Zeitschrift: Schutz und Wehr : Zeitschrift der Gesamtverteidigung = revue pour les problèmes relatifs à la défense intégrale = rivista della difesa integrale

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 36 (1970)

Heft: 3-4

Artikel: Gedanken zu einer Verkehrskonzeption aus dem Gesichtswinkel der Gesamtverteidigung

Autor: Peter, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-364519

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: 11.08.2025

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

schutz und wehr

36. Jahrgang Nr. 3/4 1970
der Zeitschrift «Protar»

Zeitschrift
für Gesamtverteidigung

Revue
pour les problèmes relatifs
à la défense intégrale

Rivista
della difesa integrale

Obligatorisches, offizielles Organ der Schweizerischen Luftschutz-Offiziersgesellschaft und der Schweizerischen Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Organe officiel obligatoire de la Société suisse des officiers des troupes de protection aérienne et de la Société suisse des officiers du service territorial

Organo ufficiale obbligatorio della Società svizzera degli ufficiali della truppe di protezione aerea e della Società svizzera degli ufficiali del servizio territoriale

Gedanken zu einer Verkehrskonzeption aus dem Gesichtswinkel der Gesamtverteidigung

Von Oberstbrigadier G. Peter, Chef ATR

Aus dem Gesichtswinkel der Gesamtverteidigung unseres Landes sind wir an einer vernünftigen Verkehrskonzeption interessiert. Die moderne Kriegführung zieht nicht mehr nur — wie es noch vor Jahrzehnten der Fall war — die bewaffneten Streitkräfte eines Landes, sondern die ganze Bevölkerung unmittelbar in Mitleidenschaft. Unsere Armee ist, so wichtig auch die Rolle sein mag, die ihr zukommt, nicht mehr allein der Träger der Landesverteidigung. Neben der militärischen Streitmacht sind auch der Zivilschutz und die Kriegswirtschaft bedeutende Säulen der Selbstbehauptung geworden. Aber sie alle sind auf einen leistungsfähigen Transportapparat angewiesen. Transportmittel aller Art, von der Eisenbahn über die Motorfahrzeuge und Pferde bis zum gepanzerten Waffenträger und Transportflugzeug, erhöhen die Kampfkraft der Armee, ja machen sie überhaupt erst schlagkräftig, indem sie die Beweglichkeit der Truppenverbände steigern und deren Versorgung mit den für das Ueberleben und den Kampf unentbehrlichen Gütern ermöglichen. Aber auch der Zivilschutz hat bedeutende Transportbedürfnisse. Von den Zivilschutzorganisationen, deren Hauptaufgabe die Erhaltung und Rettung gefährdeter Menschenleben ist, kann eine erspriessliche Arbeit nur erwartet werden, wenn sie selbst einigermassen beweglich sind und die Möglichkeit haben, Menschen rasch und auf schonende Weise dorthin zu bringen, wo ihnen Hilfe und Pflege zuteil wird. Die kriegswirtschaftlichen Organisationen schliesslich, als dritte im Bunde, können ohne einen leistungsfähigen Transportapparat überhaupt kaum etwas ausrichten. Auch auf diesem Gebiet haben sich die Voraussetzungen und Bedürfnisse entscheidend geändert. Vor allem sind es die strukturellen Veränderungen in der Lebensmittelverteilung, welche an Transportmittel aller Art, besonders an die auf der Strasse verkehrenden, wesentlich höhere Ansprüche stellen als früher. Es genügt nicht, ausreichende Lebensmittel- und Heizmaterialreserven im Lande zu haben, um das Leben unserer Bevölkerung — Volk und Armee — zu erhalten. Ebensowichtig ist die mengenmässig richtige und zeitgerechte Verteilung. Und diese ist ohne eine taugliche Transportorganisation nicht gewährleistet.

Angesichts der grossen Transportbedürfnisse der Gesamtverteidigung — als da eben sind: Armee, Zivilschutz und Kriegswirtschaft — ist zu erwarten, dass der Transportapparat unseres Landes in den verschiedenen Phasen einer möglichen Bedrohung ausserordentlich stark, vielleicht bisweilen über seine Kapazität hinaus, beansprucht sein wird. Welcher Verkehrsträger jeweils eingesetzt wird, ist ganz gleichgültig. Es wird immer derjenige sein müssen, der gerade verfügbar ist und im gegebenen Fall das beste Rendement verspricht. Ob das Schwergewicht auf den Verkehrsträger «Strasse» zu legen ist, wird oft von der Beurteilung der Lage auf dem Energieversorgungssektor abhängen. Die Eisenbahn ist für die Gesamtverteidigung nach wie vor von Bedeutung, besonders dann, wenn in einem Gebiet ein zusammenhängendes Netz gleicher Spurweite besteht und somit zeit- und kräftezehrende Umschlagoperationen vermieden werden. Das Motorfahrzeug spielt bei allen drei Trägern unserer Gesamtverteidigung eine ausserordentlich wichtige Rolle, die derjenigen, welche es schon zu Friedenszeiten in der Wirtschaft innehat, in nichts nachsteht. Es findet bei einer Mobilmachung lediglich eine Verschiebung auf die Nutzfahrzeuge statt, vor allem auf die mittleren und schweren Lastwagen. Jedenfalls ist das diejenige Fahrzeugkategorie, welche bei der Armee und bei der Kriegswirtschaft am dringendsten benötigt wird, während beim Zivilschutz eher leichtere Transportmittel ausreichen. Die Beistellung von Motorfahrzeugen in genügender Zahl kann natürlich nur auf dem Wege über die Requisition erfolgen. Auch die Armee besitzt nur einen Bruchteil der von ihr bei Mobilmachung benötigten Motorfahrzeuge, geschweige denn die andern Partner, die sich zu 100 % aus dem verbleibenden Fahrzeugpark des Landes

eindecken müssen. Die Zahl der im Kriegsfall zur Verfügung stehenden Lastwagen wird in Zukunft nur genügen, wenn dem Nutzfahrzeugverkehr nicht künstliche Fesseln angelegt werden.

Aus meinen Ausführungen kann geschlossen werden, dass im Kriegsfall alle für die Bedürfnisse der Gesamtverteidigung geeigneten Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Wasser, Luft und Pipelines) und alle Transportmittel (Eisenbahnen, Motorfahrzeuge, Pferde, Lastschiffe und Transportflugzeuge) nutzbar gemacht werden müssen. Diese Forderung schliesst die bereits im Frieden notwendigen Vorbereitungen mit ein, denn eine Transportorganisation lässt sich weder materiell noch personell von heute auf morgen realisieren. Wir müssen uns von den Erlebnissen und Erfahrungen des Ersten und Zweiten Weltkrieges insofern freimachen, als wir uns nicht darauf verlassen dürfen, in einem künftigen Konflikt wieder über eine längere Vorbereitungszeit zu verfügen wie es damals der Fall war. Es wäre sträflicher Leichtsinn, wenn wir unsere Vorbereitungen nicht so treffen würden, um dem schlimmsten Fall sofort energisch und mit Aussicht auf Erfolg entgegentreten zu können. Das heisst im Hinblick auf eine Verkehrskonzeption unseres Landes nichts anderes, als dass wir im Rahmen einer ökonomischen und wirtschaftlichen tragbaren Lösung auch die realen Bedürfnisse unserer Gesamtverteidigung zu berücksichtigen haben.

Wenn ich das ganze Problem jetzt auch mehrheitlich aus künftiger Sicht betrachtet und gesagt habe, wie es sein sollte, so darf ich doch auch nicht verschweigen, dass schon vieles getan ist. Die Armee verfügt über eine Transportorganisation, die auch schweren Belastungen standhalten wird. Sowohl in bezug auf die Führung des Transportwesens, als auch in materieller und personeller Hinsicht ist der Apparat vorhanden und, soweit überhaupt möglich, vorbereitet und eingespielt. Beim Zivilschutz ist man auf guten Wegen, wenn sich auch noch vieles in der Vorbereitungsphase befindet. Aber auch auf dem Gebiet der kriegswirtschaftlichen Transporte ist man nicht untätig. Den materiellen Schwierigkeiten stehen die fast noch komplizierter zu lösenden personellen Probleme zur Seite. Immerhin zeichnen sich praktisch realisierbare Möglichkeiten ab.

Wir wissen, dass sich die Bedürfnisse der Gesamtverteidigung nur befriedigen lassen, wenn sich alle Kreise zur loyalen Zusammenarbeit bereitfinden. Das gilt auch für den Sektor Verkehr. Nicht zuletzt im Strassenverkehr besteht dieser Wunsch und wird zur Bitte, weil der Strassenverkehr im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr ausschliesslich auf den Grundsätzen einer liberalen Wirtschaftsordnung ruht. Seitens des Bundes wird diese Zusammenarbeit gesucht, und wir versuchen auch, unsere Bestrebungen unter Beweis zu stellen.

Die Motorfahrzeuge unserer Armee

Von Oberst R. Voirol
Sektionschef auf der Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen

Das Bild der Motorisierung unserer Armee, wie es dem Wehrmann aus den Instruktionsdiensten bekannt ist, entspricht hinsichtlich des verfügbaren Fahrzeugmaterials zu erheblichen Teilen nicht der Motorisierung der Armee im Aktivdienst. Während im Instruktionsdienst allen Truppen ausschliesslich armee-eigene, fast ausnahmslos geländegängige Motorfahrzeuge zugeteilt werden, müssen bei K Mob zwei Drittel der Motorfahrzeug-Sollbestände aus dem zivilen Fahrzeugpark beigezogen, d. h. requiriert werden. Es würde den Rahmen des vorliegenden Artikels sprengen, auf alle Probleme der Motorfahrzeugrequisition und die finanziellen Förderungsmassnahmen des EMD zur Qualitätsverbesserung der Militärtauglichkeit der Requisitionsmotorfahrzeuge einzutreten. Wir beschränken uns hier darauf, den Problemkreis zu behandeln, der sich im Zusammenhang mit den armee-eigenen Motorfahrzeugen stellt.

Vorerst sei das Problem der Typenanzahl im Park unserer Armeemotorfahrzeuge angeschnitten. Nicht selten wird den zuständigen Instanzen vorgeworfen, es fehle an einer straffen Typenauswahl. Als Beispiel wird etwa bei den mittleren Geländelastwagen auf das Nebeneinander von M-4, Ford-Canada, M-6, GMC, M-8 und Saurer 2 CM hingewiesen. Diese Typenvielfalt ist jedoch keineswegs das Ergebnis mangelnder Planung in der Fahrzeugbeschaffung, sondern vielmehr ein «Generationenproblem». Die begründete Forderung, unsere Armee sei ausschliesslich mit qualitativ hochwertigem Material auszurüsten, bringt uns logischerweise Material von langer Lebensdauer. Für die Kategorien der mittleren, schweren und überschweren Lastwagen beispielsweise hat eine kürzlich auf wissenschaftlicher Basis durchgeführte Studie ergeben, dass eine Haltezeit von 25 bis 30 Jahren die wirtschaftlich optimale Lösung ergibt. Bei leichten Fahrzeugen wie Jeep und Personenwagen liegt die optimale Haltezeit dagegen wesentlich tiefer. Im Verlauf der 25- bis 30jährigen Lebensdauer der Lastwagen ist es jedoch unvermeidlich, zwei- bis dreimal einen Typenwechsel, d. h. eine Anpassung an die technische Weiterentwicklung vorzunehmen. Was also auf den ersten Blick mangelnde Planung in der Fahrzeugbeschaffung vermuten lässt, ist im Grunde nichts anderes als das Nebeneinander von Fahrzeugen mehrerer Generationen. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass unsere Motorisierung Ende der vierziger Jahre einen ersten grossen Aufschwung durchmachte. Dies zu einem Zeitpunkt, als sowohl finanzielle Mittel, als auch eine grosse Produktionskapazität für Geländelastwagen fehlten. Gleichzeitig wurden damals in grosser Zahl Fahrzeuge aus den Beständen der US-Army