

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

**Band:** 90=110 (1944)

**Heft:** 1: Wehrmedizinisches Sonderheft

**Artikel:** Motorisierungsprobleme der Leichten Truppen

**Autor:** Studer, Eugen

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-19017>

### **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:** 13.01.2026

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

fangenheit entgentreten. Es ist eine alte Erfahrung, dass man als Vorgesetzter mehr wissen oder können muss, als die Notwendigkeit gerade verlangt. Dieses Mehr, das auch die tieferen Zusammenhänge erst zum Bewusstsein bringt, gibt dem Führer die Ueberlegenheit. Das trifft besonders auf die Unteroffiziere zu. Man vergesse auch nie, dass eigentlich jeder Untergebene seinen Vorgesetzten ersetzen können sollte und seine eigenen Aufgaben nur dann sinnvoll auszuführen vermag, wenn er den übergeordneten Zusammenhang versteht. In kürzester Zeit führt der Krieg dazu, dass Subalternoffiziere Einheiten führen und Unteroffiziere Züge. Auch auf diesen unvermeidlichen Zustand hin muss die Arbeit ausgerichtet werden.

Mit Unteroffizieren, deren Niveau in dieser Weise gehoben wird, kann aus der Ausbildung das Doppelte und Dreifache herausgeholt werden. Es ist ihnen nur das nötige Rüstzeug zu geben. Hierin liegt eine der vornehmsten Aufgaben der Offiziere, vor allem des Einheitskommandanten. Das gleiche gilt natürlich auch für die Zugführer. Dann kann man den Unterführern die nötige Selbständigkeit lassen, ohne welche es keine Verantwortung und keine Dienstfreude gibt.

## **Motorisierungsprobleme der Leichten Truppen**

Von Oblt. *Studer*, Instr. Of. der Leichten Truppen

Bei den Leichten Truppen bilden die Transportmittel: Motorfahrzeug, Rad und Pferd, einen Teil der Waffe. Ihrer Zweckbestimmung nach sollen Leichte Truppen immer dann eingesetzt werden, wenn die Lage Eile gebietet. Motorisierte Leichte Truppen werden also nur dann die ihnen zugedachten Aufgaben erfüllen können, wenn die entsprechenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Sieben Jahre Schulen motorisierter Leichter Truppen und der lange Aktivdienst haben Gelegenheit geboten, die notwendigen Erfahrungen für die dringlichsten Aufgaben zu sammeln. Diese lassen sich am besten für die Untergattungen der Motorradfahrer, Mitrailleurs und Kanoniere gesondert betrachten.

1. *Motorradfahrer.* Die oft gehörte Befürchtung, dass eine Motorradfahrerkompagnie mit requirierten Maschinen bei einer Mobilmachung nicht voll und nur mit grossen Schwierigkeiten leistungsfähig wäre, hat sich zum Teil im September 1939 verwirklicht. Es war nichts Aussergewöhnliches, dass in der gleichen Einheit ein

Dutzend verschiedene Marken und Typen, deren Herstellung sich auf eine Zeitspanne von zehn Jahren erstreckte, rollen sollten. Aus der Vielzahl der Typen ergeben sich eine Reihe von Schwierigkeiten, welche sich äusserst nachteilig auf die Marschbereitschaft auswirken können.

Es mag als unwahrscheinlich gelten, dass gewisse ausländische Modelle während fünf oder noch mehr Wochen überhaupt nicht geschmiert werden konnten, weil die passende Fettpresse nirgends zu finden war.

Fehlendes Werkzeug verunmöglicht jede Reparaturbehebung durch den Mann. Das Werkzeug kann unter nicht typisierten Fahrzeugen nur in den seltensten Fällen für verschiedene Fahrzeuge verwendet werden. Die Folgen wirken sich in defekten Gewinden, mangelndem Unterhalt und schlechtem Zustand der Maschine aus.

Durch Requisition kommen auch Motorräder in die Einheit, für welche Ersatzteile kaum oder gar nicht mehr beschafft werden können. Nach erfolglosem Suchen in Garagen und Autofriedhöfen muss zur Spezialanfertigung der verschiedensten Bestandteile geschritten werden. Dieses Frühjahr wurde für einen ganz kleinen Teil eines englischen Motorrades an Stelle der früher üblichen vier Franken das Siebenfache für eine besondere Herstellung bezahlt. Wie bei den kleinen verhält es sich auch bei den grossen Ersatzteilen. Infolge Neuankfertigung einzelner Teile eines nicht mehr erhältlichen französischen Motorradgetriebes stiegen die Reparaturkosten auf über 500 Franken und die Maschine stand nach ganz kurzer Betriebsdauer wieder in einer Werkstätte.

Die Einführung des Armeemotorrades hat eine sich immer vorteilhafter auswirkende Vereinheitlichung in den Wirrwarr der in- und ausländischen Marken und Typen gebracht. Das Armeemotorrad wird an die Motorradfahrerrekruten der Leichten Truppen, an alle Motorradfahrer der leichten und der Motortransporttruppe, welche das 30. Altersjahr noch nicht zurückgelegt haben, sowie an das Kader der motorisierten Leichten Truppen, welches gemäss O. S. T. auf einem Motorrad fährt, und an die Angehörigen der motorisierten Heerespolizei abgegeben.

Momentan kann der Mann eine 680-ccm-Solomaschine und ab Beginn 1944 einen 1000-ccm-Seitenwagen erwerben. Der Halter des Fahrzeuges bezahlt für die Solomaschine 1100 Franken, der Restbetrag wird vom Bund übernommen. Die Lösung ist also grundsätzlich dieselbe wie beim Bundespferd und beim Bundesfahrrad. Das

Armeemotorrad wurde bis jetzt in vielen hundert Exemplaren verkauft, und die Nachfrage ist so rege, dass zu gewissen Stosszeiten die Verwaltung des Armeemotorfahrzeugparkes «ausverkauft» ist.

Vorläufig ungewiss bleibt der Absatz der neuen Seitenwagen. Die Maschine ist sehr stark, entsprechend schwer und hat einen Benzinverbrauch, welcher denjenigen eines Kleinwagens erreicht oder übertrifft. Es werden sich kaum viele junge Leute finden, welche sich zur Anschaffung dieser robusten, teuren und wenig eleganten Maschine entschliessen werden können. In diesem Falle bliebe nur die Lösung übrig, dieses Modell als Korpsmaterial für alle Einheiten der Leichten Truppen, welche mit Tankbüchsen ausgestattet sind, zu beschaffen.

2. *Mitrailleure*. Sie sitzen immer noch in schönen Limousinen, welche für Luxusfahrten und nicht als Transportmittel einer mit Waffen und Schanzwerkzeug ausgerüsteten Truppe gebaut wurden. Der Aktivdienst dürfte nun zur Genüge bewiesen haben, dass diese Lösung mehr als unbefriedigend ist. Die Fahrzeuge sind ebenso unbeweglich wie die darin verstaute Mannschaft in weichen Polstern und mit schlechter Sicht. Dem Nachteil solcher Zivildfahrzeuge für militärischen Gebrauch hat man wenigstens in den Schulen entgegenwirken wollen, indem man an alten Personenwagen die Türen abnahm, den Zigarrenanzünder entfernte und sie mit einem Tarnanstrich versah.

Diese Lösung wurde weiterverfolgt durch teilweise Umkarosierung eines gewissen Fahrzeugtyps, wodurch mehr Platz für die Mannschaft, die Waffen und Munition gewonnen wurde. Die Geländegängigkeit, die Bodenfreiheit und die leichte Bauart sind nicht verändert worden. Das Anlassen mit der Kurbel ist nach wie vor Akrobatik, und die Verschalung über der Batterie (sie ist an vorderster Stelle des Wagens) und die Motorhaube sind Blech geblieben.

Unser Vorschlag geht dahin, auch die Mitrailleure mit Motorrädern als Transportmittel auszurüsten. Dadurch würde die Einheit viel beweglicher, wäre nicht mehr im gleichen Masse an die Strasse gebunden und könnte noch auf unsern kleinen Verbindungswegen vorwärtskommen, wo der Personnewagen stecken bleibt. Vor Jahren wurden Versuche mit diesem Transportmittel für Mitrailleure gemacht, welches sich gut bewährt haben soll.

Die Beschaffung der Motorräder könnte wieder durch die Abgabe des Armeemotorrades geschehen, wobei eventuell zum Transport der Waffen und Munition ein leichter, kleiner Seitenwagen als Korps-

material beschafft würde. Dieser Seitenwagen, welcher mehr Brett als Wagen sein sollte, könnte bei der Mobilmachung an die Solomaschine befestigt werden.

Die Möglichkeit dieser Lösung müsste noch durch eingehende Versuche erprobt werden, obschon an die Solomaschinen mit dem Einverständnis der Parkverwaltung im Zivil ein privater Seitenwagen montiert werden darf.

3. *Kanoniere.* Mit der Einführung der Infanteriekanone wurde als Traktionsmittel trotz Abraten von Fachleuten eine Serie 11-PS-Personenwagen verwendet. Der Wagen erwies sich als zu schwach, um in Steigungen vier Mann und das Geschütz transportieren zu können. Die 11-PS-Motoren wurden durch solche von 18 PS ersetzt.

Die heutige Panzerabwehrkanone ist bedeutend schwerer als das erste Modell, und nun werden auch wieder die 18 PS zu wenig stark sein. Für die Requisition wird das heissen: Zusammensuchen aller besonders starken Wagen. Dass diese grossen und übergrossen Limousinen mit allem Komfort nicht das geeignete Material zum Zug der Pak sind, dürfte ohne weiteres verständlich sein.

Für die Kanoniere drängt sich ein Abgehen vom Requisitionssystem der Fahrzeuge und die Beschaffung geeigneter Traktionsmittel als Korpsmaterial auf. Dieses Fahrzeug muss stark genug sein, Mannschaft, Geschütz und Munition auch unter erschwerten Umständen transportieren zu können und muss auch eine grosse Geländegängigkeit aufweisen. Dazu gehören Vierradantrieb, Vierradlenkung und Differentialsperre. Unsere nationale Industrie hat Geländefahrzeuge grösseren Ausmasses geschaffen, welche in jeder Beziehung hervorragend sind. Es dürfte nicht schwer sein, ein entsprechend kleineres Modell zu einem günstigen Preise, grössere Serie vorausgesetzt, herauszubringen.

Die Beschaffung von zwanzig Geländefahrzeugen für die Panzerabwehrkompagnien dürfte ungefähr gleich viel kosten wie die Berittenmachung einer Dragonerschwadron.

Die Ausrüstung der motorisierten Leichten Truppen mit geeignetem Fahrzeugmaterial, wie es bei den Motorradfahrern teilweise schon eingeführt ist, muss als dringlich bezeichnet werden. Fahrzeuge, welche für Asphaltstrassen und Luxusfahrten konstruiert wurden, eignen sich schlecht als Transportmittel von Kampfverbänden.

Es fällt, um es krass zu sagen, auch niemand ein, dem Infanteristen für seine schweren Märsche ein Paar elegante Sonntagsschuhe abzugeben.