

Der Motorwagendienst im Luftschutz [Schluss]

Autor(en): **Buchegger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **11 (1945)**

Heft 7

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363116>

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.

en outre qu'au moment où le rapport de gestion fut rédigé, la protection antiaérienne était d'une grande actualité, mais que, la guerre étant terminée, la question se posait si l'on ne pourrait pas réduire notablement la défense antiaérienne active et passive. M. Killer (Baden) demandait qu'on rende les abris particuliers à leur usage ordinaire, M. Wenk (Bâle) voulait la suppression de l'ordonnance sur le déblaiement des combles. Enfin, M. Bosset (Lausanne) protestait contre le fait que même après le 8 mai dernier, jour de la démobilisation des troupes de P. A., des cours de P. A. étaient encore convoqués à Vevey, et ceci malgré une lettre qu'il avait envoyée au chef du Département militaire fédéral.

Dans sa réponse, M. le conseiller fédéral Kobelt, chef du Département militaire fédéral, retenait avec M. Killer qu'il existait réellement un malaise dans le peuple au sujet de la P. A., dû en grande partie aux charges imposées à la population et que ce malaise s'était encore accru ensuite de l'accident déplorable de Zurich, où lors d'un exercice du service du feu par immeuble des prescriptions de service n'avaient pas été observées. Mais en même temps il demandait qu'on se figure dans quelle situation la Suisse se serait trouvée si des mesures de protection n'avaient pas été prises en temps utile. Sans doute, il y eut des victimes aussi dans les abris, mais tandis que ceux qui restaient dans la rue étaient voués à une mort pour ainsi dire certaine, les gens qui se rendaient dans les abris avaient de grandes chances de sauver leur vie. En tout cas, la P. A. a démontré sa valeur pratique lors du bombardement de Schaffhouse, de Bâle et de Zurich. En ce qui concerne le ciment, il s'agissait beaucoup moins de constructions pour la P. A. que des postes sanitaires qui relèvent du secours de guerre à la population civile. Nous avons procédé à une diminution très forte des charges, ajouta-t-il mais nous ne pouvons pas envisager une suppression totale de la P. A., pas plus que celle de l'armée, car, sans vouloir s'abandonner au pessimisme, nous ne devons pas nous départir

de la prudence élémentaire, vu que la paix n'est pas encore définitivement assurée. Il va sans dire que nous étudierons les expériences faites pendant la guerre et la mesure dans laquelle la P. A. peut être réorganisée. Une commission sera nommée à cet effet. Quant aux abris, ceux construits avec des subsides publics doivent être conservés en vertu d'un arrêté des chambres fédérales. Le déblaiement des combles a été maintenu non comme mesure de guerre, mais comme mesure de prévention contre les incendies. La convocation pour la remise du matériel était devenue nécessaire ensuite de la démobilisation des troupes de P. A.; elle était bien plus utile qu'une liquidation par étapes. Les cours faits à Vevey n'ont rien à voir avec le service actif; ils étaient nécessaires pour l'instruction de la troupe de P. A. Enfin, acceptant un postulat de M. Wenk, M. Kobelt se déclare prêt à examiner la revision de toute la législation sur la protection antiaérienne.

Lt. Eichenberger.

Conseil national.

Session d'été 1945.

152. (4755) Motion Addor, du 5 juin 1945.

Le Conseil fédéral est invité à revoir toute la question de la protection antiaérienne, dans le sens suivant:

- 1° Le service de la protection antiaérienne doit-il être maintenu?
- 2° Si oui, de nouvelles bases légales sont à créer après entente avec les cantons et les communes.

Consignataires: Bärtschi, Boner, Boerlin, Brochon, Bühler, Burri, Burrus, Carron, Chaudet, Crittin, Dellberg, Dietschi - Bâle, Dietschi - Soleure, Duttweiler, Eder, Favre, Giroud, Gottret, Graber, Graf, Guinand, Helbling, Hirzel, Humbert, Jaquet, Keller, Kuntschen, Lachenal, Maag, Mauroux, Meier-Eglisau, Meierhans, Meili, Melly, Moine, Muheim, Müller - Amriswil, Nadig, Nerfin, Péclard, Pini, Piot, Quartenoud, Renold, Roulet, Rubattel, Scherrer, Schirmer, Schmid-Dieterswil, Schnyder-Brigue, Schwendener, Sigerist-Schaffhouse, Speiser, Stiefel, Stirnemann, Von der Aa, Wey. (57)

Der Motorwagendienst im Luftschutz

Von Hptm. Buchegger, Basel

(Schluss)

VII. Taktische Grundregeln.

Weil kein Waffendienst zu leisten ist, sind sie verhältnismässig einfach und bestehen in folgendem:

1. Die Motorfahrzeuge sollen nie zentralisiert aufgestellt sein im Ernstfall oder bei ernstfallmässigen Uebungen, also nicht, wie Abb. 16 zeigt. Wir haben viel zu wenig Motorfahrzeuge, als dass wir den Verlust mehrerer durch einen einzigen Bombentreffer riskieren dürften, ganz abgesehen von allen übrigen Folgen.

2. Auch in der Nähe eines Kommandopostens soll sich kein Motorfahrzeug befinden. Fahrer,

Hilfsfahrer und Kader werden in den MWD-Kursen so ausgebildet, dass ihnen die Herstellung der Sichtverbindung mit dem Kommandoposten selbstverständlich sein soll. Ebenso haben es Meldefahrer zu vermeiden, direkt beim Kommandoposten anzuhalten.

3. Die Motorfahrzeuge müssen sich immer (wieder nicht, wie Abb. 17 und 19 zeigen) in Deckung gegen Fliegersicht befinden, und zwar Tag und Nacht! Die Nacht bietet keine Gewähr, dass die Motorfahrzeuge aus der Luft nicht entdeckt werden. Man denke an die Aufhellungsmittel, die dem Flieger heute zur Verfügung

stehen. Vorteilhaft wird man Wald, Wäldchen oder Gebüsche als Deckung aufsuchen. Eine erhebliche Entfernung vom Kommando spielt keine Rolle. Mit der Organisation einer guten Verbindung kann der Zeitverlust, hervorgerufen durch die Entfernung, auf ein praktisch genügend kleines Mass heruntergebracht werden.

Sind keine Wald- oder Buschpartien in nützlicher Distanz vorhanden, so gibt es vereinzelt Bäume, die Deckung gewähren. Auch unter Vordächern landwirtschaftlicher Gebäude ergibt sich die nötige Sicherheit gegen Sicht von oben. Schliesslich kann man Aeste und Tücher derart über das Motorfahrzeug legen, dass es nicht leicht erkannt werden kann. Bedingung ist, dass das Sonnenlicht nicht so auf das Fahrzeug fällt, dass es scharfe Schlagschatten wirft, also je nach Tageszeit die West-, Nord- oder Ostseite von Gebäuden wählen. Künstliche Tarnung ist immer nur wirksam, solange sich das Fahrzeug nicht bewegt.

4. Wenn Motorfahrzeuge in Deckung gefahren werden, so ist sehr darauf zu achten, dass nicht über weichen Ackerboden, Wiesen oder aufgeweichte Strassen gefahren wird. Die Fahrspuren sind aus grossen Höhen noch mit Leichtigkeit zu erkennen (siehe Abb. 17 und 18).

5. Der Motorfahrer bleibt immer bei seinem Fahrzeug. Der Hilfsfahrer überbringt die Meldung zum Kommandoposten oder dem Vorgesetzten. Auch bleibt der Hilfsfahrer in der Nähe des Kommandopostens zur Entgegennahme weiterer Befehle. Er stellt sich so auf, dass er jedes Zeichen, das vom Kommandoposten aus gegeben wird, sieht, d. h. er steht immer in Sichtverbindung mit dem Kommandoposten oder mit seinem direkten Vorgesetzten, der seinerseits Verbindung mit dem Kommandoposten, oder auch Schadensplatzkommandanten, hat. Der Hilfsfahrer ist der Verbindungsmann zwischen Fahrzeug und Kommandoposten oder Vorgesetzten. Er hat den erhaltenen Befehl an den Fahrer weiterzugeben und mit diesem gemeinsam richtig durchzuführen. Es ist schon weiter oben erwähnt, dass die Befehle nicht schriftlich gegeben werden können. Dazu mangelt die Zeit.

6. «Strasse frei» ist eine weitere Grundregel. Andere sollen ungehindert passieren können. Auch bei Übungsaufstellung (siehe Abb. 10) stehen die Fahrer nicht auf der Strasse. Sind die Fahrer im Zeichen «Verstehen» und «Weitergeben» fertig ausgebildet, dann wird Aufstellung in Deckung gegen Fliegersicht bezogen. Im Falle von Abb. 10 bietet der Wald links und rechts gute Deckung. Dass dann auch der Höhere die Befehlsausgabe an einem Ort vornimmt, der sowohl die Strasse freigibt als auch gegen Sicht von oben geschützt ist, ist selbstverständlich. Ganz sicher soll die Befehlsausgabe nicht so vorgenommen werden, wie die Abb. 16 und 19 zeigen.

7. Ertönt während der Fahrt Fliegeralarm, dann wird mit grösstmöglicher Eile in Deckung

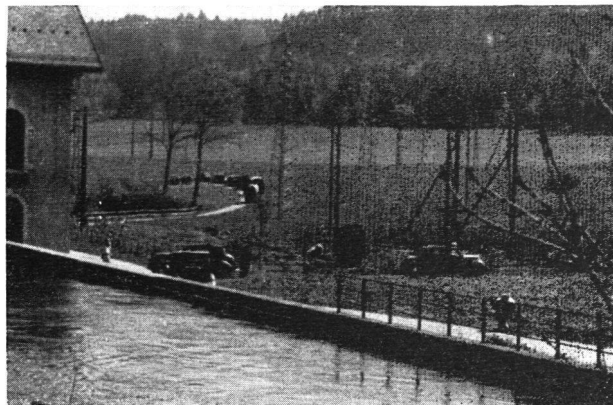


Abb. 16.

Typisches Beispiel, wie Motorfahrzeuge nicht aufgestellt sein sollen. Auch die Befehlsausgabe an der Spitze ist ganz falsch. Nirgends ist Deckung. Die Aufstellung ergab sich bei einer Uebung wegen falscher Befehlsweitergabe. Der Befehl lautete: «Strasse gesperrt!» Er wurde weitergegeben mit: «Spitze anhalten!»

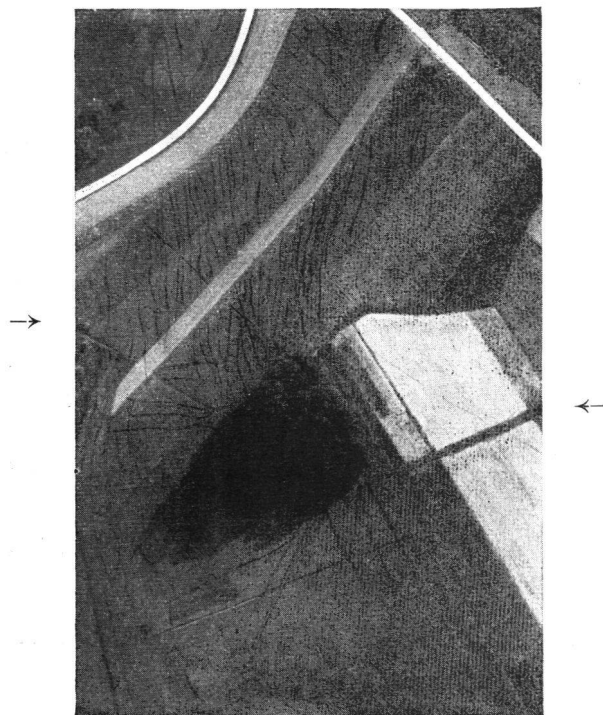


Abb. 17.

Aufnahmehöhe 700 m. Man beachte die Fahrspuren zum Wäldchen, das als Deckung benützt wurde. Man beachte auch besonders die vielen Fußspuren, die von allen Seiten zum Wäldchen verlaufen und noch sehr gut sichtbar sind. (Abb. vom Kdo. Fl- und Flab-Trp. zur Verfügung gestellt.)

gefahren. Im Gegensatz zur normalen Fahrzeugaufstellung, nämlich Kühler vorn in Ausfahrtrichtung, wird bei Fliegeralarm nicht darauf geachtet. Die Hauptsache ist rasches Verschwinden. Auch auf ein gelegentliches Einsinken der Räder kann nicht gross geachtet werden. Nach dem Alarm ist es besser und leichter, ein etwas eingesunkenes Motorfahrzeug wieder flottzumachen, als für ein zerschossenes Fahrzeug Ersatz verlangen zu müssen und nicht erhalten zu können.

Ist das Fahrzeug in Deckung gefahren, so verlassen es Fahrer und Hilfsfahrer und begeben sich ihrerseits in Deckung.

8. Es ist Sache des Kdt., zu bestimmen, ob bei Fliegeralarm trotz der Gefahr weitergefahren werden muss. Soll dies stattfinden, dann ist der entsprechende Befehl vor Antritt der Fahrt an die Fahrer zu geben; denn das normale Verhalten ist unter 7. beschrieben.

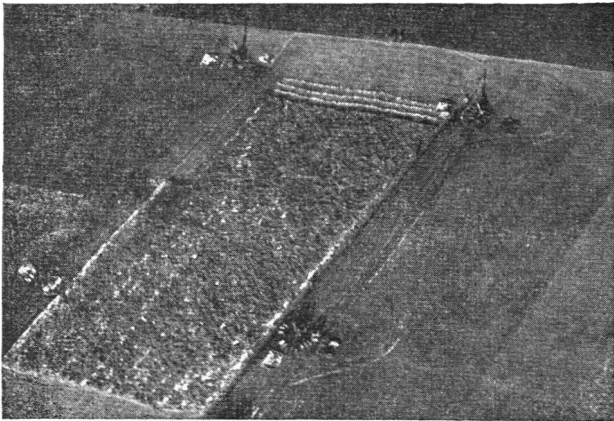


Abb. 18.

Aufnahmehöhe 1200 m. Man beachte die Fahrspuren im nicht gepflügten Land. (Abb. vom Kdo. Fl. u. Flab.-Trp. zur Verfügung gestellt.)

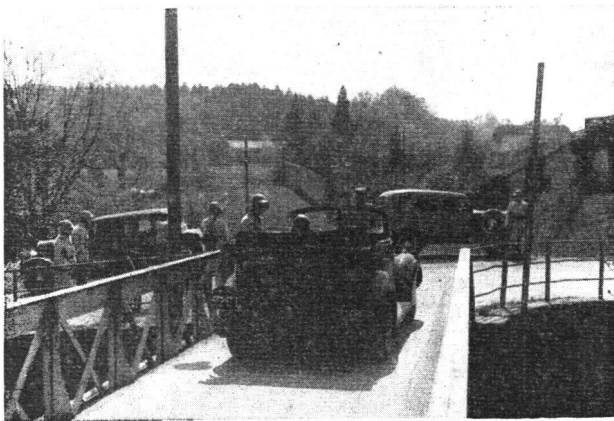


Abb. 19.

Ein abschreckendes Beispiel. Strasse verstopft und keine Deckung. Befehlserteilung mitten auf dem Platz

9. Aus irgendeinem Grunde fahruntüchtig gewordene Fahrzeuge sind unter allen Umständen aus der Fahrbahn zu entfernen.

10. Vergastetes oder vergiftetes Gelände ist zu umfahren. Motorfahrzeuge zu entgiften, ist eine umständliche Sache, abgesehen von den Folgen, die der Ausfall eines Motorfahrzeuges bedingt.

VIII. Einordnung des MWD in die Luftschutzeinheiten.

Die grundsätzliche Regelung ist schon im Jahre 1943 getroffen worden. Bei der grossen Verschiedenheit der einzelnen LO musste die Regelung elastisch gehalten werden. Es dürfte selbstverständlich sein, dass die wenigen grossen Ein-

heiten ihren MWD anders organisieren müssen, als die kleinen LO, die nur 1—3 Motorfahrzeuge zugeteilt erhalten. Deshalb lautet die Regelung: «Motorfahrer und Motorfahrzeuge werden entweder in die innerhalb der Einheiten bestehenden Dienstzweige eingeteilt oder dem Einheitskommandanten unmittelbar unterstellt.

In grossen LO können motorisierte Detachements gebildet werden.»

In kleinen Einheiten wird der Kommandant mit seinen wenigen Motorfahrern leicht zurecht kommen. Was mit dem Reparaturwesen zusammenhängt, kann er seinem Fourrier übergeben. Der MWD untersteht fachtechnisch dem Armeekommando. Der Reparaturdienst ist so geregelt, dass er sich gleich abzuwickeln hat wie jener in der Armee. Siehe MWD 44, Ziffer 107, und die dortigen Hinweise. Vorteilhaft ist es, auch für die kleinen LO, wenn sie einen im MWD ausgebildeten Unteroffizier haben, der dann dem Fourrier in den reinen Reparaturfachfragen an die Hand gehen kann. Bis zu etwa fünf Motorfahrzeugen kann die Arbeit, die der MWD nötig macht, gut neben andern Dienstleistungen erledigt werden.

Einheiten von drei bis zu acht Motorfahrzeugen sollten mindestens einen im MWD ausgebildeten Unteroffizier haben, der als erste Pflicht die Betreuung der Motorfahrzeuge zu übernehmen hat.

Von 8—12 Motorfahrzeugen sind schon zwei Unteroffiziere voll beschäftigt, von 12 zugeteilten Motorfahrzeugen an sollte ein Motorfahrer-Offizier mit einigen Motorfahrer-Unteroffizieren vorhanden sein. Die Zahl der Offiziere und Unteroffiziere wächst natürlich mit der Grösse der LO.

Die wenigen grossen LO, die ihre Mittel gewöhnlich noch links und rechts eines Flusses verteilen müssen, können im Ernstfall schon zwei bis drei Offiziere und einige Unteroffiziere voll mit dem MWD beschäftigen.

Die Verteilung der Motorfahrzeuge wird sich auf ähnliche Grundlagen stützen. In den kleinen Einheiten wird der Kommandant selbst und direkt über die Motorfahrzeuge verfügen. Er wird diesem oder jenem Zugführer, vielleicht auch nur Gruppenführer, ein Motorfahrzeug für die Erledigung seiner Aufgabe oder auch für eine Tagesarbeit zuweisen. Je nach der Zahl der der Einheit zugeteilten Motorfahrzeuge wird er vorteilhaft ein Fahrzeug für die Feuerwehr und eines für den Sanitätsdienst herrichten und für diese Dienstzweige reservieren.

Mittlere LO teilen ihre Motorfahrzeuge vorteilhaft den einzelnen Dienstzweigen fest zu. Der Offizier, dem das Motorfahrzeug zugeteilt ist, wird dem Kommandanten gegenüber für den Unterhalt des Fahrzeuges verantwortlich.

Luftschutzorganisationen mit Bataillonsstärke steht es frei, alle ihnen zugeteilten Motorfahrzeuge auf die Kompagnien zu verteilen oder einen Teil als Bataillonsreserve zusammenzuhalten. Letztere

Lösung wird für die wenigen grössten Luftschutzorganisationen das Richtige sein. Es müssen vom Bataillonskommandanten zwei Möglichkeiten berücksichtigt werden, und zwar:

1. wenn ein Stadtteil, also ein Kompagnie-Gebiet, besonders gelitten hat, so muss der betreffenden Kompagnie eine zusätzliche Anzahl Motorfahrzeuge zu den fest zugeteilten sofort zur Verfügung gestellt werden können;
2. für fahruntüchtig gewordene Motorfahrzeuge muss der betreffenden Kompagnie sofort Ersatz geboten werden können.

Beiden Möglichkeiten kann das Bataillonskommando aber nur gerecht werden, wenn eine Bataillonsreserve vorhanden ist.

Hier mag eingeflochten sein, ob die Bildung eines Dienstzweiges MWD nicht die vorteilhaftere Lösung wäre. Die jetzige hat den Nachteil, dass sie dem Kompagniekommandanten oder auch nur dem Zugführer einen falschen Bestand anzeigt. Es wird z. B. mit einem Zug Sanitätern von 22 Mann Bestand gerechnet. Darunter sind aber 5 im MWD ausgebildete. Diese haben bei einer Aktion laufend die Motorfahrzeuge zu führen und nachher auch für den nächsten Einsatz wieder bereitzustellen. Sie fehlen dem Zug also dauernd. Der Zug hat praktisch nur einen Bestand von 17 Mann. Ebenso ist es in grösserem Maßstab bei der Kompagnie und dem Bataillon.

IX. Was muss das Kader der Luftschutzeinheiten vom MWD wissen?

Besonders jene Offiziere und Unteroffiziere, die zur Unterstützung ihrer Arbeit Motorfahrzeuge dauernd oder vorübergehend zugeteilt erhalten, dürfen dem Wesen des MWD nicht absolut fernstehen.

Sehr wichtig zu wissen ist, dass das Motorfahrzeug ein Gerät wie ein anderes ist. Bevor es nach Gebrauch weggestellt wird, ist es für den nächsten Gebrauch restlos betriebsbereit zu stellen. Die nötigen Arbeiten hat der Motorfahrer auszuführen. Es ist ihm die Zeit einzuräumen, die zur Verrichtung der Arbeit nötig ist. Hier sei ein wichtiger Satz aus der Ausbildungsvorschrift für die Motortransporttruppe eingeflochten (Seite 74, 1. Teil):

«Angesichts der grossen Bedeutung der Motorfahrzeuge für die Bedürfnisse der Armee einerseits (lies auch Luftschutz), der verfügbaren Reserven an Fahrzeugen, Ersatzbestandteilen und Betriebsstoffen andererseits, ist es erste Pflicht aller Wehrmänner, denen Motorfahrzeuge anvertraut werden müssen, mit absoluter Pflichttreue und unter fortwährender Befolgung grösster Sparsamkeit für deren volle Betriebsbereitschaft besorgt zu sein.»

Je besser die Motorfahrzeuge gepflegt werden, je weniger Versager werden auftreten, und zwar besteht die Pflege nicht nur im Motoren warm laufen lassen und Probefahrten machen.

Dass dem Motorfahrer ein richtiger Befehl erteilt werden muss, ist schon unter «III. Ausbildung des Motorfahrerkaders» behandelt. Für eine kurze Einzelfahrt in der eigenen Ortschaft wird Orientierung, Absicht, Auftrag und Verschiedenes sehr kurz ausfallen.

Anders, wenn der Fahrer weiter weg muss, so dass er vielleicht 24 Stunden oder noch längere Zeit von seiner Einheit wegbleibt. Dann muss er wissen, welche Strassen gesperrt sind, wo er nächtigen kann oder soll, wo und wie er sich verpflegen muss, wo und wie er ärztliche Hilfe anfordern oder aufsuchen kann, wo sich etwa die nächsten Reparaturmöglichkeiten befinden, wo der Standort seines Kommandanten ist usw.

Grössere Fahraufträge zu erledigen, d. h. mehrere bis viele Motorfahrzeuge einzusetzen, werden wohl nur unsere mittleren und grossen LO haben. In diesen ist ein ausgebildeter Offizier oder Unteroffizier vorhanden oder soll vorhanden sein. Vorteilhaft wird der Fahrbefehl ihm erteilt. Er verarbeitet den Befehl zur Weitergabe. Gehen mehrere Motorfahrzeuge miteinander, so wird mindestens ein Motorfahrerunteroffizier die Fahrt überwachen, d. h. für Verlad, Fahrt und Ablad die Verantwortung und den Befehl übernehmen. Von acht Motorfahrzeugen an sollte 1 Motorfahreroffizier die Fahrt übernehmen. Die Grenze der Motorfahrzeugzahl lässt sich nicht scharf ziehen. Es ist nur zu bemerken, je grösser die Kolonne, je mehr Kader erforderlich ist.

Um nicht allzu weitläufig zu werden, mögen obige Hinweise genügen, vermehrt um den einen:

Alles, was der Truppenführer, dem Motorfahrzeuge zugeteilt sind, von der Behandlung derselben wissen muss, findet er im Dienstreglement der Armee, 1933, Ziffer 122 und 123, sowie Anhang V, Seite 203—205.

X. Ausbildung des Luftschutzkaders zur Einführung in den Dienst mit Motorfahrern und Motorfahrzeugen.

Unter IX. ist erwähnt, dass sogar ein Unteroffizier in den Fall kommen kann, ein Motorfahrzeug zur Lösung einer Aufgabe zugeteilt zu erhalten. Das Wesentliche, was er wissen muss, ist in jenem Abschnitt behandelt. Wie viel leichter würde sich aber das Kader in die Materie einarbeiten, wieviel Aerger für den einzelnen und grosse Kosten für die Allgemeinheit könnten erspart werden, wenn die Kenntnis der Grundlagen für den MWD in den Kadernschulen gelehrt würde, statt sie nur in trockenen Reglementen zu haben.

Gilt das schon für den Unteroffizier, so gilt es in erhöhtem Masse für den Offizier und vom Kompagnie-Kommandant-Stellvertreter an wird es direkt zum «Muss». Hier seien einige Sätze eingeflochten, entnommen aus «Die Entwicklung des Motorwagendienstes der Armee vor und während

des Weltkrieges von 1914—1918, von Oberst G. Hamberger», erschienen in der «Auto-Revue» Nr. 38, vom 20. September 1944.

Die Mannschaft des Motorwagendienstes bestand aus den Mitgliedern des «freiwilligen Automobilcorps», aus Hilfsdienstpflichtigen, Freiwilligen und wenigen Militärdienstpflichtigen, die sich meistens bei ihren Einheiten nicht besonders gut bewährt hatten. Tüchtige Leute zum Motorwagendienst abkommandieren zu lassen, weigerten sich die Einheitskommandanten meist strikte.

Den Motorfahrern fehlten neben der militärischen Disziplin meist auch die Kenntnisse für den richtigen Unterhalt des Wagenmaterials. Die Mannschaftsausrüstung war denkbar mangelhaft.

Neben diesen Mängeln von der Materialseite her litt der Motorwagendienst auch unter dem Umstand, dass ihm die Offiziere der Armee nicht das nötige Verständnis entgegenbrachten. Man verlangte sehr viel, ja oft Unmögliches von den Chauffeurs, ohne sich sonst um dieselben zu kümmern, so dass die weniger Standhaften oft etwas verbummelten und den Unterhalt des

Wagenmaterials vernachlässigten. Diese Uebelstände konnten nach und nach durch die bessere Auswahl und gründlichere Ausbildung der Mannschaften, sowie durch Aufklärung der Offiziere der Armee in den Zentralschulen weitgehend behoben werden, so dass sich schon gegen Ende 1917 eine Besserung zeigte.

In der Armee ist man dazu übergegangen, Offiziere der motorisierten Artillerie und anderer Waffengattungen in besondere Ausbildungskurse im MWD zu senden. Bei den Genietruppen ist der MWD als Unterrichtsfach in den Vorkurs der Offiziersschule eingeführt. Der heutige Offizier muss sich unbedingt vertraut machen mit dem Motorfahrzeug, seinen Tücken, der taktischen Anwendung desselben und mit den Kosten, die durch unsachgemäße Behandlung entstehen.

Der Unterricht in unseren Kadernschulen hätte sich natürlich nicht nur auf die Theorie zu beschränken. Es gehören praktische Vorführungen dazu, ja von der Offiziersschule an sogar Arbeiten mit Motorfahrzeugen während verschiedenen praktischen Uebungen.

Le service motorisé de la P. A.

(Résumé de l'article en allemand)

La nécessité évidente pour les organisations P. A. d'avoir à leur disposition des véhicules automobiles soulève plusieurs problèmes.

I. — *L'instruction des chauffeurs.* Les conditions de travail difficiles et anormales du service de guerre exigent une instruction poussée du personnel.

1° *Connaissances en mécanique.* Le personnel doit être à même de maintenir les véhicules en état de marche, malgré les efforts supplémentaires qu'on exige d'eux; il n'a souvent à sa disposition que des moyens de fortune. Il doit reconnaître à temps les irrégularités de fonctionnement qui risquent de causer une panne irréparable en temps utile.

2° *Expérience technique.* En cas d'engagement sérieux, les conducteurs devront vaincre des obstacles de toutes sortes, routes détruites ou barrées, passages étroits, obscurité absolue, etc. Ce n'est que dans des cours spéciaux qu'ils acquerront l'habileté voulue. Ils apprendront aussi à fond la marche en colonne et le transport des blessés.

3° *Formation militaire.* Pour devenir un soldat sur lequel on puisse compter absolument, le futur chauffeur est mis à une dure école de discipline. Il s'habitue à se subordonner et même à se sacrifier à l'accomplissement exact et ponctuel de la mission reçue. En outre, il s'entraîne à la réception et transmission de messages et d'ordres oraux.

II. — *L'équipement du chauffeur militaire* doit comprendre, dans un paquetage limité, tout ce dont il peut avoir besoin en étant réduit à ses propres moyens.

III. — *L'instruction des cadres* comprend la tactique, l'art de donner des ordres oraux clairs et précis, la lecture de la carte, le service de réparation et la connaissance des formalités de réquisition. (Cf. le Règlement du service automobile de 1944.) Avec de la bonne volonté, le gradé peut s'entraîner dans ces disciplines même en dehors du service.

IV. — Le nombre des *véhicules spéciaux* (voitures de piquet, ambulances, etc.) étant très restreint, il s'agit d'en improviser en aménageant des camions légers ou des voitures de personnes; il faut surtout les munir d'un dispositif d'attelage.

V. — Pour les *réparations urgentes* — qui sont d'autant plus rares que les véhicules sont mieux entretenus — une équipe de mécaniciens et un outillage minimum sont indispensables.

VI. — Ces *mécaniciens* doivent être capables de se débrouiller avec un outillage restreint. Nous aurons bientôt la possibilité de les faire instruire dans les cours spéciaux de l'armée.

VII. — *Quelques principes de tactique.* 1° Le stationnement des véhicules doit être décentralisé et invisible aux avions (à couvert sous des arbres, avant-toits, etc.)

2° Les véhicules ne s'approchent qu'à une certaine distance des P. C., afin de ne pas les trahir par leur va-et-vient et leurs traces convergentes; ils évitent de même de se rendre à couvert par un terrain mou.

3° C'est l'aide-chauffeur qui assure la liaison entre le P. C. ou chef d'intervention et le chauffeur, qui reste auprès de sa machine.