Objekttyp: **Preface**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Vorwort

Jede moderne Armee bedient sich des Motorfahrzeuges. Die direkte oder indirekte Dienstleistung mit den Motorfahrzeugen am Kampfgeschehen hängt ab vom Konzept der Kampfführung, welches das Mass und die Art der Motorisierung - mit andern Worten das **Motorisierungskonzept** dieser Armee - bestimmt.

Zweck dieser Sonderbeilage der ASMZ ist es, den Leser über das 1976 beschlossene und nun in Einführung stehende Motorisierungskonzept in unserer Armee zu orientieren und auf **besondere Aspekte** aufmerksam zu machen.

Mit dem Motorisierungskonzept sollen folgende **Ziele** erreicht werden:
- Die Gesamtzahl der Motorfahrzeuge der Armee muss reduziert werden, indem sich jede Formation auf das unbedingt Nötige zu beschränken hat.
- Für jede Formation der Armee ist ihr Beweglichkeitsgrad festzulegen.
- Aufgrund des zugewiesenen Beweglichkeitsgrades werden in den Sollbestandestabellen Anzahl (Quantität) und Typen (Qualität) der benötigten Motorfahrzeuge festgehalten.
- Jeder Truppenkörper hat eine dem Einsatzzweck angemessene Mischung von Armee- und Requisitionsmotorfahrzeugen aufzuweisen.
- Die Zahl der armee-eigenen Fahrzeugtypen soll möglichst gering gehalten werden.

Um diesem Motorisierungskonzept heute und **in Zukunft flexibel** nachleben zu können sind unerlässlich:
- **Richtlinien** für die Entwicklung und Beschaffung von Motorfahrzeugen.
- Eine kohärente **Planung** für den laufenden Ersatz abzulösender Fahrzeuggenerationen.
- Der Einsatz der elektronischen **Datenverarbeitung** zur Erfassung sämtlicher Fahrzeuge des Landes für die Requisitionsbelegung zugunsten der Armee, des Zivilschutzes und der Kriegswirtschaft sowie für die Motorisierungsplanung.

Die Motorisierung der Armee ist aber nur die **materielle Komponente,** deren Wirkung erst von den Soldaten und ihren Chefs zum Tragen gebracht wird. Dazu ist Bedingung
- **für den Fahrer:** Sicherheit im verantwortungsvollen Fahren, im situationsgerechten Verhalten und in der sorgfältigen Pflege der anvertrauten Fahrzeuge;
- **für die Kommandanten:** die persönliche Sorge und das Sichdurchsetzen in einem Bereich, der gerne vernachlässigt wird, weil «sich ja Spezialisten darum kümmern».

Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, stichwortartig auf einige aktuelle und **konkrete Probleme** des Bundesamtes für Transporttruppen hinzuweisen. Sie betreffen die drei Hauptaufgaben, nämlich die Ausbildung der Motorfahrer und der Motorfahrerkader sowie das militärische Transportwesen und den militärischen Strassenverkehr:
- Vorbereitung der Einführung einer neuen Lastwagengeneration 6 und 10 t ab 1983. Diese zeichnet sich aus durch grössere Dimensionierung, bedeutend stärkere Motoren und einen erhöhten Bedienungskomfort. Damit wird dann auch die Übernahme moderner Lastwagen aus dem Requisitionsangebot bei einer Mobilmachung erleichtert.
- Evaluation eines neuen geländegängigen Personenwagens (Einführung frühestens 1984).
- Erarbeitung des Pflichtenheftes für einen neuen Lastwagen 4 bis 5 t (Einführung frühestens 1988).
- Studien zur Einführung eines geländegängigen Lieferwagens als Ersatz für den «Pinzgauer».
- Studium der vermehrten Verwendung des Motorrades zur Sicherstellung der Verbindungen.
- Vereinfachung und Systematisierung des Reglementswesens.

Abschliessend verweise ich auf **zwei Gegebenheiten,** die unser Planen und unsere gesamte Tätigkeit leiten:
- Die Tatsache, dass das Motorfahrzeug heute Teil des täglichen Lebens ist, schafft für die Motorisierungsbedürfnisse und für die Ausbildung günstige Voraussetzungen.
- Das Motorfahrzeug in der Armee ist lediglich Mittel zum Zweck und dient der Notwendigkeit, die sich stellenden Führungs- und Transportaufgaben innert verantwortbaren Zeitlimiten zu lösen. Eine zu grosse Zahl an Fahrzeugen würde im Kampf nur Ballast bedeuten.

Brigadier H. Stocker
Direktor des Bundesamtes für Transporttruppen