

# Wirklich - dennoch?

Autor(en): **Ruf**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **80=100 (1934)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12603>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Wirklich — dennoch?

Oberst *Ruf*, Thun.

Der Artikel «Und dennoch» des Herrn Oberstlt. i. Gst. Sennhauser ruft in Ton und Inhalt der Erwiderung. Im Ton, weil einige seiner Ausführungen eine Schärfe haben, die ich mit aller Entschiedenheit zurückweise, im Inhalt, weil ein Grossteil seiner Behauptungen auf irriger Grundlage aufgebaut sind.

Ich sehe davon ab, nach dem alten Sprichwort zu verfahren: wie es in den Wald ruft, so schallt es zurück. Ich möchte Herrn Oberst Sennhauser aber doch sagen, dass die Art seiner Replik bei uns Motorfahreroffizieren höchstes Befremden hervorgerufen hat.

Ich beschränke mich darauf, verschiedene irrige Voraussetzungen aufzuzeigen. Sie finden sich hauptsächlich bei den Ausführungen über Rekrutierung, über zivil-technische Vorkenntnisse, über militär-technische Ausbildungsziele, nicht zuletzt auch über die Stellung des M. F. Of. gegenüber dem Mechaniker.

### 1. *Rekrutierung oder Umteilung.*

a) Die Segnungen des Umteilungsverfahrens konnten wir in den 5 Jahren Aktivdienst auskosten. Sie sind uns keineswegs neu. 1914—18 setzte sich die M. W. Trp. aus Abkommandierten aller Waffen zusammen. Diese Abkommandierung kam in ihrer Auswirkung einer Umteilung gleich, denn die zur Verfügung gestellten Soldaten machten alle ihre Ablösungsdienste beim M. W. D.

Wir wurden zur Aufgabe dieses Systems gezwungen, weil es uns und unserm teuren Material mehr Nach- denn Vorteile brachte. Auch dann noch, als wir mehrwöchentliche Spezialkurse einschalteten. Diese Nachteile waren im Wesentlichen: viel unzuverlässiger Ersatz, Mangel an geeignetem Kader und ungenügende technische Vorkenntnisse der Fahrer, um in der zur Verfügung stehenden Ausbildungszeit Kriegsgenügen zu schaffen.

Langjährige praktische Erfahrung steht also den Behauptungen des Herrn Oberst Sennhauser gegenüber. Nur ein Beispiel: 1918 mussten ca. 200 Mann zu ihren Stammeinheiten zurückgeschickt werden, weil sie moralisch und technisch den Anforderungen nicht genügten. Viele Einheiten hatten versucht, ihre «schwarzen Raben» zur M. W. Trp. abzustossen. Ein menschlicher Standpunkt, wenig zweckdienlich aber uns und unserm kostspieligen Material. Analoge Erfahrungen sammelte

übrigens einige Jahre später auch die Inf. bei der Formierung der Bat. Mitrailleur.

b) Aber trotz all den schlechten Erfahrungen kennen wir heute noch — zum Teil wenigstens und leider — das Umteilungsverfahren. Wir mussten es aus finanztechnischen Rücksichten beibehalten, damit wir den heutigen Fahrerbedarf in den W. K. ohne allzu grosse Unkosten überhaupt noch decken können.

Unser jährlicher Ersatzbedarf ist 600 Mann bei einem Totalbestand von rund 10,000 Mann. Davon werden, der Kosten wegen, nur 300 nach dem üblichen Rekrutierungsverfahren ausgehoben. Sie bilden das Gerippe. Die übrigen 300 Mann decken wir aus fahrkundigen Soldaten aller Waffen anlässlich ihres Uebertrittes in die Landwehr. Noch im gleichen Jahre machen sie ihren Lw. W. K. bei der Motorwagentruppe.

Trotzdem bleibt der Fahrermangel bestehen. Wir müssen ja nicht nur die etatmässigen Fahrer stellen. Viele Spezialkurse sind noch zu bedienen, so die Gst.-taktischen-techn. Kurse etc. Wir suchen den Ausgleich zu schaffen, indem wir Fahrzeuge statt doppelt einfach bemannen und die Bestände unserer eigenen W. K. Kolonnen reduzieren. Der Mannschaftsmangel ist auch einer der Gründe, dass die von der Inf. immer wieder verlangten Transportkolonnen nicht gestellt werden können.

c) Nach Vorschlag Oberst Sennhauser würde das noch schlimmer. Es verbleiben uns keine 20 % des W. K. Bedarfes, denn seine Umgeteilten machen nur einen W. K. statt wie bis jetzt 50 % (300 Rekruten) deren sieben.

2. *Zivil-technische Kenntnisse.* Herr Oberst Sennhauser hält sie bei ältern Zivilfahrern für genügende, um aus ihnen in einem W. K. eine kriegstüchtige M. W. Trp. zu bilden. Das ist irrig, denn verglichen mit früheren Jahren geht das techn. praktische Können allgemein zurück. Warum das? Heute arbeiten die Fahrzeugmotoren dank ihrer technischen Vervollkommnung bei normaler Beanspruchung sozusagen störungsfrei. Die in früheren Jahren viel aufgetretenen Streckenpannen, an denen sich der Fahrer praktisch schulte, verschwinden mehr und mehr. So sinkt das technische Können des Zivilfahrers ganz gewaltig. Ob junger oder alter Jahrgang, das ändert an dieser Tatsache nichts. Technisch bleiben beide auf demselben Niveau, denn beide führen in der Regel neuzeitliche Wagen. Der ältere Fahrer hingegen kann dem jüngern an Führungsroutine überlegen sein. Das hängt aber von den jährlich gefahrenen Kilometern ab und nicht

vom Geburtstag. Kommt dazu noch, dass heute viele Privatunternehmen eigene Mechaniker halten, die die Wagen nach jeder Fahrt revidieren. So bleibt die Masse der Zivilfahrer eben nur Fahrer in des Wortes eindeutigstem Sinne. Umgekehrt sind die Mechaniker im allgemeinen schlechte Fahrer, denn sie kommen selten auf die Strasse. Ihr Bestand ist zudem so gering, dass er zur Fahrerdeckung gar nicht in Betracht fällt.

Hier müssen die R. S. den Ausgleich schaffen und den Fahrer techn. gründlich schulen, denn die Streckenpannen werden in einem Feldzuge infolge Feindwirkung und starker Fahrzeugbeanspruchung sehr häufig sein. Kennt er deren Ursachen nicht, so bleibt er stecken. Er ist kriegsungenügend.

Die Autotechnik hat aber noch eine Sonderheit. Von der Pferdetraktion kann man behaupten: Pferd ist Pferd. Ob Stute oder Wallach, ob Rappe oder Schimmel, seine Führung bleibt dieselbe. Gleiches gilt von einem Maschinengewehr oder von Geschützen derselben Art. Beim Motorfahrzeug ist das anders. Da sind einmal die verschiedenen Fahrzeugtypen wie: Personewagen, Lastwagen und Motorräder. Wesentlich aber ist, dass innert diesen Fahrzeugtypen selber bedeutende technische Unterschiede bestehen. Ein Berna ist anders konstruiert als ein Saurer, ein Saurer-Diesel ist anders denn ein Saurer-Benzinmotor.

Der geringe Fahrzeugbestand und sein voraussichtlich starker Abgang zwingen uns, jeden Fahrer mit den einzelnen Typen vertraut zu machen. Dieser Ausbildungsmodus auf eine andere Waffe übertragen, ergäbe etwa:

Ausbildung ein- und desselben Infanteristen am Gewehr, Lmg., Mg. und Minenwerfer. Ausbildung ein- und desselben Artilleristen an Kanone, Haubitze, Lmg.

Der von Oberst Sennhauser angeführte Vergleich mit der Lmg. Ausbildung ist deshalb für mich wenig überzeugend.

3. *Militärische Fachausbildung.* Ihre Notwendigkeit besteht bei uns wie in irgend einer andern Truppe, z. B. dem Arzt, dem Telegraphisten, Telephonisten, dem Sappeur, der reit- oder fahrkundigen Meldeordonnanz, dem pferdekundigen Mitr. Führer. (Warum teilt man alle diese «Fachleute» nicht einfach nach Vorschlag des Herrn Oberst Sennhauser um?)

Unsere Fachausbildung umfasst das Fahren bei Nacht und Nebel, ohne Licht, auf schlechten und engen Wegen mit Wendübungen, in Schnee und Eis, im Gebirge (90 % der Lastwagenfahrer, auch der alten, fahren nicht im Gebirge), das Fahren auf Zeit oder nach Fahrplan. Es umfasst auch die Pannenbehebung

bei ungünstigen Verhältnissen (Nacht, Regen), den Fahrzeugunterhalt, von dem 50 % der Fahrer recht vage Zivilgewohnheiten mitbringen etc. etc.

4. *Kader*. Zuerst rufe ich einmal Hrn. Oberst Sennhauser in Erinnerung, dass jeder von dem von ihm erwähnten ältern M. F. Of. eine Of. Schule und einen mehrwöchentlichen techn. Kurs absolvierte; die nach dem Aktivdienst für ein Truppenkdo. vorgesehenen Offiziere zudem freiwillig und trotz Landwehralter eine halbe R.S. als Kol. Kdten. mitmachten. Aber zur Hauptsache. Wo bliebe nach Vorschlag Herr Oberst Sennhauser die Kaderausbildung, wenn die Truppe fehlt. Dass ein umgeteiltes Kader den Anforderungen an Kol. Führung, Ersatzwesen, Nach- und Rückschub, Verkehrsorganisation etc. niemals gewachsen wäre, brauche ich wohl kaum zu betonen.

Nicht widerlegt lassen möchte ich aber auch die Bemerkung von der Stellung des Of. zu seinem Mechaniker. 70 % unserer Of. sind fahrkundige Kaufleute, Fabrikanten, Juristen etc., weil die für den M. W. D. prädestinierten Berufe (Ing. Techniker, Garagisten) den Bedarf nicht aufbringen können. Darauf hat sich die Ausbildung einzustellen, und kann deshalb in der Technik nur das Wesentliche erfassen. Das ist aber auch so bei den berittenen Waffen, überhaupt bei allen. Es muss auch nicht anders sein. So wenig der Inf. Führer die ihm zur Verfügung gestellten Waffen à fond kennen kann, so wenig wird der M. F. Of. alle Fahrzeugtypen und Systeme à fond kennen oder gar reparieren können. Er weiss aber damit *umzugehen*, und das ist die Hauptsache. Denn er ist vor allem *Führer* mit analogen Aufgaben wie irgend ein Truppenkdt. Niemals aber der «Veterinär», wie immer noch in unkundigen Of. Kreisen angenommen wird.

So wenig sich der Infanterieinstruktor, der Artillerist, der Kavallerist trotz langer Reitausbildung zu schämen braucht, wenn der Tierarzt, ja sogar der Hufschmied im Beschlüge mehr versteht als er, so wenig hat sich der M. F. Of. vor seinem «Veterinär», dem Mechaniker, zu schämen.

Die Berufsmischung hat aber auch eine gute Seite. Sie beugt geistiger Einseitigkeit vor. Waffenstolz ist ein Vorrecht der Jugend. Wir Aelteren wissen, dass nicht das Wo der Einteilung, sondern das Wie der Leistung über Ansehen entscheidet. Und ich kann Herrn Oberst Sennhauser versichern, dass unser «nichtkombattantes» Of. Korps bei denjenigen Truppen, mit denen es tatsächlich zu tun hat, sehr gut angesehen ist und zudem auf einem Lebensstandard steht, der jeden Vergleich aushält.

Und zuletzt noch vom herumstehenden Motorf. Mich dauert er nicht, viel mehr der *Kdt.*, der ihn nicht zu beschäftigen wusste.