

Transporte und Märsche [Schluss]

Autor(en): **Dach, H.v.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1954-1955)**

Heft 17

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-708913>

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.

Transporte und Märsche

Von Hptm. H. v. Dach

(Schluß)

V. Marschtechnik

- Du mußt grundsätzlich auf der rechten Straßenseite marschieren und die linke für den Motorfahrzeugverkehr freilassen. Of. und Uof. marschieren ebenfalls rechts.
- Nur in Ausnahmefällen, wenn die linke Straßenseite über längere Strecken bessere Fliegerdeckung bietet, darfst Du links marschieren.
- Wenn die Spitze der Marschkolonne eine Steigung erreicht, hat sie die Tendenz, das Tempo in der Aufwärtsbewegung zu verlangsamen. Dies ist jedoch falsch, da dadurch weiter hinten in der Kolonne durch die plötzliche Tempoverminderung Stockungen entstehen und die Leute stehen bleiben müssen. Die Spitze muß vielmehr zu Beginn der Steigung das Tempo vorübergehend steigern, bis ca. ein Drittel der Kolonne im Anstieg begriffen ist. Erst dann darf sie es mäßigen.
- Wenn die Spitze der Kolonne die Steigung überwunden und flaches Terrain vor sich hat, beginnt sie das Tempo zu vergrößern. Diejenigen Teile, die noch im Anstieg sind und dementsprechend langsamer gehen, kommen nicht nach und der Zusammenhang reißt, die Kolonne fällt auseinander. Die Spitze muß sich vielmehr nach Erreichen ebenen Terrains zwingen, so lange das bisherige Tempo beizubehalten, bis alle Leute den Anstieg hinter sich haben. Der am Schlusse marschierende Offizier gibt die entsprechende Meldung nach vorne durch.
- Wenn die Spitze den Abstieg erreicht, beginnt sie das Tempo zu beschleunigen. Die noch geradeaus marschierenden Teile der Kolonne müssen nun entweder Laufschrift machen oder kommen nicht mehr nach. In jedem Falle wird die Kolonne auseinander gerissen und das sogenannte «Handorgeln» beginnt. Die Kolonnenspitze muß vielmehr bei Erreichen des Abstiegs das Tempo so lange mäßigen, bis die ganze Kolonne im Abhang steht. Da dies von der Spitze normalerweise beobachtet werden

kann, erübrigt sich das Durchgeben einer entsprechenden Meldung von hinten.

- Wenn der Zusammenhang in der Marschkolonne reißt, so schließen Zurückgebliebene nicht im Laufschrift nach vorne auf, sondern geben vielmehr die Meldung «nicht aufgeschlossen» nach vorne durch. Die Spitze hat sodann das Tempo so lange zu verlangsamen, bis von hinten wiederum die Meldung «aufgeschlossen» kommt.
- Für das Durchgeben von Befehlen und Weisungen in der Marschkolonne hast Du grundsätzlich zwei Möglichkeiten:
 - a) wenn Lärm keine Rolle spielt: der Befehl wird von Unteroffizier zu Unteroffizier durchgerufen. Es ist zu vermeiden, daß jedermann in der Kolonne sich am Schreien beteiligt;
 - b) wenn es auf Lautlosigkeit ankommt: ein Mann an der Spitze der Kolonne bleibt stehen und läßt die Truppe an sich vorübermarschieren. Er teilt jedem vorbeikommenden Of. und Uof. den Befehl flüsternd mit und gliedert sich am Ende der Kolonne ein. Beim nächsten Halt geht er wieder nach vorne an seinen ursprünglichen Platz.
- Im weiteren muß jeder dazu erzogen sein, einfache Maßnahmen seines Vordermannes (Wechsel der Gewehrtrageart, Helm aufsetzen, den Vordermann anfassen, um den Zusammenhang nicht zu verlieren usw.) auch ohne speziellen Befehl einfach nachzunehmen.
- Ohne ausdrückliche gegenteilige Anordnung ist es verboten, die Gewehrtrageart zu ändern, in der Kolonne zu rauchen, zu sprechen, nicht im Schritt zu marschieren und zu singen.
- Es gibt folgende Erleichterungen:
 - sprechen gestattet,
 - rauchen gestattet,
 - Gewehrtrageart frei (wobei Gewehr quer über den Sack gelegt hiervon ausgenommen ist. Diese Trageart muß wegen Gefährdung des Verkehrs immer speziell befohlen werden und wird im allgemeinen nur auf Gebirgspfaden angewendet),
 - singen gestattet,
 - ohne Tritt marsch (wobei aber die Marschordnung eingehalten werden muß).

Die Erlaubnis zu sprechen und zu rauchen wird meist mit dem Sammelbegriff «Freimarsch» bezeichnet.

- Für längere Strecken placierst Du die kleinen Leute, die kürzere Schritte nehmen, an der Spitze der Kolonne. Wenn Du diese simple Maßnahme der Gerechtigkeit versäumst — was durch Gedankenlosigkeit leider vielfach der Fall ist — riskierst Du, daß sie, die kürzere Schritte nehmen und deshalb rascher als die Spitze marschieren müssen, nach einiger Zeit wegen Ueberforderung ausfallen. Laß also sie das Tempo angeben.
- Stelle Dich des öfters am Straßenrand auf und lasse die Truppe an Dir vorbeimarschieren. Zwinde die Leute, Dir hierbei in die Augen zu schauen. Du wirst sehen, daß diese simple Maßnahme für die Aufrechterhaltung der Marschdisziplin Wunder wirkt. Ganz abgesehen davon, daß Du bei dieser Gelegenheit sofort merkst, wer in nächster Zeit ausfallen könnte und Dich mit den betreffenden Leuten rechtzeitig befassen kannst.
- Daß Du vielfach eine leichtere Packung als die übrige Truppe trägt oder überhaupt ohne eine solche marschierst, ist nicht eine Belohnung für längere Dienstleistung oder höhern Grad, sondern lediglich eine rein technische Maßnahme, die Dir erlauben soll, die Marschkolonne unermüdetlich zu umkreisen, bald vorn, bald hinten, bald hier, bald dort zu sein, überall zum Rechten zu sehen, die Marschdisziplin aufrecht zu erhalten und alle erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig zu treffen. Sie ist somit nicht Privileg, sondern Verpflichtung.

GRUNDSÄTZE DER MARSCHTECHNIK, die du kennen mußt!	
	<p>Wenn die Spitze deiner Marschkolonne eine Steigung erreicht hat, zeigt sie die Tendenz, das Tempo zu verlangsamen. Dadurch entstehen hinten häufige Stockungen. Die Spitze muß vielmehr zu Beginn der Steigung das Tempo vorübergehend steigern, bis ca. $\frac{1}{3}$ der Kolonne im Anstieg begriffen ist. Nur so können Stockungen vermieden werden.</p>
	<p>Wenn die Spitze die Steigung überwunden und wieder ebenes Terrain erreicht hat, zieht sie los und zerrüttet so die Kolonne. Sie muß vielmehr im gleichen Tempo wie bis anhin weitermarschieren, bis alle das Plateau erreicht haben. Ähnlich verhält es sich bei Erreichen eines Abfalls. Auch dort muß mit der Tempo-Erhöhung zugewartet werden, bis alle im Absteigen begriffen sind.</p>
	<p>Beim Überschreiten einer Kröte muß die Spitze so lange das Tempo mäßigen, bis vom Kolonneneinde die Meldung durchkommt — oder sie selber beobachten kann —, daß die ganze Kolonne im Absteigen begriffen ist.</p>

wir mit der Liste und riefen die wohlklingenden südlichen Namen ab, waren begreiflicherweise alle da; aber keine 15 Minuten später seien dann die Vögel jeweils wieder nach allen Richtungen ausgeflogen. Was konnten wir tun? Wir hatten unsere Pflicht getan und konnten sie so wenig die ganze Nacht hindurch hüten wie die Berner Polizei ihre Gesandtschaften. Sonst aber war das Verhältnis mit den Italienern gut, die Küche etwas einseitig, denn mit den Zuteilungen hätte man ruhig etwas mehr Abwechslung erreicht, aber es ging.

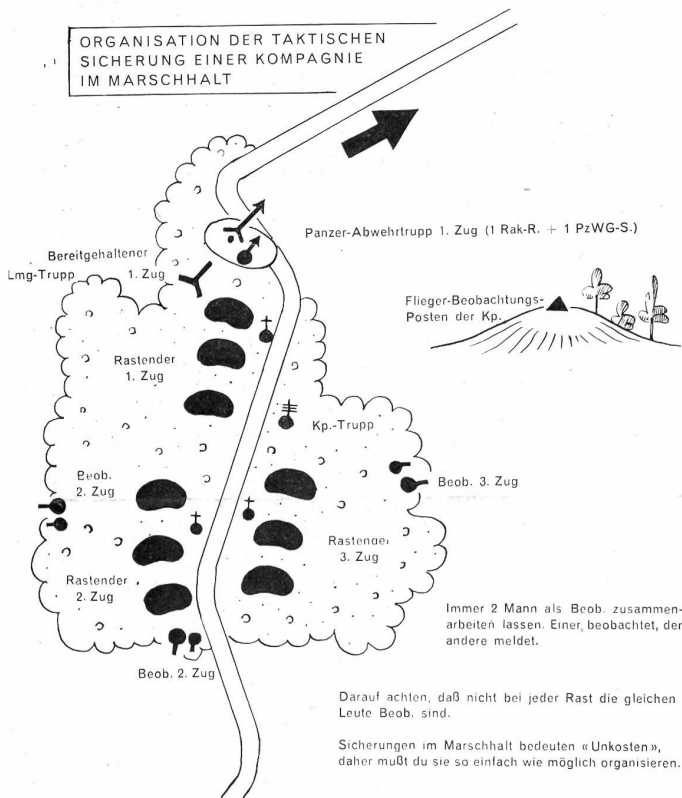
Als die Heimkehr Wirklichkeit wurde, gingen Extrazüge am laufenden Band durch den Gotthard bis nach Chiasso und unsere

Italiener kamen eines Tages auch an die Reihe. Sie waren ganz verrückt geworden, freuten sich wie alle vernünftigen Leute auf das Wiedersehen mit der Heimat, mit den Angehörigen, und wir «durften» als Wachen mit, um sie an der Grenze den italienischen Behörden zu übergeben. Jede Nacht rollte ein langer Zug nach Süden, wobei manche unserer Kameraden das Glück hatten, mitfahren zu dürfen. Immer wenn das Tessin erreicht wurde, rissen die «Meiser» (Italiener) die Fenster herunter und riefen begeistert: «Siamo in Italia», d.h. wir sind in Italien! «O no», gab ich zurück, «siamo nel Ticino svizzero». Aber das wollten sie nicht wahrhaben. Süden sei

Süden. «Sieh doch dort den Campanile! Ist er nicht italienisch gebaut? Und die Luft, die süße, des Südens, und alles mögliche, was sie in der Nacht entdeckten, war südlich, heimatlich, italienisch. Wer konnte ihnen das verargen. In den Bahnen aber teilten sie ihren noch irgendwo erstandenen Chianti treu und brav mit uns, und wir griffen zu, Verbot hin oder her, und so wurde es eine lustige Fahrt bis an die Grenze. Der Krieg war vorbei; man freute sich der versöhnlichen Stimmung und alles in allem muß ich sagen, daß die Tage der Bewachung in italienischen Lagern zu den schönsten und heitersten jener Zeit gehörten.

VI. Marschhalt

- Im Normalfall 50 Minuten marschieren, 10 Minuten rasten, nach 3–4 Stunden einen längeren Verpflegungshalt von 1–1½ Stunden einschalten.
- Im Winter langsam marschieren, damit die Leute möglichst nicht ins Schwitzen kommen, dafür die Stundenhalte ausfallen lassen und nur für 1–2 Minuten anhalten, damit die Leute austreten können. Nach 3–4 Stunden Marsch einen längeren Halt einschieben, wenn möglich unter Dach oder dann doch zum mindesten im Windschatten und an der Sonne.
- Im Gebirge bei guter Witterung und gutem Weg die normalen Stundenhalte durchführen. Bei schlechten Wegverhältnissen und schlechter Witterung (Sturm, Schneefall usw.) nur kurze «Schnaufhalte» von einigen Minuten gewähren, dafür aber öfters.
- Marschhalte mußt Du wenn möglich in Fliegerdeckung verlegen, selbst dann, wenn Du dadurch nicht genau nach 50 Minuten die Rast einschieben kannst. Während des Marschhaltes ist die Straße immer freizugeben. Wo in nützlicher Distanz keine



- Fliegerdeckung aufzutreiben ist, mußt Du Dich während des Haltes im Gelände so zerstreuen (10–15 m von Mann zu Mann), daß Du kein lohnendes Fliegerziel mehr bietest.
- Organisation der taktischen Sicherung im Marschhalt: Da Deine momentane Aufgabe im «Ausruhen» und nicht im »Sichern» besteht, Sicherungen also «Unkosten» bedeuten, mußt Du sie so einfach als möglich gestalten. Der Spitzenzug bringt einen Panzer-Abwehrtrupp an der Straße in Stellung und hält einen Lmg-Trupp bereit. Die übrigen Züge sichern lediglich durch Beobachter, je nach ihrer Lage nach rechts, links oder hinten. Die Fliegerbeobachtung übernimmt die Kp. Fliegerbeobachter tragen Mütze und sind mit Sonnenbrille und Feldstecher ausgerüstet.
- Beim Marschhalt setzen sich Zugführer und Kp.-Chef — evtl. unter Beiziehung von San.Sdt. oder Arzt — mit den Leuten, die Marschbeschwerden haben, auseinander. Durch rechtzeitige Anordnung von Gepäck erleichterung für diese Leute kannst Du die meisten Ausfälle vermeiden.

VII. Verhalten bei Flieger- oder Pz.-Angriff

Fliegerangriff:

- Der Zuruf «Achtung Flieger!» der in der Marschkolonne verteilten Fliegerbeobachter gilt immer nur dem taktischen Führer. Dieser entscheidet, ob weiter marschiert oder Fliegerdeckung aufgesucht werden muß.
- Denke daran, daß genügende Zerstreung im Gelände (10–15 m von Mann zu Mann) oft besser ist, als Zusammendrängen in illusorischen Fliegerdeckungen.
- Liege ab und verhalte Dich völlig ruhig. Wenn Du im Schatten oder auf natürlichen Grenzlinien (Acker, Wiese) liegst, wirst Du kaum erkannt, wenn Du auffällige Bewegungen vermeidest.
- Gegen Flieger, die im Tiefflug angreifen, wird mit allen Waffen (inkl. Karabiner) das Feuer eröffnet.
- Du mußt wissen, daß die moralische Wirkung von Fliegerangriffen gegen Kampftruppen immer weit größer ist als die tatsächliche materielle Wirkung.
- Die Karrenführer müssen unter allen Umständen bei den Pferden bleiben. Die Bremsen der Karren werden angezogen.

Panzerangriff:

- Wenn Deine Panzerwarnung spielt, hast Du bereits die erste Runde gewonnen.
- Wo Du nicht in panzersicheres Gelände ausweichen kannst, gehen Panzerabwehrwaffen (Pak, Rak.-Rohre, PzWG-Schützen) in die erstbeste Feuerstellung und nehmen selbständig das Feuer auf. Alle übrigen Leute gehen in Deckung. Karren verlassen die Straße.
- Wo keine Löcher und Gräben vorhanden sind, genügt oft schon Deckung gegen Sicht und absolute Bewegungslosigkeit, da das Erkennen von kleinen Einzelzielen aus dem fahrenden Wagen heraus sehr schwer ist.
- Wenn der Panzer direkt auf Dich zufährt, so versuchst Du Dich im letzten Augenblick durch einen Sprung seitwärts vor dem Ueberfahrenwerden zu schützen. Auf keinen Fall darfst Du Dich durch sinnloses Davonlaufen den anrollenden Panzern zu entziehen versuchen. Du wirst in der Bewegung sicher erkannt und abgeschossen oder eingeholt und überfahren.

Besuch in einem Venom-Umschulungskurs für Militärpiloten

Wenn heute ein Zivilist einen Militärflugplatz betritt und auf die bereitstehenden Düsenflugzeuge zuschreitet, so beschleicht ihn ein ganz eigenartiges Gefühl. Denn er sieht sich in eine Welt versetzt, für welche andere Gesetze gelten als für die seine: die Welt der hohen Geschwindigkeiten, wo die beiden Grundbegriffe Zeit und Raum aufgelöst erscheinen, weil sie zueinander nicht mehr in einem gefühlsmäßig erfassbaren, sondern nur noch in einem rechnerischen Verhältnis stehen. Man könnte mit einem bekannten Kulturhistoriker vom «Sturz der Wirklichkeit» sprechen. Denn kein Laie wird behaupten können, er stelle sich lebhaft vor wie es sei, wenn man mit ungefähr 900 Stundenkilometern durch die Luft rase.

Und doch gibt es Menschen, für welche diese neuen Proportionen erlebteste Wirk-

lichkeit sind: unsere Militärpiloten. Während ich dem Büro des Chefflugdienstleiters zustrebe, male ich mir diesen Menschentypus ein wenig aus. Ich stelle sie mir als etwas nervöse, schwer nahbare und durch ihre Sonderfunktion reichlich selbstbewußt gewordene Leute vor. Doch schon die erste Begegnung mit dem Chefflugdienstleiter und seinem Stellvertreter beweist mir, wie sehr ich mich getäuscht habe. Erstens finde ich weder hier noch später bei Fluglehrern und Piloten irgendwelche «Starallüren». Und wenn einer von uns dreien nervös ist, so bin es höchstens ich. Ruhig und bestimmt erklären mir die beiden Herren Sinn und Zweck des bevorstehenden Umschulungskurses.

Es gilt, die Piloten, welche bisher «Morane»- und «Vampire»-Maschinen geflogen haben, auf das neue, aus England stam-

mende, aber lizenzmäßig vollständig in der Schweiz hergestellte «Venom»-Düsenflugzeug umzuschulen. Dieses hat gegenüber den «Vampire» vor allem drei Unterschiede aufzuweisen: höhere Leistungsfähigkeit (Steigvermögen, Fluggeschwindigkeit usw.), eingebauten automatischen Schleudersitz und — bedeutend höheren Preis! Letzterer rechtfertigt sich aber. Wir müssen uns klar sein, daß veraltete Flugzeugtypen in einem künftigen Luftkrieg nur beschränkt verwendungsfähig sind, wenn die anderen Länder über die modernsten Kampfflugzeuge verfügen. Sich gegen ihre Anschaffung sträuben, ist Gedankenlosigkeit oder Defatismus. In diesem Falle käme eine Auflösung der Flugwaffe noch billiger und wäre nicht die größere Dummheit als das Halten eines veralteten Maschinenparks — allerdings auch nicht die kleinere!

Jeder Militärpilot hat jährlich 6 Trainingskurse («TKs») zu absolvieren, innerhalb welchen sich die Umschulung auf «Venom» schrittweise vollzieht. Sie wickelt