

Motorisierte Tank-Sperrdetachements : Erfahrungen aus den Manövern 1936

Autor(en): **Stahel**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **83=103 (1937)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14711>

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.

fanteriekanonienkompagnien bei den Divisionen und leichten Brigaden vor, die in demjenigen Gelände, das keine Tanksicherheit bietet, zum Einsatz kommen. Die Frage der weiteren Vermehrung der Tankabwehrwaffen wird geprüft. Auch das Ausland ist in dieser Frage noch nicht zu einer befriedigenden Lösung gekommen. In der praktischen Durchführung steht man überall weit hinter dem zurück, was auf theoretischer Grundlage in Fachzeitschriften gefordert wird.

Motorisierte Tank-Sperrdetachements

Erfahrungen aus den Manövern 1936.

Von Hptm. *Stahel*, Kdt. Sap. Kp. II/6.

In den Manövern der 6. Division 1936 verfügte die rote Division Thur über relativ starke Kontingente leichter Truppen, motorisierte Fahrende Mitrailleure und ein Panzerwagendetachment. Die der blauen 6. Division zugeteilte Sap. Kp. II/6 wurde deshalb während der ganzen Manöver für die Errichtung von Panzerwagensperren verwendet. Da der Einsatz motorisierter Sperrdetachements neu ist, sollen einige der von uns gemachten Erfahrungen beschrieben werden.

Der allgemeine Verlauf der Manöver darf als bekannt vorausgesetzt werden, so dass es genügt, mit wenigen Angaben ein Bild über die Verwendung der Kompagnie zu geben.

Die Sap. Kp. II/6 lag am Sonntag den 20. September in der Ausgangslage in Blomberg (zwischen Ebnat und Krummenau). Mit der Orientierung des Divisionskommandanten über die allgemeine Lage und erste Absicht wurde sie der J. Br. 17 unterstellt. Anschliessend befahl die Division, drei aus Sappeuren mit Sperrmaterial und zugeteilter Infanterie bestehende Tankabwehrdetachements zu bilden und sofort in bestimmten Zonen Panzerwagensperren zu errichten. Weitere Sperrdetachements wurden in der Nacht und am Morgen des 21. 9. befohlen, so dass am Montagmittag meine Kompagnie ausgegeben war, und zwar auf einer Front von der Schwägalp über Hemberg bis ins Thurtal gegen Dietfurt. Auf Blomberg blieb der Kommandoposten unter dem Kommando des Kompagnieoffiziers mit Küche, Train, Materialdepot, Ordonnanzen und einer Wache. Ich war meist unterwegs, mehrmals täglich beim Kdo. J. Br. 17, wenn nötig bei den Regimentskommandanten und, so weit es Zeit und Verbindungsmittel erlaubten, bei den Sperrgruppen.

Die Sperrdetachements wurden im allgemeinen den Regimentskommandanten unterstellt, ausnahmsweise den Bataillonskommandanten und machten im Verlauf der Manöver den Vormarsch der Brigade 17, immer neue Sperren errichtend, mit. Sie haben mehrere Vorstösse der leichten Truppen und vor allem der Panzerwagen verhindert und damit ihre Aufgabe erfüllt.

Die Stärke der Sappeurdetachements betrug ungefähr 1 Offizier, 3 Unteroffiziere und 12 bis 20 Sappeure. Die wichtigsten Gruppen, die zum Teil ganz beträchtliche Räume zu sperren hatten, blieben unter dem Kommando eines Offiziers, bei den übrigen bestimmte ein Offizier Lage und Art der Sperren, während das Detachement nachher unter dem Kommando eines erfahrenen Wachtmeisters stand. Bei jeder Sperre war ein Unteroffizier als Kommandant.

An Material wurde den Detachements auf den Lastwagen mitgegeben: Stahldrahtwalzen, Werkzeug aus den Sappeurwagen, Sprengstoff und Zündmittel für geballte Ladungen und Minen (zum Teil als vorbereitete Markierladungen, an deren Stelle besser Manöverpetarden verwendet würden).

Panzerwagen-Sperren.

Unbedingte Voraussetzung für volle Wirkung ist, dass die Sperren dort angelegt werden, wo auch den Raupenfahrzeugen ein Ausweichen ins Gelände nicht möglich ist. Im Manövergebiet, dem stark coupierten und bewaldeten Toggenburg, war es relativ einfach, in jeder Sperrzone solche Stellen zu finden. Auch die Forderung, dass die Barrikaden nicht auf grosse Entfernung erkannt werden dürfen, liess sich meist befriedigend erfüllen. Wenn sich die beiden Bedingungen nicht vereinigen lassen, wird auch hier der alte Satz, dass Wirkung vor Deckung kommt, den Ausschlag geben.

Jede Sperre muss unbedingt verteidigt werden, damit sie nicht beseitigt oder zu Fuss umgangen werden kann. Deshalb war die Zuteilung von Infanterie befohlen worden.

Die meisten Sperren können den Gegner nur aufhalten, aber nicht vernichten. Sprengstoffladungen und Minen sind wohl imstande, Panzerwagen ausser Gefecht zu setzen, aber nur so weit diese wirklich in die Sperre hineinfahren. Anzustreben ist deshalb gleichzeitig die aktive Tankabwehr durch Infanteriekanonen, denen die an den Sperren entstehenden Verzögerungen besonders günstige Wirkungsmöglichkeiten bieten.

Der Geniechef 6. Division hatte die Zuteilung von 30 Stahldrahtwalzen an die Sap. Kp. II/6 erreichen können. Allerdings waren diese damals für uns neu, während sie nun als bekannt angenommen werden dürfen, da sie in der seither erschienenen «Provisorischen Anleitung für die Herstellung von Panzerwagen-sperren, 1936» an erster Stelle unter den rasch zu erstellenden Sperren dargestellt sind. Aber an Hand mündlicher Instruktionen durch den Geniechef 6. Division war die Kompagnie rasch über ihre Handhabung und Wirkung orientiert.

Diese 1 m hohen und 17,5 kg schweren Stahldrahtwalzen, die in zusammengelegtem Zustand kaum 20 cm lang sind, können bis auf eine Länge von 15 m ausgezogen werden und stellen offensichtlich ein vorzügliches Sperrmittel dar. Sie sind denkbar rasch und einfach in der Handhabung und nach Angaben in der Literatur und den Aussagen unserer Panzerwagenführer sehr wirkungsvoll, daneben schwieriger zu durchkriechen als gewöhnliche Drahthindernisse und schwer mit der Drahtschere zu zerstören. Zwei vollbepackte Leute vermögen sie auf kürzere Distanzen ohne Zeitverlust zu tragen (am besten aufgehängt an einem Holzprügel), und sie können allen Fahrzeugen, auch den Mitrailleurkarren, aufgeladen werden.

Die 30 Walzen, die uns zur Verfügung standen, entsprechen natürlich nicht der kriegsgemässen Dotation. Es musste deshalb insofern supponiert werden, als an Stelle der 6 bis 9 Rollen, die erst Wirkung gegen mittelschwere Tanks sichern, nur 1 bis 3 pro Sperre eingebaut werden konnten. Aus dem gleichen Grunde musste auf die Anlage von Sperrfeldern auf breiter Front verzichtet werden.

Die Handhabung dieser Drahtwalzen setzt keine besonderen technischen Kenntnisse und Werkzeuge voraus. Infanterie und leichte Truppen können und müssen in Zukunft diese Sperren selber erstellen. Eine entsprechende Dotation an Drahtwalzen auf den Camions für Hindernismaterial ist vorgesehen.

Einige der in der «Provisorischen Anleitung 1936» angeführten Sperren bedingen dagegen technische Kenntnisse, Spezialwerkzeuge und entsprechende Ausbildung und werden deshalb eher von den Sappeuren zu erstellen sein. In den Manövern konnten diese Sperren natürlich nicht ausgeführt werden, um so mehr, als das Fällen von Bäumen durch die Uebungsleitung verboten worden war. Baumsperrern wurden deshalb durch Bauholz und Täfelchen markiert, Minen und geballte Ladungen durch Markierpatronen angedeutet. Es wäre dringend zu wünschen, dass uns in einem Detail-Wiederholungskurs in Zusammenarbeit mit einem Panzerwagendetachment Gelegenheit geboten würde, diese Sperren zu üben.

Friedensmässige Anordnungen.

Ausser den bereits erwähnten Suppositionen mussten zur Aufrechterhaltung des Verkehrs und zur Verhütung von Unfällen besondere Massnahmen getroffen werden. Normalerweise durften die Drahtrollen nur über halbe Strassenbreite ausgezogen sein und Posten hatten Tag und Nacht Freund, Feind und Publikum zu warnen. Wo genügend Leute zur Verfügung standen, habe ich diese Wachen neutralisiert, indem ich sie ohne Gewehr und Stahl-

helm stehen liess, um damit eine klare Situation zu schaffen. Wenn das nicht möglich war, hatten diese Posten gleichzeitig auch den Feuerschutz der Sperren und deren Schliessung bei einem Angriff zu besorgen, wodurch äusserst unangenehme und anstrengende Doppelfunktionen entstanden, die vom Standpunkt der Ausbildung aus unerwünscht waren und oft für den Beschauer recht merkwürdige Bilder ergaben.

Motorisierung.

Die Sap. Kp. II/6 hatte einen Camion zur ständigen Verfügung, weitere Lastwagen wurden von der Division vorübergehend zugeteilt. So war es im allgemeinen möglich, Mannschaften, Material und Werkzeuge rasch zu verschieben und alle Sperraufgaben rechtzeitig zu erfüllen. Der uns verbleibende Camion genügte allerdings für weitere Aufgaben (Nachschub, Verbindungen, Umstellung der Sperren) nicht. Auf alle Fälle ist es unerlässlich, auch bei noch so bescheidener Motorisierung einen Vorgesetzten des Motorwagendienstes zuzuteilen, der seine Leute und sein Material kennt.

Ohne weitgehende Motorisierung ist die rechtzeitige Erfüllung derartiger Sperraufgaben unmöglich.

Verbindungen.

Die Entfernung zwischen Blomberg, dem Kommandoposten der Kompanie bis zum Abend des 22. 9., und den Sperrdetachementen betrug 6 bis 15 km, die Distanz zwischen den äussersten Sperren ca. 18 km, alles in Luftlinie gemessen im Voralpengebiet des Toggenburg und Appenzellerlandes. Die Verbindungen boten natürlich unter diesen Umständen ganz besondere Schwierigkeiten. Eine frühzeitige Vorverlegung des Kommandopostens hätte die Verhältnisse nicht verbessert, da mit der Verkürzung der einen Verbindung andere um so länger geworden und dazu neu diejenige zum Train und Materialdepot hinzugekommen wäre, die damals noch nicht vorgezogen werden durften.

Die Benutzung des eigenen Telephonmaterials kam bei diesen Distanzen nicht in Frage, um so mehr, als alle Sappeure für die Sperraufgaben notwendig waren. So standen der Kompanie an eigenen Mitteln zur Verfügung 2 Pferde und 3 Velos, die gerade genügten, um mir und meinen Gefechtsordonnanzen so viel Beweglichkeit zu sichern, dass die persönliche Verbindung mit Brigade- und Regimentskommandanten notdürftig aufrechterhalten werden konnte.

Wenn die Verbindungen trotzdem mit allen Detachementen sehr gut funktionierten, so war dies der durch Divisionsbefehl regelten Benutzung des Ziviltelephons zu verdanken. Als Ersatz

bzw. Ergänzung für dieses kamen die Verbindungsnetze anderer Truppen in Frage, welche aber weder zu den Sperrern noch zum Kommandoposten reichten. Die deshalb erforderlichen Verbindungsleute hätten von der Kompagnie nicht ohne wesentliche Einschränkung in der Dotierung der Sperrdetachements gestellt werden können.

Wo Detachierungen in diesem Ausmass, verbunden mit Motorisierung, erfolgen — und damit ist bei den Sappeuren immer zu rechnen — müssen unbedingt bessere Verbindungsmittel her, vor allem pro Kompagnie mindestens 1 Personenwagen, 1 Motorradfahrer und mehr Velos. Die neue Truppenordnung trägt dieser Notwendigkeit in bescheidenem Masse Rechnung.

Nachschub.

Die Sperrdetachements waren am Abend des 20. 9. frisch gepflegt detachiert worden, ausgerüstet mit Tee, 1 Brotration, 1 Trockenfrühstück und 2 Zwischenverpflegungen. In der Nacht vom 21./22. wurde mit 2 Camions in den Kochkisten eine reichliche Mahlzeit mit Tee, dazu wieder Brot, Trockenfrühstück und 2 Zwischenverpflegungen verteilt. Ein analoger Verpflegungsnachschub vom 22. auf den 23. 9. musste unterbleiben, weil unser Camion für Sperraufgaben gebraucht wurde. Ein Teil der Gruppen konnte jedoch von dem inzwischen vorgezogenen Kommandoposten aus mit Fourgon versorgt werden, während die andern Detachements bei benachbarten Truppen gepflegt wurden. Die beiden Regimentsquartiermeister hatten schon frühzeitig ihren Einheiten Befehl gegeben, unsere Leute nötigenfalls zu verpflegen, so dass für alle Detachements nicht gerade regelmässige aber reichliche Verpflegung sichergestellt war.

Der Sprengstoffnachschub erfolgte in der Hauptsache mit dem Verpflegungsnachschub.

Zusammenarbeit mit der Infanterie.

Während die Zusammenarbeit mit der obern Führung — so weit ich es beurteilen kann — eine sehr gute war, entstanden in einigen Fällen mit den untern Infanterie-Kommandos Meinungsverschiedenheiten, auf die hier kurz eingegangen werden soll. Sie erklären sich in der Hauptsache daraus, dass die Verwendung derartiger Sperrdetachements neu und gegenseitige vorherige Fühlungnahme fast immer unmöglich war, zum Teil aber auch aus der von uns bei der Infanterie oft festgestellten Unsicherheit über das Wesen technischer Verteidigungsmittel. Anlass zu Diskussionen gaben die Notwendigkeit der infanteristischen Verteidigung der Sperrern und die Wahl der Sperrstellen.

Die Division hatte zu jeder Sperre ein Infanteriedetachment von mindestens einer Einheitsgruppe befohlen. Für die ersten

Sperren bezeichneten das Brigade- bzw. die Regimentskommandos die Truppenteile, welche die Deckungsmannschaften zu stellen hatten. Nachher musste es in den wechselnden Manöversituationen den einzelnen Sappeuroffizieren überlassen werden, bei den zunächstliegenden Truppen diese Infanteriedetachements anzufordern. In verschiedenen Fällen wurden sie uns aber mit viel zu grosser Verspätung oder überhaupt nicht gestellt. Die Auffassung kam deutlich zum Ausdruck, dass es schade sei, Truppenteile für die Sperren abzugeben, wenn man schon für die eigenen Aufgaben zu wenig Leute habe. So begreiflich dieser Standpunkt ist, so stellt er doch eine unzulässige Verkennung der Bedeutung der Tanksperren dar, der auch in der «Provisorischen Anleitung 1936» mit aller Deutlichkeit entgegengetreten wird.

In einigen Fällen wurde — vor allem um das Ausscheiden besonderer Infanteriedetachements für die Sperren vermeiden zu können — die Verlegung bestehender Barrikaden an Orte verlangt, die wohl in die Organisation der vorderen Infanterieeinheiten gepasst hätten, die aber für die Sperren nicht in Frage kommen konnten, weil dort das Ausweichen der Raupenfahrzeuge ins Gelände möglich gewesen wäre. Befehlsgemäss haben sich meine Offiziere geweigert, solchen Begehren Rechnung zu tragen.

Es wurden uns von der obern Führung nie bestimmte Sperrstellen befohlen, sondern immer Abschnitte, in denen der Kommandant des Sperrdetachementes die günstigsten Orte hinsichtlich Umgehung und Tarnung wählen konnte. Es ist ja ohne Detailrekognoszierung, nur an Hand der Karte, kaum möglich, bestimmte Punkte als die günstigsten zu bezeichnen. Die Sappeuroffiziere werden in Schulen und Kursen eingehend dahin ausgebildet, solche Sperrstellen zu rekognoszieren und zu beurteilen, so dass man ihnen sicher Vertrauen entgegenbringen darf. Zudem waren unsere Leute im allgemeinen dank der Motorisierung frühzeitig im Sperrgebiet und mussten ihre Entscheidung ohne direkten Kontakt mit den erst später eintreffenden Kampftruppen fällen.

Das vollständige Zusammenpassen von infanteristischer Kampfgliederung und Tanksperren soll angestrebt werden und ist im weiteren Rahmen ja durch den Sperrbefehl des obern Kommandos gesichert. Aber örtliche Verschiebungen als gegenseitige Konzessionen dürfen nicht stattfinden, wenn dadurch die Erfüllung der einen oder andern Aufgabe in Frage gestellt würde. Der Feuerschutz muss in solchen Fällen eben ausgeschieden und durch eine entsprechende Tiefengliederung mit den übrigen Kampfelementen in Verbindung gebracht werden.

Die Verlegung der Sperren beim Vor- oder Zurückgehen verlangt besondere Massnahmen. Die geringe Dotation an Sperr-

truppen und Materialien und die allzu rasche Aufeinanderfolge der Bewegungen in den Manövern verleitet natürlich dazu, auch die Sperrdetachements einfach mit der vorgehenden Infanterie mitzunehmen. Abgesehen von den technischen und Transportschwierigkeiten, haben uns die Erfahrungen bestätigt, wie gefährlich das ist. Es konnte einmal nur durch die vorläufige Missachtung eines derartigen Befehls eine bösartige Ueberrumpelung durch die roten Panzerwagen vermieden werden. Bevor eine Sperre aufgehoben bzw. verlegt werden darf, muss eine andere Sperre auf der gleichen Strasse oder Einfallachse weiter vorn oder zurück errichtet sein.

Wie ich weiter oben schon ausgeführt habe, müssen und können in Zukunft Infanterie und leichte Truppen die einfacheren Sperren — und das sind die meisten in der «Provisorischen Anleitung 1936» — selber erstellen. Damit reduzieren sich viele der geschilderten Schwierigkeiten wesentlich; und die Brigade- bzw. Regimentskommandanten sind nicht gezwungen, nur für die dringenden Sperraufgaben ihre sämtlichen Sappeure auszugeben, so dass ihnen für Sprengungen, Brückenbauten usw. keine technischen Truppen mehr zur Verfügung stehen.

MITTEILUNGEN

Die SBB werden Samstag und Sonntag, den 5. und 6. Juni d. J. eine Reise mit Extrazug zu stark ermässigten Preisen ab Bern und Zürich nach Metz veranstalten. Abfahrt in Bern und Zürich am 5. Juni gegen 6.50 Uhr. Rückfahrt in Bern gegen 23.15 und in Zürich gegen 22.45. Aufenthalt im Hin- und Rückweg auf den Stationen Burgdorf, Herzogenbuchsee, Langenthal, Olten, Baden-Bf., Brugg, Schinznach-Dorf und Rheinfelden. Anschlüsse von und nach den wichtigern Abzweiglinien zugesichert. Das Programm sieht am Sonntag eine Autofahrt von Metz nach Verdun vor zum Besuche der Schlachtfelder des Weltkrieges, unter Führung von Offizieren, die an den Kämpfen von Verdun teilgenommen haben. Mit den Spezialbilletten gelangen auch Gutscheinkarten zur Ausgabe, mit denen die hauptsächlichsten Reiseauslagen (Mahlzeiten in den Speisewagen, in Metz und Verdun, Uebernachten in Metz, Ausflüge mit Autocars in Metz und Verdun und nach den Schlachtfeldern) vorausbezahlt werden können. Der Preis dieser Gutscheinkarten steht noch nicht endgültig fest; er wird aber ungefähr 30 Schweizerfranken betragen, wobei das Trinkgeld, nicht aber auch die Getränke inbegriffen sind. Genauere Mitteilungen werden folgen.

Appenzellische Offiziersgesellschaft.

Das schmucke Appenzellerdorf Gais empfing am 14. März die appenzellischen Offiziere zu ihrer jährlichen Hauptversammlung. Nach kurzen Begrüßungsworten und Bekanntgabe der Beförderungen appenzellischer Offiziere verlas der Präsident Oberst Kast seinen Jahresbericht. Er orientierte über die Tätigkeit des Offiziersvereins und Reitklub Herisau, der Unteroffiziersvereine