

Probleme der Infanterie-Flab

Autor(en): **Frick, W.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23773>

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 Ausdrücke 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.

Probleme der Infanterie-Flab

Von Lt. W. Frick

Einleitung

Die Inf.Flav. ist eine unserer jüngsten Waffen. Junge Waffen aber stellen die zur Reglementierung von Organisation und Ausbildung kompetenten Stellen besonderen Schwierigkeiten gegenüber; es fehlt an Tradition und Erfahrung. Es fehlt damit an zwei wichtigen Voraussetzungen, um die neuen Einheiten *von Anfang an rationell* zu voller Kriegstüchtigkeit heranbilden zu können.

Die Inf.Flav. ist keine «eigene» Waffe. Sie ist so richtig «niemandes Kind». Man ist sich noch streitig darüber, ob sie als Infanterie-Einheit mit Fliegerabwehrfunktion angesprochen werden soll, oder ob sie eine Flavtruppe im eigentlichen Sinne darstellt, die zum Schutz der Infanterie delegiert wurde.

Man war sich denn auch ihrer Sonderstellung bewußt und bemühte sich, ihren außergewöhnlichen Einsatzverhältnissen dadurch Rechnung zu tragen, daß man für sie Ausbildungsmethoden und interne Organisation *beider* Waffengattungen übernahm. So werden denn flavtechnische Vorschriften – wie Schießverfahren und Schießausbildung – praktisch meistens von den der «schwarzen» Flavtruppe übergeordneten Stellen erlassen, während die weitere Tätigkeit – auch Fragen der Motorisierung – der Abteilung für Infanterie untersteht. Das mag die logischste Lösung gewesen sein, die damals getroffen werden konnte. Allein, es handelt sich eben doch nur um einen Kompromiß, der heute in vielen Einzelheiten den taktischen Bedürfnissen der Inf.Flav. nicht mehr gerecht wird.

Wenn im folgenden unter diesem Gesichtspunkt zwei Grundprobleme der Ausbildung in der Inf.Flav.-Einheit einer näheren Betrachtung unterzogen werden, so will sich der Verfasser dieser Ausführungen keinesfalls eine Kritik der bisher ergangenen Weisungen anmaßen. Er möchte es aber auch nicht nur mit einer Aufzeigung der dem Inf.Flav.-Zugführer entgegentretenden Probleme bewenden lassen, sondern zugleich auf die Möglichkeiten hinweisen, die sich nach seiner Ansicht für eine Neuregelung der derzeitigen Verhältnisse bieten. Wenn seine Vorschläge auch nur einer «Zugführerperspektive» entspringen, so möchten sich vielleicht doch Bruchteile davon als brauchbar erweisen.

A. Die Schießausbildung am Inf.Flav.-Geschütz

Bekanntlich absolvieren die Inf.Flav.-Einheiten alle zwei Jahre einen Schießkurs, der die *einzig*e Möglichkeit zur Durchführung von Scharf-

schießen darstellt. Die einzelnen Kompagnien haben zu diesem Zweck nach Kandersteg/Grandvillars oder Chur/Brigels einzurücken. Soweit die Inf. Flab.-Züge noch pferdebespannt und damit relativ schwer beweglich waren, bestand darin technisch die einzige brauchbare Lösung, um mit den Leuten ein Programm auf Schleppsackziele durchschießen zu können. Aus diesen Gründen nahm man wohl auch die vielen Nachteile in Kauf, die diese Organisation mit sich brachte, und auf welche kurz hingewiesen werden soll.

Mit der Vollmotorisierung der Inf.Flab.-Einheiten haben sich die Verhältnisse aber grundsätzlich geändert, und die in den letzten Schießkursen gesammelten Erfahrungen scheinen sehr für eine Änderung des derzeitigen Ausbildungsregimes zu sprechen. Es wurde denn auch bekannt, daß sich auch die Abteilung für Infanterie mit dieser Angelegenheit auseinandersetzt; ihren vorgesehenen oder bereits getroffenen Entscheidungen soll nicht vorgegriffen werden, wenn der Verfasser auf *eine* mögliche Lösung des Problems hinweist, die er auf Grund seiner Erfahrungen für zweckmäßig hält.

I. Die Nachteile der bisherigen Ordnung

Alle zwei Jahre absolvieren die Flab.-Einheiten ihren Wiederholungskurs unabhängig vom Stammregiment im Flabschießkurs. Darin liegt schon ein nicht zu unterschätzender Nachteil: die vollständige Loslösung vom angestammten Regimentsverband, demjenigen Truppenkörper, mit dem die Flab.Kp. gemeinsam in den Kampf zu ziehen hat. Jedes zweite Jahr entgehen den Einheiten die Gelegenheiten, im Rahmen größerer Truppenverbände und weitgreifender Manöverübungen Kader und Mannschaften auf ihre Hauptaufgabe zu schulen: Beweglichkeit und nochmals Beweglichkeit, in der Befehlsgebung und im Einsatz, in verschiedensten Geländezonen und unter verschiedensten infanterietaktischen Situationen.

Noch weitere, vor allem ausbildungstechnische Nachteile bringt die Bindung an einen Flab.-Schießplatz mit sich: Der Kp.Kdt. hat sich einer an sich ungewohnten Kommandoordnung zu unterstellen und sich in seinen Kompetenzen und Verantwortlichkeiten beschneiden zu lassen, was seiner Stellung als für die Kriegstüchtigkeit seiner Truppe *allein verantwortlicher* Einheitskommandant etwelchen Abbruch tut.

Nicht zu übersehen ist ferner die Tatsache, daß man sich im Schießkurs während längerer Zeit auf ein Schießprogramm einstellt, das an sich schon in einem bis zwei Tagen absolviert werden könnte. Während längerer Zeit muß folglich jede andere Ausbildungstätigkeit faktisch subsidiären Charakter haben. In außerordentlich hohem Maße ist man von der jeweiligen

Wetterlage abhängig, was oft von einer auf die andere Stunde eine Um-disposition der Tagesarbeit notwendig macht. Wirklich *rationelles* Arbeiten wird somit enorm erschwert und durch die stete Rücksichtnahme auf die Schießzeiten der andern anwesenden Kompagnien läuft man erst noch ständig Gefahr, das vorgeschriebene Schleppsackprogramm nicht beenden zu können. Auch die ausgeklügelteste Organisation des bestausgewiesenen Schießkurskommandanten kann nicht vermeiden, daß im Schießkurs allem Tun etwas *Provisorisches* anhaftet.

II. Eine mögliche Neuorganisation der Schießausbildung

Mit der Motorisierung sind die Inf.Flab.-Einheiten zu rasch verschiebbaren Formationen geworden. *Bewegliche* Einheiten setzen rasche Befehlsgebung und zeitgebundene Dispositionen voraus. Mehr Übung in dieser Hinsicht muß im Interesse der kriegsgenügenden Ausbildung der Kader liegen. Der hier skizzierte Vorschlag soll einerseits dieser Führerschulung dienlich sein und andererseits auch die hauptsächlichsten Nachteile, die die bisherige Ordnung mit sich brachte, vermeiden:

1. Soweit der WK des Stammregimentes in die einzige, für das Schleppsackschießen mögliche Zeitspanne vom September bis Mai fällt, bleibt die Inf.Flab.Kp. ihrem Regiment unterstellt. Andernfalls erfolgt die Angliederung der Kp. an ein «fremdes» Regiment, welches in dieser Zeitspanne Dienst tut. Der ganze WK wird mit diesem Truppenverband absolviert.

2. Ein bis zwei Tage, die den Schießübungen auf Flugzeuganlagen reserviert sind, werden im WK-Programm der Kp. zum voraus festgesetzt. Die Flab.-Einheit disloziert an diesen Tagen, – vielleicht im Rahmen gefechtsmäßiger Einsatzübungen, – zu den Schießanlagen in Chur oder Kandersteg.

3. Auf Grund meteorologischer Wettersvoraussagen sollte bestimmt werden können, ob für die nächsten 12–24 Stunden Flugwetter zu erwarten ist oder nicht. Vom noch so abgelegenen WK-Standort einer Inf.Flab.Kp. wird es möglich sein, nach erfolgter Alarmierung der Einheit innert sechs Stunden in Brigels oder Grandvillars schießbereit zu sein. Auch wenn eine Einheit erst im Verlaufe eines Morgens alarmiert werden sollte, stehen ihr nach erfolgter Dislokation immer noch zwei bis vier Stunden auf dem Schießplatz zur Verfügung, d. h., sofern die Kp. allein auf dem Platze ist, reichlich Zeit, um die *Hälfte* eines ganzen Schießkursprogrammes durchschießen zu können!

4. Organisatorisches: a. Das Zeughaus hat die zum Scharfschießen notwendigen Geschütze über die WK-Perioden direkt auf die Schießplätze zu liefern, wo sie fest eingerichtet bleiben. Die Einheiten lassen die Kp.-eigenen

Kanonen in der WK-Unterkunft zurück. Dies ermöglicht ihnen, mit großen Marschgeschwindigkeiten an die Schießplätze zu gelangen.

b. Eine einzige Zentralstelle in der Hand des Schießplatzkommandanten alarmiert bei voraussichtlichem Flugwetter einzelne Kompagnien. Diese Stelle fordert gleichzeitig auch die Schleppflugzeuge auf die mutmaßliche Bereitschaftszeit der Kp. an.

c. Der Schießplatzkdt. steht auf dem Platze dem Kp.Kdt. beratend zur Seite. Die ganze weitere Organisation des Schießbetriebes liegt in den Händen des Einheitskommandanten, der sich dabei nur an Schießprogramm und Sicherheitsvorschriften zu halten hat.

5. Finanzielles: Finanziell wirkt sich eine Neuordnung dieser Art eher günstig aus. Die besondere «Schießkurshierarchie» und administrative Doppelspurigkeiten fallen weg.

Mit zwei dieser «Einsatzübungen mit Scharfschießen» kann eine Inf. Flab.Kp. ihr Schleppsackprogramm durchschießen und sich im übrigen ganz ihrem WK-Programm im Regimentsverband widmen.

III. Das Schießprogramm

Der unterbreitete Vorschlag ist darauf ausgerichtet, daß die Inf.Flav.Kp. in Zukunft *jedes Jahr* praktische Schießausbildung betreibt und von einem zwei- oder gar dreijährigen Scharfschießzyklus abgegangen wird. Abgesehen davon, daß wirkliche Schießfertigkeit mit den Inf.Flav.Kanonen unbedingt ein *jährliches* Training erfordert, (Richtübungen allein erfüllen nie den gleichen Zweck und lassen Kanoniere und Vorgesetzte oft in falschen Illusionen über die Reaktion des Schießenden) bringt es eine nur alle zwei oder drei Jahre stattfindende praktische Schießausbildung mit sich, daß Leute, die in einem Jahr vom WK in ihrer Einheit dispensiert werden, zwei bis sechs Jahre keine Gelegenheit zum Scharfschießen mehr haben; ein nicht wiedergutzumachender Nachteil, besonders wenn es sich dabei um einen der so raren talentierten Schießenden handelt!

Auch ohne finanziell ungünstige Auswirkungen könnte jedes Jahr geschossen werden, wenn das Schießprogramm etwas *vereinfacht* wird. Schießkurerfahrungen geben mir die Gewißheit, daß in den bisherigen Schießprogrammen große Abstriche an den für Bahnanlagen und CV-Schleppsack vorgesehenen Schußzahlen gemacht werden dürften, ohne daß sich bei den Leuten ein Rückgang ihrer Schießfertigkeit zeigen würde, abgesehen natürlich von absoluten «Anfängern», für die vermehrtes Training in diesen beiden Schießdisziplinen notwendig ist und die Gelegenheit dazu in den Rekrutenschulen auch erhalten.

Eine weitere Möglichkeit zu Einsparungen könnte auch darin bestehen, daß für ausgesprochen schlecht Schießende keine Munitionszuteilungen mehr erfolgen. Denn bei diesen Leuten fehlt es ja meist an psychischen Voraussetzungen, und noch soviel Trainingsgelegenheit macht sie noch nicht zu «Könnern».

B. Probleme der Motorisierung

Die Motorisierung der Inf.Flab. stellte die maßgebenden Instanzen vor allerhand Schwierigkeiten. Innerhalb eines dreiwöchigen Wiederholungskurses mußten zuverlässige Motorfahrer herangebildet, mußten Einheiten, die bisher nicht im entferntesten mit Motorfahrzeugen in Berührung gekommen waren, zu schnellbeweglichen vollmotorisierten Verbänden umgestaltet werden. Kader und Mannschaften waren mit einem neuartigen Traktionsmittel und den durch dieses bedingten, organisatorischen und befehlstechnischen Neuerungen vertraut zu machen.

Um all dies in der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeitspanne zu erreichen, forderte man in Anlehnung an die Ausbildungsmethoden in der Füsilierkp. eine strenge *Spezialisierung*. Die Motorfahrer wurden in Motorfahrertzüge unter einem Motorfahreroffizier zusammengefaßt und erhalten ihre Ausbildung streng getrennt von den Kanonieren.

Das war damals die einzig richtige Lösung, weil man sich an zeitliche Grenzen zu halten hatte. Heute hält man leider immer noch am selben Prinzip fest, an einem Prinzip, das sich in dieser konsequenten Ausgestaltung sonst bei keiner andern motorisierten Truppe mehr zu halten vermochte.

Die unerfreulichen Begleiterscheinungen dieser einstigen Kompromißlösung zeigen sich auch vor allem dem Zugführer. Sie sollen im folgenden erläutert werden:

I. Die bisherigen Verhältnisse

Ein großer Vorteil unseres Milizsystems liegt wohl darin, daß der einzelne Vorgesetzte mit einer «*Einheit*» im wahren Sinne des Wortes in den Krieg ziehen kann. In gemeinsamen Wiederholungskursen oder Aktivdiensten hat er seine Leute kennen gelernt und weiß um die Stärken und Schwächen jedes einzelnen Mannes Bescheid. Eine «*Einheit*» besteht aber auch unter der Mannschaft selbst durch langjährige, in jedem gemeinsamen Dienst neu bewährte Kameradschaft. Die Leute kennen ihren Vorgesetzten und wissen, welche Ansprüche er an Zuverlässigkeit, Einsatzwillen, Ausdauer usw. an sie stellt.

Bedauerlicherweise gehen den Inf.Flab.-Zügen diese enormen Vorteile

zu einem großen Teil ab. Der Zugführer sieht sich auch noch im Gefecht einer Mannschaft gegenüber, die aus *zwei* grundverschiedenen «Einheiten» besteht: auf der einen Seite seine Kanoniere, die täglich mit ihm zusammenarbeiten und ständig unter seiner Kontrolle stehen, auf der anderen Seite «seine» Motorfahrer, die er für den einzelnen Einsatz rasch zu Gesicht bekommt, wobei er ihnen seine Kanoniere und eventuell noch gelegentliche Sicherungsaufgaben anvertrauen darf. Weiter bestehen ungefähr keine Beziehungen zwischen diesen und jenen; ja es ist sogar Tatsache, daß bei der bisher praktizierten, streng getrennten Ausbildung von Motorfahrern und Kanonieren einem «Spezialistengeist» Tür und Tor geöffnet werden, der einer wirklichen kameradschaftlichen Gemeinschaft im Zug hinderlich ist und sich auf den Kampfwert der Einheiten nachteilig auswirkt.

Der Inf.Flak.Zugführer hat heute praktisch keinen Einfluß auf die Ausbildung und Charakterschulung derjenigen Leute, von denen die Einsatzbereitschaft seiner Truppe letzten Endes abhängt. Über die Kompetenzen in der Gefechtsausbildung der Motorfahrer entstehen vielfach Differenzen zwischen Motorfahreroffizier und Gefechtszugführer, was auch zu Schwierigkeiten bei der Abklärung von Verantwortlichkeiten führt.

In richtiger Erkenntnis dieser Zustände haben Kompaniekommandanten zu internen Regelungen im Sinne der im folgenden beschriebenen Neuordnungsvorschläge gegriffen. Dazu scheinen aber die «rechtlichen Grundlagen» immer noch zu fehlen, die erst offiziell zu reglementieren und in den künftigen *Rekrutenschulen* angewendet werden müßten.

II. Eine mögliche Lösung

Die organisatorischen Änderungen, die in den Einheiten zu treffen wären, um zu klaren Verhältnissen zu kommen, sind mit wenigen Worten festzuhalten:

1. Die Motorfahrer (mit Ausnahme derjenigen des Kommandozeuges) gehören zum Bestand der einzelnen Gefechtszüge. Es besteht in der Kp. *kein Motorfahrerzug* mehr.

2. Der Gefechtszugführer ist voll für die Gefechtsausbildung und Gefechtsbereitschaft seiner Motorfahrer verantwortlich. Er hat also auch den Unterhalts- oder Marschparkdienst an den ihm zugeteilten Motorfahrzeugen zu überwachen.

3. Der Motorfahreroffizier, sofern er überhaupt in der Kp. belassen werden soll und seine Aufgaben nicht noch der Mot.Of. des Regimentes übernehmen kann, hat *rein fachtechnische* Funktionen. Er leitet die Fahrzeugübernahme, den Großparkdienst und behält die Ausbildungstätigkeit auf rein motortechnischen Gebieten bei.

III. Die Voraussetzungen in der Offiziersausbildung

Der zusätzliche Aufgabenkreis des Gefechtszugführers in der Inf.Flab. Kp. verlangt von ihm gewisse motortechnische Grundkenntnisse. Den älteren Zugführern wurden diese bereits im Jahre 1950 in zwanzigtägigen «Einführungskursen in den Motorwagendienst für Inf.Flab.Of.» (MWD-EK) in Thun beigebracht. Sie sind also zu den zusätzlichen Funktionen ohne weitere Schulung befähigt; zudem besitzen sozusagen alle Inf.Flab.Of. den zivilen Fahrausweis und folglich auch von dieser Seite her motortechnische Kenntnisse.

Die Ausbildung der *zukünftigen* Inf.Flab.Zugführer müßte insofern eine stoffliche Erweiterung erfahren, als diese in Anlehnung an die Praxis bei den Leichten Truppen oder der «schwarzen» Flab. vermehrt im Motorwagendienst geschult werden. Für Aspiranten der Inf.Flab. ist der Besitz des zivilen Führerausweises obligatorisch zu erklären.

Die Mehrbelastung durch den erweiterten Aufgabenkreis wird jeder Inf.Flab.Zugführer gewiß gerne auf sich nehmen, wenn er dafür auch seinen Motorfahrern *wirklicher* Vorgesetzter wird. Denn Vorgesetzter sein heißt auch, *selbst* die Waffen und Geräte von Grund auf kennen und beherrschen, mit denen seine Untergebenen arbeiten.

Die operative Bedeutung der Schweiz in der Geschichte ihrer Neutralität

Von Hptm. H. R. Kurz

(Fortsetzung)

VI.

Nach dem Wiener Kongreß, welcher der Schweiz die *Anerkennung ihrer Neutralität* brachte, galt eine der Hauptanstrengungen des neu konstituierten Staatenbundes einer gründlichen *Verbesserung des Wehrwesens*; die napoleonischen Kriege hatten deutlich gezeigt, daß die Neutralität nur als *bewaffnete Neutralität* Bestand haben konnte. In den Jahren nach 1815 war die Lage der Schweiz vorerst derart, daß sie eine Bedrohung nur von Westen oder von Osten zu befürchten hatte, während ihr die Klein- und Mittelstaaten im Norden und Süden kaum gefährlich werden konnten.

Das allgemeine *Militärreglement* für die schweizerische Eidgenossenschaft legte im Jahr 1817 in großzügiger Weise den Grundstein für den Neuaufbau des schweizerischen Wehrwesens. Aber noch war es ein weiter Weg, bis die Großmächte anerkannten, daß die Schweiz aus eigener Kraft in der Lage