

Sind die motorisierten leichten Truppen marschbereit?

Autor(en): **Studer, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **84=104 (1938)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15425>

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.

zeit. Er ist somit eine Strassenpforte, welche ein Unterfahren der Gefahren des Hochgebirges im Zentrum der Schweiz gestattet. Zu seiner Erschliessung ist die Technik gerüstet, es fehlt der Wille zum Entschluss. Unsere Vorfahren besaßen zum Bau der Teufelsbrücke und der Gotthardbahn mehr Kühnheit, als wir heute zum Projektieren aufbringen.

Leider beugt es den Berufsstolz schweizerischer Ingenieure, dass die grossen Verkehrsrouten unserer Heimat als Aeusserungen fremden Machtwillens entstanden. Die helvetische Heerstrasse erschlossen die Römer. Splügen und Bernhardin wurden von Oesterreich zu Fahrwegen ausgebaut. Die Simplonstrasse entstand auf Befehl von Napoleon. Zum Bau der Gotthardbahn gaben die Genueser den Anstoss. Sollen wir zuwarten, bis die zeitgemässe Erschliessung des Gotthards als fehlendes Glied zwischen der Reichsautobahn und der Autostrada von unseren Nachbarn gefordert wird?

Der Gotthard hat sich als Rückgrat des kantonalen Verkehrs in Krieg und Frieden durch sechs Jahrhunderte für Saumtiere, Postkutsche und Bahn bewährt. Also dürfen wir ihn zuversichtlich auch dem Auto erschliessen durch einen

Gotthard-Auto-Tunnel.

Sind die motorisierten leichten Truppen marschbereit?

Von Lt. *E. Studer*, Mot. Lmg. Kp. 1.

Mit Ausnahme der Motorrad-Kompagnien sind bei den mot. l. Trp. die automatischen Waffen in Personenwagen verlastet, die Infanterie-Kanone angehängt. Eine Lösung, die für die Mg.- und Lmg.-Einheiten nicht befriedigend ist.

Personenwagen oder Motorrad?

Grundsätzlich hat der Pw. dem Motrd. gegenüber folgende Vorteile: das Verhältnis von Fahrer zu Schütze ist 1:3, er hat eine grössere Transportfähigkeit, sein mitgeführter Betriebsstoff erlaubt einen Fahrbereich, der rund das Doppelte beträgt. Dagegen ist das Motrd. viel beweglicher, bietet ein geringeres Ziel gegen Erd- und Fliegerbeschuss und kann rascher in Deckung gebracht werden. Es kann in Gelände und Wäldern verwendet werden, wo der Pw. nicht mehr mitkommt, und lässt sich überall und schnell wenden. (Geländegängige Fahrzeuge kommen nicht in Frage, da sämtliches Wagenmaterial für die mot. l. Trp. requiriert wird.) Dazu sind Anschaffungskosten und Unterhalt bedeutend billiger.

So wie unsere Mg.- und Lmg.-Einheiten jetzt organisiert sind, hätte das Motrd. den Vorteil, dass die Gruppe in kleinere Teile aufgelöst würde. Jetzt ist die Mg.-Gruppe in zwei, die Lmg.-Gruppe in einem Pw. Es ist so nicht möglich, sich mit eigenen Mitteln zu sichern. Durch die Zerlegung der Mg.-Gruppe z. B. auf vier Motorräder wäre es möglich, im Zuge Sicherungsorgane auszuscheiden. Organe, die ihrer Aufgabe besser entsprechen könnten und weniger empfindlich wären als die Pw., die jetzt als Spitzenpatrouille verwendet werden müssen. Man wird entgegenhalten, dass mot. Zügen immer Elemente anderer Waffen, z. B. Rádfahrer, als Bedeckung mitgegeben werden. Es ist aber doch fraglich, ob das nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen auch beim besten Willen immer möglich sein wird.

Fahrzeugmaterial nach jetziger Praxis.

Da die offenen Wagen seltener werden und anderweitig die Fzg. auch bei sorgfältigem Unterhalt und Parkdienst nicht schöner werden, wenn man Gruppen mit Schanzwerkzeug und Waffen hineinsetzt, ist es gegeben, dass nur alte Pw. zur Einschätzung gestellt werden. Die eingeschätzt werden müssen, auch wenn sie in einem noch so schlechten Zustande sind. Weil eben keine anderen da sind.

Beispiel: In einer mot. Lmg. Kp. wurden dieses Jahr sieben Privatfahrzeuge eingeschätzt. Das Durchschnittsalter von sechs dieser sieben Pw. betrug etwas über zehn Jahre. Diese sechs Wagen repräsentierten sechs Marken.

In einer andern Kp. rollte ein 13jähriges Fzg., das bei einer Uebung von 19 km 25 l Benzin brauchte. Dafür die notwendigsten Zubehörteile wie Schmierpresse usw. nicht besass, die man zum Parkdienst in einer Garage einmieten musste. Wenn dieser Wagen für 300 Franken eingeschätzt wurde, erhielt sein Besitzer für zwanzig Dienstage rund 370 Franken.

Es zeugt auch nicht von der Marschtüchtigkeit der Fzg., wenn für einen Reisemarsch auf einer Bergstrecke von 21 km der Abstand vom ersten zum letzten von rund 110 Fzg. drei Stunden betrug. Gar nicht zu reden vom folgenden Passübergang, wo trotz Schulbefehl, dass geschlossen gefahren werden müsse, die Kp. über Kilometer zerstreut waren. Ein ewiger Kampf mit kochenden Kühlern, überhitzten Zündspulen und Vergaserdefekten. Es ist eben doch ein Unterschied, wenn man mit einem Wagen, der vor zehn Jahren für Sonntagsfahrten an der Riviera gebaut wurde, über unsere Pässe schleichen will.

Wenn auch solche Fahrzeuge für die technische Bildung von Mg.- und Lmg.-Schützen vorteilhaft sein können (durch die häufigen Pannen erwerben sie sich eine grosse Fertigkeit im Be-

heben derselben), so unvorteilhaft sind sie für die Ausbildung der Truppe und verfälschen im besondern das Bild von der Leistungsfähigkeit motorisierter Truppen. Dazu drückt der beträchtliche Benzinverbrauch dieser alten Herrschaftswagen auf die Fahrausbildung, da nur eine bestimmte Menge Betriebsstoff zur Verfügung steht. Im Ernstfalle dürften sich solche Vehikel sehr unökonomisch auswirken, wo wir auf unsere Betriebsstoffreserven und das Ausland angewiesen sind. Wenn ich richtig orientiert bin, kostete 1914 der Liter Benzin 4—5 Franken. Wohl ist die Produktion seither stark gestiegen, dürfte aber in einem kommenden Kriege von der Nachfrage weit übertroffen werden. Im letzten Jahre wurden in Frankreich Versuchsmanöver mit motorisierten Divisionen durchgeführt, wobei laut «Kraftfahr-Kampftruppen» in sehr kurzer Zeit eine Million Liter benötigt wurden.

Fahrzeugbestand.

Als militärtaugliche Pw. sind nur offene und solche mit mehr als 11 PS anzusprechen. In den letzten drei Jahren wurden 9534 Pw. eingeführt, deren Prozentsatz an offenen gering ist. Waren 1931 noch 40 Prozent unter 11 PS, so wurden 1936 dank unserer Steuerpolitik 63 Prozent eingeführt, deren Stärke eine militärische Verwendung nicht gestattet. Davon sind abzuziehen alle Fzg., die nicht aus dem Zivilverkehr genommen werden können. Dazu wirkt das Kunterbunt der Marken und Modelle in äusserster Masse ungünstig auf die Marschbereitschaft einer motorisierten Einheit. Wir sind für die Pw. vollständig auf das Ausland angewiesen. Es existiert keine schweizerische Pw.-Fabrikation und wird nach den jetzigen wirtschaftlichen Verhältnissen in nächster Zukunft wohl auch nicht bestehen können.

1931 zirkulierten in der Schweiz 46,875 Motrd., Ende 1936 waren es 19,345 weniger. Es bliebe immer noch ein Mehrfaches des ersten Bedarfes, eine Tatsache, die auf den ersten Blick beruhigend erscheint. Damit ein Motrd. militärtauglich ist, darf es nicht älter als fünf Jahre sein und muss einen bestimmten Zylinderinhalt aufweisen. In den letzten fünf Jahren wurden total 7594 Motrd. in Verkehr gesetzt; davon sind die zu schwachen Maschinen abzuziehen. Es verbleiben noch rund 4500. Der Anteil schweizerischer Produktion betrug 1934 48 Prozent. Zwei Jahre später wurden im ganzen 206 Motrd. eingelöst, die den Anforderungen genügten. Davon waren 90 schweizerischer Herkunft.

Vorschläge.

In einer mot. Einheit sollten alle Fzg. oder wenigstens bestimmte Teile derselben gleich sein. So könnten beschädigte und defekte Maschinen ausgeschlachtet werden, um die noch taug-

lichen Teile als Ersatzmaterial zu verwenden. Damit ist auch der Nachschub und Ersatz viel einfacher.

Dieses Einheitsmodell müsste bei uns das Motorrad sein, das in jeder Hinsicht das geeignetste Transportmittel für Lmg. und Mg. ist. Im letzten Januar hörte ich an einem Vortrag von Herrn Oberst Ruf, dass ein solches Motorrad geschaffen werde und wahrscheinlich schon in der ersten Rekrutenschule abgegeben werde. Nun ist es Herbst, und noch hat kein Mensch je eine solche Maschine gesehen. Schade.

Wir haben innert fünf Jahren rund 20,000 Motorräder verloren, trotzdem wir eine sehr leistungsfähige Motorradindustrie besitzen. Man forciere den Absatz von 5000 Maschinen.

a) Einen Teil an die Angehörigen der mot. l. Trp. mit ähnlichen Bedingungen wie für das Bundespferd.

b) Dazu kann jeder Interessent, ob dienstpflichtig oder nicht, diese Armeemaschine kaufen. Dieses Modell wäre nach den Angaben von Leuten, die mit Motorrädern im Dienste Erfahrungen gesammelt haben, näher zu bestimmen. Der nicht-dienstpflichtige Käufer würde für das Armeemodell z. B. ein Drittel weniger zahlen als für eine sonst gleichwertige Maschine, hätte dafür jedes Jahr eine Inspektion zu bestehen. So wäre gleichzeitig eine Erfassung aller kriegstauglichen Motorräder möglich, was mit statistischer Kontrolle wie Jahrgang und Inhalt nicht erreicht werden kann.

Hier ist interessant, beizufügen, dass die Reparaturausgaben pro Bundesmaschine (die nicht als eigentliche, erst noch zu schaffende Armeemodelle anzusehen sind und die ständig von andern Fahrern benützt werden) während einer Felddienstperiode 25 Franken betragen, für die eingemieteten Privatmaschinen 125 Franken. Bei der Schaffung des Armeemodells könnten die jetzigen Ursachen dieser Reparaturen weitgehend vermieden werden.

Zahlt der Bund an die Maschine, deren Preis durch Massenfabrikation sowieso gedrückt würde, hundert Franken, so würden sich die Kosten für eine Kp., deren Park sechzig Maschinen zählt, nicht ganz so hoch stellen wie die Reparaturkosten alter Fahrzeuge während einer Rekrutenschule der mot. l. Trp.

Man darf also zum Schlusse kommen, dass sich die Ersetzung der ausländischen Pw. durch einheimische Motrd. nicht nur in technischer, sondern auch in finanzieller Hinsicht lohnen dürfte. Ganz abgesehen von der Hebung der Kriegstüchtigkeit dieser Einheiten.