

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 12 (1936-1937)
Heft: 24

Artikel: Kriegstüchtige Motorfahrzeuge
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713398>

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>

ziere haben bewiesen, daß sie die Hand- und Faustwaffe zu beherrschen wissen.

Die *Artillerieübungen* mit Geschütz- und Schießschule, Richten und Arbeiten an Artillerie-Instrumenten beanspruchten ebenfalls die große Aufmerksamkeit des Publikums, das immerhin teilweise enttäuscht war, weil es vielleicht Schießübungen erwartet hatte.

Satteln, Zäumen, Reiten, Schirren und Fahren, Basten und Säumen als Spezialübungen der Traintruppen boten ein lebendiges und anziehendes Bild. Ob die damit verbundenen, immerhin nicht zu unterschätzenden Kosten für die Organisation in einem gesunden Verhältnis zu der Beteiligungsziffer und den Erfolgen stehen, ist allerdings eine andere Frage.

Nach außen zu wenig zur Geltung kamen wohl die stark besuchten Uebungen der *Nachrichtentruppen*, Telegraphisten, Protokollführer, Zentralenleute und der optische Signaldienst, wie sie namentlich von den Sektionen des Eidg. Pionierverbandes mit Eifer und Liebe betrieben werden. Die Vereinigung der Wettkämpfe dieses Verbandes mit denjenigen des SUOV ist eine recht erfreuliche Erscheinung. Wir möchten ihr in Zukunft eine Ausdehnung auf weitere Landesverbände wünschen, um damit dem seit langem verfolgten Ziel der Schaffung eigentlicher *schweizerischer Armeetage* wieder einen Schritt näher zu kommen.

Stark umlagert waren, wie zum voraus angenommen werden dürfte, die Arbeiten der *Fliegertruppen*, die sich in Gruppenstärke von zwei Mann mit der Flugbereitschaftserstellung eines Flugzeuges, mit dem Einstellen eines Fahrgestells, der Demontage und Montage eines Propellers, dem Ein- und Ausbau eines Piloten-Maschinengewehrs und — in Gruppenstärke von acht Mann — mit dem Aufstellen und Abbrechen eines Flugzeugzeltales zu befassen hatten. Auch die Einzelwettübungen mit dem Zerlegen und Zusammensetzen eines Piloten-Mg und andere Uebungen brachten eine interessante Note in die Arbeiten.

Eine typisch unteroffiziersmäßige Arbeit stellte die *Prüfung besonderer Kenntnisse* in den einzelnen Unteroffiziersgraden dar. Wer in den militärischen Reglementen theoretisch zuhause und in der praktischen Gestaltung des Dienstes auf der Höhe war, konnte sich voll Vertrauen vor den prüfenden Offizier hinstellen. Auch diese Disziplin hätte verdient stärker beschickt zu werden.

Die *Fourierübungen* entsprachen hinsichtlich der Beteiligung wiederum nicht den Erwartungen, vor allem deshalb, weil der Schweiz. Fourierverband als Gastsektion sich nicht offiziell beteiligte.

Vom Publikum viel zu wenig gewürdigt, aber recht interessant waren die Arbeiten der *Motorfahrer*. Sie stellten an die Geschicklichkeit im Fahren und an die weitere fachtechnische Tüchtigkeit der Konkurrierenden recht hohe Anforderungen.

Sappeure und Mineure übten sich auf Grund ihrer einschlägigen Dienstreglemente in Seilverbindungen und deren Anwendung in einer Reihe der gebräuchlichsten Knoten, in Zubereitung von Brückenmaterial für Stege, Laufbrücken usw., für Befestigungs- und Hindernisbauten und Verbarrikadierungen. In den Mineurarbeiten wurden Vorbereitungen für Sprengungen getroffen. Jeder Konkurrierende in Sappeur- und Mineurübungen hatte drei Aufgaben zu lösen, die durch das Los zugeteilt wurden.

Im Kunsthaus standen sich die *Fechter in Florett, Degen und Säbel* gegenüber, die in bisher nie erreichter Zahl aufgerückt waren. Mit Mut und Eleganz suchten sie

sich ihre Hiebe und Stiche beizubringen, bis sie schließlich alle im Zürcher Feldweibel und mehrfachen schweizerischen Säbelmeister Stocker ihren Meister fanden. Zum erstenmal an Schweiz. Unteroffizierstagen wurde auch auf dem Rasen das *Bajonettfechten* durchgeführt, das aufmerksame Zuschauer fand und ohne Zweifel als ebenso nützliche wie echt soldatische, Mut, Entschlossenheit und Temperament verlangende Kampfübung stärkere Förderung in den Reihen unserer Sektionen verdient.

Nach übereinstimmendem Urteil unserer militärischen Führer bedeuteten die in Luzern durchgeführten Arbeiten im allgemeinen wiederum einen neuen und wesentlichen Fortschritt auf allen Gebieten. Erfreulich war vor allem die seit den letzten Schweiz. Unteroffizierstagen stark angestiegene Beteiligung, die für einzelne Disziplinen, wie bereits erwähnt, immerhin noch besser hätte sein dürfen. Einen vorzüglichen Eindruck aber machte vor allem der *Geist*, der in unserm Unteroffizierskorps herrscht, und der in jahraus, jahrein freudig geleisteter unentwegter Arbeit zur militärischen Weiterbildung große Opfer für jeden einzelnen, wie für die Sektionen und den ganzen Schweiz. Unteroffiziersverband bringen läßt. Es wird außerordentlich viel zähe und gute Kleinarbeit im stillen geleistet, die auch dann nicht weniger wertvoll für die Armee ist, wenn sie da und dort von Truppenführern zu wenig beachtet und gewürdigt wird. Die Schweiz. Unteroffizierstage in Luzern haben wiederum einen mächtigen Impuls gegeben, auf den bisherigen guten Erfahrungen weiterzubauen, für den Unteroffizier in der Erfüllung seiner dienstlichen Aufgabe Wichtiges zu fördern und weniger Wichtiges oder Nebensächliches zurückzudrängen. Für den Schweiz. Unteroffiziersverband aber bedeuten die Luzerner Tage ohne Zweifel ein Ruhmesblatt in seiner Geschichte. Mögen sich ihm weitere Erfolge anschließen! Wir werden uns gestatten, auf die Arbeiten der SUT noch in kritischer Weise teils selbst, teils durch die Herren Kampfrichterchefs einzutreten, um damit der ernsthaften Förderung der guten Sache zu dienen.

M.

Kriegstüchtige Motorfahrzeuge.

(Korr.) Die seit Monaten lebhaft diskutierte Diskussion über die Motorisierung der Armee hat die Tatsache erhellert, daß wir in der Schweiz zwar recht viele Motorfahrzeuge besitzen, daß aber lediglich ein Teil davon als kriegstauglich angesehen werden darf, während wiederum bestimmte kriegswichtige Fahrzeugkategorien nur in zu geringer Zahl vorhanden sind. So ist durch die billigen Kleinwagen, das Fahrrad, aber auch durch die Krise das militärisch praktische, zivil jedoch nicht mehr sehr beliebte Motorrad mit Seitenwagen weitgehend verdrängt worden. Auch der schwere Motorlastwagen wurde durch gesetzliche Bestimmungen und ungünstige Fiskalpolitik in seiner Entwicklung gehemmt, ja sogar zurückgedrängt. Es ist dies militärisch um so bedenklicher, als ja gerade dem schweren Motorlastwagen für das Transportwesen im Kriege der allergrößte Wert zukommt. Diese Bedeutung ist von militärischen Fachleuten unseres Landes in letzter Zeit verschiedentlich unterstrichen worden. In den Nachbarstaaten hat die Erkenntnis der Wichtigkeit eines genügend großen Bestandes an Motorlastwagen nationaler Fabrikation zu Maßnahmen geführt, welche den Anteil nationaler Fabrikate am Wagenpark bis auf 90 bis 99 % steigerte. In der Schweiz sind nur 23 % der Lastwagen schweizerischer Herkunft.

Man weiß, daß sowohl für die Friedenswirtschaft als auch für den Krieg Bahnen und Auto zusammenarbei-

ten müssen. Keiner der beiden Transportzweige darf irgendwie vernachlässigt werden. Die Verkehrspolitik der Schweiz in jüngerer Zeit aber hat bis jetzt nur bewirkt, daß die Bahnen nach wie vor nicht recht leben konnten, daß aber überdies die für militärische Zwecke besonders wichtigen schweren Lastwagen in ihrer Entwicklung stark gehemmt wurden. Angesichts der Tatsache, daß die Vermehrung des Totalbestandes an Motorfahrzeugen eine gewisse Gefährdung für die Existenz der Bahnen bedeutet, daß andererseits von einem Bestand von rund 20,000 Motornutzfahrzeugen nur ein gewisser Teil feldverwendungsfähig und in der Schweiz hergestellt ist, drängt sich die Frage auf, ob nicht durch geeignete behördliche Maßnahmen allen Beteiligten, der Bahn, der Armee, der Wirtschaft und der schweizerischen Motorfahrzeugindustrie geholfen werden könnte.

Um die Bedeutung einer nationalen Fahrzeugindustrie und im eigenen Land hergestellter Fahrzeuge erfassen zu können, muß man wissen, daß sehr viele ausländische Wagentypen (die zum weitaus größeren Teil überhaupt nicht für unser Gelände gebaut sind und für welche die notwendigen Ersatzteile fehlen) sehr rasch gänzlich ausfallen würden. Im Kriege müßte sich dies katastrophal auswirken. Wir sprachen dabei von den Lastwagen. Bei den Tourenwagen kann eine Auslese von ein paar geeigneten ausländischen Marken getroffen werden, die sich im Lande bewährt haben und die in der Schweiz eine gute Ersatzteilorganisation besitzen.

Bei näherem Zusehen scheint es uns nun durchaus möglich, die Zahl der militärtauglichen Lastwagen zu erhöhen, ohne damit die Lastwagen in ihrer Gesamtheit wesentlich zu vermehren und auf diese Weise wieder den Bahnen ihren Existenzkampf zu erschweren. Der mit 23 % sehr geringe Anteil von Wagen schweizerischer Fabrikation am gesamten Fahrzeugbestand läßt allerhand Möglichkeiten offen. So wäre nach unserer Ansicht eine geeignete Maßnahme, wenn die Konzessionäre gewisser Dienste gesetzlich verpflichtet würden, für ihre Betriebe nur Schweizer Wagen zu verwenden. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, wenn Bund und Kantone verpflichtet würden, bei der Vergabe von Arbeiten und Diensten die Eigentümer schweizerischer Fahrzeuge zu bevorzugen. Endlich sollte an eine Subvention beim Ankauf schweizerischer militärtauglicher Fahrzeuge gedacht werden. Die einmalige Subvention ließe sich auch durch eine jährliche ersetzen, wobei beispielsweise dem Fahrzeughalter als Gegenleistung die militärische Inspektions- und Stellungspflicht für das Fahrzeug überbunden werden könnte. Die Subvention wäre auch in Form einer Steuerreduktion denkbar. Damit ließe sich erreichen, daß künftig namentlich wieder starke und schwere Fahrzeuge bevorzugt würden. Bis zur Stunde wurde eine solche Entwicklung durch unsere Fiskalpolitik zum Schaden unserer militärischen Bereitschaft verhindert.

Es ist auch schon von der Möglichkeit verbilligter Abgabe von Brennstoff an die Inhaber schweizerischer Fahrzeuge gesprochen worden. Dieser Modus wirkt auf den ersten Blick bestechend. Es haftet ihm aber der Nachteil an, daß damit die militärisch dringend zu wünschende natürliche Entwicklung in Richtung des rationelleren Dieselfahrzeuges (zugunsten des weniger rationellen Benzinfahrzeuges) gehemmt würde. Man beachte, daß die Dieselfahrzeuge nicht etwa nur dem Preis des Brennstoffs nach rationeller arbeiten, sie brauchen überdies bei gleicher Leistung nur etwa die halbe Menge Brennstoff. Es ist dies mit Blick auf die beschränkten Lagermöglichkeiten für Treibstoffe in der Schweiz ein

sehr gewichtiger Vorteil der Dieselfahrzeuge. Die verminderte Brandgefahr sei nur der Vollständigkeit halber noch erwähnt.

Die Bewilligung einer höhern Gewichtsgrenze für Holzgaswagen wäre geeignet, die Entwicklung auch dieser Fahrzeugart zu fördern. Es müßte jedoch im Interesse der Einheitlichkeit des Wagenparks festgelegt werden, daß die Gewichtserhöhung nur Käufern schweizerischer Wagen zugute kommen soll.

Es ist nachgerade an der Zeit, daß die verantwortlichen Stellen sich darüber klar werden, welche Maßnahmen den Bahnen ihre Existenz, der Armee aber einen genügend großen Park von militärtauglichen Nutzfahrzeugen sichern.

Der Hindernislauf an den Schweiz. Unteroffizierstagen

Eine der von militärischem und zivilem Publikum am meisten verfolgten Wettübungen der Schweiz. Unteroffizierstage war unstreitig der Hindernislauf. Diese Wettübung hatte den Zweck, « die soldatische Gewandtheit an Hindernissen, sowohl in körperlicher Hinsicht, als auch in bezug auf geistige Beweglichkeit, Mut und Temperament festzustellen ».

Der mit Stahlhelm, Karabiner, Bajonett, Patronentaschen und drei Handgranaten versehene und aus mannstiefem Schützengraben startende Läufer hatte die Aufgabe, einen angenommenen Gegner, der in 100 m Entfernung einen Graben besetzt hielt, anzugreifen und mit Handgranaten zu vernichten. Auf dem zwischen den beiden Gräben liegenden Felde sperrten dem Läufer sieben weitere Hindernisse den Weg. Die Ueberwindung derselben stellte an den Konkurrierenden starke Anforderungen namentlich physischer Art. Nur wer systematisch seinen Körper trainiert und sich auf diese Hindernisse besonderer Art eingearbeitet hatte, konnte den Wettkampf mit Aussicht auf Erfolg wagen. Trainierte Routiniers waren denn auch ohne weiteres erkennbar und stachen wesentlich ab von Läufern, die vielleicht gute Leichtathleten sein mochten, diese militärischen Hindernisse aber unterschätzt hatten.

Schon das zweite Hindernis, der Stacheldrahtverhau, zeigte seine Tücken. Das Schlüpfen durch die rund 10 m lange Zickzackgasse mit dem Karabiner in der Hand und dem Stahlhelm auf dem Kopf war für Untrainierte nicht so gar einfach und ohne Risse in Ueberkleidern und Fleisch ging es vielfach nicht ab.

Ein kurzer Anlauf von 14 m blieb zum Sprung über einen mit Wasser gefüllten Granatrichter von 3 m Durchmesser. Nach weiterem kurzem Lauf galt es eine 50 cm tiefe und 80 cm breite, über 12 m lange Sappe zu durchkriechen und damit eine außerordentlich anstrengende Übung zu erledigen, die wesentlich erschwert wurde dadurch, daß jedes Berühren mit den quergelegten Holzleisten Abzugspunkte brachte. Wer auf Grund intensiv betriebener Vorübungen nicht gelernt hatte mit seinen Körperkräften häuslicher umzugehen, der fand sich nach Ueberwindung dieses Hindernisses mit seinen Atmungsorganen vielfach nicht mehr zurecht und war für den Rest der Hindernisbahn stark behindert.

Nun folgte als fünftes Hindernis das Ueberqueren eines 5 m breiten Wasserlaufes auf einem grob ausgeputzten Baumstamm. Diese Gleichgewichtsübung wurde nach der vorangegangenen starken körperlichen Anstrengung manchem zum Verhängnis. Es ist vom einen oder andern Konkurrierenden der unberechtigte Verdacht ausgesprochen worden, daß die Füllung des Grabens mit Wasser erfolgt sei, um dem Publikum bei allfälligem Ausgleiten des Läufers etwas « für das Auge » zu bieten. Dies trifft keineswegs zu; wohl aber ist damit für den Konkurrierenden die Schwierigkeit des Hindernisses gesteigert und dieses den wirklichen Verhältnissen angepaßt worden, wie sie sich dem kämpfenden Soldaten bieten können.

Der Sprung über eine grüne Hecke von 80 cm Höhe und 50 cm Tiefe nach kurzem Anlauf führte in einen Granatrichter, aus welchem heraus der 11 m entfernte feindliche Graben mit drei Handgranaten aus gedeckter Stellung heraus anzugreifen war. Nach Erledigung des Gegners endigte der Hindernislauf mit dem Ueberqueren einer mit Fußschlingen überspannten Strecke von 4 m durch den Sprung in den Zielgraben.

Mit Punkten bewertet wurde der Sprung über den mit Wasser gefüllten Granatrichter, das Kriechen durch die Sappe, der Sprung über die Hecke und das Handgranatenwerfen, währenddem sich die Ueberwindung aller übrigen Hindernisse