Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 114 (1948)

Heft: 2

Artikel: Reduktion der Motorradfahrer-Einheiten?

Autor: Studer, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21069

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: 11.07.2025

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

Mit dieser Feststellung möchte ich nicht am Ankauf der G-13 Panzerjäger Kritik üben. Da wir diese billig kaufen und rasch beschaffen konnten, lohnte sich ihre Einführung im Sinne einer Übergangslösung. Ich glaube aber nicht, daß für die weitere Ausgestaltung der Panzerabwehr der Panzer oder Panzerjäger die richtige Waffe ist.

VIII

Zusammenfassend möchte ich sagen:

- Panzer mögen für eine große, offensiv einzusetzende Armee auch in Zukunft als Ergänzung der übrigen Angriffswaffen unentbehrlich sein. Uns aber, die wir weder über eine starke Luftwaffe, noch über eine zahlenmäßig ins Gewicht fallende Artillerie verfügen, würden sie kaum viel nützen. Ihre Anschaffung würde unsere Angriffskraft nicht wesentlich steigern. Solange wir keine dem Gegner ebenbürtige Luftwaffe besitzen, sind für uns die Zeiten des offensiven Bewegungskrieges endgültig vorbei – mit oder ohne Panzer!
- Statt Panzer anzuschaffen, deren Panzerung doch keinen wirksamen Schutz bietet, deren Bewegungsfreiheit im feindlichen Feuer also beschränkt ist, sollten wir lieber leichtere, einfacher zu bedienende und weniger kostspielige Feuerwaffen in ausreichender Zahl einführen. Damit wäre unserer Infanterie besser gedient.

Reduktion der Motorradfahrer-Einheiten?

Von Hptm. E. Studer

Es sei vorausgeschickt, daß die kleine Zahl der heute vorhandenen Motorradfahrer-Einheiten und die Frage um ihre künftige Entwicklung einen Aufsatz in einer auf allgemeiner Basis stehenden Militärzeitschrift kaum rechtfertigen. Im Vergleich zu gegenwärtig diskutierten militärischen Problemen nimmt sich die Frage der Beibehaltung, Reduktion oder Vermehrung der Motorradfahrer-Kompagnien sehr bescheiden aus.

Wenn dennoch etwas näher auf dieses Sondergebiet eingetreten werden soll, dann deshalb, weil die Motorradfahrer-Kompagnie wohl als das klassische Beispiel dafür gelten kann, wie in unserer Armee die Motorisierung aus der Wirtschaft heraus – wenigstens zu einem Teil und für gewisse Bedürfnisse – gelöst zu werden vermag.

Die Entwicklung

Mit der Organisation der Leichten Truppen wurden 1936 den Gebirgsdivisionen und Gebirgsbrigaden eine Motorradfahrer-Kompagnie zugeteilt, die dort die Rolle der Radfahrer und Dragoner in der Aufklärungsabteilung der Felddivisionen zu übernehmen hatten. Es mochte auf den ersten Anhieb erstaunlich erscheinen, ausgerechnet Motorräder im Gebirge zu verwenden. Von den Kampfformationen der Leichten Truppen war die Motorradfahrer-Kompagnie aber jene Formation, die beim Überwinden großer Höhendifferenzen den geringsten Leistungsausfall verzeichnete und von allen Motorfahrzeugen auf schmalen Straßen sich weitaus am beweglichsten erwies.

Die Einheiten erhielten ihre Motorräder durch die Requisition. Ihre Marschleistungen waren von Anfang an unbefriedigend, da es kaum möglich war, aus den vielen Modellen aller Länder und Marken eine gewisse Vereinheitlichung des Fahrzeugbestandes herauszuholen. Die Erfahrungen führten schließlich zur *Schaffung des Armeemotorrades* nach den gleichen Grundsätzen, nach welchen das Kavalleriepferd und das Militärrad abgegeben wurden. Die Verfügung konnte im Herbst 1939 in Kraft treten.

Die Situation 1948

In den vergangenen Jahren hat sich der Fahrzeugpark der Motorradfahrer-Kompagnie mehr und mehr vereinheitlicht und der Großteil der Einheiten setzt sich ausschließlich aus Armeemotorrädern zusammen. Im Verlaufe dieses Jahres wird ihnen ein Reparatur- und Ersatzteilanhänger zugeteilt, welcher die Einheiten in bezug auf die normalen *Unterhalts-* und *Reparaturarbeiten unabhängig* macht und sich sehr günstig auf ihre Marschbereitschaft auswirken wird. Somit wären die Bemühungen um die Ausrüstung mit geeigneten Fahrzeugen und um die Sicherung der Marschbereitschaft heute zu einem sehr befriedigenden Abschluß gebracht worden.

Anderseits stellt man fest, daß in ausländischen Armeen die Motorradfahrer-Einheiten verschwunden sind und Motorräder nur noch für die Verbindung verwendet werden. Man wird sich aber hüten müssen, aus dieser Entwicklung leichtfertig Schlüsse ziehen und sie auf unsere Verhältnisse übertragen zu wollen. Es müßte sorgfältig geprüft werden, wie weit rein fabrikatorische Rücksichten und Materialfragen dazu geführt haben. Sodann wäre auch in Rechnung zu stellen, daß das Motorrad – beispielsweise in den USA – sich vielerorts kaum einer zivilen Verbreitung erfreut. Interessant ist in dieser Beziehung auch der Hinweis Generaloberst Guderians, der sich

mit einem französischen Offizier über die künftige Organisation von Panzertruppen unterhalten hat. (Revue de la Défense Nationale, August 1947.) Er hält fest, daß die Motorradfahrer-Einheiten als einzige Räderfahrzeuge in der Panzerdivision beibehalten werden müssen, da sie auch im russischen Gelände fast überall den Panzern folgen konnten. Er schlägt vor, einer modernen Panzerdivision ein selbständiges Motorradfahrer-Bataillon und jeder Aufklärungsabteilung eine Motorradfahrer-Kompagnie zuzuteilen. Das Korps würde ebenfalls über ein selbständiges Motorradfahrer-Bataillon verfügen.

Zu gleicher Zeit, da man in bezug auf die Fahrzeuge den lange erwünschten Idealzustand erreicht hat und auf der andern Seite wenigstens in der Praxis das Verschwinden der Motorradfahrer-Kompagnie in den ausländischen Armeen feststellen muß, drängt sich immer mehr die Forderung nach zweckmäßiger Motorisierung eines Teiles der Leichten Truppen auf. Dabei kann es sich nach den heutigen Anforderungen nur um die Ausrüstung mit *geländegängigen Transportwagen oder mit Motorrädern* handeln. Es erscheint mir zweckmäßig, die beiden Fahrzeugtypen miteinander zu vergleichen.

Geländewagen und Motorrad

Ohne Zweifel ist ein vierradangetriebenes Fahrzeug mit oder ohne Differentialsperre in schwierigem, besonders in nassem Gelände, in Schlamm und Schnee dem Motorrad glatt überlegen. Das Motorrad hat in diesem Vergleich vielleicht nur dies für sich zu buchen, daß es dank seines leichten Gewichtes noch gestoßen, über kleine Hindernisse auch noch getragen werden kann.

Das Armeemotorrad trägt zwei, beim Seitenwagen drei Mann mit ihrer Ausrüstung; ein Geländewagen Modell Jeep faßt drei bis vier Mann, wobei man an das Fahrzeug noch einen Anhänger fixieren kann. Anderseits verlieren bei einer Panne am Geländewagen drei bis vier Mann ihr Transportmittel, beim Motorrad normalerweise nur zwei Mann, wobei man allerdings dem Geländewagen zugute halten muß, daß er weniger pannenanfällig ist als das empfindliche Motorrad.

So wie die Dinge heute liegen, hat das *Motorrad* gegenüber einem nicht zu teuren, leichten Geländewagen den Vorteil, daß es *in der Schweiz hergestellt* wird. Auch wenn man überzeugt ist, daß wir in Zukunft hauptsächlich aus finanziellen Gründen Waffen und Aggregate im Auslande kaufen müssen, wird man doch immer dort der einheimischen Produktion den Vorrang geben müssen, wo mit *ungefähr gleichen Mitteln* ungefähr *die gleichen Leistungen zu erwarten* sind. Eine einheimische Industrie konstruiert die

Fahrzeuge nach den inländischen Bedürfnissen, was man von einer ausländischen Riesenfirma nicht erwarten kann. So stehen wir ja beispielsweise vor der Tatsache, daß der für uns am besten geeignete Dodge-Geländewagen seit Jahren nicht mehr gebaut wird und das Gewicht auf für unsere Straßen- und Geländeverhältnisse zu breite Modelle verlegt wurde.

Es ist zu hoffen, daß sich dank der gewährten Erleichterungen der *Jeep* in starkem Maße in unserer Wirtschaft, besonders auch in der Landwirtschaft, einbürgern wird. Aber wenn er auch in heute kaum zu erwartenden Mengen angeschafft würde, werden immer noch so und so viele Transportmittel fehlen. Es stellt sich nun die Frage, ob die *fehlenden Transportmittel* – (um diese handelt es sich hier) – durch Korpsmaterial – Geländewagen oder durch Motorräder ersetzt werden sollen. Korpsmaterialfahrzeuge haben neben ihrem sehr großen Vorteil, ausschließlich für militärische Bedürfnisse gebaut zu werden, die bekannten Nachteile, daß sie teuer sind, zu vollem Preis durch den Bund angeschafft, garagiert und durch Fachpersonal unterhalten werden müssen. Das Armeemotorrad hat bei einer bedeutend geringeren Geländegängigkeit den Vorteil, daß ein Teil des Preises durch einen Dritten getragen wird, daß Einstell- und Unterhaltskosten durch den Motorradfahrer bezahlt werden und der Mann über eine dauernde Fahrpraxis verfügt. Die psychologisch verständliche Tatsache, daß ein eigenes Fahrzeug besser gepflegt und geschont wird, sei hier nur nebenbei berührt, dürfte aber gerade nach den schlechten Erfahrungen im WK 1947 in bezug auf den Unterhalt der Korpsmaterialfahrzeuge von etwelcher Bedeutung sein.

Wenn man alle diese Faktoren gegeneinander abwägt und berücksichtigt, daß sich heute das Motorrad entgegen aller Prognosen einer immer größeren Verbreitung erfreut, erscheint es als gegeben, im Rahmen des überhaupt Möglichen das Motorrad zur Motorisierung eines Teiles der Leichten Truppen heranzuziehen.

Die Verwendung der Motorradfahrer-Kompagnie

Entscheidend für den Wert einer Motorradfahrer-Kompagnie ist – wie übrigens bei allen Waffen – die Art und Weise ihrer Verwendung. Es hat sich während des Aktivdienstes gezeigt, daß die Motorradfahrer-Kompagnie ein ausgezeichnetes Mittel ist, um bei einigermaßen guten Wegverhältnissen und nicht zu kleiner Distanz die Kampfkraft einer Füsilier-Kompagnie sehr rasch verschieben zu können. Ich denke hier an die frühzeitige Besetzung von wichtigen Geländeabschnitten, Verwendung als Reserve, Kampf gegen Luftlandetruppen usw. *Wenig geeignet* ist die Motorradfahrer-Kompagnie *für die Aufklärung*. Man muß dies ausdrücklich betonen, da nach den heute

noch geltenden Vorschriften die Motorradfahrer-Kompagnie besonders für solche Aufgaben Verwendung finden soll. Gerade für diesen Einsatz – aber nur für diesen – gilt die Feststellung, daß die Motorradfahrer «blind und taub» sind. (Wobei man über den geringern Grad an Taubheit in einem Geländefahrzeug immerhin noch diskutieren müßte.)

Diese Ansicht mag in einem scheinbaren Widerspruch zum Idealprojekt Guderians stehen, nach welchem der Aufklärungs-Abteilung eine Motorradfahrer-Einheit zugeteilt wird. Der Widerspruch löst sich aber auf, wenn man bedenkt, daß in den Aufklärungsabteilungen es vor allem die Panzerfahrzeuge sind, welche aufklären und die Motorradfahrer-Kompagnie das infanteristische Begleitelement bildet.

Ausgerüstet wie sie heute sind und entsprechend ihrer charakteristischen Eigenschaften verwendet, scheinen mir die Motorradfahrer-Einheiten im Rahmen unseres Wehrsystems und in unserem Gelände wertvolle Dienste leisten zu können. Man kann sich deshalb fragen, ob die Verhältnisse – trotz dem ausländischen Beispiel – nicht zu einer Vermehrung der Motorradfahrer-Kompagnien führen werden.

L'avionnage et la Suisse

Par le Colonel Arnold Comte

De même que le terme d'avion s'est substitué à celui d'aéroplane ou d'aéroporteur, les termes «avionnage, avionner et avionnés» pourraient à l'avenir désigner les opérations de troupes aéroportées, c'est-à-dire amenées en n'importe quel point du territoire de l'adversaire, d'abord par parachutes et planeurs, ensuite par atterrissage d'avions sur des aérodromes ou terrains de fortune, conquis par les premiers éléments atteris.

La première guerre mondiale vit apparaître de nouveaux moyens de combat: l'aviation, les tanks, les gaz. Il fallut un développement technique de 20 ans pour que l'aviation et les tanks puissent jouer le rôle considérable constaté pendant la 2ème guerre mondiale.

Celle-ci vit apparaître à son tour de nouveaux moyens, en particulier l'avionnage, plus dangereux déjà que les tanks de 1918. Si l'on considère que cette pratique nouvelle progressera au rythme accéléré du développement de l'aviation et de la technique en général, l'on ne peut écarter l'idée que l'avionnage 1939 à 1945 n'a été que le prélude à des transports aériens considérables, dont l'ampleur pourrait se révéler en cas de nouveau conflit.