Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 7

Artikel: Le service motorisé de la P.A. : résumé de l'article en allemand

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363117

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: 23.08.2025

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

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 Chauffeuren, 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 Kaderschulen 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 êtres 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.

4° Le passage doit toujours rester libre à la circulation; les voitures en panne sont garées à côté de la route.

5° En cas d'alerte, il s'agit avant tout de mettre le véhicule à couvert sans perdre une seconde. Les hommes se mettent ensuite eux-mêmes à l'abri. Par contre, pour une mission d'une importance spéciale, le commandant peut donner l'ordre préalable de négliger une alerte éventuelle.

6° Il faut éviter soigneusement d'entrer en contact avec des toxiques de guerre, le nettoyage de la machine étant très compliqué.

VIII. — *Incorporation du service motorisé dans les unités.* Dans les petites unités, les quelques véhicules à disposition sont conduits et entretenus par des hommes incorporés dans les différents services. Les organismes de grandeurs moyenne (3 à 8 machines) doivent avoir au moins un sous-officiers s'occupant spécialement du service motorisé; pour plus de 12 voitures, il faudra un officier spécialiste avec les hommes nécessaires, qui seront alors réunis en un service spécial et ne figureront plus dans l'effectif des autres services. Dans un bataillon, il paraît indiqué d'adjoindre les véhicules automobiles à la réserve de bataillon.

IX. — *Ce que le cadre de la P. A. doit savoir du service motorisé.* Tout gradé ayant régulièrement ou accidentellement des véhicules automobiles à sa disposition doit connaître les deux principes suivants:

a) il faut laisser aux hommes le temps nécessaire à l'entretien consciencieux des voitures;

b) quand on leur donne une mission, il faut le faire avec toute la précision voulue.

Pour plus amples détails, cf. le R. S. de l'armée, al. 122 et 123, et annexe V, p. 203—205.

X. — Les cadres de la P. A. devraient avoir l'occasion, dans les cours et les écoles, de se familiariser avec le service automobile dans de nombreux *exercices pratiques,* afin qu'ils en connaissent à fond les ressources et n'en attendent pas l'impossible. R.

Offiziersbeförderungen

Auf den 30. Juni 1945 wurden befördert:

1. Zu Hauptleuten die Oblt.:

Bossard Werner	Winterthur
Combe Didier	Genève
Hildbrand Friedrich	Basel
Rebsamen Edouard	Genève
Wüest Emil	Luzern

2. Zu Oberleutnants die Leutnants:

v. Arx Otto	Zürich
Bloch Paul	Lausanne
Brodbeck Silvia	Zug
Bucher Josef	Solothurn
Carmine Silvio	Bellinzona
Chevalley Bernard	Lausanne
Chevalley René	Peseux
Courant Eduard	Wabern
Cramer Marc	Genève
Dethiollaz Françis	Lausanne
Essig Hans	Bern
Frehner Emil	Siebnen
Friedli Willi	Luzern
Fuchs Adolf	Kriens
Grimm Edwin	Winterthur
Grimm Hektor	Basel
Grosvernier Georges	La Chaux-de-Fonds
Guggenbühl Gustav	Arlesheim
Haller Friedrich	Burgdorf
Hertli Paul	Andelfingen
Hotz Arthur	Luzern
Hubacher Werner	Spiez
Hug Theo	Bern
Ilg Adolf	Kreuzlingen
Konrad Emil	Wohlen
Lenzin Hans	Liestal
Leuenberger Willy	Langenthal
Locher Hans	Zürich
Marti Ernesto	Chiasso
Martin Emile	Lausanne
Meier Emil	Winterthur
Mutti Clemente	Binningen
Oehler Karl	Zürich
Pingeon Paul	St-Imier
Rychner Marcel	Burgdorf
Spannagel Georg	Bern
Sulzberger Wilhelm	Winterthur
Schadegg Karl	Herisau
Schaub Heinrich	Basel
Schmid Eduard	Olten
Stampfli Josef	Zürich
Stierli Hans	Bremgarten
Stupnicki Ferdinand	Burgdorf
Trachsel Emile	Genève
Vuille André	Genève
Zehnder Karl	Ennetbaden
Zenklusen Otto	Brig

Auf den 7. Juli 1945:

2. Zu Leutnants die Aspiranten (OS 2/45):

Albert Franz	VLO Mil.-Anst. Altdorf
Bissig Karl	VLO Mil.-Anst. Altdorf
Bebel Hans	Mollis
Boller Hans	Zürich
Bollmann Walter	Winterthur
Born Paul	Basel
Borner Renato	Bellinzona
Cottier Alfred	Lausanne
Cottier Ernest	Rougemont
Dénéréaz Gabriel	Fribourg
Enzinger Josef	Wädenswil
Furer Friedrich	Steffisburg
Germanien Louis	Genève
Guyer Friedrich	Zürich
Gygax Rudolf	VLO Bundeszentralverw.
Haag Georg	VLO Mil.-Anst. Emmen
Haefliger Walter	Genève
Hiltebrand Walter	VLO Mil.-Anst. Kloten-Bülach
Hofele Urban	St. Gallen
Hostettler Hans	VLO Neue Waffenfabrik Bern
Humair Léon	Genève
Ingold Erwin	VLO Mil.-Anst. Altdorf
Kamm Peter	Aarau
Kaufmann Hugo	St. Gallen
Ketterer Francis	Lausanne
Lehmann Marcel	Basel
Linder Arthur	Biel
Lotter Walter	Luzern
Magnin Jean	Genève
Meier Josef	Luzern
Mettler Jakob	VLO Mil.-Anst. Emmen
Morel Georges	Genève
Müller Walter	Aarau
Nicole Georges	Genève
Och Raymond	Zürich
Pelletier Roger	Genève
Ruf André	Genève
Rüegger Paul	Balsthal
Spycher Paul	Thun
Suter Josef	VLO Mil.-Anst. Altdorf
Schmidt Michel	Nyon
Stoessel Raymond	Genève
Strecker Willy	Basel
Trachsel Hans	Menziken
Wacek Alphonse	Montreux
Waldis René	Tann
Wangler Hermann	Luzern
Wegmann Karl	Bern
Wermelinger Albert	Bern
Winzeler Kurt	Thayngen
Würgler Hans	Biberist
Zehnder Josef	Einsiedeln
Züst Emil	VLO Mil.-Anst. Altdorf
Zutter Fritz	VLO Gruppe Beundenfeld