

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 118 (1952)
Heft: 5

Artikel: Marschprobleme motorisierter Verbände (Fortsetzung)
Autor: Wildbolz, Hans E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23733>

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: 15.07.2025

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

Wenn wir bedenken, wie oft eben nicht auf die minimale Grundpackung abgestellt werden kann, erhöht sich das Gewicht auf über 35 Kilogramm. Dabei sollte nach Auffassung von Fachleuten, die den Krieg mitgemacht haben, die Last des Kämpfers 15 kg nicht übersteigen, weil sonst die Beweglichkeit und die physische wie psychische Verfassung des Mannes erheblich beeinträchtigt werden, der Kampfwert also wesentlich sinkt. Es muß daher unser Bestreben sein, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um die Beweglichkeit unserer Kämpfer zu erhöhen. Damit werden automatisch auch die Marschtüchtigkeit sowie die Kampffähigkeit gehoben.

Marschprobleme motorisierter Verbände

Von Hptm. Hans E. Wildbolz

(Fortsetzung)

II. Die Marschtechnik

Unter der Marschtechnik ist jenes Verhalten von motorisierten Verbänden zu verstehen, das durch Organisation und Ausbildung a priori und generell festgelegt ist, also das, was «automatisch» funktioniert. Die Marschtaktik umfaßt jene Faktoren, die im einzelnen Falle dem Führerentschluß und den der Lage entsprechenden taktischen Maßnahmen vorbehalten bleiben.

Die Marschtechnik muß im wesentlichen folgenden vier Faktoren Rechnung tragen:

- der Fliegergefahr,
- der Möglichkeit des Erdfeindkontaktes,
- den Schwierigkeiten der Verbindung, und
- den Bedürfnissen des Verkehrs.

a. Die Fliegerschutzmaßnahmen

Es sind die aktiven und passiven Sicherungsvorkehrungen gegenüber der Fliegergefahr zu unterscheiden. Der *aktive Flabschutz* ist praktisch nicht existent, da uns die mobilen Fliegerabwehrmittel fehlen. Wohl ist mit dem Einsatz von Flab an neuralgischen Punkten (Brücken, Engnissen, Verkehrsknotenpunkten usw.) zu rechnen; sie vermag damit den motorisierten Kolonnen eine begrenzte Deckung zu gewähren. Diese Lösung kommt indessen dem Verhalten einer Person gleich, die ohne persönlichen Regenschutz gezwungen ist, im Regen von Vordach zu Vordach zu eilen. Viel zweckmäßiger wäre es, den Regenschirm auf sich zu tragen. Eine Leichte Brigade, die über annähernd 2000 Motorfahrzeuge verfügt, führt vor-

läufig keine während der Bewegung einsatzbereite Flabwaffe mit. Die drei Dutzend kleinkalibrigen Flabkanonen, die nicht selbstfahrend sind, über welche die Brigade verfügt, reichen knapp aus, um im präventiven Einsatz 6 bis 8 besonders exponierte Punkte der Vormarschachsen auf eine approximative Gesamtkolonnenlänge von 150—200 km im Minimum zu decken; das ergibt ein «Vordach» auf alle 20—30 km. Zudem ist in Erwägung zu ziehen, daß beim Einsatz leichter Kampfverbände oft die Zeit fehlt, um die Flab zur Marschsicherung vorzuschicken. Ihre Aufteilung auf die Kolonnen zum Schutze der Bewegung ist zwecklos, da diese motorgezogenen Geschütze nicht in der Lage sind, aus der Bewegung heraus rechtzeitig zu reagieren. Mit dem aktiven Flabschutz kann deshalb nur in sehr beschränktem Maße gerechnet werden. Das Fehlen von Flabwaffen, die auf Fahrzeugen montiert im Marsche mitrollen und auf einen Fliegerangriff momentan reagieren, stellt die Achillesferse unserer motorisierten Verbände dar. Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß in der amerikanischen Armee und damit in allen nach ihrem Muster ausgerüsteten Armeen auf jedem Panzer und jedem Mannschaftstransportfahrzeug sowie auf jedem dritten Lastwagen mindestens 1 Flab-Mg. montiert ist. Die Deutschen betrachteten es gegen Ende des letzten Krieges für notwendig, daß mindestens jeder dritte Panzer ein Flab-Panzer sei. Als Notlösung ist die Verwendung von Infanteriewaffen (Kar., Lmg., Mg.) gegen Flieger in Betracht zu ziehen, mag die materielle Wirkung noch so fraglich sein. Der Pilot, der weiß, daß die Fahrzeugbesatzungen ausnahmslos mit sämtlichen in Betracht fallenden Infanteriewaffen auf ihn schießen, wird mit größerer Vorsicht zum Angriff übergehen, als wenn er damit rechnen darf, daß die Kolonnen sich rein passiv verhalten. Meines Erachtens muß die gesamte motorisierte Truppe konsequent dazu angehalten werden, *aktiv* zu reagieren, indem *mit allen geeigneten Infanteriewaffen*, vor allem Mg. und Lmg., auf jedes angreifende Flugzeug geschossen wird. Die Waffen sind zu diesem Zwecke während des Marsches bereitzuhalten, um im Bedarfsfalle augenblicklich aus improvisierten Flabstellungen wirken zu können. Bei den Russen ist solches Verhalten für die gesamte Erdtruppe längst bewährte Selbstverständlichkeit.

In Anbetracht der sehr beschränkten aktiven Abwehrmöglichkeiten sind für uns die *passiven Schutzmaßnahmen* von um so größerer Bedeutung. Hierbei geht es in erster Linie darum, daß die Kolonnen der *Sicht* des Fliegers *entzogen* werden können. Sie sollen weder durch Fahrzeugmassierungen, noch durch regelmäßige, zu enge Formationen oder Staubbildung auffallen. Dämmerung, Nacht, Nebel und schlechte Witterung begünstigen nachhaltig die Unsichtbarkeit der Bewegung. Sie sind nach bester Möglichkeit auszunützen.

Von großer Wichtigkeit ist die künstliche *Tarnung*; die Fahrzeuge sollen auch während der Bewegung unkenntlich sein, sei es als «wandelnde Gebüsche» oder mit Hilfe von Tarnnetzen, die zur obligaten Fahrzeugausrüstung gehören müssen. Die Leistung der motorisierten Truppe ist in dieser Hinsicht noch weit vom Genügen entfernt.

Bewegung verrät, Regungslosigkeit tarnt! Diesem entscheidenden Grundsatz muß die *Fahrweise* des einzelnen Fahrzeuges gerecht werden. Dem Einzelkämpfer ähnlich soll es sich *sprungweise* unter Ausnützung jeder Deckungsmöglichkeit (Schatten, Bäume, Hausdächer, dunkler Untergrund) verschieben, das heißt rasch in offenem Gelände, vorsichtig bei kurzer Sicht. Das Fahren mit konstanter Geschwindigkeit und regelmäßigen, gleichbleibenden Abständen ist unzweckmäßig. Die Bewegung einer motorisierten Formation ist vielmehr derjenigen eines Regenwurmes gleich. Diese Fahrweise stellt allerdings an die Beweglichkeit und Gewandtheit des Fahrers hohe Anforderungen. Rücksichtslos muß von diesem verlangt werden können, daß er die Geschwindigkeit dem Gelände und der Sicht anpaßt, jeden Sprung in guter Deckung an der Marschachse abwartet und das stillstehende Fahrzeug unsichtbar, das heißt gedeckt und getarnt, *neben* und nicht auf der Fahrbahn hält. Er muß auch wissen, daß die Abstände nicht durch langsames Fahren, sondern durch Abwarten in geeigneter Deckung ausgeglichen werden.

Alle diese Tarnungsmaßnahmen werden indessen sehr oft nicht verhindern können, daß die Kolonne doch entdeckt wird. Sie ist deshalb so *aufzulockern*, daß sie dem Flieger *kein lohnendes Ziel* bietet. Die Frage, wie weit diese Auflockerung gehen soll, ist sehr verschieden gelöst worden. *Quot capita, tot sententiae*. . . Als Grundsatz kann festgehalten werden, daß der Verband, der fliegerunempfindlich sein soll, so weit *aufzulockern* ist, daß einerseits die Kolonnenlänge noch die Führung und die Abstände die Sichtverbindung gewährleisten.

Für die motorisierte Kolonne sind folgende *Gefechtsformationen* möglich:

1. *Der geschlossene Marsch* (mit Normalabständen von 1 Promille der Geschwindigkeit) fällt im Gefecht nur ausnahmsweise in Betracht, wenn jede Fliegergefahr infolge dichten Nebels, undurchdringlicher Dunkelheit oder tiefhängender Wolken ausgeschlossen ist.
2. *Der Fliegermarsch bei Tag* ist die übliche Gefechtsformation von Vorhuten und kleinen Verbänden. Für die Fahrzeugabstände gilt hier die Regel, daß auf *Sichtweite* gefahren wird, im Maximum 500 m von Fahrzeug zu Fahrzeug (im offenen Gelände), im Minimum 100 m (in bedecktem Gelände – Wald, Ortschaften usw.). Der Abstand variiert somit je nach

Sicht und Gelände zwischen 100 und 500 m. Für die Bewegung ergibt sich daraus das sprungweise, regenwurmartige Vorgehen. Ein Minimum von 100 m muß deshalb festgelegt werden, um im Falle von Stockungen oder eines nicht geplanten Haltes ein Auffahren und damit Massierungen zu vermeiden. Soll aus irgendeinem Grunde aufgeschlossen werden, so ist dies von Fall zu Fall durch Zeichen zu befehlen. Das Maximum von 500 m erscheint vielleicht etwas tief angesetzt; es ist durch die Notwendigkeit bedingt, die Kolonnenlängen auf ein vernünftiges Maß zu begrenzen. Auf Grund theoretisch einwandfreier Berechnungen wurden auch schon Abstände von 1 km von Fahrzeug zu Fahrzeug gefordert!¹ In einer Hb.Abt. von zirka 70 Motorfahrzeugen (ohne Motrd.) wäre danach im Marsche das letzte Fahrzeug 3 Stunden (!) vom ersten entfernt, und ein Mot.Drag.Rgt. mit rund 250 Fahrzeugen hätte gar redlich Mühe, für seine Riesenkolonne genügende Tiefe zu finden. Bestimmt gibt es Fälle – zum Beispiel im kleinsten Verband von einigen Fahrzeugen –, welche ein Überschreiten dieses Maximums sogar bis zu einem Kilometer gestatten, sofern Raum und Zeit zur Verfügung stehen; diese Ausnahmeabstände müssen aber besonders angeordnet werden. Selbst bei einem Maximalabstand von 500 m können sich Kolonnenlängen ergeben, die jede Führung ausschließen. Es sind deshalb weitere Einschränkungen notwendig: diese Formation kommt nur für Vorhuten (zur Erhöhung der Gefechtsbereitschaft) oder für kleine Verbände (bis zu zirka 50 Fz. bzw. Abt.Stärke) in Frage.

3. *Der paketweise Marsch* erlaubt eine Verkürzung der Kolonnenlängen größerer Verbände durch Zusammenschluß von mehreren Fahrzeugen (3–4 Fz.) zu Marschpaketen, ohne daß das Risiko einer erheblich größeren Fliegerempfindlichkeit in Kauf genommen werden müßte. Die Pakete marschieren geschlossen (Abstände gemäß Ziff. 1), während die Abstände zwischen diesen maximal 500 m, minimal 100 m betragen (gemäß Ziff. 2). Diese Formation, die zwar die Gefechtsbereitschaft eher schwächt, aber die Führung erleichtert, wird die normale Gefechtsformation *großer Kolonnen*, mit Ausnahme der Vorhuten, sein.
4. *Der Flächenmarsch* ist für motorisierte Verbände, die über eine beschränkte Geländegängigkeit verfügen, ebenso möglich wie für Fußtruppen. In Anpassung an das Gelände (Befahrbarkeit und Deckungsmöglichkeiten) muß nicht nur die Tiefenstaffelung, sondern auch die *Auflockerung* der Formation *nach der Breite* längs einer Vormarschachse angestrebt werden, mit Abständen und Zwischenräumen zwischen den Fahrzeugen von

¹ vgl. ASMZ. April 1949. S. 283.

mindestens je 100 m. Die Vorteile des Flächenmarsches liegen vor allem in der reduzierten Kolonnentiefe und der kleinern Verletzlichkeit, seine Nachteile dagegen im größern Zeitbedarf infolge geringerer Geschwindigkeit und Beweglichkeit und in der Erschwerung der Führung. Ob im einzelnen Fall der Flächenmarsch in Frage kommt oder nicht, hängt in erster Linie vom taktischen Entscheid ab, ob die Bewegung forscher oder vorsichtiger sein soll. Sofern es auf die Raschheit des Vormarsches trotz erhöhter Verwundbarkeit ankommt, ist der Fliegermarsch ohne Breitenstaffelung auf einer oder mehreren Achsen dem Flächenmarsch vorzuziehen. In vielen Lagen dagegen ist es trotz größerem Zeitaufwand unbedingt angezeigt, die letztere Formation zu wählen.

5. *Der Fliegermarsch bei Nacht* nimmt Rücksicht auf die Tatsache, daß der Fliegereinsatz gegen Erdtruppen in der Dunkelheit im Bereiche des Möglichen liegt. Wohl vermögen Finsternis, Dunst und Wolken die motorisierten Bewegungen vor der Fliegergefahr weitgehend zu bewahren, aber der *Schutz der Nacht ist niemals absolut*. Die Technik hat die Dunkelheit überwunden. Stürmische Witterung, tiefhängende Wolken und Nebel allein vermögen den Flieger vom nächtlichen Einsatz noch abzuhalten. Aus diesen Gründen wie auch aus andern taktischen Bedürfnissen heraus müssen auch beim Nachtmarsch durch eine gewisse Auflockerung Massierungen vermieden werden. Mit dieser Notwendigkeit ist unsere Truppe, wie die Manöver immer wieder erkennen ließen, in keiner Weise vertraut. Geschlossene Kolonnen sind auch bei Nacht nicht mehr zu verantworten. Neben dem paketweisen Marsch (vgl. Ziff. 3) besteht für nächtliche Verschiebungen die Möglichkeit des *Fliegermarsches bei Nacht* mit Abständen von zirka 100 m von Fahrzeug zu Fahrzeug. Sofern die Sicht diese Minimalintervalle nicht zu überbrücken vermag, ist die Gliederung des Verbandes in mehrere in sich geschlossene Marschpakete von 3 bis 4 Fahrzeugen (Ziff. 3) einer zusammenhängenden Kolonne vorzuziehen, da in diesem Falle das Aufschließen der Fahrzeuge nicht zu vermeiden wäre.

Der *Nachtmarsch*, der ein Maximum an passiver Fliegersicherung bietet und deshalb durch Verlegung der motorisierten Verschiebungen auf die Nachtzeit nach Möglichkeit (Faktor «Zeit»!) anzustreben ist, stellt *Höchstanforderungen* an Führer und Truppe. Disziplin und Aufmerksamkeit im allgemeinen, Verbindung, Befehlsübermittlung, Vermeidung von Lärm und Licht sowie Kartenlesen im besondern werden hier härtesten Prüfungen unterworfen. Es gilt, aus diesen warnenden Erfahrungen die Schlußfolgerungen zu ziehen und dem Training des nächtlichen

motorisierten Marsches unter kriegsähnlichen Erschwerungen, das heißt mit Tarn- oder gar ohne Licht, auch auf Nebenachsen, in dunkeln Gegenden, mit künstlichen Schikanen und taktischen Servituten, mehr als bisher vollste Aufmerksamkeit zu schenken!¹

Neben diese auch während der Bewegung geführten Gefechtsformationen motorisierter Kolonnen tritt als weitere Variante gleichsam als Notlösung in besonders luftgefährdeten Lagen die *völlige Auflösung* von Verbänden in Einzelfahrzeuge oder von einander unabhängige kleinste Fahrzeuggruppen, die einzeln und selbständig auf allen benutzbaren Vormarschwegen aus dem Startraum in den Bestimmungsraum *infiltriert* werden, unter strenger Vermeidung jeder Ansammlung. Dieses Vorgehen, bei dem sich jedes Fahrzeug selbst seinen Weg sucht und zum Ziele durchschlägt, schaltet indessen jede Einflußnahme auf die einzelnen Elemente des Verbandes während der Bewegung und damit die Führung aus. Dieser *nicht geführte* Marsch verzichtet von vorneherein auf eine gemeinsame Reaktion im Falle von unvorhergesehenen Lageänderungen und kommt deshalb bei unübersichtlichen Verhältnissen kaum in Frage.

Neben die Tarnung und die Fliegerschutzformationen tritt als weitere passive Sicherungsmaßnahme der *Luftspähdienst*, der zu den Selbstverständlichkeiten jedes wohlorganisierten motorisierten Verbandes gehört. Er hat durch die Fliegerwarnung die rechtzeitige Reaktion auf einen unmittelbar drohenden Fliegerangriff zu gewährleisten. Es sind hierbei zwei Systeme zu unterscheiden. Das eine besteht in einer Warnorganisation von Luftspähposten, die zum voraus ausgeschieden und längs der vorgesehenen Vormarschachsen aufgestellt sind. Es fällt ihnen die Aufgabe zu, von ihren Beobachtungsstellen die auf der Marschstraße zirkulierenden Kolonnen über das Herannahen von Flugzeugen auf optische Weise zu avisieren. Die Erfahrung hat gezeigt, daß dieses Warnverfahren wohl für stationäre Verhältnisse oder auf lange Sicht vorbereitete Verschiebungen in Betracht fallen kann, daß es aber zum Schutze einer motorisierten Bewegung infolge zu großen Aufwandes an Zeit und Mitteln nur in Ausnahmefällen anwendbar ist. Die einzig mögliche Lösung stellt bei Märschen die *kolonneneigene* Fliegerbeobachtung dar. Es ist in der Regel ein Luftspäher pro Fahrzeug, der bei Fliegergefahr für die Warnung der Besatzung sorgt.

Dieser Luftspähdienst ist nur dann sinnvoll, wenn die Fahrzeugbesatzungen zu blitzschneller *Reaktion* befähigt sind. Je kürzer die Sicht, um so

¹ Die in Einführung begriffenen Tarnscheinwerfer stellen eine wesentliche technische Erleichterung des Nachtfahrens dar.

wesentlicher wird die Ausnützung von Bruchteilen von Sekunden! Es geht darum, dem unmittelbar drohenden Angriff eines feindlichen Flugzeuges die Wirkung durch *momentanes Stoppen* und Auseinanderspritzen so weit als möglich zu entziehen. Jedes Zögern und jeder irrtümliche Versuch, noch schnell davonfahren oder in eine Deckung entschlüpfen zu wollen, kann sich verhängnisvoll auswirken. Aus Zeitgründen muß deshalb auch *fahrzeugweise* reagiert werden und nur in Ausnahmefällen, zum Beispiel bei paketweisem Marsch, kann es angezeigt sein, für eine Verschiebung die Kompetenz, eine gemeinsame Reaktion auszulösen, dem Führer eines kleinen Verbandes vorzubehalten. Selbstverständlich muß ein Unterschied gemacht werden, ob ein Flugzeug bloß im Blickfeld eines Fliegerbeobachters auftaucht oder ob es im Begriffe steht, anzugreifen. Im ersten Fall handelt es sich für die Fahrzeuge in erster Linie darum, vom Flieger nicht entdeckt zu werden, sei es durch bloßes Anhalten an günstiger Stelle oder durch Aufsuchen einer Deckung. Bei unmittelbar drohendem Angriff dagegen, zum Beispiel bei Anflug oder beim Abdrehen aus dem Vorbeiflug in Richtung der Kolonne, geht es nicht mehr um die Sicht, sondern um die Wirkung. Diese Differenzierung ist schon deshalb notwendig, damit die motorisierten Bewegungen nicht durch jedes auftauchende Flugzeug gestört, unterbrochen und damit unter Umständen in Frage gestellt, sondern trotzdem im Flusse gehalten werden können. Aus denselben Gründen ist die Bewegung auch sofort wieder aufzunehmen, wenn die Gefahr vorüber ist.

Besonderer Anstrengungen im Rahmen der Fliegerschutzmaßnahmen bedarf die *Vermeidung von Fahrzeugmassierungen*. Aufgelockerte Formationen während der Bewegung nützen wenig, wenn beim Auftreten von Stockungen, bei unvorhergesehenen Richtungsänderungen, beim Kreuzen, an Verkehrsknotenpunkten usw. dichte Ansammlungen entstehen. So ist der Truppe vor allem einzuschärfen, daß die für den Marsch geltenden *Minimalabstände* (z. B. 100 m von Fz. zu Fz. im Fliegermarsch, von Paket zu Paket beim paketweisen Marsch) auch bei Stockungen oder sonstwie bedingten Halten konsequent einzuhalten sind, und daß nur auf ausdrücklichen Befehl (Zeichen) aufgeschlossen werden darf. Das vorangehende Fahrzeug ist grundsätzlich dafür verantwortlich, daß in unübersichtlichem Gelände bei momentanem Unterbruch der Sichtverbindung das nachfolgende sofort am zu nahen Aufschließen verhindert wird. Hintere Elemente müssen sich zudem peinlich davor hüten, bei Stockungen durch Überholen vorangehender, tief gestaffelter Fahrzeuge Anschluß nach vorne zu suchen. Um dieses Ineinanderverkeilen mehrerer Kolonnen zu vermeiden, soll grundsätzlich nur nach persönlicher Absprache zwischen den Kommandanten von zwei sich folgenden Verbänden überholt werden.

b. Die Marschsicherung gegen Erdtruppen.

Sie umfaßt alle Maßnahmen, die geeignet sind, einen motorisierten Verband im Marsche vor Überraschung durch gegnerische Kampfelemente zu schützen und *günstige Voraussetzungen für eventuellen Feindkontakt* zu schaffen. In marschtechnischer Hinsicht tragen hierzu vor allem die Erdbeobachtung, die Gefechtsbereitschaft der Fahrzeugbesatzungen und eine in die Tiefe gestaffelte Formation bei. Da aus jeder Richtung Gefahren drohen können, darf die Beobachtung nicht auf die Vorhuten und Kolonnenspitzen beschränkt bleiben; *jedes Fahrzeug* muß vielmehr durch eine *eigene* Beobachtungsorganisation, die *allseitig* wirkt, gedeckt sein. In jeder Besatzung sind demzufolge neben dem Luftspäher *Erdbeobachter* auszuscheiden. Die Beobachtungsergebnisse werden auf dem Wege der dauernden Sichtverbindung durch das Verhalten des vorangehenden und nachfolgenden Fahrzeuges ergänzt. Dieses Warnsystem setzt zur rechtzeitigen Reaktion den höchstmöglichen Grad der *Gefechtsbereitschaft* der Besatzungen während des Marsches voraus; er richtet sich nach dem Gefahrenmoment. Die dadurch bedingte Abstufung der Gefechtsbereitschaft läßt sich so bewerkstelligen, daß bei Verschiebungen durch Räume, in welchen mit dem Auftreten feindlicher Elemente zu rechnen ist, sich die Truppe zum Gefecht ausgerüstet sprunghaft hält, um im Bedarfsfalle nach blitzschnellem Absitzen unverzüglich aus nächster Deckung zum Kampf übergehen zu können. Dieser *erhöhte Bereitschaftsgrad* muß von Fall zu Fall angeordnet werden. Er bildet für Aufklärungselemente, Vorhuten, Vorausabteilungen und andere besonders exponierte Verbände die Regel. In verdächtigem Gelände, in welchem Gegner bereits festgestellt wurden oder mit größter Wahrscheinlichkeit auftreten können, ist es meist unumgänglich, die Fahrzeuge zu verlassen und zu eskortieren, so etwa vor und in Wäldern, Ortschaften, Engnissen usw.; denn durch vorzeitiges Absitzen und Entwickeln können gegnerische Überfälle verhütet und beste Bedingungen für das Begegnungsgefecht geschaffen werden. Es ist weise, in diesen gefahrenvollen Lagen nicht an den Fahrzeugen kleben zu bleiben! Die bereits erwähnte Hauptschwierigkeit liegt hier im rechtzeitigen Verlassen des Transportmittels, ohne indessen den Fluß der Bewegung wesentlich zu beeinträchtigen. Das Ausschwärmen, Eskortieren und Wiederaufsitzen soll in einem gut geschulten motorisierten Verband ohne spürbare Verzögerung und reibungslos erfolgen können. Um dem Marsche nicht unnötig den Schwung zu nehmen, ist es angezeigt, die Truppe zu orientieren, in welchen Geländepartien oder auf welche Entfernung mit Feindkontakt ernsthaft gerechnet werden muß; damit kann in vielen Fällen nutzloses und zeitraubendes Ab- und Aufsitzen vermieden werden.

c. Die Verbindung.

Die Führung eines motorisierten Verbandes, der sich im Marsch über weite Distanzen erstreckt, basiert auf den Verbindungen, die den Zusammenhang der Kolonne und die Einflußnahme ihres Kommandanten auf die einzelnen Elemente ohne Unterbruch sicherzustellen haben. Die Hauptschwierigkeit der Führung besteht hier darin, daß selbst im kleinsten Verband die wenigsten Fahrzeuge im Blickfeld des Führers liegen, sondern gewissermaßen «ferngelenkt» werden müssen. Die Verbindungen bilden dazu eine eminent wichtige Voraussetzung.

Die Verbindung innerhalb einer marschierenden Kolonne beruht in erster Linie auf der *Sicht* von Fahrzeug zu Fahrzeug, die sich stets im Auge behalten müssen. Währenddem im kleinsten geführten Verband des Zuges oder innerhalb eines Marschpaketes die Sichtverbindung nie abreißen darf, ist in größeren Kolonnen der zeitweilige Unterbruch kaum zu vermeiden; sie soll indessen immer wieder binnen weniger Minuten aufgenommen werden. Auf diese Weise nur wird es möglich sein, die Kolonne durch *Zeichen* zu führen, die im Marsch das Kommando ersetzen und blitzschnell sowie unmißverständlich sollten durchgegeben werden können. Es scheint mir auf Grund der Erfahrungen dringend notwendig, daß die wichtigsten gefechtstechnischen Zeichen ähnlich wie die fahrtechnischen einheitlich festgelegt werden. Solange jeder Verband im Marsch eine andere Sprache spricht, ist in zusammengesetzten Kolonnen die Führung infolge fehlenden Zusammenspiels erschwert.

Zur zuverlässigen Regelung der Sichtverbindung müssen jede Fahrzeugbesatzung und jeder Teilverband so organisiert sein, daß eine klare Verantwortlichkeit für den Anschluß nach vorn und hinten feststeht, indem die *Verbindung* und *Übermittlung* in einer motorisierten Kolonne als Relaislinie *in beiden Richtungen* funktionieren. Die Führung soll in verbindungstechnischer Hinsicht von der Spitze wie vom Ende her und damit unabhängig vom Standort des Kolonnenkommandanten möglich sein. So wird ja auch die Geschwindigkeit an der Spitze, so paradox es scheinen mag, vom hintersten Fahrzeug bestimmt, indem jedes dafür zu sorgen hat, daß das nachfolgende nicht zurückbleibt und die Verbindung nach hinten nicht abreißt.

Neben die Sichtverbindung, die die Führung durch Zeichengebung und durch das demonstrative Verhalten des vordern Elementes gestattet, tritt als weiteres Mittel, die Kolonne am Zügel zu halten, der *Motorradfahrer*. Er dient als Verbindungsmittel zwischen den einzelnen Kommandostellen einer fahrenden Kolonne oder zwischen hintereinander oder auf Parallelachsen vorgehenden Verbänden. Er ist zudem zur Befehlsübermittlung innerhalb

einer Kolonne geeignet, indem er von Fahrzeug zu Fahrzeug fahren und in nützlicher Frist durch Zuruf den Besatzungen Anweisungen geben kann. Die Führung im Marsch hängt weitgehend von der Geschmeidigkeit der zirkulierenden Verbindungsmotorradfahrer ab, die dort, wo die Sicht versagt, Befehle und Meldungen von Kolonnenelement zu Kolonnenelement tragen und größere Distanzen zu andern Verbänden zu überbrücken vermögen.

Die Erfahrungen haben gezeigt, daß Verbände von mehr als 50 Fahrzeugen nur noch mit Mühe allein durch die Sichtverbindung und Motorradfahrer geführt werden können. Größere Formationen sind im Marsch nur noch durch *Funk* zu lenken. Der Kommandant darf aus diesem Grunde während der Bewegung nicht darauf verzichten, mit seiner Funkstation in engster Fühlung zu bleiben.

Alle diese Mittel bilden in engem Zusammenspiel das dichte Verbindungsnetz, das die Kolonnen und seine Elemente zusammenhält und ihre bewegliche Führung sicherstellt.

d. Die Verkehrsregelung.

Mit der Verkehrsdichte sind auch im Gefecht die Schwierigkeiten im Ablauf der Bewegungen gewachsen. Stockungen, Straßenzerstörungen, Kollisionen und Friktionen an Straßenknotenpunkten und auf schmalen Wegen erfordern Maßnahmen, die die reibungslose Abwicklung aller Verschiebungen und Märsche ermöglichen. Wohl mögen Marschtabellen und -graphiken mit Fixzeiten und Fixpunkten ordnend zu wirken, aber sie können in der Wirklichkeit des Krieges niemals genügen. Wie in taktischen Belangen müssen auch hier neben die verkehrs- und marschtechnische Planung eine *sichere Führung* und die *Verkehrslenkung* treten, welche unvorhergesehene Störungen und Hindernisse im Interesse der Bewegungen zu beheben in der Lage sind. Ein schlagendes Beispiel einer solchen Verkehrsordnung stammt aus dem letzten Krieg, als zwei französische mechanisierte Divisionen im Gebiete des Schwarzwaldes ohne graphische Fahrpläne sich nach den Anordnungen eines Straßenpolizeipostens kreuzten!

Die Verkehrsregelung erfordert besondere *Organe*, wobei unterschieden werden müssen:

1. die *Straßenpolizei-Formationen der Heereseinheiten* und die Verkehrsorgane des Territorialdienstes, welche gewissermaßen neutral den Verkehr an neuralgischen Verkehrspunkten lenken;
2. die *truppeneigene Straßenpolizei*, welche den Bedürfnissen der eigenen Formation im Marsche dienen, indem sie den flüssigen Ablauf ihres Vormarsches zu gewährleisten haben;

3. die *Wegweiser*, die durch Markierung und Anweisung der einzuschlagenden Fahrriechtung sehr zur Erleichterung der Verschiebung beitragen.

Es empfiehlt sich, für die Bedürfnisse der Kolonne ein bewegliches Element als *Wegpatrouille* auszuscheiden, welche auf sofortigen Abruf dem in Marsch gesetzten Verband vorausziehen kann, einmal um die Achse zu kennzeichnen oder der Spitze den Weg zu weisen, dann zur Erkundung der Vormarschwege und ihrer Umgehungsmöglichkeiten und schließlich zur Regelung des Verkehrs im Bereiche der Kolonne in Zusammenarbeit mit der ortsgebundenen Straßenpolizei und unterstützt durch die aktive Mitwirkung der Fahrzeugbesatzungen. Von größter Tragweite ist in diesem Zusammenhang das konsequente Bestreben jedes Straßenbenützers, die *Fahrbahn* den zirkulierenden Fahrzeugen *frei zu lassen*, indem anhaltende Fahrzeuge jene nach Möglichkeit zu verlassen haben: Straße frei! Das Manövrieren und Stillstehen auf den Verkehrswegen sind leider noch weit verbreitete Übel im Verhalten der motorisierten Truppe. – Die Kennzeichnung der Fahrzeuge sowie das Melden von Spitze und Ende der einzelnen Formationen beim Passieren von Verkehrsposten sind weitere scheinbar nebensächliche Maßnahmen, die verkehrsordnende Wirkung besitzen.

Die durch systematische Schulung, reiche Erfahrung und harmonisches Zusammenspiel der maßgebenden Faktoren bestimmte Marschtechnik bildet die solide Grundlage der Führung motorisierter Verbände. Sie stellt einen bedeutsamen Teil der Gefechtstüchtigkeit der mit Motorfahrzeugen versehenen Truppe dar und beruht mit dieser letzten Endes auf den innern Werten der Disziplin, Aufmerksamkeit und geistigen Beweglichkeit von Truppe und Kader. (Schluß folgt)

Gedanken über Manöver-Übungen

Von Major L. Zollikofer

Im laufenden Jahr werden in unserer Armee keine größeren Manöverübungen stattfinden. Es drängt sich um so mehr auf, die Art der Manöverdurchführung gründliche zu überprüfen, um bei Wiederbeginn der Heereseinheitsmanöver ein möglichst positives Ausbildungsergebnis zu erreichen. Wir halten eine Aussprache über die Manöverprobleme natürlich und wertvoll und veröffentlichen deshalb nachstehend gerne einen ersten Diskussionsbeitrag. Der eine und andere Vorschlag wird Skepsis oder gar Ablehnung wecken. Der Artikel weist aber auf Probleme hin, die bei uns noch ungelöst sind und deren Abklärung wir nicht ausweichen dürfen. Red.

Vor einigen Jahren entspann sich eine rege Diskussion über den Wert größerer Manöver-Übungen. Die Kritiker argumentierten damals mit der