

Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen
Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere
Band: 41 (1968)
Heft: 12

Artikel: Schweizer Armee hat eigene Fahrlehrer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-562900>

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: 15.04.2026

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

Schweizer Armee hat eigene Fahrlehrer

Eine verantwortungsvolle Tätigkeit im Rahmen der Strassenverkehrserziehung

Anfangs der sechziger Jahre hatte man im militärischen Strassenverkehr reichlich Pech. Einige schwere Verkehrsunfälle mit Militärmotorfahrzeugen erregten den Unwillen der Bevölkerung und führten unter anderem auch zu parlamentarischen Vorstössen. Die letzteren verlangten rigorose Massnahmen zur Verhütung oder zumindest erheblicher Reduktion solcher schwerwiegender Ereignisse. Zuständigorts erkannte man, dass nur wirksame Abhilfe geschaffen werden könne, wenn das Übel an der Wurzel gepackt würde. Deshalb stand von Anbeginn der Bestrebungen die individuelle Ausbildung der Motorfahrer im Vordergrund, die, richtig betrieben, die Fahrzeugführer zu verkehrsgerechtem Verhalten führen musste. Deshalb ordnete der Chef des Eidg. Militär-Departements die Schaffung eines eigenen Armee-Fahrlehrer-Korps an. Anstellung, Ausbildung und Einsatz dieser Instrukturen wurden der Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen (ATR) übertragen. Innerhalb dieser Abteilung wurde gleichzeitig der Posten eines Fahrschulleiters der Armee geschaffen, dem das auf einen Sollbestand von hundert Armee-Fahrlehrern ausgerichtete Instrukturenteam direkt untersteht. Oberst Hans Zweifel (Thun) verdanken wir die Angaben und Unterlagen, die wir für diesen Bericht benötigen.

Höhere Unteroffiziere mit Charakter gesucht . . .

Der Ausbildungschef der Armee hat Richtlinien erlassen, nach denen die Armeefahrlehrer ausgewählt und angestellt werden.



Einen wichtigen Bestandteil des Fahrunterrichts auf schweren Lastwagen bildet das Geländefahren, wo der Rekrut lernen muss, den richtigen Gang zu wählen, vorwärts und rückwärts im Steilhang anzufahren usw.

In der Regel erfolgt eine Ausschreibung in der Automobil-Fachpresse, auf die hin sich Unteroffiziere aller Waffengattungen melden können. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine Anstellung ist wohl das Bestehen einer umfassenden psychotechnischen Prüfung, die in einem privaten Institut durchgeführt wird. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in erster Linie festhalten, ob ein Anwärter die notwendigen charakterlichen Voraussetzungen für diesen verantwortungsvollen Beruf mitbringt oder nicht. Wer sich meldet, muss a priori auch die Eignung zur Ausbildung zum höheren Unteroffizier ausweisen.

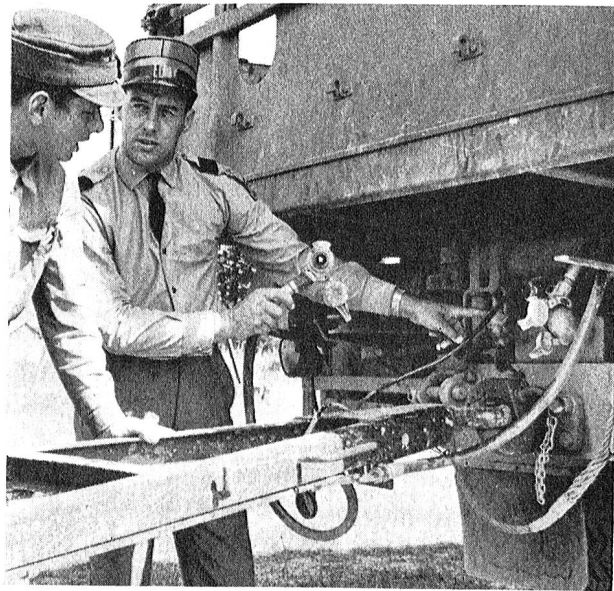
Wenn die gestellten Bedingungen erfüllt sind — dazu gehören das Bestehen der Fahrlehrerprüfung des Kantons Bern und die nachherige Bewährung als Instruktor in einer Rekrutenschule —, kann die Wahl zum Instruktions-Unteroffizier erfolgen. Die Vorbereitungen zur Erfüllung dieser Bedingungen werden in einem Ausbildungskurs für Armee-Fahrlehrer in Thun geschaffen. Dieser militärische Kurs umfasst zwei Stufen: theoretische und praktische Fahrlehrer-Schulung während drei Monaten mit der erwähnten staatlichen Prüfung als Abschluss sowie die Ausbildung in den militärischen Fächern während zweieinhalb bis drei Monaten, deren Ziel die erforderlichen gründlichen Kenntnisse eines Instruktors des Transportdienstes darstellt.

Psychologie, Pädagogik und Technik im Vordergrund

Der Lehrplan für die Ausbildung zum Fahrlehrer besteht aus Theorie und Fahrpraxis. Grosse Wichtigkeit kommt der Psychologie und der Pädagogik des Fahrunterrichts zu. In diesem Lehrfach soll die Fähigkeit entwickelt werden, den Rekruten innert relativ kurzer Zeit nach seinen manuellen, charakterlichen und geistigen Veranlagungen zu beurteilen und damit die Grundlagen für die Erziehung zu korrektem Verhalten im Strassenverkehr zu schaffen. Für den Lehrer gilt es, aus dem Verhalten des Schülers die richtigen Rückschlüsse zu ziehen und ihn in der Ausbildung in Richtung verkehrsgerechtes Verhalten positiv zu beeinflussen.

Viel Raum in der Fahrlehrerausbildung nimmt die Methodik des theoretischen und praktischen Unterrichts ein. Der Kurs Teilnehmer lernt hier den Aufbau des Unterrichts kennen, den er später in jeweils dem Fahrschüler angepasster Form weiterzugeben hat. Wohl nicht von militärischer Bedeutung, aber im Prüfungsprogramm des Fahrlehrerexamens enthalten, sind Staatskunde, Rechtskunde und Fragen über Haftpflicht und Versicherung. Der künftige Instruktor muss ein Minimum an rechtlichen Kenntnissen in sich aufnehmen und selbstredend sämtliche mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden gesetzlichen Bestimmungen kennen.

Wenn auch die psychologisch-pädagogischen Fähigkeiten eines Armeefahrlehrers Erfolg oder Misserfolg seiner Tätigkeit entscheidend beeinflussen, soll er doch ein Mindestmass an technischen Kenntnissen aufweisen. In der Bewegungslehre befasst man sich mit den beim Autofahren auftretenden Kräften (kinetische Energie, Beschleunigung und Verzögerung, Schleuderkräfte usw.). Da bei den meisten Kursabsolventen die in der Schule erworbenen Kenntnisse, zu einem Teil wenigstens, verblasst sind, wird in diesem Fach mit den algebraischen Grundregeln und der elementaren Physik begonnen. Es gehört zum Fachwissen eines Fahrlehrers, über die techni-



Unter Anleitung des Instructors wird hier ein Infanterie-Anhänger fachgerecht an einen schweren Lastwagen angehängt.

sche Beschaffenheit eines Automobils Bescheid zu wissen. Der Unterricht im Fach Technik erfordert einen grossen Zeitaufwand, weil sich der angehende Militärfahrlehrer mit den Eigenheiten einer Vielzahl von Fahrzeugtypen vertraut machen muss. Auf Lehrtafeln, an Modellen und an den Fahrzeugen selbst werden die mechanischen Funktionen studiert. Dabei kommt es auch sehr darauf an, die leichtverständliche Weitergabe der erworbenen Kenntnisse zu erlernen, soweit dies möglich ist.

Aber es bleibt nicht bei der Theorie. Der Militärmotorfahrer hat bestimmte Arten von Parkdiensten an den Wagen durchzuführen — im Gegensatz zum zivilen Fahrzeuglenker, für welchen Fahrwerk, Mechanik und Motor meistens so etwas wie spanische Dörfer bedeuten.

Fahren unter allen Bedingungen

Der praktische Fahrunterricht rundet vorläufig die Ausbildung und Prüfungsvorbereitung ab. Auf Personen- und schweren Lastwagen werden Fahrstil und Fahrtechnik schrittweise verfeinert und vereinheitlicht und das Erteilen von Fahrunterricht noch und noch geübt. Als Basis für diesen Ausbildungsabschnitt dient das Reglement «Grundfahrschule für Motorwagen». Die Ausbildung erfolgt sowohl individuell als auch kollektiv und erstreckt sich auf Stadtfahrten, auf Überlandstrassen und Autobahnen sowie auf Fahrten bei Nacht und solchen unter militärischen Manöverbedingungen. Besondere Techniken wie etwa das Kurvenfahren werden den angehenden Instructoren durch bewährte Fachleute in speziellen Lektionen beigebracht.

Nicht vernachlässigt wird die weitere Aufweitung der allgemeinen Bildung. Einer Auflockerung des Lehrprogrammes dient das Seminar verschiedener Lehrfächer. Der Lehrstoff wird noch vertieft und der sprachliche Ausdruck gefördert. Echte Freude an seinem Beruf wird der «Fahrlehrer in Feld-

grau» aber erst bekommen, wenn es ihm gelingt, dank kluge didaktischer Ausbildung sein eigenes Wissen in gekonnter Form und in ansprechender Weise seinen Motorfahrer-Rekruten weiterzugeben. Man versucht in der Ausbildung, dieses hochgesteckte Ziel durch Seminarien mit Referaten und entsprechender Kritik zu erreichen. Nicht zu unterschätzen ist auch der richtige — und vor allem richtig dosierte — Gebrauch von Wandtafel und Kreide.

Staatlich geprüfter Auto-Fahrlehrer

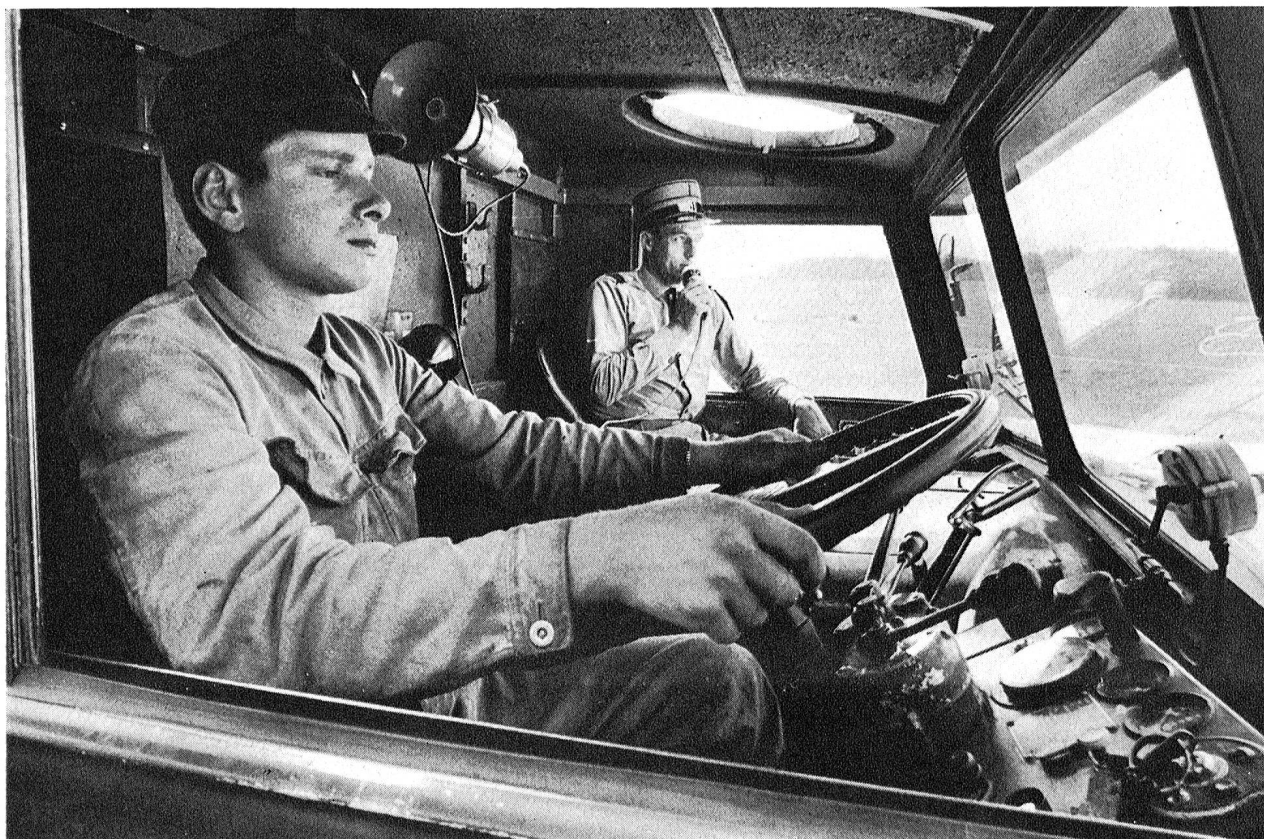
Nach der dreimonatigen Vorbereitungszeit stellt sich der angehende Armeefahrlehrer den Experten des Strassen-Verkehrsamtes des Kantons Bern zur Prüfung. Die Anforderungen sind recht hoch geschraubt, und es stellt der Ausbildung ein gutes Zeugnis aus, dass jedesmal ein hoher Prozentsatz der Kandidaten auf Anhieb besteht. Sechs Motorfahrzeug-Experten nehmen sich des Kandidaten an und prüfen ihn während vier Stunden in den theoretischen Fächern. Diese umfassen zur Hauptsache: Kenntnisse der Gesetzesbestimmungen (SVG, BRB, Verordnungen, Kreisschreiben, Bundesgerichtsentscheide usw.); Kenntnis der Vorschriften über die Ausweise, über Haftpflicht und Versicherung; Kenntnis der Begriffe Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung, Reibungskoeffizienten, Anhaltstrecke usw. sowie die Technik des Fahrzeuges, wobei Skizzen und Schemas zu Hilfe genommen werden. Diese theoretische Prüfung wird in der Weise abgenommen, dass gleich auch festgestellt werden kann, wie der Kandidat seine pädagogischen und didaktischen Fähigkeiten auszuspielen imstande ist.

Im praktischen Teil der Fahrlehrerprüfung sitzt der Kandidat vorerst selbst am Steuer von Personen- und Lastwagen, um sein gewandtes und korrektes Fahren unter Beweis zu stellen. Das Fahren mit mündlichen Erläuterungen gibt Aufschluss darüber, ob der Anwärter die jeweilige Verkehrssituation richtig zu beurteilen und die entsprechenden Entscheide zu treffen weiss. Schliesslich erteilt er selbst Fahrunterricht, wobei die Experten ihr Hauptaugenmerk auf die Lehrbefähigung und die Beurteilung der Fahrschüler richten.

Militärische Fachausbildung und Bewährung

Einen engeren militärischen Charakter weist die zweite Stufe des Ausbildungskurses auf. Das Schwergewicht liegt zwar nach wie vor auf der Methodik des Fahrunterrichts, aber wichtig sind in dieser Zeitphase die militärischen Fächer, auf die wir hier nicht näher eingetreten wollen, weil sie eine Voraussetzung für die spätere Beförderung des Armeefahrlehrers zum Adjutant-Unteroffizier bilden.

In einer Rekrutenschule kommt der Lehrer erstmals mit seinem künftigen Tätigkeitsgebiet in Kontakt. Sein ureigenes Arbeitsfeld ist die Erteilung von individuellem Fahrunterricht auf schweren Lastwagen. Mit systematischem und konsequentem Training werden die Rekruten, die ja bereits einen zivilen Führerausweis der Kategorie A besitzen, zu verantwortungsbewussten Lenkern von schweren Motorwagen herangebildet. In neuester Zeit nehmen die Armeefahrlehrer auch die militärische Führerprüfung ab, auf Grund welcher als Neuheit der militärische Führerausweis erteilt wird, ein Dokument, das während der ganzen Dienstzeit eines Motorfahrers Gült-



Zur Erleichterung der Verständigung im lärmigen Cockpit wurden in bestimmten Schulwagen Mikrophon und Lautspre-

cher eingerichtet. Die Seite des Fahrlehrers ist mit Doppelpedalen für Kupplung und Bremse ausgerüstet.

(Aufnahmen Jack Metzger)

tigkeit hat. Zwischen den Rekrutenschulen finden in Thun Kurse für Stadt- und Kantonspolizisten statt, und die Fahrlehrer bilden sich selber auch in geeigneter Weise weiter.

Das neue Konzept hat sich bewährt

Weil die Zahl der Verkehrsunfälle mit Militärmotorfahrzeugen stark zurückgegangen ist, könnte man sich in der Hoffnung wiegen, es sei nun genug getan worden. Tatsächlich besitzt die Armee aber erst etwa zwei Drittel der seinerzeit vorgesehenen Fahrlehrer, der Sollbestand sollte aber in absehbarer Zeit erreicht werden. Denn es wäre zu bedauern, wenn die erzielten ermutigenden Resultate wieder vernichtet würden. Mit dem Strassenverkehr lässt sich kein Spass treiben, und jede trügerische Sicherheit könnte verheerende Auswirkungen haben. Es ist an den verantwortlichen militärischen Behörden, dieser guten Sache endgültig zum Durchbruch zu verhelfen. Man muss jetzt auf dem guten Weg konsequent weitergehen.

Wir haben in Thun Gelegenheit gehabt, dem Fahrunterricht beizuwohnen. Gut ausgebildete Fahrlehrer mühen sich redlich und verantwortungsbewusst um die korrekte Ausbildung der Motorfahrerrekruuten ab. Viele von ihnen haben vierzig Rekruten zu betreuen, das ist zweifellos zuviel! Es kann nie zuviel für die Sicherheit im Strassenverkehr getan werden, deshalb muss der Sollbestand sobald wie möglich (trotz Personalstopp) erreicht werden. Die Armee kann auch auf der Strasse ein gutes Vorbild sein und so direkt und indirekt zu grösserer Sicherheit und zur Verminderung der Unfälle beitragen. Das Verkehrserziehungs-Programm der Armee, das dieses Jahr auf das «Kreuzen» ausgerichtet ist und nächstes Jahr unter dem Motto «Strasse frei» stehen wird, zeigt, dass gute Kräfte am Werk sind, denen die Verkehrssicherheit am Herzen liegt.

Der Abdruck dieser Reportage erfolgt mit freundlicher Genehmigung des «Tages-Anzeigers», Zürich, der uns auch die Bilder zur Verfügung stellte.