

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 71=91 (1925)

Heft: 14

Artikel: Erfahrungen über die Verwendung der Motorfahrzeuge in den
Manövern der 1. und 2. Division, 1924

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4463>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung

Journal Militaire Suisse

Gazzetta Militare Svizzera

Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft und des Schweizerischen Verwaltungsoffiziersvereins.
Herausgegeben vom Zentralvorstand der Schweizerischen Offiziersgesellschaft.

Organe de la Société Suisse des Officiers et de la Société des Officiers d'administration.
Publié par le Comité central de la Société Suisse des Officiers.

Organo della Società Svizzera degli ufficiali e della Società Svizzera degli ufficiali d'amministrazione.
Pubblicata per cura del Comitato centrale della Società Svizzera degli ufficiali.

Redaktion: Oberstlt. i. Gst. K. VonderMühli, Basel, Bäumleingasse 13.

Als Beilage erscheint alle 3 Monate: Schweizerische Vierteljahrs-Schrift für Kriegswissenschaft.

Redaktion: Oberst i. Gst. M. Feldmann, Bern.

Inhalt: Erfahrungen über die Verwendung der Motorfahrzeuge in den Manövern der 1. und 2. Division, 1924. — Schießmethodik in der Infanterie-Rekrutenschule. — Kadernachwuchs bei den Gebirgstruppen. — Totentafel. — Sommaire de la Revue Militaire Suisse. — Anfrage. — Literatur.

Erfahrungen über die Verwendung der Motorfahrzeuge in den Manövern der 1. und 2. Division, 1924.

Nach offiziellen Akten; von der Generalstabsabteilung des E. M. D. zur Verfügung gestellt.

1. Fahrzeugzuteilung.

Für die Manövertage hatten übernommen:

1. Division:

- 19 Personenwagen zu 6 Plätzen
- 15 Personenwagen zu 3 Plätzen
- 67 Lastwagen, wovon 38 zu einer Lastwagenkolonne formiert und für Truppentransporte reserviert blieben
- 15 Motorräder, vor allem für die Radfahrer-Kompagnien.

2. Division:

- 24 Personenwagen zu 6 Plätzen
- 15 Personenwagen zu 3 Plätzen
- 70 Lastwagen, wovon 35 zu einer Lastwagenkolonne formiert und zu Truppentransporten reserviert blieben.
- 24 Motorräder, vor allem für die Radfahrerkompagnien.

Wegen Beschädigungen sind während den Manövertagen aus den Lastwagenkolonnen abgegangen.

- 1. Division: 4 Lastwagen,
- 2. Division: Keine.

2. Wahrnehmungen über die Behandlung der Fahrzeuge außerhalb den Transportkolonnen.

Bei einigen Stäben wurden die zugeteilten Personenwagen übermäßig beansprucht. Die zum Unterhalt der Fahrzeuge täglich notwendige Zeit von $1\frac{1}{2}$ —2 Stunden wurde den Motorfahrern selten eingeräumt. Unter dem mangelnden Unterhalt litten die Fahrzeuge, speziell die Motoren und die Kraftübertragung. Die Folge davon waren größere Reparaturen, die vorgenommen werden mußten (wie angelaufene Lager, Verfaulen der Bodenbeläge, Schäden an der Lackierung), die bei richtiger Wartung und Kontrolle leicht hätten vermieden werden können.

Vereinzelt wurde auch beobachtet, daß in den 6-plätzigigen Pic-Picwagen 7 Personen befördert wurden. Das führt zu Ueberlastung von Motor und Federung und hat vorzeitige Abnützung zur Folge.

Oefters wurde beobachtet, daß auf den Trittbrettern der Personenwagen noch Mannschaften mitgeführt wurden. Für diese Belastung sind weder die Wagen noch deren Trittbretter gebaut; sie brechen durch.

Immer wieder mußte die erlaubte Maximalgeschwindigkeit in Erinnerung gerufen werden. Ohne zwingende Gründe wurde oft ein unsinniges Tempo gefahren, das Wageninsaßen in die größte Gefahr bringt und einen starken Verschleiß des Materials herbeiführt.

Fahrzeuge wurden oft auf Wege gewiesen, auf denen sie wegen schlechtem Straßenunterhalt, schwachem Brückenbelag, mangelnder Breite oder Ausweichmöglichkeit, stecken blieben und ein Wenden im Nebengelände schwer oder unmöglich war. Es wäre wohl angezeigt, wenn die Truppenkommandanten in solchen Fällen zuerst die Meinung des Fahrers einholen und prüfen, ob im Fahrzeug das nötige Material vorhanden ist, um das Freimachen eines steckengebliebenen Fahrzeuges zu ermöglichen. Gerade das Forcieren beim Freimachen nützt Motor und Wagen, speziell seine Bereifung und Kuppelung, stark ab.

Ueber das dem Motorwagenoffizier bei den Stäben zugeteilte Fahrzeug wurde oft anderweitig verfügt, auch wenn es der Motorwagenoffizier gebraucht hätte. Die Truppenkommandanten sind sich zu wenig bewußt, daß der Motorwagenoffizier ohne Fahrzeug seine Aufgabe nicht erfüllen kann, so wenig wie das ein Kommandant einer berittenen oder fahrenden Truppe tun kann, dem sein Reitpferd weggenommen würde. Die Kontrolle der oft weit zerstreut und meistens auf sich selbst angewiesenen Motorfahrer erfordert ein rasches Beförderungsmittel, um oft und gründlich den Wagenunterhalt, die Betriebsstoffassungen und die Fahrberechtigung zu kontrollieren.

3. Verwendung der Lastwagenkolonnen.

a) Kolonne der ersten Division:

Bestand:

8 Offiziere, 9 Unteroffiziere, 50 Motorfahrer verstärkt über die Manövertage durch

1 Offizier, 1 Unteroffizier, 14 Rekruten der Rekrutenschule II in Thun.

An Fahrzeugen hat sie übernommen:

- 4 Personenwagen,
- 2 Motorräder,
- 37 Lastwagen, 2 Anhänger,
- 1 Benzintankwagen.

Die Kolonne wurde im allgemeinen als geschlossenes Ganzes auf ein und derselben Fahrstraße verwendet, gedeckt durch Kavallerie und auf Straßen, die auch von andern Truppen belegt waren. Die gefahrenen Stundenmittel sind sehr niedrig, weil die Kolonne immer durch die sichernde Kavallerie abgebremst wurde. Die Maximalleistungen der Camions (24 Stundenkilometer) kamen infolgedessen selten zur vollen Auswirkung.

Es ist anzustreben, daß vor Ausführung eines Transportes die Vorschläge der Motorwagenoffiziere über die Fahrstraßen eingeholt werden. Am ersten Manövertage fuhr die Kolonne von Pampigny über den Jorat nach Châlet à Gobet-Montpreveyres nach Essertes auf Straßen mit schlechtem Untergrund und vielen Höhendifferenzen. Erlaubten es die taktischen Verhältnisse, so wäre die Kolonne auf der Seestraße über Lausanne viel rascher und unter geringerer Straßen- und Fahrzeugabnutzung und unter weniger Benzinverbrauch gefahren.

Bezeichnend in dieser Hinsicht sind 2 Vorkommnisse am zweiten Manövertag:

Die Kolonne wurde auf 04,00, Spitze 860 südlich Montpreveyres, marschbereit befohlen, mußte aber dann 4 Stunden auf die zu transportierende Infanterie warten, in einem für feindliche Flieger und Artilleriebeobachtung vollständig offenen Gelände.

Der Verpflegungscamion der Kolonne erhielt bei der Abfahrt vom Fassungsplatz Cossonay den Befehl, zwischen den Ortschaften Penthaz und Sullens die alte Straße zu benützen. Dort blieb der Camion im nassen Untergrunde stecken, brauchte 20 Minuten zum Freimachen und blockierte so lange die Straße.

b) Kolonne der 2. Division:

Sie wurde durch die Rekrutenschule II für Motorfahrer gestellt und durch den zur Ausbildung in die Schule kommandierten Kolonnenkommandanten geführt. Die Kolonne bestand aus:

- 4 Personenwagen,
- 3 Motorrädern,
- 32 Lastwagen,
- 1 Benzintankwagen
- 1 Werkzeugwagen,
- 2 Raupenschleppern.

An Kilometern wurden gefahren:

14,800 von den 32 Camions	}	Total 22,600 km
3,000 von den Motorrädern		
4,800 von den Personenwagen		

Benzinverbrauch: 8810 Liter.

Insgesamt wurden transportiert:

rund 11,000 Mann und 125 Mitrailleur-Karren.

Erreichtes Stundenmittel:

für größere Kolonnen (15 C. und mehr) 13—15 km

für kleinere Detachements 18 km

Die Regulatoren waren auf Befehl zurückgebunden worden und dadurch die Maximalgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer festgesetzt. Der Manöververlauf zeigte aber, daß ein Ausschalten der Regulatoren nicht zweckdienlich ist.

Die Verwendung der Kolonne war eine ausgiebigere als bei der 1. Division. Auch hier zeigte es sich bei den ersten Transportberechnungen, wie die Camionskolonnen, von Herzogenbuchsee vorrückend, an der Emme durch die langsamer marschierende Kavallerie wenigstens eine Stunde aufgehalten wurden. Man kam deshalb zu einem *staffelweisen* Transport, indem man einen Teil der Truppe (1. Schub) unter dem Schutz von Radfahrerdetachements längs der Emme, aus der Gegend von Herzogenbuchsee an die Emme transportierte, dort auslud, zurückfuhr und die zurückgebliebene, aber seither vormarschierte Infanterie (2. Schub) in der Gegend von Koppigen und Wynigen auflud, um auf der Linie Iffwil-Jegenstorf auszuladen, die seither auch von dem ersten ab Emme *marschierenden* Schub zu gleicher Zeit erreicht worden war.

Dadurch wurde es möglich, zwei Stunden nach Manöverbeginn 22 km vor der Vorpostenlinie 4 Bataillone und 24 Maschinengewehre zum weitem Vorgehen bereit zu stellen. Die Vorhut der Kavallerie blieb eine Viertelstunde, das Gros Dreiviertelstunden zurück.

Wegen der Fliegeraufklärung wurden die großen Hauptstraßen vermieden, kleine Kolonnen von nicht über 15 Camions formiert und die Camionsabstände auf 50 m erweitert. Der ganze Transport ist den Fliegern entgangen.

Zu erwähnen ist noch der Abtransport des Vorpostenregiments 11 bei Kirchlindach in der Nacht vom 1. auf den 2. Manövertag nach Etzelkofen (Fahrstrecke 18 km, Fahrdauer 70 Minuten) und der Transport der Divisionsreserve (Sch.-Reg. 12) von Hessigkofen nach Lütterswil mit Teiltransporten in die Gegend von Rapperswil.

Lehrreich war der Abtransport eines Schützenbataillons am 2. Manövertag. Dieses hatte sich im Walde westlich Iffwil gegen Flieger gedeckt aufgestellt, aber vergessen, auf die Marschstraße einen Verbindungsposten zu stellen. Die Lastwagenkolonne fuhr deshalb an dem Bataillon vorbei, was eine Verzögerung von einer Stunde zur Folge hatte.

Am 2. Manövertage machte sich eine starke Zerbröckelung der Lastwagenkolonnen bemerkbar als Folge mangelnder Beförderungsmittel für die Zugführer, die auf den Trittbrettern der ersten Camions stehen mußten und somit gegenüber zurückbleibenden Fahrzeugen machtlos waren.

4. Allgemeine Beobachtungen über die Verwendung der Lastwagen-Kolonnen.

Truppenverlad und Transport:

Die 2. leichte Division hatte Weisungen für die Truppentransporte ausarbeiten und vor Manöverbeginn dem Truppenkommandanten mitteilen lassen. Wo dieselben inne gehalten wurden, haben sie sich gut bewährt. Wenn alle Anordnungen gut getroffen sind, kann Infanterie in 2 Minuten, die Mitrailleure mit ihren Karren in 3 Minuten aufgeladen werden. Statt der vorgesehenen 25 Infanteristen können pro Camion auf kürzere Strecken 35, auf längere 25—30 mit voller Packung aufgeladen werden. Notwendig ist aber, daß sich die Infanterie *vor dem Verlad* in Verladegruppen entsprechender Stärke aufstellt. Vorher darf der Verlad gar nicht begonnen werden. Als Verladeplätze kommen Straßenstrecken in Betracht, die Fliegerdeckung, Ausweich- und Wendemöglichkeiten bieten.

Offiziere der Infanterie haben sich bei Transporten gegen Manöverschluß der Gruppierung ihrer Leute im allgemeinen zu wenig angenommen. Die Folge davon war eine Verzögerung des Verlags bis auf 20 Minuten durch platzsuchende Infanteristen. Auch wurde beobachtet, daß sich einzelne Offiziere, um Schutz vor dem Regen zu suchen, sofort auf den Führersitz des Camions setzten und sich deshalb um Truppenverlad und Transport nicht kümmerten.

Für den Motorwagendienst wäre es von Interesse, wenn die diesjährigen Uebungen auch Transporte bei Nacht und ohne Licht brächten. Die Motorwagentruppe ist dafür ausgebildet.

Verpflegungsnachschub.

Bei der 1. Division war der Verpflegungsnachschub für die transportierte Truppe zu wenig berücksichtigt worden; bei der 2. behalf man sich mit Kochkisten. Zuerst bestund die Absicht, Fahrküchen den Camions anzuhängen; es zeigte sich aber, daß keine Anhängendeichseln (sie sind von besonderer Konstruktion) vorhanden waren. Es ist zu empfehlen, dieses Jahr Versuche mit angehängten Küchen zu machen. Bei dieser Gelegenheit sollte auch der Einfluß der Fahrgeschwindigkeit auf die Speisen festgestellt werden (Staub, Zerrüttung etc.).

Zahl der zugeteilten Fahrzeuge:

Im allgemeinen war die Zahl der den Kolonnen zugeteilten Personenwagen und Motorräder zu gering bemessen. So waren die Zugführer gezwungen, auf den Trittbrettern der ersten Camions Platz

zu nehmen. Das hatte zur Folge, daß sie nie wußten, ob ihnen alle Wagen folgten. Wegen Mangel an Motorrädern konnte auch keine Schlußkolonnenwache gestellt werden, die ausfallende Fahrzeuge hätte melden können. Die wirkliche Kolonnenführung wurde dadurch sehr erschwert, und die Zugführer waren ganz auf den guten Willen, das technische Können und die Straßenkenntnis der zurückbleibenden Fahrer angewiesen. Die weitere Folge war die, daß die Truppenbestände zerrissen wurden und Teile oft mehr als eine Stunde auf die zurückgebliebenen Camions warten mußten. Zudem fehlte es an Fahrzeugen für Wegrekognoszierungen. Oft mußten Straßen befahren werden, deren Zustand man nicht kannte, oder die von andern Kolonnen schon belegt waren, die man wegen Fahrzeugmangel von der Annäherung der Lastwagenkolonne nicht in Kenntnis setzen konnte. Kollisionen waren dann unvermeidlich. Verbindungsaufnahme der Transportkolonnen mit den Sicherungsdetachementen, den Seitenkolonnen, den marschierenden Truppen (um sie über den Verlad rechtzeitig zu orientieren und zur Bereitstellung zu veranlassen) waren ebenfalls unmöglich.

Wenn immer möglich, sollte dem Kommandanten der transportierten Truppe ein besonderes Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden können, damit er mit den oft zerrissenen Teilen seiner Truppe immer in Fühlung bleiben kann.

Straßenpolizei und Marschdisziplin.

Bei einer Division ist es vorgekommen, daß Camiontransporte durch die zahlreichen Privatfahrzeuge stark behindert wurden. Infolge Personalmangels konnte sich die Kolonne nicht selbst Platz machen.

Infanterie und Artillerie haben den Lastwagenkolonnen im allgemeinen sofort die Straße frei gegeben; weniger die fahrenden Mitrailleure und vor allem nicht der Train. Die Kavallerie hat häufig ihre Kolonnen geöffnet. Das ist für Reiter und Motorfahrzeuge gefährlich; denn der Motorfahrer kann nur *eine* Straßenseite kontrollieren; Verletzungen von Pferden oder Wageninsassen und Beschädigung von Fahrzeugen durch unruhige Pferde kann nicht vermieden werden. Eine Regelung in dem Sinne, daß die Kavallerie auf *einer* Straßenseite zusammenschließen muß, scheint uns notwendig.

Die Sicherung der von Kolonnen belegten Straßenstücke hat vor allem beim Train versagt. Die Zunahme des Verkehrs erfordert, daß jede Kolonne für die Bewachung des von ihr belegten Straßenstückes Sorge zu tragen hat. Rastende Kolonnen auf schmalen Straßen müssen an Spitze und Schluß Posten aufstellen, die, durch Zwischenposten verbunden, ein Kreuzen anderer Kolonnen auf demselben Straßenstück verhindern. Nur allzu oft überholten Lastwagenkolonnen die Trainkolonnen ohne zu wissen, daß von anderer Seite schon eine dritte Kolonne eingefahren war. Lästige Stockungen mit großem Zeitverlust und Landschaden waren die Folge.

Verhältnis von Truppenkommandant zu Motorwagenoffizier:

Der gute Wille zur Zusammenarbeit war überall vorhanden; die Erfahrung wird das Weitere lehren. Die Mithilfe der Truppenoffiziere bei Verlad und Transport muß noch in größerem Maße gewährleistet werden. Vereinzelt kam vor, daß in den Stäben Anordnungen getroffen wurden, ohne vorher das Gutachten des Motorwagen-Offiziers einzuholen. Die Folge davon waren Verrechnungen in den Fahrzeiten, Zuweisung von schlechten, für Camions fast ungangbaren Wegen, mangelhafte Berücksichtigung der Verladezeiten und zu geringe Ausnützung der Maximalgeschwindigkeiten.

Bei der großen Wichtigkeit des Motorwagens für die Truppenbewegungen und der bei uns bestehenden Schwierigkeit, möglichst viele Offiziere und Mannschaften der anderen Truppen mit diesem neuen Dienste vertraut zu machen, erschien die Veröffentlichung dieses Berichtes angezeigt, damit die gemachten Erfahrungen auch denen zu gute kommen, welche nicht das Glück hatten, sie persönlich zu erleben.

Schiessmethodik in der Infanterie-Rekrutenschule.

Von Oberleutnant O. P. Schwarz, Adj. Inf.-Brig. 11, Basel.

Sollte nicht das Land mit der besten Ordonnanzwaffe auch die besten Militärschützen haben? Wir wissen, daß die Tatsachen dieser Hypothese nicht entsprechen und suchen darum ernsthaft nach den Gründen schlechter Schießresultate. Waffe und Munition anerkennen wir als mustergültig, und deshalb liegt der *Mangel einzig am Schützen und an seinem Lehrer*. Wer sich als Schießlehrer gewissenhaft bemüht, eine einfache Schießmethode zu befolgen, und mit Geduld und Geschick seine Anfänger im Schießen behandelt, der wird bald an erfreulichen Resultaten seine Genugtuung finden.

Ich absolvierte letzten Frühling die Rekrutenschule als Kp.-Kdt. und berichte darum hier von jüngsten Erfahrungen. Gleichzeitig waren vier Füsilierkp. und eine Mitrailleurkp. in der Schule und jeder Kompagnieinstruktor legte mit oder ohne Hilfe und Besprechung mit seinem Oberleutnant ein Schießprogramm fest. Zwei blieben mehr oder weniger beim alten, zwei führten die *A-Scheibe mit Fünfeinteilung* ein, und einer ließ die ersten Vorübungen auf kurze Distanz auf die alte Pistolenscheibe mit Zehnereinteilung schießen. Es mögen auch persönliche Gründe sein, die zu dem Schießerfolg der einzelnen Kompagnien beigetragen haben; jedoch steht das Resultat der beiden Einheiten, die einen Nummernkreis von 28 cm Durchmesser in die A-Scheibe gezeichnet hatten, wesentlich über den Resultaten der andern Kompagnien. Die Kompagnien hatten durchaus die gleiche Zusammensetzung und rekrutierten sich zu gleichen Teilen aus Baslern, Landschäftlern, Aargauern, Luzernern und Zugern.