

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

Band: 85=105 (1939)

Heft: 2

Rubrik: Mitteilungen

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: 07.01.2026

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

MITTEILUNGEN

Walliser Offiziersverein.

Der Walliser Offiziersverein hielt am 12. Februar seine (infolge der Skisaison schwachbesuchte) Jahresversammlung ab. Den Vorsitz führte der Präsident Hauptm. i. Gst. Charles Loretan, Sitten. Jahresbericht und Rechnung wurden einstimmig genehmigt. Die Reitkurse unter Leitung von Oberstlt. Pellissier und Hptm. Loretan waren von 20 Offizieren besucht. Die Reitschule (Eigentum des Walliser Offiziersvereins) wird auch von den Rekrutenschulen in Sitten benutzt. Oberstbrigadier Schwarz wünscht eine regere Anteilnahme der Offiziere beim freiwilligen Schiesswesen. Es wurde angeregt, in allen Kantonsteilen regionale Gruppen zu gründen. Im Oberwallis besteht seit einigen Jahren der Oberwalliser Offiziersverein mit vielen Mitgliedern, die alle gleichzeitig dem Kantonal- und Zentralverein angehören. — Nach dem Mittagsbankett sprach Oberstlt. Moulin, Präsident der Schweiz. Offiziersgesellschaft, über die Tätigkeit des Schweiz. Offiziersvereins, worauf Oberstlt. i. Gst. G. Gonard einen äusserst interessanten Vortrag hielt über «La doctrine française». Strategie und Taktik, Angriff und Verteidigung wurden in klarer Weise geschildert. Dem Vortrag wohnten auch der Unteroffiziersverein und zahlreiche Patrioten in Zivil bei.

Motorisierung.

Die verschiedenen Artikel betr. Motorisierung unserer Armee, die in der letzten Nummer unserer Zeitung erschienen sind, veranlassen uns, auf die Massnahmen aufmerksam zu machen, die in Deutschland ergriffen wurden, um der Armee eine grosse Reserve feldverwendungsfähiger Fahrzeuge, auf die jederzeit zurückgegriffen werden kann, zu beschaffen.

Kurz nach dem Einmarsch in die Tschechoslowakei wurde ein sog. Reichskommissar zur Ueberwachung der gesamten Automobilindustrie bestellt, also eine Art Diktator für diesen Industriezweig. Seine Aufgabe besteht in der Rationalisierung der deutschen Automobilproduktion. Es sei volkswirtschaftlich nicht mehr vertretbar, dass weiterhin derart viele Wagentypen gebaut würden, wie dies bisher der Fall war. Jede Fabrik hat bis jetzt mindestens 4—6 verschiedene Modelle gebracht, vom leichten Vierzylinder bis zum schweren Achtzylinder. Die Fabrikation müsse sich aber nun in Zukunft auf weniger Typen beschränken, um dadurch leistungsfähiger zu werden.

Diese Massnahme dürfte wohl weniger volkswirtschaftlichen, als militärischen Gründen entsprungen sein. Es besteht offenbar die Absicht, die deutsche Automobilindustrie zu veranlassen, in erster Linie Wagen zu bauen, die für militärische Zwecke verwendungsfähig sind. In konstruktiver Beziehung steht nun wohl der deutsche Automobilbau an der Spitze. Die ständig steigenden Anforderungen an die Schnelligkeit einerseits, sowie die Notwendigkeit, Motoren zu konstruieren, die sparsam im Verbrauch sind, anderseits, haben zu Konstruktionen geführt, die sich für militärische Zwecke nur in beschränktem Umfange eignen. Vielfach haben die Wagen zu wenig Bodenfreiheit und bleiben auf Feldwegen, die z. B. ein schwerer Amerikaner ohne Schwierigkeit befahren kann, hängen. Der aus preislichen Gründen sehr stark verbreitete schwache Wagen (1 Liter Zylinderinhalt) ist ausserdem auch noch zu schwach.

Man hörte auch verschiedentlich, dass mit den requirierten Wagen beim Auf- und Einmarsch keine guten Erfahrungen gemacht worden seien, trotz-

dem nur Wagen neuerer Bauart verwendet wurden. Die Kolonnen seien aus zu viel verschiedenen Wagentypen zusammengesetzt gewesen. Im Vergleich zu unseren fahrenden Automobilmuseen haben diese Kolonnen aber sicher noch einen durchaus modernen Eindruck gemacht.

Seit einigen Monaten besteht auch die Vorschrift, dass neue Fahrzeuge mit einem Tank, der Brennstoff für mindestens 300 km Fahrt aufnehmen kann, versehen sein müssen. Dieser Erlass ist sicher nicht auf Liebe zum auto-fahrenden Zivilisten zurückzuführen.

Hingegen scheint man gegen die Verwendung geschlossener Personewagen für militärische Zwecke nichts einzuwenden zu haben, denn von besonderer Propagierung des offenen Wagens ist bis jetzt nichts zu spüren. Nach wie vor ist die Limousine der Wagentyp, der hauptsächlich gebaut wird. Der offene Tourenwagen ist fast ganz verschwunden.

In Deutschland ist man vielfach auch der Ansicht, dass der sog. Volks-wagen nur nach militärischen Grundsätzen gebaut werde. Er soll so konstruiert sein, dass die Karosserie sehr rasch heruntergenommen und durch andere Aufbauten ersetzt werden könne. Die Wagen, die zu Propaganda-zwecken durchs Land fuhren, durften vorläufig nur äusserlich besichtigt werden. Finanziert wird das neu entstehende Riesenwerk, das die grösste Automobilfabrik Europas werden soll, zum Teil durch ein raffiniert ausgeklügeltes Sparsystem, für das intensiv Propaganda gemacht wird. Der Wagen ist dabei zu vier Fünftel bezahlt, bevor er überhaupt läuft.

Diesen leichten Wagentyp kann man sich sehr gut als Transportmittel für 2—3 Mann mit Lmg. vorstellen. Fällt er aus, ist er rasch von der Strasse entfernt, da er verhältnismässig leicht ist. Umstritten ist die Frage der dabei verwendeten Luftkühlung, denn die bis jetzt gebauten Heckmotortypen neigen im Sommer trotz Wasserkühlung zur Ueberhitzung. Anderseits erhöht der Heckmotor die Geländegängigkeit.

Nur aus militärischen Gründen kann man es verstehen, dass der deutsche Staat dieses Riesenwerk baut, denn die deutsche Automobilindustrie hätte jetzt schon Mühe, ihre Produktion unterzubringen, ohne die Heeresaufträge, die aber nicht dauernd in diesem Umfange erteilt werden können.

Im Lastwagenbau ist die für den Personenwagenbau angestrebte Vereinheitlichung der Typen schon durchgeführt. Die grosse Zahl einheitlich gebauter Fahrzeuge, die auf den deutschen Landstrassen verkehren, fällt jedem Fachmanne auf. Die Reichsbahn muss es sich gefallen lassen, dass ihr durch das Spediteurgewerbe sehr starke Konkurrenz gemacht wird. Es besteht ein sehr gut ausgebautes Netz von Fernverkehrslinien, die die Güter von Haus zu Haus rascher befördern wie die Bahn, dabei aber nicht teurer sind. Die Bahn bekämpft also das Auto nicht, resp. darf es nicht bekämpfen. Sie muss allerdings auch nicht ihre Bilanz veröffentlichen wie die arme SBB. und ihre Schulden ist sie in der Inflation los geworden. Aber schliesslich verlangt man ja vom Landstrassenetz auch nicht, dass es seine volkswirtschaftliche Nützlichkeit durch eine Gewinn- und Verlustrechnung beweisen muss. Und welche Bahn in Europa rentiert denn überhaupt im rein kaufmännischen Sinne?

Die Fahrzeuge der Post sind auch grösstenteils nach militärischen Grundsätzen gebaut. Für den Transport von Baukolonnen wird z. B. ein Mannschaftswagen mit zweirädrigem Materialanhänger verwendet, dem jeder Laie ansehen kann, für welchen Zweck er konstruiert ist.

Deutschland hat jetzt schon erreicht, dass ein sehr grosser und einheitlicher Lastwagenpark vorhanden ist und in nicht allzu ferner Zeit wird auch eine grosse Reserve feldverwendungsähiger Personenwagen vorhanden sein

Den Bau von Personenwagen kann die Schweiz nicht beeinflussen, aber der Kampf zwischen Schiene und Strasse, der in erster Linie hemmend

wirkt, muss aufhören, wenn unsere Armee schlagkräftig werden soll. Ferner dürfte das deutsche Beispiel auch gezeigt haben, dass die Beseitigung der Besteuerung von Personenwagen letzten Endes für den Staat ein gutes Geschäft ist. Was an Steuern verloren geht, kommt durch den Benzinzoll wieder herein. Die Zahl der vorhandenen Wagen steigt dabei um mindestens 50 %. Das kommt aber der Landesverteidigung zugute.

Totentafel

Seit der letzten Publikation sind der Redaktion folgende *Todesfälle von Offizieren unserer Armee* zur Kenntnis gekommen:

San.-Hauptmann *Anton Dormann*, geb. 1863, zuletzt Lst., gestorben am 17. Dezember in Wallenstadt.

San.-Hauptmann *Jakob Schwenter*, geb. 1857, zuletzt z. D., gestorben am 18. Dezember in Lugano.

San.-Hauptmann *Walter Geiser*, geb. 1876, zuletzt Lst., gestorben am 26. Dezember in Hilterfingen am Thunersee.

Stabssekr.-Leutnant *Otto Corrodi*, geb. 1889, zuletzt T. D., gestorben am 2. Januar in Zürich.

Inf.-Oberstlt. *Ernst Wildi*, geb. 1878, zuletzt T. D., gestorben am 11. Januar in Trogen, App. A.-Rh.

Inf.-Hauptmann *Walter Benz*, geb. 1881, zuletzt Lst., gestorben am 19. Januar in Zürich.

Inf.-Oberlt. *Johann Müller*, geb. 1894, Ter. Füs. Kp. I/145, gestorben am 19. Januar in Zürich.

Mot. Ik.-Leutnant *Ralf Mettler*, geb. 1913, Mot. Ik. Kp. 33, gestorben am 20. Januar in St. Gallen.

Plt. san. *Jean Martin*, né en 1892, E. S. M. I/1, décédé le 21 janvier à Vernier (Genève).

San.-Hauptmann *Max Bircher*, geb. 1867, zuletzt T. D., gestorben am 24. Januar in Zürich.

Major inf. *Gabriel de Weiss*, né en 1871, en dernier lieu à disp., décédé le 27 janvier à Lausanne.

Inf.-Major *Hermann Bodmer*, geb. 1870, zuletzt T. D., gestorben am 28. Januar in Zürich.

Inf.-Oberst *Anton Büeler*, geb. 1858, zuletzt T. D., gestorben am 2. Februar in Schwyz.

Art.-Leutnant *Reto Capadrutt*, geb. 1912, Geb. Bttr. 6, in Bern, verunglückt am 3. Februar in St. Moritz.

Tr.-Oberlt. *Werner Merz*, geb. 1887, Lst., in Teufen (App), gestorben am 4. Februar in St. Gallen.