

# Entwicklung der Motorisierung der Armee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **147 (1981)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53725>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Entwicklung der Motorisierung der Armee

## Bis zum Ersten Weltkrieg

**Erste Versuche** zur Erprobung der militärischen Verwendbarkeit von Motorwagen gehen auf die Jahrhundertwende zurück. 1901 kommen in Herbstmanövern einige Personenwagen und zwei Lastwagen zum Einsatz. Die Vorteile des Automobils werden erkannt, und bereits 1903 ist im Budget der Kriegsmaterialverwaltung ein Betrag von Fr. 20000.- zum Anschaffen eines Motorwagens mit Zubehör eingestellt.

1907 sind die ersten Vorbereitungen für eine organisatorisch festgelegte **Zuteilung von Fahrzeugen** im Gange. Zwischen dem Militärdepartement und dem Automobilclub der Schweiz wird vertraglich festgelegt, dass ein «Freiwilligen-Automobilkorps ACS» der Armee zur Verfügung steht.

Schon vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges stellen **Parlamentarier** mehrfach Antrag, eine Organisation des Motorwagendienstes zu schaffen. Aber noch in der Militärorganisation von 1907 begnügt man sich mit der Regelung: «Für den Dienst der Automobile und ähnlicher Beförderungsmittel werden Wehrmänner oder Freiwillige verwendet.»

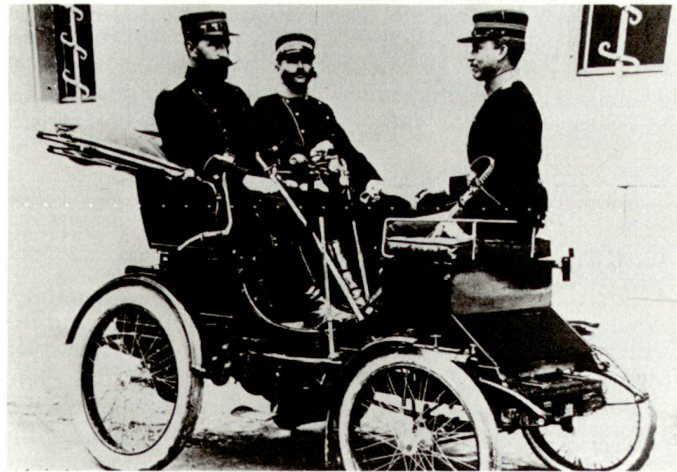


Abb. 1: Motorisierung Herbstmanöver 1901.

## Aktiver Dienst 1914 bis 1918

Bei der Mobilmachung stehen einzig Requisitionsfahrzeuge und ihre Fahrer zur Verfügung. Das **Motorfahrerkorps** setzt sich aus zwei Dritteln Zivilisten und einem Drittel dienstpflichtiger Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten aller Heeresklassen zusammen. In der Armee fehlen Betriebs- und Ersatzmaterial sowie Reparatureinrichtungen. Der Bedarf an Benzin, Öl, Reifen und Ersatzteilen kann nur durch Requisition sichergestellt werden.

Am 13. August 1914 wird das Automobilkorps dem Transportdienst im Armeestab unterstellt. Der **Weg zu geordneten Verhältnissen** ist offen. 1915 verfügt die Armee über eigene, aus den Vereinigten Staaten zugeführte Benzinreserven. Mit dem Eintritt der Amerikaner in den Krieg versiegen die Zufuhren, die zivile Fahrzeugbenützung wird eingeschränkt. Die Fahrzeughalter verzichten mehrheitlich auf den Unterhalt ihrer stillgelegten Wagen mit dem Ergebnis, dass bei Kriegsende nur noch wenige Fahrzeuge einsatztauglich sind.

In seinem **Bericht über den Aktivdienst** hält General Wille fest: «Der Automobildienst ist während der Mobilmachung geschaffen worden, und seine sorgfältige Vorbereitung auf einen Kriegsfall bleibt ein wichtiger Faktor der Manövrierfähigkeit der Armee hinter der Front und in den Divisionen selbst für Munition und Verpflegung.»

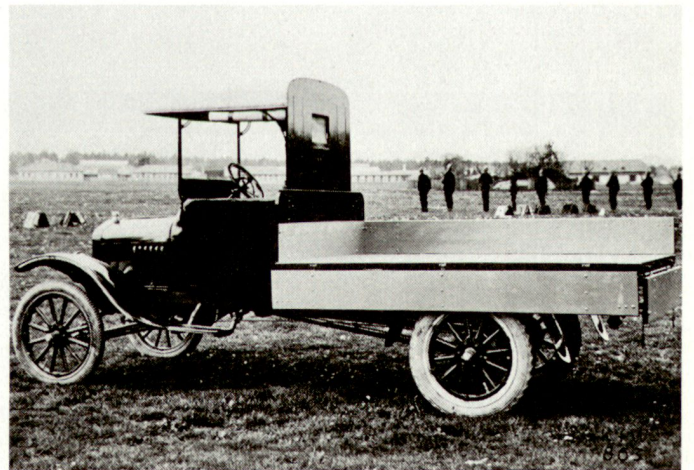


Abb. 2: Lastwagen «Ford» 1919.



Abb. 3: Traktor «Berna» im Versuchseinsatz in der Schöllenen 1918.



## Zeitraum 1920 bis 1939

In der Botschaft des Bundesrates vom 6. Mai 1924 über die Einführung einer neuen Truppenordnung erhält die **Armee-motorisierung Auftrieb**. Die Notwendigkeit der Schaffung einer Motorwagen-truppe wird ausführlich begründet: Die Zahl der Personenwagen im Lande ist seit 1914 bis Ende 1923 von 5400 auf 16700, die der Lastwagen von 920 auf 6300 und die der Motorräder von 5500 auf 10500 angewachsen. Die weitere Aufwärtsbewegung dieser Entwicklung muss angenommen werden.

Die Truppenordnung 1924 sieht einen **Gesamtbestand** von 6500 Motorfahrzeugen vor, die praktisch über die Requisition beige-stellt werden müssen. An armee-eigenen Mitteln stehen für die Ausbildung im Instruk-tionsdienst zur Verfügung: 23 Motorräder, 90 Personenwagen, 150 Lastwagen, 19 Traktoren, 33 Spezialfahrzeuge und 1 Panzerfahrzeug, total 316 Fahrzeuge.

## Aktiver Dienst 1939 bis 1945

Die Gesamtzahl der militärisch eingeteilten Motorfahrzeuge steigt während des Aktivdienstes um rund 10000 Einheiten auf nahezu 33000. Im **Bericht des Generalstabschefs** wird die Erklärung für das «dienstliche Streben nach einer Ausdehnung der Motorisierung» gegeben: «Die Truppe hat sehr rasch erfasst, dass der Motor der Träger der Elemente moderner Kriegführung ist und überall dort eingesetzt werden sollte, wo er schwere Lasten schneller bewegt als Mensch und Tier.»



Abb. 4: Motorfahrzeugpark einer Motorfahrer-Rekrutenschule 1929 in Thun.

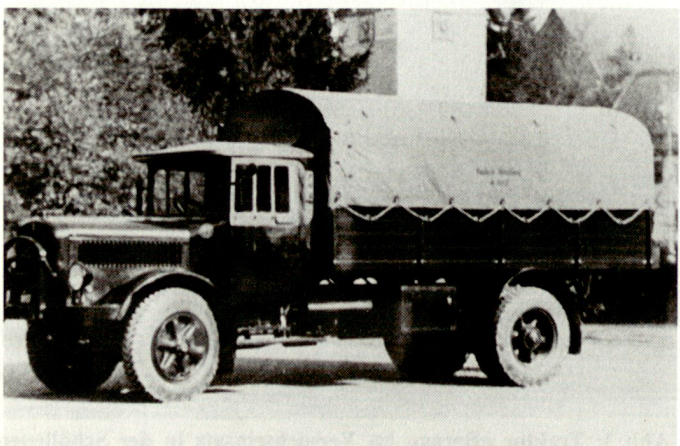


Abb. 5: «Saurer 5 BLD» 1937.



Abb. 6: Geländelastwagen «Saurer M6» 1939.



Abb. 7: Geländelastwagen «Saurer M8» 1943 bis 1945.

Von zukunftsweisender Bedeutung sind die Erkenntnisse zur Verbesserung des Verfahrens für die **Motorfahrzeugrequisition**. Die Zuständigkeit der Kantone für die Fahrzeugbelegung wird aufgehoben und dem Bund übertragen. Dieser Schritt darf füglich als Marchstein der Armee-motorisierung bezeichnet werden.

## Die drei letzten Jahrzehnte

Was sich im Transportbereich der Armeen während des Zweiten Weltkrieges abgezeichnet hatte, findet nach 1945 seine Fortsetzung: **Das Motorfahrzeug verdrängt** das Pferd im Bereich der Klein- und Lokaltransporte, ergänzt die Eisenbahn durch seine Eignung für den Individualeinsatz. Die **Fahrzeughersteller** haben Erfahrungen in der Bewältigung von Grossaufträgen sammeln können. Die Vielfalt des Angebots bedeutet Wettbewerb auf dem Markt: Das Motorfahrzeug ist nicht länger ein Luxusprodukt, sondern eine Notwendigkeit, um die Bedürfnisse des Wiederaufbaus und das Funktionieren von Gewerbe, Handel und Industrie zu garantieren.

Die Armee ist in diesen Entwicklungskreis eingeschlossen. **Der Motorfahrzeugbedarf** erhöht sich ständig (Abb. 8).

**Der Umschwung** beschränkt sich aber nicht nur auf die Quantität. Vermehrt beansprucht die Armee Fahrzeuge, deren Eignung auf den militärischen Einsatz ausgerichtet sein soll. So zeigen beispielsweise die von den Amerikanern bei Kriegsende in Europa liquidierten und auch von unserer Seite in beträchtlichem Ausmass angekauften Militärfahrzeuge die gewaltigen Vorteile geländegängiger Konstruktionen





Abb. 9: Geländelastwagen «Ford-Canada» 1945.

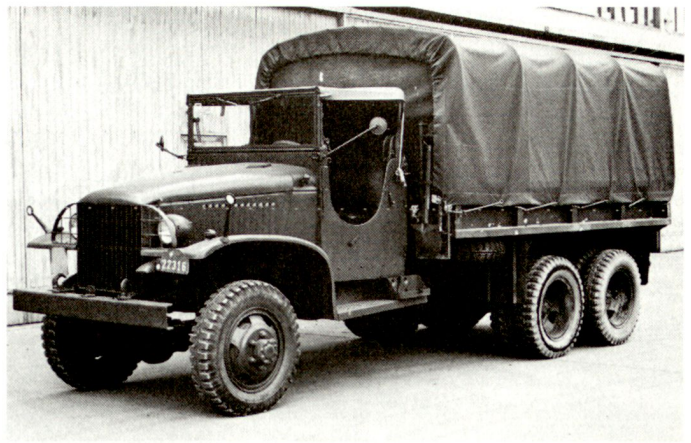


Abb. 10: Geländelastwagen «GMC» 1945.

auf. Jeep-, Dodge- und GMC-Modelle sind zum Inbegriff des in der Armee überall verwendbaren Motorfahrzeuges geworden.

Jahr	Bedarf total	davon Militärfahrzeuge		davon Requisitionsfahrzeuge	
		Anzahl	%	Anzahl	%
1939	ca. 23 000	1 100	5	ca. 21 900	95
1946	ca. 26 500	ca. 2 600	10	ca. 23 900	90
1950	43 400	ca. 6 500	15	ca. 36 900	85
1955	50 800	9 700	19	41 100	81
1960	57 000	13 900	24	43 100	76
1962	62 400	17 400	28	45 000	72
1972	82 500	28 500	35	54 000	65
1977*	82 600	29 300	36	53 300	64

\* 1977 wird mit der Verwirklichung der im Vorjahr beschlossenen «Mittel- und langfristigen Motorisierungskonzeption» begonnen.

Abb. 8: Motorfahrzeugbedarf 1939 bis 1977.

Der Ruf nach **armee-eigenen Fahrzeugen** hat aber primär andere Ursachen: Die Armee muss auch in ihren Instruktionsdiensten ausreichend motorisiert werden. Da die Requisition nur im Falle einer Kriegsmobilmachung Anwendung finden kann, wird das Vorhandensein eines Parks armee-eigener Motorfahrzeuge unumgänglich. Konsequenterweise konzentriert sich die Beschaffung auf Fahrzeugtypen militärischen Zuschnitts.

**Typisch schweizerische Lösungen** kommen aber auch im Requisitionsbereich zum Zuge:

- Den Haltern armeetauglicher, geländegängiger Fahrzeuge werden zwei Drittel des Einfuhrzolls rückerstattet.
- Käufer armeetauglicher Lastwagen schweizerischer Herkunft erhalten Bundesbeiträge an die Beschaffungskosten.
- Abgabe von Gepäckanhängern mit 2,5 t Tragkraft zu reduzierten Preisen an die Landwirtschaft.

Einmalig in der Welt dürfte die Schaffung des **Dienstmotorfahrzeugs**<sup>1</sup> sein. Dienstpflichtige können Motorräder, Geländepersonenwagen und Leichte Geländelastwagen zu stark reduzierten Preisen kaufen und diese Fahrzeuge im zivilen Alltag uneingeschränkt verwenden. Als «Gegenleistung» hat der Halter während acht Jahren mit seinem Fahrzeug zur Erfüllung seiner Dienstpflicht einzurücken.

Die konjunkturelle Entwicklung in unserem Land führt zum Ergebnis, dass in den Jahren um 1970 die Armeemotorisierung **quantitativ sichergestellt** ist. Andererseits entwickelt sich der Trend, in vermehrtem Ausmass **auf Requisitionsfahrzeuge zu verzichten** und diese durch armee-eigene, gezielt zweckorientierte Fahrzeugmodelle zu ersetzen.

Damit ist der Zeitpunkt gekommen, die Motorisierung der Armee mit einer mittel- und langfristigen **Konzeption** in die gewünschten Bahnen zu lenken.

<sup>1</sup> Das Dienstmotorfahrzeug war ein vom Bund beschafftes Militärmotorfahrzeug, das dem Wehrmann vor der RS zum halben Ankaufpreis abgegeben wurde. Der Unterhalt ging zu Lasten des Käufers, die Haftpflichtversicherung zu Lasten des Bundes.



a) Motorrad, 2 Plätze, Condor A 350.

b) Lastwagen, 3 t, geländegängig,  
4×4, Steyr 680.

c) Lieferwagen, 0,4 t, geländegängig,  
4×4, Haflinger.

d) Lastwagen, 4,9 t, geländegängig,  
4×4, Saurer 2 DM.

e) Lieferwagen, 1 t, geländegängig,  
4×4, Mowag.

f) Lastwagen, 5 t, geländegängig,  
4×4, FBW AX-40.

g) Lieferwagen, 1 t, geländegängig,  
4×4, Pinzgauer 710.

h) Lastwagen, 8,2 t, geländegängig,  
6×6, Henschel HS 3-14 HA CH.

i) Lastwagen, 1,5 t, geländegängig,  
4×4, Unimog S 404.

j) Sanitätswagen, 4 Liegeplätze, leicht,  
geländegängig, 6×6, Pinzgauer 712 M.

k) Lastwagen, Muldenkipper, 11,5 t,  
6×4, Saurer D 330, Automat.

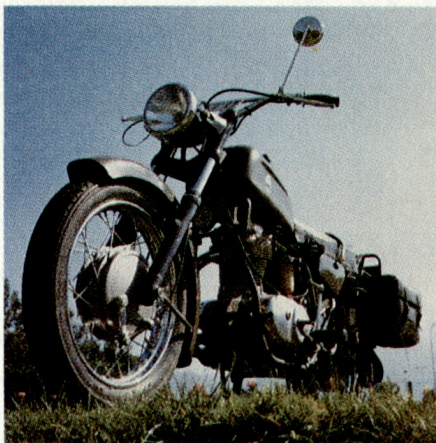
l) Kranwagen, 15 t, schwer, geländegän-  
gig,  
6×6, Faun MFL, für Panzer.

m) Werkstattwagen, schwer, geländegän-  
gig,  
6×6, GMC cckw 353.

n) Personenwagen, 5 Plätze,  
Opel Rekord 1900 E Automat.

o) Kranwagen, 10 t, schwer, geländegän-  
gig,  
6×6, Ward-la-France.

p) Personenwagen, 4 Plätze, geländegän-  
gig,  
4×4, Kaiser CJ-5/12 V.



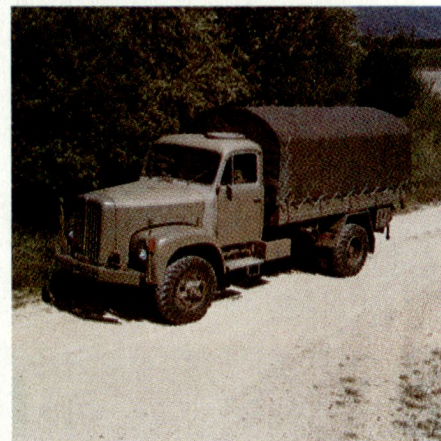
a



b



c



d



e



f



g



h

Abb. 11: Heutiger Motorfahrzeugpark (1981).

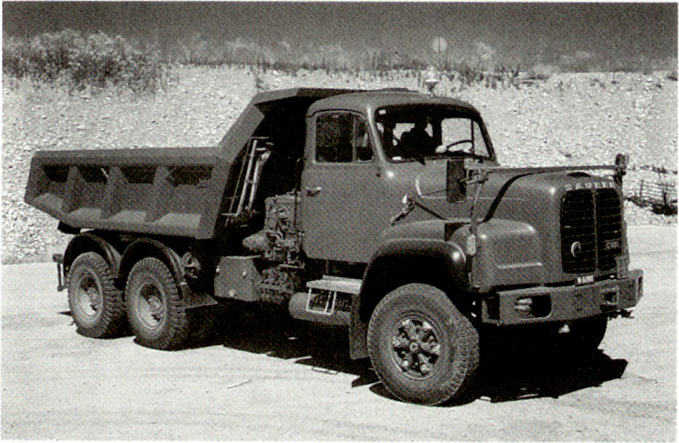




i



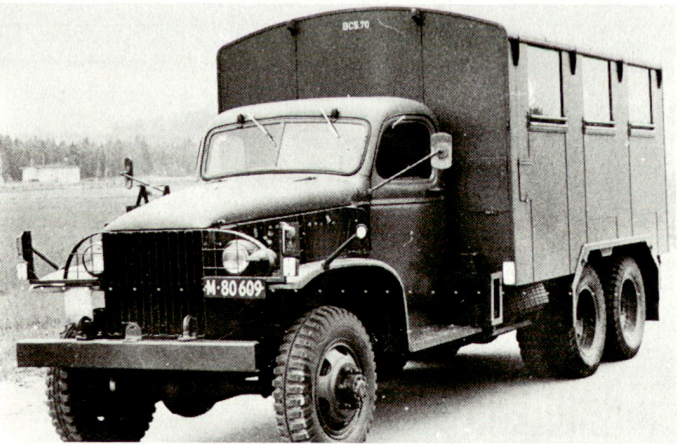
j



k



l



m



n



o



p