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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 26

Artikel: Marschtechnik motorisierter Verbände

Autor: Moser, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712037

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: 10.12.2025

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

Der Schweizer Soldat Nr. 26

Offizielles Organ des Schweizerischen Unteroffiziersverbandes. Herausgeber: Verlagsgenossenschaft „Der Schweizer Soldat" Zürich, Nüschelerstr.

Armeezeitung

Chefredaktion: E. Möckli, Adj.-Uof., Postfach Zürich-Bahnhof 2821, Tel. 5 70 30
Administration, Druck u. Expedition: Aschmann & Scheller AG., Zürich 1, Brunngasse 18. Tel. 2 71 64, Postscheck VIII 1545. Abonnementspreis: Fr. 10.- im Jahr und Insertionspreis: 25 Cts. die einspaltige Millimeterzeile von 43 mm Breite

XVII. Jahrgang 27. Februar 1942 Erscheint wöchentlich

LE SOLDAT SUISSE
IL SOLDATO SVIZZERO
IL SUDÀ SVIZZER

Marschtechnik motorisierter Verbände

Von Hptm. E. Moser, Bern.

Einleitung. Führungstechnisch und verkehrstechnisch gehören motorisierte Verbände zum schwierigsten, insbesondere aber im Kriegsfall. Weil sich jeder gegebene Befehl sehr rasch in positivem oder negativem Sinne auswirkt, ist klares Vorausdenken, schneller Entschluß und große geistige und räumliche Beweglichkeit der Führung unerläßlich. Im gegenwärtigen Krieg haben sich nun schon einige Grundsätze herausgeschält, die eine erfolgreiche Führung ermöglichen.

A. Der Marsch.

Vorbereitungen. Die technische Vorbereitung, Durchführung und Sicherstellung sowie für den zweckmäßigen Einsatz motorisierter Verbände müssen genau vorbereitet werden. Im Kriegsfall wird vor allem der Kriegsmarsch angewendet werden müssen, während der Friedensmarsch kaum mehr in Frage kommen wird. Die Vorbereitungen umfassen:

a) Schematische Darstellung des Bestandes der Motorfahrzeugeinheiten, Berechnung des Bedarfs an Fahrzeugen, Fahrpläne, Lade- und Entladepläne.

b) Feststellen der Marschbedürfnisse der Truppen, Festlegen der Marschordnung und Maßnahmen der Sicherung: die Erkundung, das Herrichten und Verteilen der Auf- und Abladeräume auf die Einheiten sowie Zu- und Abgangsstraßen.

c) Die Erkundung der Marschstraßen, Regelung der Nachrichtenverbindung und des Verkehrs, Gestaltung des Straßennetzes, Ausbesserungstruppen für nicht mehr befahrbare Straßen und Wege.

d) Zusammenziehung der Kolonnen, Vorbereitung für den Rück- und Nachschub des Betriebsstoffes, der Betriebsstoffgefäße, Ersatzteile und Fahrzeuge sowie der Reparaturdetachemente, Ausrüstung der Motorfahrzeuge entsprechend dem beabsichtigten Transport.

e) Berücksichtigung erfordern: die verfügbare Zeit für die Durchführung des Auftrages, zeitliche Beanspruchung der Straßen, Luftlage, Jahreszeit, Wetter (Wolken, Nebel, Schnee, Regen, Sichtigkeit), Tag- oder Nachtfahrt.

Der Abmarsch. Jeder Marsch wird durch einen Marschbefehl geregelt. Er wird kurz vor dem Abmarsch oder schon am Vortage den Unterführern oder direkt der Truppe mitgeteilt. Jeder Motorfahrer muß über die Lage, Auftrag, Einheit, Vormarschweg, Ziel und nächsten Halt, Beleuchtungsart, Verhalten bei Ausfall und für das Nachfahren orientiert werden.

Vor dem Abmarsch und vor dem eigentlichen Marschbefehl hat sich der **Vorbefehl,** der nur kurz sein und nicht zu viel Einzelheiten enthalten darf, sehr gut bewährt. Der Vorbefehl kann enthalten: Zeit, die für den technischen Dienst noch zur Verfügung steht, die voraussichtliche Abmarschzeit und den Sammelpunkt sowie einige Hinweise für die Ausrüstung der Mannschaft und Fahrzeuge.

Das Antreten muß nicht hastig erfolgen, sondern es muß zunächst die richtige Betriebswärme für die Motoren erreicht werden. Das Ueberprüfen sämtlicher Fahrzeuge auf Betriebssicherheit und Verkehrssicherheit muß in der Vorbereitung zum Abmarsch erfolgen. Sehr wichtig ist die Belehrung der Mannschaft über die Marschdisziplin und Verkehrszucht.

Wegerkundung. Wegerkundungen müssen frühzeitig eingeleitet werden. Sie sind vor dem Abmarsch durchzuführen. Anderseits darf aber auch zum Vormarsch angetreten werden, ohne das Ergebnis einer Erkundung abzuwarten, wenn die Lage oder eigener Auftrag dies erfordern. In allen Fällen

Marschbereite Munitions-Lastwagen-Kolonne. — Colonne de camions de munition prête au départ. — Colonna di autocarri portamunizioni pronte per la partenza. (Zens.-Nr. VI B 1394.)

Umschlagbild: Verlad einer 7,5-cm-Motor-Kanone. — Illustration de couverture: Chargement d'un canon 7,5 cm. motorisé. — Illustrazione in copertina: Carico di un cannone mot. da 7,5 cm. (Zens.-Nr. VI Y 9742.)

ist der Witterungseinfluß und vor allem die Fliegertätigkeit zu berücksichtigen. Grundsätzlich muß jeder Weg, auch wenn er von einer andern Dienststelle befohlen ist, erkundet werden. Es ist dies sehr wichtig, wenn Ueberraschungen erspart sein wollen. So kann verhütet werden, daß Straßen verstopft oder Brücken überlastet werden, daß Stockungen an Kreuzungen, zerschossenen Straßen und in den Fliegerdeckungen entstehen. Die Wegerkundung übernimmt zweckmäßigerweise ein rechtzeitig abgesandter Erkundungstrupp, der aus einem geeigneten Offizier und ein bis zwei Motorradfahrern besteht. Die Wegerkundung muß abschnittweise durchgeführt werden, so daß wenigstens sofort ein Teilergebnis vorliegt, wenn der Verband antritt. Der Führer des Erkundungstrupps muß einen klaren und genauen Auftrag erhalten, was und bis wo er erkunden soll und wo er den Führer des Verbandes zu bestimmter Zeit trifft. Der Führer des Erkundungstrupps teilt sein Erkundungsergebnis schriftlich durch einen Melder mit.

Geschwindigkeit und Abstände. Für die Durchführung eines Marsches ist vor allem die Geschwindigkeit maßgebend. Das Straßennetz ist deshalb so zu wählen, daß die kürzeste Fahrzeit erreicht werden kann. Der Verkehr ist zu organisieren, die Wege zu bestimmen, die unter Umständen nur durch motorisierte Verbände befahren sind und nur zu gewissen Zeiten geöffnet werden für andere Truppen. Den motorisierten Truppen ist auf der Straße durch nichtmotorisierte Einheiten sofort Platz zu machen. Im Krieg ist die Ausnutzung der Geschwindigkeit sehr wichtig. Die Abstände sind möglichst reglementarisch einzuhalten, jedoch sind sie von sekundärer Bedeutung. Um das Vermischen mit andern Einheiten zu verhüten und falsches Fahren auszuschalten, sind die Abstände von Fahrzeug zu Fahrzeug zirka zwanzig Meter zu befehlen. Das gleiche gilt, wenn Städte durchfahren werden müssen.

Die Geschwindigkeit richtet sich nach der Lage und eigenem Auftrag, nach dem Ausbildungsstand der Motorfahrer, den Straßenverhältnissen, dem Straßennetz, dem Verkehr, der feindlichen Fliegertätigkeit und der bisherigen Beanspruchung der Motorfahrer. Soll die Marschgeschwindigkeit gesteigert werden, so müssen die Abstände vergrößert werden. Die Zerlegung des Verbandes in Pakete ist oft zu empfehlen, erschwert jedoch die Befehlsgebung. Je kleiner ein Verband ist, je größer ist seine Beweglichkeit.

Verbindung. Die Verbindung wird von hinten nach vorn gehalten mittels

Auslad von Infanterie aus einer Motor-Transport-Kolonne. — Infanterie descendant des véhicules d'une colonne motorisée de transport. — Sbarco di fanteria da una colonna motorizzata. (Zens.-Nr. VI Y 9744.)

Motorradfahrer. Sie hat dafür zu sorgen, daß der Verband nicht auseinander fällt. Der Tempochef sorgt für fließende Geschwindigkeit. Ihm ist sofort zu melden, wenn das Tempo für die letzten Fahrzeuge zu schnell ist. Unter allen Umständen muß der Verband zusammengehalten werden, auch wenn dies auf Kosten der Geschwindigkeit geht! Es muß ein Offizier bestimmt werden, der die Marschzucht überwacht. Das Fahrzeug des Verbandsführers soll die Geschwindigkeit nicht bestimmen, sondern ein anderes Fahrzeug an der Spitze der Kolonne, weil der Führer sich nicht nur an der Spitze der Kolonne aufhalten darf. Er muß die Möglichkeit haben, ein Stück vorauszufahren, um sich jederzeit unterrichten zu können und um von Zeit zu Zeit die Kolonne an sich vorbeifahren zu lassen zur Kontrolle der Marschdisziplin. Fällt ein Fahrzeug aus, so meldet dies der Verbindungsmann seinem Vorgesetzten.

Der Fahrweg und die Kreuzungen müssen dem Tempochef durch Motorradfahrer oder andere aufgestellte Posten angezeigt werden. Für andere Truppen ist die Fahrstraße, wenn nötig, zu sperren. Der Verkehrsregelung ist besonders in der Nacht erhöhte Bedeutung beizumessen. Es muß verhindert werden, daß jeder nach seinem Gutdünken die Straße belastet und so Verkehrsstörungen verursacht. Die Verbindung mit andern Einheiten und Kommandostellen ist unerläßlich. Es empfiehlt sich sogar, einen Offizier oder Unteroffizier hierfür besonders zu beauftragen. Es ist dies sehr wichtig, wenn auf der Straße und in Fliegerdeckungen Ueberraschungen erspart sein wollen.

Verkehrsregelung. Verkehrsstockungen und Ballungen schlimmster Art liegen meist nicht im Verkehr auf der Marschstraße selbst, sondern vielmehr beim Beginn und Ende des Marsches. Es muß deshalb dafür gesorgt werden, daß der marschierende Verband nicht auf dem Vormarschweg selbst antritt, sondern von seitlichen Straßen aus anfährt und bei Beendigung des Marsches auch wieder vom Vormarschweg auf Seitenstraßen abgeleitet wird. Diese Verkehrsregelung muß durch Verkehrsregelungstruppen geleitet werden. Abmärsche direkt aus der Unterkunft, aus Bereitstellungsräumen, Biwaks und Dekkungen werden die Regel sein. Um Marschstockungen und -kreuzungen auszuschalten, kann ein Durchfahrtspunkt festgelegt werden, der zu bestimmter Zeit durchfahren werden muß. Ansammlungen und Verspätungen an diesem Durchfahrtspunkt müssen ausgeschaltet werden. Sie sind den Ordnungsorganen frühzeitig zu melden. Bei Störungen größerer Art muß der ganze Verkehr über Hilfsstraßen geleitet werden.

Kommt es zu Verkehrsstockungen, ist jeder Führer und Unterführer verantwortlich, daß sie möglichst bald und tatkräftig beseitigt werden. In diesem Fall ist ferner dafür zu sorgen, daß nachfolgende Verbände rechtzeitig gewarnt werden, um nicht auch noch aufzuprallen. Dies ist um so wichtiger, je größer die Gefahr aus der Luft ist.

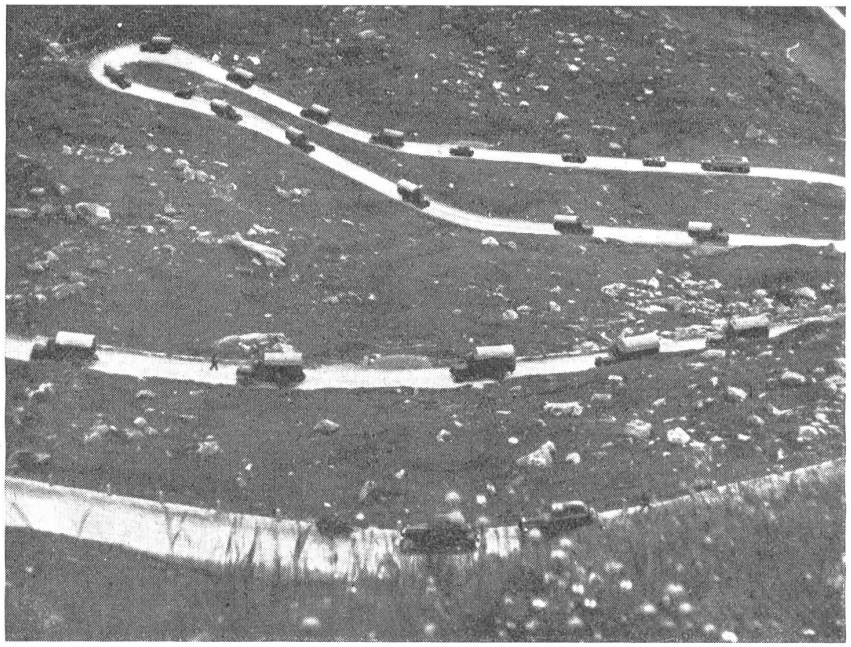
Derartige Stockungen entstehen in erster Linie durch mangelhafte Ordnung an Uebergängen oder Kriegs-

brücken, bei schmalen Straßen, Unfallorten, Kreuzungen und bei Rasten von Kolonnen, wobei die vorgeschriebene Straßenpolizei nicht aufgestellt wurde. Für solche Orte empfiehlt es sich, einen Ordnungsoffizier hinzustellen. Anmarschierende Kolonnen sind dann frühzeitig anzuhalten und in Deckung zu bringen, bis der Weitermarsch erfolgen kann oder auf Hilfsstraßen umzuleiten.

Geheimhaltung. Die Geheimhaltung der Märsche gewährleistet weitgehende Sicherheit, weil eine nicht erkannte Bewegung vom Gegner auch nicht angegriffen werden kann. Erste Aufgabe ist deshalb, die feindliche Aufklärung durch aktive oder passive Mittel lahmzulegen. Tarnung der Fahrzeuge und richtiges Verhalten der Mannschaften ist von größter Bedeutung.

Die Verlastung. Die Verlastung von Truppen, Geräten, Geschützen, Futtermitteln, Munition usw. muß getarnt durchgeführt werden. Die Motorfahrzeugkolonnen dürfen nicht direkt zum Auf- bzw. Abladeplatz fahren, sondern es müssen Warte- und Sammelplätze bestimmt werden. Von hier aus sind die Fahrzeuge zum Verlastungsort zu senden. Die Verbindung kann mittels Funks, Telephons oder Meldefahrers erfolgen.

Zuerst ist die Gesamttonnage zu ermitteln und für den Bestimmungsort zu ordnen. Die Art und Größe der Fahrzeuge richtet sich nach der Lage, den Verhältnissen und dem Gelände. Truppen werden in Deckung pro Fahrzeug bereitgestellt zum Aufsteigen, so daß das Ordnen nicht erst vorgenommen werden muß, wenn das Fahrzeug anfährt. Deshalb ist frühzeitig die Verbindung aufzunehmen.



Ein Friedensbild: Motor-Transport-Kolonne in den Kehren einer Paßstraße. — **Une image du temps de paix:** Colonne motorisée de transport dans les courbes de la route d'un col. — **Una figura di pace:** Una colonna motorizzata tra le svolte di un passo alpino. (Zens.-Nr. VI Y 9743.)

Ueberholen. Eine fahrende Kolonne darf nie durch eine andere von hinten überholt werden. Will eine Kolonne, eine Gruppe oder ein einzelnes Fahrzeug eine andere fahrende oder stehende Einheit überholen, so muß der Führer dies dem Führer der vordern Einheit melden. Je nach Lage und Auftrag wird dieser entscheiden, ob angehalten, langsam oder mit gleicher Geschwindigkeit weitergefahren wird. Das Ueberholen ist eine Ausnahme. Grundsätzlich muß die zu überholende Truppe oder der Verband ganz rechts der Straße **anhalten.** Hierin wird sehr viel gesündigt. Die Folgen davon sind dann vielfach verheerend, so z. B. Stockungen und Verstopfungen, die für die feindlichen Flieger besonders lohnende Ziele sind, oder die sehr viel Zeit und Worte brauchen, bis sie gelöst sind.

Zu Fuß marschierende Truppen und Pferdefahrzeuge dürfen ohne weiteres überholt werden, bei vorheriger Meldung an den betreffenden Führer. Auch von diesen Truppen muß größte Straßendisziplin verlangt werden, was heute noch viel zu wünschen übrig läßt! Es geht nicht an, daß motorisierte Verbände hinter langsamen Truppen nachfahren. Außer den Verkehrsposten hat niemand etwas auf der linken Straßenseite verloren.

Wenden. Das Wenden eines motorisierten Verbandes muß rasch und ohne Verkehrsstockungen erfolgen. Hierzu werden Straßenkreuzungen, Uebergänge von Straßen ins Gelände, Einmündungen aus Gehöften usw. benützt. Vorteilhaft und zu empfehlen ist das Fahren einer Schleife, so daß die einzelnen Fahrzeuge nicht wenden müssen. Diese Art des Wendens ist anzustreben, denn sie ist meist die rascheste und verursacht am wenigsten Störungen. Die Wendungen sind unter dem Schutze besonderer Sicherheitsmaßnahmen gegenüber dem Verkehr vorzunehmen. Die Straße ist in allen Fällen möglichst rasch freizugeben. **Straße freihalten** ist oberster Grundsatz.

(Fortsetzung folgt.)

Ein Kriegsbild: Deutsche Motor-Transport-Kolonne in Rußland. — **Une image du temps de guerre:** Colonne motorisée de transport allemande en Russie. — **Una figura di guerra:** Colonna di trasporti mot. tedesca in Russia.