

6283

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
betreffend armeetaugliche Motorfahrzeuge schweizerischer  
Herkunft**

(Vom 11. Juli 1952)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Das Problem der Ausrüstung der Armee mit zweckentsprechenden Motorfahrzeugen und Anhängern hatte schon vor dem zweiten Weltkrieg eine Bedeutung erreicht, die die Einleitung von Sofortmassnahmen notwendig machte. Dringend war damals die Verbesserung der Armeetauglichkeit der zahlenmässig knapp den Armeebedarf deckenden Nutzfahrzeuge. Durch verschiedene Postulate war auch aus der Mitte der eidgenössischen Räte mehrmals eindrücklich auf diese Frage hingewiesen worden.

Durch den Bundesbeschluss vom 5. April 1939 betreffend die Vermehrung der armeetauglichen Motorlastwagen (AS 55, 481) wurde erstmals ermöglicht, Beiträge für Motorlastwagen schweizerischer Herkunft zu gewähren, welche besonderen Bedingungen für die Militärtauglichkeit entsprechen. Leider konnte sich diese Massnahme bis zur wenige Monate später erfolgenden Mobilmachung nur sehr ungenügend auswirken, so dass grössere Investitionen in bundeseigenen Lastwagen gemacht werden mussten, weil militärtaugliche Requisitionsfahrzeuge fehlten. Auch während der Aktivdienstjahre entwickelte sich diese Aktion infolge der kriegsbedingten Einschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs nicht im erwarteten Umfange. Nach Ablauf der Geltungsdauer von 5 Jahren, d. b. im Frühjahr 1944, war man sich aber bei allen beteiligten Instanzen darüber einig, dass die Förderung und die Vereinheitlichung wirtschaftlicher Nutzfahrzeuge nach militärischen Bedürfnissen weitergeführt werden müssen. Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 2. Juni 1944 betreffend die Vermehrung der armeetauglichen Motorlastwagen (AS 60, 369) die Weiterführung der Beitragsleistung für armeetaugliche Motorlastwagen auf dem Vollmachtenwege angeordnet.

Es handelt sich heute darum, das bisherige Vollmachtenrecht ins ordentliche Recht überzuführen. Wir beehren uns deshalb, Ihnen den Entwurf zu einem neuen Bundesbeschluss betreffend armectaugliche Motorfahrzeuge schweizerischer Herkunft zur Genehmigung vorzulegen.

Es erübrigt sich, auf die Bedeutung der Motorisierung in der neuzeitlichen Kriegführung besonders hinzuweisen. An Stelle von Mann und Pferd hat der Motor weitgehend die Transportaufgaben übernommen. Seine grössere Leistungsfähigkeit nicht auszunützen, käme einer Schwächung des militärischen Potentials gleich. Nicht nur die operative, auch die taktische Kriegführung und der Verteidigungskrieg bedürfen des kräftesparenden Motors, um möglichst grosse Bestände für den Kampf freizubekommen.

Es bestehen heute zwei Arten der Heeresausrüstung mit Motorfahrzeugen, nämlich das Requisitionsverfahren, das auf die Transportmittel der Wirtschaft greift, sowie die reine Korpsmaterialbeschaffung.

Hinsichtlich der Militärtauglichkeit hat das System der reinen Korpsmaterialbeschaffung gegenüber dem Requisitionsverfahren eine Reihe wesentlicher Vorteile. Vor allem ist eine Fabrikation möglich, die nur militärische Erfordernisse berücksichtigt. Die Typisierung ist vollständig, was Unterhalt und Reparaturen vereinfacht und einen geordneten Ersatzteilnachschieb ermöglicht. Einfacher zu lösen sind auch Bemannungs- und Führungsfragen, die Bemessung des Transportvolumens, das Festlegen der Leistungsgrenzen usw.

Diese Art der Heeresmotorisierung wäre jedoch nur zu verwirklichen, wenn für ihren Aufbau, ausser der nötigen Zeit, eine sehr leistungsfähige Motorfahrzeugindustrie und fast unerschöpfliche Geldmittel zur Verfügung ständen. Es ist nicht möglich, in Friedenszeiten den Motorfahrzeugpark eines modernen Heeres zu beschaffen, zu unterhalten und stets rechtzeitig zu erneuern.

Wir sind darauf angewiesen, die militärischen Transportmittel, deren Grossteil motorisiert ist, durch Requisition bereitzustellen. Die Motorisierung unserer Armee erfolgt zu ungefähr 85 Prozent mit zivilen Motorfahrzeugen und ist damit weitgehend ein Problem der Motorisierung unserer Wirtschaft.

Seit Kriegsende ist der zivile Motorfahrzeugbestand erheblich gestiegen. Er ist zurzeit fast dreimal so hoch wie vor dem zweiten Weltkrieg und steigt weiterhin an. Diese Vermehrung bezieht sich jedoch fast ausschliesslich auf die Personwagen sowie auf die für die Armee nicht geeigneten Kleinmotorräder und Motorroller. Die Zahl der mittleren und schweren Lastwagen, die von der Armee in erster Linie benötigt werden, hat in der gleichen Zeitspanne nicht im gleichen Verhältnis zugenommen, währenddem sich der Lastwagenbedarf der Armee, der schon im Jahre 1939 nur knapp gedeckt werden konnte, im Verlaufe des Aktivdienstes und seither nahezu verdreifacht hat. Daraus ergibt sich, dass der Engpass unserer Armeemotorisierung nach wie vor bei den Motorlastwagen liegt. Das Problem der an sich für die Armee wünschbaren zahlenmässigen Vermehrung des Motorlastwagenbestandes wird aber durch die heutige Vorlage nicht berührt; die durch den vorliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss vorgesehene Regelung bezweckt lediglich die Verbesserung der Armeetauglichkeit der einzelnen zu requirierenden Fahrzeuge.

Bei Requisitionsfahrzeugen, die ausschliesslich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebaut werden, sind die militärischen Anforderungen nicht ohne weiteres erfüllt. Von besonderer militärischer Bedeutung ist das Problem des Reparatur- und Ersatzteildienstes. Während die amerikanische Armee, einschliesslich der motorisierten Kampfgeräte, während des zweiten Weltkrieges nur 300 Motorfahrzeugtypen einsetzte, wies unsere Armee Ende des Aktiviensdienstes deren 3000 auf. Da für jeden Fahrzeugtyp in mindestens 12 Reparaturformationen ungefähr 500 verschiedene Ersatzteile auf Lager gehalten werden sollten, ist die Organisation des Ersatzteilnachsches unter diesen Umständen praktisch kaum möglich. Bei den Personenwagen und Motorrädern ist dieser Nachteil nicht von so weittragender Bedeutung, da es der grosse Landesbestand ermöglicht, ausfallende Fahrzeuge zu ersetzen. Weil jedoch eine Grossezahl der Motorlastwagen der Wirtschaft von der Armee beansprucht werden, müssen sie nötigenfalls repariert werden können. Ein geordneter Reparatur- und Ersatzteildienst erfordert somit eine weitgehende Typisierung. Für ausländische Erzeugnisse steht uns nur das Mittel der Einfuhrkontingentierung zur Verfügung. Da den ausländischen Fabriken keine Konstruktionsvorschriften gemacht werden können und die Importkontingentierung zufolge unserer liberalen Handelspolitik sehr locker gehandhabt werden muss, ist der Erfolg gering. Um so mehr muss versucht werden können, mindestens bei den einheimischen Erzeugnissen eine Besserung herbeizuführen. Diesem Zweck dient die seit dem Jahre 1939 durchgeführte Aktion. Die nachstehende Tabelle zeigt deren Entwicklung.

	Jahr	Anzahl der von der Aktion erfassten Lastwagen
Aktion I	1939	55
1. Juni 1939	1940	301
bis	1941	306
31. Mai 1944	1942	260
	1943	115
	1944	58
Aktion II	1944	18
ab 1. Juni 1944	1945	129
	1946	252
	1947	193
	1948	205
	1949	258
	1950	215
	1951	242

Die Vorteile der Typisierung wurden, nach anfänglichen Schwierigkeiten, von den Fabriken anerkannt. Auch der Motorfahrzeughalter hat sich in den vergangenen Jahren den normalisierten Fahrzeugen angepasst und dank der Kostenbeiträge konstruktive Erfordernisse militärischer Natur in Kauf genommen. Die Normalisierung der als beitragsberechtigt bezeichneten Motor-

lastwagentypen ist von Jahr zu Jahr verschärft worden und gestattete es den Fabriken, ihre Erzeugnisse durch konstruktive Vereinfachung und Vereinheitlichung auf konkurrenzfähigem Preisniveau zu halten. Seit 1939 haben unsere einheimischen Werke nur noch ungefähr 10 Prozent nicht typisierte Lastwagen und Kippwagen hergestellt.

Finanziell sind dem Bund bisher folgende Ausgaben erwachsen:

	Franken
1939 . . . . .	147 400
1940 . . . . .	509 800
1941 . . . . .	1 153 700
1942 . . . . .	1 542 200
1943 . . . . .	1 949 800
1944 . . . . .	1 719 000
1945 . . . . .	1 742 200
1946 . . . . .	1 371 400
1947 . . . . .	962 100
1948 . . . . .	1 080 400
1949 . . . . .	1 137 900
1950 . . . . .	1 199 400
1951 . . . . .	1 600 000
bewilligte Kredite pro 1952 . . . . .	1 652 200

Die während der Dauer von 5 Jahren ausgerichteten jährlichen Beiträge bestanden ursprünglich

- a. aus einem ordentlichen Beitrag in der Höhe der für den betreffenden Fahrzeugtyp zu entrichtenden kantonalen Automobilsteuer;
- b. aus einem jährlichen zusätzlichen Beitrag für diejenigen Fahrzeuge, deren Vermehrung für die Armee besonders wichtig war.

Hierzu kam ein einmaliger Beitrag an die militärtaugliche Ausrüstung des Fahrzeuges.

Mit der Weiterführung der Aktion im Jahre 1944 wurden die jährlichen Beiträge vereinheitlicht. Die Neuregelung hatte den Vorteil der Gleichbehandlung aller Lastwagenbesitzer.

Zurzeit werden 1800 Franken als einmaliger Beitrag und während 5 Jahren jährlich 800 Franken für mittlere, bzw. 1000 Franken für schwere Lastwagen ausgerichtet.

Die Kriegserfahrungen lehrten, dass die Verkehrswege, besonders die bei uns zahlreichen Kunstbauten in der Regel rasch und nachhaltig zerstört werden und die Motorfahrzeuge dadurch zu Umfahrungen unter oft sehr schwierigen Verhältnissen gezwungen werden. Diese Umstände gelten vor allem für die Verbindungen im Armeeraum, zu welchem bei einem Einsatz unserer Armee nahezu unser ganzes Land gerechnet werden muss. Die vorläufigen Beschaffungen von geländegängigen Fahrzeugen, d. h. Motorfahrzeuge mit Allradantrieb oder Raupenantrieb, decken nur die dringendsten Bedürfnisse für den Zug der

schweren Waffen. Äusserst dringend ist aber auch eine vermehrte Zuteilung an Geländelastwagen für die den Heeresseinheiten angehörigen Truppen. Solche Fahrzeuge müssen vermehrt als Korpsmaterial angeschafft werden, wenn es nicht gelingen sollte, sie in grösserer Anzahl in der Wirtschaft unterzubringen. Zivile Unternehmer, die beim Einsatz ihrer Fahrzeuge jedoch nur ausnahmsweise sich den Nutzen allradgetriebener Lastwagen zu eigen machen können, werden solche nur dann anschaffen wollen, wenn die Armee mindestens teilweise die Mehrkosten des Ankaufs und des Betriebes dieser Lastwagen übernimmt.

Vom militärischen Gesichtspunkt aus wäre an sich die Geländegängigkeit aller Zug- und Transportmittel wünschbar, eine Forderung, die sich aus wirtschaftlichen Gründen für unser Land kaum je erfüllen lassen wird.

Bei der Bemessung der Beiträge muss darauf Bedacht genommen werden, dass eine bescheidene Anzahl grosser Bauunternehmer auf solche Fahrzeuge angewiesen ist. Die Grosszahl der Bauunternehmungen, die bisher mit normalen Kippplastwagen auskommen konnte, sollte aber durch die Gewährung besonderer Beiträge für diese um rund 16 000 bis 22 000 Franken teureren allradgetriebenen Lastwagen angeregt werden, geländegängige, voll armoetaugliche Fahrzeuge anzuschaffen, selbst wenn sie nur in vereinzelt Fällen deren besondere Eigenschaften ausnützen können. Damit hat auch der Fahrzeughalter selbst einen Kostenanteil an die erweiterte Verwendungsmöglichkeit solcher Fahrzeuge zu tragen.

Der für die Hebung der Armoetauglichkeit von Lastwagen eingeschlagene Weg hat sich bewährt und sollte fortgesetzt werden. An eine Abgabe von Lastwagen an Wehrmänner zum halben Tarifpreis, wie dies seit Jahren für Kavallerie- und Trainpferde, Motorräder und Jeep erfolgt, ist bei Lastwagen aus verkehrspolitischen Gründen sowie zufolge des Umstandes, dass die berufliche Laufbahn eines jungen Mannes bei Eintritt in die Rekrutenschule selten abgeklärt ist, kaum zu denken.

Die finanziellen Auswirkungen lassen sich schwerlich genau abschätzen. Die Entwicklung der zivilen Motorisierung unseres Landes, die nicht vorausgesehen werden kann, sowie die Gestehungskosten für neu eingeführte Motorfahrzeuge in Gegenüberstellung zu den Einstandspreisen der einheimischen Erzeugnisse, beeinflussen die Höhe der zu entrichtenden Beiträge.

Für die nächsten Jahre ist voraussichtlich mit folgenden Ausgaben zu rechnen:

Jahr	Gesamtaufwendungen Franken	Beiträge an neue Lastwagen Franken	Beiträge aus früheren Ver- pflichtungen Franken
1953 . . . . .	2 644 000	1 606 000	1 038 000
1954 . . . . .	2 844 000	1 606 000	1 238 000
1955 . . . . .	3 036 000	1 606 000	1 430 000
1956 . . . . .	3 232 000	1 606 000	1 626 000
1957 . . . . .	3 392 000	1 606 000	1 786 000
1958 und folgende Jahre	3 460 000	1 606 000	1 854 000

Diese Berechnungen fussen auf der Annahme, dass jährlich für 300 Lastwagen Bundesbeiträge ausgerichtet würden, wovon 100 Fahrzeuge mit Allradantrieb und Seilwinde. Es ist möglich, dass die Abrechnung von Jahr zu Jahr etwas günstiger ausfallen dürfte, als obenstehende Berechnung erwarten lässt, sei es, dass der Anteil der Geländelastwagen weniger als 100 Fahrzeuge pro Jahr ergibt oder dass nur ein Teil dieser Fahrzeuge mit Seilwinden ausgerüstet würde. Auf Grund der heutigen Produktion der schweizerischen Lastwagenfabriken ist nicht zu erwarten, dass mehr als 300 Fahrzeuge jährlich in diese Aktion einbezogen werden.

Der Einbezug der geländegängigen Motorlastwagen bedingt demnach eine Erhöhung der Gesamtaufwendungen. Diese Ausgaben stehen aber in keinem Verhältnis zu den Kosten, die entstehen würden, wenn die Armee zufolge ungenügender Requisitionsmöglichkeiten die Korpsmaterialfahrzeuge vermehren müsste. Die Erfahrung lehrt, dass bei einem Korpsmaterialfahrzeug hinsichtlich Anschaffung, Unterhalt und Garagierung normalerweise mit dem dreifachen Beschaffungspreis gerechnet werden muss, wobei eine Erneuerung wegen technischer Überalterung nicht mitberücksichtigt ist.

Die Bundesbeiträge im Sinne des beiliegenden Entwurfes zu einem Bundesbeschluss decken die dem zivilen Halter bei der Anschaffung und im Betrieb von armeetauglichen Motorlastwagen erwachsenden Mehrkosten nur teilweise. Die an die Beiträge geknüpften Anforderungen helfen zudem mit, die Typenzahl der einheimischen Industrie durch Normalisierung von Bestandteilen und Aggregaten zu vermindern und dadurch den Reparatur- und Ersatzteildienst der Armee zu vereinfachen.

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, den beigefügten Entwurf zu einem neuen Bundesbeschluss betreffend armeetaugliche Motorfahrzeuge schweizerischer Herkunft anzunehmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. Juli 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Kobelt**

Der Vizekanzler:

**F. Weber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
betreffend  
**armeetaugliche Motorfahrzeuge schweizerischer Herkunft**

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 87 und 200 der Militärorganisation,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. Juli 1952,  
beschliesst:

Art. 1

Zur Hebung der Armeetauglichkeit der zu requirierenden Motorfahrzeuge und Anhänger kann der Bundesrat an die Halter von fabrikneuen, militärisch besonders geeigneten Fahrzeugen schweizerischer Herkunft, welche den von ihm festzusetzenden technischen Anforderungen entsprechen, Beiträge gewähren.

Art. 2

Es können ausgerichtet werden:

- a. einmalige Beiträge zur teilweisen Deckung der Mehrkosten, die bei der Beschaffung von Motorlastwagen durch die militärischen Anforderungen bedingt sind;
- b. jährliche Beiträge zur Deckung von Mehrkosten in der Verwendung solcher Fahrzeuge, während höchstens 5 Jahren.

Art. 3

Der Bundesrat setzt Art und Höhe dieser Beiträge sowie die Bedingungen für deren Ausrichtung fest.

Art. 4

Der jährliche Kreditbedarf ist jeweilen im Voranschlag aufzunehmen.

Art. 5

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt am 1. Januar 1953 in Kraft.

Der Bundesrat erlässt die Vollzugsvorschriften.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend armeetaugliche Motorfahrzeuge schweizerischer Herkunft (Vom 11. Juli 1952)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6283
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.07.1952
Date	
Data	
Seite	453-459
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 951

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.