

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 84=104 (1938)

Heft: 12

Artikel: Vom Fahrzeugpark der motorisierten leichten Truppen

Autor: Meng

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15432>

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: 10.01.2026

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

spiel: Korp. X baut mit seiner Patrouille von Punkt A Richtung Punkt B. Feind bei B. Der Patrouillenführer sucht sich durch Vergleich der Karte mit dem Gelände den vorteilhaftesten Weg, organisiert den eigentlichen Bautrupp, Beobachtung und Sicherung. Erkannte fei. Patr., die im Gelände vorteilhaft durch G- und H-Scheiben markiert werden, müssen erkannt, bezeichnet und bekämpft werden. Offenes Gelände ist je nach der geschilderten Lage im Schnellauf, sprungweise oder kriechend zu traversieren. Je nach Gelände muss die Sicherung die Distanzen zum eigentlichen Bautrupp vergrössern oder verringern. Das Durchschreiten vergaster oder mit Art.- bzw. Mw.-Feuer belegter Räume muss geübt werden etc. Gleichzeitig ist der Draht fachgemäss zu verlegen, da er sonst als Stolperdraht wirkt und Störungen ausgesetzt ist.

In gleicher Weise sollten auch Abbau, Behebung von Störungen und Signaldienst in den Infanterie-Telephonzügen geübt werden. Zu beachten ist, dass im Friedensdienst Bodenleitungen oft mehr Störungen aufweisen als hochgebaute Linien. Im Kriege aber ist ein gut verlegter Draht widerstandsfähiger gegen Zerreißen durch Luftdruck und Splitter als eine durch Bäume und Stangen gespannte Oberleitung. Auch können Störungen an Bodenleitungen leichter und rascher behoben werden.

Eine in diesem Sinne ausgebildete und arbeitende Infanterie-Telephontruppe ist in der Lage, ihre Verbindungen auch unter schwierigen Umständen aufrecht zu erhalten, ohne zuvor mit vielleicht schweren Opfern umlernen zu müssen.

Vom Fahrzeugpark der motorisierten leichten Truppen

Von Lt. *Meng*, mot. l. Trp.

Die Personenwagen-Kolonnen einer motorisierten Lmg.-, Mg.- oder J. K.-Einheit vermag durch ihre abmontierten Türen fast einen kriegerischen Eindruck zu hinterlassen. Ja, jene Zeiten, als wir noch mit den lila, himmelblauen und zitronengelben Wagen ins Manöver fuhren, sind endgültig vorbei. Sie sind «gleichgeschaltet» worden, unsere Fahrzeuge, aber leider nur ihre Farbe. Herz, Nieren und Eingeweide sind die gleichen geblieben, welche sie bei ihrer Entstehung vor zehn oder fünfzehn Jahren in Amerika, Frankreich, Italien, Deutschland und von wo sie auch alle herkommen mögen, mit auf den Lebensweg erhalten haben.

Trotz der neuen Farbe braucht der Packard-8-Zylinder seine schlichten 30 bis 40 Liter auf 100 km. Er bietet ja schliesslich auch für vier Mann Platz, wenn nicht zufällig eine J. K. angehängt werden muss. In diesem Spezialfall ist es nämlich dank einer

genialen Anhängerkonstruktion notwendig, die beiden Reserve-
räder, die normalerweise hinten am Wagen montiert sind, dort
weg zu nehmen. Wenn wir sie nun nicht irgendwo am Strassen-
rand liegen lassen wollen, haben wir glücklich die beiden hintern
Plätze noch durch sie belegt. Dürfen wir jenem zwanzigjährigen
Pic-Pic allzu stark grollen, weil er schon am zweiten Tag nach
seiner Rückkehr aus einer Zivilgarage an den Folgen eines kleineren
Vergaserbrandes wieder in unserer Werkstatt steht? Nein,
gewiss nicht, denn auch Bestandteile aus bestem Stahl werden
während einer zwanzigjährigen Dienstzeit so abgenützt, dass sie
den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen können. Auch der
älteste Wagen kann schliesslich wieder zum Laufen gebracht wer-
den. Dann staunt der Laie, wenn von Rechnungen über vier- oder
fünfhundert Franken berichtet wird. Doch der Materialoffizier
versteht diese Misstände nur zu gut, denn er weiss, dass die mei-
sten Bestandteile nicht mehr erhältlich sind und jeder Ersatz des-
halb einzeln angefertigt werden muss. Oder wie ist es jenem
Chevrolet ergangen, der eines Tages unserer Kompagnie un-
treu wurde? Drei lange Wochen hat er auf sein neues Cardan-
rohr, das in Amerika bestellt werden musste, gewartet. Wie würde
sich dies einmal im Kriegsfall auswirken, wird uns das Ausland
auch die notwendigen Bestandteile gütigst zur Verfügung stellen?

Wir kennen sie alle, den Packard, der trotz seiner acht Zylind-
der hartnäckig meistens nur auf fünf oder sechsen mithinkt, den
Mercedeskompessor, die dreiplätzigigen Martini, die Chevrolets,
Fiats, die Citroenlimousinen, die grossen Buicks und die Vete-
ranen, die noch aus der Kinderzeit des Automobils zu erzählen
wissen, die Pic-Pic. Zwei Jahre lang sind sie uns bald hier, bald
dort begegnet, seitdem sie im Thuner Park wieder ihre Auferste-
hung feiern konnten. Wir kennen alle ihre Mucken und Tücken,
weil wir sie oftmals bei Nacht und Nebel mit Schraubenzieher,
Engländer und Hammer, unter Einsatz all unseres Könnens, zum
Abrollen einiger Kilometer überlisten konnten.

Die bundeseigenen Personenwagen reichen momentan aus,
um die Bestände für unsere Schulen und Wiederholungskurse
schwach zu decken. In einem Kriegsfall werden aber die Dienst-
zeiten der einzelnen motorisierten Bestände temporär zusammen-
fallen. Dann werden wir, genau gleich wie die Motor-Transport-
truppe, auf die Requisition von Zivilfahrzeugen angewiesen sein.
Wenn wir die statistischen Zusammenstellungen verfolgen, müs-
sen wir mit Schrecken feststellen, dass die Kurve der diensttaug-
lichen Fahrzeuge gewaltig im Fallen begriffen ist. Woher kommt
dies bei der stetigen technischen Vervollkommnung der einzelnen
Konstruktionen? Für unsere Aufgaben kommen nur starke, offene
Fahrzeuge in Frage. Im Bild des täglichen Verkehrs werden

Cabriolets immer seltener, der offene Wagen wird zur Seltenheit. Diese Beobachtung sehen wir bestätigt, wenn wir die Bauprogramme der einzelnen Automobilwerke verfolgen. Die Typen, welche noch serienmässig als Cabriolet oder offen hergestellt werden, sind von Jahr zu Jahr vereinzelter anzutreffen. Diese Vereinheitlichung der Modelle ist eine notgedrungene Rationalisierungerscheinung der Industrie. Die Schweiz besitzt keine eigene Personenwagenindustrie. Sie kann daher auch für das Verschwinden des offenen Wagens nicht verantwortlich gemacht werden. Dagegen würde es in der Hand unserer zuständigen Behörden liegen, den starken Wagen wieder in vermehrtem Masse dem Verkehr zuzuführen. Denn dass die ständige Zunahme der militärisch nicht verwendbaren mittel- und kleinvolumigen Fahrzeuge eine Reaktion eines veralteten Steuersystems ist, glaube ich nicht mehr weiter erwähnen zu müssen.

Gewiss verfügen wir über Kader und Mannschaft in unserer Truppe, die durch verschiedene Prüfungen ausgesiebt und dank eines einzigartig erprobten Erziehungssystems von Thun auf der Höhe steht, um ein Maximum zu leisten. Gewiss haben wir Waffen, um die uns das Ausland beneidet. Aber was nützen uns diese beiden Faktoren, wenn wir diese Leute und diese Waffen wegen ungenügenden Fahrzeugen nicht zum Einsatz bringen können?

Es ist allgemein bekannt, dass von militärisch zuständigen Stellen an diesen Problemen schon gewaltige Arbeit geleistet wurde, doch manches fiel auf steinernen Boden. —

Ich bin überzeugt, dass jene Männer, die den Motorwagendienst aus dem Nichts geschaffen, die ihre ganze Arbeit der Motorisierung gewidmet haben, nicht ruhen werden, bis auch die Frage der Beschaffung der notwendigen, zeitgemässen Beförderungsmittel eine vernünftige Lösung gefunden hat.

Angesichts solcher Leistungen dürfen wir Jungen trotz der momentanen unzulänglichen Lage den Kopf nicht hängen lassen. Im Geiste solcher Männer müssen wir überall dort aufklärend wirken, wo die absolute Notwendigkeit einer leicht beweglichen schlagfertigen Motorkampftruppe noch nicht richtig erkannt worden ist.

Gedanken zur Uniformänderung

Von *W. Bieri*, Stab Platzkdo. Wangen a. A.

«Ach, man konnte rasig sein auf alles andere, die schwarzpinseligen Dragoner, auf die rotgelitzten Mitrailleure, die flammenden Artilleriebomben.» So beschreibt Hptm. R. Müller in der Gedenkschrift «Die 3. Division» den seelischen Zustand des Grenzbesetzungssoldaten, wenn «es nach Angebranntem roch, da