Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 118 (1952)

Heft: 4

Artikel: Marschprobleme motorisierter Verbände

Autor: Wildbolz, Hans E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-23721

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: 16.07.2025

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

Marschprobleme motorisierter Verbände

Von Hptm. Hans E. Wildbolz

Das beherrschende Ausmaß der Motorisierung ist nicht ohne weittragende Auswirkung auf die Truppenbewegungen geblieben. Die Möglichkeit erhöhter Beweglichkeit und die dadurch bedingte Veränderung der Physiognomie des Gefechtsfeldes eröffnen der taktischen Führung völlig neue Aspekte und stellen sie vor eine Reihe weiterer Probleme und Schwierigkeiten, denen heute wohl kaum ein Gefechtsverband mehr fernsteht. Besonders in neu motorisierten Formationen sehen sich Kader und Truppe bei der Gefechtsschulung und -führung ohne jegliche Erfahrung vor neuartige Aufgaben gestellt. Dem Umstand, daß es sich hierbei um nicht leicht lösbare organisatorische und taktische Fragen handelt, und der weitgehenden Unerfahrenheit mag es wohl zum großen Teil zuzuschreiben sein, daß das Können unserer Truppe in der zweckmäßigen und geschickten Verwendung der Motorfahrzeuge mit der schnellen Ausdehnung der Motorisierung nicht Schritt zu halten vermochte. Die größern Gefechtsübungen der letzten Jahre ließen mit aller Deutlichkeit erkennen, daß es zu oft nur unvollkommen gelang, die Vorteile der motorisierten Bewegung taktisch auszunützen. Die zahlreichen Beispiele von Fahrzeugmassierungen und nicht selten chaotischer Verkehrsverhältnisse im Gefechtsraum legen ein beredtes Zeugnis davon ab, daß wir es bei den Märschen und dem Einsatze motorisierter Verbände mit einer eigentlichen *Krise der Gefechtstüchtigkeit* zu tun haben.

Es mag aus diesen Gründen angezeigt sein, den wesentlichen Führungs- und Marschproblemen motorisierter Formationen nachzugehen, um so mehr, als eine der bedeutsamen Ursachen dieser unbefriedigenden Verhältnisse beim Einsatz der Motorfahrzeuge im Fehlen einer klaren und im Prinzipiellen einheitlichen *Doktrin* liegt. In jeder Einheit und jedem Dienst wickeln sich die motorisierten Bewegungen nach andern Gesichtspunkten und verschiedenen Methoden ab. Eine gewisse Normung ist hier wie im Fußgefecht — es sei z. B. die klare Regelung der infanteristischen Gefechtsformationen erwähnt — nicht bloß für die generalstäblichen Berechnungen, sondern in erster Linie für die Schulung der Truppe unerläßlich.

I. Die Besonderheiten motorisierter Bewegungen

Der Einsatz von Motorfahrzeugen ist in doppelter Weise gerechtfertigt: Einmal infolge ihrer *Transportkapazität,* z. B. zum Transport von Material, Waffen, Munition usw., zur Traktion von Geschützen oder zur Verschiebung von Truppen, um ermüdende Fußmärsche zu vermeiden; dann aber

vor allem zum Zwecke der Steigerung der *Beweglichkeit* eines Kampfelementes. Dieser zweite Faktor nun ist für die Bewegungen im Gefecht von ausschlaggebender Bedeutung, indem es für den motorisierten Verband darum geht, der Feuerwehr ähnlich auf *plötzlichen Abruf* schnellstens in einem entferntern Raum einsatzbereit zu sein, wobei sich der Aufwand der Motorisierung nur bei deutlicher Überlegenheit gegenüber Bewegungen nicht motorisierter Formationen rechtfertigt. Diese Beweglichkeit ist nicht allein durch die Raschheit während der Verschiebung zum Zwecke des Zeitgewinnes gegeben, sondern hängt in weitem Maße von der *Reaktionsfähigkeit des Verbandes*, d. h. der Schnelligkeit seiner Inmarschsetzung, und seiner *Flexibilität* dem Anpassungsvermögen an überraschende Wendungen der Lage während des Marsches, ab. Der Führer einer motorisierten Formation muß sich konsequent vom Vorsatz leiten lassen, sie zu einem leichten, *wendigen* und *schnellen* Instrument werden zu lassen. Sehr rasches, sicheres Erfassen der momentanen Lage, Entschlossenheit und Geschick im Treffen der der Dringlichkeit entsprechenden Führungsmaßnahmen sind die geistigen Voraussetzungen dazu. Dem Kommandanten bieten sich zum mindesten anfänglich Schwierigkeiten hauptsächlich in der Berücksichtigung des Umstandes, daß für die motorisierten Bewegungen die Faktoren «Raum» und «Zeit» nicht nur von entscheidender Bedeutung, sondern von ganz anderer Größenordnung sind, als dies für nicht motorisierte Verbände der Fall ist. Ein motorisiertes Element nimmt nicht nur vor, während und nach dem Marsche sehr viel mehr Raum in Anspruch, sondern kommt auch infolge seiner geringeren Abhängigkeit von Entfernungen in der Weite und Tiefe des Raumes erst recht zur Geltung; denn je größer die Einsatzdistanz, um so mehr tritt der Vorteil gegenüber einer nicht motorisierten Verschiebung in Erscheinung. Die Zweckmäßigkeit des Einsatzes und der Führung motorisierter Einheiten wird maßgebend durch die Beachtung dieser Besonderheiten bestimmt.

Je nach dem Zwecke der Verwendung der Motorfahrzeuge lassen sich verschiedene Kategorien von motorisierten Verbänden unterscheiden, die andere Gesichtspunkte in der Beurteilung ihrer taktischen Bedürfnisse aufweisen.

1. Die Materialtransportformationen

Es handelt sich hierbei um motorisierte Trsp-Formationen, etwa der rückwärtigen Dienste, die dadurch gekennzeichnet sind, daß sie meist an *gute Verkehrswege* gebunden, aber auch in der Lage sind, diese auszunützen. Sie sind zudem weitgehend vom Faktor «Zeit» unabhängig, indem sie wie zivile Transportunternehmungen ihre Aufträge mit größerem zeitlichem

Spielraum bewerkstelligen können und damit im allgemeinen in die Lage versetzt werden, sich durch Ausnützung der günstigen Tageszeit, vor allem der Nacht, der feindlichen Fliegereinwirkung zu entziehen. Der Gefahr des Erdfeindkontaktes sind sie in der Regel nur in geringem Maße ausgesetzt. Infolge ihrer schweren, nur vereinzelt geländegängigen Fahrzeuge charakterisieren sich diese Formationen durch Schwerfälligkeit und dadurch bedingte Verletzlichkeit. Das Transportvolumen ist hier entscheidend, der Schnelligkeit ihrer Bewegung kommt im Unterschied zu motorisierten Kampfverbänden kaum primäre Bedeutung zu. Ihre durchschnittliche Marschgeschwindigkeit unter normalen Verhältnissen hält sich um 20 bis 25 km/Std tags und um 10 bis 15 km/Std nachts, wobei man für Traktoren nicht mehr als 10 km/Std auch bei Tag rechnen darf.

2. Die Truppentransportformationen

In diese Kategorie sind jene Verbände einzureihen, deren Truppe mit schweren Kampfmitteln durch organisch zugeteilte Fahrzeuge motorisiert ist, z. B. die Formationen der Artillerie, der Bau-, Übermittlungs- und Flabtruppen; ferner können als besondere Gruppe die ad hoc motorisierten Kampfeinheiten dazu gezählt werden. Sie sind im allgemeinen ebensosehr auf gute Verkehrswege angewiesen (Breite und Zustand der Straßen, Tragfähigkeit der Brücken), ohne sie indessen infolge taktischer Rücksichten voll ausnützen zu können, indem bei Verschiebungen die Wahl sowohl der Achsen als auch des Bestimmungsraumes sich nur sehr beschränkt nach dem Netz großer Kommunikationen richtet, im Unterschied zu den Materialtransportkolonnen. Erschwerend wirkt sich ferner der Umstand aus, daß diese Verbände in besonderem Maße der *Fliegergefahr ausgesetzt* sind, einmal weil die *Dringlichkeit* ihres Einsatzes sehr oft die Ausnützung der Dunkelheit und des Nichtflugwetters verunmöglicht und zudem die Verwundbarkeit durch feindliche Luftangriffe infolge ihrer Schwerfälligkeit in Bewegung und Reaktion erheblich ist. *Verschiebungen* solcher Verbände lassen sich, vor allem bei Tag, nur unter *Anwendung aller Schutzmaßnahmen* sowohl passiver wie aktiver Art durch massiven Einsatz von Flabwaffen durchführen.

Besondere Probleme stellt die *improvisierte Motorisierung,* die nach der neuen Truppenordnung durch die Zuteilung einer Mot. Trsp. Kol. zum Inf. Rgt. begünstigt wird. In Übungen der letzten Zeit oftmals praktiziert, setzt sie ausgedehnte organisatorische Maßnahmen (Zuweisung leerer Kolonnen, Aufteilung auf die Fahrzeuge, Verlad, Auslad usw.) sowie eine klare Regelung der Kommandoverhältnisse zwischen der transportierten Truppe, welcher allgemein die taktischen Maßnahmen zufallen, und der Fahrzeug-

staffel, der die technische Durchführung obliegt, voraus. Das auf reiche Erfahrung angewiesene gute Zusammenspiel zwischen den beiden Elementen ist eine conditio sine qua non, wobei vor allem das Verhalten der transportierten Truppe und ihre aktive Mitwirkung eine entscheidende Rolle spielen. Diese darf sich nicht wie tote Materie mitführen lassen, sondern es fallen ihr zahlreiche Pflichten marschtechnischer und -taktischer Art zu (Beobachtung, Fliegerwarnung, Gefechtsbereitschaft, Verbindung innerhalb der Kolonne, Sicherung bei geplantem oder nicht geplantem Halt, Mitwirkung bei der Verkehrsregelung und Wegweiserorganisation usw.). Sie wird sich genau gleich verhalten müssen wie eine gut geschulte motorisierte Truppe, was nur durch systematische Ausbildung erreicht werden kann.

3. Die motorisierten Kampftruppen

Darunter fallen die motorisierten leichten Kampfverbände (Motor-Grenadiere, -Dragoner, Motorradfahrer usw.), die mechanisierten Einheiten (Panzerjäger) und ihre Begleittruppen. Diese Formationen unterscheiden sich in verschiedener Hinsicht von den oben angeführten. Das Fahrzeug ist hier nicht mehr bloßes Transportmittel, sondern ein Mittel, das die *taktische Beweglichkeit* und die *Gefechtsbereitschaft* seiner Besatzung *sicherzustellen* hat, auch ohne daß ein Panzerschutz in allen Fällen vorhanden zu sein braucht, der es ihr erlaubt, sich auf dem Gefechtsfeld im feindlichen Feuerbereich zu bewegen. Die Möglichkeit der Verwendung des Fahrzeuges im taktischen Raum und die dadurch erzielte Beweglichkeit beeinflussen in entscheidendem Maße die *Kampfweise* dieser Verbände und damit ihren Einsatz, der überall da angebracht erscheint, wo es gilt, gleichsam als «Überfallkommando» schnell zu reagieren und rasch einzugreifen, so etwa zur Bekämpfung von Luftlandeaktionen, zur Intervention in Krisenlagen usw.

Nach Einsatz und Fahrzeugtyp sind diese motorisierten Formationen nur sehr beschränkt an gute Verkehrswege gebunden; das Gelände ist ihnen auf weite Strecken zugänglich. Ihre Abhängigkeit vom Faktor «Zeit», der sich sozusagen in allen Fällen in höchster *Dringlichkeit* geltend macht, versetzt sie nur selten in die Lage, die für die Verschiebung günstigsten Verhältnisse (Nacht, Nichtflugwetter) abzuwarten. Es liegt nicht im Ermessen des Kommandanten zu bestimmen, zu welcher Zeit und in welchem Raum die Bewegung notwendig wird. Die Entwicklung der Lage und das Verhalten des Gegners erzwingen den Einsatz. Daraus folgt, daß sich unsere motorisierten Kampftruppen *bei Tag und Nacht* müssen *verschieben* können! Wie das enorme Risiko solcher Verschiebungen reduziert werden kann, wird noch

zu erläutern sein. Als weiteres Merkmal dieses Kolonnentyps möchte ich ergänzend die Gefahr des Erdfeindkontaktes hervorheben, welcher er in besonderem Maße ausgesetzt ist.[1]

Diese kurze Charakteristik der motorisierten Verbände, deren Einteilung in verschiedene Typen nicht starr aufzufassen ist, mag gezeigt haben, daß wohl allen die *Bewegung* mit Hilfe von Motorfahrzeugen gemeinsam ist, daß sie aber in ihrer Beweglichkeit, in der Möglichkeit der Ausnützung natürlichen Schutzes (Nacht, Nichtflugwetter, gedeckte Marschachsen usw.), in der Gebundenheit an gute Verkehrswege und in der Gefechtsbereitschaft der Truppe während der Bewegung wesentliche Unterschiede aufweisen. Ihre verschiedenen taktischen Bedürfnisse bestimmen von Fall zu Fall den Ablauf eines motorisierten Marsches, der keine Schablone verträgt. Es gilt, diesen Besonderheiten bei jeder Planung von Bewegungen motorisierter Verbände Rechnung zu tragen, wobei sich die Entschlußfassung stets um das Hauptproblem drehen wird, ob die *Raschheit* der Bewegung der *Sicherheit* des Transportes vorgehen soll oder umgekehrt. Der Kommandant wird sich in jedem Fall entscheiden müssen, ob die taktische Lage und die Dringlichkeit der Verschiebung das möglichst schnelle Erreichen des Bestimmungsraumes erheischen, unter Verzicht auf besondere zeitraubende Schutzmaßnahmen und mit dem Risiko größerer Verwundbarkeit, oder ob es ihm daran gelegen sein kann, seinen Verband unter minimalem Risiko ohne Ausfälle ans Ziel zu bringen, wobei größerer Zeitaufwand, Umwege und spezielle Sicherheitsmaßnahmen in Kauf zu nehmen wären. Dieser Entscheid muß im Marschbefehl seinen Niederschlag finden, um Unterführer und Truppe wissen zu lassen, auf was es in jedem einzelnen Falle ankommt.

Die Auswertung der Erfahrungen und Methoden kriegsgeübter Armeen und ein Vergleich mit den eigenen «Erfahrungen» lassen klar erkennen, daß die Verschiebungen *unserer* motorisierten Verbände *besondern Verhältnissen* unterworfen sind. Es wäre ein Irrtum, das Vorgehen der erstern tel quel auch für uns beanspruchen zu wollen. Welches sind nun die Besonderheiten, die in spezifisch schweizerischen Verhältnissen Geltung haben?

1. Der Raum.

Die Bewegungen spielen sich im *engen Raum,* auf relativ *kurze Distanzen* (in der Größenordnung von durchschnittlich zirka 50 km, in Ausnahme-

[1] Unter durchschnittlichen Verhältnissen kann hier mit folgenden Marschgeschwindigkeiten gerechnet werden:

Panzer	20 km/Std. tags	10 km/Std. nachts
Motorradfahrer	30—40 km/Std. tags	20 km/Std. nachts
übrige Fahrzeuge	25—35 km/Std. tags	15—25 km/Std. nachts

fällen über 100 km), das heißt im kleinen taktischen Bereiche, ab. Welch bescheidene Dimensionen im Vergleich mit den Weiten Rußlands, Frankreichs, Deutschlands oder auch Italiens, die der Motor im zweiten Weltkrieg zurückzulegen hatte! Dies hat nicht nur zur Folge, daß die Märsche in erhöhtem Maße der feindlichen Beobachtung und Feuerwirkung ausgesetzt sind, sondern daß ihr Nutzeffekt in empfindlichster Weise von der Schnelligkeit der *Inmarschsetzung* und der *Flüssigkeit* ihres Ablaufes abhängig wird. Kleine Verzögerungen beim Abmarsch und auch nur geringfügige Verzögerungen während der Bewegung können deren Erfolg bereits in Frage stellen, wogegen sie bei Verschiebungen auf große Entfernungen nicht ins Gewicht fallen. So zeigt sich immer wieder, daß bei kurzen Distanzen – infolge unzweckmäßigen Einsatzes oder schlechten Verhaltens – Truppen mit bedeutend kleinern Marschgeschwindigkeiten, zum Beispiel Radfahrer, gleich schnell oder sogar schneller sind als motorisierte Formationen. Je kürzer die Bewegung, desto nachteiliger wirkt sich die Schwerfälligkeit motorisierter Verbände aus. Daraus läßt sich eine weitere wichtige Grundregel für die Führung motorisierter Einheiten ableiten:

Die *Inmarschsetzung* muß durch höchste Pikettbereitschaft von Fahrzeugstaffel und Besatzung, durch zweckmäßige taktische Gliederung und durch vorsorgliche organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung der Verbindung, der Verkehrsregelung, des Anschlusses an das vorausgehende Element usw. *vorbereitet* und beschleunigt werden. Ihre rasche Durchführung soll durch rechtzeitige und geschickte Befehlserteilung und -übermittlung, vor allem Vorbefehle, gewährleistet sein.

Ferner ergibt sich aus dieser Besonderheit die taktische Forderung, daß der *Einsatz* motorisierter Verbände *aus der Tiefe* und auf nicht zu kleine Entfernungen erfolgen soll! Immer wieder wird der Fehler begangen, motorisierte Elemente etappenweise um einige Kilometer zu verschieben oder sie in Bereitschaft zu weit nach vorne zu ziehen. Sie finden ihr «rendement» in der Weite des Raumes und in großzügigen, weitgespannten Verschiebungen.

2. *Das Straßennetz*

Kennzeichnend ist einmal seine Dichte, welche die Freiheit der Bewegungen und das Manövrieren durch zahlreiche Möglichkeiten der Zufahrten, des Ausweichens, der Staffelung auf mehreren Parallelachsen sehr erleichtert. In Ausbildung und Führung gilt es, diesen Vorteil auszunützen; denn gewiß wird ihn ein Gegner auszuwerten wissen, wie die operative Studie des deutschen Generals Boehme aus der Zeit des zweiten Weltkrieges erkennen läßt. Der Einsatz eines motorisierten Verbandes ist dort

erschwert, wo nur einzelne stark kanalisierende Achsen ohne Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen, indem nicht nur die großen Kolonnenlängen das rechtzeitige Eintreffen der hintern Staffeln verunmöglichen, sondern auch Fahrzeugmassierungen und zeitraubende Stockungen provoziert werden können. Durch geschickte Gliederung, nach der Dringlichkeit gestaffelte Inmarschsetzung, sorgsame Prüfung und Ausnützung aller Umgehungsmöglichkeiten sowie zum voraus festgelegte Dezentralisation der Bestimmungsräume kann diesen Schwierigkeiten entgegengesteuert werden. Das im Mittelland besonders dichte Straßennetz soll stets zur Erhöhung von Beweglichkeit und *Manövrierbarkeit* beitragen; dort wo dies möglich ist, ist der Einsatz motorisierter Formationen gegeben.

Ein weiteres Charakteristikum des Straßennetzes liegt in seiner Reichhaltigkeit an natürlichen *Deckungen*. Sie begünstigen den Schutz gegenüber feindlichen Fliegern und bei Erdfeindkontakt. Es handelt sich darum, auch diesen Vorteil des Geländes geschickt in der Bereitschaft wie in der Bewegung zu nutzen.

Die Kehrseite dieser Vorteile weist auf die Erschwerungen der Verkehrsregelung, der Orientierung (Kartenlesen!) und der Verbindung hin, die in marschtechnischer und -taktischer Hinsicht besonderer Aufmerksamkeit bedürfen.

3. Das Motorfahrzeug

Wie bereits erwähnt, sind unsere motorisierten Formationen aller Kategorien zum größten Teil mit Motorfahrzeugen ausgerüstet, die infolge ihrer beschränkten oder gar gänzlich fehlenden Geländegängigkeit die Bewegungen weitgehend an die Kommunikationen binden. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß gegen zwei Drittel des totalen Fahrzeugbedarfes durch Requisition ziviler Wagen gedeckt werden. Ein weiteres damit zusammenhängendes Merkmal stellt das *Fehlen der Panzerung* dar, was zur Folge hat, daß die Fahrzeuge selbst motorisierter leichter Kampfverbände, z. B. der Motor-Grenadiere und -Dragoner, nur außerhalb des gegnerischen Feuerbereiches verwendet werden können. Ihre ausgeprägte *Verwundbarkeit* selbst bei leichtester Feuerwirkung von Sprenggeschossen, Feuerbomben oder Infanterie- und Bordwaffen muß Einsatz, Führung und Verhaltensweise unserer motorisierten Truppe maßgebend beeinflussen. Sie ist bei sämtlichen Bewegungen einzukalkulieren. Die Verletzlichkeit wird zudem durch die betrübliche Tatsache noch erhöht, daß unsere Armee über kein Fahrzeug verfügt, das mit einer fest zugeteilten Flabwaffe versehen wäre! Der aktive Schutz, über den weiter unten noch zu sprechen sein wird, erfährt dadurch eine nicht unerhebliche Erschwerung.

Diese Umstände verpflichten zu Vorsicht und *ökonomischem Einsatz*. Es gilt, die Fahrzeuge rationell und so weit zu verwenden, als es sich durch taktische Notwendigkeit rechtfertigen läßt, um so mehr als jedes leichtfertig geopferte Transportmittel nicht nur momentan, sondern dauernd ausfällt. An Ersatz ist kaum zu denken! So ist unter allen Umständen zu vermeiden, daß die Kolonnen in den gegnerischen Feuerbereich geraten. Die Fahrzeuge müssen rechtzeitig, spätestens in der letzten Deckung, verlassen werden. Dem Manöverunfug, «drauflos zu fahren bis es kracht» und «überraschend» — oder überrascht — in den Gegner hinein zu fahren, muß konsequent und unnachsichtig entgegengetreten werden. Fahrzeuge, die diesem Gebote vorsichtigen Verhaltens nicht zu entsprechen vermögen, werden mit Vorteil in Übungen aus dem Gefecht genommen und der Truppe erst nach Übungsabbruch wieder zur Verfügung gestellt, während dem Fahrer inzwischen Gelegenheit geboten wird, unter kundiger Leitung den gefechtsmäßigen Einsatz seines Fahrzeuges zu erlernen.

Die Erfahrungen in *Korea* haben gezeigt, daß die Alliierten zu Beginn das «Klebenbleiben» an Straßen und Fahrzeugen teuer bezahlen mußten. Die Wahl des richtigen Zeitpunktes zur Trennung der Besatzung vom Fahrzeug stellt eines der wesentlichsten Führungsprobleme beim Einsatze motorisierter Verbände dar, wobei danach zu trachten ist, das Fahrzeug einerseits voll auszunützen, ohne es indessen andererseits leichtfertig dem feindlichen Feuer auszusetzen. Ein Karabinerschuß darf weder den Schwung des Vormarsches noch die Unversehrtheit der Fahrzeuge in Frage stellen!

4. *Die Fliegergefahr*

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, daß wir mit der Wahrscheinlichkeit der totalen, aber meist auch lokalen *Luftunterlegenheit* zu rechnen haben, selbst wenn wir berechtigt wären, uns auf eine militärpolitische Hypothese zu stützen, nach welcher die schweizerische Armee auf die Unterstützung durch eine fremde Luftwaffe zählen dürfte. In allen Fällen wird der Flieger der «Feind Nummer 1» unserer motorisierten Verbände sein. Das Verhalten der Truppe läßt leider darauf schließen, daß man sich bei uns noch allzu oft in falschen Vorstellungen wiegt. Es wird sich darum handeln müssen, dem Feindflieger gegenüber illusionslos den gebührenden Respekt aufzubringen. Die latente Bedrohung jedes Fahrzeuges und jeder Kolonne aus der Luft ist durch zahllose Kriegserfahrungen erwiesen. Der verzweifelte Ausspruchs des deutschen Generals von Kluge, damaliger Oberbefehlshaber West, vom 31. Juli 1944 ist bezeichnend: «Die feindliche Luftüberlegenheit ist erschreckend und erstickt alle unsere Bewegungen!» Von vielen Beispie-

len sei das Scheitern des deutschen Gegenstoßes bei Mortain oder der Ardennenoffensive erwähnt, welches in beiden Fällen auf das entscheidende Eingreifen der alliierten Luftwaffe zurückzuführen war, verlor doch die 2. Panzer-Division während ihrer Kämpfe im Raume NW Bastogne mit dem Eintreten von Flugwetter in wenigen Tagen gegen 80 Prozent ihrer Panzer und übrigen Motorfahrzeuge. Die 16. deutsche Panzer-Division benötigte infolge Straßenzerstörungen durch Fliegerbomben und direkter Fliegerangriffe mehrere Wochen, um aus der Po-Ebene über den Brenner zu gelangen.

So bedrohlich die Fliegergefahr jeder Bewegung besonders bei Tag und im taktischen Raume wird, so verfehlt wäre es, die Möglichkeit einer motorisierten Verschiebung im Falle der Luftunterlegenheit und bei Tage schlechthin abstreiten zu wollen, wie dies verschiedene Auffassungen der Nachkriegszeit darzulegen versuchten. Wie wären sonst die zahlreichen Bewegungen luftunterlegener Formationen im letzten Weltkrieg oder in Korea zu erklären! Es sei z. B. an den Nachschub der Deutschen auf dem italienischen Kriegsschauplatz oder an den Rückzug der deutschen 15. Armee durch Frankreich erinnert, bei welchem es einer Division gelang, durchschnittlich 90 km pro Tag zurückzulegen — trotz erdrückender alliierter Luftüberlegenheit! Dazu kommen die zahllosen taktischen Verschiebungen der vorwiegend motorisierten und mechanisierten Formationen; sie charakterisieren geradezu das Kampfgeschehen. General Guderian äußert sich dazu wie folgt: «Zweifellos übt eine überlegene feindliche Luftwaffe eine ungeheure Behinderung der Bewegungen auf den Straßen aus. Wir haben sehr unter dieser Erschwerung gelitten. Das ging soweit, daß sich manche tapfere Generale in ihren Entschlüssen dadurch beeinflußen ließen und einer starren Verteidigung das Wort redeten, ja, jeder Bewegung glaubten entsagen zu müssen. Tatsächlich kann aber eine überwältigende, ja die totale Luftherrschaft, dennoch eine völlige stets andauernde Unterbindung des Verkehrs nicht erreichen ...»

Bewegungen motorisierter Verbände, dies steht fest, sind *durchführbar*, auch bei Tag und bei gegnerischer Luftüberlegenheit. Sie sind aber mit enormen Schwierigkeiten verbunden, die kein Grund sein dürfen, auf die Bewegung verzichten zu wollen. Das Risiko mag noch so groß sein: wir *müssen* uns auch bei Tag verschieben können, ansonst unsere motorisierten Kampfformationen keine Existenzberechtigung mehr besäßen. Es geht vielmehr um das Problem, *wie* die Schwierigkeiten motorisierter Märsche überwunden und ihre Risiken auf ein Minimum reduziert zu werden vermögen.

(Fortsetzung folgt)