Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 118 (1952)

Heft: 4

Artikel: Motorisierungsprobleme der Infanterie

Autor: Günther, Friedrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-23722

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: 14.07.2025

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

Motorisierungsprobleme der Infanterie

Von Major Friedrich Günther

I. Allgemeines

Die Motorisierung unserer Armee steht im Zusammenhang mit der Größe unseres Landes, dem Ausbau unseres Straßennetzes, dem Einsatz der Motorfahrzeuge in der Wirtschaft, mit der Betriebstoff-, Pneu- und Ersatzteilbeschaffungsfrage sowie der allgemeinen Wirtschaftslage unseres Landes überhaupt.

Vom rein militärischen Standpunkt aus gesehen, wäre es sicher begrüßenswert, wenn sämtliche Militärmotorfahrzeuge im Eigentum des Bundes stünden. Dieser könnte sich auf diejenigen Fahrzeugtypen beschränken, welche den militärischen Anforderungen in jeder Hinsicht entsprechen; ferner wäre die Frage der Ersatzteilbeschaffung wesentlich vereinfacht. Allein, die Beschaffung, Ergänzung und der Unterhalt eines so großen Parks würde für den Bund eine unerträgliche finanzielle Belastung bedeuten. Aus diesem Grunde sind wir auf die *Requisition* militärtauglicher Motorfahrzeuge angewiesen.

Um den Kriegsbedarf der Armee von ca. 60 000 Motorfahrzeugen zu decken, liefern der Bund rund 6 500, die Privatwirtschaft und Industrie dagegen deren 50 000, was einem Verhältnis von ungefähr 1:10 entspricht. Infolgedessen muß die Motorisierung der Wirtschaft so stark wie möglich gefördert werden, um eine breitere Grundlage für die Auslese der armeetauglichen Motorfahrzeuge und um möglichst viele Motorfahrer zu «schaffen». Diese Forderung bezieht sich nun nicht etwa auf die gewöhnlichen Personenwagen, deren die Schweiz genügend besitzt, sondern in erster Linie auf die schweren Lastwagen, ferner auf die geländegängigen Personenwagen (Jeep) und die Armeemotorräder. Eine weitgehende Normalisierung und Typisierung wären auch im Rahmen der Requisition ein dringendes Erfordernis. In dieser Frage sind wir jedoch allzusehr von der Wechselwirkung Export-Import abhängig, wobei oft Motorfahrzeuge eingeführt werden müssen, die den militärischen Anforderungen nicht entsprechen. So fehlen uns, um nur ein Beispiel zu nennen, in der Privatwirtschaft die geländegängigen Lastwagen fast vollständig. Die Vielzahl der Motorfahrzeug-Typen wirkt sich ferner in der Ersatzteilfrage, in der Motorfahrer- und Mechanikerausbildung äußerst nachteilig aus. Man stelle sich nur die notwendigen Reserven an Ersatzteilen im Falle der bewaffneten Neutralität oder im Kriegsfalle vor, wenn der Import ausbleiben sollte. In der Betriebsstoff- und Bereifungsfrage liegen die Verhältnisse, dank den Lehren, die

man aus dem letzten Aktivdienst gezogen hat und weil nur noch ca. 20 % des gesamten Landesbestandes an Motorfahrzeugen rollen würde, glücklicherweise wesentlich günstiger.

II. Teilmotorisierung und Motorisierung ad hoc.

Der Motorisierung sind ganz allgemein natürliche Grenzen gezogen, und wir glauben annehmen zu dürfen, daß heutzutage wohl niemand mehr im Ernst an eine Vollmotorisierung der Infanterie glaubt.

Schon um die Jahrhundertwende wurde das Automobil als in der Armee praktisch verwendbar betrachtet. Wie die «Neue Zürcher Zeitung» vom 1.10.01 schrieb, haben die Personen- und Lastwagen der Marke «Peugeot» der Corpsverpflegungsanstalt während der Manöver des 2. Armeekorps sehr gute Arbeit geleistet. Man kam schon damals zur Überzeugung, daß eine Motorisierung ad hoc nicht nur auf guten Straßen und bei schöner Witterung, sondern auch unter ungünstigsten Verhältnissen gut möglich sei. In den folgenden Jahren gelangte das Eidgenössische Militärdepartement an den Automobilclub der Schweiz mit der Bitte um Zurverfügungstellung von Motorfahrzeugen. Für die großen Manöver des 1. Armeekorps im Jahre 1905 schuf das Eidgenössische Militärdepartement das aus Mitgliedern des Automobilclubs der Schweiz zusammengesetzte «freiwillige Motorfahrerkorps».

Dieses zahlenmäßig sehr geringe Korps bestand die Zeit des ersten Weltkrieges, wobei der Bund für die Bedürfnisse der Armee natürlich sehr weitgehend requirieren mußte. 1919 löste die neugeschaffene Motortransporttruppe das freiwillige Motorfahrerkorps ab. Lange Jahre bildete die Motortransporttruppe die Motorfahrer für die gesamte Armee aus. Nacheinander nahmen jedoch die motorisierten Leichten Truppen, die Fliegerabwehr-, Übermittlungs- und Bautruppen sowie die Artillerie die Ausbildung ihrer Motorfahrer selbst in die Hand, weil Waffen und Motorfahrzeuge immer enger zusammenwuchsen. Seit Anfang 1951 bildet nun auch die Infanterie ihre Motorfahrer und Motorfahrer-Unteroffiziere selbst aus, wogegen die Motorfahrer-Offiziere nach wie vor durch die Schulen und Kurse der Abteilung für Heeresmotorisierung laufen.

Im Gegensatz zu den andern Waffengattungen stellt sich für unsere Infanterie lediglich das Problem der Teilmotorisierung und der Motorisierung ad hoc. Es sei nun in der Folge der Versuch gemacht, klarzulegen, wo die Motorisierungsbedürfnisse der Infanterie eigentlich liegen.

Obschon sich der Kampf um die Neutralität und Unabhängigkeit des Landes immer unter dem Zeichen der strategischen Defensive abwickeln

wird, verzichten wir nicht zum vornherein auf taktisch offensive Aktionen. «Unser Abwehrkampf muß aktiv und *beweglich* geführt werden. Eine *bewegliche Truppe,* die alle Vorteile eines günstigen Geländes und der Überraschung auszunützen versteht, kann den Kampf ebenso aggressiv führen wie der Angreifer. Wenn aber die *Feldarmee beweglich* sein soll, so hängt dies weitgehend von den *Transportmitteln* ab, die ihr unterstellt werden. Wenn der Eisenbahnverkehr ausfällt, müssen wir uns mit den truppeneigenen Transportmitteln sowohl für große als auch für kleine Verschiebungen behelfen.» (Bericht des Generalstabschefs über unsere Landesverteidigung 1948).

Je nach Entwicklung der Lage muß der höhere Führer rasch ein Bataillon, ein Regiment oder sogar eine Division verschieben können. Was früher nur durch die historischen «schnellen Märsche» erreicht werden konnte, wird heute durch den Motor unter Schonung der Muskelkraft der Kämpfer um ein Vielfaches überboten, falls gewisse Voraussetzungen vorliegen, auf die später eingetreten werden soll.

Es handelt sich jedoch nicht nur darum, die im Kampfe einzusetzende Truppe zu transportieren, sondern auch ihre Waffen sowie im gleichen Wagen die dazu gehörende Munition; denn ohne Munition ist die Waffe bekanntlich ein totes Stück Eisen. Ferner soll der Mann die notwendigen Ausrüstungs- und Bekleidungsstücke und soviel Verpflegung auf sich tragen können, daß er selbst bei Ausbleiben des Verpflegungsnachschubes nicht zu hungern braucht. Um den Infanteristen auch zu Fuß beweglich zu erhalten, mußte er von seinem schweren Tornister entlastet werden. Er hat heute die Möglichkeit, seine nicht unbedingt erforderlichen schweren Effekten in einem Effektensack zu verstauen, der je Kompagnie auf eigens hierfür bestimmten Infanterie-Gepäckanhängern transportiert wird.

Konsequenterweise wurde die Forderung aufgestellt, schwere Nachschubgüter, wie Munition, Verpflegung, Bagage usw. rascher und in größeren Mengen vorwärts zu bewegen. Überall dort, wo der Motor geländegängig eingesetzt werden kann (man denke dabei auch an Motorseilbahnen und Motorschlittenwinden), ist seine größere Leistungsfähigkeit gegenüber dem Pferde erwiesen. So können zum Beispiel mit einem 5-Tonnen-Lastwagen 50 Saumtiere oder 20 Karren (à 250 kg) zu 20 Pferden oder aber 10 Fourgons zu 20 Pferden eingespart werden. Ferner beträgt die mittlere Marschgeschwindigkeit des Lastwagens und auch des Traktors ein Vielfaches gegenüber dem Pferde, was für den Nach- und Rückschub in kurzen Sommernächten oder bei langen Nachschublinien eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Die Teilmotorisierung der Infanterie hat bei der Motorisierung des

Trains ihren Anfang genommen, wobei man sich stets der Tatsache bewußt bleiben muß, daß es für die Infanterie keine Alternative «Pferd oder Motor» sondern nur die Synthese «*Pferd und Motor*» geben kann. Demgemäß sind gewisse Teile des Gefechtstrains hippomobil geblieben. Die beiden Transportmittel werden vernünftigerweise dort eingesetzt, wo sie dem Gelände entsprechend den größten Wirkungsgrad erlauben. Ebenso «unmöglich» wie heutzutage eine Bataillons-Munitionsstaffel mit Saumtieren auf einer Asphaltstraße im Mittelland wäre ein motorisierter Transport mit Räderfahrzeugen auf schmalen Saumpfaden im Gebirge. Dabei sei nicht vergessen, daß die motorisierten Seilbahnen und Motorschlittenwinden im Gebirge unter Umständen bessere Dienste leisten als das Saumtier, welches immerhin einen Teil seines Ladegewichtes selbst frißt.

Die *Teilmotorisierung des Trains* hat eine große Einsparung an Pferden und damit auch an Mannschaft ermöglicht. Die Zahlen der «Organisation der Stäbe und Truppen 1951» legen hierfür ein beredtes Zeugnis ab. Daneben wurden die Kommandanten, bis hinunter zum Einheitskommandanten, motorisiert. So wird jedem Einheitskommandanten ein Motorrad mit Fahrer, jedem Bataillonskommandanten ein Jeep mit Fahrer und jedem Regimentskommandanten ein Personenwagen mit Fahrer zugeteilt. Vollmotorisiert wurden die Fliegerabwehrkompagnien, die ihren Zweck in der Bewegung anders gar nicht erfüllen könnten und die Übermittlungsmittel der Nachrichtenkompagnien.

Die weitgehende Reduktion des Pferde- – und implicite – des Mannschaftsbestandes hat ferner den Vorteil, daß mit den vorhandenen Motorfahrzeugen eine sogenannte Motorisierung ad hoc ganzer Bataillone und sogar Regimenter praktisch ermöglicht wurde. Es handelt sich dabei im wesentlichen um den Transport von Mannschaften, ihrer Waffen und der dazugehörigen Munitionsausrüstung *in die Nähe des Einsatzraumes*. Alles übrige wird durch die den Einheiten organisch zugeteilten Motorfahrzeuge selbst mitgeführt.

Die Organisation des Truppentransportes hat ebenfalls eine weitgehende Änderung erfahren. Während man bis jetzt in den Heereseinheiten die verfügbaren truppeneigenen Motorfahrzeuge aus den unterstellten Truppenkörpern und Einheiten «zusammenkratzen» mußte, was durchaus nicht immer friktionslos vor sich ging, erhält heute durch die «Organisation der Stäbe und Truppen 1951» jede Heereseinheit eine bestimmte Zahl von Motortransportkolonnen zu 100 t oder 700 Mann Transportkapazität. Jede *Motortransportkolonne* wird in der Regel zu 10 leichten, 10 mittleren und 10 schweren Lastwagen gerechnet, mit einer Ladekapazität zu 15, 25 bzw. 30 Mann mit voller Bewaffnung und Ausrüstung. Nach Abzug der Mann-

schaft, die mit truppeneigenen Transportmitteln fährt oder mit Pferden marschiert, kann eine Motortransportkolonne zum Transport eines Füsilierbataillons eingesetzt werden. Der Transport eines gesamten Infanterie-Regimentes ist mit 3 Motortransportkolonnen *in einer Fahrt* möglich, wenn die 6 truppeneigenen Lastwagen der Bataillone auch zum Transport herangezogen werden.

Für die Stellung der hierfür erforderlichen Motorfahrzeuge muß grundsätzlich zwischen Friedens- und Kriegsdienst unterschieden werden. Diese scheinbare Selbstverständlichkeit sei hier erwähnt, weil die Infanterie im Friedensdienst (Schulen und Kurse) auf Motorfahrzeugen herumfährt, die sie im Kriegsfall zum weitaus größten Teil nie sehen würde. Zu den eingangs erwähnten 10% Bundesfahrzeugen gehören einmal die Spezialfahrzeuge, sodann die geländegängigen Motorfahrzeuge und schließlich die im Friedensdienst eingesetzten Normalfahrzeuge. Wenn ein Infanterie-Regiment seinen Wiederholungskurs besteht, müssen die erforderlichen Motorfahrzeuge beim Armeemotorfahrzeugpark bestellt und bei einem oder mehreren Depots gefaßt und wieder abgegeben werden. So betrug der Jahresumsatz (Lieferung und Rücknahme von Motorfahrzeugen) des Armeemotorfahrzeugparks im Jahre 1950 zirka 45 000 Motorfahrzeuge bei einem Bestand von zirka 6500 zuzüglich 2200 Dienstmotorfahrzeugen.[1]

III. Der Truppentransport

Beim Truppentransport geht es um die motorisierte Verschiebung von Mannschaften, ihren Waffen, ihrer Ausrüstung und der dazugehörigen Munitionsausrüstung *in die Nähe des Einsatzraumes.*

Sehr viel Ärger und Enttäuschung hätten bis jetzt vermieden werden können, wenn man sich stets an die grundlegenden Anforderungen für einen reibungslosen Truppentransport gehalten hätte. Es sei daher auf diese im einzelnen kurz eingetreten.

---

[1] (Dienstmotorfahrzeuge, d. h. Geländepersonenwagen (Jeep) sowie Motorräder und Seitenwagenmaschinen können angehenden Motorfahrer- bzw. Motorradfahrer-Rekruten sowie Offizieren und Unteroffizieren, welchen gemäß «Organisation der Stäbe und Truppen 1951» ein Jeep oder ein Motorrad zugeteilt wird und damit auch eine Rekrutenschule bestehen, gemäß Bundesratsbeschluß vom 29.11.49 zur Hälfte des Einstandspreises abgegeben werden. Der Halter hat während der 7 Jahre dauernden Haltepflicht mindestens 5 Wiederholungskurse entschädigungslos zu bestehen, wodurch die erlassene Hälfte des Einstandspreises abverdient wird. Nach dieser Zeit geht das Dienstmotorfahrzeug in seinen vollen Besitz über, und er erhält für jede weitere Dienstleistung die Entschädigung nach Verwaltungsreglement. Das Dienstmotorfahrzeug ist natürlich stets in kriegstauglichem Zustand zu erhalten).

1. Der Kommandant der zu transportierenden Truppe hat an den Anfang seiner Überlegungen die Frage zu stellen, ob sich im gegebenen Fall ein Motortransport überhaupt lohnt. So wenig sich ein «Schießen mit Kanonen auf Spatzen» lohnen wird, so wenig lohnt es sich, eine Transportorganisation aufzuziehen für Distanzen, die man infolge der speziellen Lage der Truppen im Fußmarsch rascher bewältigen könnte. Erfahrungsgemäß sollten für Distanzen unter 20 km – abgesehen von Sonderdetachementen – keine Truppenkörper und Einheiten transportiert werden. Die Motortransportkolonnen stellen im übrigen ein so wertvolles Hilfsmittel der Führung dar, daß sie nur in wirklich notwendigen Fällen eingesetzt werden sollten.

2. Eine *klare Abgrenzung der Verantwortung* ist unbedingtes Erfordernis. Der Kommandant der zu transportierenden Truppe ist *Transportkommandant* und trägt damit die volle Verantwortung für die Organisation und die Durchführung des Transportes. Der *Transportführer* (Motorfahreroffizier) ist dem Transportkommandanten unterstellt und lediglich für die rein motorwagentechnische Vorbereitung und Durchführung von Verlad, Transport und Auslad verantwortlich.

3. Eine *zweckmäßige Organisation* drängt sich hinsichtlich folgender Faktoren auf: Der Transportplan muß *einfach* sein! Die Straßen- und Motorfahrzeugkapazität ist durch zweckmäßige Koordination der Transporte voll auszunützen. Sodann empfiehlt es sich, taktisch und fahrtechnisch günstige *Marschgruppen* zu bilden. In dieser Beziehung ließe sich die Lösung vertreten, daß ein zu transportierendes Füsilierbataillon – abgesehen von der Stabskompagnie – in 3 Marschgruppen zu je einer verstärkten Füsilierkompagnie aufgeteilt wird und diese auf getrennten Achsen verschoben werden. Damit wird einmal die Kolonne angesichts der großen Abstände nicht zu lang, ferner wirkt sich ein plötzliche auftauchendes Hindernis (zum Beispiel gesprengte Brücke) nicht auf die ganze Bataillonskolonne, sondern nur auf eine verstärkte Kompagnie aus, und schließlich ist der Kommandant einer verstärkten Füsilierkompagnie nötigenfalls imstande, mit genügenden Mitteln den Kampf selbständig aufzunehmen. Auch für den Truppentransport gilt das alt bekannte Wort «Getrennt marschieren und vereint schlagen» voll zu Recht. Daher sollte der höhere Kommandant, wenn möglich, nicht nur eine Achse, sondern einen *Marschstreifen* zur Verfügung stellen. Motorfahrzeuge mit verschiedenen Marschgeschwindigkeiten sollten nicht zu einem Transportverband vereint werden. So eignet sich beispielsweise eine Kombination Lastwagen-Traktor in der Regel schlecht. Zur vorausschauenden Organisation gehört die *genaue Erkundung* der Marschachsen. Hierunter fallen unter anderem der Zustand der Fahr-

bahn, die Straßenbreite, die Steigungsverhältnisse, die Ausweichmöglichkeiten, die Wendestellen, die Deckungsmöglichkeiten, die Tragfähigkeit der Brücken und im Winter die Schneeverhältnisse. Eine Vernachlässigung dieser Pflicht kann sich auf einen Transport «tödlich» auswirken.

4. Die *Fahrdisziplin* ist bekanntlich die conditio sine qua non jeglicher Motorisierung überhaupt. Die beiden Grundsätze «*Straße frei*» und «*Fliegerdeckung*» müssen dem hintersten Fahrer, aber auch den verantwortlichen Kommandanten in Fleisch und Blut übergehen. Schon einzelne Fahrzeuge, ja sogar Leute können den Verkehr hemmen. Während der Fahrt wirklich die rechte Straßenseite einzuhalten, ist besonders für Lastwagen unbedingtes Erfordernis. Das Einhalten der befohlenen Abstände bereitet immer wieder insofern Schwierigkeiten, als es Fahrer gibt, die möglichst den Anschluß an das vordere Fahrzeug suchen, um ja den Weg nicht zu verfehlen.

Im *Fliegermarsch* bei Tag betragen die Abstände zwischen den Motorfahrzeugen 300 bis 1000 m gemäß Befehl des zuständigen Kommandanten. Nach der sorgfältigen Untersuchung von Major Wüthrich über die Einwirkung von Fliegern auf die Verschiebung von Erdtruppen («Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift» 1949) lassen Motorfahrzeugabstände von 500 m und mehr Fliegerangriffe als unökonomisch erscheinen und zwar gleichviel, ob die Flugzeuge in Längs- oder Querrichtung angreifen, oder ob Bordwaffen- bzw. Bombenbeschuß in Frage stehen. Im Fliegermarsch bei Nacht sind 100 m Motorfahrzeugabstand angezeigt und nur in stockdunkeln Nächten bei Verwendung von Verdunklungsscheinwerfern, bei absolutem Nichtflugwetter, kann als Ausnahme das Fahren in geschlossener Kolonne in Frage kommen. In diesem Falle betragen die Motorfahrzeugabstände 1 ‰ der Marschgeschwindigkeit, die Zugsabstände 100 m. Ein friedensmäßiger Abstand von 50 m von Lastwagen zu Lastwagen hat sich jedoch angesichts des großen Zivilverkehrs sehr bewährt, da diesen Kolonnen von Wagen zu Wagen ohne weitere Hemmung vorgefahren werden kann.

Über die Tatsache, daß zivile Vorschriften und Signale auch für den militärischen Verkehr gelten, scheint man sich leider vielenorts hinwegzusetzen. (Motorfahrzeuggesetz Ziffer 25!) Die Einhaltung der militärischen Geschwindigkeitsmaxima und der *Verkehrsdisziplin* wird durch besondere Verkehrskontrollen der Abteilung für Heeresmotorisierung überprüft. Der Führer eines Motorfahrzeuges sollte jedoch nicht durch eine mangelhaft berechnete Auftragserteilung zum schnellen Fahren gezwungen werden. Jeder Fahrer muß jedenfalls wissen, daß er unter *keinen Umständen* die Geschwindigkeitsmaxima überschreiten darf. Nach der Militärfahrzeug-Unfallstatistik ist im Jahre 1950 annähernd jedes zehnte gefaßte Militär-

motorfahrzeug verunfallt. Neben 2 getöteten und 234 verletzten Militärpersonen sind 13 Zivilpersonen getötet und 321 verletzt worden. Der in dieser Zeitspanne nachgewiesene Unfallschaden ist beträchtlich. Die Hauptursache dieser Unfälle liegt in der *schlechten Fahrdisziplin,* wobei ungefähr die Hälfte der den Militärpersonen zur Last gelegten Unfälle auf Unaufmerksamkeit zurückzuführen ist. Nur durch stete Kontrolle und rücksichtsloses Einschreiten gegenüber Verkehrssündern kann diese traurige Bilanz mit der Zeit auf ein erträgliches Maß herabgesetzt werden.

5. Der *Verlad und Auslad* sowie – wenn irgend möglich – auch die Halte sollten grundsätzlich *in Fliegerdeckung* angeordnet werden. Große, dichte Wälder sind dabei Ortschaften unbedingt vorzuziehen. Jede Massierung von Motorfahrzeugen ist aus naheliegenden Gründen peinlichst zu vermeiden. Beim Verlad kann die Truppe entweder längs einer Nebenstraße zum vornherein in Paketen bereitgestellt werden, die zahlenmäßig den heranrollenden Motorfahrzeugen entsprechen sollen, (was jedoch in der Praxis nur selten vorkommt: Ausfall von Motorfahrzeugen oder Nichteinhalten der Reihenfolge!) oder aber die der Kapazität des heranrollenden Motorfahrzeuges entsprechende Anzahl Leute wird erst bei dessen Ankunft abgezählt und verladen (sog. «Wurstabhauen»), was sich in der Praxis besser bewährt hat. Auch der Auslad muß sich nach einem *genauen Plan* richten, der den taktischen Gegebenheiten angepaßt ist und den *Ausladeort* festlegt. Ein geeigneter Lotsendienst sorgt für die Einweisung der Motorfahrzeuge in die Fliegerdeckung, wobei «Holzwege» und Fahrmanöver vermieden werden müssen. Bei dieser Gelegenheit sei nochmals betont, daß man nur in *die Nähe des Einsatzraumes* transportieren kann, und daß von dort weg die Waffen und die Munition getragen werden müssen.

IV. Die Ausbildung der Infanterie-Motorfahrer

Die Infanterie-Motorfahrerrekruten werden in 3 verschiedenen Schulen ausgebildet: In Freiburg die Motorfahrerunteroffiziere und -Rekruten der Nachrichtenkompagnien, in Chur der Fliegerabwehrkompagnien und in Thun alle übrigen Infanterie-Motorfahrerunteroffiziere und -Rekruten. Dazu kommt noch die jährlich in besonderen Umschulungskursen und in den Infanterie-Fliegerabwehr-Schießkursen durchgeführte Ausbildung. Trotzdem wird es noch ungefähr 1 Jahr dauern, bis alle Infanterieregimenter des Auszuges mit genügend ausgebildeten Motorfahrern versehen sein werden und auf das System der Improvisation mit all ihren übeln Nebenerscheinungen verzichtet werden kann. Der Infanterie-Motorfahrer wird – bei aller notwendigen Spezialisierung – zum Infanteristen erzogen und ausgebildet,

wobei in keiner Art und Weise «Spezialistendünkel» hochkommen darf. Er muß unter allen Umständen über ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit, an Einsatzbereitschaft, über restloses Pflichtgefühl und schließlich über Liebe zu seinem ihm anvertrauten Motorfahrzeug verfügen. Die Verantwortung eines Lastwagenfahrers, der auf der Brücke 30 Mann geladen hat, ist ungleich größer als die jedes seiner Kameraden gleichen Grades in der Infanterie. Eine ungenügende Reaktion im entscheidenden Augenblick, und ein Unfall mit unabsehbaren Folgen ist geschehen! Unfälle werden sich wohl nie ganz vermeiden lassen. Nichtsdestoweniger muß das ganze Streben der Erziehung und Ausbildung darauf hinausgehen, *unfallverhütend* zu sein. Wer daher charakterlich nicht einwandfrei ist, taugt niemals zum Motorfahrer. Neben der soldatischen Ausbildung, der Ausbildung am Karabiner, an der Maschinenpistole und der Einzelgefechtsausbildung umfaßt die Ausbildung des Infanterie-Motorfahrers folgende Hauptgebiete: a. Kenntnis und Unterhalt der Motorfahrzeuge, b. die Fahrschule. Daneben werden die Infanterie-Motorfahrer in Kartenlehre, Verkehrsorganisation, Unfall- und Reparaturwesen unterrichtet. Die auf den ersten Blick nicht ganz erkennbare Fülle des Stoffes, die den Leuten in relativ kurzer Zeit beigebracht werden muß, bedingt notwendigerweise eine gewisse Spezialisierung. So werden folgende Kategorien unterschieden: a. der Motorradfahrer, b. der Personenwagen- und Jeepfahrer, c. der Lastwagen- und Traktorfahrer. Es ist selbstverständlich, daß jeder dieser 3 Spezialisten alle in seine Kategorie fallenden Militärmotorfahrzeuge beherrschen muß. Gewisse Schwierigkeiten in der Ausbildung des Lastwagenfahrers erwachsen aus der Tatsache, daß der Jüngling in der Regel im Alter von 18–20 Jahren nicht Lastwagen fährt und daher der Führer der wichtigsten Fahrzeugkategorie praktisch immer *umgeschult* werden muß.

Angesichts der Fliegergefahr und der dadurch bedingten großen Motorfahrzeugabstände muß das Hauptgewicht auf das Einzelfahren gelegt werden, wobei sich Fahrer und Hilfsfahrer als ein fest zusammengefügtes Team gegenseitig ergänzen müssen. Die Notwendigkeit, die Truppen- und Materialtransporte zur Hauptsache in die *Nacht* zu verlegen, zwingt zu einer sehr sorgfältigen Nachtfahrausbildung.

Schließlich ist der Motorfahrer als technisch geschulter Verantwortlicher seines Motorfahrzeuges verpflichtet, gegen dessen mißbräuchliche Verwendung und Beanspruchung einzuschreiten. Da wurde zum Beispiel einem Jeep zugemutet, einen 4 t schweren Anhänger über einen Berg zu schleppen, dort wurde ein Jeep, der für 4 Personen inklusive Fahrer berechnet ist, mit 10 Mann beladen und in mörderischem Tempo über unwegsames Gelände gelenkt oder eine Seitenwagenmaschine A 1000 wurde des Seiten-

wagens einfach entledigt, weil sich niemand finden ließ, der diese Seitenwagenmaschine hätte fahren können. Diese Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Es ist Sache des Motorfahrers, der schlußendlich die Verwendungsmöglichkeiten seiner ihm anvertrauten Maschine kennen muß, auch gegenüber Vorgesetzten auf Unmöglichkeiten hinzuweisen. Nur sollte man ihn nicht durch einen unmöglichen Befehl zwingen.

V. Die Verkehrspolizei

Die Motorisierung einer Armee ist ohne eine brauchbare Verkehrspolizei unmöglich. Die besten Marschtabellen sind wertlos, wenn niemand da ist, der sie zwingt. Im Zusammenhang mit der alliierten Invasion in der Normandie lagen zeitweise infolge mangelhafter Verkehrsdisziplin über 30 000 Mann (= 2 Infanteriedivisionen) durch Verkehrsunfälle verletzt im Spital, und die Materialverluste waren selbst für die Amerikaner untragbar. Folgerichtigerweise wurde sofort eine Verkehrspolizei geschaffen, mit der es in der Folge gelang, den enormen Nach- und Rückschub zwischen Meer und Front zu bewältigen. Wohl läßt sich die Zweckbestimmung fremder Armeen mit der unsrigen nicht gleichsetzen. Dagegen ist die *Technik* der motorisierten Bewegung, besonders in den Einzelheiten, bei uns dieselbe. Die relativ geringe Tiefe unserer Operationsräume, die Luftunterlegenheit und die damit verbundene kurze nächtliche Zeit für die Bewegungen, die kanalisierten und engen Kommunikationen im Gebirge erfordern eine Verkehrsregelung, die in jeder Beziehung der ausländischen ebenbürtig sein muß.

Der militärische Straßenverkehr muß aus seiner heute noch bestehenden Unvollkommenheit herausgerissen werden und sollte dem zivilen als Muster dienen können. Jeder kennt die unliebsamen Straßenverstopfungen, die schwere Störungen im Verkehrsablauf im Gefolge haben, sobald eine größere Anzahl von Motorfahrzeugen dieselbe Fahrbahn zu benützen hat. Wie oft haben wir uns schon über disziplinwidriges Verhalten von Militärfahrern geärgert, die sich um den Grundsatz «Straße frei» nicht kümmerten, die – hauptsächlich auf Jeeps – in übersetztem Tempo daherrasten oder in unmöglichen Situationen zu überholen versuchten. Disziplinwidrigkeiten treten jedoch nicht nur bei Motorfahrzeugführern auf. Es soll auch schon vorgekommen sein, daß sich Kommandanten nicht an die Durchmarschzeiten an Fixpunkten hielten und – trotz großer Verspätung – diesen bei Eintreffen der Spitze einfach überschritten und damit die Marschtabelle über den Haufen warfen.

Das Pflichtenheft der Verkehrspolizei ist sehr umfangreich. Einmal hat sie die *Straßendisziplin* zu *erzwingen,* wobei den einzelnen Organen die

gleichen Kompetenzen wie einer Schildwache zustehen müssen. Sodann hat sie mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, als eine taktische und verkehrstechnische Notwendigkeit, die *Straße frei* zu *halten*. Weiter hat sie durch Beseitigung von Hindernissen, Behebung von Verkehrsstockungen und gegebenenfalls Umleitungen die flüssige *Verkehrsabwicklung sicherzustellen* und Prioritäten im Einzelfall anzuordnen. Sodann werden durch die Verkehrspolizei ganze *Straßenzüge* nach einheitlichem System *markiert* und Verbände eskortiert. Schließlich ist die Verkehrspolizei auch Auskunftsorgan, regelt den Verkehr an Kommandoposten und regelt und überwacht auch den zivilen Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Territorialdienst (zum Beispiel zur Verhinderung von Evakuationskatastrophen).

Angesichts dieses großen Aufgabenkreises bedürfen wir einer Verkehrspolizei, die geistig und körperlich beweglich ist, d. h. eine *motorisierte* Auszugstruppe, die über moderne *Verbindungsmittel* (Funk) verfügt. Auch die zivile Polizei muß für die Verkehrslenkung die besten Leute einsetzen. Grund genug für die Armee dasselbe zu tun.

Nach der heutigen Regelung können folgende Gruppen der militärischen Verkehrspolizei unterschieden werden:

a. Die *Organe der höhern Führung,* die als eigentliche Polizeisoldaten äußerlich durch besondere Helme (P) mit Scotchlight-Stulpenhandschuhen, weißen Ceinturons und weißen Gamaschen gekennzeichnet sind und die oben beschriebenen Aufgaben mit der Kompetenz einer Schildwache zu erfüllen haben. (Diese Verkehrspolizeisoldaten werden in Thun durch die Abteilung für Heeresmotorisierung ausgebildet.).
b. Die *Organe des Territorialdienstes,* die den Verkehr stationär und im lokalen Sinne zu regeln haben.
c. Die *internen Organe der Truppenkörper und Einheiten,* die nicht zum eigentlichen Verkehrspolizeikorps gehören, sondern ausnahmslos Soldaten des betreffenden Verbandes und nur sekundär für den Verkehrsdienst ausgebildet sind (als solche werden zum Beispiel die Infanteriemotorradfahrer ausgebildet).

Schlußbemerkungen

Die Motorisierung der Infanterie steckt noch in den Kinderschuhen. Es braucht Zeit, bis die notwendigen Kaders und Mannschaften zahlenmäßig stark genug sein werden, damit wir unliebsame Improvisationen vermeiden können. Es braucht aber auch Zeit, bis diese neue «Waffe» von uns Infanteristen – Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaft – in ihrer ganzen Tragweite erfaßt sein wird.

Zusammenfassend sei auf die meines Erachtens außerordentlich wichtigen 4 Punkte hingewiesen.

a. *Einsatz der Motorfahrzeuge:* – Wo eignet sich der Einsatz des Motorfahrzeuges besser als der des Pferdes – oder umgekehrt? – Marschieren – oder transportieren?

b. *Organisation des Transportes:* Unter welchen Voraussetzungen ist mit einem reibungslosen Rollen der Motorfahrzeuge und einer zeitgerechten Ankunft am Bestimmungsort zu rechnen?

c. *Unterhalt und Reparaturdienst:* Ohne gewissenhafte Pflege rollen die Motorfahrzeuge bald nicht mehr.

d. *Fahrdisziplin:* Sie gilt sowohl für die Motorfahrer als auch für die transportierte Truppe und hilft Unfälle verhüten. Sie ist – als ein Bestandteil der soldatischen Erziehung – die Grundlage jeglicher Motorisierung überhaupt.

Verkehrsregelung im Operationsgebiet

Erfahrungen eines deutschen Offiziers im zweiten Weltkrieg

Jeder Fachmann des zivilen Straßen-Verkehrswesens weiß, daß nur eine gut durchgebildete Verkehrsordnung mit Hilfe von Signaltafeln, Schildern und Polizeiposten die Zahl der Unfälle einschränkt und vor allen Dingen den reibungslosen Fahrzeugverkehr erleichtert. Seit Jahrzehnten wird auf internationalen Konferenzen über die zweckmäßigsten Anordnungen in dieser Richtung diskutiert; schließlich geht es in der Hauptsache um die Erhaltung von Menschenleben, die durch das ständige Zunehmen der Verkehrsmittel und leider besonders durch die Unvernunft der Fahrer und Fußgänger gefährdet sind.

Es ist nun einleuchtend, daß diese Vorschriften und Merkmale auch im Kriege beachtet werden müssen, und zwar gerade im Operationsgebiet, wo außer der Schonung von Menschen und Material die Aufrechterhaltung eines reibungslosen Kolonnenverkehrs eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Durchführung aller Operationen ist. Die erhebliche Zunahme von Motorfahrzeugen innerhalb einer Armee hat zur Folge, daß nicht nur der eigentliche Kampf und der Nachschub, sondern auch die Marschbewegungen vermehrt in die Arbeit der Generalstabsoffiziere aufgenommen werden müssen.

Darüber hinaus gibt es aber bei motorisierten Truppen Vorkommnisse, die außerhalb aller Berechnungen liegen, da sie durch die menschlichen und