Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 123 (1957)

Heft: 10

Artikel: Der Reparaturdienst bei der Panzertruppe

Autor: Moser, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-27207

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

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

bemannten Flugzeuges «Matador» (Erde - Erde, aeronautisch und ferngesteuert), als die Waffe der Armeegruppen.

In Süd-Europa verfügt die Abteilung «SETAF» über die Möglichkeit, allen Stufen Atomfeuer geben zu können, den Divisionen in erster Linie durch die Artillerierakete «Honest-John» und den höhern Stufen durch die ferngesteuerte Rakete «Corporal». Bevor also die Kräfte der untern Stufen ihre Ausrüstung mit Atommitteln begonnen haben, hat sich über ihnen eine wirksame Verstärkung durch Mittel mit Atommöglichkeit aufgebaut. Diese Möglichkeiten lassen die unerbittliche Entwicklung der ultramodernen Bewaffnung offenbar werden.

Auf allen Stufen scheinen sich also Raketen aller Kategorien und Verwendungsarten durchzusetzen. Das führt uns zu einer Tatsache, die enorme Wichtigkeit besitzt: Je mehr sich der Geschoßträger entwickelt und je mehr die Reichweite wächst, um so wirksamer muß das Geschoß selber sein. Ab mindestens 100 km Reichweite ist das herkömmliche Explosivgeschoß nicht mehr wirksam genug. Der Geschoßträger erweist sich als zu kostspielig für eine Explosion mit beschränkter Wirkung. Über 1000 km (als Größenordnung) erfordert die Wirkungsrentabilität das Atomgeschoß. Unsere Zeitepoche ist somit gekennzeichnet durch das Wettrennen um die größte Kriegsmaschine.

Der Reparaturdienst bei der Panzertruppe

Von Major E. Moser

Wir veröffentlichen den nachstehenden Aufsatz, weil er uns eine Reihe von Erfahrungen zu enthalten scheint, die beherzigenswert und auch für die Kommandanten von motorisierten Einheiten von Interesse sind. — Da der Reparaturdienst bei der Panzertruppe erst im Aufbau begriffen ist, hat der Leser zu berücksichtigen, daß möglicherweise in der Zukunft noch Änderungen an der gegenwärtigen Organisation, von welcher der Verfasser ausgeht, vorgenommen werden. Red.

Die Führung motorisierter und mechanisierter Verbände gehört zum Schwierigsten in der neuzeitlichen Kriegführung, weil sich jeder gegebene – oder auch nicht gegebene – Befehl sehr rasch in positivem oder negativem Sinne auswirkt und weil der erfolgreiche Einsatz von vielen Schwierigkeiten technischer Art abhängig ist. Dies bedingt, daß der Kommandant eines solchen Verbandes mit guten und zuverlässigen Fachoffizieren umgeben ist, die er dann auch wirklich konsultiert. Letzteres wird leider oft unterlassen, bzw. der Fachoffizier wird als lästiges Anhängsel empfunden,

weil er für die Instandstellung und Marschbereitschaft seine Forderungen stellt. In den Wiederholungskursen wird hierin viel gesündigt, so daß die Kriegswirklichkeit oft weit entfernt ist von dem, was sein sollte. Dem Reparaturwesen wird viel zu wenig Bedeutung beigemessen und es wird deshalb auch als Stiefkind behandelt.

Der Führer eines Panzerverbandes wird gut tun, sich vom Fachoffizier eingehend beraten zu lassen. Zeitweise soll er selbst sich mit den Details des Betriebsstoffnachschubes und des Reparaturwesens befassen. Seine Entschlüsse und Befehle werden dann kriegswirklicher aussehen.

Der Fachoffizier wird verschiedene Reparatur-Züge bilden, die er gestaffelt einsetzt. Er wird nur ein oder zwei Züge nahe der Front halten, während die übrigen Rep.Züge 20–30 km zurückliegen. Dies deshalb, damit die Reparaturen von der Truppe unter Mithilfe der Rep.Züge rasch erfolgen können, ferner das Abschleppen und Verschieben von Fahrzeugen vermieden werden. Anderseits dürfen bei feindlichen Einbrüchen oder beim Zurückziehen der eigenen Panzer die Rep.Züge nicht überrascht werden.

Rep.Züge sollen sowenig wie möglich verlegt werden und selbstverständlich nie alle miteinander auf dem Marsch sein. Der Rep.Dienst darf nicht unterbrochen werden durch falsche Organisation. Wie die Staffelung der einzelnen Züge sein soll, ist deshalb gut zu überlegen.

Bei der Panzerwaffe ist darauf zu achten, daß möglichst viele Reparaturen von der Truppe selbst ausgeführt werden, wobei die Truppen durch *fliegende Rep.Detachemente* weitgehend unterstützt werden können. Dies deshalb, damit Fahrzeugverschiebungen und Zeitverluste vermieden werden. Die Verkürzung der Wege ist also anzustreben, bei gleichzeitiger Zeitgewinnung für die Instandstellungsarbeiten und deren Beschleunigung.

Sehr wichtig ist die Verbindung innerhalb des Verbandes. Da die Panzer in vorderster Linie verwendet werden, muß die Verbindung zu den Rep.-zügen rasch und sicher sein. Ist sie es nicht, so verlieren die Rep.Züge den Anschluß zu ihrer Truppe. Unsicherheit und Sucharbeit sind die Folgen. Die Verbindung ist schon deshalb von großer Bedeutung, damit die Rep.-Werkstatt weiß, was vorne vor sich geht, und sie ihre Arbeit und Bereitschaft einteilen kann. Bei einem unerwarteten Rückzug der eigenen Truppen oder bei einem Durchbruch des Feindes dürfen die Rep.Werkstätten davon nicht überrascht werden, denn sie können mit ihrem Material nicht so rasch in Bewegung gesetzt werden ohne vorherige Vorbereitungen. Also auch gute Verbindung von vorne nach hinten!

Eine Rep.Werkstatt mit den Mechanikern, Schlossern, Funkspezialisten usw. verteidigen zu wollen ist sinnlos. Besser ist, so viel Material wie möglich mitzunehmen, den Rest zu zerstören und sofort zurückzugehen. Es ist

viel wichtiger, die Spezialisten hinter der Front wieder zu sammeln, um sie erneut für Reparaturarbeiten einsetzen zu können. Ihr Verlust ist im Kriegsfall kaum wieder gut zu machen, weil der Ersatz nicht mehr möglich sein wird. Facharbeiter sind ja bei den motorisierten Truppen immer ein Problem und sie sollten deshalb nicht unnütz im Kampf geopfert werden. Es ist danach zu trachten, die Kampfkraft der motorisierten und mechanisierten Truppen zu erhalten durch einen guten Reparaturdienst. Die Verbindung zu den Rep.Werkstätten sollte deshalb mittelst Funk erfolgen und nicht allein durch Motorradfahrer.

Den Motorradfahrern muß der Kommandant besondere Beachtung schenken, wenn er nicht erleben will, daß sie schon nach wenigen Tagen absterben. Sie haben im allgemeinen zu wenig Schlaf und Ruhe und kommen meist bei der Verpflegung zu kurz, insbesondere für warme Speisen. Sie treffen nämlich immer dann ein oder haben erst dann Zeit zum Essen, wenn die anderen schon verpflegt sind. Sie sollten deshalb nicht ohne Kontrollen eingesetzt werden.

Das Arbeiten Tag und Nacht hat seine Grenzen, wenn die Mannschaft zuverlässig und rasch arbeiten soll. Stehen genügend Fachleute zur Verfügung, so kann in Schichten gearbeitet werden. Die größten Anfälle für die Rep.Werkstätten werden am Mobilmachungstag, bei der Dislokation und bei Kampfhandlungen zu erwarten sein. Sich hierfür vorzeitig einzurichten ist Bedingung, wenn die Instandstellungsarbeiten innert nützlicher Frist bewältigt werden sollen. Die Fahrer und Mitfahrer der ausgefallenen Fahrzeuge müssen bei den Instandstellungen mithelfen, um so die Spezialisten zu entlasten.

Vielfach herrscht die Meinung vor, ein Soldat in der Rep.Werkstatt habe einen einfacheren und leichteren Dienst als der Mann an der Front. Das ist ein großer Irrtum, denn die Ermüdung in der Werkstatt und die seelischen Beanspruchungen sind ebenso groß. Die Gefahr der Fliegereinwirkung, die Schwierigkeiten zur Erledigung der Aufgabe (Unzulänglichkeiten in den Einrichtungen, Unfälle, Hetze usw.), die Angst, der Truppe zu wenig rasch behilflich zu sein, das viele Hinein- und Hinauskriechen an den Fahrzeugen, die Gasentwicklungen, das Öl- und Fettgeschmier, Benzingerüche usw. wirken viel mehr belastend auf den Mann, als allgemein angenommen wird. Der Mann in der Werkstatt arbeitet Tag und Nacht und sieht dennoch immer wieder nur Arbeit vor sich, mit der Angst, er könne sie nicht mehr bewältigen. Ist ein Fahrzeug marschbereit, stehen schon weitere vor der Werkstatt. Wegen Kleinigkeiten bleibt ein Fahrzeug oft mehrere Stunden oder Tage da und kann nicht fertiggestellt werden, trotzdem alles drängt. Die seelische Belastung ist deshalb groß.

Das Unteroffizierspersonal hat auf die Reparaturleistungen starken Einfluß. Es ist deshalb zu empfehlen, ihm besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Sie sind öfters über die Arbeit, Ausrüstung, Ersatzteilfragen, Organisation, Mannschaft, Verpflegung usw. zu befragen.

Von großem Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der Reparaturmannschaft ist die Verpflegung. Die Zubereitung der Verpflegung und ihre Abgabe sollte deshalb bei den Rep.Zügen unabhängig von der anderen Mannschaft sein, weil sie sich nach der Arbeit richtet, bzw. in Schichten verpflegt wird. Bewährt hat sich, am Morgen und am Abend je eine reichliche und warme Mahlzeit abzugeben, am Mittag eine leichtere. Zu empfehlen ist ebenso die Abgabe von Zwischenverpflegungen, insbesondere Flüssigkeiten wie Tee, Kakao, Kaffee, Ovo usw. Die Müdigkeit wird dadurch sehr zurückgedrängt. Erfrischend wirkt auch Musik während der Mahlzeit oder im Werkstattwagen, vor allem nachts. Sobald die Rep.Mannschaft weiß, daß die übrige Mannschaft zur Ruhe gegangen ist, nimmt die Leistungsfähigkeit sofort ab. Es sind deshalb alle Mittel anzuwenden, daß dies nicht der Fall wird. Der Kommandant sollte es sich nicht nehmen lassen, hie und da nachts den Rep.Zügen einen Besuch zu machen.

Rep.Werkstätten in Wäldern einzurichten ist nur dort anzuraten, wo eine Straße mit festem Unterbau als Werkstattboden benützt werden kann. Niemals ist das Werkstattzelt auf weichen Untergrund aufzuschlagen, weil schon nach einigen Tagen, besonders bei mehrtägigem Regenwetter, der ganze Boden und die Zufahrtswege ein einziger Morast werden. Unter solchen Umständen kann die Instandstellung nicht rasch und zuverlässig vor sich gehen. Das Verlegen des Werkstattzeltes und die Neueinrichtung verursachen in solchen Fällen nur Zeitverluste. Es lohnt sich also, von Anfang an einen guten Werkstattplatz vorzusehen. Das gleiche gilt für die Zufahrtswege. Aufgewühlte Wege verraten dem feindlichen Flieger zu viel. Wird eine Straße im Wald für die Rep.Werkstätten verwendet, so ist sie beidseitig für andere Truppen zu sperren und zu kennzeichnen.

Die Verlegung der Rep.Werkstätten in Dörfer oder kleinere Ortschaften ist empfehlenswert, weil geeignete Häuser und Vordächer die Instandstellungsarbeiten sehr erleichtern. Fahrzeuge, die nicht in Arbeit sind, können in einen Wald gestellt werden oder sie sind gut zu tarnen. Für die Instandstellung und Unterhaltung der Straßen ist entsprechendes Material bereitzuhalten, vor allem Kies und Sand. Das gleiche gilt im Winterdienst.

Kiesgruben eignen sich teilweise auch als Werkstattplatz oder Parkplatz für Fahrzeuge. In allen Fällen sollten mehrere An- und Abfahrwege vorgesehen und organisiert werden.

Im allgemeinen sollte davon abgesehen werden, das Werkstattpersonal

für den Wachdienst zu verwenden, weil dies zu sehr belastet (Schlafmangel usw.) und die Qualität der Arbeit und die Leistungsfähigkeit des Mannes stark vermindert wird. Wichtig ist in erster Linie, daß die Kampftruppe möglichst rasch wieder einsatzfähiges Material erhält. Das gleiche ist von der Fliegerabwehrorganisation zu sagen.

Es wirft sich auch die Frage auf, ob es nicht zweckmäßig wäre, die Panzerfahrer alle zwei oder drei Monate für mehrere Tage zum Fahrtraining aufzubieten, so wie dies bei den Fliegertruppen der Fall ist. Auf diese Weise könnte die Fahrtüchtigkeit wesentlich gehoben werden und es würden die Reparaturanfälle bestimmt niedriger bei der Mobilmachung der Truppe. Die Kriegstüchtigkeit der Panzertruppe würde nur gewinnen.

Die gute Führerschulung und ein rasch und zuverlässig arbeitendes Reparaturwesen sind bei motorisierten und mechanisierten Truppen die Grundbedingungen für den erfolgreichen Einsatz.

Kampf um die Metaxas-Linie

Von Alex Buchner

In den ersten Apriltagen 1941 war in Südbulgarien im Rahmen der 12. deutschen Armee das Korps des Generals der Infanterie, Böhme, gegen Griechenland aufmarschiert. Während die 2. Panzerdivision durch das Strumica-Tal um den Doiran-See westlich ausholend auf Saloniki angesetzt war, sollten rechts davon die 6. Gebirgsdivision, links die 5. Gebirgsdivision das Gebirge durchstoßen. Ziel des Gesamtangriffes war es, sich möglichst schnell in den Besitz der Nordküste des Ägäischen Meeres mit seiner Inselwelt zu setzen.

Die 5. Geb.Div. unter Generalmajor Ringel hatte im Schwerpunkt des Korps die Festungslinie westlich der Rupel-Paß Enge, wo sich die stärksten Bollwerke befanden, frontal zu durchbrechen. Ziel und Aufgabe für die Division war, den Gebirgsausgang zu erkämpfen, die Struma-Brücke ostwärts Neon-Petritsi unversehrt in die Hand zu bekommen und den Rupel-Paß aus der Flanke von Nordwesten her zu öffnen.

Dort, im Aufmarschraum der Division im Nordosten Griechenlands riegelten die ragenden Bergwände des Belaschitza-Gebirges das Land gegen Bulgarien und Jugoslawien ab. Das Grenzgebirge mit seinen Höhen von teilweise über 2000 Metern und einer Talsohle von nur 100 Metern fiel langsam nach Osten zur Struma hin ab. In dem der 5. Geb.Div. zugewiesenen Angriffsstreifen gingen vom Hauptkamm drei Rücken aus, die nach