Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-53726

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

Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption

Die Motorisierung der Armee hatte in den 60er Jahren unter dem **Einfluss der Konjunktur** ein Ausmass erreicht, das auf lange Sicht für eine kleine Armee nicht tragbar sein konnte. Diese Bemerkung gilt gleichermassen für die Bestandesverhältnisse wie auch für die Ansprüche an die technische Perfektion.

1972 beauftragte der Unterstabschef Planung die damalige Abteilung für Transportdienst und Reparaturtruppen, eine «**Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption der Armee**» zu erarbeiten.

Die Motorisierung im Leitbild der militärischen Landesverteidigung

Der Entwicklung einer Konzeption für die Motorisierung der Armee sind die folgenden grundsätzlichen Überlegungen vorangestellt worden:
- Die Vermehrung der einer Truppe zugeteilten Motorfahrzeuge beinhaltet nicht zwangsläufig eine Steigerung der Beweglichkeit, weil sich die Fahrzeuge unter gewissen Voraussetzungen als **Ballast** auswirken.
- Ein **Abbau der Motorfahrzeugquantität** bei der Truppe soll - wenn möglich - eine **Aufwertung der Qualität** zur Folge haben.
- Die vorhandenen, als unentbehrlich eingestuften Motorfahrzeuge einer Formation müssen einer rationellen Ausnützung zugeführt werden, indem ihr **Einsatz auch zugunsten anderer Truppen** vorzusehen ist.
- Da der Hauptanteil der Armeemotorisierung durch die **Motorfahrzeugrequisition** zu tragen ist, kommt dem für die Dienstleistungen in Friedenszeit benötigten Motorfahrzeugbestand ein entscheidender Stellenwert in der Fahrzeugbeschaffungsplanung zu.
- Die Motorisierung der Armee steht überall dort, wo armee-eigene Mittel zum Einsatz kommen, rasch an der **Grenze der Überalterung,** während sie bei den Requisitionsfahrzeugen mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten vermag.

Sehr bald war zu erkennen, dass der **Steuereffekt für die Bearbeitung der Konzeption** von vier Gegebenheiten ausging:
- Die Motorfahrzeugrequisition muss die Motorisierung der Armee weiterhin tragen. Die damit verknüpften Nachteile sind zu akzeptieren.
- Die Motorisierung der Armee für die Dienstleistungen in Friedenszeiten (Schulen und Kurse) setzt voraus, dass auch für grosse Truppenübungen ein ausreichend dotierter Park armee-eigener Fahrzeuge zur Verfügung steht.
- Die Verschiebungs- und Transportdistanzen sind in unserem Lande kurz. Das Strassennetz ist überdurchschnittlich gut ausgebaut und leistungsfähig. Die Zuteilung von Fahrzeugen hat lediglich die spezifischen Transportbedürfnisse der Formation zu decken. Massgebend ist der jedem einzelnen Fahrzeug zugedachte Verwendungszweck. Mit rechtzeitig durch den Fahrzeugbenützer zu treffenden, organisatorischen Massnahmen lassen sich die Verwendungsmöglichkeiten der zugeteilten Fahrzeuge erweitern.
- Der Fahrzeugbestand der Armee muss reduziert werden.

Die sich über vier Jahre erstreckende Bearbeitungsphase kam 1976 zum Abschluss. Die Kommission für militärische Landesverteidigung genehmigte die heute gültige «Mittel- und langfristige Motorisierungskonzeption der Armee». Die **wesentlichsten Elemente dieser Konzeption** lassen sich wie folgt zusammenfassen.

1. Jede Formation wird in einen **Beweglichkeitsgrad** (Abb. 12) eingestuft. Die vorausgehende Bewertung untersucht
- den erforderlichen Motorisierungsumfang zum Lösen der Aufgaben im zugedachten Einsatz (Quantität);
- die Notwendigkeit und das Ausmass, über geländegängige Fahrzeuge verfügen zu müssen (Qualität).

Der sich ergebende Beweglichkeitsgrad bildet ein wichtiges Basiselement für Motorfahrzeug-Sollbestände, beeinflusst künftige Motorfahrzeugbeschaffungen und ergibt den Schlüssel für die Aufteilung nach armee-eigenen und Requisitionsfahrzeugen.

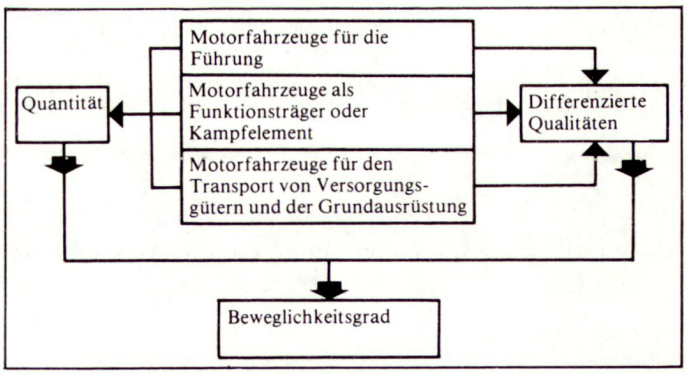


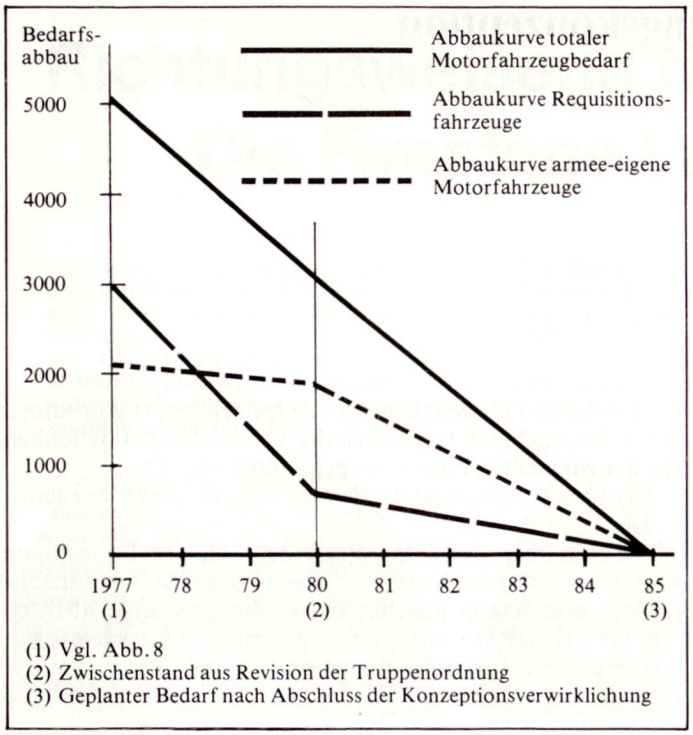
Abb. 12: Beweglichkeitsgrad.

2. Trotz anerkannter Nachteile kann auf die **Verwendung von Anhängern** (Sachentransporte und Spezialanhänger) nicht verzichtet werden.

3. Die **Wiedereinführung von «Dienstmotorfahrzeugen»** wäre mobilmachungstechnisch wünschbar. Im jetzigen Zeitpunkt muss, nicht zuletzt infolge mangelnden Interesses bei jungen Käufern, auf neue Aktionen verzichtet werden.

Dagegen sind **Beitragsleistungen des Bundes an Halter ausgewählter Requisitionsfahrzeuge** beizubehalten.

4. **Richtlinien für Motorfahrzeug-Anforderungsprofile** engen Forderungen nach militärischen Sonderausführungen im Fahrzeugbau ein. Die Anlehnung des armee-eigenen Motorfahrzeuges an handelsübliche Typen ist in erster Linie durch die Verwendung gleicher Bauelemente gegeben.



(1) Vgl. Abb. 8
(2) Zwischenstand aus Revision der Truppenordnung
(3) Geplanter Bedarf nach Abschluss der Konzeptionsverwirklichung

Abb. 13: Bedarfsabbau 1977/1985

Die Verwirklichung der Konzeption ist im Gange. Für viele Formationen sind Eingriffe in den früher erreichten «Motorisierungsstandard» unvermeidlich, weil sich Abstriche in Quantität und Qualität nicht umgehen lassen. Die ersten Schritte in Richtung **Bedarfsabbau** (Abb. 13) sind gemacht, weitere Reduktionen geplant.

Andere Auswirkungen sind noch nicht in vollem Umfang erkennbar. Die jährlichen, in Friedensverhältnissen zu erbringenden Dienstleistungen in Wiederholungs- und Ergänzungskursen **verfälschen das Bild der Anforderungen** an die Motorisierung: Truppenbestände, die Fahrzeugzuweisung aus Armeefahrzeugbeständen, Verschiebungen als Teil des zivilen Strassenverkehrs, bescheidene Auslastung der Transportkapazitäten für logistische Bedürfnisse und nicht zuletzt das Fehlen der mit requirierten Fahrzeugen entstehenden Erschwerungen in der Ausbildung, im Einsatz, Betrieb und Unterhalt sind Einflussfaktoren, die sich einer präzisen Beurteilung weitgehend entziehen.

SAURER-Militär-Radfahrzeuge

AG Adolph SAURER
9320 Arbon
Tel. 071 - 46 91 11



z.B.: schwere Geländelastwagen, Typ 6 DM 4x4

- Militärtauglich, robust, zuverlässig.
- Unübertroffen, dank bewährtem, drehmomentstarkem D4KT-Dieselmotor.
- Konsequent logistischer Aufbau: Einheitsmotor, Einheitsrahmen.
- Bestückt mit modernsten Komponenten aus dem Zivilsortiment: Motor, Achsteile, Federn, Lenkung, Kabinenausrüstung.
- Wartungsfreundlich, dank bester Zugänglichkeit. Kippkabine mit grossem Kippwinkel. Übersichtliche Anordnung aller Wartungselemente.

SAURER – Jahrzehntelange Erfahrung im Bau von Militärfahrzeugen