

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 128 (1962)

Heft: 4

Artikel: Die Umschulung zur Motorisierung

Autor: Wanner, Herbert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39856>

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: 13.01.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift

Offizielles Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Adressen der Redaktoren:
 Oberstlt. i. Gst. Wilhelm Mark
 Aarau, Oberholzstraße 30
 Major Herbert Wanner
 Hünibach bei Thun
 Mülinenstraße 34

Die Umschulung zur Motorisierung

1. Allgemeines

Die mechanisierten Divisionen werden nach der neuen Truppenordnung aus je zwei Panzerregimentern und einem motorisierten Infanterie-Regiment bestehen. Die Infanterie-Regimenter erhalten geländegängige Fahrzeuge und werden zum motorisierten Kampfverband umgeschult.

Die taktischen Aufgaben werden sich von den bisherigen kaum unterscheiden. Für die enge Zusammenarbeit mit den Panzern sind die mechanisierten Begleittruppen in den Panzer-Regimentern geschaffen worden. Die Umschulung kann sich daher auf die Umstellung von der Fußtruppe zur motorisierten Infanterie beschränken.

Da wir bis heute in den Motordragonern über genau dieselben Kampfverbände verfügten, liegt es im Interesse der Sache, von den bisher gemachten Erfahrungen für die Umschulung zu profitieren und zu lernen. Wir können es uns nicht leisten, erneut von vorne anfangen zu wollen und aus Fehlern zu lernen, die vermeidbar wären, auch wenn es sich um Truppen verschiedener Waffengattungen handelt. Es soll auf alle Fälle nicht an der Bereitschaft der Kommandanten und Ausbildner der bisherigen motorisierten Truppen fehlen, den Umzuschulenden mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Die Tatsache, daß bis heute immer wieder für alle Verwendungsarten von Motorfahrzeugen der Begriff «Motorisierung» verwendet wurde, hat zu einer verhängnisvollen Unklarheit und Vermischung der Grundbegriffe in der Verwendung der Motorfahrzeuge geführt. Es muß daher mit aller Klarheit auf die Verschiedenheit zwischen dem *Motortransport*, wie er bei den Infanterie-Regimentern zur Anwendung kam, und der *Motorisierung*, zu der diese umgeschult werden sollen, hingewiesen werden.

Motortransport

Beim Motortransport handelt es sich darum, Truppen und Material auf Motorfahrzeugen zu transportieren, wobei folgende Besonderheiten berücksichtigt werden müssen:

- Die Motorfahrzeuge müssen von Fall zu Fall zur Verfügung gestellt werden. Sie stehen also der Truppe nicht permanent zur Verfügung, sondern sind in einem Fahrzeugpool zusammengefaßt.
- Die Fahrzeuge selbst sind größtenteils aus der Privatwirtschaft requirierte Lastwagen, demzufolge nur in beschränktem Maße

den Bedürfnissen des Militärtransports angepaßt, wenn auch durch die systematische Arbeit der Heeresmotorisierung erreicht wurde, daß eine große Anzahl von allradangetriebenen Fahrzeugen zur Verfügung stehen.

- Jede Verschiebung muß geplant werden, wobei insbesondere der Verlad und der Auslad einer Rekognosierung bedürfen, um die An- und Abmarschwege der Fahrzeuge, die Bereitstellung der zu verladenden Truppe und die Art des Verlades und Auslades festzulegen.

Zudem sind die Kommandoverhältnisse für jede Verschiebung zu regeln, da gleichzeitig ein taktischer Kommandant sowie ein für die Transportmittel verantwortlicher Transportführer daran beteiligt sind.

- Entscheidend ist die Feststellung, daß die Truppe während der Verschiebung nicht gefechtsbereit ist. Die Erstellung der Gefechtsbereitschaft erfolgt nach dem Auslad und verlangt eine geraume Zeit und organisatorische Maßnahmen. Die Truppe kann während des Marsches nur bis zu einem gewissen Grade auf den Fahrzeugen gefechtsmäßig gegliedert werden.

- Die auf Lastwagen verladenen Truppen sind sehr verletzlich. Mit einem Fahrzeug fällt durchschnittlich ein ganzer Gefechtszug aus. Die sehr begrenzte Geländegängigkeit der Lastwagen macht die Benützung von Straßen und Wegen notwendig. Als einziger Schutz gegen die Einwirkung des Gegners auf die marschierende Kolonne ist die Auflockerung in die Tiefe und die Verwendung verschiedener Marschachsen möglich. Der Schutz durch Nacht und Nebel wird mit den heute verfügbaren Beobachtungsmitteln immer mehr illusorisch.

- Der Motortransport kann daher bis zu einem weiten Maße mit dem *Bahntransport* verglichen werden, mit dem Unterschied, daß die Wagen einzeln fahren können und daher die Möglichkeit einer Auflockerung besteht. Organisatorisch und führungsmäßig stellen sich jedoch bei diesen beiden Arten des Transportes ähnliche Probleme.

Motorisierung

- Die motorisierte Kampftruppe verfügt über die eigenen, organisch zugewiesenen Transportmittel. Diese stellen einen Teil der Gefechtsausrüstung dar. Die Fahrer bilden einen Bestandteil der Truppe selbst.

- Durch die Zuteilung eines Fahrzeuges pro Gefechtsgruppe ergibt sich die Möglichkeit, den Verband auch im Marsch gefechtsmäßig zu gliedern und zu führen.

- Die Fahrzeuge selbst sind weitgehend für die Bedürfnisse des Gefechtsfeldes geschaffen und weisen demzufolge eine gegenüber den Lastwagen erheblich bessere Geländegängigkeit und Beweglichkeit auf.
- Verlad, Verschiebung und Auslad bilden einen Bestandteil der Gefechtsschulung und verlangen keine besonderen Maßnahmen organisatorischer oder kommandotechnischer Art.
- Man muß sich jedoch voll bewußt sein, daß auch diese Motorfahrzeuge sehr *verletzlich* sind, da sie über keinerlei Panzerschutz verfügen. Zudem ist der Kampf vom Fahrzeug herunter nicht möglich. Die Geländegängigkeit ist gegenüber einem mit Raupen angetriebenen Fahrzeug bedeutend geringer. Diese Nachteile gegenüber dem vollmechanisierten Mittel gilt es insofern zu berücksichtigen, als unter allen Umständen vermieden werden muß, in den Gegner hineinzufahren. Allein die passiven Maßnahmen der Auflockerung und der Ausnützung von Geländedeckungen bieten einen gewissen Schutz. Es besteht jedoch kein Zweifel, daß der Weg von der Motorisierung zur Mechanisierung in ausbildungstechnischer und geistiger Beziehung weit kleiner ist als der vom Motortransport zur Motorisierung. Die Motorisierung kann als eine *Vorstufe zur Mechanisierung* bezeichnet werden.

2. Die Umschulung zur Motorisierung

Die Umschulung zur Motorisierung muß insbesondere auf den folgenden Hauptgebieten erfolgen:

- der *geistigen Umschulung der Führer*;
- der *technischen und taktischen Schulung* der Führer und der Truppe.

Die geistige Umschulung der Führer

Die Technik ist nur für denjenigen Führer eine Hilfe, der nicht ihr Sklave, sondern ihr Beherrcher ist. Die Existenz des technischen Materials an sich bedeutet noch keinen Vorteil, sondern nur dessen richtige Verwendung. Daher muß sich der Führer sowohl mit dem taktischen als auch mit dem technischen Problem befassen. Wir meinen damit keinesfalls, daß er sich die Kenntnisse des technischen Funktionierens der Maschine an und für sich aneignen muß, sondern die Probleme und Aufgaben erfassen und bewältigen lernt, die Voraussetzungen dazu sind, daß der technische Apparat überhaupt zum Spielen kommen kann. Ein Mann wird auch ohne Mahlzeit marschieren können, es verlangt dies eine etwas vermehrte Willensanstrengung, ohne Betriebsstoff aber steht das Fahrzeug unweigerlich still. Je größer der Verband und je größer demzufolge der technische Apparat ist, desto mehr Bedeutung kommt all dem zu, was organisatorisch und materiell dazu beiträgt, damit sich die Truppe an der Front überhaupt bewegen kann. Der Übergang zur Motorisierung verlangt daher eine «geistige Motorisierung» der Kader aller Stufen.

Die Führerschulung

Im Unterschied zum Fußinfanteristen spielen die Faktoren *Zeit* und *Raum* bei beweglichen Truppen eine alles beherrschende Rolle. Ein Vergleich der Durchmarschzeiten und Kolonnenlängen gibt einige typische Hinweise. Betrachten wir nachstehend ein Füsilier-Bataillon mit einer Marschgeschwindigkeit von 4 km/h zu Fuß und 30 km/h im motorisierten Marsch ohne Berücksichtigung der Pferde- und Motorfahrzeugstaffeln:

	Kolonnenlängen		Durchmarschzeiten	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fußmarsch (4 km/h) . . .	2,7 km	1,8 km	41 Min.	27 Min.
Mot. Marsch (30 km/h)	31 km	20 km	62 Min.	39 Min.

(Das mit Mitteln einer Motor-Transport-Kolonne transportierte Füsilier-Bataillon weist bei Nacht eine Kolonnenlänge von 3,5 km auf.) Wir stellen demnach fest, daß die Kolonnenlängen des motorisierten Verbandes bei Tag und bei Nacht das *Zehnfache* betragen in einer Durchmarschzeit, die nur um die *Hälfte größer* ist als beim Fußbataillon. Als *Raumbedarf* in der Bereitstellung und im gesicherten Halt kann als Faustregel angenommen werden, daß die Einheit des motorisierten Verbandes denjenigen eines Fußbataillons, und das motorisierte Bataillon denjenigen eines Fußregimentes beansprucht. Der Führer muß sich demzufolge mit einer wesentlich größeren *Auflockerung* der Verbände sowohl im Marsch wie im Ruheverhältnis vertraut machen.

Die größten Schwierigkeiten erwachsen ihm jedoch durch die *Raschheit des Ablaufes der Handlungen*. Auch hier soll ein Beispiel zur Erläuterung beitragen: Nehmen wir an, daß ein Führer eines motorisierten Verbandes diesen in einem neuen Raum, der 30 km entfernt liegt, in eine Bereitstellung einweisen will. Er startet gleichzeitig mit der Spalte des Verbandes und kann sich durch die schnellere Fahrt seines Fahrzeuges einen Vorsprung herausholen. Der Kommandant fährt mit einem Durchschnitt von 50 km/h, die Truppe mit 30 km/h. Demzufolge beträgt der zeitliche Vorsprung ganze 24 Minuten. Der Führer eines Fußverbandes dagegen erhält einen Vorsprung von 7 Stunden!

Der Führer beweglicher Truppen muß jederzeit durch eine zweckmäßige *Befehlstechnik* Zeit zu gewinnen suchen. Vorbefehle, Einzel- und Teilbefehle sind die Regel, Gesamtbefehle die Ausnahme. Sattelbefehle im guten Sinne haben nach wie vor ihre volle Bedeutung und Berechtigung, wobei sich diese nicht nur durch die Kürze, sondern auch durch die wohlüberlegte Zweckdienlichkeit auszuzeichnen haben.

Oberstes Gesetz für den Führer muß sein, sich von einer neuen Situation nicht überraschen zu lassen. Zum mindesten muß er sich geistig mit diesen Möglichkeiten befaßt haben; wo immer die Zeit und die Möglichkeit besteht, soll auch schon befehlstechnisch vorgesorgt werden. Sich diesen *Vorsprung in der geistigen und befehlsmäßigen Planung* zu verschaffen ist wohl die entscheidende Qualität des Führers schneller Truppen.

Ein weiteres Merkmal besteht in der *Selbständigkeit des Handelns*, das den Führern aller Stufen zugemutet werden muß. Auch diese Forderung entspringt der Tatsache, daß die Truppen örtlich weit auseinander liegen, die Führer selbst auf der Stufe Zug nicht jederzeit Einblick in die tatsächlichen Verhältnisse ihrer Gruppen haben können und daß zeitlich eine Beurteilung und Befehlsgebung durch den höheren Führer gar nicht möglich ist. Gewisse Verhaltungsmaßnahmen der unteren Führer und der Truppe müssen zu einer selbstverständlichen *Reaktion* werden, insbesondere bei Zwischenfällen während der Verschiebung sowie bei überraschendem Feindkontakt.

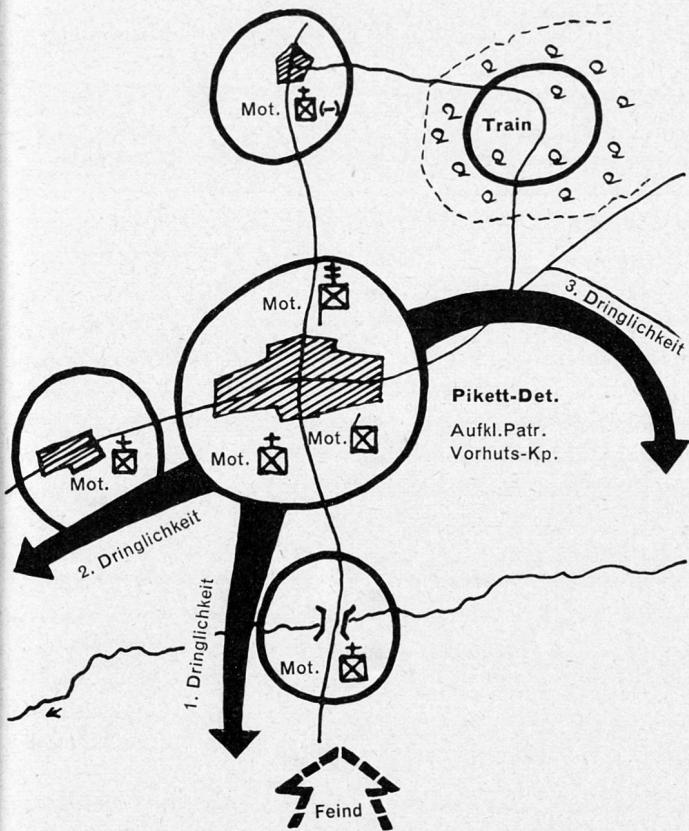
Die gefechtstechnische und taktische Schulung der Führer und der Truppe

Wie schon festgehalten wurde, handelt es sich bei der Umschulung ausschließlich um das Erlernen der *motorisierten Bewegungen*. Der Einsatz der Truppe, die von den Fahrzeugen abgesessen ist, unterscheidet sich in keiner Weise vom erlernten Infanterie-Gefecht. Da jedoch ein Begegnungsgefecht, so sehr man ein solches auch zu vermeiden sucht, immer möglich ist, wird sich die Umschulung auch auf den *Übergang vom motorisierten Marsch ins Gefecht* ohne Bereitstellung ausdehnen müssen. Die nachstehenden Ausführungen sollen als Hinweise auf das, was wir als Motorisierte auf Grund der Erfahrungen als wesentlich erachten, aufgefaßt werden.

Die Bereitschaft für den Marsch. Grundsätzlich sind zwei verschiedene Arten der Gliederung im Bereitschaftsraume anwendbar:

- Der gesamte Verband wird auf die verschiedenen Vormarschachsen gelegt. Die einzelnen Kampfelemente, die sich auf den Achsen befinden, sichern diese und halten sich gleichzeitig bereit, um auf diesen als Vorhuts- oder Spitzerverband wegzufahren.
- Der Führer scheidet einen *Pikettverband* aus, der keinen Sicherungsauftrag zu erfüllen hat. Er hält sich bereit, als Spitze oder Vorhut auf allen vorgesehenen Vormarschachsen wegfahren zu können.

Die Ausscheidung eines Pikettdetachementes weist den Vorteil auf, daß der Abmarsch der Spitze beschleunigt wird und daß der Vorhut die für ihre Aufgabe notwendigen Spitzengänge, wie



Weg- und Aufklärungspatrouillen, sowie Unterstützungswaffen zugeteilt werden können. Die Verbindung kann direkt hergestellt werden zwischen den Kommandanten und den Führern des Vorhut-, Spitzens- und Aufklärungsverbandes, da sich diese auf dem Kommandoposten befinden. Der Pikettverband ist zudem durch keine Sicherungsaufgabe belastet. Ein weiterer Vorteil besteht darin, daß man verschiedene Bereitschaftsgrade beim Gros und dem Pikettverband befehlen kann, um gleichzeitig die rasche Wegfahrt der Spitze zu gewährleisten, ohne das Gros durch eine erhöhte Marschbereitschaft zu belasten.

Trotz diesen Vorteilen wird aber auch die erste Variante öfters zweckmäßig sein, insbesondere bei kurzen Halten oder wenn der Bereitstellungsraum den Einsatz des gesamten Verbandes verlangt, um sich genügend sichern zu können. In diesem Falle sind zum mindesten Weg- und Aufklärungspatrouillen für den sofortigen Wegmarsch bereitzustellen.

Da während der Bereitschaft wenn immer möglich auf den Funkbetrieb verzichtet werden soll, ist die Verbindung in erster

Linie durch Verbindungsoffiziere und Meldefahrer sicherzustellen.

Der Marsch. Im Anhang I der Vorschriften für den Motorwagendienst (MWD-58) sind die Weisungen für die Bewegungen motorisierter Verbände enthalten. Ich will mich demzufolge nachstehend lediglich mit den mir wesentlich erscheinenden Fragen der Führung und Ausbildung befassen.

Im Marsch sind folgende Phasen zu unterscheiden und für den Aufbau einer systematischen Schulung zu berücksichtigen:

- der Übergang aus der Bereitstellung oder dem Halt in die Bewegung;
- die Verschiebung selbst;
- der Übergang aus der Bewegung in den Halt, die Bereitstellung oder in das Fußgefecht.

Im Gefecht wird der Führer immer wieder vor die Frage gestellt, auf welche Distanzen sich überhaupt eine motorisierte Bewegung lohnt, denn es ist eindeutig, daß unterhalb einer bestimmten Strecke der Fußmarsch rascher ist als die motorisierte Bewegung. Als Faustregel mag gelten, daß die motorisierte Verschiebung fragwürdig wird unterhalb von 2 bis 3 km für den Zug und unterhalb etwa 5 km für die Einheit. Dieser Entscheid hängt einmal von der Art des Kampfraumes, den Sichtverhältnissen und Deckungsmöglichkeiten während des Marsches und den zur Verfügung stehenden Vormarschwegen ab.

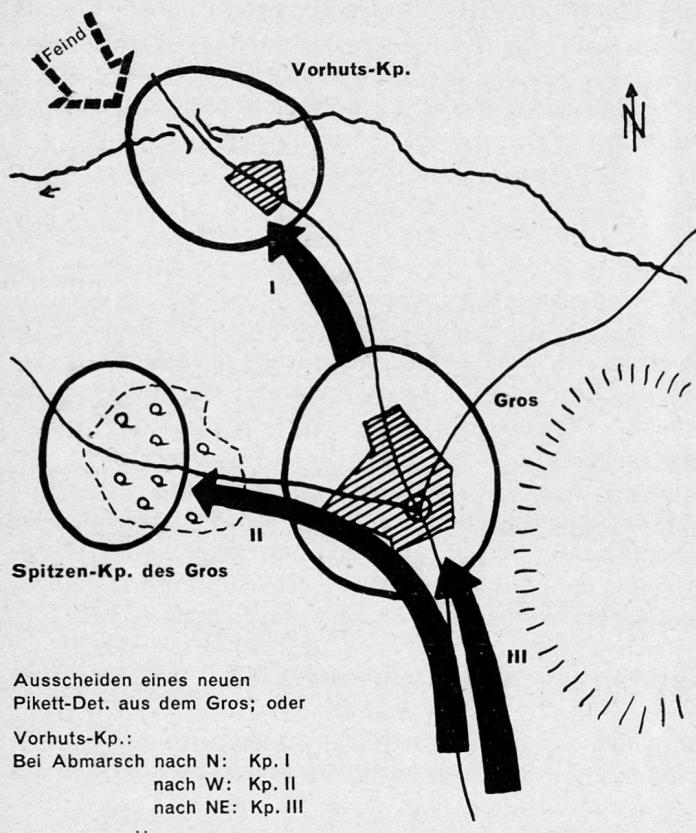
Der *Übergang in die Bewegung* birgt die Gefahr der *Massierungen* in sich. Massierungen entstehen dann, wenn es nicht gelingt, den Verband in einer flüssigen Art in die Bewegung überzuführen. Voraussetzung zum Gelingen ist die tadellose Verbindung zwischen den einzelnen Fahrzeugpaketen und den Zügen und Einheiten. Eine weitere Voraussetzung ist selbstverständlich, daß die Fahrzeuge so bereitgestellt werden, daß sie ohne Manövrieren aus der Deckung herausfahren können. Auf der Stufe Einheit und höher ist es zweckmäßig, einen *Fixpunkt* festzulegen, dessen Passieren zeitlich festgelegt wird. Dieser Punkt hat genügend weit vom Bereitstellungsraum entfernt zu liegen, so daß sich das Abfließen kontrollieren und ohne Stockungen oder gar Kreuzungen durchführen läßt. Es ist demzufolge auch zweckmäßig, die Abstände zwischen den Einheiten und Truppenkörpern nicht nach Distanzen, sondern nach Zeit zu befehlen. Von allem Anfang an und mit aller Schärfe muß dagegen eingeschritten werden, daß Fahrzeuge außerhalb der Deckungen bereitgestellt werden, um sich so den Anschluß zu erleichtern. Die Truppe muß dazu gezwungen werden, aus der Deckung heraus direkt in den Marsch überzugehen.

Auf dem Marsch selbst lauern eine Menge von Frikitionsmöglichkeiten. Auch hier wieder gilt der erste Kampf den allfälligen *Massierungen*. Es ist als eine typische Kinderkrankheit bei Motorisierten zu bezeichnen, wenn solche Massierungen entstehen. Entscheidend ist die Aufmerksamkeit und die Disziplin, solche gefährliche Zusammenballungen zu vermeiden.

In erster Linie ist eine klare Kommandoordnung und Regelung der Verantwortlichkeiten zu schaffen. Pro Fahrzeug ist ein *Wagenchef*, pro Fahrzeugpaket ein *Marschpaketchef* zu bestimmen. Die Zugführer fahren normalerweise an der Spitze des Zuges, mit Ausnahme des Zugführers des Spitzenzuges. Die Führer der Einheiten und Truppenkörper sind nicht an einen bestimmten Standort gebunden, damit sie den Marsch kontrollieren oder dem Verband vorausfahren können, sofern es die taktische Lage gestattet.

Tritt eine Stockung auf, so ist es Pflicht des nachfolgenden Paketes, den Abstand nach vorne beizubehalten und nicht aufzuschließen. Dieses hat zudem dafür zu sorgen, daß das nachfolgende Paket rechtzeitig angehalten werden kann. Besteht

keine Sichtverbindung nach hinten, so muß ein Mann dem nachfolgenden Fahrzeug entgegenlaufen. Die Fahrzeuge haben bei jedem Halt *sofort die Straße zu verlassen* und in eine Deckung gegen Fliegersicht zu fahren. Die Mannschaft springt vom



Fahrzeug und erstellt die Gefechtsbereitschaft. Es muß ausdrücklich der Kompetenz des Gruppen- oder Zugführers zugewiesen bleiben, ein Sitzenbleiben auf den Fahrzeugen zu befehlen. Es gilt, immer wieder gegen die *Bequemlichkeit* der fahrenden Mannschaft zu kämpfen, die sich im Sitzenbleiben auf den Fahrzeugen äußert. Lieber wiederholt zu früh das Fahrzeug verlassen und die Gefechtsbereitschaft erstellen als einmal zu spät.

Fällt dagegen ein Fahrzeug wegen einer *Panne* aus, so muß verhindert werden, daß die Kolonne abreißt, indem der restliche Verband gestoppt wird. Es ist Aufgabe des Fahrzeugführers des Pannenfahrzeuges, sofort die Straße freizugeben und durch Handzeichen das Anhalten der Kolonne zu verhindern.

Kommt ein Abschleppen des Pannenfahrzeuges in Frage, so wird dies durch das andere Fahrzeug des Marschpaketes gemacht; muß dagegen repariert werden, so wird die Besatzung auf andere Fahrzeuge verladen, und der in der *Schlüsselwache* sich aufhaltende Motorfahrer- oder Reparatuuroffizier entscheidet, was mit dem Pannenfahrzeug weiter zu geschehen hat.

Im Marsch ist demzufolge die Verbindung nicht nur nach vorne, sondern auch nach hinten zu suchen. Das zweite Fahrzeug des Marschpaketes muß sich dafür verantwortlich fühlen, daß das nächste Paket den richtigen Weg an schwierigen Abzweigungen findet und daß dieses von allfälligen Stockungen sofort benachrichtigt wird, währenddem das erste Fahrzeug für die richtigen Abstände und die Verbindung nach vorne sorgt.

Das Auffinden der richtigen Marschroute kann durch *Jalonieren* oder durch die Verwendung von *Wegweiserposten* erleichtert werden. Beide Hilfen ersetzen jedoch das *Kartenlesen* keineswegs, um so weniger als ein Jalonieren oder Aufstellen von Wegweiserposten in unmittelbarer Nähe des Kampfraumes in vielen

Fällen kaum mehr möglich sein dürfte. Es bedeutet dies eine erhebliche Umstellung in der Technik des Kartenlesens, wenn die Karte nicht mehr in aller Ruhe und für kurze Distanzen gelesen werden kann. Abgesehen von einer gewissen natürlichen Begabung, über die einzelne in besonderem Maße verfügen, ist es notwendig, die Leute zu lehren, sich das Kartenbild einzuprägen. Dabei wäre es falsch, sich in erster Linie an den Verlauf der Straßen zu halten; viel wichtiger ist das Einprägen der Geländeformen und die Relation zu den Distanzen. Nur so ist ein für die taktischen Anforderungen nützliches Kartenlesen zu erreichen.

Die *Befehlsgebung für den Marsch* wird am besten in einer festgelegten Reihenfolge und unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Punkte erteilt. Das Festhalten an ein bestimmtes Befehlsschema hat den Vorteil, daß der Befehl kurz, klar und vollständig ist.

- | | | | |
|-------------------------|-----------|------------------------|-----------------------------------|
| 1. Ziel | - wohin | 7. Besondere Weisungen | - Verbindungen |
| 2. Route | - wodurch | | - Fixpunkte mit Durchmarschzeiten |
| 3. Formation | - wie | | - Wegweiserdienst |
| 4. Auftrag am neuen Ort | - was tun | | - SOS-Dienst (Az., Rep.) |
| 5. Abmarschzeit | - wann | | - Train |
| 6. Standort des Führers | | | |

Der Übergang vom Marsch in den Halt, in die Bereitstellung oder in das Fußgefecht: Es gilt, den in die Tiefe gestaffelten Verband ebenso flüssig und stockungsfrei in einen Raum einzuweisen, wie es sich beim Übergang in die Bewegung darum handelte, ihn aus einem Raum auf eine oder mehrere Achsen zu schleusen. Dies verlangt eine intensive gefechtstechnische Schulung auf allen Stufen und insbesondere rasche und energische Maßnahmen der Führer.

Der Kommandant eines motorisierten Verbandes steht immer wieder vor der schwerwiegenden Entscheidung, wie weit er den motorisierten Vormarsch gegen den Feind wagen kann, ohne Gefahr zu laufen, in den Gegner hinein zu fahren. Der allzu Vorsichtige wird den Vorteil der Beweglichkeit oft nicht ausnützen und damit wertvolle oder gar entscheidende Zeit verlieren; der Draufgänger riskiert, in den Gegner hineinzufahren, unnötige Verluste zu erleiden und sich vorzeitig durch den Gegner binden zu lassen. Es ist daher zweckmäßig, sich jeweilen die grundsätzliche Frage zu stellen, auf welcher Strecke man *nicht* mit dem Zusammentreffen mit terrestrisch vorgehendem Feind zu rechnen hat, auf welcher diese *Möglichkeit* besteht und wo man *annehmen muß*, daß der Gegner steht. Diese Beurteilung hängt von den Faktoren Zeit, Feind, insbesondere dessen Beweglichkeit, sowie den eigenen Abwehr- und Verzögerungsmöglichkeiten ab. Wenn dieses Vorgehen auch keineswegs die stete Möglichkeit des Kontaktes mit luftgelandeten oder durchgesickerten schnellen Aufklärungselementen ausschließt, so bietet es doch die Gewähr einer vernünftigen Wahl des Bereitstellungsraumes und des Raumes, in dem ich zum Fußgefecht übergehen will.

Eine wesentliche Maßnahme, sich auch beim ungewollten Begegnungsgefecht die Bewegungsfreiheit zu wahren, besteht in der Ausscheidung eines *Sicherungselementes*, das so weit vorausfährt, um dem Führer zu erlauben, rechtzeitig das Gros zu stoppen oder umzuleiten. Die scheinbar großen räumlichen und zeitlichen Abstände bedeuten noch lange nicht, daß einem der Verband «aus der Hand gleitet».

Beim Übergang in den Halt, in die Bereitstellung oder ins Fußgefecht muß die Spitze sofort die Sicherung auf der gegen

den Feind führenden Achse übernehmen. Sperren der Achse, Überwachen des feindlichen Anmarschweges und vor allem Aufklären sind Tätigkeiten des Spitzerverbandes, die nicht befohlen werden müssen, sondern eine selbstverständliche Reaktion bedeuten. Bei Feindkontakt besteht die Aufklärung im Angriff, um dem nachfolgenden Kommandanten die Unterlagen für seinen Entschluß zu verschaffen. Dieser aber holt sich diese Unterlagen am besten dadurch, daß er selbst Einblick in den Kampfraum nimmt – der Kommandant beweglicher Truppen muß darum von der Spitze aus führen. Von hier aus kann er beispielsweise rasch entscheiden, wie weit die Entfaltung des Verbandes in die Breite unter Ausnutzung der Fahrzeuge erfolgen kann, wo er ein Schwergewicht bilden will und wie er seine schweren Feuermittel einsetzen kann.

Das Einweisen der Verbände in einen Raum aus der Bewegung heraus verlangt ebenfalls, daß der Führer weit vorne in seinem Verband fährt. Ein rascher Blick ins Gelände oder auf die Karte führt zu seinem Entschluß über die Gliederung im neuen Raum. Den anfahrenden Führern kann oft nur ein stichwortartiger Auftrag zugerufen oder eine kurze Funkmeldung zugestellt werden. Erst nachdem die Truppe in den neuen Raum eingefahren ist, kann der Auftrag an Ort und Stelle präzisiert werden und die Orientierung über den Gesamtplan erfolgen. Einzel- und Teilbefehle sowie provisorische Maßnahmen, die sukzessive zu einem definitiven Ganzen ergänzt werden, sind in diesen Situationen die Regel. Das wiederum verlangt Beweglichkeit und initiatives Handeln auf allen Stufen.

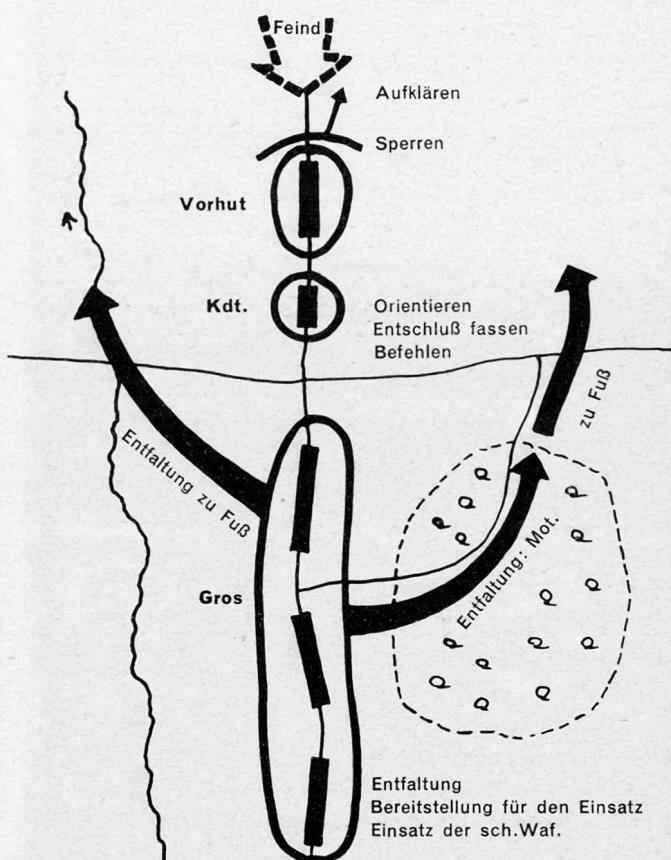
Ein letzter Hinweis sei der Frage des *Einsatzes der Fahrer* im Gefecht gewidmet. Grundsätzlich ist der Fahrer als Teil der Kampfgruppe für den Einsatz im Feuergefecht zu verwenden. Wir schützen die Fahrzeuge am besten dadurch, daß wir den Gegner sowohl im Angriff wie in der Verteidigung *aktiv* und so kräftig als möglich anpacken. Die durch den Fahrer zu ergreifenden ersten Maßnahmen zum Schutze der Fahrzeuge sind *passiver* Art, nämlich das Aufsuchen einer Deckung und, sofern Zeit vorhanden ist, das Tarnen. In gewissen Fällen kann es notwendig sein, die Fahrzeuge aus dem unmittelbaren Kampfgebiet in einen Abstellraum zu verschieben, vor allem wenn es sich um Einsätze handelt, die voraussichtlich über längere Zeit stationär sein werden. Sobald aber die Truppe im infanteristischen Kampfe steht, ist das Ausscheiden eines Teiles der Züge für die Bewachung der Fahrzeuge ein Luxus, den wir uns nicht leisten können, da diese «Bewachung» ohnehin einen fragwürdigen Auftrag bedeutet. Anders sind die Verhältnisse, wenn es sich um einen kurzen Einsatz handelt und dies durch den Führer vorausgesehen werden kann. Hier ist es notwendig, die Fahrzeuge sofort wieder verfügbar zu haben, so daß die Fahrer bei den Fahrzeugen bleiben. Dies ist aber als Ausnahme den Fahrern von Fall zu Fall ausdrücklich zu befehlen.

3. Zusammenfassung

- Die Motorisierung führt zu einer wesentlich erhöhten *taktischen Beweglichkeit*, sowohl gegenüber dem Fußmarsch wie aber auch gegenüber dem Motortransport.
- Die Beweglichkeit der Truppe hängt entscheidend von der *geistigen Beweglichkeit der Führer* ab. Der technischen Umschulung muß eine solche geistiger Art parallel laufen.
- Alle Führerentschlüsse werden durch die Faktoren *Raum* und *Zeit* entscheidend beeinflußt. Der rasche Ablauf der Ereignisse und die Möglichkeit des raschen Wechsels der Situationen verlangt eine große *Selbständigkeit* und *Initiative* der Führer

aller Stufen, insbesondere aber der untersten Stufen, weil sich dort die Situationen am schnellsten ändern können.

Die Fähigkeit, vorauszusehen, vorauszudenken und vorauszuplanen, sind Grundbedingungen für den Führer beweglicher Truppen.



3. Übergang vom Marsch in das Gefecht

- Das Verständnis der Führer für den *technischen Apparat* ist die Grundlage, diesen zweckmäßig einzusetzen und verwenden zu können.
 - Es gilt ferner, sich der *Grenzen* bewußt zu sein, die einem wohl beweglichen, jedoch ungepanzerten, unbewaffneten und in seiner Geländegängigkeit begrenzten Mittel gesetzt sind. Die geistige und gefechtstechnische Schulung zur Motorisierung aber sind die besten *Voraussetzungen* für eine spätere *Mechanisierung*. Es gilt, sich dieser Tatsache bewußt zu sein und dieses Ausbildungskapital im Hinblick auf eine weitere Entwicklung in unserer Armee voll auszunützen.
 - Es ist schließlich zu hoffen, daß überall da, wo Fußtruppen zu motorisierten Kampftruppen umgeschult werden sollen, der Wille vorhanden ist, von den bisherigen Erfahrungen zu profitieren und sich diese zunutze zu machen, um die Zeitspanne, die es braucht, diese Regimenter umzuschulen, auf ein Minimum zu reduzieren.
- Wa.

Aus den Kreisen des Bauernstandes und der Arbeiterschaft gehen Führer hervor, die das Schicksal des Landes ebenso stark beeinflussen wie die bis anhin herrschende Klasse.

Wenn demnach die Autorität im Lande sich auf neue Stände ausdehnt, müssen diese auch in der Armee vertreten sein.