

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Band:** 18 (1942-1943)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Vom Umgang mit Autos  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-707832>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

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

## Vom Umgang mit Autos

Mut, Ausdauer, Zähigkeit und Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit, Selbständigkeit und Können verlangt Hptm. E. Moser im vorstehenden Artikel vom Motorfahrer.

Wie sehr gerade diese Eigenschaften in einem Feldzuge, und zwar auf dem russischen Kriegsschauplatz, in Erscheinung zu treten haben, versteht der deutsche Kriegsberichter Fritsche im nachstehenden Artikel in prächtiger Weise zu schildern.

Die Redaktion.

Manchem Auto wurde an seiner stählernen Wiege nichts davon gesungen, daß es einmal bis an das rote Leder seiner Türverkleidung im schwarzen Schlamm sitzen würde. Manch einem Fahrer blieb der Fahrlehrer den Unterricht über den Verkehr auf östlichen Hauptstraßen schuldig. Dennoch müssen Auto und Fahrer miteinander und beide mit diesen Straßen auskommen.

Bei gutem Wetter ist das nicht schwer. Die Organisation Todt und der Reichsarbeitsdienst haben eine Technik im Bau von Straßen nur aus Erde entwickelt, die verblüfft. Da wölbt sich ein Damm aus schwarzer Ackerkrume, auf beiden Seiten Gräben. Der Grund ist festgewalzt und wird in der Sonne braun, ja er kann spiegeln wie nasser Asphalt. Der Fahrer strahlt, der Motor rauscht, die Räder surren. Die Federn wiegen, denn es gibt keine harten Stöße auf der fugenlosen Straßendecke. Nur eine kleine, leichte Staubfahne steht hinter dem abziehenden Wagen.

Nun werde bitte nicht großwahn-sinnig und schau nicht etwa hochnäsiger auf die langsameren, geräuschvollen und etwas schwerfälligen Kettenfahrzeuge herab, die auf dieser Idealstraße nicht fahren dürfen, sondern einen Weg daneben benutzen müssen. Wirf,

wenn du sie überholst, einen entschuldigenden Blick zu ihnen hinüber, grüße jedes Raupenfahrzeug höflich und sei liebenswürdig vor allem gegenüber der Zugmaschine. Sie ist die ungekrönte Königin des Verkehrs in diesem Lande. Du weißt nicht, wann du sie brauchst, irgendwann aber bist du auf sie angewiesen. Verlaß dich darauf!

Inzwischen ist deine Straße nicht besser geworden. Sie glänzt nicht mehr von der harten Erde, die einst wohl nach einem Regen festgewalzt wurde. Immer größere Strecken sind mit losem Staub bedeckt, der in einer riesigen Fahne hinter dir herzieht und von hinten kommend Haut, Haar, Uniform und Mütze mit einfarbiger, grauer Schicht bedeckt. Klopfen der Kleidung ist erlaubt, es nützt zwar nichts, kann aber auch nichts schaden. Wischen über das Gesicht und Naseputzen macht den Dreck nur noch sichtbarer. Waschen hat nur bei totalem Einsatz einen Sinn, da es sonst Streifen hervorruft, die als unfein gelten.

Der Staub wird tiefer. Du merkst am Gashebel, daß der Motor den Rädern mehr Kraft geben muß, um durchzukommen. Von Südwesten her ziehen Wolken herauf. Es regnet. Du lächelst zufrieden, denn du meinst, nun seist du befreit vom Staube. Armer Tor! Merke dir: Hundert Kilometer Staub sind besser als ein Kilometer Schlamm.

Aber noch ist von Schlamm keine Rede. Die erste Viertelstunde Regen erzeugt eine leichte Schmierseife, die das Fahren zum Segeln werden läßt. Es ist ein kleiner, verhältnismäßig harmloser Scherz, den dieses Land sich mit dir leistet und auf den dein Fahrzeug

eingeht. Nimm ihn nicht ernst. Hüte dich nur vor den Gräben rechts und links, und wisse: wenn das Steuerrad rechts anschlägt, stehen die Räder



Das Schlammlloch ist eine in einer Senke verborgene Falle, die unter Umständen sogar Kettenfahrzeugen gefährlich werden kann.

rechts; stößt es links an, stehen sie links. Wesentlich ist beides für die Fahrtrichtung nicht, da dein Wagen, offensichtlich nervös, nur auf zartere Einschläge des Steuers reagiert, das sachte, mit delikatem Fingerspitzengefühl gedrückt und nicht gezogen werden muß. Hier lege mitten im Sommer Schneeketten auf. Dein Wagen wird wieder vernünftig.

Bist du mit diesem Straßenzustand fertig geworden, dann hat er sich schon geändert. Die gleitende Schmiere ist zu haltendem Schlamm geworden. Ueberrascht der dich auf einer der geschilderten, gepflegten Rollbahnen, also hinter der Front, dann ist Warten das klügste, was du tun kannst. Gewiß käme dein Wagen noch durch, vielleicht mit dem zweiten Gang, aber es gibt andere Situationen, in denen du von ihm verlangen mußt, was sich jetzt vermeiden läßt. Ist der Regen kurz, dann trocknet die Straße so schnell wie sie weich wurde, und du holst die Zeit spielend ein. Ist der Regen lang, dann ist es ja gleichgültig, ob du hier oder zehn Kilometer weiter für einige Tage liegen bleibst. Du bist ja nicht der erste, der im nächsten Dorf einquartiert wird.

Ganz anders liegen die Dinge abseits der Rollbahn, im Bereich der Front sowie vor allem beim Vormarsch.



Grüße jedes Raupenfahrzeug höflich, Du weißt nicht, ob Du es brauchst, irgendwann bist Du darauf angewiesen!



Im allgemeinen ist da, wo Wasser steht, der Boden fester.

Dort darfst du dich auch nicht auf die trockenste Naturstraße verlassen, die die Sonne scheinbar für dich persönlich aus einem vom Wasser glatt gespülten Lehmboden herausgebrannt hat. Dreh nicht auf, denn es gibt Erdspalten, ausgewachsene und dann steinhart getrocknete Rinnen und Löcher, die spielend mit jeder Autofeder fertig werden.

Kommst du in solchem Gelände in Regen oder mußt du fahren, wenn es vielleicht schon Tage geregnet hat, dann hast du als Anfänger erst alle Grade der Verzweiflung durchzumachen: die erbitterte, die kalte, die heiße, die resignierte und die tobende Verzweiflung. Es empfiehlt sich, Anfängern in dieser Phase ihrer Ausbildung Aexte oder Brecheisen wegzunehmen und den Kraftstoffhahn ihres Fahrzeugs zu schließen, damit es nicht dauernden Schaden nehme. Liegt die Stelle deiner ersten Erfahrung unter feindlichem Feuer, so ist das Volle-Deckung-Nehmen erfrischend wie der Temperaturwechsel der Sauna. Jedenfalls kommt der Fahrer wieder zu sich. Ist dies geschehen, hat er zu prüfen, welche Situation vorliegt.

Erstens das Schlammloch. Es trifft auch bei bestem Wetter auf und wurde offenbar erfunden, um Fahrer und Fahrzeug in Übung zu halten. Es ist eine in einer Senke verborgene Falle, die unter Umständen sogar Kettenfahrzeugen gefährlich werden kann. Ist dies der Fall, so scheue nicht den weitesten Umweg. Fährst du in Kolonne, so hilft dir schon jemand weiter. Es gilt als unfein, zur Schonung seiner Stiefel im Wagen sitzen zu bleiben, während die andern im Dreck stehend schieben oder sich von den Hinterrädern von oben bis unten bespritzen lassen.

Bist du allein, sei klug! Meide vor

allem die Stelle, wo die schmalen Räder bespannter Fahrzeuge Wasser und Erde zu einfach grundlosem Brei durchrührten. Sei auch mißtrauisch gegen die tiefe, breite Spur schwerer Lastkraftwagen, obwohl an deren Grund vertrauenerweckend fester Boden sichtbar wird. Hat dein Wagen einen kleineren Radabstand, dann mahlen seine Räder und beim Abschleppen geht die Oelwanne flöten oder dein Fahrzeug bekommt X-Beine. Am besten sind, wenn vorhanden, die breiten Spuren der Panzerketten.

In die Tiefe des Loches laß den Wagen nicht zu schnell und nicht zu langsam hineingleiten, um dann sofort im zweiten Gang Gas zu geben und herauszusausen. Nützen alle Tricks nichts, dann macht sich der früher vor Kettenfahrzeugen bezeugte Respekt bezahlt. Sie helfen dann lieber.

Zweitens die Schlammstraße. Sie ist das Schlammloch in der Potenz. Zu ihrem Befahren gehört die Kenntnis des Wetters der letzten Tage, weil dies ausschlaggebend ist für den Zustand des Bodens unter dem Schlamm. Es gehört weiter dazu die Kunstfertigkeit, notfalls auf einem schmalen Grat zu balancieren und fremde, nicht passende Spuren zwischen die Räder zu nehmen. Angeboren und nicht zu erlernen ist das geheimnisvolle Wissen um die Tiefe des Lochs unter einer Wasserpflüze. Im allgemeinen ist da, wo Wasser steht, der Boden fester. Aber keine Regel ohne Ausnahme.

Glaube ja nicht, daß die Grasnarbe nebenan die Räder deines Wagens besser trüge als die Straße. Es kann da böse Ueberraschungen geben, weil das Gras in diesem fetten Boden nur wenige Wurzeln braucht und weil es die Feuchtigkeit oft noch besser hält als der freie Boden. Aber auch da gibt es

keine Regel in diesem Lande der Ueberraschungen.

Nur eines bleibt sich immer gleich: der erste Gang ist viel zu hart für den Schlamm. Deshalb fahre mit weich einsetzender Kuppelung nur im zweiten Gang an. Mit ihm kannst du bei einigem Geschick und wachsender Übung mit gelegentlicher Hilfe einiger starker Fäuste viele, viele Kilometer weit, ja tagelang dort fahren, wo scheinbar kein Durchkommen mehr ist. Quäle nur den Motor nicht, denn wo langsam drehende Räder nicht mehr fassen, da greifen die, die sich schnell drehen, schon lange nicht mehr. Achte darauf, daß du solange wie möglich nicht stehen bleibst, denn jedes Weiterfahren ist leichter als das Wiederanfahren.

Drittens, das überschwemmte Minenfeld. Hat dir das Schicksal beschieden, durch eine sumpfige Niederung zu fahren, tritt dann ein Soldat an deinen Wagen und fordert dich auf, genau Spur zu fahren, weil es sich um ein noch nicht aufgeräumtes Minenfeld handelt, und stellst du dann fest, daß in dem Wasser eine Spur nicht zu sehen ist, dann ist der Augenblick gekommen, wo du deinen Wagen bis zum letzten beanspruchen darfst. Es ist der Moment, für den du ihn bisher schontest. Dann hilft nur fahren, immer weiterfahren, nicht stehenbleiben, auch wenn das Fahrzeug um seine eigene Achse schlittert. Fülle nur hinterher Öl und Wasser nach, denn es hat sich ehrlich verdient.

Viertens: Das letzte Stück: Siehst du vor dir in 800 Meter Entfernung eine der ganz seltenen Steinstraßen dieses Landes und sitztest du vollkommen im Schlamm, der sogar zur Tür herein-



...denn da gehen ein paar Mann daher, heben ihn aus dem Dreck, und er fährt weiter.

quillt, dann mußt du radikale Entschlüsse fassen. Hier hilft kein Motor, es hilft auch kein Hochheben des Wagens durch Menschenkraft. Pferde können dir nichts nützen, denn jede Fortbewegung des Wagens läßt den Schlamm vor dem Kühler sich höher aufürmen. Dann hilft nur eine Kombination von Menschen- und Pferdekraft und sehr viel guter Wille. Dann mußt der Schlamm von vorn und von der Seite weggegraben werden, bis ein Seil angebracht werden kann. Vier Pferde werden vorgespannt, soviel Hände, wie anfassen können, heben, drücken oder schieben je nach Bedarf und dann mußt laut, ganz laut kommandiert werden.

So kommt man Meter für Meter weiter, auch wenn man glaubt, daß es nun gänzlich aus sei. Ich brauchte für 80 Meter 4 Stunden, und ich wundere mich über die Schnelligkeit, mit der der Wagen durchgegraben, durchgezogen und durchgeschoben wurde.

Ist man dann auf einer Steinstraße angelangt, über deren Katzenköpfe und Schlaglöcher schon die Goten mit Sack und Pack gezogen sein müssen, dann erscheint dem Fahrer dieser für die Heimat unvorstellbare Wechselbalg einer Straße wunderbar wie eine Autobahn. Auf ihr mag das Wasser stehen so hoch es will, die Zahl der Löcher, die, wie man meint, in Jahrhunderten entstanden sein müssen, mag durch

einschlagende Geschosse noch vermehrt worden sein: von dieser Straße geht man nicht mehr herunter. Hindernisse umfährt man nicht, sondern hilft bei ihrer Beseitigung, auch wenn es Stunden dauert. Man schafft immer noch mehr, als 80 Meter in vier Stunden.

★

— — Es sei denn, daß man einen Volkswagen besitzt. Der ist die große Ausnahme unter den Fahrzeugen. Er kommt da durch, wo selbst der Kübel stecken bleibt. Er ist auch nicht auf Raupenfahrzeuge angewiesen, wenn es einmal ganz böse wird, denn dann gehen ein paar Mann daher, heben ihn aus dem Dreck — und er fährt weiter.

## Motor-Artillerie Hptm. K. Ingold

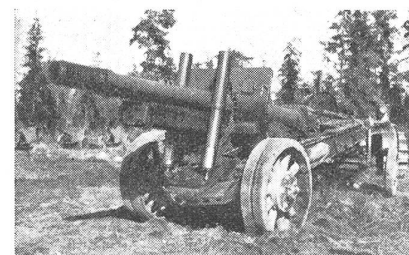
Die Motorisierung hat die Beweglichkeit der Artillerie wesentlich erhöht und die engen Grenzen, die ihr früher für die Fahrzeuggewichte bei Pferdewagen gesetzt waren, gesprengt. Während 1918 von einer motorisierten Artillerie noch nicht gesprochen werden konnte, hat sich das im heutigen Zeitpunkt vollständig geändert. Die Motorisierung ermöglicht einmal, ohne

Einbuße der Beweglichkeit den Forderungen der kämpfenden Truppe nachzukommen, die in höherer Wirkung im Ziele liegen und größere Schußweiten verlangen.

Die Forderung nach größeren Kalibern setzte sich durch. Die untenstehende Uebersicht zeigt die Aenderung in der Artilleriebewaffnung von 1918 bis 1939.

vollkommener Erkundungs- und Beobachtungsmittel kürzer.

Während für das Heranföhren einer Feldbatterie oder Feld-Haubitzbatterie mit einer Geschwindigkeit von zirka



Schwere russische Motorkanone (Kaliber 12 oder 15 cm).

### Kaliberverteilung in %.

Kaliber in cm	7,5 F.K.	10,5 Hb.	10 K.	15 Hb.	21 M.	15 K.
Deutsche Front 1918 . . . . .	39,8	24,9	3,6	27,1	3,1	0,8
Franz.-engl. Front 1918 . . . . .	37,9	22,8	1,8	33,4	1,7	0,9
Mittel der Ansichten der Art.-Bewaffnungs-Verständigen: Culmann (Fr.), Schirmer, Böttcher (Dtsch.), le Notre	0	40	25	20	5	5
Schweiz (O.S.T. 1938) . . . . .	60,13	—	13,09	5,22	—	—
				10,45 12-cm-Hb.		
				11,11 12-cm-K.		
Franz. Armeekorps, Anlage 1941 . .	—	25,4	12,7	39,3	11,3	11,3
Italien 1939 . . . . .	40,4	11,2	12,7	16,7	6,9	6,8
				andere 8,3		

Während im Kriege 1914/18 das Feldgeschütz Kaliber 7,5 cm die Waffe der Artillerie war, haben sich bis zum Jahre 1939 die 10-cm-Kaliber als Feldgeschütze allgemein durchgerungen.

Dazu hilft vor allem die Motorisierung, die auf einige 100 kg mehr Fahrzeuggewicht weniger Rücksicht nehmen muß und dennoch die Beweglichkeit innehalten kann.

7 Std./km gerechnet werden kann, ist für eine schwere Feld-Haubitzbatterie mit einer Geschwindigkeit von zirka 5 Std./km, für eine Gebirgsbatterie mit einer solchen von 2—3 Std./km, je nach Steigung, zu rechnen. Haubitzen ohne Gummibereifung an Motorlastwagen angehängt, erreichen eine Geschwindigkeit von ca. 12 Std./km, von gummibereiften Geschützen ist sie rund

### Vergleichstabelle über Fahrzeuggewicht in Fahrstellung und Schußweite.

F.Kan.M. 97, Frankreich . . . . .	1970 kg	8000 m
F.Kan. 03, Schweiz . . . . .	1752 »	11000 m
10 cm K. 04, Deutschland . . . . .	3450 »	10750 m
10 cm K. 17 . . . . .	2800 Rohrwagen	14200 m
	2700 Lafette	14200 m
10 cm K.L. 1918, Frankr. . . . .	2600 kg	12500 m

Die Motorisierung hat mitgeholfen, größere Kaliber als 7,5 cm beweglich zu erhalten. Bereits schreitet aber die Entwicklung weiter. Die Kampfwagen und die ständige Verstärkung der Panzerung führt zwangsläufig zur Bestückung von Kampfwagen mit Geschützen, die imstande sind, die Panzer zu durchschlagen und sich gegen feindliches Artilleriefeuer durchzusetzen. Die

Beweglichkeit der schweren Geschütze, die bisher durch Teilung der Lasten erhöht wurde, zwingt bei zunehmender Motorisierung aller Kampfmittel dazu, schwere und schwerste Geschütze in Selbstfahrlafetten zu legen. Die Zeit zum Instellunggehen und besonders zum schnellen Stellungswechsel wird durch die gesteigerte Wirkung der Artillerie, durch den Einsatz ver-



Durch Verlastung der nicht gummibereiften Feldgeschütze kann deren Marschgeschwindigkeit ohne Nachteil für die Schußpräzision auf 35 St/km gesteigert werden. (Z.-Nr. VI Vi 11621.)