Die Motorisierung bei den Übermittlungstruppen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **38 (1965)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-564531

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

623.437.4

Die Motorisierung bei den Übermittlungstruppen

In der Truppenordnung 1951 (und weiteren schrittweisen Anpassungen von Armee-Teilen an die moderne Kriegführung in den folgenden Jahren) wurde erstmals in grösserem Umfange die Überlegenheit des Motors zur Intensivierung der beiden Elemente der Kriegführung, Feuer und Bewegung, in unserer Armee ausgenützt. Seither hat sich die Motorisierung in allen Belangen zu einem wertvollen, zuverlässigen und vertrauten Hilfsmittel herangebildet, und eine weitere Ausdehnung wird nicht mehr umwälzenden Neuerungen, wie dies nach 1951 der Fall war, wohl aber umfassende organisatorische Anpassungen an die neue Lage nach sich ziehen.

Es liegt in der Natur der Zusammenhänge, dass das Bestreben, den Kampfwert der militärischen Kräfte zu steigern, die Wechselwirkung von taktischer Forderung und Nutzbarmachung der fortschreitenden Technik für militärische Zwecke unaufhörlich ihren Fortgang nimmt, und wir uns in der Praxis immer wieder mit den Auswirkungen dieser Evolution zu befassen haben: Auf Bestehendes, Vertrautes und an sich Bewährtes schieben sich fortlaufend Änderungen, die sozusagen jeder Ausbildung in den Rekrutenschulen und im Wiederholungskurs ein neues Gepräge geben. Die Grenzen dieser Entwicklung sind durch die finanzielle Tragbarkeit, die Möglichkeit der Beschaffung des Materials und bezüglich der Motorisierung auch durch die Grösse des gegebenen Operationsraumes und der damit limitierten Verkehrskapazität des Strassennetzes gesetzt. Aus diesem Grunde wird eine Total-Motorisierung der Feldarmee nicht in Frage kommen.

Die in erster Linie den kämpfenden Truppen zugedachte Erhöhung der Werte für Feuer und Bewegung wirkt sich auch für die übrigen Teile der Armee aus, indem diese durch eine entsprechende Ausrüstung und durch die Aufwertung ihrer Beweglichkeit jenen Schritt zu halten haben. Dies gilt ganz besonders für die Uebermittlungstruppen, als die ausgesprochene Führungswaffe. Unsere Truppengattung wurde schon während des Ersten Weltkrieges in die Motorisierungsversuche einbezogen, blieb dann aber bis nach dem Zweiten Weltkrieg noch stark hippomobil. Immerhin darf sie sich rühmen, über die ersten vollmotorisierten Einheiten der Armee verfügt zu haben. Im Rahmen der Truppenordnung 1951 vollzog sich dann die Vollmotorisierung aller Uebermittlungseinheiten.

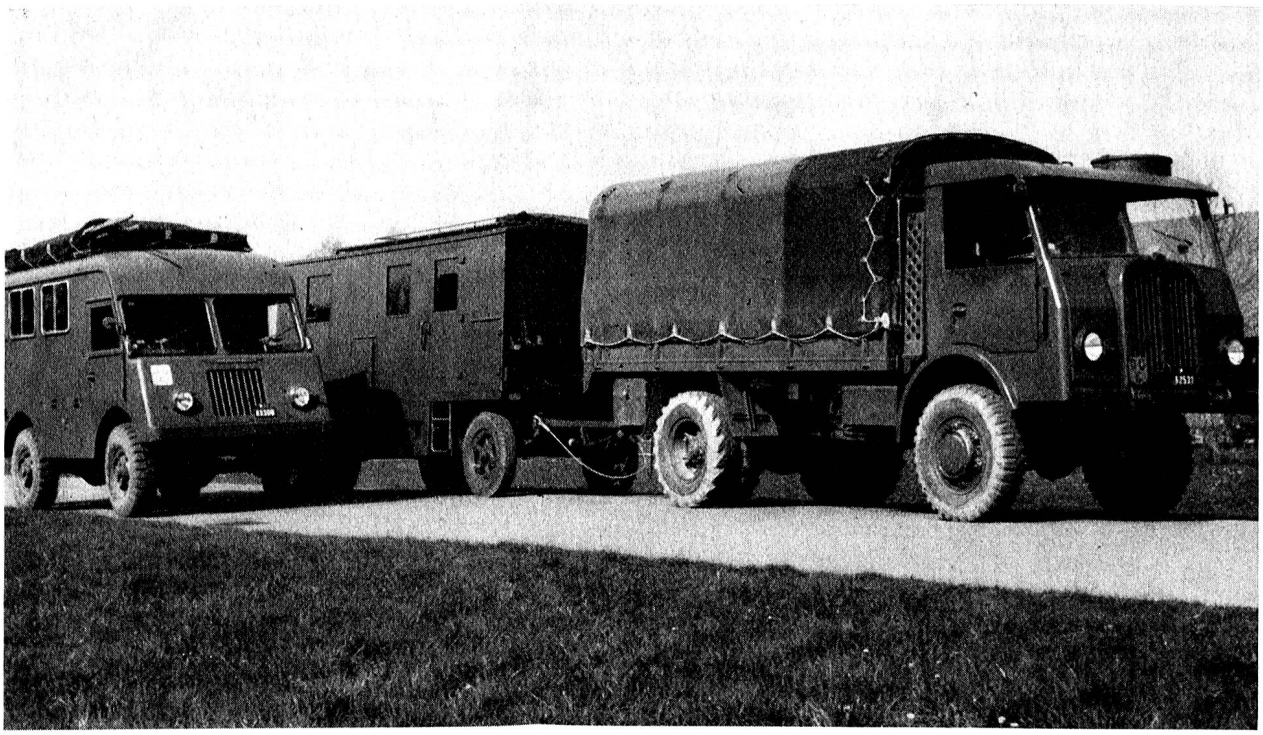
Das Motorfahrzeug bei den Uebermittlungstruppen

Da die Anschaffungskosten des zum Einsatz gelangenden Uebermittlungsmaterials durchwegs sehr hoch sind, stellen wir heute eine recht grosse «Bandbreite» bezüglich der Geräte-Jahrgänge fest; eine totale Modernisierung vermochte sich aus finanziellen Gründen nicht durchzusetzen. Neben Produkten der neuesten technischen Errungenschaft gelangen auch Uebermittlungsmittel zum Einsatz, deren Herstellungsdatum an die 20 Jahre zurückliegt. Mit diesem Umstand ist die Motorisierung der Uebermittlungstruppen eng verknüpft, weil auch das mit dem Uebermittlungsgerät verbundene Motorfahrzeug in den gleichen Alterungsprozess einbezogen ist. Das Verzeichnis der Fahrzeug-Typen mit deren Grössen, Fahreigenschaften, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, der Möglichkeit der Verwendung als Zugfahrzeug für Anhänger und deren Alter ist schon in Friedenszeit sehr umfangreich und wird im Kriegsfalle mit dem Zuzug der Requisitionsfahrzeuge (alle Motorfahrzeuge mit auf- oder eingebauten technischen Geräten sind armeeeigene Fahrzeuge, die übrigen werden bei Kriegsmobilisation durch Requisition beigestellt) noch stark ausgedehnt. Das will heissen, dass hinsichtlich der Ausbildung der Motorfahrzeugführer die Allround-Lösung angestrebt werden muss, weil aus verschiedenen Gründen es einfach nicht möglich ist, zum vorneherein zu bestimmen, welcher Fahrer welche Fahrzeugart zu führen hat. Jedoch greift hier das Fortschreiten der Technik korrigierend ein, indem die nach neuesten Konstruktionsprinzipien erbauten Uebermittlungsgeräte bei gleichbleibender Leistung weniger umfangreich und leichter sind als ehedem und es gestatten, sie einfacher zu motorisieren. Hieraus erwächst die Tendenz, vom Grossfahrzeug (Gerät auf Lastwagen-Chassis aufgebaut oder Lastwagen und Zweiachsanhänger) abzukommen und, wo immer es möglich ist, die Geräte in einen verkehrstechnisch und taktisch viel günstiger zu handhabenden leichten Motorwagen der Grösse Kategorie a (bis 3,5 t Gesamtgewicht) einzubauen. Überdies wird versucht, soweit dies der finanzielle Rahmen zulässt, die Motorfahrzeuge der Uebermittlungstruppen geländegängig zu halten.

Ein sorgfältiger, systematischer Aufbau der Motorradfahrerausbildung bezweckt das Beherrschen der Maschine in jeder Situation. Meldefahrer müssen überall durchkommen.

Der Motorfahrzeugführer der Uebermittlungstruppen

Die Ausbildung des Motorfahrzeugführers basiert auf den im Zivilleben erlangten Fähigkeiten; er muss beim Eintritt in die Rekrutenschule im Besitze eines kantonalen Führerausweises der Kategorie a für leichte Motorwagen bis zu 3,5 t Gesamtgewicht sein. Zirka 10 % der Motorfahrer-Rekruten verfügen überdies über den kantonalen Führerausweis der Kategorie d, der sie zum Führen von schweren Lastwagen berechtigt. Die Erfahrung zeigt, dass die Führerprüfungen grösstenteils erst kurz vor dem Beginn der Rekrutenschule abgelegt werden und demzufolge die Rekruten nur über eine geringe Fahrpraxis



Zwei Typen von Zentralen-Fahrzeugen. Die Tendenz zu kleineren Fahrzeugen ist deutlich ersichtlich.

verfügen. Es gilt nun, dem Motorfahrer-, bzw. Motorradfahrer-Rekruten durch eine systematische Ausbildung in der Rekrutenschule die Kenntnisse und das Können zu vermitteln, die ihn befähigen, ein Motorfahrzeug unter militärisch hohen Anforderungen mit Sicherheit zu führen. Unter militärisch hohen Anforderungen ist zu verstehen:

— Absolute Disziplin gegenüber den militärischen Dienstvorschriften, bei deren Einhaltung taktische und technische Sicherheit gewährleistet ist.
— Korrektes Verhalten in taktischen Situationen (Verhinderung von Verkehrsstockungen durch dauernde Aufmerksamkeit, zuverlässige Geländebeurteilung bei Deckungsbezügen, Fahren auf schlechten Strassen und im Gelände, Fahren in Kolonnen, Fahren mit Tarnscheinwerferlicht, sicheres und rasches Auffinden eines Marschzieles bei Wegfall der zivilen Wegweisertafeln im Kriegsfall, usw.).
— Führen eines schweren Motorwagens und nötigenfalls eines Anhängerzuges.
— Äusserste Selbstbeherrschung (Ruhe), wenn in eventuell aufkommender Nervosität im taktischen Geschehen gefahren werden muss.
— Selbständiger periodischer Unterhalt des Fahrzeuges (verschiedene Typen) nach den bestehenden Vorschriften.
— Behebung von Strassenpannen.

Die Fahrer von Leitungsbau-Fahrzeugen überdies:

— Taktische und technische Anpassung an die Arbeit der Bau-Gruppe (das Verhalten des Fahrers ist von grosser Wichtigkeit, weil er durch seine Fahrweise die Leistungsfähigkeit der Bau-Gruppe zu beeinflussen vermag).

Aus dem Motorfahrer-Rekrutenkontingent bilden sich drei Gruppen von Motorfahrzeugführern:

1. Die eigentlichen Uebermittlungsmotorfahrer. Sie werden auf diversen, bei den Uebermittlungstruppen zum Einsatz gelangenden Lastwagen-Typen ausgebildet, wobei für einzelne Motorfahrer eine Spezialausbildung als Baufahrzeugfahrer (Unimog) und als Führer von schweren Anhängerzügen hinzukommt.
2. Die Pionier-Motorfahrer. Dies sind Funker-Rekruten, die auf Grund des kantonalen a-Führerausweises in reduzierter Ausbildungszeit als Fahrer der Funkstationen ausgebildet werden. Die Pionier-Motorfahrer erhalten dazu noch die normale Ausbildung als Funker-Pionier. Diese Lösung ergab sich aus der Schwierigkeit, dass bei der Einführung der grossen Anzahl von SE-222-Stationen auf dem Rekrutierungswege nicht mehr genügend Motorfahrer zugewiesen werden konnten und steht aber zur Hauptsache im Zusammenhang mit der Ökonomie der zur Verfügung stehenden Kräfte.
3. Die Motorradfahrer. Ihre Ausbildung ist ausgerichtet auf den Einsatz als Kuriere und als Organe der Verkehrsregelung.

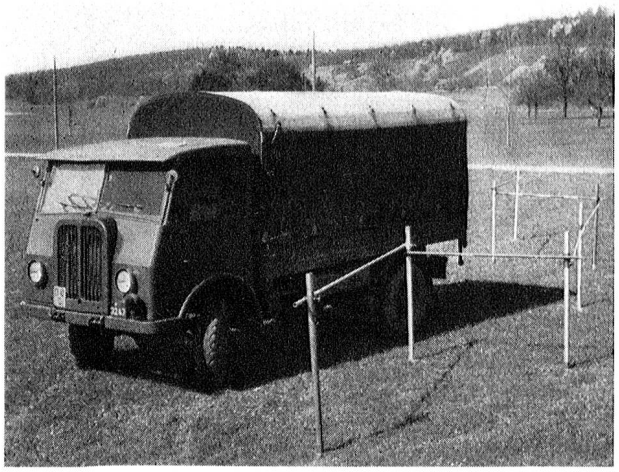
Die Ausbildung der Motorfahrzeugführer in der Rekrutenschule stellt zwei Hauptprobleme:

1. Um die Uebermittlungseinheit zu einem reaktionsfähigen und schnellen Instrument werden zu lassen, ist es notwendig, alle Elemente der Formation gründlich mit der Motorisierung vertraut zu machen, das heisst, übermittlungstechnische Leistungsfähigkeit und Motorisierung müssen zu einem wertvollen Ganzen zusammengefügt werden. Die Kader spielen dabei die ausschlaggebende Rolle, und um diesen genügend Übung zu sichern, ergibt sich das zwingende Bedürfnis, die Motorfahrzeuge schon möglichst frühzeitig der Uebermittlungs-Ausbildung zur Verfügung zu stellen. Die Zusammenarbeit der Fachdienste Uebermittlung und Motorwagendienst beginnt für

die Bauformationen bereits in der fünften Woche der Rekrutenschule und von der achten Woche weg für die übrigen Teile der Einheiten. Dadurch muss das Verhältnis MWD-Grundausbildungsstoff und die zur Verfügung stehende relativ kurze Ausbildungszeit im MWD-Fachdienst zu einem maximalen Wirkungsgrad entwickelt werden. Es entsteht insofern eine kritische Situation, als die hergebrachten Fähigkeiten der Lernenden, wie auch der lehrenden Kader eine grosse Streuung aufweisen. Die Fahrausbildung ganz besonders wird zu einem schwierigen Problem, haben doch Fahrlehrer mit vorerst noch wenig Erfahrung (abverdienende Uof.) gleichzeitig durchschnittlich sechs Fahrschüler auszubilden.
Durch die Einverleibung der Motorfahrerzüge in die Telegraphen- und Funker-Kp. schon zu Beginn der Rekrutenschule will man eine möglichst frühe Bildung eines festgefügten Pionier/Motorfahrer-Teams erreichen.
2. Die vorerwähnte Vielfalt von Fahrzeugtypen in den Einheiten zwingt dazu, alle Motorfahrer-Rekruten, mit Ausnahme der Pionier-Motorfahrer, im Führen von Lastwagen auszubilden. Auch bei dieser Fahrzeugkategorie bietet sich eine grosse Auswahl verschiedenster Dimensionen mit verschiedensten technischen und Fahr-Eigenschaften, und die Ausbildung muss entsprechend ausgedehnt werden. Im Hinblick auf einen günstigen Wirkungsgrad ist dieser Umstand keine leicht zu lösende Aufgabe.
Der Uebermittlungsmotorfahrer wird, unter Berücksichtigung einer gewissen Spezialisierung, zum Uebermittlungssoldaten erzogen und ausgebildet. Der Einsatz der Uebermittlungsmittel ist oft längere Zeit stationär und gibt in ausreichendem

Der Pionier-Motorfahrer bringt die kleine, wendige Funkstation SE-222 ohne besondere Schwierigkeiten in Deckung. Die Station lässt sich mit wenig Mitteln rasch und wirkungsvoll tarnen.

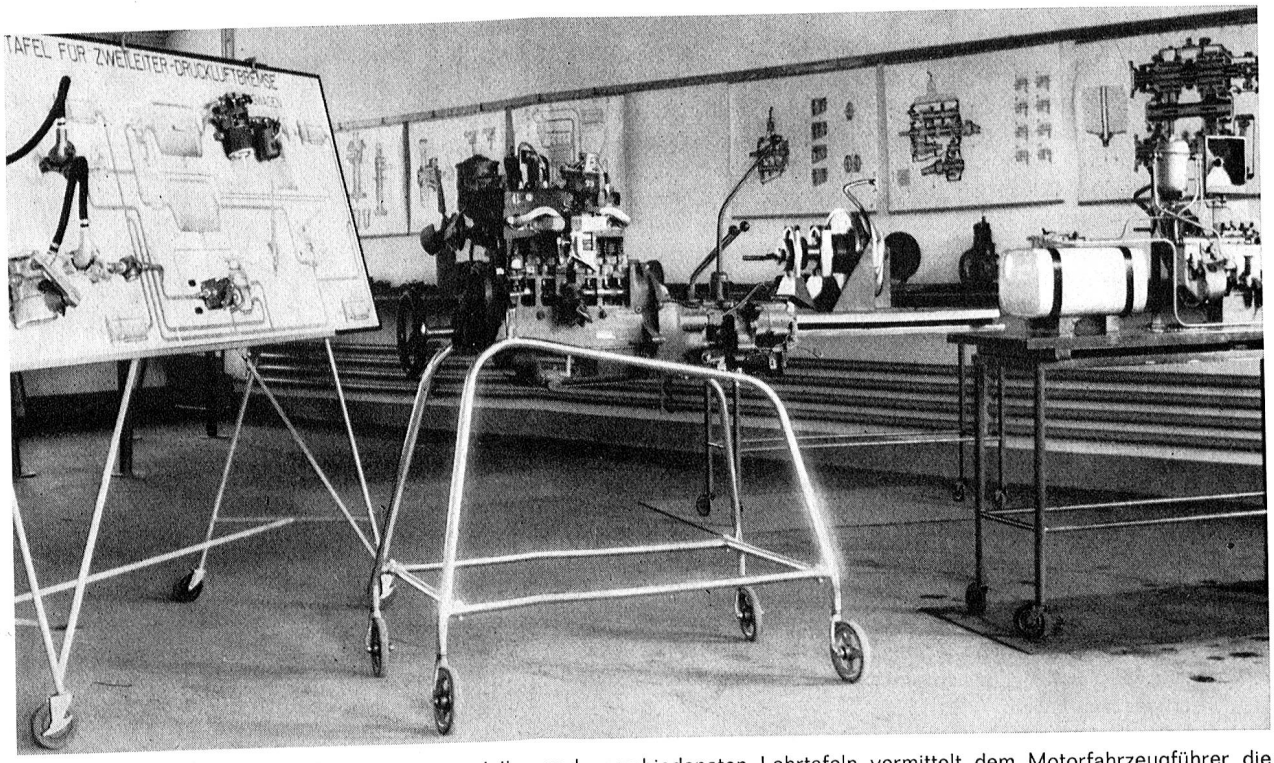
Masse Gelegenheit, das Motorfahrer-Personal im Uebermittlungsfachdienst mitwirken zu lassen. Es wird für die folgenden Aufgaben vorbereitet: Einfacher Leitungsbau, Bedienung der Stromversorgungsanlagen, Hilfsfunktionen in den Bedienungsequipen der Funkstationen. Die für die Einteilung in den Telegraphen-Kp. vorgesehenen Motorfahrzeugführer erhalten ihre Ausbildung auf dem Waffenplatz Kloten, diejenigen der Funker-Kp. analog auf dem Waffenplatz Bülach. Die gesamte MWD-fachdienstliche Ausbildung vollzieht sich im Rahmen der drei für die Rekrutenschulen allgemein gültigen Ausbildungsstufen.
1. Die Lernstufe bezweckt das sorgfältige, präzise Erlernen des Stoffes im Sinne einer Grundschulung. Sie umfasst die folgenden Hauptgebiete:
— Kartenlesen
— Gründliche Kenntnis der zivilen und militärischen Verkehrsorganisation



Zu Beginn der Fahrausbildung erhält der Motorfahrer Gelegenheit, sich mit den Dimensionen und den Fahreigenschaften der verschiedenen Fahrzeugtypen auseinanderzusetzen. Ein System von Pfählen und Röhren, das sogenannte «Fahrschul-Meccano», ermöglicht das rasche Aufstellen von verschiedenartigen und ungefährlichen Abschrankungen.

— Kenntnis des technischen Aufbaus und der Funktion der Motorfahrzeuge und Aggregate, soweit dies für den praktischen Einsatz von Nutzen ist
— Fahrzeugunterhalt, mit Behebung einfacher Mängel und Pannen (Systematik im Vorgehen)
— Fahrausbildung:
— Einwandfreier Gangwechsel bei Fahrt in der Ebene und am Berg (das Wechselgetriebe der Lastwagen ist nicht synchronisiert)
— Kenntnis der Fahreigenschaften und Grösse der Fahrzeuge durch sogenannte Stationenfahrschule (der Praxis entsprechende Manövrier-Übungen mit Hilfe von mobilen Abschrankungen)
— Einzelfahren und Fahren im Verband in verkehrstechnisch einfachen Verhältnissen, bei Tag und bei Nacht
— Fahren mit Anhängern
— Grundfahrschule im Gelände
— Fahrzeugbergung

Das Schwergewicht der Ausbildung liegt auf den Disziplinen Fahren und Fahrzeugunterhalt.
2. Die Festigungsstufe hat die Sicherheit und Fertigkeit in der Handhabung des Fahrzeuges zum Ziel. Sie umfasst die Kombination aller Elemente der Lernstufe in einfachsten praktischen Verhältnissen mit ausgesprochener Tendenz zur Selbständigkeit. Dieser Selbständigkeit wird grösste Beachtung geschenkt, weil die Uebermittlungsmotorfahrer in der Praxis



Der Unterricht an Manipulier- bzw. Schnittmodellen und verschiedensten Lehrtafeln vermittelt dem Motorfahrzeugführer die notwendigen technischen Kenntnisse für den Fahrzeug-Unterhalt und die Depannage.

meistens als Einzelfahrer im Einsatz stehen; das Fahren im Verband bildet eher die Ausnahme.

3. Die Anwendungsstufe bringt die Anwendung der Fertigkeit auf den speziellen Fall, d. h., die Bewährung des motorisierten Elementes durch die Anpassung an die Lage. Es wird vorwiegend das taktische Verhalten als Einzelfahrer und als Fahrer im Verband, sowie der praktische Einsatz in Verbindung mit den Elementen der Uebermittlung geschult. Die Notwendigkeit, die Bewegungen motorisierter Formationen hauptsächlich in die Dunkelheit zu verlegen, bedingt genügende Übung im Nachtfahren, speziell mit Tarnscheinwerferlicht. Dieses Training bedarf sehr sorgfältiger Durchführung.

Die Pionier-Motorfahrer und die Motorradfahrer werden einer analogen Ausbildung nach speziellem Programm unterzogen. Im Wiederholungskurs sind es insbesondere zwei Umstände, die bezüglich der Motorfahrzeugführer immer wieder gewisse Probleme ergeben:

1. Das Gros der Motorfahrer hat wohl in der Rekrutenschule die Fähigkeit zum Führen von Lastwagen erlangt, hat aber im Zivilleben keine Verbindung mit dieser Fahrzeugart mehr. Dadurch leidet naturgemäss die Fahrsicherheit. In der Regel werden im Wiederholungskurs die Motorfahrzeuge von der Truppe, wenn nicht schon am Mobilmachungstag, so doch in den ersten WK-Tagen, voll beansprucht, und die Frage, wie die Motorfahrer vor dem Einsatz noch ein genügendes Fahrtraining erhalten können, ist nicht leicht zu beantworten. Von den zwei Tagen, die die Motorfahrer früher als die Truppe einrücken, ist der eine mit der Fahrzeugfassung und der Überführung der Fahrzeuge vom Fassungsplatz zum Standort der Truppe restlos ausgenützt; der zweite fällt immer auf einen Sonntag, für welchen reglementarische Bestimmungen militärischen Verkehr mit einer grösseren Anzahl von Fahrzeugen ausschliessen. So bleibt als Möglichkeit, die Überführung der Fahrzeuge am Fassungstage fahrschulmässig zu betreiben, obschon die Zeit äusserst kurz bemessen ist, und für den Sonntag finden die Motorfahreroffiziere die Lösung in juristischen Auseinandersetzungen mit den bestehenden Vor-

Ruhig Blut bewahren und mit Gefühl Gas und Bremse benützen! Bei richtiger Bedienung gehorcht die Maschine auf den leisesten Wink.

schriften. Zugegeben, nach den WK-Bestimmungen sind während des Wiederholungskurses der Motorfahrzeugführer-Ausbildung zwei Tage zu reservieren, aber diese Gelegenheit zur Fahrschulung kommt erfahrungsgemäss reichlich spät und muss zudem auch für die technische Ausbildung ausgenützt werden.

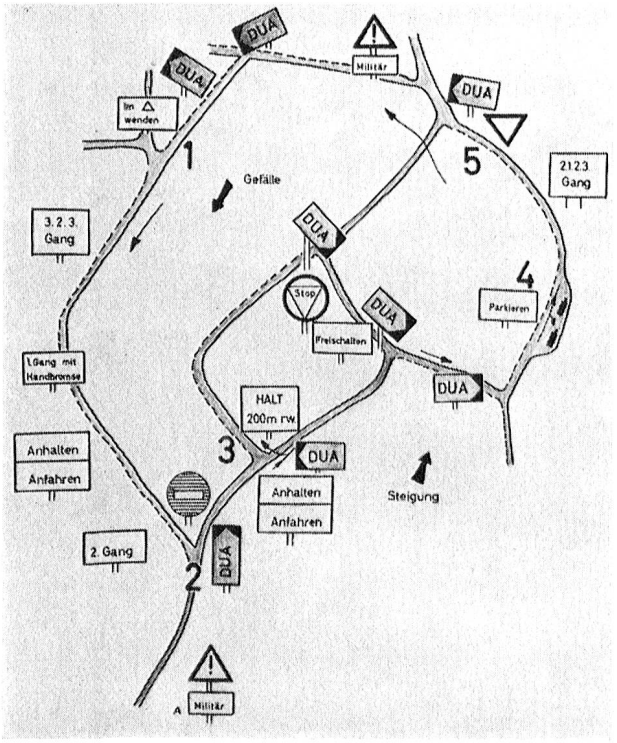
Das Fahrtraining-Problem ist allgemein bekannt, und die schweren Motorfahrzeug-Unfälle der jüngsten Zeit gaben Anlass für gründliche Studien zur Verbesserung dieser Zustände. Der Erlass entsprechender Direktiven ist in nächster Zukunft zu erwarten.

2. Die turnusgemässe, normale Dienstaussetzung und die Mutationen infolge Krankheit, Dispensation oder mangelnder Eignung bringen es mit sich, dass der Bestand an Motorfahrzeugführern im Wiederholungskurs meistens immer unter dem Bestand an Fahrzeugen, oft bis zu 25 %, liegt. Die Bemannung der Fahrzeuge mit Fahrern lässt sich nur durch Beizug von Pionieren, die im Besitze eines entsprechenden kantonalen Führerausweises sind, oder ausnahmsweise durch Abkommandierung von Motorfahrern aus andern Truppengattungen sicherstellen. Im einen wie im andern Falle ergeben sich Lücken, weil die einen die militärischen Prinzipien des Fahrzeug-Einsatzes nicht genügend kennen, und die andern sich vorerst den spezifischen Eigenschaften der Uebermittlungstruppen anzupassen haben.

Auch für diese unerfreuliche Lage wird sich nächstens eine Korrektur aufdrängen.

Die Führer der motorisierten Formationen

Der Abriss über die Motorisierungsprobleme der Uebermittlungstruppen wäre ohne Erwähnung der Rolle, die den Kadern in diesem Rahmen zufällt, unvollständig. Sie sind es, die durch rasches, sicheres Erfassen der gegebenen Lage, Entschlossenheit und Geschick in den zu treffenden Führungsmassnahmen die Motorisierung vollends zum Erfolg führen. Führer von motorisierten Formationen, und es sind dies nicht etwa die Motorfahrer-, sondern ausschliesslich die Uebermittlungskader, müssen vom dauernden Willen beseelt sein, ihren Verband schnell und anpassungsfähig zu halten. Sie werden deshalb alle zur Verfügung stehenden Mittel, die in Richtung dieses Zieles wirken, einsetzen: Beobachtung der konsequenten Erziehung aller Angehörigen der Formation zu hochgespannter Verkehrsdisziplin (Verhinderung von Massierungen, Vermeidung von Unfällen, Strasse frei und Deckung nehmen, wenn das Fahrzeug anhalten muss), Treffen einer zweckmässigen Organisation des Verbandes, die ihnen erlauben, ihn auf plötzlichen Abruf schnellstens in Bewegung setzen zu können, Unterstützung des rollenden Elementes durch eine klare und vollständige Wegweisung, usw. Diese Forderungen zu erfüllen, setzen einen grossen Weitblick, sorgfältigste Planung und eine gründliche Kenntnis des Wesens der Motorisierung voraus. Es wird daher in den Kaderschulen, ganz speziell in der Offiziersschule und in Offizierskursen entsprechend viel Zeit aufgewendet, um die Basis für das sichere und zweckmässige Führen eines motorisierten Verbandes zu schaffen. Damit kann das Hauptanliegen der Motorisierung, in kürzester Frist sicher an einen bestimmten Ort zu gelangen, erfüllt werden.



Schematische Darstellung der Anordnung einer Stations-Fahrschule, bei der die Elemente der Grundfahrschule miteinander kombiniert werden.

1 Station wenden im Dreieck, 1 Uof.; 2 Station sägen um Spitzkehren, 1 Uof.; 3 Station rückwärts fahren, anhalten und anfahren rw. 1 Uof.; 4 Station parkieren, 1 Uof.; 5 Station schalten, anhalten, anfahren vw., 1 Uof.; A Überall aufzustellen, wo das Fahrschulgelände an den Zivilverkehr grenzt.

Die Bewältigung des Morastes mit beladenen Fahrzeugen ist nicht einfach.