

# Motorisierte Gedankensplitter über Führung und Ausbildung

Autor(en): **Moser, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **18 (1942-1943)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-707777>

## **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.

## Motorisierte Gedankensplitter über Führung und Ausbildung

Klares Vorausdenken, schneller Entschluß und große geistige und räumliche Beweglichkeit sind für die Führung eines motorisierten Verbandes unerlässlich. Für den zweckmäßigen Einsatz motorisierter Artillerie sind genaue Vorbereitungen zu treffen, die vom

Ueberraschungen erspart sein wollen.

Die heutige Ausbildung muß praktisch soweit sein, daß z. B. schwierige Batteriestellungen bezogen werden können, ohne vorherige lange Erkundungen durchführen und Kroki erstellen zu müssen. Kroki zeichnen um Ge-

gaben ohne weiteres lösen kann. Das ist nur möglich, wenn immer wieder praktisch geübt wird. Hier darf die Sparsamkeit an Betriebsstoff und Gummi nicht zu weit gehen. Die Waffe des Motorfahrers ist eben das Motorfahrzeug! Dieses zu beherrschen, muß gelernt und geübt werden, genau so wie der Kanonier am Geschütz ausgebildet wird.

Den motorisierten Einheiten muß mehr Zeit eingeräumt werden für die Ausbildung am Fahrzeug und für taktische Uebungen. Der Wert des Könnens darf nicht gemessen werden an den transportierten Zementsäcken und Ziegelsteinen, an den gefahrenen Kilometern und am Brennstoffverbrauch, sondern in der Ausführung des taktischen und technischen Auftrages für den Kampf. Mit den «Fuhrhaltereien» sollte nun einmal aufgehört werden.

Die kriegsmäßige Ausbildung muß im Vordergrund stehen. Beim Infanteristen kommt das Schaufeln und Pickeln auch erst in zweiter Linie. Gemachte Fehler müssen ausgemerzt werden, denn sie könnten sich bitter rächen. Die Forderung heißt: mehr taktisch-technische Uebungen mit den motorisierten Truppen, um den Führern solcher Einheiten Gelegenheit zum Sammeln praktischer Erfahrungen zu geben.

Der Nachschub von Betriebsstoffen und Gefäßen, der Ersatzteile und Fahrzeuge muß ebenso geübt werden, wie das Nachbringen der Munition. Auch hier müssen Uebungen angesetzt werden, die kriegsmäßig durchzuspielen sind. Man setze deshalb taktische Ue-



Kolonnenfahren mit befohlenen Abständen, ein Prüfstein für die Fahrdisziplin der Motorfahrer. (Zensur-Nr. VI Vi 11624.)

ersten Tag des Kampfes an spielen müssen. Nur immer wieder praktisches Ueben wird zum Erfolg führen. Die Theorie ist auf ein Minimum zu reduzieren, da sie in der Praxis bestimmt versagt. Motorisierte Artillerie, überhaupt motorisierte Verbände im allgemeinen, lassen sich nicht mit der Theorie im Schulzimmer führen. Da kommen nur praktische Uebungen im Gelände in Frage.

Zeitraubende Erkundungen der Marschstraßen, der Batteriestellungen und Fliegerdeckungen werden im Kampf kaum in Frage kommen. Die heutigen Stellungen müssen deshalb nach vorwärts, nach rückwärts und nach beiden Seiten ganz genau erkundet sein, wo z. B. eine Batteriestellung oder Fliegerdeckung in Frage kommt, welche andere Truppen sich im gleichen Raume befinden u. a. m. Das Straßennetz ist sorgfältig zu rekognoszieren auf Fahrbarkeit, Fliegerdeckung und Ausbesserung.

Die Verbindung mit andern Einheiten und Kommandostellen ist unerlässlich, wenn auf der Straße, in der Fliegerdeckung oder bei der Batteriestellung

schütze in die Stellungen zu ziehen, wird heute wohl kaum mehr in Frage kommen und darf gar nicht mehr verlangt werden. Der leitende Offizier muß heute soweit sein, daß er diese Auf-



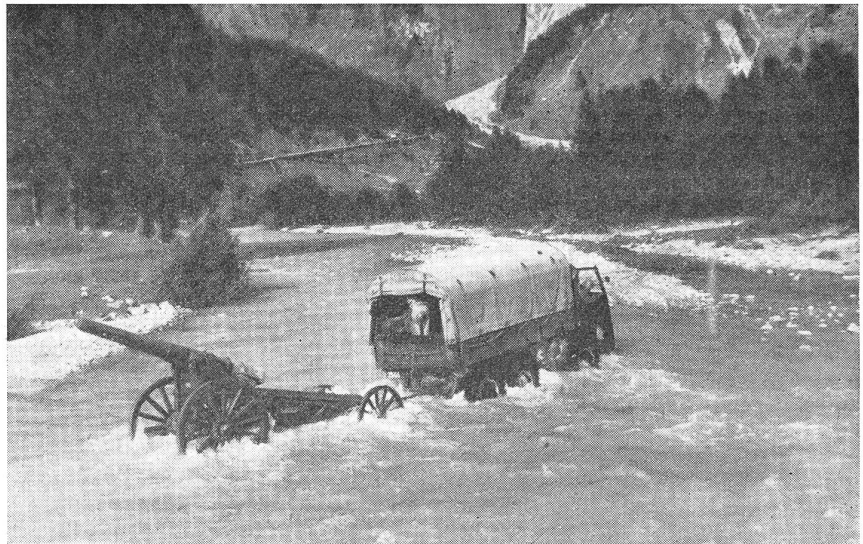
Geschützzug im Morast. Nur ein geländegängiges Fahrzeug wird in solchen Fällen die über 3 Tonnen schwere Motorkanone sicher in die befohlene Feuerstellung bringen. (Zensur-Nr. VI Vi 11635.)

bungen an, die mindestens eine Woche dauern und vor allem in der Nacht sich abspielen und Schwierigkeiten aufweisen. Nur die Lösung solcher Aufgaben hat einen kriegerischen Wert.

Der **Vorbefehl** wird bei motorisierten Einheiten wenig angewendet, obschon er sich sehr gut bewährt hat. Der Vorbefehl darf nicht zu viel Einzelheiten enthalten und soll kurz sein. Er kann enthalten: Zeit, die für den technischen Dienst noch zur Verfügung steht, die voraussichtliche Abmarschzeit, Sammelpunkt, Sicherungen der Fliegerdeckung und Abmarschstraßen, sowie einige Hinweise über die Ausrüstung der Mannschaft und Fahrzeuge und über die Verpflegung.

Die beste Fliegerabwehr ist die Tarnung. Diese will aber gelernt und geübt sein. Maschinengewehre für Fliegerabwehr sind nur sehr beschränkt wirksam und haben mehr eine moralische Wirkung auf die eigene Truppe. Die gute Tarnung ist einer Waffe vorzuziehen. Bei der motorisierten Artillerie nehme man es mit der Tarnung ganz genau und beanstande jede Nachlässigkeit.

Vom Motorfahrer muß Mut, Ausdauer, Zähigkeit und Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit, Selbständigkeit und technisches Wissen und Können verlangt werden. Es genügt also nicht, nur Fahrer zu sein. Der infanteristischen Ausbildung der Motorfahrer muß besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Gewehr und Lmg. muß jeder Fahrer kennen und beherrschen. Ausbildung im Gelände sind der Theorie im Schulzimmer vorzuziehen. Die Ausbildung hat nur einen militärischen



Durchqueren eines Bergflusses mittels geländegängigem Motorlastwagen. (Z.-Nr. VI Vi 11636.)

Wert, wenn Härte in jeder Beziehung und Weglassen ziviler Bequemlichkeiten gefordert werden. Die soldatische Haltung ist immer noch die Grundlage zur Erreichung hoher Leistungen.

Der untern Führung muß immer und immer wieder Gelegenheit geboten werden, sich zu bewähren. Man denke daran, daß der soldatische Führer nicht auf einen bestimmten Grad beschränkt ist, sondern auf alle diejenigen, die eine Gruppe, ein Detachement, einen Zug usw. führen, also Offiziere, Unteroffiziere, Gefreite und Soldaten. Dies ist bei der motorisierten Artillerie besonders der Fall.

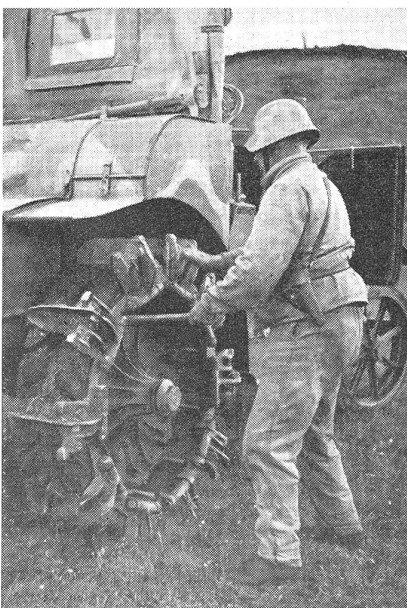
Jeder Offizier und Unteroffizier einer motorisierten Einheit muß wissen, was der Fahrer seinem Motorfahrzeug bei auftretenden Geländeschwierigkeiten zumuten darf. Das Motorfahrzeug kann nur unter bestimmten Verhältnissen und Voraussetzungen eingesetzt werden, d. h. ein nichtgeländegängiges Fahrzeug kann eben nur auf der Straße und nicht im Gelände verwendet werden, daß ein geländegängiges Fahrzeug hingegen größere Verwendungsmöglichkeiten hat, ein Motorrad kein Lastwagen ist und umgekehrt. Leider trifft man immer noch die Meinung an, einen handelsüblichen Lastwagen sollte man auch im Gelände brauchen können, wenn er schon nicht hiefür gebaut ist. Das ist eine Verkennung des Motorfahrzeuges und seiner Verwendung. Ein Fahrrad ist kein Motorrad, ein Pferd kein Panzerwagen, aber alle haben ihren militärischen Wert nach ihrer Eigenart und müssen auch dementsprechend und verschieden voneinander eingesetzt werden. Das gleiche gilt für die verschieden gebauten Motorfahrzeuge.

Der Einsatz motorisierter Einheiten erfordert eingehende Vorbereitungen, sorgfältiges Vorausdenken, schnelle und anpassungsfähige Führung, große Erfahrung, Mitarbeit aller Unterführer und gut ausgebildete Motorfahrer.

Hpim. E. Moser, Bern.

**Photographie entdeckt  
militärische Tarnung**

Die Kunst der Tarnung gegen Fliegersicht führt zu immer verfeinerten Methoden, denen aber neue Hilfsmittel entgegengestellt werden, um militärische Objekte, die für das menschliche Auge unkenntlich gemacht wurden, aus der Luft feststellen zu können. In erster Linie ist die Photographie berufen, solche Tarnungen aufzudecken. Gegenwärtig werden das Stereobild und die Infrarotphotographie für diesen Zweck angewandt. Aus der Fliegersicht heben sich niedrige Objekte schlecht vom Boden ab, wenn sie die gleiche Farbe besitzen. Werden vom Flugzeug aus zwei Aufnahmen in einem Abstand gemacht und stereoskopisch betrachtet, so ergibt sich ein stark übertriebener räumlicher Effekt, der Unebenmäßigkeiten von kaum einem Meter Differenz erkennen läßt, selbst wenn die Aufnahme aus einigen tausend Metern Höhe gemacht wurde. Verdächtige Landstriche werden daher stereoskopisch aufgenommen und auf die geschilderte Weise untersucht. Anders wirkt die Infrarotphotographie. Sie ist in erster Linie dazu berufen, Gegenstände aus anderem Material festzustellen, selbst wenn sie sich nicht aus ihrer Umgebung herausheben. Blechdächer z. B., die durch Farbanstrich der Umgebung täuschend angeglichen sind, werden unter dem Einfluß der Sonnenhitze eine ganz andere Wärmestrahlung aufweisen als der Erdboden. Die Infrarotphotographie deckt diesen Unterschied auf und läßt daher Objekte von verschiedener Wärmeausstrahlung erkennen. Beide Methoden, die einander ergänzen, können bereits auf erhebliche Erfolge zurückblicken. B. R.



Umstellen der Radschaukeln eines Artillerietraktors für eine Geländefahrt. (Z.-Nr. VI Schr 9816.)