das häufig mangelnde Verständnis gegenüber dem Motorfahrzeug dienen. Doch wie Abhilfe schaffen?

Es sind verschiedene Wege denkbar, die geeignet sind, bei den Offizieren aller Waffen das nötige Verständnis für das Motorfahrzeug zu erwecken. Zum Teil werden sie bereits verwirklicht, zum Teil sind sie von den obersten Instanzen angedeutet worden, und zu einem geringen Teil möchten auch

diese Zeilen als Richtungsweiser dienen. In den *Offiziersschulen* verschiedener Waffengattungen werden heute die früher für das Reiten reservierten Stunden der *Ausbildung am Motorfahrzeug* gewidmet. So werden denn die jungen Offiziere in ihren Einheiten darüber wachen können, daß die Motorfahrzeuge sinnvoll verwendet werden. Ein nennenswerter Erfolg wird sich jedoch nur dann einstellen, wenn die älteren Offiziere gewillt sind, den jüngeren Kameraden Gehör zu schenken.

Eine weitere Möglichkeit mit guten Erfolgsaussichten dürfte ferner im Angebot der Abteilung Heeresmotorisierung liegen, das *mietweise Militär-Motorfahrzeuge* zur Verfügung stellt; MWD 48, Ziff. 64, führt hierüber aus: «Die Sektion Heeresmotorisierung (heute Abteilung für Heeresmotorisierung, der Verfasser) stellt militärischen Vereinen für die außerdienstliche Ausbildung auf Zusagen hin während des Winters 1948/49 mietweise Militär-Motorfahrzeuge zur Verfügung. Sie bezweckt damit, im Hinblick auf die fortschreitende Motorisierung die Kenntnisse der Kader und Mannschaften, denen im Militärdienst Motorfahrzeuge anvertraut werden, hinsichtlich Motorfahrzeug-Technik, -Unterhalt und -Handhabung zu fördern. Militärische Vereine, die sich um die Abgabe von Militärmotorfahrzeugen bewerben, haben ein schriftliches Gesuch an die Sektion Heeresmotorisierung zu richten.» Der Zweck dieses begrüßenswerten Entgegenkommens der Abt. Heeresmotorisierung ist klar. Es ist sehr zu hoffen, daß möglichst viele Vereine und namentlich Offiziersgesellschaften von dem Angebot Gebrauch machen. Doch müssen sich die Veranstalter derartiger Kurse über das zu erreichende Ziel vollständig klar sein: Die zur Verfügung stehende Zeit wird in keinem Fall erlauben, die Teilnehmer in der Motorfahrzeug-Technik, im Unterhalt und in der Handhabung gründlich auszubilden. Dies kann ja auch gar nicht der Zweck sein; anzustreben ist vielmehr, daß die Kursteilnehmer jenes Gefühl bekommen, das im Umgang mit Motorfahrzeugen dringend notwendig ist, daß sie die Grenzen der Leistungsfähigkeit klar erkennen, daß sie die Notwendigkeit eines gründlichen Unterhaltes einschätzen, daß sie vor allem aber auch mit den heute geltenden Vorschriften und Weisungen vertraut werden. Dabei genügt es keineswegs, auf die einschlägigen Bestimmungen hinzuweisen; es soll deren Inhalt begründet und der Sinn vollständig klargelegt werden. So hat es z. B. keinen großen Wert, die Grenzen der Höchstgeschwindigkeiten bekanntzugeben, ohne die Gründe zu erwähnen, die dazu geführt haben, die Geschwindigkeiten im Gegensatz zu der zivilen Ordnung zahlenmäßig zu limitieren. Es dürfte ferner unerlässlich sein, auf die Pflichten eines Militärmotorfahrers näher einzugehen. Allzu häufig stößt man nämlich auf die Ansicht, es sei der Militärmotorfahrer lediglich ein Chauffeur in Uniform, und die Leute, die

während der Ausbildungsdienste erstmals ein Motorfahrzeug zu betreuen hatten, brauchten in den meisten Fällen nichts anderes zu tun als zu fahren, abgesehen vom Großparkdienst am Ende des Dienstes, der wohl manchem nicht gerade in bester Erinnerung geblieben ist. Im Gegensatz zu dieser oft geäußerten Meinung sei ausdrücklich festgehalten, daß an den *Militärmotorfahrer* keine geringen Anforderungen gestellt werden: er soll zuverlässig und korrekt fahren können, alle einschlägigen Vorschriften kennen, sein Fahrzeug stets in marschbereitem Zustand halten und Pannen beheben, Kartenlesen können, einen Auftrag selbständig auszuführen wissen und außerdem in allen Lagen sich gefechtsmäßig zu benehmen verstehen. Auf Leute, die so oft selbständige Aufgaben zu erfüllen haben, muß man sich unbedingt verlassen können: Es muß gegenseitig Vertrauen herrschen, und dies wiederum kann nur zutreffen, wenn der Vorgesetzte das nötige Verständnis für den Pflichtenkreis seines Untergebenen hat.

Das Motorfahrzeug, dessen Nützlichkeit und Notwendigkeit heute unbestritten ist, wird zu einer äußerst gefährlichen Maschine, wenn es in die Hände unfähiger oder verantwortungsloser Menschen gerät. Dies beweist eindrücklich genug die stets ansteigende Unfallziffer unseres zivilen Straßenverkehrs. Viel größer noch ist die Gefahr im Militärdienst, wo die Anforderungen wesentlich höher sind: Fahren ohne Licht, in unwegsamem Gelände, nach durchwachten Nächten, mit unvertrauten Fahrzeugen, im Gefechtseifer, ist nicht so einfach, wie es sich anhört. Es ist die Pflicht jedes Vorgesetzten, das Möglichste zu tun, um Unfälle zu vermeiden; im Friedens- wie im Kriegsdienst ist der Kommandant auch für die unterstellten Menschenleben verantwortlich! Außerdem aber können wir uns speziell unter Berücksichtigung der ungenügenden Militärkredite schon aus rein finanziellen Gründen keine Unfälle leisten, ja, auch *außergewöhnliche Abnützungen* müssen nach Möglichkeit vermieden werden. Gerade dies ist jedoch ein Punkt, der oft übersehen wird.

Die *Lebensdauer eines Motorfahrzeuges* ist abhängig von der Beanspruchung und vom Unterhalt. Übermäßige Beanspruchung und mangelnder Unterhalt sind für ein Fahrzeug dasselbe wie Arsenik für den menschlichen Körper, mag auch die Wirkung sich etwas weniger plötzlich einstellen. Ganz abgesehen davon, daß die Kredite unheimlich beschränkt sind, lassen sich die Fahrzeuge oft nur mit Schwierigkeiten reparieren. Es ist meistens recht schwierig, die notwendigen Bestandteile innert nützlicher Frist zu erhalten. Leider wurde bis jetzt auch auf diesem Gebiet viel gesündigt, und zwar bei allen Kommandostufen. In vielen Fällen konnte man selbst während der dreiwöchigen Wiederholungskurse die notwendige Zeit für einen gründlichen Unterhaltsparkdienst nicht finden, und meistens war es auch

nicht möglich, am Ende des Dienstes die Fahrzeuge so zeitig freizugeben, daß es für einen einwandfreien Großparkdienst gereicht hätte. Was dadurch an Materialschäden verursacht wird, läßt sich auf keinen Fall durch einen allfälligen, meines Erachtens jedoch höchst fraglichen Gewinn in der Ausbildung rechtfertigen. Auch darf in diesem Zusammenhang ein psychologisches Moment nicht vergessen werden: Wie soll man die Fahrer an einen korrekten Parkdienst gewöhnen, wenn die zur Verfügung stehende Zeit einfach nicht ausreicht? Wie sollen sie die Notwendigkeit eines gewissenhaften Fahrzeugunterhaltes einsehen können, wenn von oben herab das Gegenteil dokumentiert wird?

Die Bundesfahrzeuge werden, soweit sie nicht direkt von einer Truppe zur andern wandern, im Armee-Motorfahrzeug auf allfällige Schäden untersucht und wieder instandgestellt. Für eine einwandfreie Überprüfung aller Fahrzeuge reicht jedoch in der Regel die zur Verfügung stehende Zeit und der zu geringe Personalbestand nicht aus; der *Armee-Motorfahrzeug-Park* ist daher dringend darauf angewiesen, daß gleichzeitig mit der Abgabe der Fahrzeuge eine zuverlässig ausgefüllte Mängelliste übergeben wird. Wenn diese Angaben nicht stimmen, kann der Park auch keine Gewähr dafür übernehmen, daß die Fahrzeuge der Truppe wieder in tadellosem Zustand übergeben werden. Das Aufsuchen und genaue Feststellen der Mängel erfordert aber einen ordentlich großen Zeitaufwand, was insbesondere bei der Bemessung der für die Abgabe erforderlichen Zeiten berücksichtigt werden muß. Auch die Kommandanten aller Grade haben ein großes Interesse daran, daß sie ihre Fahrzeuge im Zustand der völligen Marschbereitschaft erhalten, sei es zu Friedens- oder Kriegsdiensten; somit darf doch ohne weiteres auch das nötige Verständnis für eine ordnungsgemäße Fahrzeugabgabe vorausgesetzt werden!

Die nachstehende Zusammenstellung vermittelt einen Überblick über die *Kosten*, welche durch den Betrieb der Motorfahrzeuge einer motorisierten Einheit verursacht worden sind. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß die Leistungen, die von den Fahrzeugen verlangt wurden, durchwegs im Rahmen der Vorschriften lagen, daß die Fahrzeuge seit der letzten Revision durchschnittlich 119 Diensttage aufwiesen, daß als Fahrer nur ausgebildete Leute verwendet wurden, daß ebenfalls die Kader mit dem Betrieb von Motorfahrzeugen vertraut waren und ganz besonders daß auch die Fahrzeuge in wohl vorbildlicher Weise gepflegt wurden. Um so mehr müssen die Zahlen zum Aufsehen mahnen. Wenn sie auch nur einen annähernden Begriff von den relativ hohen Betriebskosten der Militärmotorfahrzeuge zu vermitteln vermögen, ist ihr Zweck erreicht.

Bei den Betriebskosten sind nicht eingerechnet die Amortisation der

Fahrzeug Nr.	Art	Total gefah- rene km	Total			Pro Fahrzeug auf 100 km			Total Kosten			Total Repara- turen Fr.	Kosten pro Fahr- km Rp.
			Benzin 1	Dieselöl 1	Motorenöl 1	Benzin 1	Diesel- öl 1	Motorenöl 1	Benzin Fr.	Dieselöl Fr.	Motorenöl Fr.		
2	Jeep	25 346	5023	—	94,5	18,9	—	0,37	1506.90	—	236.25	1704.30	12,98
3	Lastw.	3 184	760	29	—	24,18	0,91	—	228.—	72.50	7.30	—	9,65
4	Motrds. A-1000	4 353	454	—	20,5	10,43	—	0,47	136.20	—	61.50	—	—
I	Motrds. 850 ccm	969	95	—	2	9,8	—	0,20	28.50	—	6.—	1106.46	10,5
I	Motrd. A-680	10 158	697	—	29	6,86	—	0,28	208.10	—	87.—	—	—
I	Total	44 010	6269	760	175	—	—	—	1879.70	228.—	463.25	2818.06	—
Total Kosten Fr. 5389.01													

Fahrzeuge, die Entschädigungen für die Garagierung, Versicherungsgebühren, also alle jene Auslagen, die den Betrieb eines Motorfahrzeuges wesentlich erhöhen. Bei der Beurteilung der angegebenen Zahlen ist ferner zu berücksichtigen, daß – mit ganz wenigen Ausnahmen – die für die Reparaturen angegebenen Beträge lediglich das benötigte Material betreffen, wurden doch die Arbeiten durch die drei Truppenmechaniker ausgeführt, die während 12 Tagen mehr als 80 größere und kleinere Mängel an den verschiedenen Fahrzeugen zu beheben hatten. Anderseits muß in Betracht gezogen werden, daß in der Aufstellung auch die Kosten für die Wiederinstandstellung von zwei Unfallfahrzeugen inbegriffen sind. Dennoch darf nicht übersehen werden, daß die Auslagen für Reparaturen höher sind als jene für den Betriebstoff! Diese Feststellung muß doch zur Einsicht führen, wie notwendig ein peinlich genauer Fahrzeugunterhalt ist; es mag daraus ebenfalls der Schluß gezogen werden, daß unnötige Fahrten vermieden werden müssen.

★ ★ ★

Oberstlt. Fruhstorfer, Instr.Of. der motorisierten Leichten Truppen hat vor Jahren schon den Satz geprägt: «La mission de l'officier technique nécessite de sa part une grande initiative et beaucoup de tact. L'of. technique ne doit pas oublier que sa mission est souvent incompatible avec la camaraderie. Selon la qualité du travail de l'of. tech. de grandes économies en matériel peuvent être réalisées et des accidents évités.» Seine Worte haben heute mehr Geltung denn je. Der Motorfahreroffizier soll deshalb von seinem Kommandanten als das betrachtet werden, was er sein muß: als Fachberater, der dank seiner Spezialausbildung über das nötige Wissen verfügt und deshalb auch Vertrauen verdient.