

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 28 (1955)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Spezialfahrzeuge unserer Armee

**Autor:** Ludin, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-517196>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

# Die Spezialfahrzeuge unserer Armee

Von Oberstlt. A. Ludin, Sektionschef der KTA

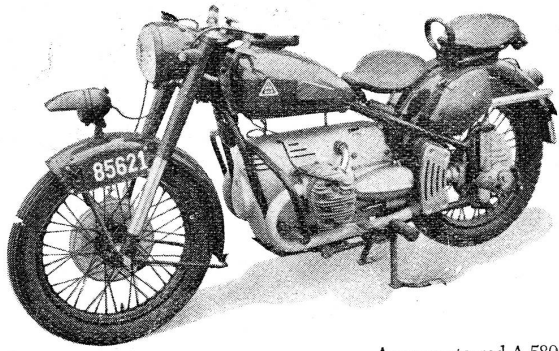
Für die Ausrüstung unserer Armee mit Motorfahrzeugen war vor dem letzten Kriege das Prinzip der Requisition praktisch sämtlicher motorisierter Transportmittel, wie Motorlastwagen, Personenwagen, Motorräder und Traktoren, wegleitend. Auf Grund der von der Generalstabsabteilung ausgearbeiteten Organisation wurde unsere Armee 1939 somit nur mit Requisitionsfahrzeugen ausgerüstet und nur mit wenigen und teilweise veralteten Armee-Zugmaschinen mobilisiert. Allen diesen Fahrzeugen haftete der Mangel an, daß sie nicht geländegängig und praktisch nur auf Straßen verwendbar waren.

Die stürmische Entwicklung der Motorisierung anderer Armeen in den dreißiger Jahren und die Neubewaffnung unserer motorisierten Artillerie veranlaßten auch unsere Armeeführung, an die Beschaffung von Spezialfahrzeugen heranzutreten. Eines der schwierigsten Probleme war schon damals die Wahl zwischen Rad und Raupe. Durch eingehende Versuche mit französischen, englischen, deutschen und amerikanischen Rad- und Raupenschleppern und Zwitterfahrzeugen wurde über die Vor- und Nachteile der beiden Systeme Klarheit geschaffen. Auch im Ausland wurde diese Frage eingehend geprüft, so z. B. in Frankreich, wo sich der Grundsatz herausstellte, daß für leichte Truppen und leichte Artillerie das Rad und für das schwere Material die Raupe verwendet werden sollte; auch in England und Deutschland entwickelte sich die Ausrüstung der Armee in ähnlicher Richtung.

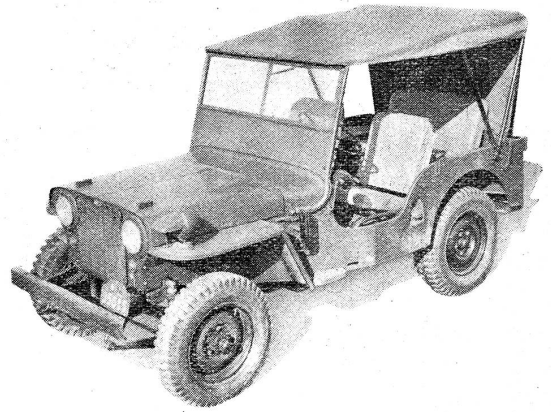
Unsere eigenen Erfahrungen ergaben denn auch ungefähr das gleiche Bild, d. h. daß für leichteren Zug bis zirka 4 Tonnen Anhängelast das geländegängige Radfahrzeug dem Raupenschlepper vorzuziehen ist, während letzterer nur in ausgesprochen schlechtem Gelände überlegen ist. Es darf außerdem nicht übersehen werden, daß die Raupenfahrzeuge, wenn sie auf Straßen und Wegen laufen, im Vergleich zu Radfahrzeugen ganz erhebliche Nachteile aufweisen. Es sind insbesondere schwierigere Bedienbarkeit und Lenkbarkeit, schlechte Adhäsion auf hartem Straßenbelag, stärkerer Straßendeckenverschleiß, kürzere Lebensdauer der Raupenkettens, geringe Lade-fähigkeit, erheblich größere Betriebskosten und höherer Anschaffungspreis. In der Zivilwirtschaft vermochte sich der Raupenschlepper mit wenigen Ausnahmen ebenfalls nicht durchzusetzen.

Auf Grund der Resultate dieser Versuche und Untersuchungen entschloß sich unsere Armeeführung zur Anschaffung von allradangetriebenen Geländewagen. Sie gelangten 1940 und in den darauffolgenden Jahren zur Ablieferung und sind heute noch im Einsatz.

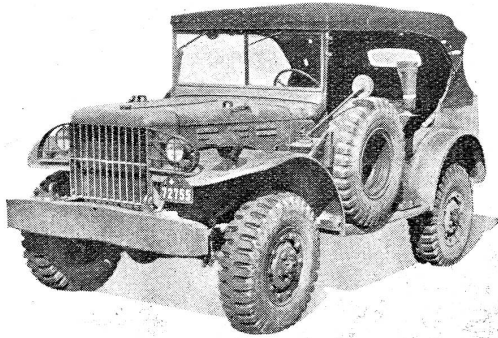
Der verflossene Krieg brachte auf dem Gebiet der Raupenfahrzeuge erhebliche Fortschritte, wie bessere Lenkung, einfachere Schaltung oder Automatisierung der Wechselgetriebe und höhere zulässige Geschwindigkeiten. Es war deshalb nicht verwunderlich, daß die Diskussion über das Rad-Raupe-Problem erneut auflebte. Neben Raupenbegleitfahrzeugen für die Panzerwagen wurde besonders die Traktion unserer Artillerie eingehend besprochen. Nach gründlichen technischen Versuchen wurden



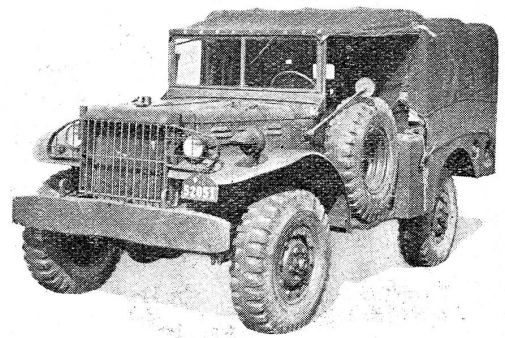
Armeemotorrad A 580



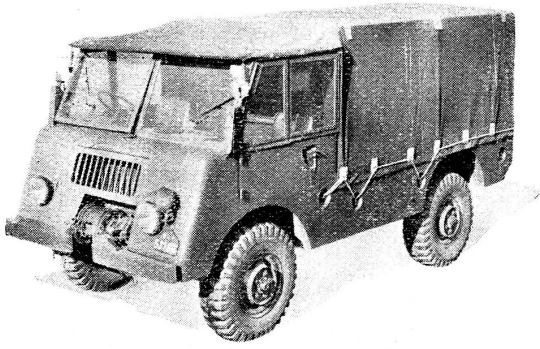
Geländepersonenwagen Jeep, 4×4 (mit Vierradantrieb), Tragkraft 1/4 t



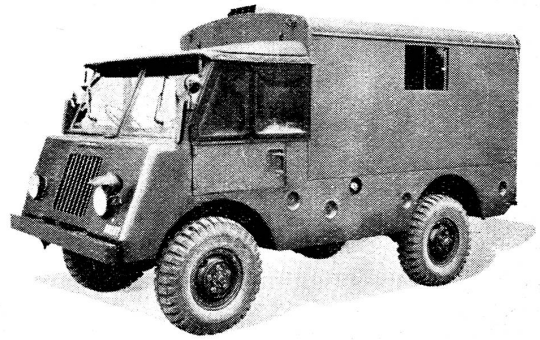
63 Geländepersonenwagen Dodge, 4×4 (mit Vierradantrieb), Tragkraft 3/4 t



Kleiner Geländelastwagen Dodge, 4×4, 3/4 t



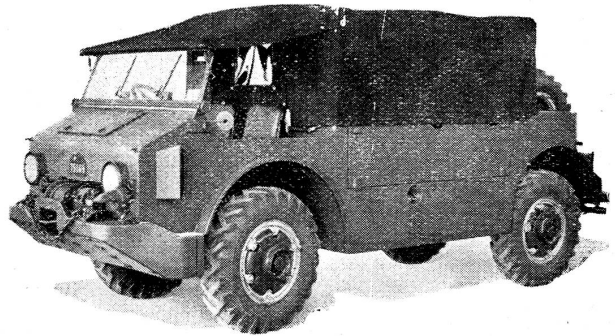
Kleiner Geländelastwagen Mowag, 4×4, 1 t



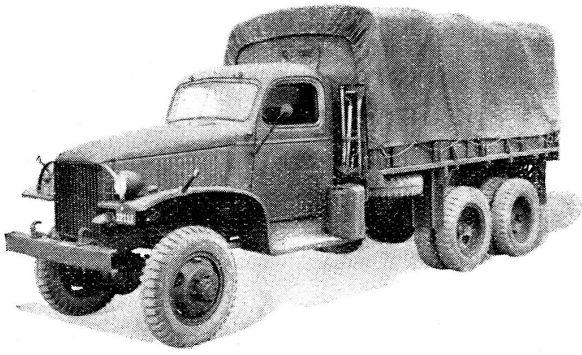
Ambulanz Mowag, 4×4, 1 t



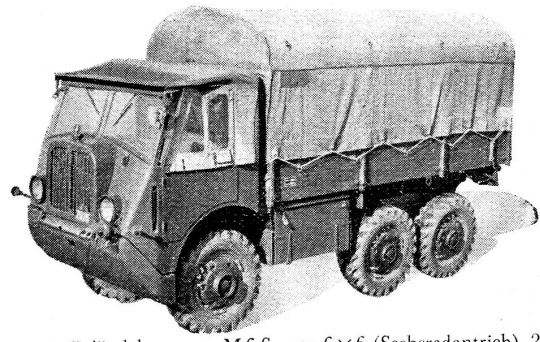
Schlepper Unimog, 4×4, 1 t



Artilleriezugmaschine M 4 Saurer, 4×4, 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t



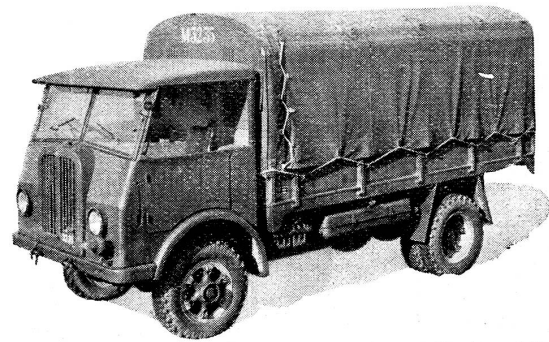
Geländelastwagen GMC, 6 × 6 (Sechsradantrieb), 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t



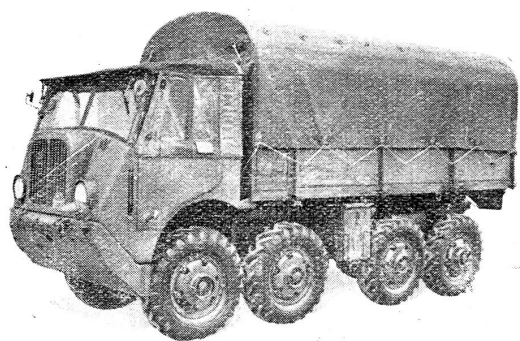
Geländelastwagen M 6 Saurer, 6 × 6 (Sechsradantrieb), 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t



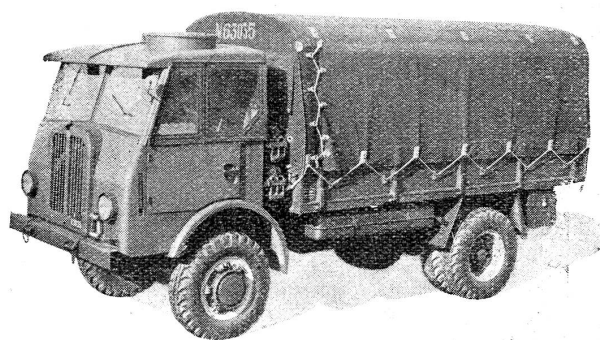
Geländelastwagen Ford Canada, 4 × 4, 3 t



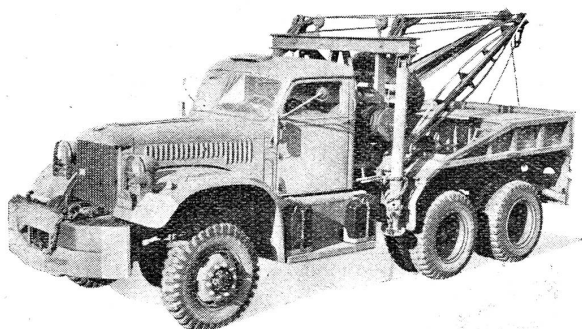
Geländelastwagen, 4 × 4, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t, geliefert von Berna und Saurer



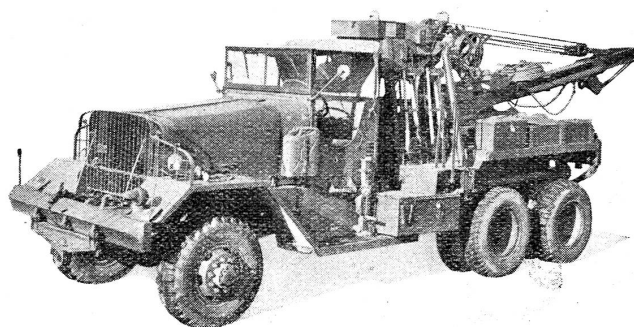
Geländelastwagen M 8 Saurer,  $8 \times 8$  (Achtradantrieb),  $3\frac{1}{2}$  t



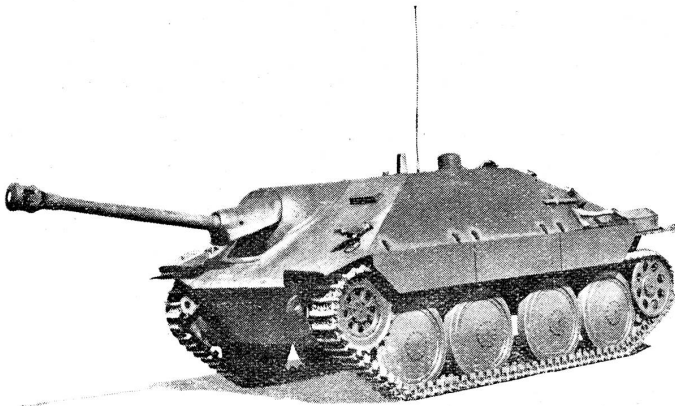
Geländelastwagen,  $4 \times 4$ , 5 t, geliefert von Berna, FBW oder Saurer



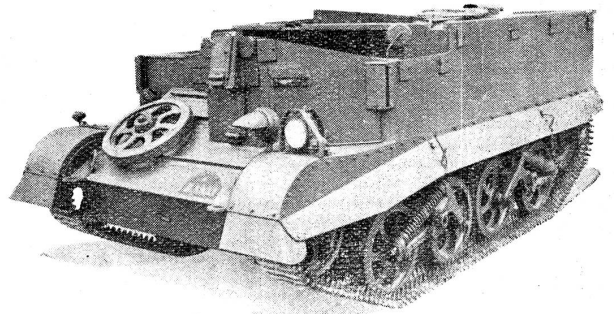
Kranwagen Diamond,  $6 \times 6$ , 4 t



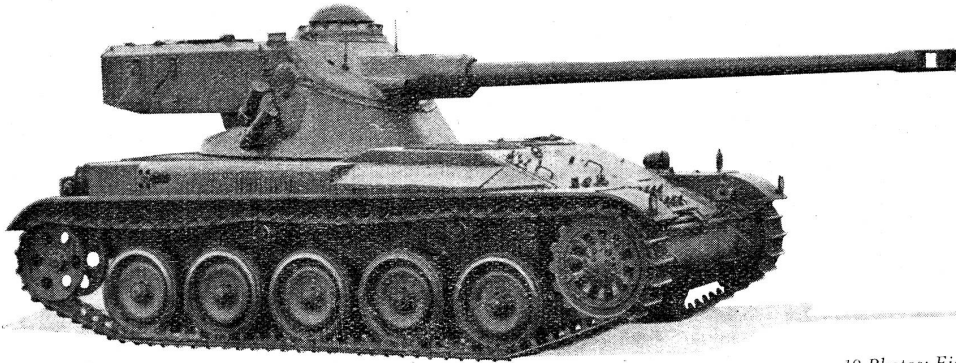
Kranwagen Ward-la-France,  $6 \times 6$ , 10 t



Panzerjäger G 13



Raupentransportfahrzeug Universal Carrier



Leichter Panzerwagen

19 Photos: Eidg. Konstruktionswerkstätte, Thun

mehrere Raupenschlepper moderner Bauart der Truppe zur Verfügung gestellt und längere Zeit erprobt. Obwohl diese Raupentraktoren im Gelände meistens überlegen waren, entschied sich die Truppe auf Grund der ihnen anhaftenden Nachteile zugunsten der Radfahrzeuge.

Mit Ausnahme der Panzerwagen, eines Panzerbegleitfahrzeugtypes und einer Anzahl schwerer Arbeitsmaschinen sind die armee-eigenen Motorfahrzeuge durchwegs Radfahrzeuge.

Um den Anforderungen in bezug auf Geländegängigkeit weitgehend zu entsprechen, werden für die Armee größtenteils Spezialfahrzeuge beschafft. Die wichtigsten Eigenschaften solcher Fahrzeuge sind:

Allradantrieb, wenn möglich mit Sperrdifferentialen  
gute Anpassungsfähigkeit der Räder an Bodenunebenheiten  
große Bodenfreiheit  
kleiner Wendekreisdurchmesser  
große Böschungswinkel  
größtmögliche Ladebrücke bei kurzer Gesamtlänge  
genügende Motorleistung  
starke und zuverlässige Bremsen  
genügende Anzahl Geschwindigkeitsstufen für Straßen- und Geländefahrt  
einfache Bedienung  
solide Konstruktion

Abgesehen von Arbeitsmaschinen und einigen Fahrzeugtypen, die nur in wenigen Exemplaren vorhanden sind, besitzt unsere Armee folgende Spezialfahrzeuge:

- Armeemotorrad A 580 mit 4 Straßen- und 4 Geländegängen
- Geländepersonenwagen *Jeep*,  $\frac{1}{4}$  t,  $4 \times 4$ , ein Vierradfahrzeug mit wahlweisem Zwei- oder Vierradantrieb
- Großer Geländepersonenwagen *Dodge*,  $\frac{3}{4}$  t,  $4 \times 4$ , ein Vierradfahrzeug mit  $\frac{3}{4}$  t Tragkraft und wahlweisem Zwei- oder Vierradantrieb
- Kleiner Geländelastwagen *Dodge*,  $\frac{3}{4}$  t,  $4 \times 4$ , das gleiche Chassis wie der große Geländepersonenwagen mit Lastwagenbrücke und  $\frac{3}{4}$  t Nutzlast
- Kleiner Geländelastwagen *Mowag*, 1 t,  $4 \times 4$ , ein Vierradfahrzeug mit wesentlich größerer Ladebrücke als der kleine Geländelastwagen  $\frac{3}{4}$  t,  $4 \times 4$ , mit 4 Straßen- und 4 Geländegängen und wahlweisem Zwei- oder Vierradantrieb
- Ambulanz *Mowag*, 1 t,  $4 \times 4$ , gleicher Typ wie der Geländelastwagen *Mowag*, 1 t,  $4 \times 4$
- Schlepper *Unimog*, 1 t,  $4 \times 4$ , mit wahlweisem Zwei- oder Vierradantrieb
- Artilleriezugmaschine M4 *Saurer*, 2 t,  $4 \times 4$
- Mittlerer Geländelastwagen *GMC*,  $2\frac{1}{2}$  t,  $6 \times 6$ , ein Sechsradwagen mit wahlweisem Vier- oder Sechsradantrieb
- Geländewagen M6 *Saurer*,  $2\frac{1}{2}$  t,  $6 \times 6$
- Mittlerer Geländelastwagen *Ford Canada*, 3 t,  $4 \times 4$
- Geländelastwagen *Berna* oder *Saurer*,  $3\frac{1}{2}$  t,  $4 \times 4$



- Geländelastwagen M8 Saurer, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t, 8×8
- Geländelastwagen Berna, FBW oder Saurer, 5 t, 4×4
- Kranwagen Diamond, 4 t, 6×6
- Kranwagen Ward-la-France, 10 t, 6×6
- Kranwagen 50 (Michigan)

An Raupenfahrzeugen der Armee sind zu nennen:

Panzerjäger G 13, tschechischer Herkunft

Leichter Panzerwagen L.Pzw. 51 (AMX 13), französischer Herkunft, und

Raupentransportfahrzeug *Universal Carrier* mit 750 kg Nutzlast.

(Der gleiche Artikel erschien seinerzeit im «AUTO», dem offiziellen Organ des ACS. Die Klischees wurden uns in freundlicher Weise vom Zentralsekretariat des ACS zur Verfügung gestellt.)

## **Militärische Schulen und Kurse im Jahre 1955**

### **Rekrutenschule der Verpflegungstruppen**

**Vpf. RS**

Vom 16. Mai bis 10. September in Thun (Magaziner-, Metzger-, Bäcker- und Motf. Rekr.).

### **Kaderschulen der Verpflegungstruppen**

**Vpf. UOS**

Vom 18. April bis 14. Mai in Thun (Magaziner-, Metzger-, Bäcker- und Motf. Uof. Schüler).

#### **UOS für Küchenchefs**

Vom 7. Februar bis 19. März in Thun.

Vom 21. März bis 30. April in Thun.

Vom 23. Mai bis 2. Juli in Thun.

Vom 18. Juli bis 27. August in Thun.

Vom 29. August bis 8. Oktober in Thun.

Vom 10. Oktober bis 19. November in Thun.

(Alle sechs Schulen Vorkurs und UOS für Küchenchefs; Gfr. und Sdt. aller Truppengattungen).

Vom 9. Januar bis 5. Februar in Thun (UOS für Küchenchefs; Gfr. und Sdt. der Infanterie).

#### **Magazin-Fourierschule**

Vom 10. Januar bis 12. Februar in Thun (Uof. der Vpf. Trp.).

#### **Fourierschule**

Vom 11. April bis 14. Mai in Thun.

Vom 16. Mai bis 18. Juni in Thun.

Vom 11. Juli bis 13. August in Thun.

Vom 26. September bis 29. Oktober in Thun.

Vom 31. Oktober bis 3. Dezember in Thun.

(Alle fünf Schulen Uof. aller Truppengattungen.) Siehe auch «Fourier» vom Dezember 1954.

#### **Spezialkurs der Vpf. Trp.**

Vom 24. Januar bis 12. Februar in Thun (Spez. WK für Of. Schüler der Feldpost im Rahmen der Mag. Four. Schule).

Vom 10. Januar bis 29. Januar in Bern (Spez. WK für Of. Schüler des Qm. Dienstes).

#### **Vpf. OS**

Vom 14. Februar bis 16. April in Thun und Losone (Of. Schüler der Vpf. Trp. und der Feldpost).

Vom 31. Januar bis 2. April in Bern (Of. Schüler des Qm. Dienstes).