

Verkehrsregelung im Operationsgebiet : Erfahrungen eines deutschen Offiziers im zweiten Weltkrieg

Autor(en): **H. St.**

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-23723>

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.

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

materiellen Unzulänglichkeiten, sowie durch Naturereignisse bedingt sind. Sie haben aber oft eine nicht unerhebliche Bedeutung für den Ablauf von Operationen. Deshalb soll im Rahmen dieses Aufsatzes auf einige Dinge hingewiesen werden, die man erfahrungsgemäß in keinem Reglement oder Merkblatt findet.

Der Vorteil einer Armeemotorisierung liegt in der höheren Geschwindigkeit auf dem Marsch und in der Möglichkeit, eine größere Zahl von schweren Gütern und Waffen zu transportieren. Auf dem eigentlichen Gefechtsfeld spielt sich dagegen der Kampf mit motorisierten Kräften sehr oft langsamer ab als in früheren Jahrhunderten mit Kavallerieverbänden. Überhaupt haben wohl ausgesprochene Reiterheere schneller operiert als die Massenmaschinerie einer modernen Wehrmacht. Ein Beispiel dafür: Im Dezember 1237 hatte Ssubutai, der tüchtigste Mongolenfeldherr Dschingis-Khans, die Wolga etwa zwischen Saratow und Kujbischew zu einem Winterfeldzug in Rußland überschritten und stand bereits im März 1238 vor Nowgorod, nachdem er also innert drei Monaten trotz verschiedener Städteeroberungen und Schlachten zirka 1300 km (Entfernung Bern-Brest Litowsk) zurückgelegt hatte.

Wenn heutzutage der Motor immer mehr das eigentliche Schlachtfeld beherrscht, so liegt es daran, daß er die Möglichkeit bietet, schwere Waffen und – was besonders wichtig ist – stark gepanzerte Fahrzeuge zu bewegen. Das dürften auch so ziemlich die einzigen Vorteile sein, denn die Geländegängigkeit motorisierter Truppen ist geringer als diejenige von Fußtruppen. Selbstredend wiegen aber die Vorteile so entscheidend, daß die Motorisierung immer mehr zunehmen wird.

Die überlegene Geschwindigkeit motorisierter Einheiten auf dem Marsch und vor Beginn des Kampfes muß weitestgehend ausgenutzt werden; das ist nur durch eine strenge Disziplin im Verkehr und in der Versorgung sowie Unterbringung der Fahrzeuge möglich. Man könnte meinen, dergleichen verstehe sich von selbst. Doch hat die Praxis im vergangenen Krieg gezeigt, daß gerade in schwierigeren Situationen ein Höchstmaß von energischem Durchgreifen rangälterer Offiziere notwendig ist, um wenigstens einigermaßen Ordnung zu schaffen. Wer einmal den zusammengeballten Knäuel von mehreren hundert Fahrzeugen (zum Teil mit schweren Anhängern) gesehen hat, dem erscheint die Motorisierung wie ein Fluch der modernen Technik. Es kommt also alles darauf an, durch lange Schulung der Truppe und durch eingehende und strenge Befehle den reibungslosen Ablauf des Verkehrs sicherzustellen. Im anderen Fall wird gerade bei Rückzugsbewegungen innert kürzester Zeit das gesamte schwere Fahrzeug- und Waffenmaterial eingebüßt.

In Marschbefehlen für motorisierte Kolonnen, die sich aus mehreren Truppenteilen zusammensetzen, wird bekanntlich die genaue Reihenfolge der Kolonnen befohlen, sowie Ort und Zeit des Einfädelns. Da die einzelnen Einheiten ihre Unterkünfte meistens abseits der Marschstraße haben, stoßen sie aus einer Nebenstraße auf diese. Damit nun das Einfädeln reibungslos funktioniert, muß jeder Truppenteil einen Offizier oder älteren Unteroffizier in das Schlußfahrzeug setzen («Schäferhund»), der über die Marschfolge genau orientiert ist. Dieser muß also wissen, an welcher Nebenstraße sich ein anderer Truppenteil, dessen Bezeichnung ihm bekannt sein muß, an seine Einheit anschließen wird, damit er dessen Führer z. B. zurufen kann: «Schluß 3. Batterie!» Dann weiß diese Kolonne sofort, daß sie nun zum Einfädeln anfahren muß, während die auf der Marschstraße bisher nachfolgende Einheit so lange zu halten hat. Es bedarf eines längeren Zusammenseins der verschiedenen Truppenteile, damit dieser Vorgang gut funktioniert. Häufig gibt es infolge Unaufmerksamkeit großen Ärger, denn eine stehengebliebene Einheit wird sich sehr schwer später einfädeln können, weil die übrigen Verbände auf das Einhalten der weiteren Marschfolge bestehen. Da in Zukunft die Märsche motorisierter Einheiten fast ausschließlich nachts stattfinden werden, ist die Gefahr des Verfehlens der richtigen Reihenfolge besonders groß und die Einheitskommandanten werden gut daran tun, sich stets persönlich um diese Angelegenheit zu kümmern.

In den seltensten Fällen verläuft der Marsch motorisierter Kolonnen, die viele Kilometer lang sind, reibungslos und flüssig. Abgesehen von Feindeinwirkungen, wie Zerstörung einer Brücke, Feindfeuer auf der befahrenen Straße usw. gibt es so viele unerwartete Hindernisse, daß das Stehenbleiben der Kolonnen sehr oft eintreten wird. Auf größeren Straßen ist diese Gefahr naturgemäß geringer als auf schmaleren Wegen, die aber bei gegnerischer Luftüberlegenheit sehr oft benutzt werden müssen.

Zunächst ist es bei geringer Marschgeschwindigkeit, die durch wiederholte Halte verursacht wird, eine permanente Erscheinung, daß die Fahrzeuge ganz dicht auffahren. Es erscheint unmöglich, diese Tatsache wirksam zu bekämpfen, denn jeder Fahrzeugführer hat die Sorge, es könnte sich in die Lücke zwischen ihm und dem Vorderfahrzeug ein Überholer einschleichen, wodurch er um ein Stück zurückgesetzt wird. Es ist auf Grund der langjährigen Kriegserfahrungen absolut sicher, daß diese Erscheinung sich kaum unterbinden läßt.

Die Offiziere müssen deshalb hauptsächlich darauf achten, daß keine Einzelfahrzeuge überholen. An engen Straßen, die nur mit Mühe zwei

Fahrzeugen nebeneinander Platz bieten, muß das Überholen von Kolonnen grundsätzlich verboten werden, weil sonst der Gegenverkehr unmöglich wird. Zu den ganz wenigen, oft schriftlich befohlenen Ausnahmen gehören z. B. die höheren Kommandeure, Sanitätsfahrzeuge, die Verwundete zurückbringen, und die Fahrzeuge der Reparatur-Einheiten.

In Gebirgsgegenden wird es wiederholt Strecken geben, die nur eine Fahrzeugbreite haben. An solchen Stellen, wie auch allgemein an Engnissen (schmalen Brücken), müssen Posten sein, die die Fahrtrichtung abwechselnd freigeben. Bei längeren Strecken ist Fernsprechverbindung der beiden End-Posten notwendig.

Unvermeidlich sind oft die sogenannten «Schlepp- oder Geleitzüge», das heißt durch Seile miteinander verbundene Fahrzeuge und Waffen, die durch eine schwere Zugmaschine geschleppt werden. Nicht selten sieht man 5 bis 8 derartig verbundene Anhänger, wenn Kraftstoffmangel und hohe Fahrzeugausfälle dazu zwingen. An der deutschen Italienfront hatte man gegen Kriegsschluß bisweilen Lastwagen und sogar Panzer mit Ochsen gespannt gezogen. «Geleitzüge» können so störend wirken, daß sie verboten werden müssen, wobei es meistens erregte Auseinandersetzungen zwischen Verkehrsposten und Fahrzeugführern gibt. Da auch die Fahrzeuge und deren Ladung immerhin einigen Wert darstellen, ist es gut, wenn in solchen Fällen von höherer Stelle aus ein unparteiischer Befehl gegeben wird, der je nach Lage verschieden sein kann, indem im günstigen Fall die zusammengehängte Kolonne bei einer Verkehrspause passieren kann, oder bei scharfem Feindnachdrängen wohl oder übel von der Straße heruntergeworfen werden muß, um den nachfolgenden, noch betriebsbereiten Fahrzeugen den Weg freizugeben.

Eine immer wieder festgestellte Beobachtung des vergangenen Krieges war das Einschlafen der Fahrzeugbesatzungen bei längeren Nachtmärschen, wenn einer der vielen Halte eingetreten war. Da die gesamte Truppe bei tagelangen Operationen übermüdet ist, schläft sie bei Nachtmärschen fast regelmäßig ein. Es sind auf diese Weise ganze Regimenter stundenlang stehengeblieben, weil die wenigen wachgebliebenen Besatzungen natürlich vermuteten, es sei «irgendwo da vorne etwas los,» indem eine Brücke unpassierbar geworden oder sonstwie eine längere Verkehrsstörung eingetreten sei. Da man bei Nacht nur zwei bis drei Fahrzeuge weit sieht, blieb meistens die tatsächliche Ursache der Stockung verborgen. Hiergegen hilft nichts anderes, als daß ein Offizier der Kolonne entlanggeht, um persönlich die Ursache festzustellen. Überhaupt hat es sich immer wieder gezeigt, daß das energische Auftreten eines Offiziers Wunder wirkt, wenn es galt, eine durch Gleichgültigkeit einiger Fahrer hervorgerufene Verkehrsstockung

zu beseitigen bzw. das Ausbessern eines beschädigten Straßenteiles oder einer Brücke zu beschleunigen, oder sogar durch Erkundung und Benutzung eines Umweges das weitere Abfließen der Kolonne zu ermöglichen.

Die Besatzungen der durch technischen Defekt ausgefallenen Fahrzeuge haben sofort die nachfolgenden Fahrzeuge vorbeizuwinken und ein besonderes Zeichen, z. B. ein kleines Fähnchen allgemein gültiger Art auszustrecken. Auch hier kommt es bei unregelmäßigem Marsch vor, daß Kolonnen hinter ausgefallenen Fahrzeugen stehenbleiben, weil die Besatzung es nicht für notwendig hält, die nachfolgenden Fahrzeuge zu orientieren.

Märsche motorisierter Truppen werden durch Feindeinwirkung wesentlich erschwert, indem entweder Artillerie oder durchgebrochene Panzerkampfwagen die Verkehrsstraße beschießen, oder Flugzeuge durch Leuchtbomben die Straße erhellen und dann die erkannten Kolonnen angreifen. Dann gilt es erst recht, das Weiterfahren zu ermöglichen, indem die gefährdeten Stellen mit erhöhter Geschwindigkeit passiert oder rasch Nebenwege benutzt werden. Der Gefahr einer Panik, die sich katastrophal auswirken kann, ist mit allen Mitteln entgegenzuwirken. Das Durchfahren unter Beschuß liegender Straßen hat sich immer wieder als möglich erwiesen; oft ist es sogar unumgänglich. Es verlangt eine energische Führung und etwas Mut des Motorfahrers; ihm muß vor solchen Stellen gesagt werden, daß die Straße unter Beschuß liegt und wie er sich zu verhalten habe. Eventuell weisen Warnungsschilder «Achtung Feindbeschuß!» auf die Gefahrensituation. Im andern Fall kommt der Fahrer unvorbereitet in diese Strecke und handelt dann leicht falsch.

Verkehrsposten

Von ganz erheblicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung des Verkehrs sind die besonderen Posten an Straßenkreuzungen und -gabelungen in Ortschaften. Man kennt aus den zahlreichen Kriegsbildern die Unzahl von Truppenteil-Hinweisschildern an Verkehrsknotenpunkten. Diese Schilder, die jede Truppeneinteilung in größerer Zahl auf Vorrat haben soll, dienen nur der Orientierung von Einzelfahrzeugen. Befindet sich dagegen ein Truppenteil auf dem Marsch, so ist das Aufstellen besonderer Verkehrsposten unumgänglich. Man weiß, daß in der Schweiz während des Krieges alle Tafeln mit Ortsnamen und Wegweisern entfernt worden waren. Auch in einem kleineren Land ist es unmöglich, daß jeder Kraftfahrer alle Straßen und Ortschaften kennt, so daß man nicht einfach behaupten kann, es erübrigten sich infolge genauer Kenntnis der Ortsansässigen solche Posten. Eine im Marsch befindliche motorisierte größere Kolonne muß rei-

bungslos fahren können; dazu gehört, daß jeder Fahrer an Weggabelungen und an Kreuzungen zügig in die richtige Fahrstraße gewiesen wird. Befinden sich zwei verschiedene Marschgruppen auf der gleichen Straße, aber mit getrenntem Endziel, so sind solche Posten erst recht notwendig, damit an der trennenden Stelle die Kolonnen richtig eingewiesen werden können. Sehr zweckmäßig ist es, wenn jeder Fahrzeugführer bei der Befehlsausgabe den Marschweg schriftlich erhält, wie überhaupt die in jeder Einheit herausgegebenen genauen Marschbefehle wesentlich zur besseren Verkehrsordnung beitragen.

Die Wichtigkeit der Verkehrsposten darf keinesfalls unterschätzt werden; sie haben sich gerade im letzten Krieg so ausgezeichnet bewährt, daß man nur sehr tüchtige Leute hierzu verwandte. Oft mußten sogar höhere Offiziere bis hinauf zum General die Verkehrsregelung übernehmen. Wie sich übrigens schlechte Verkehrserziehung auswirkt, konnte man unmittelbar nach Eröffnung der Sustenpaß-Straße sehen. Derartige Bilder sind im Kriege keine Seltenheit und können sich bei Feindeinwirkung zur Katastrophe auswirken.

Bei ungewisser Feindlage kommt im Bewegungskrieg auf Fahrten im Frontgebiet den Verkehrsposten eine zusätzliche Bedeutung zu, weil sie das Hineinfahren in die Feindlinien verhindern können. Auch in Ländern mit gutem Straßennetz wird es oft vorkommen, daß motorisierte Fahrzeuge und Kolonnen auf einen falschen Weg geraten, wenn die höhere Geschwindigkeit der mechanisierten Einheit ausgenutzt werden soll, ohne daß Vorkehrungen getroffen werden, um diese Märsche mit einem Höchstmaß an Sicherheit im Fluß zu halten.

Im bergreichen Frontgebiet sind an den Straßenecken, die vom Feind eingesehen werden können, deutlich sichtbare Schilder mit der Aufschrift «Achtung *Feindeinsicht!*» anzubringen. Darüber hinaus ist die Truppe zu erziehen, daß sie in der vordersten Linie jedes Fahrzeug anhält, das offenbar den Frontverlauf nicht kennt. Im Bewegungskrieg ist dem, der den Kampfabschnitt nicht kennt, oft nicht ersichtlich, wo die vorderste eigene Truppe ist; das kommt besonders häufig an Ortsrändern vor. Damit das Fahrzeug nicht in das Feindfeuer gerät, muß jeder Soldat das Stop-Zeichen geben und den dienstältesten Insassen orientieren. Erfahrungsgemäß geschieht das aber im allgemeinen selten, so daß die Truppe auf diese selbstverständliche Kameradschaftspflicht hingewiesen werden muß.

Im Zusammenhang mit der Erwähnung der Feindeinwirkung kann hinzugefügt werden, daß – entgegen den friedensmäßigen Vermutungen – im Krieg nie zu wenig Motorfahrer vorhanden sind. Der Ausfall an Fahrzeugen, besonders an Panzern und Motorrädern, ist infolge technischen De-

fektes und durch Feindeinwirkung so groß, daß die viel entscheidendere Frage auftritt, ob die freigewordenen Motorfahrer und Panzerbesatzungen infanteristisch an der Front einzusetzen seien. Im Notfall wird man das nicht vermeiden können, jedoch soll das auf Ausnahmen beschränkt bleiben. Im modernen Krieg, wo der Feind überall plötzlich erscheinen kann, ist es meistens besser, wenn die Motorfahrer bei den Reparaturwerkstätten als Mechaniker-Gehilfen bleiben und dort als kampffähige Truppe bei Feindunternehmungen gegen das rückwärtige Gebiet zur Verfügung stehen.

Ziviler Straßenverkehr im Kriege

Eine Quelle des ständigen Ärgers sind die zivilen Flüchtlingskolonnen und die bespannten Fahrzeuge; sie bilden sehr häufig die Hauptursache für die Straßenverstopfungen. Man konnte auch in neutralen Ländern während des Krieges beobachten, wie infolge einer Panik eine Flucht der Zivilbevölkerung in das Hinterland einsetzte, wobei die Verkehrswege erheblich beansprucht wurden. Setzt eine solche Bewegung in Räumen ein, die die Armee zum Operieren benötigt, so können die Märsche motorisierter Verbände verunmöglicht werden, wie man es z. B. im Mai/Juni 1940 in Frankreich erleben konnte.

In den Befehlen der höheren Führung muß scharf getrennt werden, welche Straßen und Wege für die motorisierten Einheiten unbedingt freizuhalten sind und welche von bespannten Fahrzeugen und für den Zivilverkehr benützt werden dürfen. Eine bespannte Kolonne bewirkt infolge ihrer Schrittgeschwindigkeit, daß bei der zusätzlichen Straßen-Benutzung durch eine schneller fahrende motorisierte Kolonne infolge der nun entstandenen Doppelspurigkeit jeder Gegenverkehr meistens unmöglich wird. Der Gegenverkehr ist aber unbedingt für den Meldeverkehr, die Sanitäts- und Nachschubfahrzeuge (Munition, Betriebsstoff) aufrecht zu erhalten.

Es ist also eine sehr ernsthafte Frage, ob man die einheimische Bevölkerung ins Hinterland zurücknehmen soll oder nicht; es ist das mehr eine politische Angelegenheit. Wird sie bejaht, so muß die Armee fordern, daß die Rückführung die Beweglichkeit der Armee nicht beeinträchtigt. Geht die Rückführung nach privatem Gutdünken des Einzelnen vor sich, so werden unweigerlich die Straßen so verstopft, daß die Armee nicht mehr ungestört fahren kann; im Kriege gehören aber die Verkehrsverbindungen der Truppe und den mit ihr zusammenhängenden Einrichtungen. Es ist also bei den vorbereitenden Maßnahmen der obersten Führung zu fordern, daß in diesem Punkt Klarheit geschaffen wird, und daß die Verkehrsregelung rechtzeitig aufgebaut und organisiert ist.

Halte

Neben der eigentlichen Marschbewegung spielen auch die Halte eine Rolle. Im allgemeinen werden im Kriege die friedensmäßig geübten Halte so gut wie niemals ausgeführt, denn erstens gibt es ohnehin schon genügend unfreiwillige Verzögerungen und zweitens muß der Marsch ja möglichst schnell beendet sein, weil die Straße wieder für andere Kolonnen benötigt wird. Sind aber dennoch längere Halte vorgesehen, so müssen diese unbedingt abseits der Hauptstraße stattfinden. Abgesehen von den Forderungen, die Straße freizuhalten, ist die ständige Gefahr von Luftangriffen an der Hauptstraße so groß (gerade die angrenzenden Waldränder sind sehr gefährlich), daß es schon zum eigenen Schutz gut ist, abgelegenes Gelände aufzusuchen. Erfahrungsgemäß kommt aber diese Notwendigkeit sehr selten vor, denn entweder wird das endgültige Tages- oder Nachtziel ohne Halt möglichst schnell erreicht, oder die Kolonne muß bei beginnender Morgendämmerung sowieso den ganzen Tag über einen Rastraum aufsuchen, der genügend abgelegen ist, falls man es nicht vorzieht, eine kleine Kolonne in Einzelfahrzeuge aufgelöst ihr Marschziel erreichen zu lassen.

Eine Einrichtung, die sich sehr bewährt hatte, ist die des «Anhalter Bahnhofes.» An Verkehrsknotenpunkten größerer Ortschaften wurden alle durchkommenden Einzelfahrzeuge der kleinen Kolonnen bis zu zirka 5 Wagen an der Stelle, die mit einem deutlich sichtbaren Schild «Anhalter Bahnhof» bezeichnet war, angehalten. Dort sammelten sich diejenigen Soldaten, die einen Marschbefehl zu anderen Orten hatten, die im Eisenbahnverkehr aber nicht erreicht werden konnten. Es fanden sich immer nach kurzer Wartezeit Fahrzeuge, die das gewünschte gleiche Marschziel hatten. Am «Anhalter Bahnhof» war ein energischer, tüchtiger Unteroffizier postiert, der die Verteilung der Soldaten auf die einzelnen Fahrzeuge vornahm.

Einzelne Hinweise und Bemerkungen

Die Bewegung und der Einsatz motorisierter Truppen steht und fällt mit dem Vorhandensein ausreichender Betriebsstoffmengen. Für den in Betriebsstoffverbrauchsfragen Nichtorientierten sei nur gesagt, daß eine Panzerdivision für 100 km zirka 360 Tonnen Betriebsstoff benötigt (ein Panzer von 45 Tonnen Gewicht verbraucht im Gelände auf 100 km 730 Liter!). Die Betriebsstoffversorgung der motorisierten Truppen unter normalen Verhältnissen ist keine Schwierigkeit; treten jedoch große Erschwerungen z. B. auf Rückzügen ein, so wird die Nachschubfrage meistens eine vordringliche Aufgabe für die Generalstabsoffiziere. Oft stehen die Stäbe den Ereignissen machtlos gegenüber und die Truppe muß selbst versuchen,

den notwendigen Betriebsstoff zu erhalten, was dann übrigens häufig durch Diebstahl geschieht. Der Transport des Betriebsstoffes zu der in Fahrt befindlichen Truppe ist ein Problem für sich, weil der Gegenverkehr oft nicht möglich ist. Es hilft da meistens nichts anderes, als daß ein energischer Offizier die Führung des Tankwagens selbst übernimmt und sich zu seiner Einheit durchschlägt. Alle damit zusammenhängenden Fragen werden in kritischen Tagen so ernst, daß von höherer Stelle aus entschieden werden muß, in welcher Reihenfolge die infolge Betriebsstoffmangels liegenbleibenden Fahrzeuge gesprengt werden sollen.

Die Frage, welche Fahrzeuge oder Panzer den Vorrang haben und welche in Krisenlagen zuerst zu vernichten sind, um sie nicht dem Feind unversehrt in die Hände fallen zu lassen, tritt auf Rückzügen häufiger auf als der Unerfahrene vermutet. Besonders an größeren Flüssen, an denen die Übersetzmittel zum Transport der Fahrzeuge nicht mehr ausreichen, ist durch vorausschauende, schriftliche Befehle von höherer Stelle aus festzulegen, welche Fahrzeuge – im allgemeinen nur ein recht geringer Prozentsatz – den Vorrang beim Übersetzen haben.

Es ist unmöglich, allein durch Friedensmanöver ein auch nur annähernd zutreffendes Bild der Straßenverkehrs-Verhältnisse im Krieg zu gewinnen. Die oben geschilderten Vorkommnisse sind rein kriegsbedingt; sie lassen sich aber erheblich einschränken, wenn schon in Friedenszeiten auf diese Tatsachen bei der Ausbildung geachtet wird. Man kann z. B. durch Schiedsrichter derartige «Störungen» einlegen lassen, um die Truppe immer wieder an die rasche Beseitigung solcher Vorkommnisse zu gewöhnen. Dabei muß der Tatsache Rechnung getragen werden, daß eine motorisierte Einheit viel schwieriger zu beaufsichtigen ist als ein Infanterieverband, der geschlossen marschiert und gut übersehen werden kann. Motorfahrer müssen demnach in noch größerem Maß an eine tadellose Disziplin gewöhnt werden, damit sie auch ohne dauernde Aufsicht die gegebenen Befehle und Anordnungen befolgen. Die schon in Friedenszeiten vorbereiteten Befehle und Anordnungen müssen den Kriegsverhältnissen angepaßt sein und dürfen eher etwas schärfer sein als es normalerweise notwendig erscheint. Die Vorteile einer sehr guten Verkehrsdisziplin werden sich im Ernstfall in unerwartet hohem Maß zeigen und rechtfertigen jede vorbereitende Mühe.

H. St.