

Vom Fahrzeugpark der motorisierten leichten Truppen

Autor(en): **Meng**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **84=104 (1938)**

Heft 12

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15432>

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.

spiel: Korp. X baut mit seiner Patrouille von Punkt A Richtung Punkt B. Feind bei B. Der Patrouillenfürer sucht sich durch Vergleich der Karte mit dem Gelände den vorteilhaftesten Weg, organisiert den eigentlichen Bautrup, Beobachtung und Sicherung. Erkannte fei. Patr., die im Gelände vorteilhaft durch G- und H-Scheiben markiert werden, müssen erkannt, bezeichnet und bekämpft werden. Offenes Gelände ist je nach der geschilderten Lage im Schnellauf, sprungweise oder kriechend zu traversieren. Je nach Gelände muss die Sicherung die Distanzen zum eigentlichen Bautrup vergrössern oder verringern. Das Durchschreiten vergaster oder mit Art.- bzw. Mw.-Feuer belegter Räume muss geübt werden etc. Gleichzeitig ist der Draht fachgemäss zu verlegen, da er sonst als Stolperdraht wirkt und Störungen ausgesetzt ist.

In gleicher Weise sollten auch Abbau, Behebung von Störungen und Signaldienst in den Infanterie-Telephonzügen geübt werden. Zu beachten ist, dass im Friedensdienst Bodenleitungen oft mehr Störungen aufweisen als hochgebaute Linien. Im Kriege aber ist ein gut verlegter Draht widerstandsfähiger gegen Zerreißen durch Luftdruck und Splitter als eine durch Bäume und Stangen gespannte Oberleitung. Auch können Störungen an Bodenleitungen leichter und rascher behoben werden.

Eine in diesem Sinne ausgebildete und arbeitende Infanterie-Telephontruppe ist in der Lage, ihre Verbindungen auch unter schwierigen Umständen aufrecht zu erhalten, ohne zuvor mit vielleicht schweren Opfern umlernen zu müssen.

Vom Fahrzeugpark der motorisierten leichten Truppen

Von Lt. *Meng*, mot. l. Trp.

Die Personenwagen-Kolonnen einer motorisierten Lmg.-, Mg.- oder J. K.-Einheit vermag durch ihre abmontierten Türen fast einen kriegerischen Eindruck zu hinterlassen. Ja, jene Zeiten, als wir noch mit den lila, himmelblauen und zitronengelben Wagen ins Manöver fuhren, sind endgültig vorbei. Sie sind «gleichgeschaltet» worden, unsere Fahrzeuge, aber leider nur ihre Farbe. Herz, Nieren und Eingeweide sind die gleichen geblieben, welche sie bei ihrer Entstehung vor zehn oder fünfzehn Jahren in Amerika, Frankreich, Italien, Deutschland und von wo sie auch alle herkommen mögen, mit auf den Lebensweg erhalten haben.

Trotz der neuen Farbe braucht der Packard-8-Zylinder seine schlichten 30 bis 40 Liter auf 100 km. Er bietet ja schliesslich auch für vier Mann Platz, wenn nicht zufällig eine J. K. angehängt werden muss. In diesem Spezialfall ist es nämlich dank einer

genialen Anhängerkonstruktion notwendig, die beiden Reserve­räder, die normalerweise hinten am Wagen montiert sind, dort weg zu nehmen. Wenn wir sie nun nicht irgendwo am Strassenrand liegen lassen wollen, haben wir glücklich die beiden hintern Plätze noch durch sie belegt. Dürfen wir jenem zwanzigjährigen Pic-Pic allzu stark grollen, weil er schon am zweiten Tag nach seiner Rückkehr aus einer Zivilgarage an den Folgen eines kleineren Vergaserbrandes wieder in unserer Werkstatt steht? Nein, gewiss nicht, denn auch Bestandteile aus bestem Stahl werden während einer zwanzigjährigen Dienstzeit so abgenützt, dass sie den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen können. Auch der älteste Wagen kann schliesslich wieder zum Laufen gebracht werden. Dann staunt der Laie, wenn von Rechnungen über vier- oder fünfhundert Franken berichtet wird. Doch der Materialoffizier versteht diese Misstände nur zu gut, denn er weiss, dass die meisten Bestandteile nicht mehr erhältlich sind und jeder Ersatz deshalb einzeln angefertigt werden muss. Oder wie ist es jenem Chevrolet ergangen, der eines Tages unserer Kompagnie untreu wurde? Drei lange Wochen hat er auf sein neues Cardanrohr, das in Amerika bestellt werden musste, gewartet. Wie würde sich dies einmal im Kriegsfall auswirken, wird uns das Ausland auch die notwendigen Bestandteile gütigst zur Verfügung stellen?

Wir kennen sie alle, den Packard, der trotz seiner acht Zylinder hartnäckig meistens nur auf fünf oder sechsen mithinkt, den Mercedeskompressor, die dreiplätzig­en Martini, die Chevrolets, Fiats, die Citroenlimousinen, die grossen Buicks und die Veteranen, die noch aus der Kinderzeit des Automobils zu erzählen wissen, die Pic-Pic. Zwei Jahre lang sind sie uns bald hier, bald dort begegnet, seitdem sie im Thuner Park wieder ihre Auferstehung feiern konnten. Wir kennen alle ihre Mucken und Tücken, weil wir sie oftmals bei Nacht und Nebel mit Schraubenzieher, Engländer und Hammer, unter Einsatz all unseres Könnens, zum Abrollen einiger Kilometer überlisten konnten.

Die bundeseigenen Personenwagen reichen momentan aus, um die Bestände für unsere Schulen und Wiederholungskurse schwach zu decken. In einem Kriegsfall werden aber die Dienstzeiten der einzelnen motorisierten Bestände temporär zusammenfallen. Dann werden wir, genau gleich wie die Motor-Transporttruppe, auf die Requisition von Zivilfahrzeugen angewiesen sein. Wenn wir die statistischen Zusammenstellungen verfolgen, müssen wir mit Schrecken feststellen, dass die Kurve der diensttauglichen Fahrzeuge gewaltig im Fallen begriffen ist. Woher kommt dies bei der stetigen technischen Vervollkommnung der einzelnen Konstruktionen? Für unsere Aufgaben kommen nur starke, offene Fahrzeuge in Frage. Im Bild des täglichen Verkehrs werden

Cabriolets immer seltener, der offene Wagen wird zur Seltenheit. Diese Beobachtung sehen wir bestätigt, wenn wir die Bauprogramme der einzelnen Automobilwerke verfolgen. Die Typen, welche noch serienmässig als Cabriolet oder offen hergestellt werden, sind von Jahr zu Jahr vereinzelter anzutreffen. Diese Vereinheitlichung der Modelle ist eine notgedrungene Rationalisierungerscheinung der Industrie. Die Schweiz besitzt keine eigene Personenwagenindustrie. Sie kann daher auch für das Verschwinden des offenen Wagens nicht verantwortlich gemacht werden. Dagegen würde es in der Hand unserer zuständigen Behörden liegen, den starken Wagen wieder in vermehrtem Masse dem Verkehr zuzuführen. Denn dass die ständige Zunahme der militärisch nicht verwendbaren mittel- und kleinvolumigen Fahrzeuge eine Reaktion eines veralteten Steuersystems ist, glaube ich nicht mehr weiter erwähnen zu müssen.

Gewiss verfügen wir über Kader und Mannschaft in unserer Truppe, die durch verschiedene Prüfungen ausgesiebt und dank eines einzigartig erprobten Erziehungssystems von Thun auf der Höhe steht, um ein Maximum zu leisten. Gewiss haben wir Waffen, um die uns das Ausland beneidet. Aber was nützen uns diese beiden Faktoren, wenn wir diese Leute und diese Waffen wegen ungenügenden Fahrzeugen nicht zum Einsatz bringen können?

Es ist allgemein bekannt, dass von militärisch zuständigen Stellen an diesen Problemen schon gewaltige Arbeit geleistet wurde, doch manches fiel auf steinernen Boden. —

Ich bin überzeugt, dass jene Männer, die den Motorwagendienst aus dem Nichts geschaffen, die ihre ganze Arbeit der Motorisierung gewidmet haben, nicht ruhen werden, bis auch die Frage der Beschaffung der notwendigen, zeitgemässen Beförderungsmittel eine vernünftige Lösung gefunden hat.

Angesichts solcher Leistungen dürfen wir Jungen trotz der momentanen unzulänglichen Lage den Kopf nicht hängen lassen. Im Geiste solcher Männer müssen wir überall dort aufklärend wirken, wo die absolute Notwendigkeit einer leicht beweglichen schlagfertigen Motorkampftruppe noch nicht richtig erkannt worden ist.

Gedanken zur Uniformänderung

Von *W. Bieri*, Stab Platzkdo. Wangen a. A.

«Ach, man konnte rasig sein auf alles andere, die schwarzpinseligen Dragoner, auf die rotgelitzten Mitrailleure, die flammenden Artilleriebomben.» So beschreibt Hptm. R. Müller in der Gedenkschrift «Die 3. Division» den seelischen Zustand des Grenzbesetzungssoldaten, wenn «es nach Angebranntem roch, da