

# Motorisierung der Armee

Autor(en): **Uhlmann, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **118 (1952)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23720>

## **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.

# ALLGEMEINE SCHWEIZERISCHE MILITÄRZEITSCHRIFT

*Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft*

Adressen der Redaktion

Allgemeiner Teil: Oberstbrigadier E. Uhlmann, Neuhausen am Rheinfall, Zentralstr. 142

Militärwissenschaftliches: Oberstdivisionär G. Züblin, Küsnacht ZH, Buckwiesenstr. 22

---

## **Motorisierung der Armee** ✦

Mit der neuen Truppenordnung 1951 hat die Motorisierung eine weitere Entwicklung erfahren. Die Armee ist an Motorfahrzeugen neuerdings zusätzlich dotiert worden. Die Vollmotorisierung wurde bei verschiedenen Truppen beendet. Für die Infanterie bedeutet die Zuteilung der Motor-Transportkolonnen eine wesentliche, längst notwendige Erhöhung der Beweglichkeit.

In materieller Hinsicht dürfen wir somit eine entscheidende Verbesserung der Motorisierung feststellen. Die Truppe verfügt heute über jene Motorfahrzeugformationen, die sie in den Stand versetzen, rasche Verschiebungen vorzunehmen. Wir werden mit der heutigen Motorisierungssituation für einige Zeit rechnen müssen. Eine Vollmotorisierung der gesamten Armee werden wir uns nie leisten können. Es wird in unserem Gelände auch nötig bleiben, Pferdekolonnen zur Verfügung zu haben. Im verschneiten, vereisten und im terrainmäßig schwierigen Gelände werden die Motorfahrzeuge vielfach versagen. Der Pferdezug bleibt ein notwendiger Bestandteil unserer Armee, vor allem für die Gebirgstruppen.

Es stellt sich heute für uns die wichtige Frage, ob im Tempo der Motorisierung die Ausbildung mit dem materiellen Ausbau Schritt hält. Personell ist man jedenfalls auf gutem Wege. Für den *Nachwuchs an Motorfahrern* wird in den Rekrutenschulen der verschiedenen Waffengattungen gesorgt. Bei der Infanterie wird sich immerhin noch während längerer Zeit ein erheb-

licher Mangel bemerkbar machen. Die Heranziehung der nötigen Zahl Motorfahrer ist aber wohl nicht das schwierigste Problem der nächsten Zukunft. Mit der starken Vermehrung der zivilen Motorfahrzeuge wird der Nachwuchs an Wehrmännern, die Motorfahrzeuge lenken können, ohne weiteres gesichert sein.

Schwieriger zu lösen bleibt die *Ausbildung in der Führung* motorisierter Verbände. Die Zahl der Kommandanten, die aus motorisierten Truppen herauswachsen, ist im Verhältnis zur Gesamtzahl der Kommandanten, die motorisierte Verbände zu führen haben, relativ gering. Bei den Leichten Truppen sind die meisten Kommandanten der Motor-Dräger aus nicht-motorisierten Einheiten hervorgegangen. Die Regiments- und Bataillonskommandanten der Infanterie haben nur ausnahmsweise eine Motorisierungsschulung erhalten. Nicht viel besser sind die Verhältnisse beim subalternen Kader. Aber auch für die höchsten Kommandanten bestand bei uns nur eine sporadische Möglichkeit zur Ausbildung in der Führung motorisierter Verbände.

Es muß deshalb wohl ein Hauptanliegen sein, diese Führungslücke auszufüllen. Wir dürfen uns nicht einbilden, zu motorisierten Führern besser prädestiniert zu sein als die Kommandanten anderer Armeen. Auch die Technik des Einsatzes motorisierter Truppen muß erlernt und geübt sein. Die Motorisierung darf niemals nur den Zweck haben, die Fußtruppe der Mühsale des Marsches zu entheben. Die Motorisierung muß taktisch ausgewertet werden im Sinne größerer Beweglichkeit, also rascherem Einsatz. Diese taktische Auswertung der Motorisierung ist nur zu erzielen, wenn die Führer aller Stufen das motorisierte Instrument richtig und zweckmäßig zu handhaben verstehen. Zum Verstehen des Instrumentes gehört nebst den taktischen Erkenntnissen das Verständnis für die Fliegergefährdung motorisierter Kolonnen, für die Bedürfnisse der Verkehrsregelung, für die Störanfälligkeit des Motorvehikels und für die Schwierigkeit des Betriebsstoffersatzes.

Die nachfolgenden Artikel sollen dazu dienen, das Verständnis für die Motorisierungsprobleme und den Einsatz motorisierter Verbände zu fördern. Gelegentliche Doppelspurigkeiten möge der Leser verzeihen. Die Beiträge dieses Heftes bilden eine wertvolle Ergänzung zu den im Dezemberheft 1948 der «Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitschrift» erschienenen Artikeln über die Heeresmotorisierung. U.